

UDK 338.47+656
Izvorni znanstveni članak
Primljeno: 13. 04. 1990.

Dr. ZELIMIR PAŠALIĆ,
Ekonomski fakultet Split

PROMETNO- -INFRASTRUKTURNI PROBLEMI OBALNIH NASELJA

Oko 70% ukupnih prometnih problema situirano je u naseljenim mjestima. Obalna naselja uz opće imaju i niz specifičnih prometnih problema. Oni se javljaju, kako na strani generatora prometne potražnje, tako i na strani nosioca prometne ponude. U radu je izvršena kritička analiza prometnih tokova, odnosa prometne potražnje i prometne ponude, kao i analiza posljedica nesklada i konflikata na tržištu prometnih usluga u obalnim naseljima. Sistematizirani su osnovni prometno-infrastrukturni problemi koji ozbiljno ugrožavaju kvalitetu života, a ukazuje se i na neke nove prometno-infrastrukturne probleme obalnih naselja u nastajanju. Generaliziraju se osnovne smjernice u traženju izlaza i rješenja za ove dominantne prometne probleme obalnih područja.

1. ZAŠTO O PROMETNO-INFRA STRUKTURNIM PROBLEMIMA OBALNIH NASELJA?

Ustaljeno vjerovanje, koje potvrđuju i životne činjenice, jest da usavršavanje prometnog puta, prometnih sredstava, organizacije i upravljanja prometom, a posebno kadrova i prometne kulture uopće povećavaju brzinu, udobnost, ekonomičnost, rentabilnost i druge interne i eksterne ekonomske i izvanekonomske efekte prometnog sistema. Povezujući naselja, regije, države i kontinente promet je omogućio neslućene razvojne procese i civilizacijske dostiže te doveo do globalne međuovisnosti čovječanstva. Svemirski je promet tu međuovisnost još više povećao. Zahvaljujući prometu, mobilnost je dominantna činjenica suvremenog doba, ali su njezine granice date sposobnostima funkcioniranja prometnog sistema. Ograničenja u funkcioniranju prometa posebno se teško prelamaju u naseljenim mjestima, na koja otpada daleko najveći dio od ukupnih prometnih problema. Smatra se da od ukupnih prometnih problema oko 70% otpada na naseljena mjesta,¹ od kojih su opet najsloženiji oni u velikim i većim gradovima.

Prostor i vrijeme su životna osnova, okvir i uvjet svih aktivnosti čovjeka. U suvremenom životnom dinamizmu svi se želimo kretati što brže i jednostavnije u prostoru, uz što manje utrošenog vremena i energije, uz što manje negativnih ekonomskih i izvanekonomskih ulaganja i gubitaka, a uz što veće ekonomske i izvanekonomske koristi. Nažalost, te naše potrebe i nastojanja, sva ulaganja i ostvarenja do danas nisu umanjila, a kamoli uklonila, prometno-infrastrukturne probleme naseljenih mjesta. Može se kazati čak da se prometna pokretljivost u naseljenim mjestima sve više prelama u prometnu tromost. Zahtjevi za sve bržim i racionalnijim (ekonomskim i izvanekonomskim) kretanjem u prostoru i vremenu u naseljenim mjestima sve više rastu, dok je prometni sistem, uz sav neosporni napredak, pun ograničenja da tome u potpunosti udovolji. Londonski vozači ljute se što se centrom grada kreću brzinom od 18 km/h,

¹ Podatak prema, Jelinović, prof. dr. Zvonimir: *Ekonomika prometa, Informator, Zagreb 1972, str. 461.*

što je jedva brže od njihovih predaka koji su se kretali u konjskim zapregama. U Los Anđelesu brzina kretanja automobila u špicama često iznosi svega 15 km/h. Atejnani im mogu zavidjeti, jer se u vršnim gužvama njihovi automobili kreću prosječnom brzinom od 8 km/h, a u Bombaju mogu zavidjeti i jednima i drugima, i trećima, jer je brzina kretanja njihovih automobila istovjetna brzini volovskih zaprega. Ekonomski i ekološki problemi u naseljenim mjestima u svijetu, posebno u velikim urbanim naseljima, koje generira promet u kretanju i promet u mirovanju sve su veći i sve više se ulaže napora i sredstava da se oni rješavaju.²

Slično kao i u svijetu, u našoj zemlji promet u urbanim centrima sve više ograničava slobodu i brzinu kretanja i sve više ugrožava ekološku i sigurnosnu komponentu življenja.³ To nije samo problem u velikim gradovima (Beograd, Zagreb, Sarajevo, Ljubljana i dr.) već su sve izražajnije u regionalnim i subregionalnim centrima, a posebno na obalnim naseljima. Jedan dio prometnih problema obalnih naselja izvire iz prometnih potreba njihovih stanovnika, dok drugi dio izvire iz tranzitnog prometa, što je zajedničko s izvorima potreba svih naselja (obalnih i neobalnih). Naravno, problemi se razlikuju zbog veličine grada, broja stanovnika, prostornog razmještaja stanovanja, privrednih i neprivrednih aktivnosti, prometno-infrastrukturnih rješenja, intenziteta (kvantitativnog i vremenskog) tranzita i brojnih drugih činilaca prometnog sistema. Međutim, poseban i složen izvor prometnih potreba i prometnih problema generira turizam, tako značajna i dominantna privredna i izvanprivredna aktivnost obalnih područja.

Navedeni su problemi kronična i akutna ograničenja kompleksnog razvitka obalnih područja. Postojeći traže da budu riješeni ili bar, koliko je god moguće, svedeni na podnošljivu mjeru. U budućem razvitku bi ih trebalo maksimalno izbjevati ne ponavljajući greške, zablude i neznanje dosadašnjih tokova urbanizacije obalnih područja. S tim ciljem izvršena su istraživanja čiji su rezultati prezentirani u ovom radu.

2) Vidjeti o tome detaljnije, npr. u: Grad i automobil, »Ekonomska politika«, br. 1956, od 25. 09. 1989, str. 48-50 (preneseno iz »The Economist«, London).

3) Vidjeti, npr., Simpozij »Sigurnosni i ekološki aspekti prometnog sistema Jugoslavije«, Zbornik radova, Znanstveni savjet za promet Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti, Zagreb 1988.

2. O ČEMU JE RIJEČ?

Prometni problemi naselja mnogo su širi od prometnih problema u gradovima, a posebno u velikim gradovima, premda se o potonjim zbog njihove težine i složenosti češće raspravlja, istražuje i piše.⁴ To je posebno izraženo na našim obalnim područjima, u kojima su ovi problemi nazočni i to ne samo u velikim, većim i srednjim gradovima, već i u svim turističkim naseljima. Oni često postaju konfliktni i paralizirajući u obalnim naseljima u vrijeme turističke sezone i prazničkih dana.

