

# RAZVOJ PROMETNE INFRASTRUKTURE ZADARSKE ŽUPANIJE U OKVIRIMA HRVATSKOG I EUROPSKOG PROMETNOG SUSTAVA



Snimio Aleksandar Bonačić

**Ana Pejdo**

Odjel za geografiju, Sveučilište u Zadru

**Denis Ikić**

Hrvatska gospodarska komora –  
Županijska komora Zadar



## UVOD

Promet je složen i dinamičan sustav, koji je u svakom svojem segmentu u interakciji sa svim ljudskim aktivnostima i gospodarskim granama, posebice onima tercijarnoga i kvartarnoga sektora. Premda se razvoj prometnoga sustava na prostoru današnje Zadarske županije može pratiti od 1. st., cjelovit prometni sustav počeo je funkcionirati tek u 20. st., i to usporedno s intenzivnijim razvojem procesa litoralizacije kao i sve većom mobilnošću stanovništva Zadarske županije, Republike Hrvatske te država EU-a. U drugoj polovini 20. stoljeća te na početku 21. stoljeća prometni sustav Zadarske županije potpuno je promijenjen, pa danas po mnogočemu prednjači u prometnom sustavu Republike Hrvatske. Međutim, i dalje je, nažalost, ostao niz problema koje treba riješiti prije učinkovita uključivanja u prometni sustav Europske unije.

Proučavanjem povijesno-geografskog razvoja prometnoga sustava Zadarske županije, jasno se vidi utjecaj prometa na nodalno-funkcionalnu strukturu regije. Sve gospodarske djelatnosti, a poglavito promet, nesmetano su se razvijale u povijesno-geografskim okolnostima kada je zadarska regija bila integrirana u jedinstvenu političku zajednicu, kako je to bilo za liburnske vladavine, Rimskog Carstva, srednjovjekovne hrvatske države ili Republike Hrvatske, dok je u vrijeme odvojenosti od matice države dolazilo do nazadovanja gospodarstva u cjelini, a time i prometne mreže. Upravo stoga treba je što prije uključiti Zadarsku županiju u sve planove Europske unije vezane uz budući razvoj cjelovitoga europskog prometnog sustava. Geografski položaj Zadarske županije u kombinaciji s ishodom povijesno-geografskih okolnosti te suvremeni socioekonomski razvoj uvjetovali su da je županija sjecište važnih prometnih pravaca na državnoj, ali i široj europskoj, razini. Izlaz na Jadransko more bitna je odrednica uključivanja prostora Zadarske županije, kao i Republike Hrvatske, u sredozemne, a zatim i u svjetske prometne tokove.

## POVIJESNO-GEOGRAFSKI ASPEKTI RAZVOJA

Počeci razvoja prometnoga sustava na teritoriju zadarske regije datiraju još iz prapovijesti. Tada su ovim prostorima prolazile važne trgovačke rute: jantarska od Baltika do Jadrana i dalje prema istočnom Sredozemlju te dolinom Neretve i drugim pravcima koji su spajali obalu Jadranskoga mora s Dinaridima i Panonijom (Kozličić, 1990., Kečkemet, 1996., Marković, 1993., Slukan-Altić, 2003., Faričić, 2006.). U razdoblju liburnske vladavine, Zadar je bio središte njihove talasokracije (Batović, 1973., Kozličić, 1990.), a važnu ulogu u pomorskom prometu zadržao je

u srednjem i u novom vijeku. Od posebne važnosti bio je položaj zadarske luke u odnosu na glavne istočnojadranske jedrenjačke rute. Zadar je bio čvorište pučinskih plovidbenih pravaca iz Ravenne, Venecije, Trsta te istočnojadranskoga kanalskog plovidbenog sustava (Rogić, 1989., Faričić, 2006.).

Uloga Zadra i okolice u ekonomskim vezama jugoistočne Europe i zemalja s izlazom na Jadransko more u kasnom srednjem vijeku temeljila se na razvijenom pomorstvu i brodogradnji (Raukar i dr., 1987.). U razdobljima svoje vladavine, Mletačka Republika nije razvijala kopnenu prometnu mrežu, nego je pretežno jačala pomorski promet. U složenoj geopolitičkoj situaciji ponovno je došao do izražaja izrazito povoljan položaj zadarske luke. Značenjem se posebno ističe transversalna komunikacija Zadra s Anconom. Zbog nebrige i neodgovarajućega gospodarenja, nestao je kolni promet nastao u vrijeme Rimskoga Carstva te se razvijala srednjovjekovna mreža karavanskih putova. Promet u raznim dijelovima zadarske regije varirao je ovisno o ekonomskom značenju i geografskom položaju naselja. Velik je broj putova koji su vodili od manjih naselja na obali do unutrašnjosti, posebice do prostora Velebita, gdje su se nalazile znatne zalihe drvene građe i hrane za stoku.

TABLICA 1.  
**Događaji koji su obilježili razvoj prometnoga sustava Zadarske županije u 20. i 21. stoljeću**

Godina	Događaj
1953.	Autobusni kolodvor u Zadru
1959.	Dionica Jadranske magistrale do Zadra s trajektnim prelaskom Novskoga ždriča
1961.	Maslenički most
1967.	Željeznička pruga Knin – Zadar
1968.	Most Pag – kopno
1969.	Zračna luka Zadar
1973.	Most Ugljan – Pašman
1976.	Most Vir – kopno
1991.	Srušen je Maslenički most
1993.	Postavlja se pontonski Maslenički most
1993.	Početak proboja Tunela Sv. Rok, započinje gradnja Masleničkoga mosta
1997.	U promet je pušten četverotračni Maslenički most
1999.	Probijen je Tunel Sv. Rok
2003.	U promet je puštena dionica Gornja Ploča – Zadar 2
2004.	U promet su puštene dionice Mala Kapela – Gornja Ploča i Zadar 2 – Pirovac
2005.	Obnovljen je i „stari“ Maslenički most
2007.	U promet je puštena brza cesta (D 522) od autoceste (Zadar 2) do Luke „Gaženica“
2009.	Otvorene su druge cijevi Tunela Mala Kapela i Sv. Rok
2009.	Početak radova na izgradnji nove trajektne luke Zadar – Gaženica

