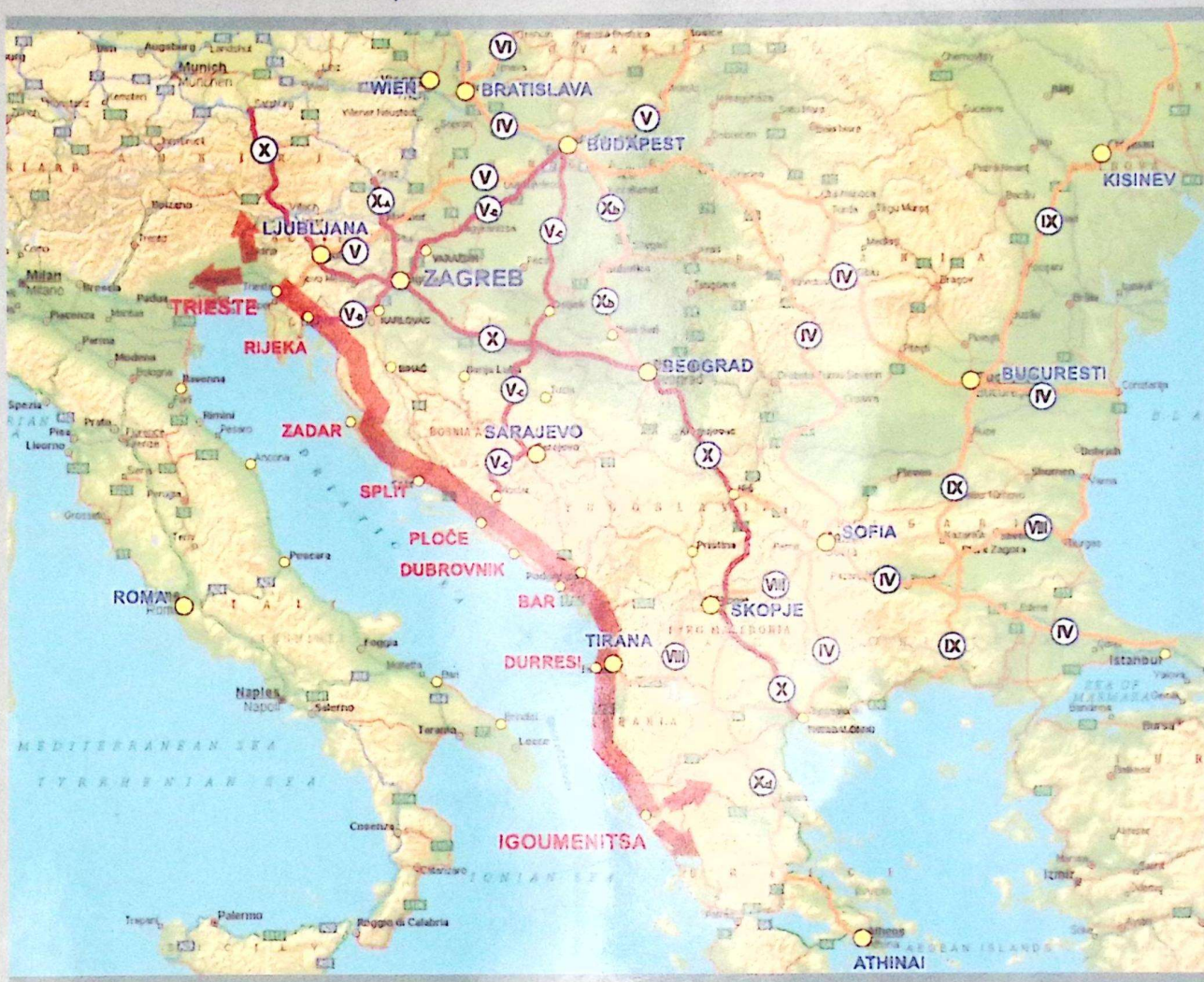


VIA  
VITA



# CESTE I MOSTOVI

broj

7-8

godište 46.

Zagreb, srpanj-kolovoz 2000.

UDK 625.7:624.2/8

CODEN CSMVB2

ISSN 0411-6380

Ceste i mostovi God. 46 Br. 7-8 Str. 133-180 Zagreb, Hrvatska srpanj-kolovoz 2000.

# CESTE I MOSTOVI

broj

7-8

godište 46.

Zagreb, srpanj-kolovoz 2000.

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

## SADRŽAJ CONTENTS

### ZNANSTVENI I STRUČNI ČLANCI

#### SCIENTIFIC AND PROFESSIONAL PAPERS

- Darko Mlinarić, Zagreb 135  
Jadransko-jonska autocesta – programski pristup  
Adriatic-Ionian Motorway Project – Programmatic Approach
- Miroslav Keller, Zagreb 147  
Analiza pojačanog održavanja kolnika državnih cesta  
Periodic Maintenance of State Roads
- Stanislav Pavlin, Jadranka Veselić Bruvo, Zagreb 155  
Održivi razvitak aerodroma u Hrvatskoj s posebnim osvrtom na Zračnu luku Zagreb  
Sustainable Development of Aerodromes in Croatia with Special Reference to Zagreb Airport
- Poduzeće Autostrade, Italija 161  
Plan intervencija koje prethode otvaranju tunela Mont Blanc  
The Intervention Plan for the Mont Blanc Tunnel
- Igino Lai, Italija 171  
Multimedijaska informacija u gospodarstvu europskom mobilnošću  
Multimedial Information in the Management of Mobility in Europe

#### RUBRIKE

- Objektive 175  
O Krčkom sam mostu sanjao uvijek (M. Cvijanović)
- Prenosimo 178  
Ukratko iz prometa u svijetu (B. Golub)

Slika na naslovnici: **Jadransko-jonska autocesta**  
Jadransko-jonski prometni koridor usmjeruje političke razvojne sile prema Zapadu i Jugoistoku Europe koje će stvarati nove vrijednosti, a neće ugrožavati postojeće na usporednim koridorima



Prethodno priopćenje – Preliminary communication  
UDK 625.711.3 : 711.7

Primljeno: 2. VI. 2000.  
Prihvaćeno: 15. VI. 2000.

