Geoprometna analiza trase Jadransko-jonske autoceste

Idžan, Matea

Undergraduate thesis / Završni rad

2021

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Transport and Traffic Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti**

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:282154

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-28**



Repository / Repozitorij:

Faculty of Transport and Traffic Sciences - Institutional Repository







Sveučilište u Zagrebu

Fakultet prometnih znanosti

Matea Idžan

GEOPROMETNA ANALIZA TRASE JADRANSKO - JONSKE AUTOCESTE

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, svibanj 2021.

Sveučilište u Zagrebu
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI
Vukelićeva 4, 10000 Zagreb
PREDDIPLOMSKI STUDIJ

Preddiplomski studij: Promet
Zavod: Zavod za prometno planiranje
Predmet: Prometna geografija

ZADATAK ZAVRŠNOG RADA

Pristupnik: Matea Idžan
Matični broj: 0135232230
Smjer: Cestovni promet

ZADATAK:

GEOPROMETNA ANALIZA TRASE JADRANSKO - JONSKE AUTOCESTE

ENGLESKI NAZIV ZADATKA:

GEOTRAFFICAL ANALYSIS OF THE ADRIATIC – IONIAN HIGHWAY

OPIS ZADATKA:

U radu potrebno je navesti značajke geoprometnog položaja Jadransko-jonske autoceste te obraditi Jadransko-jonsku autocestu u mreži suvremenih međunarodnih koridora. Isto tako potrebno je navesti i obraditi tijek izgradnje Jadransko-jonske autoceste po etapama, te zaključiti rad s analizom gospodarske opravdanosti izgradnje Jadransko-jonske autoceste s naglaskom na doprinos turizmu Hrvatske.

Zadatak uručen pristupniku:10.03.2020.

Nadzorni nastavnik: Predsjednik povjerenstva za završni ispit:

Feltar

_____ _____

Sveučilište u Zagrebu

Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

GEOPROMETNA ANALIZA TRASE JADRANSKO – JONSKE AUTOCESTE

GEOTRAFFICAL ANALYSIS OF THE ADRIATIC – IONIAN HIGHWAY

Mentor: Doc.dr.sc. Petar Feletar

Studentica: Matea Idžan

JMBAG: 0135232230

Zagreb, svibanj 2021.

SAŽETAK

Cestovni promet je najrazvijeniji i najvažniji oblik prometa kojim se prevozi najviše robe i putnika. Jadransko-jonska autocesta je najznačajniji gospodarski projekt čiji su dijelovi izgrađeni u Hrvatskoj te prolazi kroz sedam zemalja čiju gradnju smatramo jednim od najvećih investicijskih i građevinskih poduhvata ikad ostvarenih u Hrvatskoj. Također imamo i jedan vrlo bitan dio cestovne mreže koridora Jadransko-jonske autoceste, a to je most Pelješac čijom se izgradnjom žele riješiti prometni problemi na području Dubrovačko-neretvanske županije te je on ujedno i najvažnija investicija u novom vremenu. Jako bitan je i Jadransko – jonski koridor jer ima važan utjecaj na zemlju kako zbog gospodarstva, tako i zbog turizma koji je cilj naše turistički aktivne regije.

KLJUČNE RIJEČI: Jadransko-jonska autocesta, investicije, izgradnja, Pelješki most, turizam

SUMMARY

A road traffic is the most developed and the most important form of transport by which the most goods and passengers are transported. The Adriatic-Ionian highway is the most important economic project whose parts are built in Croatia and who is going through seven countries whose construction we consider to be one of the largest investment and construction projects ever made in Croatia. We also have a very important part of a road network of the corridor of the Adriatic-Ionian highway which is Pelješac Bridge, whose construction is trying to solve traffic problems in the area of Dubrovnik-Neretva County and is also the most important investment in a new era. The Adriatic-Ionian corridor is also very important because it has an important impact on the country both for economic and for tourism, which is the goal of our tourism-active region.

KEY WORDS: the Adriatic-Ionian highway, investments, construction, the Pelješac Bridge, tourism

Sadržaj

1. Uvod 1
2. Geoprometni položaj Jadransko – jonske autoceste 2
3. Tijek izgradnje autoceste po etapama 7
3.1 Autocesta A7 7
3.2 Autocesta A1 9
4. Analiza opravdanosti Pelješkog mosta 12
5. Jadransko – jonska autocesta u mreži suvremenih međunarodnih koridora 15
6. Gospodarsko turistička valorizacija Jadransko – jonske autoceste 20
7. Zaključak 23
POPIS LITERATURE 25
POPIS SLIKA 27

1. Uvod

Tema završnog rada je „Geoprometna analiza Jadransko-jonske autoceste“ u kojoj će se opisati njen položaj kroz sedam zemalja uključujući Hrvatsku. Prva zamisao o projektu je započela 1993. godine, a 1998. godine je dan poticaj za realizaciju projekta radi razvoja zemalja uz trasu. Rad je podijeljen na sedam cjelina:

1. Uvod
2. Geoprometni položaj Jadransko – jonske autoceste
3. Tijek izgradnje autoceste po etapama
4. Analiza opravdanosti Pelješkog mosta
5. Jadransko – jonska autocesta u mreži suvremenog međunarodnog koridora
6. Gospodarsko turistička valorizacija Jadransko – jonske autoceste

U drugom poglavlju opisan je geoprometni položaj Jadransko-jonske autoceste. Opisuje se njen položaj u svih sedam zemalja kroz koje prolazi te koliko joj znači taj položaj i povezanosti drugim zemljama.

U trećem poglavlju opisan je tijek izgradnje autoceste po etapama. Govorit će se o autocestama A1 i A7, koliki značaj imaju na Jadransko – jonsku autocestu te o njihovoj važnosti i o jednom od većih i zahtjevnijih objekata, tunel Sveti Rok.

U četvrtom poglavlju analizirat će se Pelješki most kao jedan od najvećih i najsloženijih graditeljskih projekata u Hrvatskoj te o njegovom rješenju povezivanja juga.

U petom poglavlju uzima se u obzir velika važnost Jadransko – jonskog koridora za Hrvatsku i mišljenje prof. dr. sc. Damira Magaša o isplativosti pravca za Europu.

U šestom poglavlju se obrađuje gospodarsko-turistička valorizacija iliti važnost Jadransko-jonske autoceste za Hrvatsku i važnost zemljopisnog položaja hrvatskog prostora za turizam, gospodarstvo.

2. Geoprometni položaj Jadransko – jonske autoceste

Kao jadranska i srednjoeuropska, a i podunavska zemlja Hrvatska ima povoljan geoprometni položaj. Gradnja prometnica u Hrvatskoj ima dugu tradiciju, stoga su prve moderne ceste izgrađene već u 18.st.

