

VIA  
VITA



# CESTE I MOSTOVI

broj

5-6

godište 47.

Zagreb, svibanj-lipanj 2001.

UDK 625.7:624.2/.8

CODEN CSMVB2

ISSN 0411-6380

Ceste i mostovi

God. 47

Br. 5-6

Str. 93-132

Zagreb, Hrvatska

svibanj-lipanj 2001.

## PRAVILNIK o prometnim znakovima, opremi i signalizaciji na cestama

Cijena jednog primjerka je 50,00 kuna (plus PDV).  
Pravilnik se može naručiti kod nakladnika:  
Hrvatsko društvo za ceste – Via-vita  
10000 Zagreb  
Vondčina, 3  
tel. 47 22 605, 47 22 606  
fax. 47 22 601  
žiroračun 30102-678-271  
Račune šaljeno po uplati

**Zagreb, 2000.**

Slika na naslovnici: Državna cesta br. 1 kod Krapine

# CESTE I MOSTOVI

broj

5-6

godšte 47.

Zagreb, svibanj-lipanj 2001.

UDK 625.7:624.2/8 CODEN CSMVB2 ISSN 0411-6380

## SADRŽAJ

### CONTENTS

#### ZNANSTVENI I STRUČNI ČLANCI

##### SCIENTIFIC AND PROFESSIONAL PAPERS

- |   |   |
|---|---|
| <p>107<br/>Boris Golub, Zagreb<br/>stručni članak – professional paper</p>  | <p>95<br/>Program građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2001. do 2004. godine Vlade Republike Hrvatske<br/>The Program of Construction and Maintenance of Public Roads in the Period from 2001 to 2004, adopted by Government of Republic of Croatia</p> |
| <p>101<br/>Ivan Legac, Mate Juričić, Zagreb<br/>izlaganje na znanstvenom skupu – conference paper</p>                   | <p>107<br/>Jadranska autocesta – ključni projekt za razvoj turizma<br/>The Adriatic Highway – Key Project for the Development of Tourism</p>  |
| <p>107<br/>Siniša Horak, Eduard Kušen, Zagreb<br/>izlaganje na znanstvenom skupu – conference paper</p>                 | <p>107<br/>Turistička uloga pratećih uslužnih objekata na autocestama s naplatom cestarine u Hrvatskoj<br/>Tourist Role of the Service Zones along the Toll-highways in Croatia</p>   |
| <p>113<br/>Milivoj Benigar, Aleksandra Deluka-Tibljaš, Rijeka<br/>izlaganje na znanstvenom skupu – conference paper</p> | <p>113<br/>Autobusni terminali otočnog tipa – istraživanje i optimalizacija geometrijskih oblika<br/>Island Type Bus Terminals: Research and Optimisation of Geometric Shapes</p>   |
| <p>117<br/>Ivan Tomićić, Zagreb<br/>pregledni članak – review</p>   | <p>117<br/>Proračun greda armiranih šipkama od polimera armiranog vlaknima<br/>Analysis of Beams Reinforced by Fiber Reinforced Polymer Rods</p>  |

#### RUBRIKE

- |   |   |
|---|---|
| <p>125<br/>Prenosimo</p>                          | <p>125<br/>Razgovor s Vladom Domesom, direktorom Dioničkog društva »Hrvatske autoceste«</p>   |
| <p>127<br/>Aktualno</p>                           | <p>127<br/>Američki stručnjaci prate europski prometni sustav (B. Golub)<br/>Smanjuje se broj poginulih na cestama Hrvatske (I. Jakovljević)<br/>Stari most u Mostaru</p> |
| <p>131<br/>Iz rada Hrvatskog društva za ceste</p> | <p>131<br/>Okrugli stol: Optimalizacija provedbe nove organizacije cestovnog sustava<br/>Sa sastanka Uredničkog odbora časopisa »Ceste i mostovi«</p>                     |

