

CESTE I MOSTOVI

Vol. 29

Zagreb, 1983.

Broj 9



Geoprometni položaj zemlje može biti vrlo značajna determinanta stupnja uključenosti u međunarodnu podjelu rada. Zemlje koje su locirane u blizini velikih svjetskih tržišta, na raskrižju svjetskih putova ili na spoju dvaju kontinenta (kao Jugoslavija i u njoj Hrvatska), nisu samo tranzitno tržište roba, usluga i kapitala, nego se mogu u velikoj mjeri uključiti u te tokove i svojim proizvodima.

U današnje se vrijeme osnovno težište međunarodne razmjene Evrope s drugim kontinentima nalazi na obalama Atlantskog oceana i Sjevernog mora, odnosno najveći dio interkontinentalnih robnih tokova Evrope, osim nafte, usmjerava se na sjevernoevropske luke. Preusmjeravanjem prometnih tokova iz područja Mediterana na sjevernoevropske luke znatno je umanjeno gospodarsko značenje južnog dijela ovog kontinenta, što je došlo do posebnog izražaja za vrijeme obustave plovidbe u Sueskom kanalu.

Raspored osnovnih gospodarskih potencijala i stanovništva u evropskom prostoru, kao i značajno usmjeravanje međunarodne razmjene ovog kontinenta, osim uvoza sirove nafte, na Sjevernu i Južnu Ameriku i istu obalu Afrike, uvjetovali su osnovne smjernice kretanja u Evropi na relaciji od Engleske preko Belgije, Nizozemske, područja uz Rajnu, Saske prema Čehoslovačkoj, te prema jugu u Italiju, a na istoku do Ukrajine.

U vezi s time može se zaključiti da našim područjem ne prolaze osnovni robni tokovi. Značajni robni tokovi u međunarodnom cestovnom prometu zabilježeni su pojavom energetske krize, odnosno bitnijim povećanjem ekonomske moći zemalja izvoznica nafte, koje su jedan dio svog uvoza, posebice gotovih proizvoda iz zapadne Evrope, usmjerili na cestovni promet.

U odnosu na putnička kretanja, geoprometna pozicija prostora na kojem se nalazi SR Hrvatska i SFR Jugoslavija znatno je istaknutija, i to prije svega zbog toga što se nalazimo na jednom od osnovnih pravaca kretanja turista iz zapadne i srednje Evrope prema Sredozemlju, te radnika na privremenom radu iz zemalja jugoistočne Evrope i Bliskog istoka u zemljama zapadne i srednje Evrope.

Bez obzira na osnovne pravce međunarodne robne razmjene na evropskom kontinentu stoji ipak činjenica da područjem SR Hrvatske i SFR Jugoslavije prolazi i na njemu se siječe nekoliko vrlo istaknutih interkontinentalnih prometnih pravaca, koji ovom prostoru daju istaknuto mjesto u prometnom sustavu Evrope. Među ovim prometnim pravcima posebno se izdvajaju oni koji preko našeg područja vežu zapadnu i srednju Evropu s jugoistočnim dijelom ovog kontinenta, te Azijom i Bliskim istokom, kao i putovi koji iz sjeverne i srednje Evrope vode k Jadranu, a time i Mediteranu.

Naša se zemlja ističe, zahvaljujući svojim komparativnim prirodno-geografskim specificnostima, vrlo povoljnim prometnim položajem koji u prvom redu karakterizira

- povoljni smještaj na Jadranu i Dunavu,
- posrednička uloga u kopnenom prometu između srednje Evrope i Istoka,

* Prema rezultatima istraživanja autorove sektorske studije "Geoprometni uvjeti za razvoj prometa na području SR Hrvatske, dovršene 9. 1983. za potrebe izrade projekta "Koncepcija dugoročnog razvoja prometa SR Hrvatske do 2000. godine"

CESEIMOSIOM

GLASILO SAVEZA DRUŠTAVA
ZA CESTE HRVATSKE I
SAVEZA DRUŠTAVA ZA
PUTOVE JUGOSLAVIJE



CASOPIS ZA PROJEKTIRANJE,
GRADENJE, ODRŽAVANJE I
TEHNIČKO-EKONOMSKA
PITANJA CESTA, MOSTOVA
I AERODROMA

SADRŽAJ

- Mirko Varlandy, Zagreb
Geoprometni položaj i prometni koridori SR Hrvatske 247
- Ivan Liović, Zagreb
Poslovanje jugoslavenskih autocesta i poluauto-cesta s naplatom cestarine 253
- Isak Pappo, Split
Razmatranja o projektiranju kolničkih konstrukcija u uvjetima smrzavanja na osnovi objavljenih jugoslavenskih standarda 261
- Zdravko Ramljak
Vladimir Pejnović, Zagreb
Ovisnost pojave trajnih deformacija o prostornim karakteristikama astalnog sloja znanstveni rad 273