Rast prometnih potreba u obalnim naseljima generiraju brojni demografski, privredni, izvanprivredni i drugi društveni procesi i promjene. Ovi su procesi dinamizirani od šezdesetih godina, a posebno, nakon izgradnje tzv. Jadranske turističke ceste (Jadranske magistrale). Ona je ubrzala naše litoralizacijske procese, posebno deagrarizaciju i urbanizaciju, utjecala na razvoj postojećih, gašenje nekih ruralnih i pojavu sasvim novih naselja na našoj obali. Nažalost, ti su procesi bili više spontani (stihijski), nego planski (znanstveni usmjeravani), stvarajući uz brojne druge i ozbiljne prometno-infrastrukturne probleme obalnih naselja. Zavidljeni i zasljepljeni dinamikom litoralizacijskih procesa, nošeni njihovim prekretničkim tokovima globalizacije našeg života, nismo tako brzo izrastali niti dorasli u traženju i nalaženju odgovora na izazove životne zbilje u kojoj smo sudjelovali i sudjelujemo. Nosioci razvoja naših obalnih prostora i njihovih naselja u mnogo čemu ne mogu se pohvaliti, naprotiv moraju se posramiti nad posljedicama stihijskog razvitka obalnih naselja u demografskom, funkcionalnom i prostorno-fizičkom pogledu, tj. u pogledu razvoja privrednih i neprivrednih djelatnosti, izgradnje odgovarajućih objekata i prostornom uređenju naselja, a posebno obalnih gradova.

4) Vidjeti o tome, npr.:

- Jelinović, prof. dr. Zvonimir: Some Different Attempts to Solve the City Traffic Problems, Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft, Hamburg 1969, p. 81-92.
- Kraft G., Meyer J. R., Valette J.-P.: The Role of Transportation in Regional Economic Development, Lexington Books, Toronto-London 1971;
- The Urban Transportation planning proces, OECD, Paris, 1971;
- Pushkarev B., Zupan J. M.: Urban Space for Pedestrians, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts and London, England 1975;
- Knigge, Rainer: Infrastrukturinvestitionen in Großstädten Stuttgart-Berlin-Köln- Mainz, Verlag W. Köhlhammer, 1975;
- Saobraćaj u gradovima, »Građevinska knjiga«, Beograd, 1975;
- Bauer, dr. Zvonimir: Razvoj i planiranje prometa u gradovima, Informator, Zagreb 1989.

Prometni problemi obalnih naselja posljedica su relativno brzih i stihijskih kompleksnih razvojnih procesa u širem okruženju zemlje, loših konceptijskih rješenja prometno-infrastrukturnog opremanja i razvojnog razmještaja privrednih kapaciteta na litoralnim prostorima, a posebno zbog stihijskog razvoja samih obalnih naselja. Ti se problemi očituju u nesposobnosti prometne ponude da zadovolji zahtjeve prometne potražnje u naseljima. No, prije nego se iznesu neki važniji prometno-infrastrukturni problemi obalnih naselja, bitno je ukazati na osnovne generatore njihove prometne potražnje i nosioce prometne ponude.

3. GENERATORI PROMETNE POTRAŽNJE I NOSIOCI PROMETNE PONUDE

Čovjek, odnosno stanovništvo, osnovni je izvor svih prometnih potreba u naseljenim mjestima. Sve prometne potrebe su njegove izvorne ili izvedene, vezane za njegove najrazličitije aktivnosti: stanovanje, rad, obrazovanje, opskrbu (za proizvodnu ili pravu-osobnu potrošnju), zadovoljavanje kulturnih potreba, međusobne posjete, odmor, sport, rekreaciju i druge ljudske aktivnosti. Poseban izvor prometne potražnje jesu domaći i strani posjetioци (turisti), koji u vrijeme turističke sezone višestruko premašuju broj domicilnog stanovništva brojnih obalnih naselja. Razvojni procesi očitovani u navedenim aktivnostima silno izazivaju promjene u prometnoj potražnji, po opsegu, strukturi i kvalitativnim zahtjevima zadovoljavanja. O tome nam rječitо govore neki karakteristični pokazatelji za obalne općine SR Hrvatske:⁵

— Prema popisu 1961. godine u 1460 naselja obalnih općina živjelo je 887,5 tisuća stanovnika ili 21,3% stanovništva SR Hrvatske, dok je prema popisu 1981. godine u 1429 naselja živjelo 1.118,5 tisuća stanovnika ili 24,3% stanovništva SR Hrvatske;

5) Istraživanje je izvršeno na osnovi podataka za slijedeće obalne općine u SR Hrvatskoj: Buje, Cres-Lošinj, Crikvenica, Krk, Labin, Opatija, Pag, Poreč, Pula, Rab, Rijeka, Rovinj, Senj, Biograd, Brač, Dubrovnik, Hvar, Kardeljevo, Kaštela, Korčula, Lastovo, Makarska, Metković, Obrovac, Omiš, Solin, Split, Šibenik, Trogir, Vis, i Zadar.

Izvori podataka:
— SGJ—1967, str.: 322, 338, 358, 365, 423, 424, 448, 513, 514, 526, 527, 528, 529, 547 i 549;
— SGJ—1975, str.: 400;
— SGJ—1976, str. 398 i 400;
— SGJ—1989, str.: 99, 424, 425, 449, 464, 479, 566, 568, 591, 639, 640, 649, 650, 659, 660, 683 i 685;
— SGH—1988, str.: 373;
— SGH—1989, str.: 140.

— Godine 1966. u društvenom sektoru bilo je zaposleno 241,3 tisuće lica, što je iznosilo oko 25,7% zaposlenih u društvenom sektoru SRH, dok je 1988. godine bilo zaposleno 467,8 tisuća lica ili 28,8% zaposlenih u SRH;

— Vrijednost aktivnih osnovnih sredstava (u cijenama 1972. godine) porasla je u tzv. konvertibilnim dinarima s 3,0 milijuna 1965. godine na 10,8 milijuna 1987. godine, što je u obje promatrane godine iznosilo oko 40% aktivnih osnovnih sredstava društvenog sektora SR Hrvatske;

— Narodni dohodak je 1965. godine iznosio (u cijenama 1972. godine) oko 1,0 milijuna tzv. konvertibilnih dinara, što je iznosilo oko 25,4% narodnog dohotka SR Hrvatske, dok je 1987. godine (također cijene 1972) iznosio oko 2,8 milijuna tzv. konvertibilnih dinara ili oko 30,8% narodnog dohotka SR Hrvatske;

— Broj posjetilaca (turista) povećan je sa 2,6 milijuna (77,6% turista u SRH) 1966. godine na 8,0 milijuna (82,5% turista u SRH) 1988. godine, pri čemu je broj stranih turista povećan sa 1,6 milijuna (82,5% stranih turista u SRH) na 5,0 milijuna (84,3% stranih turista u SRH). Navedeni su turisti u istom razdoblju ostvarili povećanje broja noćenja sa 18,5 milijuna (91,6% noćenja u SRH) na 62,7 milijuna (93,1% noćenja u SRH), pri čemu je broj noćenja stranaca povećan s 10,2 milijuna (95,0% noćenja stranaca u SRH) na 40,8 milijuna (96,7% noćenja stranaca u SRH);