U vrijeme austro-ugarske uprave stabilizacija vojno-političkih prilika pridonijela je razmjerno neometanom gospodarskom razvitku hrvatskoga litorala (Faričić, 2012.). Prostor istočne obale Jadrana nastoji se integrirati daljnjom izgradnjom prometne mreže te uvođenjem redovitih brodskih linija. U početku su linijsku plovidbu održavali ratni brodovi (Fijo, 1962.), a 1837. Austrijski Lloyd iz Trsta uveo je redovitu parobrodsku trgovačku i poštansku liniju od Trsta do Kotora te parobrodsku prugu Trst – Dubrovnik – Kotor, čime je istočna obala Jadrana prvi put povezana redovitim pomorskim vezama. Od druge polovice 19. st. uvođe se i nove pruge drugih jadranskih brodara (Fijo, 1962., Stražičić, 1989., Magaš, 1999., Faričić, 2012.). Te su pruge nadomještale manjak longitudinalnih cestovnih prometnica. Premda su glavnu longitudinalnu vezu od Trsta prema Kotoru održavali parobrodi, iz Splita su prema Zadru, Pagu, Senju, Rijeci i Lošinj do druge polovice 19. st. plovili jedrenjaci. Prve parobrodске pruge iz Trsta do Rijeke i dalje prema Dalmaciji do Zadra, Šibenika, Splita, Hvara, Korčule i Dubrovnika potaknule su ne samo gospodarstvo istočne jadranske obale nego i odredile temelje razvoja turizma (Fijo, 1962.). Godine 1882. „Lloyd“ je među ostalim na Jadrano održavao i izravnu prugu Rijeka – Zadar (brza pruga sa zaustavljanjima zimi u Novom, Senju, Baškoj, Rabu i Košljunu, a ljeti u Vrbniku, Sv. Jurju, Jablancu, Karlobagu, na Košljunu). Mnogi su događaji odredili izgled prometnoga sustava Zadarske županije, a neki od najvažnijih navedeni su u tablici koja slijedi (Tab. 1.).

## PRIRODNI I DRUŠTVENI ČIMBENICI RAZVOJA PROMETNE MREŽE ZADARSKE ŽUPANIJE

Prirodna osnova prostora jedan je od glavnih preduvjeta sociogeografskog razvoja. Međutim, sve prirodno-geografske činitelje, odnosno njihov utjecaj na razvoj i odvijanje prometa, nužno je promatrati u kontekstu njihove međuovisnosti, s obzirom na to da su prevladavajuće značajke prirodne osnove međusobno uvjetovane te zajedno tvore jedinstven čimbenik utjecaja na opće sociogeografske smjernice. Osim ravničarskoga prostora Ravnih kotara i uskoga litoralnog pojasa, ostali prostor Zadarske županije reljefno je raščlanjeniji. Reljefna struktura, koja je zacijelo najviše utjecala na razvoj kopnenoga prometa ove županije, jest Velebit. Iako je ta reljefna barijera znatno ranije svladana gradnjom cestovnih pravaca preko prijevoja, tek u 21. st., završetkom dionice autoceste A1, učinkovito su povezani Sjever i Jug Hrvatske (Sl. 1.). Izgradnja dionice, koja je u svakom smislu golem korak naprijed u povezanosti Dalmacije s kontinentalnom Hrvatskom, stvorila je nove korelacije i interakcije s prirodnom osnovom, u velikoj mjeri neutralizirajući tisućljetni čimbenik i utjecaj Velebita kao fizičke barijere.

Osim na cestovni i autocestovni promet, geološko-geomorfološka obilježja Zadarske županije utječu i na pomorski promet. U vrijeme kada su Jadranom već prometovali prvi parobrodi te kada su Split i Šibenik dobili spoj na željeznicu, Zadar je ostao bez željezničkoga spoja. Presudnu ulogu u takvom razvoju situacije imala je činjenica da je zadarska luka i more oko poluotoka plitko i time neprikladno za sidrenje većih brodova. Dok to nije bio problem u vrijeme plovidbe jedrenjaka, uvođenjem parobroda pojavile su se prve poteškoće (Nadilo, 2004.). Do početka 21. st. većim brodovima nije bio omogućen pristup staroj gradskoj luci. Kao posljedica većega broja turista u ljetnim mjesecima i pojačanoga cestovnog prometa u gradu te velikoga broja onih koji su trebali vozilima doći do ulazno-silazne rampe za ukrcaj na trajekte za Anconu i ostala odredišta, pristupilo se izgradnji nove, suvremene, široke obale uz povećanje dubine mora. Tako uz obalu mogu pristajati i veliki trajekti te putnički brodovi na kružnim putovanjima (*kruzeri*).

Uspoređi li se geoprometni položaj luka u Zadru, Šibeniku i Splitu u odnosu na pristupačnost s mora, najpovoljniji položaj ima Luka „Split“, dok je prilaz Luci „Šibenik“ ograničen širinom prilaznoga kanala Sv. Ante (duljina 2,5 km, širina 120-300 m). Najnepovoljniji je položaj luke u Zadru, pristup kojoj vodi kroz razvedeni i za plovidbu ograničen zadarski arhipelag (Božičević, 1992., Faričić, 2006.).

Čimbenici koji utječu na prostornu pokretljivost brojni su i međusobno isprepleteni. Jedan od čimbenika koji može utjecati na odluku o privremenom ili trajnom preseljenju, dnevnoj, tjednoj ili mjesečnoj cirkulaciji stanovništva jest i prometna dostupnost. Prijevoz može biti i sredstvo i poticaj na iseljavanje (Nejašmić, 2005.), premda učinkovita prometna mreža može i zaustaviti odlazak stanovništva, posebice mladih, ako zadovoljava njihove potrebe za dnevnim cirkulacijama. Stoga je i dalje nužno razvijati prometni sustav Zadarske županije, kako bi demografski razvoj bio što učinkovitiji, što do sada nije bilo. Naime, za socioekonomski razvoj, razvoj gradova i naselja, povećanje pokretljivosti stanovništva i čimbenika uključenih u proces proizvodnje, za upravno-teritorijalni ustroj prostora, kvalitetu okoliša i podizanje životnoga standarda uopće, promet ima presudno značenje. Znatan udio stanovništva svih gradova i općina Zadarske županije zaposlen je u nekoj od prometnih djelatnosti. Analizom statističkih podataka utvrđeno je da je najveći udio zaposlenih u prometnim djelatnostima 1971., 1991. i 2001. zabilježen u općinama priobalja ili otočnim općinama (Kukljica, Pašman, Poveljana, Preko, Privlaka i Vir) (Pejdo, 2012.).

U svrhu analize prometnoga sustava, može se s prometno-geografskoga motrišta utvrditi stupanj razvijenosti i kvaliteta prometne infrastrukture, stupanj motorizacije (broj stanovnika/vozilu), potrošnja goriva i gustoća pro-

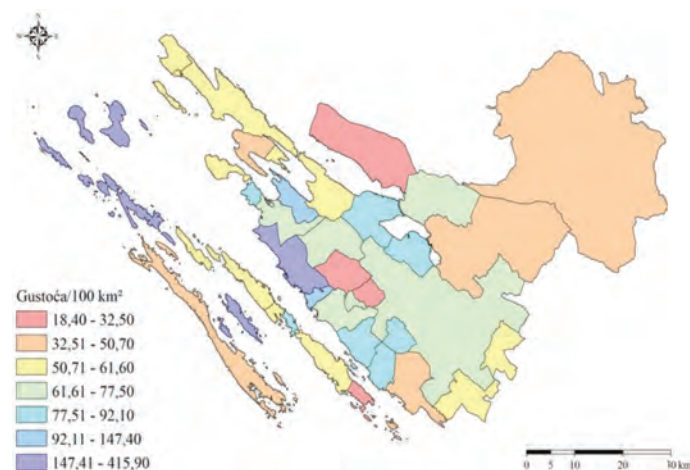


SLIKA 1.  
**Prometni  
sustav  
Zadarske  
županije**

metnica, tj. koliko je kilometara prometnica izgrađeno u određenom prostoru ili koliko ima kilometara prometnica po stanovniku u određenoj regiji. Prosječna gustoća prometnica na 100 km u Zadarskoj županiji iznosi 59,7. Iznad navedenoga prosjeka jesu općine Bibinje sa 147,4 km, Kukuljica sa 92,1 km, Vrši sa 139,9 km i na prvom mjestu Grad Zadar s gustoćom od 415,9 km na 100 km<sup>2</sup> (Sl. 2.).