Trasa Jadransko-jonske autoceste međunarodnih oznaka E-61, E-65, E-80 (Trst – Rijeka – Zadar – Split – Dubrovnik – Bar – Drač – Atena) položena je uz istočnu obalu Jadranskog i Jonskog mora. Jadransko-jonski prometni pravac prolazi kroz Hrvatsku (460 km) i još šest zemalja, a to su Italija (10 km), Slovenija (30 km), Bosna i Hercegovina (90 km), Crna Gora (120 km), Albanija (370 km) i Grčka (20 km). Od Trsta u Italiji do Igoumenitse u Grčkoj u dužini od približno 1.100 km. Ulaskom u EU svih tih zemalja na području između tri mora (Baltičko, Jadransko i Crno more) ostvareni su politički preduvjeti da se područja bolje povežu prometno, ali i gospodarski. U početku to je bilo bolje povezivanje Baltik – Jadran, što se kasnije proširilo prema Crnom moru. Jadransko-jonska autocesta značajna je za sve zemlje kroz koje prolazi:

- za Italiju – nastavlja se na autocestu Milano – Venecija – Trst.
- za Sloveniju – relativno kratka dionica Ljubljana – Rijeka, kao i veza luke Kopar s Rijekom.
- za Hrvatsku – hrvatska dionica predstavlja gotovo pola ukupne dužine, dio trase identičan s trasom ceste Zagreb – Split.
- za Bosnu i Hercegovinu – nešto kraća trasa, dionica će pravi značaj dobiti izgradnjom ceste Ploče – Budimpešta.
- za Crnu Goru – plan rekonstrukcije jadranske ceste u Crnoj Gori predviđa izgradnju mosta u Boki kotarskoj kod tjesnaca Verige .
- za Albaniju – zasad osim generalne političke suglasnosti nije poduzeto ništa za pripremu projekta.
- za Grčku – izgradnjom Jadransko-jonske autoceste ta zemlja dobiva najkraću vezu s Europskom unijom čija je članica.

Jadransko-jonski pravac u mrežu zasad 10 paneuropskih prometnih koridora je podržao CEMT. CEMT (Conference Europeenne des Ministres des Transports/ Europska konferencija ministara za promet) omogućava poduzećima otpremanje roba u međunarodnom prijevozu tereta čiju dozvolu izdaje nadležno ministarstvo prometa.



Slika 1. Jadransko – jonski transportni koridor

Izvor: http://www.mppi.hr/userdocsimages/2005/040614b2.jpg

Kroz povijest, a i dan danas, mediteranske zemlje smještene uz istočnu obalu Jadranskog i Jonskog mora nisu dovoljno koristile prometni koridor uz svoju obalu zbog nedostatka gospodarske suradnje, što je vjerojatno i glavni problem loše razvijenosti tih područja.

Gradnja Jadransko-jonske autoceste zajednički je interes Albanije, Bosne i Hercegovine, Hrvatske i Crne Gore. Jedan dio je izgrađen do Neretvanske doline kojeg je izgradila Hrvatska, osim nekih kraćih dijelova od Rijeke, preko Slunja i Žute Lokve. Tu se ne radi samo o cesti, nego treba se

razmišljati i o koridorima, točnije željeznici koja bi išla od Trsta do Grčke s tim da ako bi uzeli u obzir Albaniju, preko nje bi se mogla povezati i Makedonija s južnom Bugarskom, Turskom, što bi bio jako značajan projekt za više zemalja, osobito razvoj turizma.

Trasa ceste bi trebala ići teritorijem Bosne i Hercegovine preko Počitelja i bliže Neumu, blizu Dubrovnika , Aranđelovo (Trebinje) koje su prihvatile i Crna Gora i Bosna i Hercegovina kao prijelaz autoceste iz Bosne u Crnu Goru. Veliku značajnost bi pridodalo to da se izbjegnu granice Bosne i Hercegovine, Crne Gore, Albanije, da uđu u Europsku uniju, te bi bilo sve drugačije i jednostavnije bez čekanja na granicama.

Iako autocesta ne rješava sve, nego samo jedan najvažniji dio, a to su tokovi. Dubrovnik bi trebao povezati što kvalitetnije bilo kakvim cestama, što će u ovom slučaju biti Pelješki most.

Kao EU članica i sudionica dvije makroregionalne strategije, RH predstavlja most između Strategije EU za dunavsku regiju i Strategije EU za jadransku i jonsku regiju odnosno Srednje i jugoistočne Europe. Ključna područja suradnje za RH su osiguranje opskrbe energijom, rješavanje pitanja nepotpune povezanosti u okviru prometnih pravaca te razvoj luka i ruralnog zaleđa čime će RH snažnije pozicionirati unutar EU kao prometno čvorište. Hrvatska snažno podupire EUSAIR (EU Strategy for the Adriatic and Ionian Region) kao katalizator nastavka i revitalizacije procesa proširenja te podržava sudjelovanje svih zemalja regije u makroregionalnoj strategiji.

[1]

[1] http://www.mvep.hr/hr/vanjska-politika/multilateralni-odnosi0/makro-regionalne-strategije/eusair/



Slika 2. Jadransko – jonska autocesta kroz Hrvatsku

Izvor: http://www.mppi.hr/userdocsimages/2005/040614c1.jpg



Slika 3. Jadransko – jonski autoput

Izvor:https://www.google.com/search?q=jadransko+jonska+autocesta&tbm=isch&source=univ&sa=X&ved=2ahUKEwiQ8pTa3eniAhUmz4UKHe4AAl0QsAR6BAgAEAE&biw=1366&bih=657#imgrc=9Tsft5y1aIkfsM:

3. Tijek izgradnje autoceste po etapama

Hrvatska je dosad izgradila najviše – oko 90 posto dijela trase buduće Jadransko – jonske autoceste. S izgradnjom autoputa na jugu stigla je do luke Ploče. Autocesta bi mogla povećati BDP za 1% što je više od zarade cestarina. Traži se efekt za smanjenje putovanja, smanjenje troškova goriva, smanjenje zagađenja okoliša.

Prednosti i nedostaci trase jadransko-jonske autoceste u Hrvatskoj su ti da je potrebno naći rješenja za povezivanje Dubrovnika i primorja Jadransko-jonske autoceste što bi Hrvatskoj značilo veći promet tokom cijele godine jer je inače po ljeti najprometnija, a ostatak godine mnogo slabije.