**Dr. sc. Darko MLINARIĆ, dipl. ing.**  
Ministarstvo pomorstva, prometa i veza, Zagreb  
**JADRANSKO-JONSKA AUTOCESTA  
PROGRAMSKI PRISTUP**

**SAŽETAK**

U radu se analizira i predlaže konceptualni programski pristup za definiranje i potvrdu Jadransko-jonskoga prometnoga koridora i Jadransko-jonske autoceste u europskim prometnim programima (CEMT, TEM, TINA, AGF).

Autor prezentira osnovne pojmovne definicije, prijelo potrebne kako bi se jasno razlučile i usklađeno pripremile zajedničke stručne studijske aktivnosti na europskim razinama, a prvenstveno prema CEMT-u odnosno Konferenciji europskih ministara prometa, da bi ovaj koridor olojelo u usao u mrežu paneuropskih prometnih koridora – što je prvi korak za političku i financijsku potporu Europske unije i međunarodnih financijskih institucija.

Condition sine qua non jest nužni prethodni konsenzus svih sedam zemalja Jadransko-jonske inicijative te nastavno zajednički stručni rad na generiranju multilateralne studije opravdanosti za Jadransko-jonski prometni koridor i daljnjoj prostorno prometno definiranju Jadransko-jonske autoceste s programiranjem realizacije na načelima održivog razvika, od nužnog uređenja i osiguranja koninuiteta postojeće obalne ceste kroz laznu i etapnu realizaciju do konačne izgradnje Jadransko-jonske autoceste u punoj dužini – u skladu s realnim prometnim potrebama te gospodarskim i financijskim mogućnostima svake od sedam zemalja JI.

Uzdužne obalne komunikacije bile su – i još uvijek jesu – vrlo skromne i nezadovoljavajuće za suvremeni promet, dok su transverzalne veze prema unutrašnjosti (do Srbije i Kosova te do Makedonije i Bugarske) jedino moguće svladavanjem brdskih i planinskih cestovnih prijevaja nadmorske visine veće od 1.500 metara.

Uz prirodne planinske zapreke na transverzalnim vezama prema unutrašnjosti, tu su prisutna određena nacionalna i politička ograničenja, koja treba postupno svladavati. Konfiguracijski i financijski mnogo je lakše prometno otvaranje i povezivanje ovih zemalja uzdužnim jadransko-jonskim razvojnim koridorom – uz bolje korištenje pomorskih veza, kako uzdužobalno tako i poprečno tražetnim vezama s Italijom.

Europsko značenje jadransko-jonskoga koridora – osim navedenoga regionalnog – nalazi se u otvaranju prometnih tokova Zapadne i Srednje Europe i zemalja jugoistočne Europe i Bliskog istoka uključujući zemlje Jadransko-jonske inicijative.

Ovaj prometni koridor usmjeruje poticajne razvojne sinice prema Zapadu i Jugoistoku Europe koje će stvarati nove vrijednosti i neće ugrožavati postojeće vrijednosti na usporednim koridorima (posavsko-moravskom i apeninskom) (sl. 1.).

**2. Dosadašnje vizije i programi**

Dobra prometna povezanost, dostupnost, a time i čvrsta organizacija prostora – to su bili prostorno-prometni temelji dugovječnosti Rimskog Carstva, koje nam je ostavilo svoje poruke što ih možemo iščitati iz mreže rimskih cesta na prostoru tadašnjih provincija Dalmatiae et Pannoniae (sl. 2.).

Nakon toga trebalo je čekati gotovo dvanaest stoljeća kada je za vrijeme Napoleоновih ilirskih provincija maršal Marmont u rekindrom roku, manjem od pet godina, izgradio prvu Jadransku cestu novog doba od Zadra do Dubrovnika u dužini 220 km – udaljeno od obale više od desetna topova s tadašnjih ratnih brodova.

Slijedeća velika akcija čekala se gotovo stoljeće i pol kada je kroz Hrvatsku, dijelom Bosnu i Hercegovinu, te Crnu Goru, oko 1965. godine, dovršena sadašnja Jadranska magistrala od Rijeke do Dubrovnika i dalje do Bara i Ulcinja – koja je inicirala razvoj obalnih prostora i izrazito razvoj turizma.

Programom Jadranske autoceste i usporednih dijelova brzih cesta kroz Hrvatsku izgrađene su neke nove dionice (središnji i zapadni dio obilaznice Rijeke, Maslentički most), neke su u

**1. Osnovna misao**

Mediteranske zemlje koje leže na sjeveroistočnim obalama Jadranskoga i Jonskoga mora, od Italije (Venecije i Trsta) preko Slovenije, kroz Hrvatsku, Bosnu i Hercegovinu, kroz Crnu Goru i Albaniju do Grčke (Igoumenitise i Atene) tijekom stoljeća, a i danas, nedovoljno koriste mogućnosti suradnje na prometnom koridoru uzduž obala Jadranskoga i Jonskoga mora. Ta nedovoljna suradnja i međusobno relativno nepoznavanje – osim političkih okolnosti – dijelom je i rezultat nepostojanja kvalitetne prometne cestovne arterije, što je vjerojatno i jedan od uzroka u povijesti pa i danas – otežavajućih uvjeta za razvitiak kako ovih prostora tako i Europe u cjelini.

Prijedlog za Jadransko-jonsku inicijativu dala je Italija u početku 1993. godine.