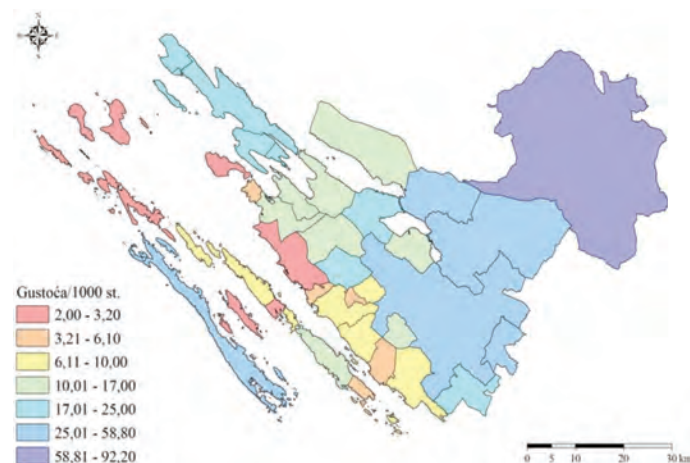
Usporedbom gustoće prometnica na 1000 stanovnika po gradovima/općinama Zadarske županije, najmanja gustoća prometnica na 1000 stanovnika zabilježena je u Gradu Zadru, a najveća u Općini Gračac. Bez obzira na najveću gustoću prometnica na 100 km<sup>2</sup>, zbog demografskoga pritiska i stambene izgradnje Grad Zadar ima tek 2,3 km prometnica na 1000 stanovnika. Nasuprot tome, kao što je već naglašeno, u Općini Gračac izgrađena je

mreža prometnica koje povezuju ne samo prostor županije nego i županiju s ostalim dijelovima Hrvatske. U svim gradovima/općinama u zoni priobalja, zaobalja ili na otocima zabilježen je porast broja osobnih automobila i ukupnoga broja vozila (Pejdo, 2012.). Najveći broj osobnih automobila prijavljen je u Gradu Zadru, a najmanji u općinama smještenima na otocima. Zbog često nedostatnih autobusnih veza i nepostojanja željezničke mreže koja bi povezala prostor priobalja i zaobalja, stanovništvo cijele županije, posebice zone zaobalja, usmjereno je na upotrebu osobnih automobila. Gradski i prigradski autobusni promet te autobusne veze među naseljima ne ispunjavaju potrebe lokalnoga stanovništva. Najveći je problem vremenski raspored autobusnih veza, koje su najčešće tek do triput dnevno.



SLIKA 2.

### Gustoća prometnica na 100 km<sup>2</sup> u gradovima/općinama Zadarske županije



SLIKA 3.

### Gustoća prometnica na 1000 stanovnika po gradovima/općinama Zadarske županije

## KOPNENA PROMETNA MREŽA

Okosnicu cestovne mreže Zadarske županije danas čini Jadranska turistička cesta. Njezina izgradnja jedna je od najvećih investicija u osnovnu bazu jadranskoga turizma sredinom 1960-ih i 1970-ih godina. Prvi rezultati vidjeli su se već 1964. godine, kada je na dijelu Jadranske turističke ceste do Zadra, unatoč skromnim turističkim kapacitetima, zabilježeno 770 000 domaćih i 600 000 stranih turista (Celmić, 2005.). Najvažnija cestovna prometnica koja prolazi Zadarskom županijom jest D 8. Ona spaja dionice GP Pasjak – Šapjane – Rijeka – Zadar – Split – GP Klek – GP Zaton Doli – Dubrovnik – GP Karasovići. U drugoj polovici 20. stoljeća i na početku 21. stoljeća izgrađena je mreža prometnica koja funkcionalno povezuje sva urbana i ruralna naselja.

Od 1997. do 2012. godine ostvaren je stalan rast gustoće cestovne mreže Zadarske županije (Tabl. 2.). Najvažniju ulogu u tome imalo je puštanje u promet autoceste i njezinih dionica koje prolaze kroz Zadarsku županiju. U zadnje je vrijeme izgradnja cestovnih pravaca usporena, dijelom zbog toga što su u promet već pušteni svi važniji cestovni pravci, a dijelom zbog recesije koja je uzrokovala stagnaciju ulaganja u daljnji razvoj i modernizaciju prometnica. S druge strane, loše stanje cestovne mreže u pojedinim dijelovima županije posljedica je sustavnoga zanemarivanja u drugoj polovici 20. st., ali i velikosrpske agresije na Hrvatsku. Bez obzira na gospodarsku stagnaciju i prestanak većih ulaganja u cestovnu infrastrukturu, u

Godine	Državne	Županijske	Lokalne	Ukupno	Gustoća cestovne mreže (m/km <sup>2</sup> )
1997.*	567	510	526	1603	440
1998.	567	510	526	1603	440
1999.	568	509	544	1621	445
2000.	568	513	577	1657	455
2001.	568	513	578	1658	455
2002.	589	494	602	1685	463
2003.**	-	-	-	-	-
2004.	-	-	-	1685	463
2005.	589	494	602	1685	463
2006.	661	494	602	1757	482
2007.	684	494	602	1780	488
2008.	665	527	655	1847	507
2009.	667	527	655	1849	507
2010.	660	528	680	1868	512
2011.	672	528	680	1880	516
2012.	584	528	680	1792	492

ANA PEJDO, DENIS IKIĆ  
RAZVOJ PROMETNE  
INFRASTRUKTURE ZADARSKE  
ŽUPANIJE U OKVIRIMA  
HRVATSKOG I EUROPSKOG  
PROMETNOG SUSTAVA

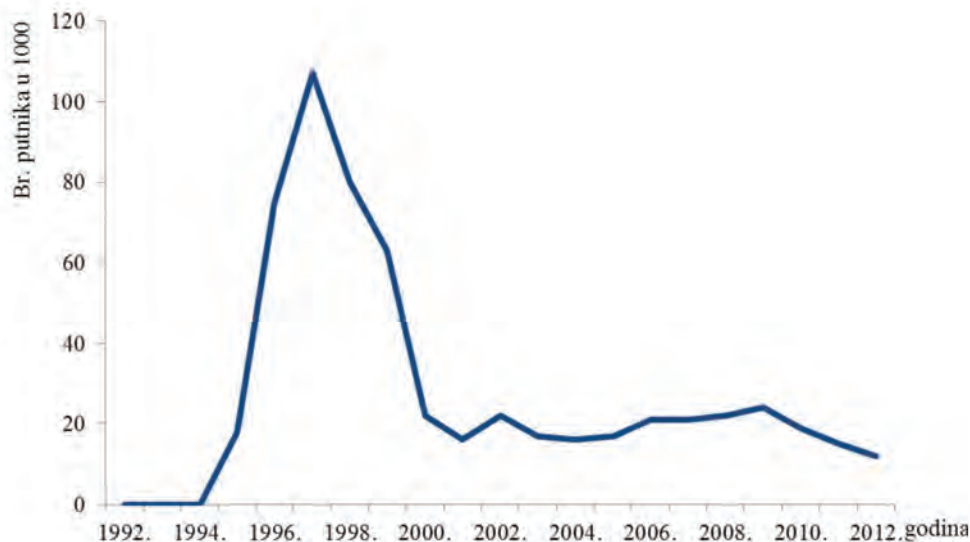
TABLICA 2.