**Boris GOLUB, dipl. oec.**  
Hrvatske ceste d.o.o., Zagreb

**PROGRAM GRAĐENJA I ODRŽAVANJA JAVNIH CESTA  
ZA RAZDOBLJE OD 2001. DO 2004. GODINE  
VLADE REPUBLIKE HRVATSKE**  
(SKRAĆENI PRIKAZ)

**SAŽETAK**

Program gradnje i održavanja javnih cesta u razdoblju od 2001. do 2004. godine, jedan je od najznačajnijih dokumenata koji je donijela Vlada Republike Hrvatske iz oblasti cestovne infrastrukture.

Uz osiguranje povoljnije pozicije vještosti održavanja cesta, program gradnje će se odvijati na temelju utvrđenih prioriteta i sa zatvorenom financijskom konstrukcijom.

Usvojen je i novi model financiranja cesta i novi ustroj gospodarenja cestama u Hrvatskoj osnivanjem dvaju trgovačkih društava: "Hrvatske ceste d.o.o." i "Hrvatske autoceste d.o.o."

– Temelj programa je i Strategija prameinog razvika Republike Hrvatske koju je usvojio Sažbor RH.

– Izgledat će preambitiozan program gradnje autocesta, ali treba ga promatrati sukladno utvrđenim prioritetima, osiguranim vlastitim sredstvima i povoljnim dugoročnim kreditima (od onih koji su uzimani preko komercijalnih banaka) kao i realnim sagledavanjem cjelokupnog procesa ostvarenja svake utvrđene dionice ceste ili objekta na njoj.

Poglavito je značajno da je u međuvremenu usvojen novi model financiranja cestovne infrastrukture i novi ustroj gospodarenja u ovoj oblasti. S obzirom na pozitivna iskustva u cestovnoj infrastrukturi Hrvatske glede postojanja vlastitih prihoda i njihove stroge kontrole trošenja, a koji je posebno pozitivan slučaj bio u Hrvatskoj u razdoblju od 1986. do 1990. godine, novost u financiranju cesta su ponovno vlastiti prihodi u odnosu na proračunska sredstva kojima se financira cestovna infrastruktura od početka 1995. godine. Njegovno puno djelovanje počeo je od početka 2002. godine.

Iz Hrvatske uprave za ceste, slijedom ovih promjena, osnovana su dva nova trgovačka društva i upisana u sudski registar 11. travnja 2001.:

– "Hrvatske ceste" d.o.o. i "Hrvatske autoceste" d.o.o.

**2. Osnovni zakonski, normativni i istraživačko-studijski okviri za utvrđivanje programa gradnje i održavanja javnih cesta**

Glede svrhovitog upravljanja i gospodarenja javnim cestama u Republici Hrvatskoj, donijelo je nekoliko važnih zakona:

a) Zakon o javnim cestama, b) Zakon o prijevozu u cestovnom prometu, c) Zakon o inspekciji cestovnog prometa i cesta, d) različiti pravilnici odnosno podzakonski akti.

U sklopu zajma Europske banke za obnovu i razvitak iz Londona, Hrvatska je dobila tzv. poklon-studije japanske i švedske vlade. Izrađene su studije:

– *Institucionalna reforma mreže autocesta u Republici Hrvatskoj*, Wilbur Smith Associates, S.A.D., 1996.

– *Studija o naknadama korisnika cesta*, Rendel, Palmer & Tritton, Velika Britanija, 1996.

**1. Uvodne napomene**

Početkom mjeseca travnja 2001. obznanjen je materijal pod nazivom *Program gradnje i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2001. do 2004. godine*, koji je donijela Vlada Republike Hrvatske, sukladno odredbama Zakona o javnim cestama (članak 9.), na sjednici održanoj 22. veljače 2001. i na prijedlog Ministarstva pomorstva, prometa i veza, a prečelno slovo, realno i svrhovito, uputilo je ministar pomorstva, prometa i veza gosp. Alojz Tušek.