Inicijativa predsjednika Republike Hrvatske gosp. dr. Tuđmana i predsjednika Vlade Grčke gosp. Simitisa – o ideji ostvarenja obalne Jadransko-jonske autoceste iz studenog 1998. daje dodatni poticaj za zajedništvo, stabilizaciju i razvoj ovih država i ovog prostora.

Primjer Albanije (a slično je i s Crnom Gorom) pokazuje svu povijesnu, gospodarsku i prometnu težinu višestoljetne izobacije i slabe prometne povezanosti sa susjedima i ostalom Europom.

**CESTE I MOSTOVI**

**ROADS AND BRIDGES**

Published by

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

Chairman

Dr. sc. Darko Mlinarić, dipl. ing.  
Ministarstvo pomorstva, prometa i veza Republike Hrvatske, Prisačje 14, 10000 Zagreb

Publisher Board

Publishing Director

Željko Vvoda, dipl. oec.

Ministarstvo pomorstva, prometa i veza Republike Hrvatske, Prisačje 14, 10000 Zagreb  
Miro Crnjak (Osijek), Aleksandar Čaković (Zagreb), Đuro Dekanović (Zagreb), Anie Dvčić (Zagreb), Peter Đukan (Zagreb), Zlatan Frieh (Zagreb), Željko Hrtac (Zagreb), Vladimir Kos (Zagreb), Vito Kos (Zagreb), Aleksa Ladavec (Zagreb), Ivo Lozić (Split), Željko Lužarec (Zagreb), Jakša Mičić (Split), Luka Mičić (Zagreb), Darko Matić (Zagreb), Boris Orduj (Zagreb), Ivan Prgomet (Zagreb), Jure Račić (Zagreb), Josip Štornjak (Zagreb), Mirko Šušteršić (Zagreb), Zdravko Tomljanović (Zagreb), Dražen Topolnik (Zagreb)

Editorial Board

Editor

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

Fakultet prometnih znanosti, Vukelačeva 4, 10000 Zagreb

Mr. sc. Mate Juričić, dipl. ing.

Associate Editor

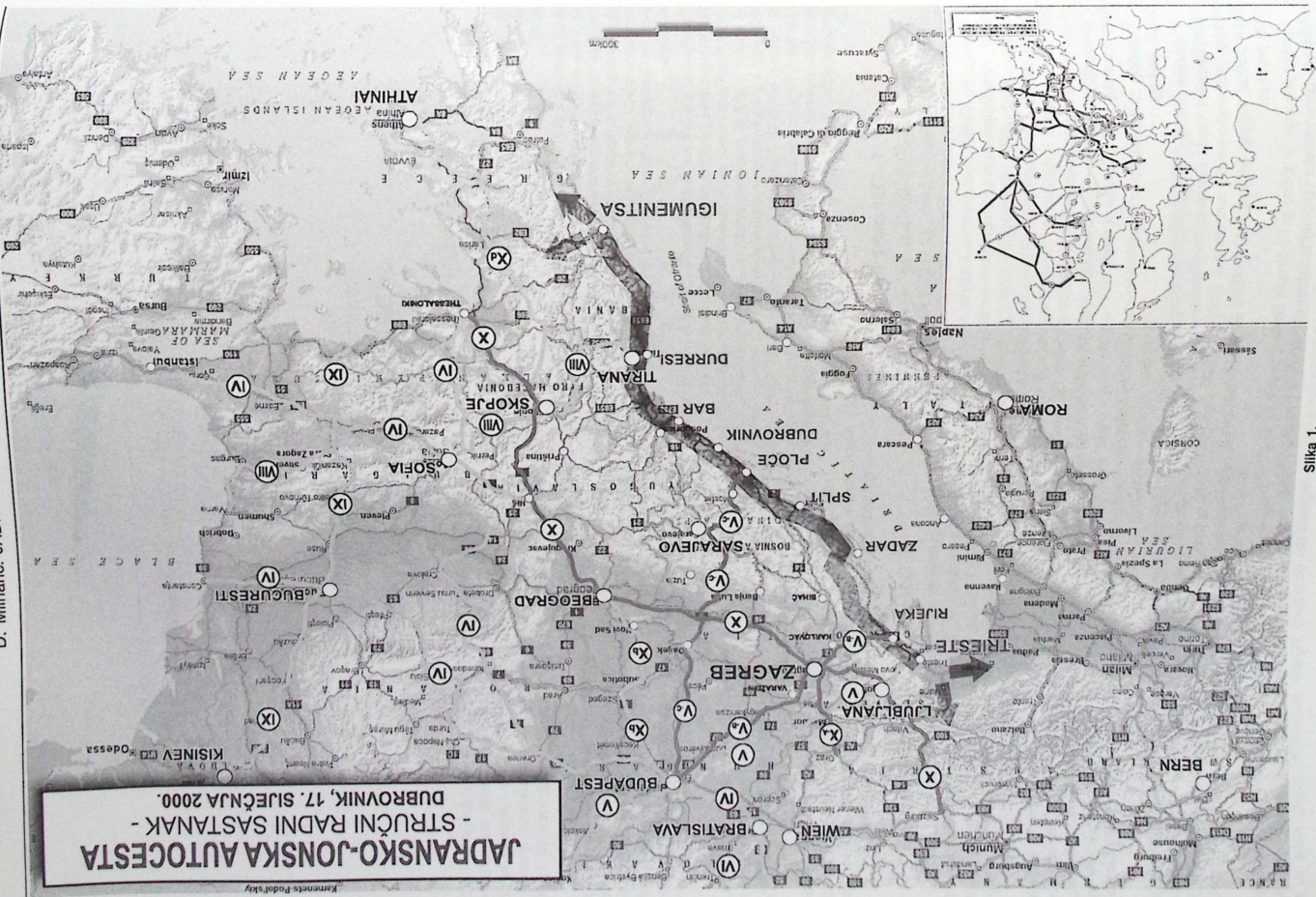
Hrvatska uprava za ceste, Vontčina 3, 10000 Zagreb  
Bjorki Barak (Bratislava), Pavo Boban (Mester), Josip Bošnjak (Osijek), Vlado Brčić (Zagreb), Boris Golub (Zagreb), Anie (Pécs), Šipani Hudoš (Zagreb), Stanislav Pavlin (Zagreb), Pal Szakos (Budimpešta), Radimir Sarar (Rijeka), Silepan Štorga (Zagreb)