3.1 Autocesta A7

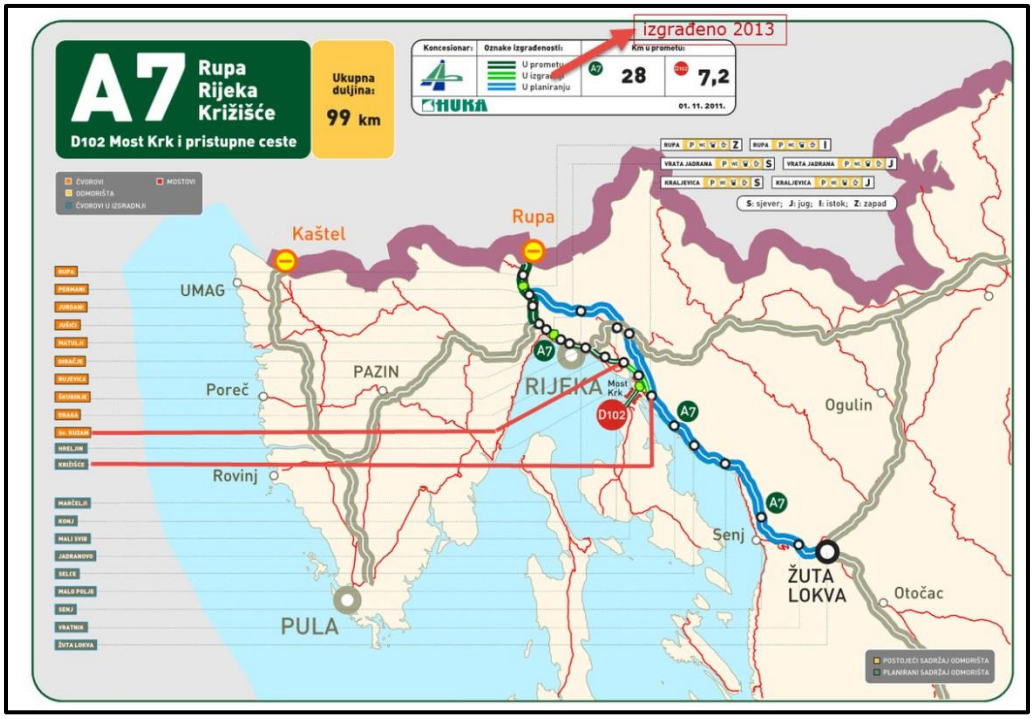
Autocesta A7 Rupa – Rijeka - Žuta Lokva dužine 103,5 km početni je dio Jadransko-jonskog pravca.[2] Poznata je pod nazivom Kvarnerska autocesta. U rujnu 2007. godine društvo Autocesta Rijeka-Zagreb d.d. je od Hrvatske autoceste d.o.o. preuzelo upravljanje dionicom Rupa – Rijeka – Žuta Lokva, te na taj način Autocesta Rijeka-Zagreb preuzima rješavanje kontinuiteta Jadransko-jonskog smjera. Ova autocesta se sastoji od dvije faze. Prvom fazom ostvaruje se kontinuitet preko Riječke obilaznice, koja kao brza cesta od čvorišta Matulji do čvorišta Križišće prolazi aglomeraciju grada Rijeke. Druga faza bit će posve nova trasa autoceste.[3] Ova autocesta u pravom smislu čini vrata Jadrana jer prihvaća prometne tokove iz Europe. Također usmjerava ih prema jadranskim turističkim mjestima. Ulaskom u Ličko-senjsku županiju trasa autoceste napušta područja kod Senja i skreće prema Žutoj Lokvi gdje se povezuje s autocestom A1.

[2] http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Kapitalna_prometna_infrastruktura.pdf
[3] http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Kapitalna_prometna_infrastruktura.pdf

DIONICA RUPA-ŽUTA LOKVA	DULJINA (km)	PUŠTENO U PROMET
granica Slovenije-Rupa	1,673	2005.
Rupa-Permani	4,800	2005.
Permani-Jurdani	4,497	2005.
Jurdani-Jušići	3,708	2004.
Jušići-Matulji	1,763	1991.
Križišće-Novi Vinodolski	23,600	iza 2008. godine
Novi Vinodolski-Senj	19,100	
Senj-Žuta Lokva	13,900	
UKUPNO:	**73,041 km**	

Tablica 1. Autocesta A7

Izvor: http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Kapitalna_prometna_infrastruktura.pdf



Slika 4. Autoput A7 „Kvarnerska autocesta“ (Rupa-Rijeka-Žuta Lokva)

Izvor:https://www.google.com/search?q=autocesta+rupa+-+rijeka+-+%C5%BEuta+lokva+a7&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwjvp9yJ8OniAhUrmIsKHVbRBWcQ_AUIESgC&biw=1366&bih=657#imgrc=XgSSNEphTHXLJM:

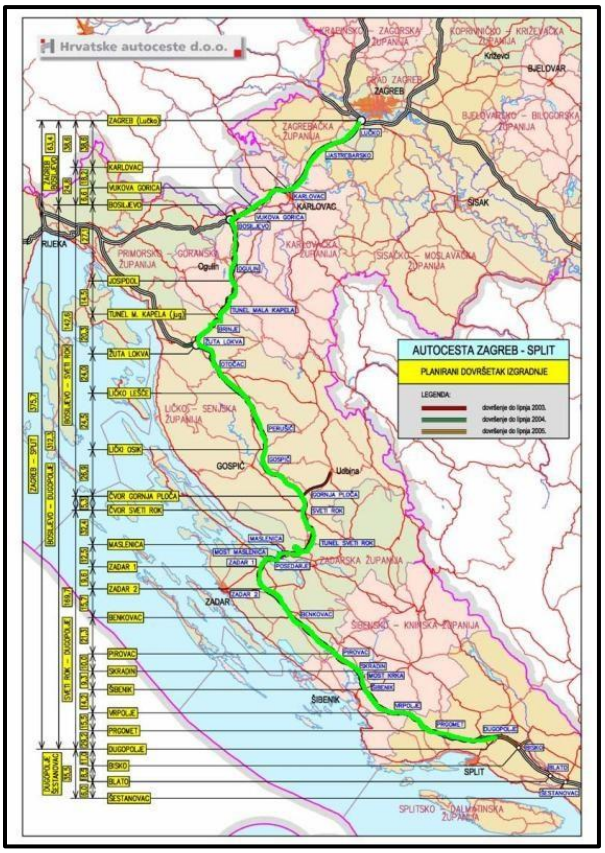
Dionica neizgrađene ceste od Križišča do Žute Lokve je dio Jadransko-jonske autoceste (koja se rijetko spominje i izvan je interesa javnosti) - od velike je važnosti za spomenuti smjer. Prometno opterećenje Jadranske magistrale od Šmrike do Senja puno je veće ljeti, nego što je na dionici od Ploča do Dubrovnika. Na žalost, jedna je to od ključnih dionica koju nitko iz odgovornih dužnosnika ne spominje, pa čak niti od čelnika Primorsko-Goranske županije kojima bi trebala biti na najvišem mjestu infrastrukturnih prioriteta.