POZIV NA KOLEKTIVNO UČLANJENJE

Casopis »Ceste i mostovi« izdaje Savez društava za ceste Hrvatske, član Saveza društava za putove Jugoslavije. Pozivamo sve kolektive čija je djelatnost vezana za područje cestogradnje, mostogradnje i cestovnog prometa općenito da se uklane u Savez društava za ceste Hrvatske.

Osnovna je svrha časopisa »Ceste i mostovi« da upoznaje članstvo s najnovijim dostignućima i iskustvima u projektiranju, gradnji, održavanju i svim akcijama na unapređenju cestovne mreže.

Kolektivna članarina određuje se srazmjerno veličini i značenju poduzeća — kolektivnog člana, a najviše može iznositi 1.000 dinara.

Kolektivni članovi, uplatom članarine, besplatno primaju časopis. Godišnja preplata: za poduzeća — 900.— dinara; za ostale preplatnike — 180.— dinara; za inozemce — 72 US dolara.

Posjedni primjerci: za poduzeće — 100.— dinara; primjerci u prodaji 40.— dinara.

Članovi Saveza društava za ceste Hrvatske, uplatom članarine, stječu pravo na besplatno primanje časopisa. Godišnja članarina je od 180.— dinara.

Cijena oglasa: omočna stranica — 6.000.— dinara; unutarnja 1/1 — 5.000.— dinara, 1/2 — 3.600.— dinara, 1/4 — 2.500.— dinara; inozemni oglasi: 1/1 — 660 US dolara, 1/2 — 500 US dolara, 1/4 — 350 US dolara.

UREDNIČKI ODBOR

Glavni i odgovorni urednik: Darko Minarić, dipl. inž., Zagreb
Zamjenik gl. i odg. urednika: mr Ivan Liović, dipl. ek., Zagreb
Članovi: prof. dr. Branimir Bahić, dipl. inž., Zagreb, Baldo Bakalić, dipl. inž., Split, Tomislav Bilić, dipl. inž., Zagreb, Dušan Đoković, inž., Rijeka, Josip Hrenčak, dipl. inž., Zagreb, Zeljko Kadjićević, dipl. inž., Zagreb, mr Ivan Liović, dipl. ek., Zagreb, mr Ivo Lazić, dipl. inž., Split, dr. Zvonimir Martić, dipl. inž., Zagreb, Darko Minarić, dipl. inž., Zagreb, Alojz Petrović, dipl. inž., Zagreb, Zvonko Pilko, dipl. inž., Zagreb, dr. Zdravko Ramljak, dipl. inž., Zagreb, Josip Sekopeč, dipl. inž., Zagreb, Zvonimir Vojnić, dipl. inž., Zagreb
Tehnički urednik: Mirjana Zec, prof.

Klasifikacija i indeksiranje po UDK i IRRD: Mr Davor Sovagović
Grafička obrada: Branko Zlamalik

Casopis izlazi mjesečno.
Tisak: NISRO »Vjesnik« — OOUR FMG — Pogon VS
Casopis izdaje Savez društava za ceste Hrvatske, Zagreb, Vovčinična ulica 3, tel. 445-422/63, post. pret. 673, žiro-račun 30102-678-271

CESEIMOSIOM



IZDAVAČKI SAVJET

Predsjednik: Aleksa Ladavač, dipl. oec., Zagreb
Andrija Cibilić, dipl. inž., Zagreb, Drago Čenčak, dipl. oec., Rijeka, Bogoljub Čizmarovski, dipl. inž., Beograd, Dejan Dromjaković, dipl. inž., Tuzla, Zoran Jurić, dipl. inž., Zagreb, Matija Kitonić, dipl. inž., Zagreb, B. i. Kovčić, dipl. inž., Osijek, Marija Krleža, dipl. inž., Ljubljana, Aleksa Ladavač, dipl. oec., Zadar, prof. Stjepan Lamer, dipl. inž., Zagreb, Dušan Madžarac, dipl. inž., Novi Sad, Luka Markušević, dipl. inž., Zagreb, prof. Jakša Mihetić, dipl. inž., Split, Branko Osmonački, dipl. inž., Varaždin, Stjepan Predavač, dipl. inž., Zagreb, Nevenka Ručkavić, dipl. inž., Osijek, Hasan Saralić, dipl. inž., Sarajevo, prof. dr. Aleksandar Šolc, dipl. inž., Zagreb, Milorad Terzić, dipl. inž., Beograd, Delimir Vuletić, dipl. inž., Zagreb

— posrednička uloga u kombiniranom prometu između srednje Evrope i Podunavlja te mediteranskog prometnog prostora, i

— izuzetno povoljni prirodno-geografski, pejzažni i maritimno atraktivni uvjeti za razvoj turizma.