Editor's Office

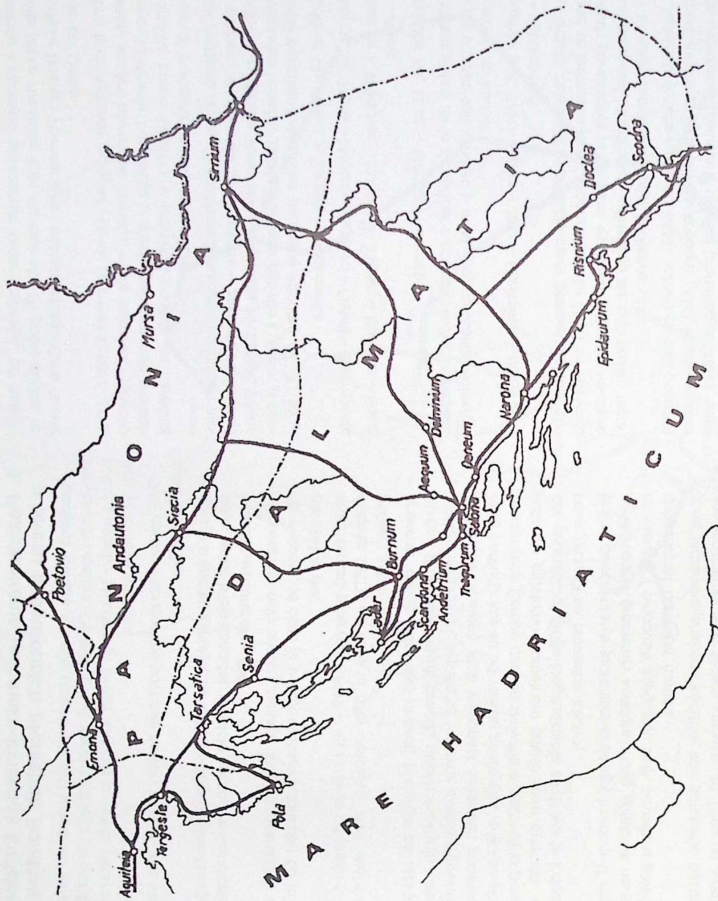
Hrvatsko društvo za ceste, Zagreb, Vontčina 3  
Niklađica, 1200

TISAK: VJESNIK d.d. – ZAGREB

Tiskanje dovršeno 13. rujna 2000.



Slika 1.



RIMSKE CESTE U POKRAJINAMA DALMACIJA I PANONIJA

Slika 2.

gradnji (tunel ispod Velebita s prilazima, most preko Rijeke dubrovačke te veći dio obilaznice Splita i dr.), a cjelokupna dužina buduće autoceste je u studijskoj i projektnoj pripremi.

Znano je da je Italija sagradila mrežu tangencijalnih i spojnih dionica iznad Trsta. Slovenija stvara prostorne preduvjete za moguća rješenja na ovom koridoru. Hrvatska očito ovaj program promatra u svjetlu visokih prioriteta, što se može na- slutiti i za Crnu Goru, ali i za Bosnu i Hercegovinu.

Pretpostavlja se da kroz Albaniju postoje relativno skromne uzdužne prometnice, za koje treba uvrstiti potrebna poboljšanja, kao i za dionicu u Grčkoj od granice s Albanijom do Igumantise.

Karakteristike i prostorno-prometnu problematiku cestovnih prometnica u jadransko-jonskom koridoru sigurno će bolje i kvantitativnije prikazati stručne institucije svake od sedam zemalja Jadransko-jonske inicijative.

Sugerira se zaključak o potrebi kontinuiteta obalnoga jadransko-jonskoga prometnoga koridora kao poveznice postojećih longitudinalnih prometnica od Italije do Grčke s vizijom i stvaranjem prostornih i prometnih uvjeta za visoku prometnu razinu buduće Jadransko-jonske autoceste.

### 3. Jadransko-jonski prometni koridor

Kada se govori o jadransko-jonskom prometnom koridoru, potrebno je prethodno razložiti i pojasniti tri osnovne pojmovne definicije:

a) *Jadransko-jonska inicijativa (JJI)* označuje politički i gospo- darsko-razvojni kompleks svih resursa te postojećih i poten- cijalnih razvojnih dosegâ u svim domenama političkog, gospo- darskog i kulturnog života te ekološki usklađenoga održivog razvika svih zemalja u području Jadranskog i Jonskog mora sa svim kopnenim i pomorskim temama – koje se zajednički defi- niraju i usklađeno rješavaju kroz određenu formu političkog i gospodarskoga međudržavnog »saveza« ovih zemalja.

