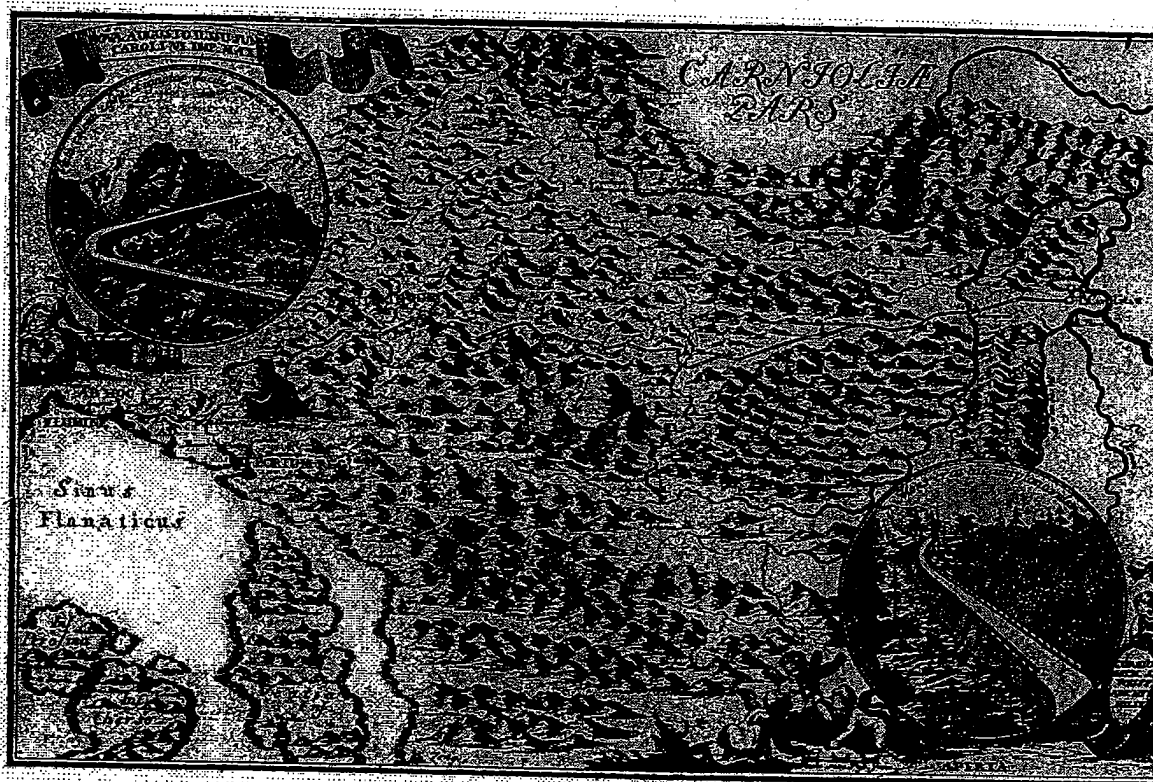


HRVATSKE POVIJESNE CESTE KAO PANORAMSKO-TURISTIČKI KORIDORI

(projekt zaštite)



AUTORI:

DAVORIN STIPETIĆ, prof.

Prof. dr. sc. DRAGUTIN FELETAR

NARUČITELJ:

Ministarstvo turizma Republike Hrvatske

Zagreb, rujan 2003.

SADRŽAJ:

1. Uvod	3
2. Definicije i objašnjenja termina i pojmova	6
3. Jedinstvo cestovnog prometnog sustava	8
4. Zaštita mreže povijesnih cesta kao kulturnog dobra i panoramsko-turističkih koridora	10
5. Turistički aspekt projekta	14
6. Prostorno-planski aspekt projekta	16
7. Očuvanje i obnova povijesnih cesta (legislativne preporuke)	18
8. Zaključne napomene	20

PRILOZI:

1. Kratki pregled razvoja povijesnih cesta na području Hrvatske	22
2. Izbor povijesnih cestovnih koridora	31
3. Karta povijesnih cesta u Hrvatskoj	35

HRVATSKE POVIJESNE CESTE

Davorin Stipetić, prof

1. UVOD

Hrvatska je stara europska zemlja. Ona je i zemlja drevnih gradova i urbanih naselja. Mnogima od njih "dob" se mjeri i tisućama godina.