3.2 Autocesta A1

Autocesta A1, neslužbeno od pojedinih novinara zvana Dalmatina, Croatica, Jadransko-jonska, najdulja je hrvatska autocesta i povezuje glavni grad Zagreb s Karlovcem, Gospićem, Zadrom,

Šibenikom, Splitom, a od 2013. i Pločama. Nastavak gradnje autoceste prema Dubrovniku, kao i mosta Pelješac je planiran i dijelom je već u gradnji.

Gradnju ove autoceste smatramo jednim od najvećih investicijskih i građevinskih poduhvata ikad ostvarenih u Hrvatskoj. Zbog građevinskih karakteristika i specifičnosti s obzirom na vrstu terena kojom prolazi, ova autocesta je iznimno složena i skupa građevina.[4] Jadransko-jonska autocesta na autocesti A1 ide od Žute Lokve pa sve do Ploča.



Slika 5. Prikaz Autoceste A1

Izvor:https://www.google.com/search?biw=1366&bih=657&tbm=isch&sa=1&ei=2j8EXcj6M8KZlwTVw6OACw&q=autocesta+a1&oq=autocesta+a1&gs_l=img.1.0.0l8j0i5i30j0i24.42226.45896..47492...0.0..2.592.2100.0j8j4-1j1.....0....1..gws-wiz-img.....35i39j0i67.-PZPpulC3rA#imgrc=QsOexs0Ianh6dM:

[4] Crnjak M., Sapunar J., Mikulić M.: Autocesta Zagreb-Split, 1970-2005., str. 102

Neki od zahtjevnijih i većih objekata na autocesti je tunel Sveti Rok čijom trasom prolazi i Jadransko-jonska autocesta. Njegova izgradnja znatno je utjecala na trasu autoceste prema Splitu.

Tunel Sveti Rok nalazi se na dionici tunel Sveti Rok-Maslenica. Za promet je otvoren 30. lipnja 2003.godine. Maksimalna dopuštena brzina iznosi 80km/h, a najniža 50 km/h. Tunel Sveti Rok prolazi kroz Velebit u koridoru velebitskog prijevoja. Tunel je građen „novom austrijskom metodom“ koja se pokazala vrlo prilagodljivom za različite ekološke uvjete.



Slika 6. Tunel Sveti Rok dužine 5.681 m

Izvor:https://www.google.com/search?tbm=isch&q=autocesta+a1&chips=q:autocesta+a1,online_chips:sveti+rok&sa=X&ved=0ahUKEwjVrIfSoeriAhVLzYUKHaxJDgEQ4lYIKSgB&biw=1366&bih=657&dpr=1#imgrc=5YUrOpPUXeUBjM:

4. Analiza opravdanosti Pelješkog mosta

Pelješki most je most u izgradnji koji bi trebao premostiti Malostonski zaljev između Komarne i Brijeste na Pelješcu, u Dubrovačko – neretvanskoj županiji.

Nakon donesene konačne odluke prometnog rješenja u Bosni i Hercegovini, odluka je pala na izgradnju Pelješkog mosta. Pri odabiru Pelješkog mosta kao najboljeg rješenja za povezivanja juga i ostatka države čini se da se nije u dovoljnoj mjeri uzelo u obzir značenja i implikacije toga kao i drugih mogućih rješenja. Izgradnjom mosta i cestovnog smjera preko Pelješca dijelovi državnog teritorija bi se povezali, te bi se tako prouzročilo obilaženje Neuma. Svrstava se među najzahtjevnije mostove na svijetu, ne samo po kompleksnosti grane, nego i po složenosti projekta. Područje Neuma kao dijela teritorija Bosne i Hercegovine prekida kontinuitet kopnenog dijela teritorija Hrvatske u širini oko 14km. Što se tiče prometne povezanosti, može se postići Pelješkim mostom kao i koridorom u zaleđu Neuma. Mostom preko tjesnaca između Kleka i poluotoka Pelješca. Duljina bi trebala biti oko 2404m. Most Pelješac je najveći i najsloženiji graditeljski projekt u Hrvatskoj i jedan od najvećih u Europi. Pelješki most, njegovu gradnju preuzela je tvrtka China Road and Bridge Corporation (CRBC). Izgradnjom mosta kopno-Pelješac uspostavit će se čvrsta cestovna veza između svih dijelova hrvatskog teritorija što će doprinijeti razvitku Dubrovnika, poluotoka Pelješca i cijele najjužnije hrvatske županije.[5]

Jedan od bitnih zahtjeva vezan za most, bio je plovidbeni profil ispod mosta. Most je koncipiran konstrukcijski inventivno kao polu-integralna ovješena hibridna konstrukcija sa 6 niskih pilona i 5 centralnih raspona duljine po 285m, te 148m. Na lokaciji mosta pušu jaki vjetrovi s brzinom koja prelazi 34 m/s tako da je posebna pozornost posvećena osiguravanju stabilnosti mosta u slučaju udara vjetrova i potrebi da je most otvoren u svako doba u svim vremenskim uvjetima.