Dobar primjer za aktivnosti Jadransko-jonske inicijative – JJI jest i tzv. Jadranska povelja prihvaćena na Konferenciji o sigurnosti i razvoju jadransko-jonskih zemalja u Anconi 1999. godine.

b) *Jadransko-jonski koridor (JJK)* označuje prometni koridor uzduž sjeveroistočne obale Jadranskog i Jonskog mora, od Trsta u Italiji do Igumantise u Grčkoj, u idealnoj dužini otprilike 1.100 kilometara – koji u pomorskom, cestovnom, dijelom ili potpuno željezničkom te zračnom prometnom povezivanju treba osigura-

ti prometnu i razvojnu povezanost sedam zemalja, od Italije i Slovenije preko Hrvatske, koja mu daje oko 50 posto dužine, te preko dijela Bosne i Hercegovine i nastavno preko Crne Gore i Albanije do Grčke.

Jedino tako definiran jadransko-jonski prometni koridor (JJK), u suglasju sedam navedenih zemalja, može osigurati i njegovo službeno definiranje i izvršenje u mrežu paneuropskih prometnih koridora preko CEMT-a u proceduri potvrde na narednoj konferenciji europskih ministara prometa.

Vajta podsjeti da su na Konferenciji europskih ministara prometa održanoj u Helsinkiju 1997. godine – zahvaljujući suradnji i zajednički izradenom elaboratu – Republika Hrvatska i Bosna i Hercegovina konačno dobile službenu potvrdu i uizak u paneuropske cestovno-željezničke prometne koridore (sl. 3.) za:

- koridor Vb, Rijeka – Zagreb – Budimpešta
- koridor Vc, Ploče – Mostar – Sarajevo – Osijek – Budimpešta
- koridor X, München – Ljubljana – Zagreb – Beograd – Solun – Atena
- koridor Xa, Graz – Maribor – Zagreb.
- Iz toga proizlazi da je za službenu potvrdu ulaska Jadransko-jonskoga prometnoga koridora u mrežu paneuropskih prometnih koridora, tj. za budući
  - koridor JJK, Trst – Rijeka – Split – Dubrovnik – Bar – Drač
  - Iguomenitsa

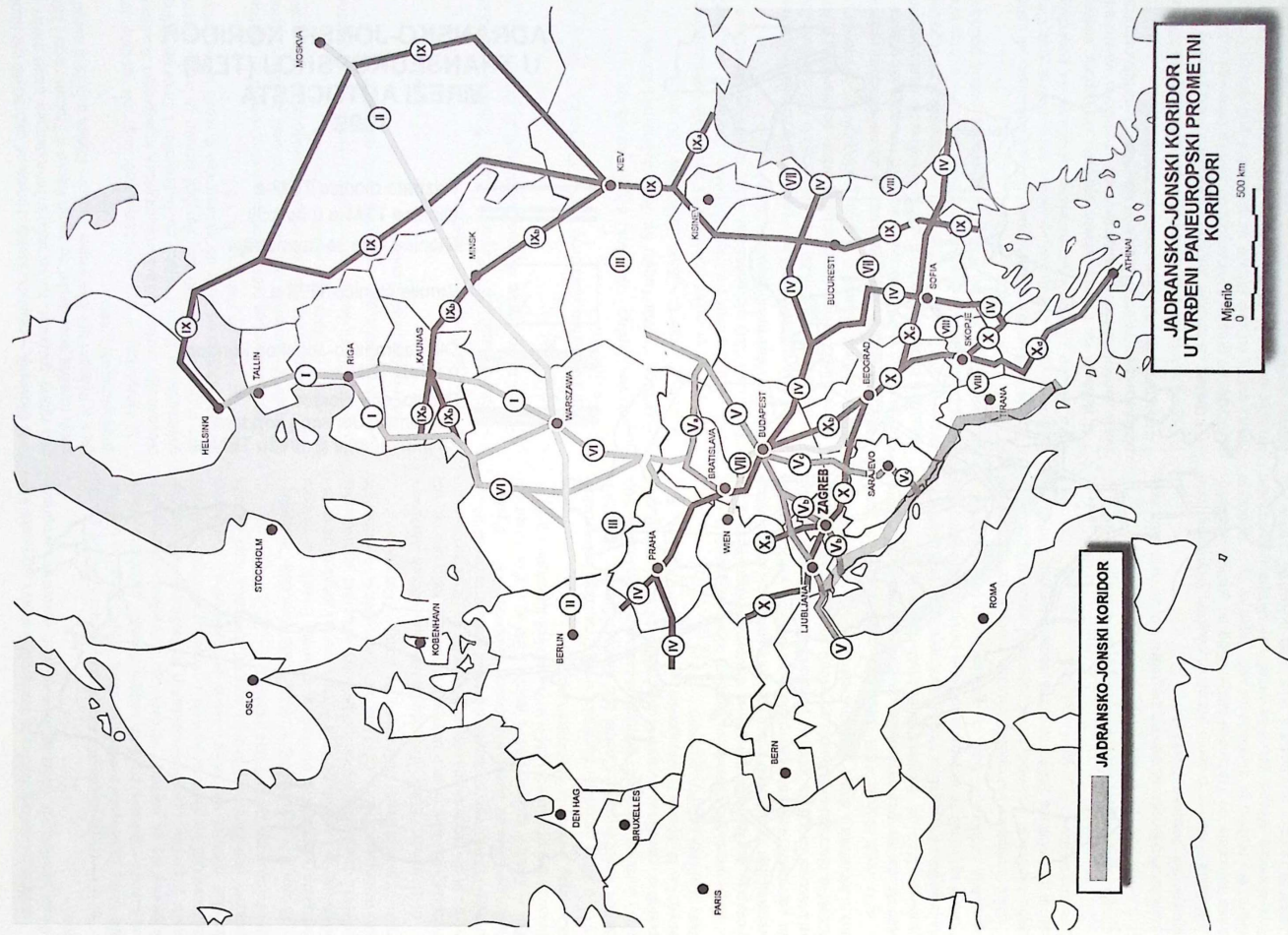
važno izraditi zajednički multidisciplinarni prometno-ekonomski elaborat za jadransko-jonski prometni koridor (JJK) za sve vrste prometnih povezivanja (a ne samo cestovno, pogotovo ne samo za autocestovno), dogovorno i usklađeno sa svih sedam navedenih zemalja Jadransko-jonske inicijative (JJI).

c) Jadransko-jonska autocesta (JJA) označije onaj segment jadransko-jonskoga prometnoga koridora (JJK) koji se odnosi na dio cestovnog prometa u najvišoj prometno-tehničkoj razini usluge.