Ovaj program dolazi zaista u pravo vrijeme jer praktički čvrsto određenog programa gradnje i održavanja javnih cesta nije bilo od 1991. godine. Naime, u lipnju 1991. donesen je Plan i program gradnje i održavanja javnih cesta za razdoblje od 1991. do 1995. godine, ali poznata ratna zbivanja koja su se dogodila u Hrvatskoj i negativne posljedice za cijelo hrvatsko gospodarstvo gledate rata promijenili su u potpunosti programirane veličine za spomenuto razdoblje. Umjesto petogodišnjih ili četverogodišnjih programa, u oblasti cestovne infrastrukture radilo se na temelju godišnjih programa koje je u konačnici verificiralo Ministarstvo pomorstva, prometa i veza Republike Hrvatske.

Nekoliko je bitnih momenata u Programu kojih se sudionici u provođenju trebaju obvezno pridržavati:

– Program je sačinjen na temelju ocjene postojećeg stanja cestovne infrastrukture.

– Uočene su greške iz neposredne prošlosti (zapostavljene osnovne mreže, neadekvatno održavanje i megalomanski program gradnje autocesta).



# CESTE I MOSTOVI

## ROADS AND BRIDGES

Published by

Hrvatsko društvo za ceste  
Zagreb, Voncešina 3, tel. 46-17-422/163

Predsjednik

Dr. sc. Darko Milinarić, dipl. ing.

Ministarstvo pomorstva, prometa i veza Republike Hrvatske, Prilavije 14, 10000 Zagreb

Izdavački savjet

Publisher Board

Željko Viveda, dipl. oec.

Ministarstvo pomorstva, prometa i veza Republike Hrvatske, Prilavije 14, 10000 Zagreb  
Mario Črnjak (Osijek), Aleksandar Čeković (Zagreb), Đuro Dikanović (Zagreb), Ante Divić (Zagreb), Petar Đukan (Zagreb), Zlatan Filipčić (Zagreb), Željko Hrišćak (Zagreb), Vlado Kos (Zagreb), Aleksa Ladašević (Zagreb), Ivo Lozić (Split), Željko Lužavac (Zagreb), Jakša Miličić (Srijem), Darko Milinarić (Zagreb), Darko Milinarić (Zagreb), Boris Orđulić (Zagreb), Ivan Prohmet (Zagreb), Jure Radoić (Zagreb), Josip Stornjak (Zagreb), Zdravko Tomljanović (Zagreb), Dražen Topolnik (Zagreb)

Urednički odbor

Prof. dr. sc. Ivan Legec, dipl. ing.

Editor

Fakultet prometnih znanosti, Vukelićeva 4, 10000 Zagreb

Associate Editor

Mr. sc. Mate Jurišić, dipl. ing.

Hrvatska uprava za ceste, Voncešina 3, 10000 Zagreb  
Bjornik Bežak (Brijuni), Pavo Boban (Mostar), Josip Bošnjak (Osijek), Vladimir Brčić (Zagreb), Boris Golub (Zagreb), Anto Jurjević (Zagreb), Stjepan Kožić (Zagreb), Mario Ladašević (Zagreb), Ivo Lozić (Split), Zvonimir Marušić (Plešivica), Šipanić Matoš (Zagreb), Stanišavlje Pavić (Zagreb), Pal Szakos (Budimpešta), Ralmir Šarar (Rijeka), Stjepan Štorga (Zagreb)

Adresa uredništva

Hrvatsko društvo za ceste, Zagreb, Voncešina 3

Editor's Office

Naklada: 1.200

"TISKAR – VJESNIK d.d.", Slavovska avenija 4, Zagreb, predsjednik Uprave Rikard Pompe, graf. ing.  
Tiskanje dovršeno 17. srpnja 2001.