I premda je, po udjelu ruralnog stanovništva, Hrvatska skoro kroz cijelu svoju povijest bila agrarna zemlja – u njoj je tradicija nastanka i postojanja gradova veoma stara i kontinuirano se održavala. (1857. godine [prvi potpuni popis stanovništva u Hrvatskoj] u gradovima je živjelo samo 11,0 posto stanovnika Trojedne kraljevine a 1900. god. njih 16,8 posto. Tek stoljeće kasnije, 2001. godine taj je odnos konačno preokrenut: u gradovima je živjelo 57,5 posto a u ruralnim naseljima 42,5 posto stanovnika Hrvatske.).

Mreža gradova i gradskih naselja posebno je snažno razvijena u vrijeme rimske uprave u našim krajevima. Srednjovjekovni suburbiumi (podgrađa), nastali u pravilu uz feudalne utvrđene gradove, dopunili su tu mrežu novim gradićima, naseljenim prvenstveno obrtnicima i trgovcima. Od 18. stoljeća nadalje ta mreža postepeno dobiva svoja današnja osnovna obilježja.

Na razmeđi velikih europskih regija i kultura, policentrično raspoređeni gradovi i gradska naselja Hrvatske dali su našoj zemlji pečat urbane kulture pa se zaista slobodno može reći, da je Hrvatska povijesno i zemlja gradova. Ruralna i urbana civilizacija i kultura cjelokupne Hrvatske razvijale su se na istom prostoru ponekad svojim vlastitim putevima, da bi se u posljednja dva stoljeća počele pretapati i stapati i, uoči predstojeće globalizacije, davati zemlji i narodu fizionomiju, s kojom se danas predstavljamo svijetu.

Cijelu tu geografsku, fizičku, gospodarsku, civilizacijsku i kulturnu konfiguraciju Hrvatske spajala je mreža njenih povijesnih cesta i putova.

Ta je mreža uglavnom dijelila sudbinu političkih prilika i mijena zemlje kao i sudbinu mreže gradova i gradskih naselja, koju je uglavnom povezivala, počevši od prapovijesti do naših dana. Od "Jantarske ceste", kojom se prenosio jantar sa Baltika do Kvarnera i doline Neretve, koja je vodila u zaleđe naših krajeva, cestovni su pravci išli dolinama rijeka i povoljnim planinskim prijevojima.

Uzorna mreža rimskih cesta više je nego solidno pokrivala cijeli naš današnji prostor, povezujući sjevernu Italiju, preko Slovenije te tri uzdužna prometna pravca sa Balkanom i Bizantom. Transverzalni pravci su povezivali obalu sa panonskim bazenom, prolazeći jednim dijelom prirodno i preko teritorija današnje Bosne i Hercegovine.

Srednji je vijek prometno preživljavao na ostacima rimskih cesta a roba se prevozila turmama ili karavanama, pod jakom vojničkom pratnjom. Najviše je putova već tada povezivalo unutrašnjost sa Rijekom, preko čuvenog hrvatskog gorskog prometnog praga jer su veze preko turske Bosne bile presječene.

Sa pojavom makadamskih cesta i intenziviranja prometa između Panonije i sjevernog Jadrana počinje umjereni uzlet cestogradnje (Karolina, Jozefina, Lujzijana, Marmontova cesta itd.) koja nas polako dovodi do prvih betonskih i asfaltnih cesta dvadesetog stoljeća. To razdoblje, s kojim zaključujemo spisak povijesnih cesta Hrvatske, završava s polovinom dvadesetog stoljeća, odnosno sa dovršenjem Jadranske ceste, koju još možemo ubrojiti u ceste sa klasičnim karakteristikama tradicionalne cestogradnje u odnosu na reljef, te gradove i naselja kroz koja prolazi.

Ovaj sustav povijesnih cestovnih koridora, mjestimično prekinut, zapušten ili napušten – danas često ne zadovoljava potrebe suvremenog brzog prometa, ali ima dragocjene panoramsko-turističke karakteristike te sposobnost dovodenja putnika u svaki kutak Hrvatske, što je jedan od osnovnih preduvjeta, da se karakter turističke destinacije proširi na čitav naš nacionalni prostor.