Očigledno je da u kontekstu cjeline JJK, program Jadransko-jonske autoceste treba biti nadopunjen svim relevantnim cestovnim uzdužobalnim prometnim tokovima na trasama:

- postojeće Jadranske magistrale i drugih usporednih cesta
- buduće brze ceste na dijelovima velikih gradskih aglomeracija poput Rijeke i Splita i na dužim dijelovima južnoga dubrovačkog primorja, ali i u Crnoj Gori, tj. na dijelovima gdje se trasa JJA treba, iz konfiguracijskih i drugih razloga, znatnije udaljiti od obalnog pojasa
- buduće Jadransko-jonske autoceste, kao završnog ali i prometno, financijski, građiteljski i ekološki iznimno zahtjevnog i osjeljivog zahvata u prostoru i vremenu.

Ukoliko se prihvaćaju načela održivog razvika cestovne mreže – prema potrebama povećanja propusne moći i sigurnosti prometa po dinamičkom modelu, a u skladu s dinamičkom povećanja prometne potražnje, a i s realnim gospodarskim mogućnostima svih sedam zemalja JJI – onda se nužno nameće zaključak o potrebi koridorskog pristupa u cestovnom segmentu, što znači da nastajanje i dinamika izgradnje Jadransko-jonske autoceste u punoj dužini treba nužno ovisiti o potrebama uređenja usporednih uzdužobalnih cesta, od postojeće Jadranske magistrale, preko izgradnje aglomeracijskih i konfiguracijski kritičnih dionica brze ceste, kako bi svaka od tih usporednih cesta preuzela onaj dio daljnjskog, izvorno-ciljnog, regionalnog i lokalno urbanog prometa koji će odgovoriti potrebama prostora i prihvatiti prometne tokove što im po vođenju trase i prometnim potrebama pripada.



#### 4. Pozicioniranje jadransko-jonskoga koridora u mrežu paneuropskih prometnih koridora

Razvijena Europa još nije prepoznala širu vrijednost jadransko-jonskih prostora. Obveza je ovih sedam zemalja da analitički dokažu potrebu uključivanja ovoga koridora u mrežu paneuropskih prometnih koridora.

Ovaj cestovni koridor koji povezuje sedam zemalja ima veliku specifičnu težinu:

- riječ je o sedam zemalja, od kojih su dvije članice Europske unije, jedna bliski kandidat, a ostale sukcesivni kandidati za članstvo u Europskoj uniji;
- stanovništvo ovih sedam zemalja broji respektabilnih oko 85 milijuna, od čega je u užoj utjecajnoj zoni oko 60 milijuna stanovnika;
- bruto domaći proizvod – BDP – na razini je od preko 1.400 milijardi USD, od čega u užoj utjecajnoj zoni oko 1.000 milijardi USD;
- značenje ovoga jadransko-jonskoga područja za razvijenu Europu (Europsku uniju), između ostalih razvojnih i ulagačijskih mogućnosti, najviše se vidi kroz interes trgovinskog razvoja, a posebno kroz vrijednost turističkih potencijala ovog područja koji su od velikog značenja i velika su potreba razvijene Europe (možda skrivena ili nedovoljno prepoznata). U prostorno-prometnom smislu, novi prometni koridor rastereć će druge longitudinalne smjerove te inducirati nove probudene prometne tokove;
- jedino pozicioniranje jadransko-jonskoga koridora u mrežu paneuropskih prometnih koridora može potaknuti navedene resurse i omogućiti integraciju ovih zemalja u politički i gospodarski razvijenu Europu.

Položaj jadransko-jonskoga koridora ima ponajprije političku razvojni funkciju za svih sedam zemalja, od Trista od Iguomenitise. Ovaj prometni koridor ne može (blinije) utjecati na prometne tokove posavsko-moravskoga prometnoga koridora (X. koridor) niti na prometne tokove apeninskoga koridora od Venecije do Brndisija. Između jadransko-jonskoga i posavsko-moravskoga koridora nalazi se niz usporednih planinskih vijenaca Dinarida, a između jadransko-jonskoga i apeninskoga koridora je čitava širina Jadranskog i Jonskog mora.

Može se, dakle, govoriti o komplementarnosti navedenih prometnih koridora bez konkurentskih natruha.

Jadransko-jonski koridor pritom ima esencijalno bitno razvojno značenje buđenja i oživljavanja turističkih i razvojnih resursa ovih sedam zemalja te vrlo važnu ulogu u političkoj i gospodarskoj stabilizaciji ovih prostora.