2. Razvojne pripreme za ostale ceste visoke razine usluga 30,00 mln kn
3. Istraživanja, studije, projekti za program rekonstrukcije javnih cesta 100,00 mln kn

Ukupno C: 150,00 mln kn  
Svega (A+B+C): 2.985,00 mln kn

### 8. Program izgradnje i gospodarenja za autoceste s naplatom

Za dovršenje započete gradnje autocesta (Zagreb – Rijeka, Zagreb – Lipovac, Zagreb – Gorican, Krapina – Macelj i drugi krak na dionici Jankomir – Zaprešić) kao i otvaranje u pravcu srednje Dalmacije, potrebno je izgraditi još oko 750 km, čime bi se dobila zaokružena mreža cesta visoke razine usluga od oko 1.350 km.

Uz tempo gradnje kakav je bio u posljednjih trideset godina, za tih 750 km trebalo bi daljnjih pedeset godina.

Osmišljenom razvojnom politikom i uz poseban napor, smatra se da je taj rok moguće smanjiti za četiri do pet puta.

Dosadašnja negativna praksa vezana uz izgradnju autocesta u Hrvatskoj mogla bi se svesti na sljedeće:

- građene su dionice i građevine u kapacitetima koji nisu usklađeni s prometom: Maslenički most, tunel kroz Sv. Rok, dionica autoceste Varaždin – Gorican, dionica autoceste Orehovica – Ktkovica, dionica autoceste Velika Krapina – Županja,
- gradnja pojedinih dionica i građevina nije usklađena s tehnološko-tehničkim i prometnim optimumom tako da je gradnje trajalo neopravdano dugo (npr. dionica Solin – Klis građena je više od deset godina);
- dovršene su pojedine dionice i građevine koje se ne mogu pustiti u promet tako da su zaleđena sredstva (npr. dionica Buje – Nova Vas, dužine 6,5 km stoji od 1994. godine);
- započinali se s gradnjem bez prethodno obavijenih svih priprema (dovršenje istraživanja, izrada studija i projekata, ishođenje nužnih dozvola, izvršenje preleganja instalacija, izvještenje građevina i zemljišta);
- počelo se graditi, a da u isto vrijeme nije zatvorena financijska konstrukcija;
- odluke o velikim i skupim projektima donošene su izvan konteksta cjeline problema cestovne infrastrukture.

Da se u budućnosti izbjegne lakav negativan trend, nužno je:

1. usuglasiti razinu ulaganja u ceste po osnovnim namjenama i utvrditi modele financiranja za:
  - a) održavanje
  - b) modernizaciju i rekonstrukciju postojećih mreža cesta
  - c) izgradnju novih autocesta i ostalih građevina s naplatom
2. da je osnovni kriterij za utvrđivanje prioriteta izgradnje – postojeća razina i prognoza budućeg prometa
3. da su precizno kvantificirani razvojni čimbenici koji će inicirati novi promet tamo gdje prometna potražnja ne udovoljava osnovnim zahtjevima za početak gradnje
4. sve pripreme radnje prije početka samoga gradnje u potpunosti završiti
5. zatvoriti financijsku konstrukciju prije početka gradnje s točno utvrđenim i osiguranim izvorima sredstava
6. prije početka gradnje utvrditi optimalan rok i dinamiku gradnje kako ne bi došlo do zaleđivanja sredstava (odno-

dvije skupine:

### 9. Financiranje programa

Program razvoja cesta u Hrvatskoj za naredne četiri godine temeljen je na osnovnim odrednicama utvrđenim Strategijom prometnog razvika Republike Hrvatske. Program je podijeljen u

sno gradnja radi gradnje bez učinkovitosti izgrađenog – op. obradit će tekst.)

Analizirajući promet do 2000. i prognozirani promet u 2005. godini, preostalo dovršenje pojedinih dionica i građevina, propusne moći i tehničko stanje postojećih cesta u koridoru, prilaze velikim gradovima, interregionalno povezivanje unutar Hrvatskog prostora, stvorene ugovorne obveze, došlo se do osnovne orijentacije u redoslijedu prioriteta (tabl. 3).