Jugoslavija se nalazi na prijelazu srednje Evrope prema Jadranskom moru i Mediteranu te između alpskih zemalja na zapadu i donjeg Podunavlja na istoku, što znači u središtu prometne gravitacije srednje Evrope i Podunavskih zemalja.

U zaleđu Jadranskog mora prestaje alpski masiv. Između Alpa s jedne strane te Karpatškog i Dinarškog gorja s druge strane, otvara se transevropski meridijanski prolaz, između Baltičkog i Sredozemnog mora, što omogućuje Panonskoj nizini i cijelom srednjopodunavskom bazenu preko Jadrana pogodna veza sa svijetom.

Jugoslavija se u Evropi ističe izuzetno povoljnim prometno-geografskim položajem. To je jedina evropska jadransko-podunavska zemlja.

Karakteristično pružanje Jugoslavije od sjeverozapada prema jugoistoku u trokutastom obliku i njeno izbjiljanje dužinom stranom na Jadransko more omogućuje široki pristup moru i otvaranje puta u sve prekomorske zemlje.

Morska granica Jugoslavije ima duljinu od blizu 2.100 km, a zajedno s obalama otko 6.100 km, dok njena kopnena granica iznosi blizu 3.000 km, što sve naglašava pomorsko značenje Jugoslavije.

Za prometno-geografski položaj Jugoslavije u evropskom prostoru vrlo je značajna i njena funkcija međusobnoga prometnog povezivanja zemalja srednje i jugoistočne Evrope dolinama Save, Drave i Dunava, na koje se u meridijalnom pravcu nadovezuju doline Morave i Vardara.

Značenje Dunava predodređeno je činjenicom da kao važna međunarodna vodna prometna prometno povezuje osam evropskih zemalja. S druge strane, naša najdulja plovna rijeka, Sava, spaja četiri naše republike i priključuje se na dunavski plovni susstav. Konačno, prometni put koji slijedi tokove Save, Morave i Vardara predstavlja glavnu longitudinalnu prometnu osovinu jugoslavenskoga prometnog sustava.

Panonskom nizinom prolaze dakle naše najvažnije longitudinalne prometnice koje zajedno s osnovnim transevralnim pravcima iz Podunavlja prema Jadranskom prostoru predstavljaju okosnicu jugoslavenskoga prometnog sustava s nekoliko izrazitih prometnih čvorišta u panonskom, slovenskom te moravsko-varđarskom prostoru. Gospodarsko značenje Jadranskog područja za Jugoslaviju postaje sve izrazitije, pogotovu ako se ima na umu da su rudni resursi Jugoslavije u evropskim i svjetskim razmjerima relativno skromni, pa će sve veća siroviniska deficitarnost postupno nužno sve više orijentirati jugoslavensku industriju na povećanu potrošnju jeftinije vanjske sirovine uvezene morskim putem u našu zemlju. Stoga proces litoralizacije privrednih aktivnosti na određeni način mijenja dosadašnja gledišta i kriterije o optimalnoj lokaciji mnogih industrija. U pravilu je najpovoljnija lokacija na morskoj obali za sve one industrijske grupacije koje preraduju sirovinu uvezenu u našu zemlju morskim putem.

Konačno, gospodarsko značenje Jadranskog područja Jugoslavije u današnje vrijeme sve više vezuje uz velike mogućnosti razvoja međunarodnog turizma. Naša jadranska obala spada među najljepše, najdulje i

najatraktivnije u Evropi. Pri svemu tome ogromne potencijalne mogućnosti propulzivnijeg razvoja turizma kod nas su tek djelomično iskorištene. Zapravo, nalazimo se tek na početku puta u razvoju suvremenog turizma.

Hrvatska kao značajno područje jugoslavenskoga prometnog prostora po svom prometno-geografskom položaju te gospodarskim i prometnim karakteristikama zauzima specifično mjesto u Jugoslaviji. Ove su specifičnosti uglavnom odraz činjenica što se Hrvatska nalazi u središtu gospodarske i turističke gravitacije Jugoslavije, ločtana u prostoru izuzetno značajnog raskršća nacionalnih i međunarodnih gospodarskih, tranzitnih i turističkih pravaca između srednje Evrope i podunavskih zemalja te litoralnog pojasa Jadrana.