— Motorna su vozila kao prometna sredstva, nosioci prometne ponude, ali su oni u odnosu na javnoprometne površine (ulice i parkirališta) i nosioci potražnje za prometom u kretanju i prometom u mirovanju. Kako je u nas dosada broj motornih vozila vrlo brzo rastao vrlo je teško, a ponekad i nemoguće, zadovoljiti svu prometnu potražnju (vozila u kretanju i vozila u mirovanju) pogotovo u vrijeme vršnih opterećenja (prometnih špica). Tako je npr., broj osobnih automobila na našim obalnim općinama u razdoblju od 1966. do 1988. godine porastao za 13,2 puta — sa 18.052 (29,6% automobila u SRH) na 238.451 (31,5% automobila u SRH). U istom razdoblju broj teretnih vozila povećan za 3,4 puta — sa 4.948 (25,8% teretnih vozila u SRH) na 16.638 (37,1% teretnih vozila registriranih u SRH). Ako se motornim vozilima registriranim u obalnim općinama pridodaju i ona koja iz poslovnih ili turističkih razloga dolaze u naša obalna naselja očito je da su prometni problemi golemi. Tako je npr., u našu zemlju 1987. godine ušlo ukupno oko 10.751,9 tisuća motornih vozila (osobnih vozila, teretnih vozila, autobusa i motor-

kotača),⁶ dok je 1988. godine ušlo oko 11.854,4 tisuće osobnih vozila 110,9 tisuća autobusa i 95,5 tisuća motorkotača.⁷ Smatra se da se oko 70% od ukupnog broja stranih motornih vozila⁸ koristi Jadranskom turističkom cestom, od kojih jedan dio u tranzitu, ali zasigurno najveći dio s određeništem u jednom od naših obalnih naselja. To očito ukazuje na ne male prometne probleme koje ova vozila izazivaju u obalnim naseljima. Vrlo velike prometne potrebe i prometne probleme u obalnim naseljima generiraju luke, trajektna pristaništa, marine, željezničke stanice i zrakoplovna pristaništa (aerodromi):⁹

— U morskim je lukama SR Hrvatske u razdoblju od 1966. do 1987. godine promet putnika porastao sa 7,2 milijuna na 15,9 milijuna ili za 2,2 puta, dok je promet robe porastao sa 15,1 milijun tona na 29,0 milijuna tona ili za preko 1,8 puta. Promet trajektima u razdoblju od 1974. do 1987. porastao je s 1,7 milijuna vozila (osobnih automobila, autobusa, teretnih i ostalih vozila) na oko 2,5 milijuna ili za oko 1,5 puta, promet robe sa 513.007 tona na 650.104 tone, te promet putnika sa oko 6,5 milijuna na oko 12,5 milijuna ili za preko 1,9 puta.¹⁰ Ako se ovom prometu još pridoda i promet u marinama kojih je u SR Hrvatskoj početkom 1990. godine bilo 37, očito je da pomorski promet generira znatne potrebe i probleme u našim obalnim naseljima:¹¹

— Sa 60 željezničkih stanica obalnih općina otputovalo je 1966. godine oko 5,9 milijuna putnika (oko 9,0% otputovalih putnika sa željezničkih stanica u SR Hr-

vatskoj), dok je 1988. godine sa 51 željezničke stanice otputovalo nešto preko 2,2 milijuna putnika (što je oko 5,7% navedenog prometa u SR Hrvatskoj). U istom je razdoblju ukupan promet robe na željezničkim stanicama povećan sa oko 8,6 milijuna tona (27,5% istovrsnog prometa u SR Hrvatskoj) na oko 14,1 milijun tona (40,7% istovrsnog prometa u SR Hrvatskoj);

— Konačno, s aerodroma obalnih općina otpremljeno je 1966. godine 3.579 aviona (47,8% otpremljenih aviona sa aerodroma SR Hrvatske), dok je 1988. godine otpremljeno 23.440 aviona (56,1% otpremljenih aviona sa aerodroma u SR Hrvatskoj). U istom je razdoblju broj otputovalih i prispjelih putnika porastao sa oko 267,6 tisuća (61,6% istovrsnog prometa u Hrvatskoj) na 3 milijuna i 204 tisuće (oko 70,3% istovrsnog prometa u SR Hrvatskoj), te otpremljene i prispjele robe i pošte sa 610,4 tone (33,5% ovog prometa u SR Hrvatskoj) na 6.811 tona (38,2% prometa robe i pošte na aerodromima u SR Hrvatskoj).

Navedeni nam pokazatelji u cjelini uzevši, očito ukazuju na trend porasta prometne potražnje u obalnim naseljima. Ona se zadovoljava uglavnom pješaćenjem i sredstvima motornog prijevoza. Prijevoz putnika obavlja se putničkim automobilima u individualnom vlasništvu i za vlastite potrebe (u vlasništvu poduzeća i drugih institucija i ustanova), autobusa (javni gradski prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe poduzeća i ustanova) i paratranzit (najčešće taksi, iznajmljena vozila (rent-a-car), jitneys — najčešće minibusi i kombiji kojima upravljaju vlasnici ovih vozila po dogovorenoj ruti). Prijevoz robe u naseljenim mjestima obavlja se teretnim vozilima za javni prijevoz, za vlastite potrebe (najčešće privrednih poduzeća) i u individualnom vlasništvu.

Prijevoz putnika, osobito u većim gradskim naseljima, najviše se obavlja osobnim automobilima i javnim gradskim prijevozom. Na osnovne trendove u kretanju osobnih i drugih vozila kao nosilaca prometne ponude već je ukazano pa je nužno ukazati i na osnovna kretanja u javnom gradskom prijevozu putnika za obalne gradove u kojima je on organiziran.

Broj gradova u kojima se organizira javni prijevoz mijenja se iz godine u godinu. Tako je npr., u Jugoslaviji 1952. godine bilo takvih 12 gradova, 1962. godine 32, godine 1972. takvih je 30 gradova, 1982. godine 83, a 1987. godine 101 grad.¹² U SR

6) Statistički bilten »Saobraćaj i veze 1987«, broj 1756, Savezni zavod za statistiku, Beograd 1989, str. 171.

7) SGJ — 1989, str. 322.

8) Podatak prema, prof. dr. Zvonimir Jelinović: Prometna politika i njen utjecaj na dugoročni razvoj cesta u Hrvatskoj, u: Dugoročni aspekti razvoja cesta u Hrvatskoj, Samoupravna interesna zajednica za ceste Hrvatske, Savez društva za ceste Hrvatske, Savez ekonomista Hrvatske — Sekcija za znanstveni rad, Zagreb 1978, str. 80.

9) Statistički bilten »Saobraćaj i veze 1966«, broj 495, Savezni zavod za statistiku, Beograd 1967, str.: 34. i 58.;

— Statistički bilten »Saobraćaj i veze 1974«, broj 930, Savezni zavod za statistiku, Beograd 1975, str. 90.;

— Statistički bilten »Saobraćaj i veze 1987«, broj 1756, Savezni zavod za statistiku, Beograd, 1989, str.: 99 i 103.;

— SGJ — 1967, str. 547, 549 i 585.;

10) Iskazan je trajektni promet u lukama SR Crne Gore i SR Hrvatske budući da se u lukama SR Slovenije ne obavlja trajektni promet. Međutim, oko 99,8% od navedenog prometa odnosi se na luke u SR Hrvatskoj.

11) Podatke o marinama u obalnim naseljima SR Hrvatske ljubavno su mi stavili na uvid u »Plovput-u«, Ustanovi za održavanje pomorskih plovni putova Split.

12) Statistički bilten »Saobraćaj i veze 1987«, broj 1756, Savezni zavod za statistiku, Beograd 1989, str. 179.