[5] Radić J., Šavor Z., Hrelja G., Mujkanović N.: GRAĐEVINAR 61 (2009)9, 801-814



Slika 7. Prikaz Pelješkog mosta dugog 2.404 m

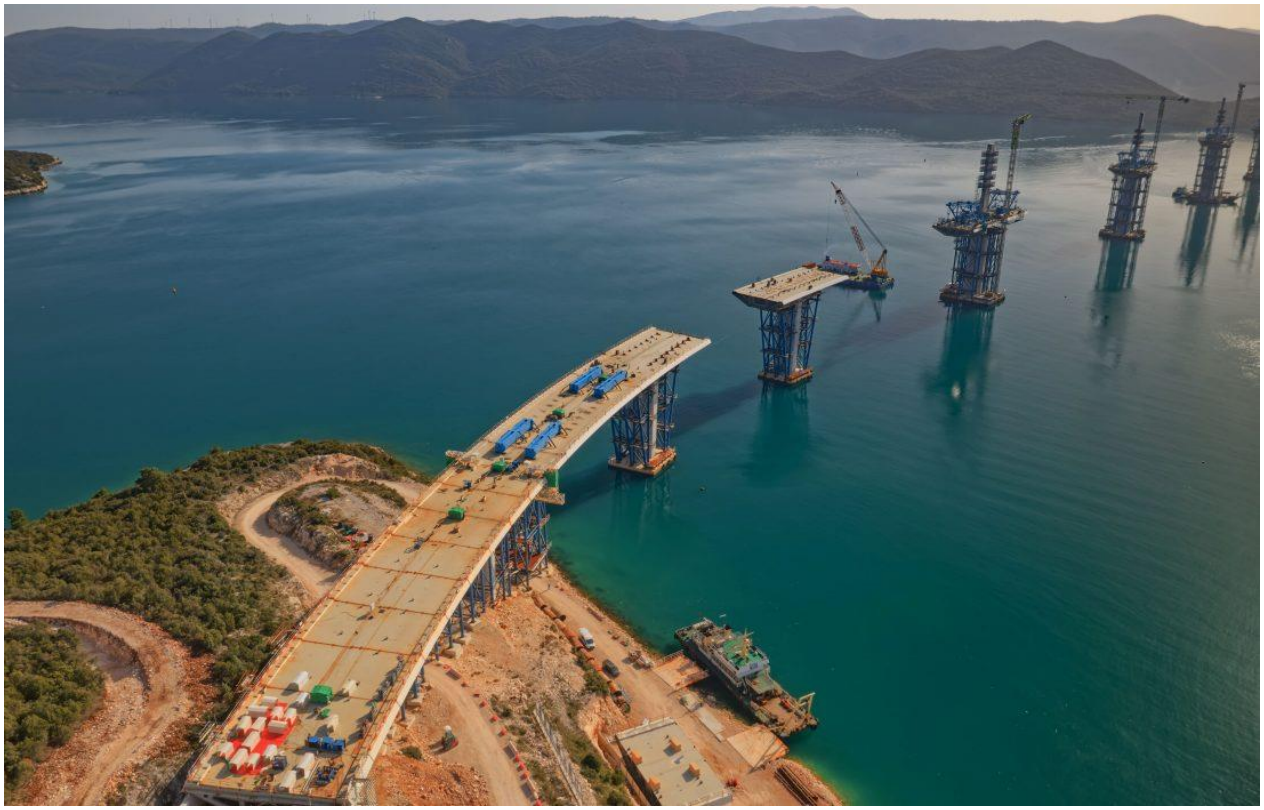
Izvor:https://www.google.com/search?biw=1366&bih=657&tbm=isch&sa=1&ei=y0IEXcP5J4njUuGIgoAH&q=pelje%C5%A1ki+most&oq=pelje%C5%A1ki+most&gs_l=img.3..0l10.2779890.2782385..2783187...0.0..0.165.1560.0j13.....0....1..gws-wiz-img.....0i67.pne-v7Mj5sk#imgrc=q-Q74j3nhqIqQM:

Most Pelješac će nakon izgradnje biti svrstan među pet najvećih i najatraktivnijih mostova u Europi i vjerojatno će predstavljati jedan od novih simbola Hrvatske.

Opis projekta:

1. Izgradnja mosta Pelješac s pristupnim cestama
2. Izgradnja pristupnih cesta (duljine 12,04 km): Duboka – Sparagovići/Zaradeže
   -cesta Duboka (D8) – Most (kopnena strana)
   -Most – Zaradeže (na Pelješcu) s dva tunela, jednim vijaduktom i dva mosta
3. Izgradnja Stonske obilaznice: poboljšanje i proširenje dionice Sparagovići/Zaradeže – Prapratno 10,2 km
4. Izgradnja Stonske obilaznice: Prapratno – Doli 7,89 km s dva tunela, jednim vijaduktom i jednim mostom

Cilj ovog projekta je ojačati povezanost državnog teritorija na samom jugu Republike Hrvatske izgradnjom mosta Pelješac s pristupnim cestama i cestama na Pelješcu (tzv. stonska obilaznica).[6]



Slika 8: Povezivanje prvog stupa Pelješkog mosta s kopnom
Izvor:https://povezanahrvatska.eu/vijesti/prvi-stup-peljeskog-mosta-uspjesno-spojen-s-kopnom/

[6] https://hrvatske-ceste.hr/hr/most-peljesac

5. Jadransko – jonska autocesta u mreži suvremenih međunarodnih koridora

Jadransko-jonski cestovni koridor je koridor od posebne važnosti za zemlju, a također je i dio TEN-T osnovne mreže. TEN-T je transeuropska prometna mreža koja povezuje prometnu infrastrukturu s transeuropskim mrežama i koridorima. Koridor povezuje sedam zemalja (Italiju, Sloveniju, Hrvatsku, Bosnu i Hercegovinu, Crnu Goru, Albaniju i Grčku) između Trsta i Kalamete. Duž jadranske obale povezuje glavne morske luke (Trst, Koper, Rijeku, Zadar, Šibenik, Split, Ploče, Dubrovnik, Bar, Drač, Igumenicu, Patras, Kalametu) te brojne paneuropske koridore (V, Vb, Vc i VIII). Mogućnost izgradnje novih cesta na prometnom koridoru definirat će pred studija izvodljivosti.

Autocesta Zagreb-Split u europskoj cestovnoj mreži čini nastavak pyhrnskog cestovnog pravca koji povezuje sjeverozapadni i jugoistočni dio Europe na potezu Nuernberg-Regensburg-Linz-Graz-Maribor-Zagreb. [7] Ovaj prometni pravac čini poveznicu zemalja zapadne i sjeverne Europe te dalje preko Bugarske i Turske s Bliskim istokom i Srednjim istokom. Jadranska autocesta je nominirana kao E-65, uz dopunu E-61 od Rijeke do granice sa Slovenijom koju je objavila Europska komisija Ujedinjenog naroda za Europu 1992.godine.

Transverzalni koridori smjera sjever - jug:

- Pyhrnski koridor, međunarodnih oznaka: E-56, E-57, E-59, E-71 (Nuernberg – Linz – Graz – Maribor – Zagreb – Split)
- Koridor V.a., međunarodnih oznaka E-71, E-65 (Budimpešta – Zagreb – Rijeka)
- Koridor V.c., međunarodnih oznaka E-73 (Budimpešta – Osijek – Sarajevo – Mostar – Ploče)
- Priključni koridor, međunarodnih oznaka E-661 (Split – Banja Luka – Virovitica – Balaton)

[7] Crnjak M., Sapunar J., Mikulić M.: Autocesta Zagreb-Split, 1970-2005., str. 92

Longitudinalni koridori smjera istok - zapad:

- Jadranski koridor, međunarodnih oznaka E-61, E-65 i E-80 (Trst – Rijeka – Split – Dubrovnik – Tirana – Atena)
- X. Koridor (posavski) , međunarodnih oznaka E-70 (Ljubljana – Zagreb – Beograd – Skopje – Atena)[8]



Slika 9. Prikaz koridora Vc

Izvor:https://www.google.com/search?q=koridor+5c&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiFz8KGneziAhVvmIsKHW88A0kQ_AUIECgB&biw=1366&bih=657#imgrc=ffBB5MW4_9sHdM:

Jadranski cestovni pravac je prirodan spoj primorja, točnije primorskog pojasa od Istre do južne Dalmacije. Taj pravac u istočno jadranskom prometnom koridoru nikad nije bio upitan te se može svrstati u hrvatsku vrijednost. Vlade su u nekoliko pokušaja, pa i naša Vlada, nastojale taj koridor predložiti kao jedan od službenih europskih prometnih koridora.[9]

[8] Crnjak M., Sapunar J., Mikulić M.: Autocesta Zagreb-Split, 1970-2005., str. 92

[9] https://www.zadarskilist.hr/clanci/26092011/jadransko-jonskim-koridorom-do-izlaska-iz-krize

Jadranski pravac obuhvaća različite programe, a to su Projekt autocesta Sjever – Jug (Trans European North/South Motorways – TEM) i sustav globalnih cestovnih arterija (Accord sur les grandes routes de traffic international – AGR), taj prostor se više spominje u okvirima Jadransko – jonske inicijative.