Ovaj projekt (prva faza) ima za svrhu zakonom ili temeljem zakona prvenstveno zaštititi tu mrežu a onda je očuvati i vratiti u još vitalniju funkciju nego što ju je imala u prošlosti.

Mreža tih povijesnih cestovnih koridora, pod kojim terminom podrazumijevamo sam cestovni pravac, cestovnu građevinu, mjesta, naselja i gradove koje ta cesta povezuje i kroz koje prolazi te najzad, netaknuti i neokrnjeni ili kultivirani

(humanizirani) krajolik, koji je okružuje – ta mreža predstavlja kulturno dobro od najvišeg, nacionalnog značaja i to svaki pojedini cestovni ili putni pravac ali i cijela mreža kao sustav.

Projekat predlaže da se ta kvalifikacija ozakoni.

Pored turističkih, ovaj bi način zaštite, očuvanja i revitalizacije naših povijesnih cesta ukupnom razvoju donio i niz drugih dragocjenih pozitivnih efekata. Te moguće pozitivne efekte trebalo bi posebno elaborirati.

Napominjemo samo da bi ta mreža cesta povoljno djelovala na opstanak i obnovu mnogih gradića i mjesta, koja sada izumiru. To bi posljedično utjecalo na ravnomjerniji raspored stanovništva te gospodarskih aktivnosti. A to bi zasigurno pridonijelo uravnoteženom oživljavanju cijelog hrvatskog nacionalnog prostora. Omogućilo bi to najzad poželjan povrat policentričnom razvoju, koji je pouzdano jedino razumno i valjano rješenje na duži rok.

Naše je poslovično stoljetno siromaštvo na sreću očuvalo značajno bogatstvo: prirodnu, povijesnu i kulturnu baštinu ove zemlje. To bogatstvo hrvatska služba zaštite kulturnih dobara dobro poznaje, zna gdje je sačuvano i koliko vrijedi. Potrebno je tu procjenu pretvoriti u javnu svijest i tu baštinu očuvati i održati. Istovremeno – sa čuvanjem vlastitog identiteta u globaliziranom svijetu kao sintezi razlika – znati s tom baštinom napraviti i dobar posao. I toj baštini, nama, i budućim naraštajima – to može samo koristiti.

Ovaj materijal, kao faza cjelokupnog projekta, ima slijedeće osnovne ciljeve:

- a) Prvenstveno zakonski zaštititi mrežu povijesnih cesta i cestovnih pravaca Hrvatske, kako tu zaštitu definira ovaj prijedlog, odnosno kako zaštitu kulturnih dobara definira Zakon o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara.
- b) Zaštićenu mrežu staviti pod koordiniranu upravu, kao posebni sustav ili kao specijaliziranu jedinicu unutar sustava upravljanja javnim cestama.
- c) Zaustaviti devastaciju prostornog okruženja povijesnih cesta koja nastaje:
 - spajanjem naselja duž ceste
 - nepopravljivim uništavanjem prostornih cezura “ušorenom” izgradnjom
 - uništavanjem vidika i “zaklanjanjem” krajolika
 - neracionalnom, disfunkcionalnom prostornom organizacijom stanovanja i rada

- d) Odrediti postupak postupnog ugrađivanja zaštićenih cestovnih koridora (čije granice po hitnom postupku rješenjem treba utvrditi Uprava za zaštitu kulturnih dobara Ministarstva kulture) u prostorne planove svih razina.
- e) Strukturirati i po etapama zadužiti odgovarajuća tijela Vlade, Hrvatskih cesta, županija te gradova i općina za daljnu detaljnu razradu i realizaciju projekta. Osnovati pri odgovarajućem resoru malobrojnu i ovlaštenu koordinaciju.
- f) Inicirati izradu i publiciranje prve generacije turističkih vodiča (kataloga) po pojedinim cestovnim pravcima, koji će u kratkom roku moći ući u upotrebu i koji će se dopunjavati u slijedećim izdanjima. Vodiči se rade za cestovni pravac kao cjelinu, bez obzira na granice županija, gradova i općina ali uz njihovu udruženu participaciju.