Hrvatska se ne ističe samo izuzetno eksponiranim geografskim položajem u jugoistočnoj Evropi nego i unutar cjelokupnoga mediteranskog kruga evropskih zemalja, pa je po svojim specifičnim gospodarsko-prometnim karakteristikama, naglašenim komparativnim prednostima i visokoj prometnoj vrijednosti svog položaja jedinstvena i u evropskim razmjerima.

Za Hrvatsku je u okviru Jugoslavije posebno karakteristično:

- da je svojim pomorskim položajem otvorena prema svijetu i u gospodarskom i u turističkom pogledu,
- da je prometno tranzitna,
- da se kao podunavska zemlja ističe izuzetnim prometno-geografskim prednostima u približavanju Podunavlja Jadrana, i
- da se kao panonska zemlja ističe naglašenim komparativnim prednostima u pravcu komplemnarnoga privrednog povezivanja s jadranskom Hrvatskom.

Činjenica da je Hrvatska istodobno panonska i jadranska, da se nalazi na pragu srednje Evrope i Podunavlja te na osnovnoj prometnoj longitudinali koja povezuje centralni urbanizirani prostor Evrope s moravsko-varđarskim i egejskim prostorom višestruko pojačava njezin prometni bonitet i efijenciju njena prometnog sustava.

Zbog svega ovoga za Hrvatsku je u gospodarskom smislu specifično da sa 4/5 sudjeluje u jugoslavenskoj proizvodnji i preradi nafte, brodogradnji, u turističkoj privredi, u pomorskom prometu i u lučkoj privredi.

Hrvatska se ističe izuzetno razvedenom i turistički naglašeno atraktivnom obalom. Od ukupne duljine jadranske obale Jugoslavije u priobalnom području Hrvatske nalazi se blizu 2000 km, što iznosi oko 99% od ukupne jugoslavenske obale, kao i preko 4.000 km obala otoka.

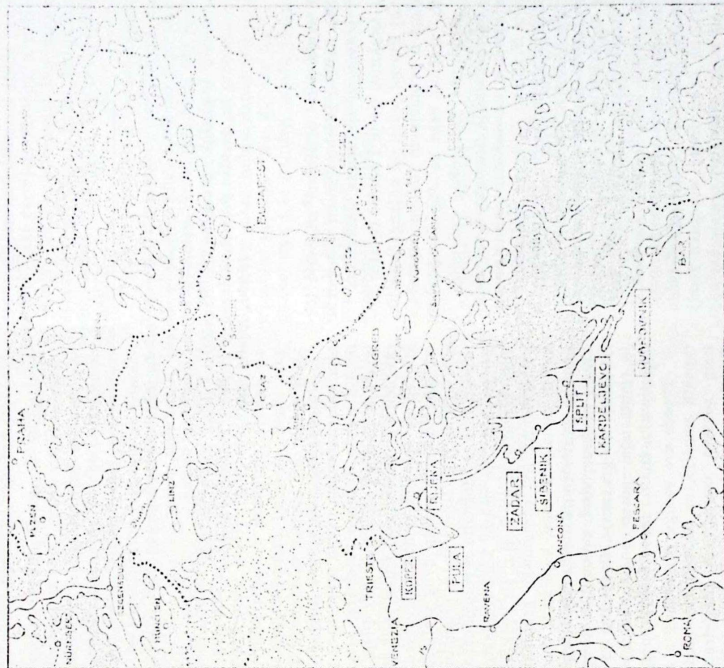
Po stupnju svoje razvedenosti Hrvatska raspolaže najrazvedenijom obalom na Sredozemlju, a uz norvešku obalu predstavlja i najrazvedeniju evropsku obalu. Ujedno, to je obala koja svojim dubokim zaljevima i velikim dubinama mora uz obalu, u prvom redu u kvamerskom bazenu, omogućuje prihvrat i najvećih brodova, supertankera, praktički bez ograničenja, što znači — brodova do milijun tona nosivosti. U odnosu na Tršćanski zaljev, u kome mogu pristajati brodovi od najviše 150 tisuća tona nosivosti, Kvamerski zaljev, sa tri do četiri puta većim dubinama mora uz obalu, može dakle prihvatiti i do sedam puta veće kapacitete.