Utvrđeni prioriteti na osnovi kriterija

Tablica 3.

I. prioritet	1	Kupjak – Vrbovsko – Karlovac
II. prioritet	2	Bregana – Zagreb (Jankomir)
	3	Zagreb (Jankomir) – Zaprešić
III. prioritet	4	Dragonja – Pula
	5	Sv. Helena – Vrhovec
	6	Breznički Hum – Varaždin
IV. prioritet	7	Runa – Jušići
	8	Diračje – Orehovica – Križišće
	9	Velika Krapina – Županja
	10	Sv. Rok – tunel – Zadar
V. prioritet	11	Krapina – Macelj
VI. prioritet	12	Bosiljevo – Sv. Rok
VII. prioritet	13	Most Dubrovnik s prilaznim cestama
	14	Zadar – Šibenik – Split

U planskom razdoblju od 2001. do 2004. godine za održavanje i izgradnju autocesta predviđa se osigurati iz vlastitih izvora sredstava (cestarina i naknada za ceste u cijeni goriva) ukupno 7.124 milijuna kuna. Od toga će se za održavanje i poslovanje subjekata koji gospodare tim građevinama izdvojiti 586 milijuna kuna, a razlika od 6.538 milijuna kuna za izgradnju autocesta. Pored redovitih izvora, za izgradnju se planira koristiti 9.442 milijuna kuna iz dugoročnih kredita.

Cjelokupni program gradnje specifičan u sedam prioriteta zahijeva dovršenje 529,9 kilometara autocesta i poluautocesta, za što bi trebalo osigurati oko 22.680 milijuna kuna. Samo za autocestu Bosiljevo – Sv. Rok – Zadar – Šibenik – Split (308,6 km) predviđa se 56 posto svih sredstava ili 12.510 milijuna kuna. Uz pretpostavku prolongacije dijela programa nakon 2004. godine, preostaje ukupni program vrijednosti 15.960 milijuna kuna.

Sukladno tome, projekt završetka gradnje autocesta trebalo bi obaviti na način da se:

- a) projekt Bregana – Zagreb – Županja dovrši, s obzirom na to da je najveći dio ove prometnice izgrađen. Sredstva bi se doznala iz vlastitih izvora ili djelomično putem kredita izvođača čija bi otplata teretila razdoblje iza 2004. godine
- b) projekti: Rijeka – Karlovac – Zagreb, Zagreb – Gorican, Zagreb – Macelj, Dragonja – Pula – Rijeka i Pula – Jušići, s obzirom na stupanj njihove dovršenosti strukturiraju kao samostalni projekti na koncesijskoj osnovi
- c) projekt autoceste Bosiljevo – Sv. Rok – Zadar – Split realizira u prioritetu Sv. Rok – tunel – Zadar (s tim da se radi bržeg završetka preusmjeri dio prometa od Udline prema Sv. Roku).

- c) Godišnja naknada za ceste od registracije vozila 1.490 mln kn
- d) Krediti 1.401 mln kn

Ukupno 7.640 mln kn

### 2. Financiranje programa autocesta

- a) Proračunska sredstva (2001.) 536 mln kn
- b) Naknada za ceste u cijeni goriva 3.970 mln kn
- c) Cestarina 2.032 mln kn

Ukupno 6.538 mln kn

- d) Krediti 9.442 mln kn

Svega 15.980 mln kn

Viada Republike Hrvatske će jedanput godišnje razmatrati izvješće o ostvarenju programa gradnje i održavanja cesta za razdoblje 2001.-2004., temeljem kojeg će utvrditi potrebne mjere kako bi se zacrtani program što uspješnije realizirao.