2. DEFINICIJE I OBJAŠNENJA TERMINA I POJMOVA

U radu će se upotrebljavati slijedeći termini:

- a) povijesna cesta
- b) povijesni cestovni pravac
- c) povijesni putni pravac
- d) turističko-panoramski cestovni ili putni pravac
- e) povijesni cestovni pravac (koridor) kao složeno kulturno-povijesno dobro
- f) cestovna ili putna mreža
- g) krajolik i kultivirani (humanizirani) krajolik
- h) tradicionalni odnos ceste prema naseljima, reljefu i krajoliku

Podrobnija objašnjenja pojmova:

- a) pod pojmom "povijesne ceste" treba podrazumjevati svaku cestu (a izuzetno i put) od rimskih (antičkih) cesta pa do Jadranske ceste (potpuno dovršene kratko vrijeme iza prve polovine prošlog stoljeća – 1965.) koja svojim značajem, kontinuitetom, pronađenim ili pretpostavljenim ostacima izvorne ili starije cestovne građevine, kasnijim intervencijama,

kraćim ili dužim povijesnim odmakom, tradicionalnim odnosom prema naseljima, reljefu i krajoliku - zadovoljava kriterije za proglašenje kulturnim dobrom u smislu zakona.

- b) Pod terminom "povijesni cestovni pravac" treba podrazumjevati izvornu ili vremenom korigiranu trasu povijesne ceste, zatim povijesna naselja koja ona povezuje ili dotiče kao i sveukupni prvi plan (sa trase vidljivog) krajolika, koji ju prati odnosno okružuje. Pri tom pod terminom "krajolik" ne treba podrazumjevati isključivo prirodno okruženje ceste već i "kultivirani" (humanizirani) krajolik, kao i isprepletenost tvorevina čovjekovog prisustva, rada i življenja – povijesno i stvarno neodoljiv od prirode, u koju je ta zbirna ili pojedinačna čovjekova tvorba svjesno ili nesvjesno utkana.

Terminu i pojmu "povijesnog cestovnog pravca" kako ga upotrebljavamo u ovom projektu – najbolje odgovara suvremeni termin "prometnog koridora" kao prostornog pojasa, unutar kojeg postoji ili će se izgraditi cesta.

- c) Pod terminom i pojmom "povijesnog putnog pravca" treba podrazumjevati praktički isti zbir karakteristika, kao i u prethodnom slučaju.

Razlikovati treba samo kategoriju komunikacije. Pod pojmom "puta" u ovom radu treba podrazumjevati komunikaciju lošije ili "nikakve" građevinske kvalitete.

- d) Termin "turističko-panoramski cestovni ili putni pravac" ima identični sadržaj kao pod b). On će se u projektu upotrebljavati za one cestovne ili putne pravce, kod kojih je postojeća, očuvana kvaliteta "koridora" najvišeg ranga i koji bogatstvom kulturno-povijesnog okruženja ili "pratnje" nude najbogatiji dubinski uvid u povijesne i prirodne vrijednosti kraja, pa su u tom smislu potencijalna ili stvarna turistička "poslastica" prvog reda.

- e) "povijesni cestovni pravac (koridor) kao složeno kulturno dobro": Povijesna cesta, odnosno povijesni cestovni pravac složeno je kulturno dobro, jer pored određenog kvantuma autentičnih elemenata izvorne povijesne cestovne građevine - predstavlja istovremeno i povijesno vezno tkivo koje spaja u cjelinu nizove povijesnih naselja i gradova, koji su često spomeničke cjeline, predstavlja središnji faktor vizualnog identiteta "svog" krajolika i najzad – funkcioniра kao dinamično "predvorje" čitavog niza pojedinačnih i skupnih kulturnih i prirodnih dobara i spomeničkih cjelina.

Elementi kasnijih intervencija, modernizacija i korekcija trase ili pratećeg inventara komunikacije nisu svojstveni samo povijesnim cestama – već svim dugovječnim kulturnim dobrima, a posebno onima, koje nisu samo povijesni artefakt, već svoj opstanak duguju svojim funkcijama, služenju životu, čovjeku i stalnom napretku svijeta, iz kojega su nikla i kojemu pripadaju.