#### 5. Jadransko-jonski koridor u europskim programima

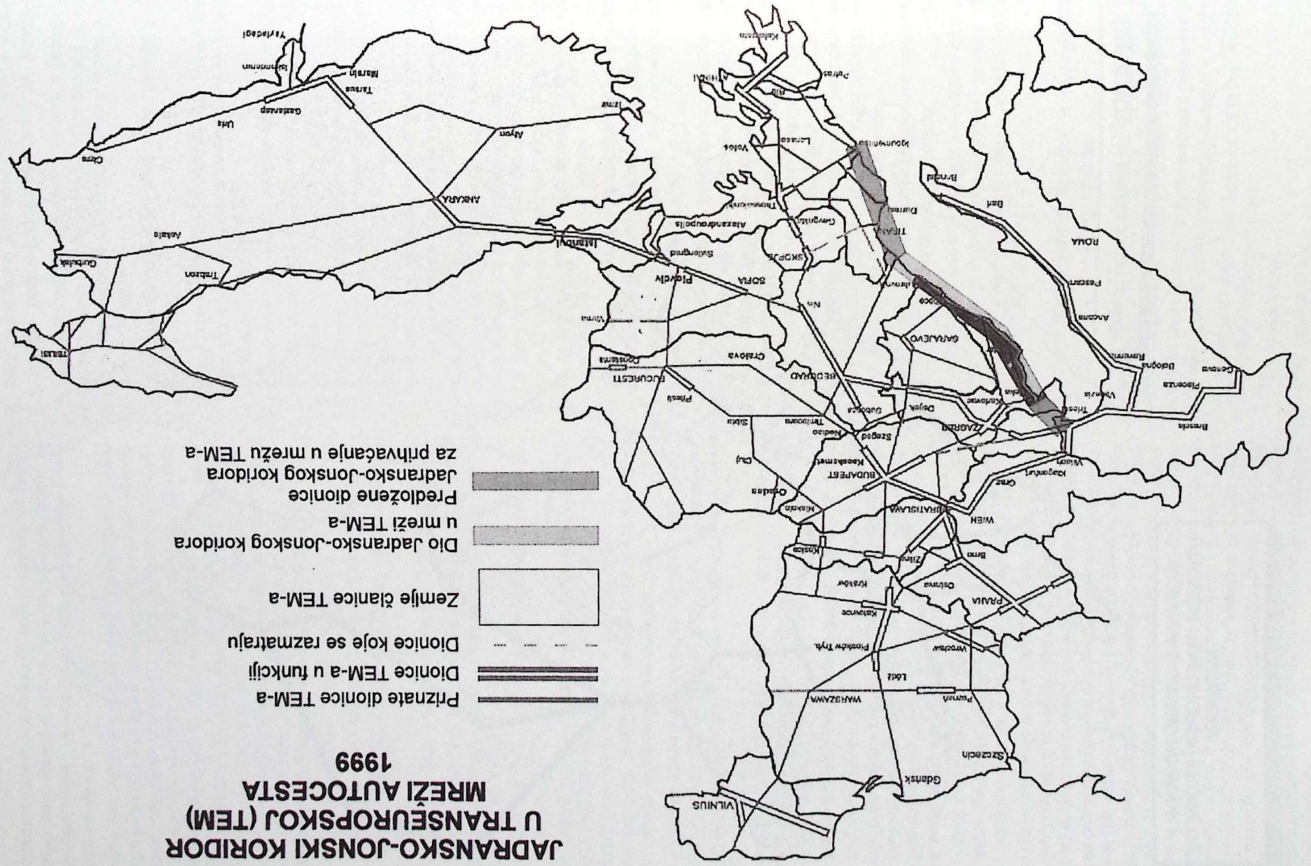
Jadransko-jonski prometni koridor (JJK) različit je i negoleđeno prezentiran u nekoliko relevantnih europskih prometnih infrastrukturnih programa. Stoga je dužnost i obveza svih sedam zemalja JJI da se osmisli i potvrdi kontinuitet jadransko-jonskoga koridora u punoj dužini u sljedećim europskim programima:

- paneuropskih prometnih koridora CEMT-a. Konferencije europskih ministara prometa
- TEM projekta UN-a
- TINA projekta EU-a
- AGR mreže E-cesta.

Slika 3.

**JADRANSKO-JONSKI KORIDOR  
U TRANSJEUROPSKOJ (TEM)  
MREŽI AUTOCESTA  
1999**

- Priznate dionice TEM-a
- Dionice TEM-a u funkciji
- Dionice koje se razmatraju
- Zemlje članice TEM-a
- Dio Jadransko-jonskog koridora u mreži TEM-a
- Predložene dionice Jadransko-jonskog koridora za prihvaćanje u mrežu TEM-a



Slika 4.

Idući ovim redom nužno je razmotriti tretman jadransko-jonskog prometnog koridora u navedenim europskim programiranjima.

a) U mreži paneuropskih prometnih koridora CEMT-a (sl. 3.) još nema jadransko-jonskog koridora – JJK. Stoga je prioritet na obvezu ministara prometa sedam zemalja Jadransko-jonske inicijative da za narednu konferenciju europskih ministara prometa pripreme zajednički usklađen multidisciplinarni elaborat opravdanosti za jadransko-jonski prometni (ne samo cestovni) koridor, čime bi se dobila i jasna institucionalna i financijska potpora deliniranju te laznoj i elapnoj realizaciji toga novoga paneuropskoga prometnoga koridora.

Pritom je važna policijska uloga Vlade Republike Hrvatske i resornog Ministarstva pomorstva, prometa i veza, uz potporu Ministarstva vanjskih poslova – da povežu i stručno provedu i ubrzaju izradbu zajednički usklađenog elaborata opravdanosti prometnoga koridora od Trsta do Iguomenitise, s evidentno nužnim produženjem do Atene i do Soluna i Carigrada.

b) U mreži TEM-a (Trans-European North-South Motorway Network) (sl. 4.) koja je tijekom 1999. znatnije nadopunjena, vidi se da je dio jadransko-jonskog koridora do Ploča sastavni dio mreže TEM-a. Već poduzete aktivnosti trebale bi rezultirati uključivanjem dijelova Jadransko-jonske autoceste Trst – Rijeka i Bar – Drač – Iguomenitisa u mrežu TEM-a, u čemu nas potiču i Središnji ured TEM-a u Varšavi koji funkcionira u okviru posebnog programa Ujedinjenih naroda.

c) U TINA programu Europske unije (Transport Infrastructure Needs Assessment in Central and Eastern Europe), zbog poznatih političkih okolnosti i principa te procedura i dinamike ulaska pojedinih zemalja u Europsku uniju, prometni koridor Republike Hrvatske te Bosne i Hercegovine, Crne Gore i Albanije – još nisu uključeni u TINA program.