Hrvatskoj javni prijevoz organiziran je u tri kontinentalna grada (Zagreb, Karlovac i Osijek) i pet obalnih gradova (Dubrovnik, Pula, Rijeka, Split i Zadar).

S razvitkom navedenih obalnih gradova, koji su makroregionalni i regionalni centri na našoj obali, uz rast broja stanovnika rasli su, u pravilu, i kapaciteti javno-prometnih površina (tab. 1). Tako izazvane prometne potrebe rezultirale su u višestrukom povećanju prevezenog broja putnika javnim gradskim (autobusnim) prijevozom, za čije su ostvarenje višestruko povećani kapaciteti javnog gradskog prijevoza (tab. 2). Pa i pored toga povećanja jav-

ni gradski promet s pravom trpi ozbiljne kritike. Problemi su brojni, a posebno se ističu slijedeći:

— neredovitost prijevoza (posebno na pojedinim linijama),

— nepovezanost ili slaba povezanost pojedinih naselja autobusnim linijama,

— često samovoljno prorijeđivanje broja linija od strane pojedinaca u gradskom prijevoznom poduzeću, iako je službeno obznanjeno njihovo prometanje a ne uklanjanje,

— kvantitativna i kvalitativna nezadovoljenost prijevoznih potreba u dnevnim špicama (odlazak i dolazak s posla, škole,

Tabela 1.

KRETANJE BROJA STANOVNIKA, ZAPOSLENIH I JAVNOPROMETNIH POVRŠINA U OBALNIM GRADOVIMA SR HRVATSKE U KOJIMA JE ORGANIZIRAN JAVNI GRADSKI (AUTOBUSNI) PRIJEVOZ¹³

Gradovi	Broj stanovnika u 000 prema popisu				Ulice				Površina kolovoza ¹⁵ u 000 m ²	Površina trotoara ¹⁵ u 000 m ²	Površina trotoara ¹⁵ u 1975 ¹⁶	1987
	1981		1987		Dužina u km		Površina u 000 m ²					
	1971	1981	1972	1987	1972	1987	1972	1987				
Dubrovnik	31	44	15.417	23.185	66	175	459	944	404	633	140	179
Pula	47	56	21.603	34.495	154	161	1.230	1.450	963	1.202	249	248
Rijeka	129	159	69.345	96.527	132	600	1.580	3.600	785	600	500	1.200
Split	151	169	57.382	85.072	60	200	450	1.200	300	800	150	200
Zadar ¹⁴	44	60	21.514	35.242	128	140	486	560	486	478	108	47

- 13) Izvori: — SGJ — 1973, str. 619
— SGJ — 1978, str. 692 i 703;
— SGJ — 1988, str. 710.
— SGJ — 1989, str. 731.

14) Podaci za ulice i kolovoze u Zadru odnose se na 1975. i 1987. godinu.

15) Uočljivo drastično smanjenje površine trotoara u Dubrovniku 1987. u odnosu na 1975. najvjerojatnije jest rezultat statističke greške, a ne stvarnog stanja. Slično je za smanjenje površina kolovoza u Dubrovniku i Splitu.

16) Službena statistika nije iskazala površinu trotoara po gradovima u 1972.

Tabela 2.

ODABRANI POKAZATELJI GRADSKOG PROMETA OBALNIH GRADOVA U SR HRVATSKOJ 1971—1987 STANJE KRAJEM GODINE)¹⁷

Gradovi	LINIJE				Prijevozna sredstva				Prevezeni putnici u 000	
	Broj		Dužina u km		Broj		Broj mjesta sjed. i staj.		1971	1987
	1971	1987	1971	1987	1971	1987	1971	1971		
Dubrovnik	6	51	49	2.788	29	92	2.604	7.118	8.720	21.742
Pula	3	33	11	645	4	46	396	4.338	2.777	8.230
Rijeka	6	43	43	663	46	289	4.982	33.129	30.146	92.281
Split	16	76	90	2.894	45	206	3.780	21.766	21.278	59.702
Zadar	4	64	18	1.566	4	75	400	5.695	3.084	8.424

- 17) Izvori: — Statistički bilten, »Saobraćaj i veze 1971«, broj 754, Savezni zavod za statistiku, Beograd 1972, str. 146. i 147.
— Statistički bilten »Saobraćaj i veze 1987«, broj 1756, Savezni zavod za statistiku, Beograd 1979, str. 183. i 186.

glavne tržnice) ili pak u turističkoj sezoni, u vrijeme blagdana odnosno u pretprazničkim i postprazničkim danima, u vrijeme sportskih, kulturnih i drugih javnih masovnih izlazaka u grad,

— neprimjereno a često i drsko ponašanje dijela prijevoznog osoblja prema putnicima,

— niska razina prometne kulture kod znatnog dijela putnika,

— prerijetka mreža blagajna u kojima putnici mogu kupiti karte za vožnju izvan autobusa umjesto što usporavaju prometni tok i stvaraju dodatne gužve prilikom ulaska u autobus,

— veliki broj trošnih autobusa, koji se vrlo loše održavaju,

— neprilagođena vožnja konfiguraciji gradskih ulica koja stvara nelagodu prilikom vožnje, izaziva ugruvavanje putnika i velika je opasnost za prometne nesreće,

— brojna neprikladna autobusna stajališta, koja ugrožavaju prometni tok i sigurnost u prometu,

— znatna udaljenost autobusnih stajališta od pojedinih naselja ili blokova zgrada.

Sve to utječe da se putnici zbog loših prijevoznih usluga u javnom gradskom prijevozu masovno opredjeljuju za osobni automobil i onda kada bi uz kvalitetniji javni prijevoz rado koristili njegove usluge. To stvara dodatne prometne probleme u ovim gradovima.

Brojni su uzroci ovakvom stanju javnog prijevoza u našim gradovima. Oni su posebno situirani:

— u javnim poduzećima gradskog prometa na čije rješenje nitko osim zaposlenih u tim poduzećima ne može utjecati,

— u vrlo lošem ekonomskom položaju javnih gradskih poduzeća zbog neprimjerene politike grada prema tim poduzećima,

— u javnoj gradskoj upravi koja ne sagledava u potpunosti probleme gradskog prijevoza, koja je neodlučna da ih temeljito i trajno rješava, koja donosi palijativna, anemična i nestručna rješenja gradskog prometa u njegovoj cjelovitosti, a sve na štetu građana — putnika i javnog gradskog poduzeća,

— u organizaciji gradskog života, posebno vezanog za stupnjevanje radnog vremena u privredi i neprilagođenosti rada javnih službi i ustanova potrebama radnog vremena i slobodnog vremena za obavljanje potrebnih aktivnosti izvan radnog vremena,

— u naslijeđenim i novoizgrađenim gradskim stambenim, privrednim i drugim objektima i prostorima grada, odnosno njegovoj prostorno-funkcionalnoj struk-

turi i kompleksnom gradskom ritmu života koji proizlazi iz navedenih datih uvjeta.

Nažalost navedeni problemi javnog prijevoza obalnih gradova u kojima je on organiziran nisu u njima jedini, a prometno-infrastrukturni problemi obalnih naselja mnogo su širi nego što su inače vrlo složeni i teški prometni problemi gradskih naselja. Koji se od njih posebno ističu?