- f) “cestovna ili putna mreža” u ovom radu označava sustav komunikacija, koji pokriva ili povezuje cijelu zemlju, povijesnu makroregiju ili pak spaja zemlju sa prekograničnim krajevima, odnosno udaljenim cestovnim gradskim terminalima ili područjima.
- g) “krajolik i kultivirani (humanizirani krajolik” – pojam je objašnjen u okviru točke b).
- h) “tradicionalni odnos ceste prema naseljima, reljefu i krajoliku”:

Tradicionalne ceste razlikuju, pored tehničkih i putnih karakteristika, četiri slijedeća bitna obilježja:

- a) prilagođavanje reljefu
- b) optimalan međuodnos cestovnog pravca i krajolika (stoga ih i zovemo panoramskim cestama) – kao posljedica ograničenih tehničkih mogućnosti
- c) odnos ceste, gradova i naselja (tradicionalna cesta prolazi kroz njih, autocesta ih obilazi)
- d) prostorne cezure između pojedinih naselja.

Ova obilježja podrazumjevamo pod izrazom “tradicionalni odnos prema naseljima, reljefu i krajoliku.”

3. JEDINSTVO CESTOVNOG PROMETNOG SUSTAVA

Cestovni prometni sustav jedinstvena je cjelina. Bez obzira na odvojene nadležnosti nad cestama sa i bez naknade korištenja. Isti je slučaj i sa zaštićenim povijesnim cestama.

Ceste se mogu razlikovati po brojnosti, značaju, kvaliteti, itd. Može se govoriti o trenutačnoj manjoj ili većoj racionalnosti cijelog ili pojedinih dijelova cestovnog prometnog sustava, o cijeni izgradnje, o odnosu troškova održavanja i materijalnih mogućnosti za

njihovo pokrivanje. Pojedini dijelovi sustava mogu imati različite režime korištenja, upravljanja, razinu kvalitete cesta sa svim njihovim pripadnostima.

Usprkos nabrojanih i nenabrojanih razlika – ostaje činjenica da je cestovni prometni sustav po prirodi svojih funkcija krvotok cjelokupnog života a posebno gospodarstva svake zemlje i sredine. Pa tako i naše.

Kao što je sve teže zamisliti suvremeni prostor bez modernih autocesta, koje brzo i rentabilno spajaju u egzistencijalnu cjelinu kontinente, države i regije – tako je isto teško zamisliti bilo koji čovjekom nastanjeni prostor – u čiji svaki, pa i najzabačeniji dio ne dopire asfaltna cesta, pa makar i ona sa najužim poprečnim profilom. Bez takve komunikacije nema uravnoteženog napretka.

Stoga treba održavati i obnavljati sve što imamo, ali isto tako graditi i novo. Ne onda, kad nam već ljuto zatreba. Unaprijed. Jer ceste su preduvjet a ne posljedica razvitka.

Za razvitak i širenje turizma i turističkog gospodarstva na sve dijelove Hrvatske – to je ključna pretpostavka.

Kao što u ovoj fazi jedna jadranska regija ili sredina ne bi trebala otimati gosta drugoj – nego zajednički brinuti da se ukupan broj gostiju cijele zemlje poveća (do granice, koju prostor i ljudi bez štetnih posljedica mogu svladavati) – tako niti cestovni prometni sustav ne može unutar sebe trpjeti suprotstavljenost pojedinih komponenti. Svaka je od njih potrebna – a jedna bez drugih gubi šanse, koje sve imaju samo kao cjelina. To su zahtjevi, koju svaka gospodarska ili cjelokupna društvena nadgradnja svagdje postavlja infrastrukturi. Udovoljiti tim zahtjevima, znači osigurati važan dio pretpostavki za stalni kvalitativni uspon spirale napretka.

Sve što je rečeno odnosi se i na podsustav zaštićenih povijesnih cesta. One funkcionalno ne smiju biti izvan cjelokupne cestovne mreže. Jedino što će ih razlikovati od ostalih dijelova sustava jesu povećani zahtjevi i povećana, svestranija pažnja nad njihovim očuvanjem i obnavljanjem. Jer one nisu samo servis nego i dio turističke ponude. Stoga ta pažnja mora biti usmjerena zaštiti njihove povijesne fizionomije (tamo i onoliko, koliko je očuvana) te brizi za njihov cjelokupni okoliš – točnije za njihove koridore, kako su u projektu definirani.