No, kontakti sa Središnjim uredom TINA programa u Beču pokazuju pozitivan pristup prema cestovnim programima u Hrvatskoj, kao i prema jadransko-jonskom koridoru u cjelini. Stoga bi zajednički elaborat opravdanosti za potrebe uključivanja jadransko-jonskoga koridora u paneuropske prometne koridore CEMT-a bio zadovoljavajući i za nužno proširenje TINA programa u Hrvatsku i druge susjedne zemlje.

d) U mreži E-cesta AGR sporazuma u okviru UN-va (E-roads, Accord sur les grandes routes de trafic international, Genève, Annexe 1992) (sl. 5.) jadransko-jonski koridor je od Trsta do Dubrovnika i Petrovca na moru / Bara, te su potrebne usporedne i slične aktivnosti za uključenje južnoga jonskog dijela jadransko-jonskoga koridora od Bara do Iguomenitise u mrežu E-cesta.

Ovaj kompleks usklađenih stručnih međuzdravnih aktivnosti treba isodobno pripremiti (kroz zajednički elaborat opravdanosti) te provoditi na razinama vlada sedam zemalja Jadransko-jonske inicijative.

**6. Značajke Jadransko-jonske autoceste u pojedinim zemljama**

Jadransko-jonska autocesta za svaku od zemalja kroz koje prolazi ima posebno značenje.

U Italiji – riječ je o samo potrebnih desetak kilometara nove trase autoceste od Tršćanske tangencijale do granice sa Slovenijom. No njezino je značenje mnogo veće jer se i autocesta Trst-Venecija-Milano, tzv. »Serrenissima« uklapa u kontinuitet Jadransko-jonske autoceste s odvojcima autocesta prema Austriji, Švicarskoj i Francuskoj.

U Sloveniji – relativno kratka dionica od oko 30-40 km naoko ima rubno značenje, ali kombiniranim vođenjem trase može se dobiti mrežna povezanost ne samo Rijeke s Trstom nego i Ljubljane s Rijekom te i luke Koper s lukom Rijeke u nužnoj suradnji gornjadranskih luka.

U Hrvatskoj – ova autocesta već dugi niz godina ima prepoznatljiv naziv »Jadranska autocesta«, koja prema Studijskim rješenjima od Rupe i Rijeke do Dubrovnika i Debelog Brijega ima duljinu od oko 570 km, što čini gotovo polovicu ukupne priobalne dužine od Trsta do Iguomenitise ili preko jedne trećine dužine od Trsta do Atene (sl. 6. i 8.).

Stoga se ocjenjuje presudnim upravno stručni tretman i policejno značenje Jadranske autoceste u Hrvatskoj za čitavu koncepciju i opću prihvatljivost i kontinuitet čitavoga jadransko-jonskoga koridora / autoceste u ostalim državama.

- Od oko 570 km Jadranske autoceste, u Hrvatskoj je izgrađeno:
  - 15 km središnjeg i zapadnog dijela obilaznice Rijeke
  - Maslenički most s prilazima.

U izgradnji je:

- Tunel Sv. Rok ispod Velebita
  - dionice Maslenica – Zadar 1 – Zadar 2 dužine oko 20 km
  - Most preko Rijeke dubrovačke na prilazu Dubrovniku.
- U pripremi je:
- istočna dionica obilaznice Rijeke, Orehnovica – Bakar, dužine 6,5 km
  - dionica Otočac – Sv. Rok, dužine oko 65 km
  - prilazne dionice Tunelu Sv. Rok, dužine oko 25 km
  - dionica Zadar 2 – Split, dužine oko 120 km.

Također je na razini poboljšanja i povećanja propusne moći i sigurnosti prometa na trasi postojeće Jadranske magistrale izgrađen središnji dio obilaznice Splita te uređen niz dionica iz programa Betterment Europske banke.

Kroz Bosnu i Hercegovinu – trasa nove autoceste može imati minimalnu dužinu oko 15-30 km – ali konačno rješenje može biti i znatno dulje, ovisno o varijantama južno od Neretve, a koje treba usklađeno razraditi u suradnji s Republikom Hrvatskom.

U Crnoj Gori postoji jaka potreba za deliniranjem rješenja nastavka Jadranske autoceste iz smjera Hrvatske do granice s Albanijom na Bojani. Prioritet u poboljšanjima na trasi postojeće Jadranske magistrale u Crnoj Gori je i priprema za izgradnju mosta preko najužeg dijela zaljeva Boke Kotorske u zoni Venige, za što je i proveden prethodni natječaj za odabir podobnih izvođača.

Za još nedovoljno israženu trasu buduće autoceste, ali i obali bliže brze ceste, procjenjuje se da će njena dužina kroz Crnu Goru biti oko 120 km – uz potrebna usklađenja sa susjedima.

U Albaniji će trebati osmisлити cjelovitu koncepciju vođenja nove Jadransko-jonske autoceste uz prethodnu valorizaciju postojeće ceste i njenog dizanja na višu razinu kroz rekonstrukciju i izmještanja do izgradnje nove autoceste.

Duljina autoceste kroz Albaniju procjenjuje se na oko 370 km.

U Grčkoj će također trebati istražiti novu trasu jonskog dijela autoceste od granice s Albanijom do luke Iguomenitisa u procijenjenoj dužini od oko 20 km uz prethodna poboljšanja i rekonstrukcije postojeće ceste. Također treba istražiti i delinirati nastavnu dionicu od Iguomenitise prema Ateni i prema Solunu i Carigradu.