4. PROMETNO-INFRASTRUKTURNI PROBLEMI OBALNIH NASELJA

1. Čovjek je primarni generator prometnih potreba i odvijanja prometa, ali isto tako on je i žrtva njegova odvijanja. Zbog toga su konflikti između pješaka i vozila najteži prometni problemi u obalnim naseljima. Silovitost brojnih vozača, koji »ojačani konjskim snagama svojih automobila« konstantno ugrožavaju, ozljeđuju i usmrćuju pješake postala je značajni problem ne samo u gradovima, već u svim obalnim, posebno turističkim naseljima. U tim je naseljima uslijed masovnog turizma ovaj problem narastao do mjere da ozbiljno ugrožava razinu turističke ponude. Nosioći turističke i uopće razvojne politike premalo su učinili i premalo čine na rješavanju ovih problema. Oni su opsjednuti povećanjem kapaciteta smještaja turista u hotelima, kampovima i privatnim sobama i povećanjem broja turista i noćenja, a da zapanjujuće malo ulažu u rješavanje potreba pješaka. U brizi za čovjeka, koju mi tako često ističemo u svim gradovima i naseljima sigurnost pješaka mora postati i ostati dio prvorazrednih prioriteta u rješavanju.

Ugroženost čovjeka sve je veća uslijed zagađenosti zraka i buke motornih vozila. Nedostaci naseljske prometne infrastrukture, neodgovarajuća regulacija prometnih tokova, nepoštivanje prometnih standarda u naseljima, konstrukcijske karakteristike automobila (posebno njihovih motora) i ponašanje vozača u vožnji i njihov odnos prema održavanju svojih vozila uzrok su zagađivanja zraka i stvaranja vrlo velike buke motornog prometa. Vrlo visoke razine zagađenosti zraka od motornog prometa (posebno u većim gradskim naseljima) ozbiljno ugrožavaju zdravlje ljudi, dok buka motornih vozila ometa normalan boravak, odmor i mentalni rad u stanovima i uredskim prostorijama, a turistima ugrožava boravak, odmor zabavu i rekreaciju u turističkim naseljima zbog čega su i došli na našu obalu. Zato su uz nemirivanje automobilskom bukom turista i stanovnika u turističkim mjestima i

kupališnim zonama te za vrijeme dnevnog i noćnog odmora, aerozagađenje i narušavanje prirodnog okoliša uslijed loše provedenih i neispravno izvedenih cesta i ulica postali veliki problemi obalnih naselja, koja traže urgentna i definitivna rješenja.

2. Neosporno je da je Jadranska turistička cesta (Jadranska magistrala) valorizirala prirodne i privredne potencijale jadranskog područja Jugoslavije, posebno njegovog obalnog dijela. Međutim, nedostaci te prometnice veliko su ograničenje u zadovoljavanju prometnih potreba uopće, a posebno u obalnim naseljima, koji izazivaju velike ekološke i sigurnosne probleme u njima. Magistrala je izgrađena preblizu obali. »Presjekla« je postojeća i utjecala na formiranje novih naselja s obje strane trase, što je dovelo do sukobljavanja prometnih tokova — kretanja vozila magistralom i pješaka i vozila u pravcu odnosno iz pravca obale (naselja, turističkih i drugih privrednih i neprivrednih kapaciteta i plaža smještenih ispod JTC). To je trajni problem, a posebno u vrijeme turističke sezone. Ona je ugrozila i turističke plaže, budući da buka motornih vozila i zagađivanje zraka narušavaju pitomost prirode i mir turista na plažama. Valorizirajući samo uski obalni pojas pridonijela je razvoju samo najužeg primorskog dijela jadranskog područja i utjecala na teritorijalizaciju aktivnosti na veoma usku zonu uz more, stvarajući složene prostorne i prometne probleme u naseljima, čemu je pridonijelo nepostojanje i/ili nepoštivanje društveno-ekonomskih, prostornih i urbanističkih planova razvoja priobalnih općina. U ove probleme spadaju: loši tehničko-eksploatacijski elementi JTC (oštre i nepregledne krivine, uska trasa za promet koji se njome odvija), neizgrađena ili nepropisno izgrađena autobusna stajališta, nedovoljno rješana odvodnja, neispravno izvedeni usjeci, zasjeci i nasipi, nestabilizirana klizišta, nerješeni a naknadno nepropisno i loše izvedeni pristupni putovi do naselja i priključci na magistralu, križanja u istoj razini i bez trake za razvrstavanje vozila, što je sve uzrokom brojnim prometnim nesrećama i drugim prometnim problemima u obalnim naseljima. Spomenimo konačno brojne objekte izgrađene u tzv. zaštitnoj zoni ceste, kao što su: stambene zgrade, mehaničarske radionice, gostionice i druge objekte s priključcima na JTC, što također spada u vrlo velike i opasne prometno-infrastrukturne probleme naših obalnih naselja.

3. Nedovoljno parkirališnog prostora za automobile i parkiranje na neparkirališnim površinama, oduzimanje mjesta pješacima parkiranim vozilima na pješačkim

stazama te već spomenuti konflikt između pješaka i vozila trajni su i rastući problemi u svim većim i velikim gradovima, turističkim naseljima i na otocima, posebno u toku turističke sezone. U svim većim i velikim gradskim centrima ti su problemi prisutni u toku cijele godine. U Splitu je npr. sve nesnosnija prometna gužva u dnevnim »špicama«, dok su problemi parkiranja vrlo teški ne samo okolo i u središnjem poslovnom prostoru (centru), već sve više i u svakoj stambenoj četvrti grada. Sve je manje prostora za vozila i što je najgore za čovjeka. Oskudni parkirališni prostor najčešće nije zaštićen od negativnih atmosferskih utjecaja, krađe predmeta iz vozila, dijelova vozila ili njihova oštećenja (premalu javnih garaža, organiziranih i čuvanih parkirališta) u svim većim i velikim centrima i turističkim naseljima. Zato je strah od krađe u novim splitskim naseljima uzrok da se u natkrivenim parkiralištima vozila parkiraju samo u toku dana, dok se čim padne mrak »izbavljaju iz okrilja noći« i parkiraju na otvorenom prostoru, što bliže javnoj rasvjeti i to ako se ima sreće da se nađe iole sigurnije mjesto. Pretijesne, i neplanski izvedene ulice, zbijene zgrade i malo slobodnog prostora u starim gradskim jezgrama te nedostatak parkirališnog prostora sve više ugrožavaju život stanovništva i turista u svim našim obalnim gradovima i turističkim naseljima.