Daljnja je izuzetna prometna prednost sjevernog Jadrana, a napose njegova najdublje obalnog pojasa,

Kvamerskog zaljeva, što od rijeke preko tzv. Riječkog praga (između izvora Kupe i Rječine) i Kraških vrata vodi najkraći i najlakši prodor preko planinskih masiva do Panonske nizine, Podunavlja i srednje Evrope. Dok Alpske gorje u duljini od 1200 km i širini od 150 km predstavlja najtežu prometnu barijeru između srednje Evrope i Mediterana, dotle uz istočni rub Alpa preko Kraških vrata postoji neusporedivo lakši pristup do sjevernog Jadrana uz svladavanje planinske barijere od jedva nekih tridesetak kilometara širine kroz masiv Risnjaka. U odnosu na ovaj izuzetno povoljan transevralni prometni koridor prema unutrašnjosti, na cijeloj jadranskoj obali, sjeverno i južno od Kvamerskog zaljeva, ne može se naći ni približno ekvivalentan prometni pravac za povezivanje panonske i primorske Hrvatske.

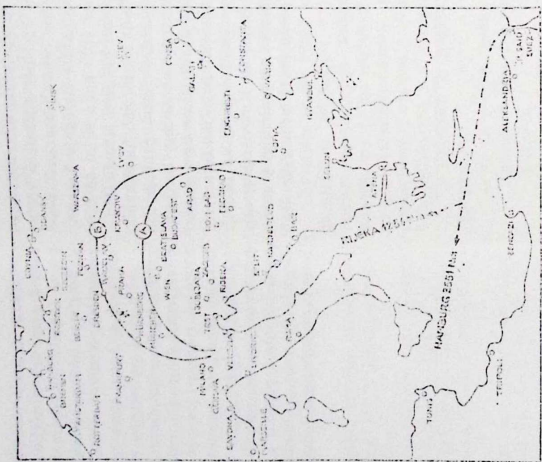
Danas najjušće naseljeni, najintenzivnije urbanizirani i gospodarski najrazvijeniji posavsko-podunavski pojas Jugoslavije dopire upravo na području Hrvatske, u prostoru između pokupuskog koridora i Kvarnera, preko tzv. Kraških vrata na najužem dijelu planinske barijere, do same obale sjevernog Jadrana.

Na trasi prometnog koridora od sjevernog Jadrana prema Podunavlju otvaraju se i optimalne mogućnosti povezivanja Dunava i podunavskih zemalja s Jadranom. Postojeći tranzitni promet koji se odvija Dunavom nema nekoga posebnog prometno-gospodarskog značenja za Jugoslaviju. Osim toga, ni dunavski prometni pravac prema zatvorenom i perifernom Crnom moru i crnomorskim lukama s plitkim akvatorijima ne predstavlja za Jugoslaviju veću prometnu vrijednost u širim međunarodnim razmjerima. Podunavski plovitbeni susstav dobio



TEKST IZMOM SU M. VARLANDY

Slika — 1 Geografski položaj jugoslavenskih luka prema: Bauer, Z. i dr.: Koncepcija dugoročnog razvoja prometa SR Hrvatske do 2000 godine — Analiza postojećega prometnog sustava SR Hrvatske, Znanstveni radovi Instituta prometnih znanosti, Zagreb 1983.



Slika 2 — Granice zaleđa jadranskih luka

A — za promet u smjeru Indijskog oceana

B — za promet u smjeru Indijskog oceana

prema: Zobundžija, L.: Ravninarska pruga Zagreb — Rijeka, Institut prometnih znanosti Zagreb i Privredna komora Rijeka, Rijeka, 1980.

bi za našu zemlju svoje puno prometno značenje tek onda kad bi se preko Save u kombiniranom transportu povezo najkraćim putem sa sjevernim Jadranom.

Na kraju valja istaknuti da je i značajni prostor Hrvatske u jugoistočnoj Evropi jedan od najangaziranijih, i da se Zagreb nalazi u prometnom fokusu najznačajnijih međunarodnih zračnih veza za Jugoslaviju i u pravcu turističkih aerodroma jadranskog područja.