4. ZAŠTITA MREŽE POVIJESNIH CESTA KAO KULTURNOG DOBRA I PANORAMSKO-TURISTIČKIH KORIDORA

a) Što je sve predmet zaštite pod zajedničkim nazivom "Hrvatske povijesne ceste"?

Ponoviti ćemo opširnije definiciju predmeta zaštite iz uvoda. To je potrebno zbog sagledavanja presudnog utjecaja odluke o zaštiti na ukupnost prostorne politike naše zemlje i reperkusija takve odluke na brojne aspekte daljnjeg napretka Hrvatske.

Kao i cjelokupna graditeljska kulturna baština, koja je imala i zadržala utilitarnu funkciju – tako su i povijesne ceste doživljavale kroz stoljeća korekcije, modernizacije, napuštanja i zapuštanja, mjestimično totalne rekonstrukcije i ostale oblike preinaka i modifikacija pa i potpune devastacije prethodnog sloja ili čak dijelova prvotnog cestovnog pravca.

Stoga treba odvojeno razmatrati pa i štititi autentični (arheološki) nalaz na pr. izvorne rimske ceste ili njene opreme a posebno povijesni cestovni koridor, unutar kojeg se održala komunikacija, koja je ostala u upotrebi do naših dana.

Predmet zaštite po ovom prijedlogu nije samo cesta, kao više ili manje autentična povijesna građevina, ali niti sam cestovni pravac.

Zaštićuje se cjelokupni prostorni pojas, kroz kojega cesta prolazi. Inventar tog pojasa je:

- sama cesta
- okolni reljef
- prirodni i ljudskim radom i djelovanjem kultivirani (humanizirani) prvi plan (sa ceste sagledivog) krajolika te
- minimalno središnja zona gradova i naselja kroz koja prolazi povijesna trasa ceste (glavna ulica, trg i sl.).

Kod sačuvanih naselja bilo bi poželjno, da se u sastav koridora povijesne ceste, kao spomenička cjelina, uključi i cijelo povijesno naselje. Posebnu pažnju trebalo bi pri tom posvetiti "slici" grada odnosno naselja (njemački: Statsbild), koja je za ukupnu fizionomiju povijesne ceste od jednake važnosti, kao i najatraktivniji dijelovi pejzaža i panoramskih vizura.

**b) Kvalifikacija mreže povijesnih cesta kao kulturnog dobra
za uspostavljanje zakonske zaštite**

Proglašenje jednog cijelog zemaljskog sustava povijesnih cesta kulturnim dobrom od nacionalnog značenja i njegova preventivna zaštita odnosno upis u Registar kulturnih dobara – Listu kulturnih dobara od nacionalnog značenja – sigurno nije akt, koji u praksi zaštite spomenika kulture odnosno kulturnih dobara ima brojne presedane. Stoga je u projektu potrebno predložiti kvalifikaciju (naziv, termin) pod kojim će se postupak provesti i pod kojim će zaštićeni sustav u praksi djelovati.

Zakon o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara poznaje nekoliko mogućnosti:

- 1) u članku 6., točka 5., Zakon određuje:
- 2) “Kulturno-povijesnom cjelinom smatra se naselje ili dio naselja, kao i područje, koji su zaštićeni kao kulturno dobro.”
- 3) 2. U klasifikaciji (vrstama) nepokretnih kulturnih dobara (članak 7), Zakon nudi slijedeće nazive:
 - “građevina ili njezini dijelovi, te građevina s okolišem.”
 - “krajolik ili njegov dio, koji sadrži povijesno karakteristične strukture, koje svjedoče o čovjekovoj nazočnosti u prostoru.”
 - “tehnički objekti s uređajima i drugi slični objekti.”

Projekt predlaže, alternativno, prihvaćanje jednog od slijedeća dva termina (naziva):

1. Kulturno-povijesna cjelina “Mreža povijesnih cesta Hrvatske.”
2. Složeno kulturno-povijesno dobro “Mreža povijesnih cesta Hrvatske”.

Pojam i termin “Složeno kulturno-povijesno dobro” izveden je iz činjenice da se pri zaštiti sustava povijesnih cesta radi o povezanoj kombinaciji nekoliko zakonom predviđenih vrsta kulturnih dobara (područje, niz kulturno-povijesnih cjelina te krajolik, koji sadržava povijesno karakteristične strukture, tehnički objekti s uređajima i drugi slični objekti).