4. U naseljima i na lokalnim cestama koje povezuju naselja prometno-infrastrukturni problemi situirani su i u slijedećim ograničenjima:

— sve ceste i ulice nisu građene za dvosmjerni promet koji se po njima odvija, niti su u stanju podnijeti današnji promet, jer su mnoge građene bez propisanih karakteristika i standarda,

— nedovoljna je debljina kolničke konstrukcije, zbog čega mnoge ceste i ulice ne mogu bez oštećenja podnijeti promet koji se po njima odvija, posebno ne teretni,

— neizgrađena ili nepropisno izgrađena autobusna stajališta (ugibališta) ili pak prostor za zaustavljanje teretnih vozila,

— brojni nezaštićeni i nedovoljno osigurani prijelazi preko željezničkih pruga,

— neizgrađene pješačke staze, pločnici, pothodnici, nathodnici (mostovi), odnosno nesanirana brojna opasna mjesta na mnogim cestama i ulicama,

— oskudna sredstva za održavanje ulica, cesta i ostalih javno-prometnih površina, bilo zato što je loše organizirano ubiranje ili se uopće ne ubiru naknade za korištenje prometne infrastrukture, bilo zato što se prometni dinar troši u neprometne svrhe,

— trase cesta i ulica prilikom gradnje većinom su prilagođavane terenu, a ne prometnim zahtjevima i standardima (oštre krivine, veliki usponi i različita širina kolnika jedne te iste prometnice ili prometnica s istim intenzitetom prometa),

— nesolidna izvedba prometne infrastrukture čije su posljedice brojne prometne nesreće i što je najteže gubici ljudskih života (npr., po zlu poznato rušenje potpornog zida u Končarevoj ulici u Splitu 1987. godine),

— nepovoljni i nepropisni priključci na ceste i ulice višeg reda, što ugrožava prometne tokove po ulicama i cestama,

— još uvijek postojanje zemljanih cesta čiji priključci na suvremene ceste uzrokuju nanose zemlje na asfaltno ceste i ulice, što znatno ugrožava sigurnost prometa,

— neriješena ili slabo riješena odvodnja oborinskih voda uzrokuje propadanja mnogih cesta i ulica.

5. Visoka temperatura i sunce u ljetnim mjesecima negativno utječu na nezaštićena vozila i smanjuju njihov vijek trajanja.

Posebno visoka temperatura negativno utječe na vozače i putnike (umor, pospanost, agresivnost). Klimatski uvjeti omogućuju promet u toku cijele godine, ali ga jaki vjetrovi (jugo i bura) ponekad ugrožavaju. Korozija vozila uz more, posebno pri njihovom prijevozu trajektima po lošem vremenu (zbog morske posolice) negativni su klimatski utjecaji. Trajektini prijevoz nije u stanju dovoljno brzo, kvalitetno i potpuno zadovoljiti prometne potrebe (obala-otoci-obala), što uzrokuje predugo čekanje na trajektini prijevoz u često nepovoljnim vremenskim prilikama za ljude i vozila (ljetne žege, vjetrovi, kiša i hladnoća zimi).

Krivi izbor lokacije i loša prometno-tehnička rješenja trajektnih pristaništa stvaraju prometne gužve i konflikte u prometnim špicama. Vrijeme je da se društveno-ekonomskom i prometnom politikom cestovni promet na otocima svede na nužno potrebnu mjeru. U tom je smislu nužno poduzimati akcije radi osiguranja parkirališta, garaža i servisa za automobile na obali. Brojni automobili turista mogli bi se ostaviti na čuvanje i servisiranje na obali umjesto što se prevoze na otoke. Tako bi se smanjio pritisak motornog prometa na nedovoljne javno-prometne površine na otocima. Otoci bi se tako zaštitili od negativnih utjecaja motornog prometa, turisti (vlasnici vozila i putnici) od patnjeg predugog čekanja na prijevoz trajektima i glavobolje, gdje će parkirati automobile

zbog nedostatka parkirališnog prostora i negativnih atmosferskih utjecaja koji ih uništavaju.

U zamjenu za automobilski, na otocima se može organizirati zadovoljavajući javni prijevoz (autobusima ili elektrobusima), zatim atraktivan, efikasan i bez ozbiljnih negativnih ekoloških i sigurnosnih posljedica, odgovarajući lokalni pomorski promet za priobalna otočna naselja.

6. Luke su uz prometnu funkciju koju vrše generatori putničkog i teretnog prometa u naseljima gdje su one smještene. To vrijedi ne samo za velike, veće i srednje, već i za male luke i lučice.

S izgrađenim operativnim obalama, lukobranima i drugim objektima one su u funkciji zaštite od destruktivnog djelovanja mora u obalnim naseljima, ali su uz prometne probleme u njihovoj zoni stalni izvor zagađivanja ili opasnosti od zagađivanja (izljev otrovnih tereta s brodova ili prilikom iskrcaja, ukrcaja ili prijevoza tereta po naselju sa ili do brodova smještenih u lukama). Luke su u pravilu mjesto izljeva gradskih pa i industrijskih otpadnih voda, zbog čega je lučki akvatorij obično i najzagađeniji. Napori koji su dosada učinjeni ili se sada čine na otklanjanju zagađenosti lučkih i drugih naseljenih akvatorija dio su rješavanja širih ekoloških problema obalnih područja i Jadrana.

Razvitak turizma, posebno nautičkog sve više nameće probleme korištenja malih luka, marina i turističkih plovniha objekata.

Osim sve izraženijih problema čuvanja i servisiranja sve je očitiije ugrožavanje prometnih tokova u blizini luka i marina u naseljima, a posebno kupaca te zagađivanje mora, zraka i plaža zbog vožnje motornih plovila u zonama kupališta i preblizu obali. Dosadašnji i sadašnji problemi traže smjelije i odlučnije akcije u naseljima s lukama i marinama i upozoravaju da će oni sve više rasti u budućnosti ako ih se bude anemično ili nikako rješavalo kao dosada.

7. Željeznički promet u naseljima koja su povezana željezničkim prugama također izaziva prometne, ekološke i sigurnosne probleme u njima. S jedne strane ti su problemi izazvani dolaskom i odlaskom putnika te dovozom i odvozom tereta radi prijevoza željeznicom, što znatno povećava promet motornih vozila, tereta i putnika u naseljima sa željezničkim stanicama, a time i prometnu gužvu i druge ekološke i sigurnosne probleme u blizini željezničkih stanica. Problemi su posloženi činjenicama da su u pravilu luke, trajektna pristaništa, željeznički kolodvori i stanice, autobusni kolodvori i stanice, autobusni terminali za zračni promet i autobusni terminali turis-

tičkih agencija smješteni u istoj zoni, odnosno jedni u blizini drugih. S druge strane prometni, sigurnosni i ekološki problemi proizlaze iz brojnih slabosti željezničkog prometa u naseljima koja ga imaju.¹⁸ Dio tih problema očituje se npr. u: pogrešnoj lokalizaciji željezničkih kolodvora i stanica, lošim građevinskim i tehničko-eksploatacijskim karakteristikama stanica, kolosjeka i ostale infrastrukture, dugom bavljenju vlakova u stanicama ograničenim kapacitetima staničnih kolosjeka, neriješenoj ili loše riješenoj odvodnji oborinskih voda, različitim tipovima, nepravilnom položaju, visokoj starosti i nedovoljno kvalitetnom održavanju tračnica te signalnih i ostalih staničnih uređaja i opreme, visokom stupnju oštećenja na sastavcima, pucanja tračnica i spojnica, relativno brzom propadanju pragova te širenju kolosjeka iznad dopuštenih dimenzija, premalim polumjerima krivina, nedovoljno suvremenom osiguranju pruga i stanica, ukrštanjima pruga i cesta odnosno ulica u naseljima ili u blizini naselja s nesigurnom zaštitom.