Sve su to neke od značajnijih prometno-geografskih karakteristika koje upućuju na osnovu prometno-gospodarsku orijentaciju Hrvatske. Iz svega izmijetog proizlazi da položaj naše zemlje na moru, preko kojega se odvija više od 2/3 cjelokupne svjetske međunarodne robe razmjenjene, daje našem prostoru posebno značenje. Ovo posebice zbog toga što se preko našeg područja otvara mogućnost uspostavljanja međunarodnih kretanja i za zemlje koje nemaju vlastito more. To se, u prvome redu, odnosi na naše susjede i tradicionalne poslovne partnere u tranzitu, Madarsku, Austriju i Čehoslovačku, ali isto tako i na neke druge evropske zemlje koje nemaju more, ali kojih optimalan pravac kretanja međunarodne razmjene s Bliskim i Dalekim istokom i Afrikom vodi našim područjem. Tako i međunarodna razmjena južnih dijelova zemalja koje imaju svoj izlaz na Sjeverno more, a koja se upućuje u pravcu Bliskog i Dalekog istoka, te istočnu obalu Afrike i Australije, može u uvjetima racionalne organizacije prijevoza na jugu Evrope naći svoj ekonomski interes upućivanjem robnih tokova na luke južne Evrope.

velikih demografskih gibanja izazvanih tzv. privremenim zapošljavanjem većeg broja ljudi iz južne i jugoistočne Evrope i Bliskog istoka u razvijenim zemljama zapadne i srednje Evrope. Ovim se putem odvija i živa međunarodna robna razmjena, posebice za vrijeme zatvorenosti Sueckog kanala, kao i zbog znatno povećane transportne potražnje na Srednjem istoku, izazvane dinamičnim razvojem zemalja proizvođača nafte, nakon velikog poskupljenja ove sirovine u godini 1973.

Svaki od navedenih prometnih pravaca ima svoju alternaciju, odnosno konkurentni pravac, koji vodi izvan jugoslavenskog prostora. Tako, npr., veza srednjoevropskih zemalja s Jadranom, odnosno izlaz na more moguć je ne samo na jugoslavenske nego, isto tako, i talijanske luke. Osim toga, jedan dio robnih tokova usmjerava se Dunavom na crnomorske luke, a drugim dijelom željeznicom i cestovnim putem na sjevernoevropske luke. Izgradnjom kanala Rajna—Majna—Dunav, a pod pretpostavkom da se u nas bitnije ne izmijeni odnos prema ulaganju u neke ključne infrastrukturne objekte, realno je očekivati još naglašenije preusmjerenje robnih tokova izvan područja naše zemlje.

Na pravcu zapadna i srednja Evropa — Bliski istok kao alternativni kopneni pravac javlja se veza preko istočnoevropskih zemalja, te kombinirani kopneno-pomorski put koji iz zapadne i srednje Evrope preko južne Italije vodi trajektom prema Grčkoj i dalje prema Turskoj. Posebna veza na ovom pravcu jest izravni pomorski prijevoz iz evropskih luka prema lukama Bliskog i Dalekog istoka.

Imajući na umu prethodno navedeno, moguće je zaključiti da su mogućnosti za usmjeravanje prometnih tokova preko područja naše zemlje vrlo značajne, ali da dimenzije prometnih, posebice tranzitnih, tokova ne ovise isključivo o geoprometnom položaju, nego, isto tako, o razvijenosti prometnog sustava na našem području, o prometnoj politici i drugim relevantnim utjecajnim faktorima.

Da je tako, očiti je primjer dosada nedovoljne aktivizacije jadranskoga prometnog pravca koji predstavlja prirodni najkraći i najekonomičniji put kojim se Evropa povezuje sa Sredozemljem, te preko Sueckog kanala i većinom zemalja Azije, Afrike i Australije. Plovidbena udaljenost od Sueckog kanala do Rijeke iznosi samo 1254 Nm, dok je udaljenost od luka Sjevernog mora približno tri puta dulja, što produžava plovidbu na moru bar 10 do 14 dana u odlasku i ponovno u povratku.

Prednosti korištenja jadranskoga prometnog pravca preko Rijeke u kopnenom i pomorskom prometu posebno dolaze od izražaja i u pravcu zemalja srednje Evrope i Podunavlja s jedne strane, te zemalja Bliskog, Srednjeg i Dalekog istoka i cijele Afrike, s druge strane.

	Željeznička udaljenost u km	
	Rijeka*	Hamburg Szczecin
Budapest	505	979
Bratislava	517	796
Wien	525	862
Linz	557	911
Praha	806	569
München	578	...

* Nakon izgradnje ravninarske pruge.

	Pomorska udaljenost u Nm	
	Rijeka	Hamburg Szczecin
Port Sad	1254	3760
Bombay	4315	6840
Shangaj	8555	11020
New York	4785	3940
Lagos	4765	4700
B. Aires	6955	6810

Jadranski prometni pravac spaja dva velika, gospodarski komplementarna dijela svijeta. S jedne strane industrijski razvijenu Evropu, a s druge strane azijsko-atličke zemlje u razvoju. Duž toga pravca, u Evropi, u arapskim zemljama, u Iranu, Indiji, Kini, Japanu i istočnoj Africi i drugdje žive dvije trećine stanovništva svijeta.