Dovršetkom izgradnje dijela Autoceste Zagreb – Split od Žute Lokve do Dugopolja i dijela od Rupe (granica sa Slovenijom) do Rijeke potekao je promet na 285 km od ukupno 545 km, odnosno više od polovine hrvatskog dijela buduće Jadransko – jonske autoceste. Ovaj koridor, koji nije priznat međunarodnim dokumentima, realno postoji kao prostor kojim se promet kreće još od antičkih vremena. Povezivanjem Splita i Rijeke bit će ostvaren najveći dio takozvane Jadransko – jonske autoceste kroz Hrvatsku, ceste koja povezuje Veneciju s jugom Grčke.[10]

Uz Jadransko – jonski koridor moglo bi se doći do bržeg protoka robe i usluga. 2017. do 2020.g. državni tajnik za infrastrukturu u Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture, Tomislav Mihotić, predstavio je ključne planove Strategije razvoja prometa RH u kontekstu Jadransko-jonske regije.

Plan je proširenje mediteranskog koridora na ličku prugu kako bi se ostvarila mogućnost financiranja modernizacije pruge putem fondova EU – rekao je Mihotić.[11]

Sanja Steiner, prof. dr. sc. s Fakulteta prometnih znanosti istaknula je da je Hrvatskoj delegirano samo dva transeuropska koridora od njih 9, mediteranski i rajnsko – dunavski samo u plovnom dijelu.

Strateški interes Hrvatske treba biti povezivanje naše prometne mreže na najbogatije i najveće tranzitne koridore koji nas trenutno zaobilaze, baltičko – jadranski i orient – istočno – mediteranski koridor. Moramo prema EU artikulirati potrebu za Jadransko – jonskim koridorom kako bi našao svoje mjesto u europskoj prometnoj mreži.[12]

Što se tiče bosanskohercegovačke strane u vezi izgradnje Jadransko-jonskog cestovnog koridora, oni predlažu da se nakon graničnog prijelaza u Bijači, iskoristi sadašnja dionica na koridoru Vc do Počitelja, otkuda bi autocesta zaobišla područje zaštićenog parka prirode Hutovog blata i

[10] Crnjak M., Sapunar J., Mikulić M.: Autocesta Zagreb-Split, 1970-2005., str. 92
[11] https://dalmatinskiportal.hr/vijesti/uz-jadransko-jonski-koridor-do-brzega-protoka-robe-i-usluga/36856
[12] https://dalmatinskiportal.hr/vijesti/uz-jadransko-jonski-koridor-do-brzega-protoka-robe-i-usluga/36856

Deranjskog jezera, nastavila iz naselja i sela Kruševo, Vinine, Prapratnica, Dobri Do, a u mjestu Čvaljine bi se autocesta usmjerila južnim obodom Popova Polja do mjesta Visočnik gdje bi dalje vodila prema pograničnom mjestu s Crnom Gorom – Aranđelovac koji se nalazi južno od Trebinja.

Koridor ima jako bitan značaj za Bosnu i Hercegovinu, jer zemlja uključuje i regionalne prometne tokove, pa autocesta na koridoru Vc s Jadransko – jonskim koridorom postaje mreža autoceste i dobiva puni značaj. S autocestom A1 Bosna i Hercegovina postaje čvorište dva velika putna pravca, paneuropskog koridora Vc i Jadransko – jonske autoceste, čime se integrira u europski prostor i povezuje svoje najvažnije kapacitete. Izgradnja ove autoceste bi, primjerice, omogućila da se od Mostara do Dubrovnika stigne za nepunih sat vremena.[13]

Prometno povezivanje Europe s Malom Azijom, izgradnjom Jadransko – jonskog cestovnog i željezničkog pravca kao generatora izlaska iz krize, trebao bi biti jedan od prioriteta europskih država. Možemo sažeti jedan od zaključaka 4. konferencije Jadranskog foruma (Adriatic Forum 4) održan u Zadru. Na konferenciji koju je, uz Odjel za geografiju Sveučilišta u Zadru i Hrvatsko geografsko društvo Zadar, organizirala Komisija za političku geografiju Međunarodne geografske zajednice sudjelovalo je četrdesetak europskih i svjetskih znanstvenika, najvećim dijelom s područja političke i regionalne geografije, ali i pravnika, ekonomista, povjesničara, arheologa, prometnih stručnjaka.[14]

Među bitnim zaključcima Konferencije jest poticanje država , ali i ekonomskih grupacija čitave Europe na ostvarenju Jadransko – jonskog koridora. Zemlje jadranskog bazena, ali i druge, rade na njegovom ostvarenju i to auto cestovnom, u kojem bi se hrvatska jadranska autocesta nastavila prema Albaniji te preko grčkog prostora, a i Makedonije, na Istanbul, čime bi se jugoistok Europe jadranskim pročeljem vrlo kvalitetno povezao sa Zapadnom i Srednjom Europom.[15]

Prof. dr. sc. Damir Magaš s odjela za geografiju Sveučilišta u Zadru ističe da se radi o pravcu koji bi bio izuzetno isplativ za Europu i treba ga čim prije pratiti i željeznička infrastruktura. Tek tada će se potaknuti i potpuna modernizacija i obnova hrvatskih željeznica koje sada funkcioniraju

[13] https://kamenjar.com/trasa-jadransko-jonske-autoceste/
[14] https://www.zadarskilist.hr/clanci/26092011/jadransko-jonskim-koridorom-do-izlaska-iz-krize
[15] https://www.zadarskilist.hr/clanci/26092011/jadransko-jonskim-koridorom-do-izlaska-iz-krize

kvalitetnije tek u panonskom bazenu, ali poveznice na Jadranu prema Puli, Rijeci, Zadru, Šibeniku i Splitu su slabe, o Dubrovniku da se i ne govori. Također, ističe da do realizacije projekta ne može doći bez angažmana velikih europskih fondova i jedinstva svih regija.