8. Zračni promet ne stvara prometne probleme u naseljenim mjestima samo zbog transfera putnika ili prijevoza tereta s i do zrakoplovnog pristaništa. Aerodromi zauzimaju mnogo prostora (dragocjenih poljoprivrednih površina, kao npr. splitski aerodrom), zrakoplovi uz opasnost od nesreća u prostoru naselja, proizvode buku i zagađuju okolinu (zrak, vodu, tlo, raslinje). Negativni utjecaji zrakoplovne buke na stanovništvo, turiste, pa i objekte graditeljskog nasljeđa u zonama splitskog i dubrovačkog aerodroma ukazuju na njihovu lociranost preblizu naseljima i turističkim kapacitetima s ekološkog i sigurnosnog aspekta. Tako su istraživanja pokazala da stanovništvo u okolini splitskog aerodroma trpi negativne utjecaje buke pri slijetanju i uzlijetanju zrakoplova. Mjerenjima su na reprezentativnim mjernim točkama u ugroženim zonama Trogira, Kaštel-Starog, Kaštel-Novog i Čiova utvrđene razine buke u rasponu od 64 dB(A) do 105 dB(A). Anketiranje stanovništva u navedenim naseljima pokazalo je da se pojavljuju velike, vrlo velike ili čak nepodnošljive smetnje od te buke pri radu, odmoru, gledanju TV i spavanju, posebno u osoba iznad 50 godina starosti.¹⁹

18) Željeznički promet imaju slijedeće priobalne općine u SR Hrvatskoj: Crikvenica, Labin, Opatija, Pula, Rijeka, Rovinj, Kardaševci, Metković, Solin, Split, Šibenik i Zadar (prema: SGJ-1989, str. 682-685).

19) Podaci prema Pašalić Zelimir: Infrastruktura i privredni razvoj, Primjer Dalmacije. Prilozi teoriji i politici društveno-ekonomskog razvoja litoralnih područja Jugoslavije, Split, Biblioteka »Pogledi«, Marksiističkog centra Konferencije SKH Zajednice općina Split, 1984, str. 265. i 266.

Zbog toga je nužno primjenjivati opće-prihvaćenu orijentaciju u svijetu, isključivanje iz prometa zrakoplova koji su izvor vrlo jake buke i uključivanje onih s manjom bukom, reduciranje koliko je god moguće noćnog zračnog prometa, primjenu tehnike letenja koja će stvarati manju buku te korištenje mogućih pravaca pri slijetanju i polijetanju, koji stvaraju manju buku na ugroženim područjima i u okolini aerodroma.

9. Usluge PTT prometa mogu uspješno zamjeniti dio prometnih usluga ostalih prometnih grana u međunarodnom, unutrašnjem, međugradskom, a posebno u naseljskom prometu i time smanjiti dio prometnih, ekoloških i sigurnosnih problema. To se posebno odnosi na telefonski promet, koji je u turističkim regijama vrlo značajan činilac turističke ponude. Tako je npr. broj telefonskih aparata u priobalnim općinama SR Hrvatske porastao s 35.260 godine 1966 (28,2% telefonskih aparata u upotrebi SRH) na 305.012 godine 1987/ (35,7% telefonskih aparata SRH), što je povećanje za oko 8,7 puta. Iako je telefonski promet gotovo potpuno automatiziran, a broj pošta u razdoblju 1966 — 1988 povećan s 320 (oko 33% od broja pošta u SRH) na 393 (oko 36% od broja pošta u SRH) kapaciteti nisu dovoljni u odnosu na potrebe.²⁰ Posebno izraženi problemi u funkcioniranju telefonskog prometa jesu: preopterećenja u prijednevima satima, a osobito u turističkoj sezoni (čekanje turista u dugim redovima u turističkim mjestima na telefonski razgovor samo je vidljiv dio problema), »miješanje« telefonskih razgovora korisnika, preopterećenost centrala, zagađenost prijenosnih kapaciteta i spojnih putova što svjedoči o znatnim ograničenjima u korištenju telefonskih veza i mnogih nezadovoljenih potreba. Uz to mnogi zahtjevi za telefonskim priključcima ostaju nezadovoljeni. U svijetlu navedenih problema nije teško pretpostaviti koji nam napori predstoje za intenzivnije uvođenje suvremenih oblika komunikacija (informacijske mreže, pokretne radiotelefonske mreže, faksimil mreže, teleinformatike i drugih oblika komunikacija).

10. Konačno, vrijedno je spomenuti još jedan prometno-infrastrukturni problem u nastajanju. Litoralizacijski procesi u posljednje tri decenije, a posebno nakon iz-

20) Podaci preračunati prema:

— Statistički bilten »Saobraćaj i veze 1966, broj 495, Savezni zavod za statistiku, Beograd, 1967, str. 133. i 134.

— Statistički bilten »Saobraćaj i veze 1987«, broj 1756, Savezni zavod za statistiku, Beograd, 1989, str. 216-218.

— SGJ — 1967, str. 424, 546-549.

— SGJ — 1989, str. 568, 682-685.

gradnje Jadranske magistrale i ubrzanjem razvitka turizma, utjecali su na depopulaciju, pa i zamiranje brojnih priobalnih naselja smještenih visoko iznad obale (potplaninska naselja) kao i brojnih zaobalnih naselja. Tipičan primjer ovih procesa jest npr. Makarsko primorje i njegovo gravitirajuće zaobalno područje. Ekonomski napredak područja uz obalu, pritisak negativnih efekata urbanog načina življenja na Rivijeri, nostalgična želja za kratkotrajnim komplementarnim bijegom u stara rodna naselja, sitna dopunska poljoprivreda, pa i pružanje dijela turističkih usluga »svojim« turistima (piknik u Podbiokovlju ili Zabiokovlju) izazvali su (sada aktualni) lančani proces popravka i adaptacije starih (mnogih već i propalih) i izgradnje posve novih stambenih objekata. Domaćim, bivšim stanovnicima i njihovim potomcima pridružuju se i sve brojniji vikendaši, koji kupuju i adaptiraju stare ili grade nove vikend kuće na otkupljenom zemljištu starosjedilaca ili njihovih nasljednika. Ovi procesi pomalo izazivaju, a ubuduće će još više izazivati uz brojne druge i prometno-infrastrukturne probleme. Kao što su općinske institucije na područjima gdje je taj proces već intenzivan bile nespремne, inertne, »kratkovidne« pa i nesposobne da predvide, reagiraju te spremno i znalački usmjeravaju urbanizacijske procese uz samu obalu, tako su sada »gluhe«, »slijepe«, »nijeme« i inertne na novonastali proces »vraćanja« u stara potplaninska i zaplaninska naselja. Ovaj proces zasada još nije daleko odmakao i dobro je došao. Oskudne i vrijedne prostore treba racionalno i maksimalno koristiti. Njihova je vrijednost porasla upravo zbog izgradnje prometnica i uslijed toga lake pristupačnosti motornim vozilima. Prometno-infrastrukturni problemi zasada su relativno mali (nezatni), jer ni promet nije osobito intenzivan. No, s porastom njegova intenziteta koji je neminovan, a posebno nakon izgradnje tzv. Jadranskog autoputa, on će rasti i postati ne mali izvor u mozaiku ukupnih prometno-infrastrukturnih problema obalnih naselja. Nije li sada već vrijeme da se ti procesi znalački usmjeravaju?