### Cestovna mreža Zadarske županije od 1997. do 2012. godine (u km)

IZVOR: Transport i komunikacije u 2012., Transport i komunikacije u 2011., Transport i komunikacije u 2010., Transport i komunikacije u 2009., Transport i komunikacije u 2008., Transport i komunikacije u 2007., Transport i komunikacije u 2006., Transport i komunikacije u 2005., Transport i komunikacije u 2004., Prijevoz, skladištenje i veze u 2003., Prijevoz, skladištenje i veze u 2002., Prijevoz, skladištenje i veze u 2001., Prijevoz, skladištenje i veze u 2000., Prijevoz, skladištenje i veze u 1999., Prijevoz, skladištenje i veze u 1998., Promet i veze u 1997.

\* Zadarsko-kninska županija

\*\* U publikacijama Državnoga zavoda za statistiku Prijevoz, skladištenje i veze u 2003., 1230, Statistička izvješća, Zagreb, 2004., ISSN 1332-2478 i Prijevoz, skladištenje i veze u 2004., 1266, Statistička izvješća, Zagreb, 2005., ISSN 1332-2478 u pregledu po županijama ne postoje podaci o duljini cestovne mreže po županijama kao što je to slučaj u ostalim korištenim publikacijama



SLIKA 4.

**Kretanje željezničkoga putničkog prometa u Zadarsko-kninskoj županiji od 1991. do 1997. i u Zadarskoj županiji od 1998. do 2012. godine (u tisućama)**

IZVOR: Prijevoz, skladištenje i veze u 2002, Transport i komunikacije u 2009., Transport i komunikacije u 2010., Transport i komunikacije u 2012.

lipnju 2011. otvorena je nova premještena dionica državne ceste D 306 Nin – Vir. Tendencija je i to da se uz nove cestovne dionice, posebice u priobalnom dijelu županije, grade biciklističke staze, što otvara još jedan segment prometnoga sustava ove županije. Biciklističke staze i njihovo uključivanje u tzv. EuroVelo, europsku mrežu biciklističkih putova, put su prema stvaranju održivoga prometnog sustava Zadarske županije, kao i proširenja turističke ponude te razvoja biciklističkoga turizma kao jednog od oblika turizma koji se u 21. stoljeću najbrže razvija.

### ŽELJEZNIČKA PROMETNA MREŽA

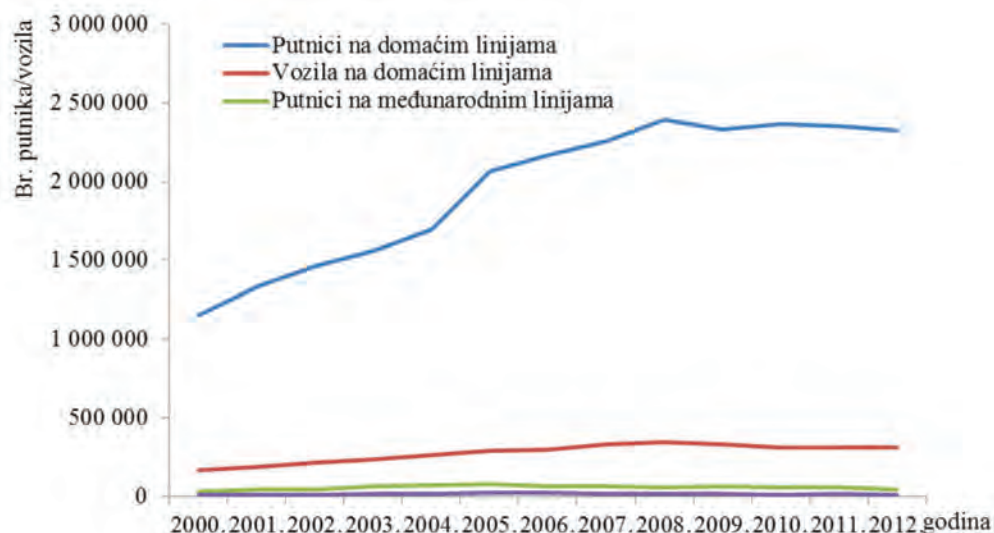
Premda su planovi o uključivanju Zadra u željezničku mrežu postojali još u drugoj polovici 19. st., kada su se intenzivno gradile željezničke pruge u cijeloj Austro-Ugarskoj Monarhiji, razvoj željezničkoga prometa ove županije vezan je uz izgradnju pruge Zadar – Knin, koja je nakon 14 godina radova puštena u promet tek 1967. godine (Magaš, 1997., 2009.). Niz je političkih razloga koji su uzrokovali kasno povezivanje srednjega i južnoga hrvatskog priobalja s kontinentalnim dijelom Hrvatske željeznicom. Izgradnja željezničkih pruga od Zagreba prema Dalmaciji trajala je od 1877., kada je u promet puštena prva dionica od Splita do Siverića, do 1967., kada je puštena u promet pruga Knin – Zadar (Desselbrunner, 1986., Zdunić, 1986.). Radovi na željezničkoj pruzi prema Zadru započeli su u svibnju 1953. godine, premda trasa u tom trenutku još nije bila točno utvrđena. Zadru je bila potrebna pruga koja će biti položena što sjevernije, da bi putovanje do Zagreba i dijelova kontinentalne Hrvatske bilo što kraće. U konačnici Knin je postao važno željezničko čvorište, u kojem je na ličku, unsku i splitsku prugu (Desselbrunner, 2001./2002.) priključen i spoj za Zadar.

Stanje željezničke mreže na prostoru Zadarske županije u prvom desetljeću 21. stoljeća u vrlo je lošem stanju. Tehnička razina postojećih pruga vrlo je niska. Maksimalne dopuštene brzine jesu 80 km/h, dok se na određenim mjestima mogu ostvariti brzine od samo 30 do 60 km/h. Trenutačno stanje rezultat je oštećenja nastalih tijekom velikosrpske agresije, neodržavanja pruga za vrijeme okupacije dijelova Zadarske županije, ali i sustavnoga neulaganja i zanemarivanja željezničke mreže. Postojeću željezničku mrežu obilježavaju male brzine uvjetovane zastarjelom geometrijom kolosijeka i neodgovarajućim održavanjem te zastarjeli signalno-sigurnosni i telekomunikacijski uređaji.