### 1. Financiranje programa državnih, županijskih i lokalnih cesta

- a) Proračunska sredstva (2001.) 975 mln kn
- b) Naknada u cijeni goriva (0,60 kn/l) 3.774 mln kn

### IZVORI

[1] Program gradnje i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2001. do 2004. godine, Viada Republike Hrvatske, Zagreb, veljača 2001.

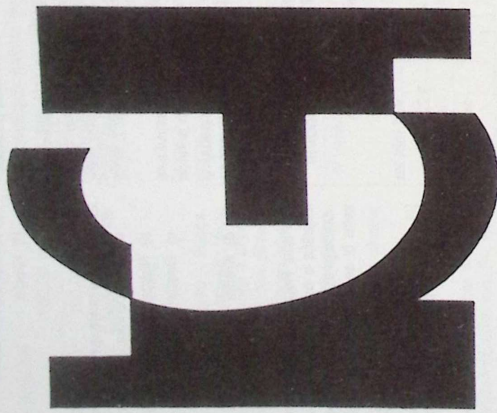
### SUMMARY

UDC 625.7:625.08(497.5)  
Professional paper

### The Program of Construction and Maintenance of Public Roads in the Period from 2001 to 2004, adopted by Government of Republic of Croatia

The Program of Construction and Maintenance of Public Roads in the period from 2001 to 2004, adopted by Government of Republic of Croatia is one of the most important documents for the whole future politics of roads. For the first time maintenance will have a far better position than decades before. The program that deals with the motorway construction will be strictly on the established priorities, complete technical documentation and closed financial construction.

The new development is also new model of financing of road infrastructure and new structure of management with two main companies: »Hrvatske ceste d.o.o.« and »Hrvatske autoceste d.o.o.«.



## INSTITUT GRAĐEVINARSTVA HRVATSKE

Civil Engineering Institute of Croatia

10000 Zagreb, Janke Rakuša 1, pp 283

tel. 01/61 44 111, 01/61 43 600, fax: 01/61 44 781

POSLOVNI CENTAR 31000 OSIJEK, Drinska 18

tel./fax. 031/274 400

POSLOVNI CENTAR 51000 RIJEKA, Vukovarska 10a

tel. 051/330 744  
fax. 051/330 810

POSLOVNI CENTAR 21000 SPLIT, Matice hrvatske 15

tel. 021/523 393  
fax. 021/551 152

I G H d.o.o. 88000 MOSTAR, Dubrovačka bb

tel./fax. 00 387 88/314 529

Izlaganje na znanstvenom skupu – Conference paper  
UDK 656.022.4:796.5 (497.5)

Priznaje: travanj 2001.  
Prihvataje: 6. VI. 2001.

Prof. dr. sc. Ivan LEGAC, dipl. ing.  
Fakultet prometnih znanosti, Zagreb  
Mr. sc. Mate JURJIĆ, dipl. ing.  
Hrvatska uprava za ceste, Zagreb

## JADRANSKA AUTOCESTA – KLJUČNI PROJEKT ZA RAZVITAK TURIZMA

### SAŽETAK

Jadranske magistrale i Jadranske autoceste u specifičnom okruženju.

*U radu se ukazuje na proziranje turizma i prometa, pa je logična nužnost usuglašavanja resornih razvojnih dokumenata. Opisano je značenje i razvitak jadranskog pravca, a kroz paralelni prikaz postojeće Jadranske magistrale i buduće Jadranske autoceste predložene su određene analoije u pogledu njihove uljecajnosti na turizam i ukupno gospodarstvo. Navedeni su višedisciplinarni studijsko-projektni dokumenti i postupci odlučivanja s ciljem iznalaženja optimalne trase autoceste i pratećega prometnog sustava u visokoosjetljivoj okolini.*

### 1. Uvod

Turizam, kao noviji masovni fenomen, podrazumijeva kretanje, promjenu boravka i korištenje prometnih sredstava. Velik opseg i trend porasta svjetskog turizma ponajbolje ilustriraju brojke o turističkim dolascima: od 25 milijuna turista u 1950. godini, do 70 milijuna 1960., 166 milijuna 1970., 285 milijuna 1980. i 475 milijuna u 1990. godini. Očekivanja od preko 700 milijuna turista u 2000. godini ukazuju na rijetko zabilježenu stopu porasta u drugim gospodarskim djelatnostima.