5. ŠTO DA SE RADI? — UMJESTO ZAKLJUČKA

Mobilnost je dominantna činjenica suvremenog doba čije su granice date sposobnostima prometnog sistema. Uz neslućene

civilizacijske efekte koje je do danas osigurao promet, blagodati mobilnosti sve su više ugrožene negativnim sigurnosnim i ekološkim posljedicama prometa. One su najviše koncentrirane u naseljenim mjestima, a posebno u gradovima i turističkim naseljima.

Usluga prometa ne možemo se odreći, ali ga moramo učiniti, između ostalog, ekološkim i sigurnosnim slugom kompleksnog života, uopće, pa i u našim obalnim naseljima. To ima svoju ekonomsku cijenu. Snošenje pune reproduksijske cijene u njegovu razvitku i rješavanje nagomilanih prometnih problema u naseljima često nismo spremni prihvatiti. Ulaganja u promet moraju se trajno svrstati među prioritete u financiranju društvene reprodukcije uopće, posebno u naseljima u kojima se i odvija dominantno najveći dio prometa. Danas nije toliko problem nepoznavanja suvremenih dostignuća prometa u naseljima koliko je izražena nespремnost onih koji odlučuju o sudbini prometa (a time i o sudbini ljudi) da prihvate ekonomsku cijenu razvojnih rješenja u prometu. Sredstva društvene reprodukcije često se usmjeravaju u manje važne kapacitete od prometnih, a da se pritom često prometni dinar troši u neprometne svrhe (sportske manifestacije često su važnije od prometnih problema). Često pribjegavanje tzv. jeftinijim rješenjima u prometu s dugoročnim i često teškim ekonomskim, i što je najteže ljudskim žrtvama, treba sankcionirati odgovornošću onih koji su krivi za loše i katastrofalno stanje prometnog sistema u naseljima. Razvojna rješenja u prometu treba prepustiti onima koji to najbolje znaju, a ne onima koji se često sticanjem okolnosti, najčešće političkih, nađu u ulozi »prometnih stručnjaka«. Interdisciplinarni i multidisciplinarni pristup i uvažavanje dostignuća suvremene znanosti u rješavanju prometno-infrastrukturnih problema u naseljima, posebno u njihovom planiranju, projektiranju, financiranju, izgradnji, korištenju i održavanju prometnih kapaciteta imperativ su nagomilanih problema i zahtjeva suvremene kvalitete življenja. Jedino se tako može očekivati i ostvarivati uklanjanje ili svodenje na podnošljivu mjeru negativnih posljedica odvijanja prometa u našim obalnim naseljima.

LITERATURA I IZVORI

a) Literatura

1. Bauer, dr. Zvonimir: Razvoj i planiranje prometa u gradovima, Informator, Zagreb 1989.

2. Grad i automobil, »Ekonomska politika«, broj 1956 1989.

3. Jelinović, prof. dr. Zvonimir: Ekonomika prometa, Informator, Zagreb 1972.

4. Jelinović, prof. dr. Zvonimir: Ekonomika prometa i pomorstva, Informator, Zagreb 1983.

5. Jelinović, prof. dr. Zvonimir: Prometna politika i njen utjecaj na dugoročni razvoj cesta u Hrvatskoj, u: Dugoročni aspekti razvoja cesta u Hrvatskoj, Samoupravna interesna zajednica za ceste Hrvatske, Savez društava za ceste Hrvatske, Savez ekonomista Hrvatske — Sekcija za znanstveni rad, Zagreb 1978.

6. Jelinović, prof. dr. Zvonimir: Some Different Attempts to Solve the City Traffic Problems, Deutsche Akademie für Verkehrswissenschaft, Hamburg 1969.

7. Knigge, Rainer: Infrastrukturinvestitionen in Grossstädten, Stuttgart — Berlin — Köln — Mainz, Verlag W. Köhlhammer, 1975.

8. Kraft G., Meyer J. R., Valette J.P.: The Role of Transportation in Regional Economic Development, Lexington Books, Toronto-London 1971.

9. Pašalić, Želimir: Infrastruktura i privredni razvoj, Primjer Dalmacije. Prilozi teoriji i politici društveno-ekonomskog razvoja litoralnih područja Jugoslavije, Split, Biblioteka »Pogledi« Marksističkog centra konferencije SKH Zajednice općina Split 1984.

10. Pašalić, Želimir: Neki teorijski aspekti uloge društveno-političkih zajednica u razvoju prometne infrastrukture, »Ekonomski vjesnik« broj 2, Ekonomski fakultet Osijek 1989.

11. Pašalić, Želimir: Ograničenja u razvoju prometne infrastrukture i jadranski turizam, »Ceste i mostovi«, broj 10, Zagreb 1989.

12. Pushkarev B., Zupan J. M.: Urban Space for Pedestrians, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts and London, England 1975.

13. Saobraćaj u gradovima, Građevinska knjiga, Beograd 1975.

14. Simpozij »Sigurnosni i ekološki aspekti prometnog sistema Jugoslavije«, Zbornik radova, Znanstveni savjet za promet Jugoslavenske akademije znanosti i umjetnosti, Zagreb 1988.

15. The Urban Transportation planning proces, OECD, Paris 1971.

b) Izvori

1. Saobraćaj i veze 1966, Statistički bilten, broj 495, Savezni zavod za statistiku, Beograd 1967.

2. Saobraćaj i veze 1974, Statistički bilten, broj 930, Savezni zavod za statistiku, Beograd 1975.

3. Saobraćaj i veze, 1987. Statistički bilten, broj 1756, Savezni zavod za statistiku, Beograd 1989.

4. Statistički godišnjak SR Hrvatske 1988, Republički zavod za statistiku, Zagreb 1988.

5. Statistički godišnjak SR Hrvatske 1989, Republički zavod za statistiku, Zagreb 1989.

6. Statistički godišnjak Jugoslavije 1967, Savezni zavod za statistiku, Beograd 1967.

7. Statistički godišnjak Jugoslavije, 1973, Savezni zavod za statistiku, Beograd 1973.

8. Statistički godišnjak Jugoslavije 1975, Savezni zavod za statistiku, Beograd 1975.

9. Statistički godišnjak Jugoslavije 1976, Savezni zavod za statistiku, Beograd 1976.

10. Statistički godišnjak Jugoslavije 1978, Savezni zavod za statistiku, Beograd 1978.

11. Statistički godišnjak Jugoslavije 1988, Savezni zavod za statistiku, Beograd 1988.

12. Statistički godišnjak Jugoslavije 1989, Savezni zavod za statistiku, Beograd 1989.

Zelimir Pašalić, Ph. D.

S u m m a r y

TRANSPORT AND INFRASTRUCTURAL PROBLEMS OF ONSHORE HABITATIONS

About 70% of the total transport problems are in populated places. Onshore places have specific traffic as well as ground problems. They appear, not only from the generators of transport demand, but also from those who offer the service. A critical analysis of trends in transport has been made, i.e. transport demands and offerings as well as conflicts and mismatches in the marketing of transport services in onshore habitations. The basic transport and infrastructure problems which seriously endanger the quality of life are systematized, and some new problems in the same kinds of developing plans are highlighted. The basic guidelines are generalized in the search for exits and solutions to dominant transport problems in onshore areas.