Agresija na Hrvatsku potaknula je još 1980-ih godina vidljivu tendenciju zapostavljanja željezničkoga prometa i opadanja njegova udjela u ukupnom prijevozu robe i putnika. Nakon kratkog razdoblja rasta broja putnika od 1995. do 1998. godine, u razdoblju od 1998. do 2009. broj putnika pao je sa 80 000 na samo 24 000 (Sl. 4.). Razlog tomu nije samo izrazito malen broj putnika koji se služe željeznicom za svakodnevna putovanja (odlazak u školu ili na posao) nego i zanemarivo malen broj turista koji do Zadarske županije dolaze vlakom. Razlozi zašto se domaće stanovništvo u većoj mjeri koristi ostalim oblicima prijevoza jesu bolja povezanost županije autobusnim vezama, činjenica da gotovo svako domaćinstvo ima jedan osobni automobil ili više njih, neodgovarajući broj željezničkih pruga koje povezuju naselja županije te njihova neodgovarajuća dnevna distribucija. Osim navedenoga, spajanje Zadra na autocestu A1 preusmjerilo je prometne tokove sa željezničkoga prometa na autocestovni promet (Rimanić, Lončarić 2006.).

### Promet putnika i vozila na domaćim i međunarodnim pomorskim linijama u Zadarskoj županiji od 2000. do 2012. godine

IZVOR: Hrvatska gospodarska komora – Županijska komora Zadar, 2013.



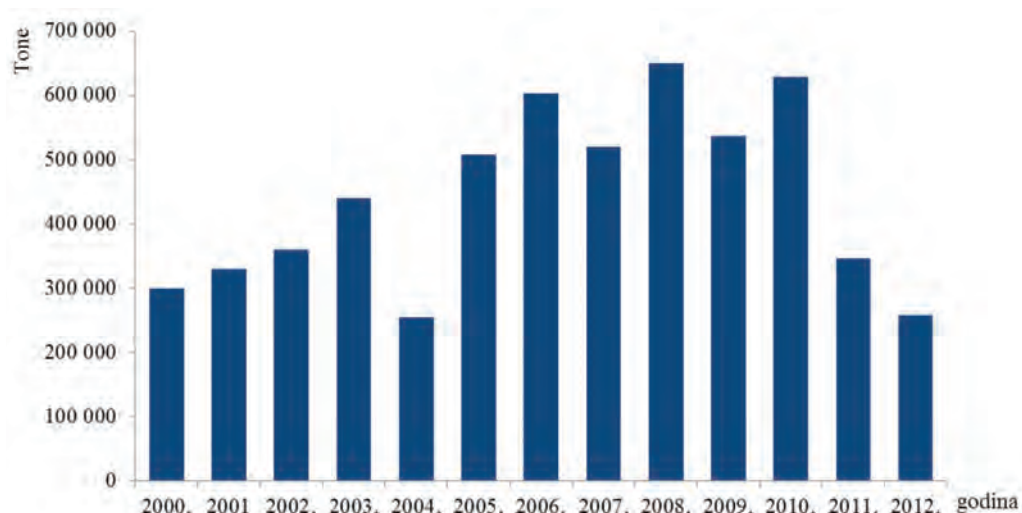
## POMORSKI PROMET

Pomorski promet, brodogradnja i ribarstvo ulaze u red važnijih gospodarskih djelatnosti Zadarske županije. U početku je litoralizacija tekla pod utjecajem jeftinijega i jednostavnijega pomorskog prometnog sustava te je u svojoj početnoj fazi obilježena razvojem industrije, a tek potom turističkih djelatnosti. U kontekstu razvoja prometnoga sustava, jadranska Hrvatska, pa tako i Zadarska županija, nužna je poveznica prema kontinentalnom zaobalju i prema prekomorskim državama. Pravilno vrednovan geoprometni položaj na obali osnova je razvoja pomorski usmjerenih zemalja, što nažalost nije uvijek u Republici Hrvatskoj, pa ni u Zadarskoj županiji. Prema veličini i značenju, Luka Zadar ulazi u red luka od osobitoga međunarodnog gospodarskog interesa za Republiku Hrvatsku.

Posebnost pomorskoga prometa ogleda se u činjenici da, osim u infrastrukturu početnih i završnih točaka pomorskih prometnih koridora, u njegove ostale segmente nije potrebno ulagati niti ih je potrebno održavati. Upućenost Zadra i njegove okolice na more bila je dugo uvjetovana ne toliko reljefnom barijerom velebitskoga masiva, koliko općim geopolitičkim odnosima, koji su tijekom povijesno-geografskih zbivanja utjecali na prekide stalnih prometnih veza s kontinentalnim zaobaljem. Usporedbom podataka o broju prevezenih putnika u vodećim hrvatskim lukama od 1960. do 2012. mogu se analizirati i promjene u gospodarskim tokovima te načinu odvijanja procesa litoralizacije većih urbanih središta na obali, kao i većih naselja na otocima. Godine 1960. prema broju prevezenih putnika na prvom mjestu bio je Šibenik, a slijedili su Split i Zadar, dok je Dubrovnik bio na četvrtom mjestu s gotovo dvostruko manjim prometom u odnosu na prve tri luke (Pejdo, 2012.). Pola stoljeća poslije pokazatelji su znatno drukčiji. U navedenom razdoblju sve su luke bilježile rast.

Iznimka je razdoblje ratne agresije na Hrvatsku, kada su zadarska luka, dubrovačka luka i ona u Preku zabilježile manji promet kao posljedicu smanjenja turističkih kretanja. Godine 2012. na prvom je mjestu po prometu bila Luka „Split“, a slijede dubrovačka te zadarska luka. Luka „Šibenik“ je više nego prepolovila putnički promet. Lošiji turistički, ali primarno nepovoljni gospodarski, pokazatelji odrazili su se na broj prevezenih putnika. Zadar je od 1960-ih godina do početka 21. st. bio, iza Splita, druga luka po putničkom prometu, ali je zadnjih godina s obzirom na pristajanje velikoga broja kruzera znatno porastao promet dubrovačke luke. Među deset vodećih hrvatskih putničkih luka čak su tri smještene u Zadarskoj županiji. Očito je da glavninu putničkoga prometa u Luci „Zadar“ čine putnici na domaćim linijama, dok udio putnika na međunarodnim linijama u zadnje vrijeme pada (Sl. 5.). Izravna pomorska veza Zadarske županije s prostorom srednje Italije jest trajektna linija Zadar – Ancona, koja zadnjih godina prometuje isključivo u ljetnom dijelu godine. Kao posljedica neprometovanja u većem dijelu godine, putnički promet opada od 2010. godine. Posebno je alarmantna činjenica da je 2013. godine najavljeno potpuno ukidanje trajektne pruge Zadar – Ancona. Na taj način ukida se geoprometno najpovoljniji pravac koji spaja srednju Europu sa srednjom Italijom te se svi prometni tokovi prema zadarskoj teretnoj luci preusmjeravaju prema Splitu.