Budući da se trend porasta turizma događao i podudarati će se s prometnim promjenama i potražnjom, upuno je u izrazitim turističkim regijama planirati razvitak turizma komplementarno s razvitkom prometa. Cestovni promet zbog svoje fleksibilnosti omogućuje visoku slobodu kretanja turista, pa se kao takav nameće sa 60-70 posto od svih dolazaka turista ne samo u Hrvatskoj nego i u Italiji, Francuskoj, Poljskoj i u Mađarskoj [14].

Uzevši u obzir samo neke od nabrojanih činjenica, dolazi se do zaključka da je u koncipiranju hrvatske prometne politike trebalo u punoj mjeri respektirati turizam i njegove potrebe. Cestovna mreža i prateći sadržaji, posebno u jadranskom prometnom koridoru, uz opće integracijske zadatke trebaju omogućiti suvremeniji promet i kvalitetniju dostupnost do Hrvatske kao turističkog odredišta.

Na primjeru jadranskoga cestovnog pravca prikazane su potrebe i međuovisnost turizma i prometa, uz izrazitu komparaciju

### 2. Značenje i razvitak jadranskog pravca

**2.1. Pravac u hrvatskoj i europskoj cestovnoj mreži**  
Jadranski cestovni pravac predstavlja hrvatsku uzdužobalnu prometnu okosnicu i prirodnu spojnicu primorskog pojasa od Istre do južne Dalmacije. Taj pravac u istočnojadranskom prometnom koridoru nikada nije bio upitan, a u novijim gospodarskim i integracijskim odnosima može se svrstati u izvornu hrvatsku vrednotu. Od Rupe i Pasjaka na sjeverozapadu do Debelog Brijega na jugoistoku, dužina postojeće Jadranske magistrale iznosi oko 550 km [2].

Unutar svih povijesnih mijena u ovom prostoru uvijek je postojala bar jedna cesta uzduž obale za povezivanje naselja te druga skupina cesta koje povezuju veća središta sa zaledem. U suvremenim gospodarskim prilikama potvrđuje se važnost lučkih središta s izvorišno-ciljnim prometom, ali isto tako nezaobilazna je uloga longitudinalnog pravca kao nositelja turističkog privredvanja. U mreži europskih cesta ovaj pravac je nominiran kao E-65, uz dopunski dio E-61 od Rijeke do granice sa Slovenijom.

Jadranski cestovni pravac jedna je od ključnih E-cesta, a u korelaciji između Posavske ceste E-70 i talijanske jadranske ceste E-55 ima izjednae prednosti u budućem vremenu. Povezuje alpsko i sjevernojadransko područje s jonskim i crnomorskim prostorom s izrazitim turističkim potencijalom, a sama trasa prolazi područjima bez vech klimatskih i konfiguracijskih poteškoća.

Poprečne veze europskog značenja su: Rijeka – Zagreb – Gorican (E-65), Split – Zagreb – Macelj (E-59) i Ploče – (Sarajevo) – Osijek – Luć (E-79). Važne veze sa zaledem su također: od Senja preko Žute Lokve prema Karlovcu, od Šibenika prema Kninu, od Splita prema Sinju/Livnu i od Dubrovnika prema Trebinju. Jadranski pravac je od vitalnog značenja za distribuciju turističkih tokova prema otocima, osobito u područjima poprečnih veza i čvornih točaka [9].

Osim u osnovnom sustavu, jadranski pravac je obuhvaćen i Projektom autocesta Sjever-Jug (TEM) i sustavom globalnih cestovnih arterija (AGR).