Unatoč tome, zbog nezadovoljavajućeg stanja slabih i zastarjelih veza Jadrana sa srednjom Evropom, današnji je promet Jadranom po evropskim mjerilima malen, jer veliki dio prometa ide preko luka Sjevernog i Baltičkog mora obilaznim putem do Sredozemlja i Sueckog kanala. Uz to, u prometu s Amerikom, luke Sjevernog mora imaju danas još uvijek apsolutni dominantni položaj, tako da one za tu relaciju privlače promet čak i iz najvuk zaleđa jadranskih luka.

Očito je da ovakva situacija nameće posebne napore u aktiviziranju jadranskoga prometnog pravca i punoj valorizaciji jadranske orijentacije u Jugoslaviji, a posebice u Hrvatskoj.

Literatura

- Z. Bauer, G. Telenta, Međunarodni promet i položaj SR Hrvatske i SFR Jugoslavije u evropskom prometu sa stavu, Znanstveni radovi Instituta prometnih znanosti, Zagreb, 1980.
- J. Roglič, Osnovna saobraćajno-geografska područja i glavni prijevozni pravci Jugoslavije s aspekta unutrašnjeg i međunarodnog saobraćaja, Prvi dio, Zagreb, 1964.
- M. Varlandy, Ekonomski podloga proširenja i poboljšanja cestovne mreže SR Hrvatske u razvojinim etapama do g. 1975. i do g. 1985, Znanstveni radovi Instituta prometnih znanosti, Zagreb, 1973.
- L. Zobundžija, Ravninarska pruga Zagreb — Rijeka, Institut prometnih znanosti Zagreb i Privredna komora Rijeka, Rijeka, 1980.

Mirko VARLANDY

GEOPROMETNI POLOŽAJ I PROMETNI KORIDORI SR HRVATSKE

U članku je naglašeno značenje geoprometnog položaja SR Hrvatske i dale se prikaz razvoja domaće i inozemnog robnog i putničkog prometa u SR Hrvatskoj i SFR Jugoslaviji. Razvojem i koncentracijom domaće i inozemnog prometa afirmiralo se nekoliko prometnih koridora; neki od njih povezuju luke na Jadranu s unutrašnjom zemljom i nastavljaju se na izgrađeni sustav evropske prometne mreže.



1. PREGOVOR

Prošlo je već više od deset godina od stavljanja u prometnu uporabu naših prvih auto-cesta s naplatom cestarine. I pored te činjenice, još nije ustrojen sustav informiranja o poslovanju takvih auto-cesta (nazovimo ih, uvjetno, i komercijalne auto-cesta) na razini republika (pokrajine), a kamoli na razini federacije. Izvještanje i upoznavanje samoupravnih interesnih zajednica za ceste, u čijoj se nadležnosti nalaze auto-cesta s naplatom cestarine, s poslovanjem auto-cesta je do sada, koliko nam je poznato, maksimum učinjenog. (Ovu konkretnu činjenicu potvrđuje i činjenica da se u većini državnih stotacija valja uzeti i kao kritiku.) Ali, ne može se tvrditi da odgovorni u SIZ-ovima ne žele da se objavljuju podaci o poslovanju auto-cesta; već više godina republičke (pokrajinske) interesne zajednice za ceste i organizacije za održavanje i naplatu cestarine na auto-cestama spremno su davali autoru ovog rada sve tražene podatke o auto-cestama. Zahvaljujući takvoj susretljivoj i otvorenoj suradnji, moguće je ipak pratiti poslovanje svih komercijalnih auto-cesta, iako dobiveni podaci nisu uvijek u potpunosti pouzdani i provjereni (oplatu anuiteta, neke stavke troškova poslovanja i sl.).

Koristimo priliku da se drugovima iz SIZ-ova za ceste i radnih organizacija za auto-cesta javno zahvalimo na nesebičnoj pomoći u sređivanju i predaji podataka o poslovanju naših auto-cesta (poluauto-cesta) s naplatom cestarine.

2. UVOD

Godine 1970. dobili smo u Beogradu prvih 9,4 km ceste u rang auto-cesta. Prva »plodnija« godina u izgradnji auto-cesta u nas bila je 1972; te je godine sagrađena u promet auto-cesta Orehovića—Kikovića (10,2 km) kod Rijeke, te auto-cesta s naplatom cestarine Zagreb—Karlovač (33,4 km) i Vrhnika—Postojna (32,0 km). Pri kraju godine 1982. u Jugoslaviji je bilo oko 580 km auto-cesta i poluauto-cesta (koje će se u ovisnosti o prometnim potrebama i financijskim mogućnostima također pretvoriti u auto-cesta), od čega se na oko 400 km ili 70 posto naplaćuje cestarina.