Promatrajući prostor hrvatskoga Jadrana u cjelini, može se zaključiti da on nije jedinstvena gravitacijska cjelina. Unutar istarskoga, kvarnerskoga, sjevernodalmatinskoga, srednjodalmatinskoga i južnodalmatinskoga primorja razvilo se više luka, od kojih svaka za sebe ima svoje gravitacijsko područje. Zadarska luka do sada uglavnom nije uspjela proširiti svoj gravitacijski utjecaj dalje od prostora sjevernodalmatinskoga primorja i svojega neposrednog zaobalja. Razlozi tome su brojni, ali su naj-



SLIKA 6.

**Teretni promet u Luci „Zadar“ od 2000. do 2012. godine**

IZVOR: Hrvatska gospodarska komora – Županijska komora Zadar, 2013.

značajniji zasigurno kasno i neodgovarajuće uključivanje u željezničku mrežu Republike Hrvatske te geopolitička situacija u regiji i šire. U usporedbi s ostalim lukama na Jadranu promet tereta u Luci „Zadar“ uvijek je bio minimalan i nedostatan s obzirom na ulogu koju bi Zadar i regija trebali imati u pomorskim prometnim tokovima Republike Hrvatske. Veličina prometa u zadarskoj luci rezultanta je njezina geoprometnoga položaja, veličine gravitacijskoga područja, veličine i suvremenosti lučkih kapaciteta, infrastrukture i suprastrukture, broja linijskih servisa, organizacije rada u luci te stručnosti lučkog osoblja i menadžmenta. Od 2000. do 2012. godine zadarska je luka bilježila tek umjeren rast teretnoga prometa (Sl. 6.). U strukturi je prevladavao tekući teret, u odnosu na kruti. Do 2007. zabilježen je rast više od 50%. Međutim, 2008. godine počelo je opadanje ukupnoga teretnog prometa, što se zadržalo do 2012. i očita je posljedica svjetske gospodarske krize koja je u znatnoj mjeri utjecala na opseg trgovine svjetskim morima.

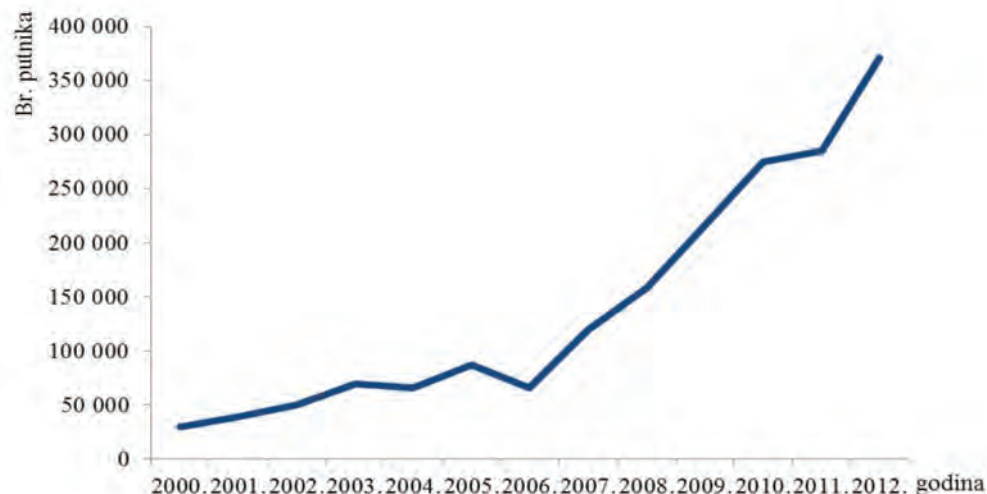
U rujnu 2007. godine potpisana su jamstva za projekt izgradnje nove Luke „Zadar“ u Gaženici ukupne vrijednosti 220 milijuna eura. Sredstva su namijenjena premještanju postojećega trajektnog terminala iz prostora stare gradske jezgre te izgradnji nove trajektne luke u Gaženici. Vrijednost investicije je 236 milijuna eura iz državnoga proračuna i kreditnih sredstava EIB-a i KfW-a (Europske investicijske banke i Njemačke razvojne banke). Osim što će izgradnja nove luke pozitivno utjecati na gospodarska kretanja Zadarske županije, smanjit će se pritisak na užu gradsku jezgru te će se dobiti moderna putnička luka za prihvat svih vrsta putničkih i ro-ro brodova. Premda ova luka ulazi u red međunarodnih luka od posebnoga značenja za razvoj Republike Hrvatske, njezin udio u ukupnom teretnom prometu bitno je manji (< 5%) u odnosu na njezin udio u putničkom prometu (> 30%). Razvoj pomorskoga prometa u Zadru usmjeren je većim dijelom prema putničkom prometu i brodarstvu (Lončarić, Rimanić, 2006.), pa luku treba

vrednovati kao luku od izvanrednoga značenja za putnički promet, s potencijalom za daljnje povećanje teretnoga prometa. Ostale luke u ovoj županiji najvećim dijelom obavljaju funkciju putničkih, ribarskih ili nautičkih luka i lučica. Njihov broj i raspored pogoduje razvoju turističke i nautičke djelatnosti, poglavito na otocima.

Okosnicu zračnoga prometa Zadarske županije čini Zračna luka „Zadar“, otvorena za javni promet 1969. godine. Zračna luka smještena je neposredno na državnoj cesti D 8, 8 km istočno od Zadra, i neposredno je povezana s autocestom. Usporedi li se s ostalim zračnim lukama u Republici Hrvatskoj, Zračna luka „Zadar“ jedina ima dvije uzletno-sletne staze (Pavlin i dr., 2003., Rapan, Pavlin, 2009., Dellavia, 2010.). S obzirom na postojeću infrastrukturu u zračnim lukama Republike Hrvatske, Zračna luka „Zadar“ jedna je od najopremljenijih. Ona ulazi u zračne luke regionalnog obilježja s razmjerno malim putničkim prometom, ali prema broju operacija zrakoplova prva je u Hrvatskoj. Međutim, dolaskom niskotarifnih zrakoplovnih tvrtki promet putnika je naglo porastao, što je pojačalo pritisak na postojeću infrastrukturu zračne luke. Tijekom 2009. godine promet Zračne luke „Zadar“ porastao je za više od 40% u odnosu na prethodnu godinu. Idućih godina zabilježen je daljnji rast broja putnika (Sl. 7.), kao i sve veći broj linija niskotarifnih zrakoplovnih tvrtki, na prvom mjestu *Ryanaira*. Godine 2013. niskotarifna zrakoplovna tvrtka *Ryanair* uspostavila je svoju 54. bazu u Zračnoj luci „Zadar“. Bez obzira na pogodnosti vezane uz poslovanje niskotarifnih zrakoplovnih tvrtki, kao jedan od najvećih nedostataka treba istaknuti neodgovarajući vremenski raspored zrakoplovnih linija tijekom godine. Upravo činjenica da je Zračna luka „Zadar“ povezana sa zračnim lukama u emitivnim turističkim zemljama zapadne i srednje Europe otvara turističko tržište Zadarske županije velikom broju novih posjetitelja, koji se, da nema zrakoplova, a zbog većih geografskih udaljenosti, ne bi odlučili na putovanje do županije nekim drugim prijevo-

### Broj putnika u Zračnoj luci "Zadar" od 2000. do 2012. godine

IZVOR: Hrvatska gospodarska komora – Županijska komora Zadar, 2013.



znim sredstvom. Njihovu odabiru Zadarske županije kao potencijalnoga turističkog odredišta pridonosi i činjenica da je cijena putovanja niskotarifnom zrakoplovnom tvrtkom najčešće povoljnija od ostalih oblika prometa.