Konačan izbor naziva, pod kojim će mreža povijesnih cesta Hrvatske biti preventivno zaštićena odnosno upisana u Registar kulturnih dobara trebalo bi prepustiti Upravi za zaštitu kulturne baštine i Hrvatskom vijeću za kulturna dobra.

c) Redosljed i opis postupaka za uspostavljanje zaštite

1. Na inicijativu i prijedlog Ministarstva turizma i Ministarstva kulture (ili samo Ministarstva turizma), Vlada bi svojim zaključkom trebala utvrditi i odrediti sljedeće:

Prihvatiti prijedloge projekta.

Zadužiti Ministarstvo kulture, Upravu za zaštitu kulturnih dobara, da donese rješenje o preventivnoj zaštiti povijesnih cesta RH prema razrađenim prijedlozima, sadržanim u elaboratu Ministarstva turizma i prema predloženom popisu pojedinih cestovnih pravaca. Rješenje treba dostaviti Ministarstvu pomorstva, prometa i veza, Ministarstvu turizma, Ministarstvu za javne radove, obnovu i graditeljstvo, Ministarstvu zaštite okoliša i prostornog uređenja, Hrvatskim cestama, svim županijama te gradovima i općinama, kroz čije područje prolaze zaštićene ceste.

Zaštitna ograničenja stupaju na snagu 30 dana od dostave rješenja, Dopunom rješenja, koje treba izdati u hitnom postupku radi zaustavljanja svih štetnih procesa u zaštićenim koridorima, Uprava za zaštitu kulturnih dobara odrediti će tekstualno i kartografski preliminarne granice koridora svake pojedine ceste sa popisa. Predlaže se u prvoj fazi postupka određivanje granica putem udaljenosti u kilometrima s obje strane cestovne trase. Prednost u inspekcijskom nadzoru nakon uspostavljanja zaštite, treba dati cestama, kod kojih su negativni procesi unutar koridora intenzivniji, pa makar bili verificirani i putem postojećih prostornih planova. Ograničenja, koja se odnose na gradnju unutar granica koridora moraju biti provedena hitno, efikasno i kontrolirano.

Gradnja motela, svratišta, gostionica, benzinskih crpki i ostalih objekata, koji servisiraju cestu i putnike – može se nastaviti ako je predviđena prostornim planovima.

Rješenje o preventivnoj zaštiti upisati će se u Listu preventivno zaštićenih kulturnih dobara Registra kulturnih dobara RH. Rješenje o preventivnoj zaštiti Mreže moraju posjedovati i svi Konzervatorski odjeli Uprave za zaštitu kulturnih dobara, koji su dužni na zahtjev zainteresiranih, rješenje i dokumentaciju davati na uvid.

d) Upis u registar

Ministarstvo kulture trebalo bi također u primjerenom roku provesti potrebne radnje i dopunsku obradu prijedloga, kako bi se u nastavku postupka rješenje o preventivnoj zaštiti

moglo zamijeniti registracijom mreže i definitivnim upisom Mreže povijesnih cesta u Registar kulturnih dobara i to u Listu kulturnih dobara od nacionalnog značenja. Prethodno, prijedlog mora proći propisanu proceduru, kako je regulira Pravilnik o registru kulturnih dobara RH.

Dopunska obrada odnosi se prvenstveno na utvrđivanja granica povijesnih cestovnih koridora.

I rješenja o preventivnoj zaštiti kao i rješenje o upisu u Listu kulturnih dobara od nacionalnog značenja mora, osim obrazloženja same zaštite, sadržavati i detaljne upute o režimu očuvanja, gradnji unutar koridora te ostalim bitnim uvjetima zadržavanja osnovnih tradicionalnih karakteristika svih komponenti povijesnog identiteta za svaki povijesni cestovni pravac te preporuke za sanaciju devastirajućih promjena, do kojih je prije uspostavljanja zaštite došlo.

Detaljne uvjete za izgradnju i ostale intervencije u granicama koridora i na samoj cestovnoj trasi sa preporukama za prilagođavanje gradnje povijesnim (lokalnim) tradicionalnim karakteristikama izgradnje u pojedinim dijelovima Hrvatske – dati će Konzervatorski odjeli, nadležni za područja pojedinih županija, gradova i općina, kroz koja prolazi određena trasa.