Opređeljenja za naplatu cestarine u nas su, dakle, dosta čvrsta. Poznato je, da je stupanj razvijenosti (nerazvijenosti) zemlje jedan od značajnih čimbenika koji utječu na opredjeljenje za naplatu cestarine na auto-cestama. Ekonomske teškoće u kojima se upravo nalazi naša zemlja idu u prilog jačanja opredjeljenja za naplatu cestarine. Međutim, ako bi energetska kriza potrajala i dobila čak teža obilježja, uz istodobno daljnje pogoršanje životnog standarda i općenito ekonomike zemlje, postoji jedna saglediva granica i stanje pri kojem bi naplata cestarine postala neopravdana, a možda i besmislena. No, to su hipotetična najgornja stanja kada bi i samo posjedovanje automobila bilo besmisleno i nepodnošljivo skupo za većinu žitelja. Vjerujemo da do takvog stanja neće doći, te da auto-cesta s naplatom cestarine imaju budućnost, iako i kod njih treba očekivati krizna razdoblja.

3. OPĆENITO

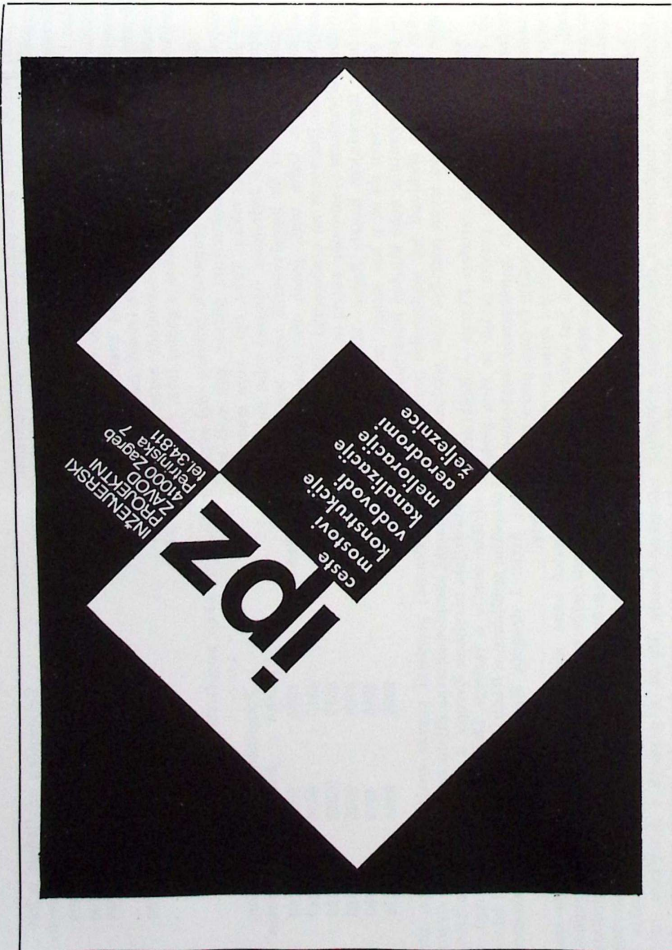
Istinski proces gradnje auto-cesta u Evropi počeo je poslije drugoga svjetskog rata. No, krajem godine 1955. duljina svih auto-cesta u Evropi tek je prešla 5.000 km. Međutim, godine 1965. u Evropi je već izgrađeno 10.037 km auto-cesta, te se može govoriti o pravi

Poslovanje jugoslavenskih auto-cesta i poluauto-cesta s naplatom cestarine

Mr Ivan LIOVIĆ, dipl. ek.

RO Prometni centar
 OOUR Institut prom. znanosti, Zagreb
 primljeno u redakciju: 8. IX 1983.
 prihvaćeno: 6. X 1983.

stručni rad
 UDK 625.711.3 : 336.282.13 : 914.971
 IRDK 10



GRADEVINSKA RADNA ORGANIZACIJA

» **GRADNJA** «

s n.solo. OOUR-a Osijek

Osijek, Šetalište Veljka Vlahovića 8/f, tel. 23-455

IZVODI SVE VRSTE RADOVA NISKOGRAĐNJE I VISOKOGRAĐNJE

IMA VLASTITI VOZNI I STROJNI PARK