U najnovije planove vezane uz zračni promet Zadarske županije ubraja se i izgradnja aerodroma u Općini Stankovci. Detaljni plan aerodroma za avione do sedamdeset putnika izrađen je 2011. godine te je pronađen investitor (URL 1). Kao jedan od osnovnih razloga potrebe izgradnje aerodroma navodi se činjenica da bi se njegovom izgradnjom dio turističkih tokova s obale preusmjerio u unutrašnjost županije.

### PROMETNA MREŽA ZADARSKE ŽUPANIJE KAO DIO PROMETNE MREŽE EU-a

Izgled suvremene prometne mreže u Republici Hrvatskoj određen je oblikom državnoga teritorija, duljinom i položajem granica, geostrateškim položajem Hrvatske u odnosu na paneuropske prometne koridore, prostornim rasporedom većih urbanih i ruralnih regija, obilježjima reljefa te utjecajem politike. Značenje Republike Hrvatske unutar mreže paneuropskih koridora jasno je definirano njezinim položajem na sljedećim prometnim koridorima:

- Koridor V<sub>B</sub>: Rijeka – Zagreb – Budimpešta
- Koridor V<sub>C</sub>: Ploče – Mostar – Sarajevo – Osijek – Budimpešta
- Koridor X: München – Ljubljana – Zagreb – Beograd – Solun
- Koridor X<sub>A</sub>: Graz – Maribor – Zagreb (Poletan, Jugović, 2006.).

Navedeni koridori potpuno su u skladu s geoprometnim položajem Hrvatske te povijesno-geografski utvrđenim transverzalnima i longitudinalnim prometnim pravcima. Suvremeni geoprometni položaj Zadarske županije

određen je položajem na Jadransko-jonskom prometnom koridoru, koji još uvijek nije verificirani europski koridor. Naime, prometni koridor od Trsta do Kalamate zamišljen je kao poveznica sedam država s izlazom na Jadransko ili Jonsko more, s ciljem integracije njihovih litoralnih zona i povezivanja sredozemnoga prostora s JI Europom i Turskom. Trasa Jadransko-jonske autoceste, međunarodnih oznaka E-61, E-65 i E-80, osnovnoga pravca pružanja Trst – Rijeka – Zadar – Split – Dubrovnik – Bar – Drač – Atena, položena je uz istočnu obalu Jadrana i Jonskoga mora, a ukupno je dugačka otprilike 1100 km. Koridor prolazi kroz sedam zemalja: Italiju, Sloveniju, Hrvatsku, Bosnu i Hercegovinu, Crnu Goru, Albaniju i Grčku (Ivančić, 2003.). Gotovo 42% ukupne duljine navedenoga koridora prolazi kroz Hrvatsku, što jasno upućuje na važnost tog prometnog pravca za Hrvatsku u okviru Sredozemlja. Koridor još nije u cijelosti u funkciji te do njegova ostvarenja zacijelo neće doći u dogleđno vrijeme. U Zadarskoj županiji ispunjeni su svi preduvjeti uključivanja u spomenute prometne tokove. Izgrađena je dionica autocestovnoga pravca A1 te mnoge državne i županijske ceste.

### ZAKLJUČAK

Sastavnicu prometnoga sustava Zadarske županije čini razgranata cestovna mreža lokalnih, regionalnih i državnih prometnica, među kojima najistaknutiju ulogu imaju autocesta A1 i Jadranska turistička cesta, Zračna luka „Zadar“, međunarodna željeznička pruga Zadar – Knin, putničko-pomorska Luka „Zadar“ i teretna Luka „Gaženica“, kao i velik broj luka, lučica, sidrišta, marina, trajektnih pristaništa u priobalju i na otocima. Zadarska županija danas može razvijati sve glavne oblike prometa ljudi i roba, s naglaskom na cestovnom i pomorskom prometu, uz potrebu većeg ulaganja u razvoj zračnoga te osobito željezničkoga prometa.

Navedeno bi dovelo do stvaranja integriranoga prometnog čvorišta koje bi potpuno odgovaralo potrebama gospodarskog razvoja, poglavito turizma. Da bi se Zadarska županija što učinkovitije uključila u europski prometni sustav, valja poticati izgradnju cjelovitoga Jadransko-jonskog prometnog koridora (autocestovne, cestovne, željezničke, brodske pruge), poticati uvođenje novih trajektnih, brodskih i brzobrodskih pruga među zadarskim otocima, imajući na umu i važnost povezivanja zadarskih otoka s ostalim jadranskim otocima, ali i ostalim dijelovima Jadrana, cjelovito ostvarenje i stavljanje u funkciju projekta nove putničko-trajektna Luke „Gaženica“ kao luke od državnoga značaja. Taj je projekt označen kao najvažniji u Zadarskoj županiji jer se njime stvara novo pomorsko središte za daljnji razvoj gospodarstva, prometa i turizma. Uz to, treba poboljšati i prometno-tehničke značajke postojeće željezničke pruge, planirati izgradnju brze jadranske željezničke pruge, proširiti kapacitete i stupanj usluga Zračne luke „Zadar“ kao i Luke „Zadar“, posebice njezina teretnoga segmenta. Zahvaljujući povoljnom geoprometnom položaju i izgradnji suvremene prometne infrastrukture, u zadnjih 15 godina stvoreni su temelji razvoja cjelovitoga gospodarskog sustava te na početku 21. stoljeća Zadarska županija postaje jedna od gospodarski najdinamičnijih županija Republike Hrvatske.