6. Gospodarsko turistička valorizacija Jadransko – jonske autoceste

Prometna valorizacija je osnova definiranja strategijskih ciljeva i preduvjet određivanja prometne politike. Hrvatska je jedinstvena i specifična država po svojoj geografskoj složenosti i klimatskoj konfiguraciji raznolikosti. Hrvatska je jedina jadransko – mediteranska, srednjoeuropska i Panonsko – podunavska država.

O važnosti zemljopisnog položaja hrvatskog prostora govori njegova povijest, i to u širem europskom okviru. To potvrđuju i geopolitički utjecaji tijekom bliže prošlosti, promjenjivi u odnosu na određene političke konstelacije.

U našoj sredini još nije dovoljno sagledano značenje litoralizacije i nedovoljno je učinjeno u tom smislu. Litoralizacija je proces preseljavanja stanovništva na obale zbog prometnih, turističkih i industrijskih funkcija na obalama.[16] Probija se na različitim poljima i u budućnosti će sigurno jačati. Njenoj prednosti i značenju potvrđuju i poduzeća koja posluju na obali.

Povezivanjem i udruživanjem ljudi se oplemenjuju, a prostori dobivaju novu i veću vrijednost – valoriziraju se. Udruženo i razvijeno čovječanstvo ne iscrpljuje tzv. prirodna dobra, već ostvaruje nove, dinamičnije i ranije nepoznate vrijednosti.

Postoje tri aspekta, a to su:

- Prekretničko značenje prometa, prvi i osnovni aspekt. Živimo u vremenu koje se mijenja, promijenilo se ne samo kako su živjeli naši preci, nego i vremena u kojima smo mi odgajani i odrastali što znači da je promjena radikalna, ne samo u načinu života i vršenju rada nego se naše mišljenje i naš pogled na svijet treba prilagoditi. Promet je snaga koja nosi ubrzani razvoj i mijenja odnose.
- Drugi aspekt je Litoralno otvaranje. Novo doba ogleda se u ubrzanoj izmjeni značenja prostora, odnosno prilagođavanju i valoriziranju u skladu sa zbivanjima i odnosima[17]. Dolazi do izmjena u našim pogledima tj. prilagođavanju koje nameće globalno povezivanje i udruživanje.

[16] https://hr.wikipedia.org/wiki/Litoralizacija
[17] Josip Roglić: Jadranske teme, 2005., 165.str.

- Treći aspekt, Prometno valoriziranje je sudbinski poziv Hrvatske. Promet je jako bitan za Hrvatsku te je to tako malo sagledano i naglašeno, pa se prema tome i nedovoljno učinilo da se to valorizira. Teritorij Hrvatske vezan je za važan prijelaz, sva naša prošlost je s time povezana. On pruža najveće perspektive suvremenog valoriziranja, a prometni problemi su najelementarniji za našu Zemlju. Prometno valoriziranje je naša prednost, nužda i perspektiva.[18]

Za transportno povezivanje regije najvažnija je izgradnja Jadransko – jonske autoceste. Realizacijom ovakvog koncepta makro prometnog sustava, svi potencijali i resursi ovog područja, gospodarski, a posebno turistički i poljoprivredni, postaju konkurentniji i brže dostupni jadranskom zaleđu i tržištima srednje i sjeverne Europe te Mediterana. [19]Održivi turizam je cilj naše turistički aktivne regije. Država treba poduprijeti održivost destinacije predviđajući njene infrastrukturne potrebe te se mora znati koliko destinacija može primiti turista, a da to okoliš, kulturna baština i domaći stanovnici mogu podnijeti.

Iz knjige autora dr. sc. Petra Feletara pod naslovom Hrvatske povijesne ceste – Karolina, Jozefina i Lujzijana (Prometno – geografska studija o povezivanju kontinentalne i jadranske Hrvatske) u četvrtom poglavlju može se vidjeti značenje gospodarskog i demografskog razvoja modernih cesta i vrednovanje hrvatskog gorskog praga. Na kraju tog poglavlja autor daje zanimljiv pregled turističke valorizacije povijesnih cesta, odnosno obrađuje ih kao integrirani turistički proizvod unutar ruralno – kulturnih ruta Europske unije.[20]

Zaključujemo da je knjiga Hrvatske povijesne ceste Petra Feletara dosad najkompletnija studija o tri znamenite povijesne ceste od Karlovca prema Bakru, Rijeci i Senju te sinteza svih dosadašnjih saznanja o prometnom povezivanju kontinentalne i jadranske Hrvatske .[21]

---

[18] Josip Roglić: Jadranske teme, 2005., 172.str.

[19] https://www.slobodnadalmacija.hr/novosti/hrvatska/clanak/id/569203/mirjana-cagalj-dovodim-u-split-strucnjake-iz-citave-jadransko-jonske-regije-u-kojoj-zivi-70-milijuna-ljudi

[20] Steiner, S. (2018). Petar Feletar: Hrvatske povijesne ceste – Karolina, Jozefina i Lujzijana. Prometno-geografska studija o povezivanju kontinentalne i jadranske Hrvatske (Samobor: Meridijani, 2016.). 344 str. ISBN 978-953-239-194-7.. *Rad Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti. Razred za društvene znanosti,* (535=53), 257-260. Preuzeto s https://hrcak.srce.hr/213847

[21] Steiner, S. (2018). Petar Feletar: Hrvatske povijesne ceste – Karolina, Jozefina i Lujzijana. Prometno-geografska studija o povezivanju kontinentalne i jadranske Hrvatske (Samobor: Meridijani, 2016.). 344 str. ISBN 978-953-239-194-7.. *Rad Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti. Razred za društvene znanosti,* (535=53), 257-260. Preuzeto s https://hrcak.srce.hr/213847

Povezivanjem s ponudom zemalja regije, postajemo konkurentniji i privlačniji za goste iz dalekih destinacija, koji tijekom svog duljeg boravka mogu posjetiti više zemalja i destinacija.[22]

[22] https://www.slobodnadalmacija.hr/novosti/hrvatska/clanak/id/569203/mirjana-cagalj-dovodim-u-split-strucnjake-iz-citave-jadransko-jonske-regije-u-kojoj-zivi-70-milijuna-ljudi

7. Zaključak

S aspekta geoprometnog položaja, Hrvatska ima predispozicije za privlačenje međunarodnih prometnih tokova. Osim kao najkraća poveznica između zemalja zapadne, jugoistočne Europe, te Bliskog Istoka, geoprometni položaj Hrvatske je potencijalni centar regionalnog razvoja, među kojima su najvažniji pravci: Jadransko – jonski, Baltik – Jadran i Podunavlje – Jadran. Geoprometni položaj Jadransko – jonske autoceste govori nam o iznimno strateškoj važnosti za svih sedam zemalja kroz koje prolazi.