## LITERATURA

- Batović, Š. (1973.): Prapovijesni ostatci na zadarskom otočju, *Diadora*, 6, 5-165.
- Božičević, J. (1992.): *Prometna valorizacija Hrvatske*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti – znanstveni savjet za promet, Varaždin.
- Celmić, I. (2005.): Jadranska magistrala II, *Ceste i mostovi*, 51 (4-6), 66-76.
- Dellavia, A. (2010.): *Od prvog balona do Zračne luke Zadar – Povijest letenja u zadarskom kraju*, Zračna luka Zadar, Zadar.
- Desselbrunner, D. (2001./2002.): Pregled razvitka željeznica u Hrvatskoj, *Građevni godišnjak*, 51-59.
- Desselbrunner, D. (1986.): Željezničko povezivanje sjeverne Dalmacije s kontinentalnom Hrvatskom, u: *Prometno povezivanje Jadrana s posebnim osvrtom na Zadar i Sjevernu Dalmaciju*, ur. B. Vukas, JAZU, Zagreb, 273-278.
- Faričić, J. (2006.): Geografski aspekti razvitka zadarske luke, u: *Luke istočnog Jadrana*, ur. M. Kozličić, Zaklada Cvito Fisković i Pomorski muzej Orebić, Orebić, 67-96.
- Faričić, J. (2012.): *Geografija sjevernodalmatinskih otoka*, Školska knjiga i Sveučilište u Zadru, Zagreb i Zadar.
- Fijo, O. (1962.): *Parobrodarstvo Dalmacije 1878.-1918.*, Institut JAZU, Djela II, Zadar.
- Ivančić, A. (2003.): Jadransko-jonska autocesta, *Građevinar*, 55 (11), 659-661.
- Kečkemet, D. (1996.): Preteče jadranske ceste, *Ceste i mostovi*, 42 (5-6), 119-138.
- Kozličić, M. (1990.): *Historijska geografija istočnog Jadrana u starom vijeku*, Književni krug, Split
- Magaš, D. (1991.): Neke promjene u gradskim naseljima Zadarske regije u razdoblju 1857.-1971. godine, *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru*, 33, 239-258.
- Magaš, D. (1993.): Cestovne prometnice malih jadranskih otoka, *Geografski glasnik*, 55, 151-155.
- Magaš, D. (1995.): *Povijesno-zemljopisne osnove razvoja Nina i problemi njegove suvremene valorizacije*, Zavod za povijesne znanosti hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Zadru, djela, knjiga 8, Zadar.
- Magaš, D. (1999.): *Vinjerac*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zavod za povijesne znanosti u Zadru, knjiga 12, Zagreb i Zadar.
- Magaš, D. (2009.): Prostorni razvoj Zadra 1945.-1991., u: *Zadar i okolica od Drugoga svjetskog rata do Domovinskog rata*, ur. T. Oršolić, Zavod za povijesne znanosti HAZU u Zadru, Sveučilište u Zadru, Zadar, 274-348.
- Magaš, D., (1997.): Zadar: geografska obilježja, *Geografski horizont*, 43 (2): 47-61.
- Marković, M. (1993.): *Descriptio Croatiae – Hrvatske zemlje na geografskim kartama od najstarijih vremena do pojave prvih topografskih karata*, Naprijed, Zagreb.
- Nadilo, B. (2004.): Preoblikovanje obale na vrhu zadarskog poluotoka, Gradilište, *Građevinar*, 56 (2): 91-97.
- Nejašmić, I. (2005.): *Demogeografija: stanovništvo u prostornim odnosima i procesima*, udžbenici Sveučilišta u Zagrebu, Školska knjiga, Zagreb.
- Pavlin, S., Roguljić, S., Odić, D. (2003.): Dugoročni razvoj zračne luke Zadar, u: *Automatizacija u prometu*, ur. Ž. Šakić, Hrvatsko društvo za komunikacije, računarstvo, elektroniku, mjerenja i automatiku (KoREMA), Zagreb, 56-58.
- Pejdo, A. (2012.): *Razvoj prometnog sustava Zadarske županije u kontekstu litoralizacije Hrvatske*, Sveučilište u Zadru, Odjel za geografiju, doktorska disertacija, Zadar.
- Poletan Jugović, T. (2006.): The integration of the Republic of Croatia into the Paneuropean transport corridor network, *Pomorstvo*, 20 (1): 49-65.
- Rapan, M., Pavlin, S. (2009.): Razvoj manevarske površine zračne luke Zadar, *Ceste i mostovi*, 55 (1): 17-27.
- Raukar, T., Petricioli, I., Švelec, F., Peričić, Š. (1987.): *Prošlost Zadra III. Zadar pod mletačkom upravom*, Narodni list i Filozofski fakultet Zadar, Zadar.
- Rimanić, A., Lončarić, R. (2006.): Položaj zadarske urbane regije u suvremenom prometnom sustavu Republike Hrvatske, u: *Akademik Josip Roglić i njegovo djelo – Zbornik radova*, ur. M. Matas, Geografsko društvo Split, Hrvatsko geografsko društvo Zadar, Hrvatsko geografsko društvo Zagreb, Split, Zadar, Zagreb, 423-443.
- Rogić, V. (1989.): Zadar – luka, *Pomorska enciklopedija*, 8, Šo – Ž, Jugoslavenski leksikografski zavod Miroslav Krleža, Zagreb, 751.
- Slukan-Altić, M. (2003.): *Povijesna kartografija, Kartografski izvori u povijesnim znanostima*, Meridijani, Samobor.
- Stražičić, N. (1989.): *Pomorska geografija Jugoslavije*, Školska knjiga, Zagreb
- Zdunić, Z. (1986.): Željezničke pruge na pravcu Zagreb – Dalmacija, u: *Prometno povezivanje Jadrana s posebnim osvrtom na Zadar i Sjevernu Dalmaciju*, ur. B. Vukas, JAZU, Zagreb, 341-347.

## IZVORI

- Hrvatska gospodarska komora – Županijska komora Zadar, 2013.
- Prijevoz, skladištenje i veze u 1998., Statistička izvješća 1080, DZS, Zagreb, 1999.
- Prijevoz, skladištenje i veze u 1999., Statistička izvješća 1106, DZS, Zagreb, 2001.
- Prijevoz, skladištenje i veze u 2000., Statistička izvješća 1136, DZS, Zagreb, 2002.
- Prijevoz, skladištenje i veze u 2001., Statistička izvješća 1164, DZS, Zagreb, 2002.
- Prijevoz, skladištenje i veze u 2002., Statistička izvješća 1197, DZS, Zagreb, 2003.
- Prijevoz, skladištenje i veze u 2003., Statistička izvješća 1230, DZS, Zagreb, 2004.
- Promet i veze u 1997., Statistička izvješća 1057, DZS, Zagreb, 1999.
- Transport i komunikacije u 2004., Statistička izvješća 1266, DZS, Zagreb, 2005.
- Transport i komunikacije u 2005., Statistička izvješća 1298, DZS, Zagreb, 2006.
- Transport i komunikacije u 2006., Statistička izvješća 1327, DZS, Zagreb, 2007. Transport i komunikacije u 2007., Statistička izvješća 1355, DZS, Zagreb, 2008.
- Transport i komunikacije u 2008., Statistička izvješća 1382, DZS, Zagreb, 2009.
- Transport i komunikacije u 2009., 1410, Statistička izvješća, DZS, Zagreb, 2010.
- Transport i komunikacije u 2010., Statistička izvješća, DZS, Zagreb, 2011.
- Transport i komunikacije u 2011., Statistička izvješća, DZS, Zagreb, 2012.
- Transport i komunikacije u 2012., Statistička izvješća, DZS, Zagreb, 2013.
- URL 1 <http://www.o57info.hr/gospodarstvo/2011-08-11/u-stankovima-grade-aerodrom>, **10.01.2013.**