Najznačajniji gospodarski projekt koji je dominirao sastankom u Berlinu bila je izgradnja Jadransko – jonske autoceste. Trasa Jadransko – jonske autoceste (JJAC) položena je uz istočnu obalu Jadranskog i Jonskog mora od Trsta u Italiji do Iguomenitse u Grčkoj.

Najznačajniji dio autoceste kroz Hrvatsku je praktično već izgrađen i radi se o autocesti A1 koja ima veliki značaj na sve zemlje koje su uključene u njenu gradnju (Italija, Slovenija, Hrvatska, Bosna i Hercegovina, Crna Gora, Albanija, Grčka). Za realizaciju ovog projekta, jedna od bitnih komponenti jest novac tj. osigurati financijska sredstva o kojima se raspravljalo na sastanku u Berlinu, na kojem je sudjelovala i njemačka kancelarka Angela Merkel.

Zemlje regije bi trebale provesti nekoliko ispitivanja o tom koliko je projekt isplativ, koliki utjecaj na okoliš bi imala cesta, kao i brojne druge odgovore. Cilj je suradnja svih sedam zemalja te rješavanje prometnih „uskih grla“, a to je ponajprije cestovna trasa Postojna – Rijeka te Rijeka – Križišće – Lika, s ciljem da bude dio europskih prometnih koridora i dio važnog pravca razvoja Europe. Jedan od prioriteta hrvatske Vlade, a i susjednih vlada trebala bi biti materijalizacija samog projekta. Politička stabilnost u regiji (pogotovo jugoistočno od Hrvatske) upravo je proporcionalna gospodarskom razvoju, odnosno brzom porastu nacionalnog bruto proizvoda. Zasad nema projekta koji bi u postizanju takvog cilja mogao biti konkurentan ovom strateškom međunarodnom prometnom projektu.

Republika Hrvatska sastavni je dio dviju makroregionalnih strategija Europske unije: Strategija EU za Dunavsku regiju (EUSDR) i Strategija EU za Jadransko – jonsku regiju (EUSAIR), te su obje usađene u sve programske dokumente. Kao članica tih dviju makroregionalnih strategija Europske

unije (Dunavske regije i Jadransko – jonske regije) Hrvatska će nastaviti jačati svoj položaj zemlje na razmeđi srednje Europe i Sredozemlja. (Nacionalna razvojna strategija Republike Hrvatske do 2030. godine u poglavlju „Jačanje položaja Hrvatske u srednjoj Europi i na Sredozemlju“)

Na već spomenutom koridoru važnu ulogu ima Pelješki most koji je bitan za Hrvatsku jer bi se njegovom izgradnjom uspostavila čvrsta cestovna veza između svih dijelova hrvatskog teritorija što bi doprinijelo snažnom razvitku Dubrovačko – neretvanske županije i poluotoka Pelješca, odnosno juga Hrvatske.

S obzirom na trenutnu pandemijsku situaciju i veliku seizmičku aktivnost izrazito je teško govoriti o izgradnji Jadransko – jonske autoceste, no prema planovima okvirni termin je 2030-e godine, a krajnji termin 2050-e godine.

POPIS LITERATURE

1. Roglić Josip: Jadranske teme, Geografsko društvo Splita, Zagreb, Split 2005.
2. Crnjak M., Sapunar J., Mikulić M.: Autocesta Zagreb – Split, 1970-2005.
3. Moravček G.: Autocesta Rijeka – Zagreb, 2007.

Internet izvori:

1. https://bib.irb.hr/datoteka/617867.Mustapi_Ivan_Analiza_razliitih_modela_etapne_gradnje_dvocijevnih_tunela_na_autocestama.pdf
2. https://hr.wikipedia.org/wiki/%C5%BDuta_Lokva
3. https://zir.nsk.hr/islandora/object/fpz%3A895/datastream/PDF/view
4. https://repozitorij.fpz.unizg.hr/islandora/object/fpz:1065/preview
5. https://repozitorij.fpz.unizg.hr/islandora/object/fpz:1299/preview
6. https://croatia.eu/article.php?lang=1&id=8
7. https://www.youtube.com/results?search_query=jadransko+jonska+autocesta
8. http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Strat%2017-30%20PROM%20%2028-8_17.pdf
9. http://www.mppi.hr/UserDocsImages/Kapitalna_prometna_infrastruktura.pdf
10. https://www.zadarskilist.hr/clanci/26092011/jadransko-jonskim-koridorom-do-izlaska-iz-krize
11. http://www.mvep.hr/hr/vanjska-politika/multilateralni-odnosi0/makro-regionalne-strategije/eusair/
12. https://www.rijekadanas.com/autocesta-krizisce-zuta-lokva-zadnja-rupa-na-svirali/
13. http://www.mppi.hr/default.aspx?id=242
14. https://hrcak.srce.hr/214101
15. https://kamenjar.com/trasa-jadransko-jonske-autoceste/
16. https://vijesti.hrt.hr/253909/jadransko-jonska-autocesta-glavni-projekt-gospodarske-suradnje-hrvatske-bih-crne-gore-i-albanije
17. https://hrcak.srce.hr/42891

18. https://www.express.hr/ekonomix/nista-od-posla-peljeski-most-gradit-ce-kineski-radnici-19216
19. https://hr.wikipedia.org/wiki/Pelje%C5%A1ki_most
20. https://hrcak.srce.hr/213847
21. https://dalmatinskiportal.hr/vijesti/uz-jadransko-jonski-koridor-do-brzega-protoka-robe-i-usluga/36856

POPIS SLIKA

1. Slika 1. Jadransko – jonski transportni koridor
2. Slika 2. Jadransko – jonska autocesta kroz Hrvatsku
3. Slika 3. Jadransko – jonski autoput
4. Slika 4. Autoput A7 „Kvarnerska autocesta“ (Rupa-Rijeka-Žuta Lokva)
5. Slika 5. Prikaz Autoceste A1
6. Slika 6. Tunel Sveti Rok dužine 5.681 m
7. Slika 7. Prikaz Pelješkog mosta dugog 2.404 m
8. Slika 8. Povezivanje prvog stupa Pelješkog mosta s kopnom
9. Slika 9. Prikaz koridora Vc

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
10000 Zagreb
Vukelićeva 4

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOST

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem kako je ovaj završni rad isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.

Izjavljujem kako nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, niti je prepisan iz necitiranog rada, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem također, kako nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu završnog rada pod naslovom **Geoprometna analiza trase Jadransko - jonske autoceste**

na internetskim stranicama i repozitoriju Fakulteta prometnih znanosti, Digitalnom akademskom repozitoriju (DAR) pri Nacionalnoj i sveučilišnoj knjižnici u Zagrebu.

U Zagrebu, 4/22/2021

Student/ica:

M. Ježan
(potpis)