Ovi uvjeti stupaju na snagu, kad ih odobri pomoćnik ministra kulture koji je na čelu Uprave za zaštitu kulturnih dobara. Uvjeti čine sastavni dio dokumentacije uz rješenje o upisu u Registar cijele povijesne mreže i ne mogu se mijenjati bez suglasnosti čelnika Uprave ili ministra kulture.

Ovi će uvjeti kao i preporuke, uz ostalo, biti mjerodavni u žalbenim postupcima na prethodne dozvole.

* * *

Problematika očuvanja i obnove mreže povijesnih cesta biti će obrađena u posebnom poglavlju – u kojem će biti predložen način reguliranja troškova održavanja i osnovnih troškova očuvanja. Legislativna rješenja iz tog područja dati će se alternativno, ali bi u svakom slučaju bilo neophodno da ta materija dobije zakonsku snagu.

5. TURISTIČKI ASPEKTI PROJEKTA

Znamo da je naša zemlja nastanjena tisućama godina. Ona je ovakva, kakvu smo je naslijedili zajednički proizvod prirode i ljudi. Ljudi, koji su na njoj, od nje i za nju živjeli.

Taj proizvod u zadnjih trinaest stoljeća – bez obzira na to što se ta činjenica stoljećima ili desetljećima prekrivala tuđim ili drugim imenima – treba s pravom nositi na sebi oznaku "Made in Croatia".

Danas taj proizvod, zbog niza povijesnih i drugih okolnosti, postaje u cjelini i prvorazredni turistički proizvod. Nisu to domoljubne fraze. Ekonomisti tvrde, da je taj proizvod danas tražena roba i da je treba znati plasirati.

Kad razmišljamo o redoslijedu, kojim trebamo krenuti da gospodarski zemlju pomaknemo naprijed – turizam, taj unutrašnji izvoz, obično biva spomenut među prvima.

Postavlja se međutim pitanje predradnji, da se gostu i posjetiocu uputi pozivnica. Na obali, gdje je turistička tradicija stara, razvijena i poznata, te predradnje neprekidno traju i usmjerene su na stalno podizanje kvalitete ponude. Ne ide nam to najbolje, ali ipak ide.

U unutrašnjosti zemlje nemamo niti te tradicije, nismo pripremljeni – a nemamo niti sredstava, čak ni onih inicijalnih.

Autori projekta međutim procjenjuju, da ne bi trebalo čekati. Za kulturna i prirodna dobra, koja predstavljaju značajnu komponentu turističke ponude u unutrašnjosti zemlje – ta priprema nije neophodna. Ta su dobra u takvom stanju – u kakvom jesu. Jedino, što će trebati mjestimično ukloniti – to je smeće. Za ostalo će trebati vremena, edukacije a i novaca.

Druga pretpostavka je mreža cesta i puteva, kojima se do tih dobara dolazi. A taj problem – pored ostalih javnih, državnih, županijskih i lokalnih cesta – rješava upravo mreža povijesnih cesta Hrvatske. Procjenjuje se, da predložena mreža osigurava pristup čak i do 80% lokaliteta, koji mogu biti turistički interesantni.

Kulturna i prirodna dobra, po prirodi stvari, i kad su zapuštena i zaboravljena – imaju svoju autentičnu vrijednost, koja se u svakom trenutku može pokazati i prezentirati. Možda ne treba isključiti niti mogućnost, da ta baština, upravo u ovom stanju, bude atraktivnija za mnoge posjetioce – nego ona sanirana, rekonstruirana, uređena i našminkana.

S nečim treba početi. A baština je sigurno ono, što nam je i bez ulaganja pri ruci. Jasno je, da ti prvi ozbiljniji turistički potezi u unutrašnjosti zemlje ne bi trebali stati na tome. Tu su i počeci seoskog turizma, lječilišni turizam, planinarstvo, speleologija (fenomen krša!), divlje vode itd.

Prva pretpostavka razvoja turizma na cijelom državnom prostoru nije dakle nepostojanje osnovnog turističkog proizvoda. Njega imamo. Problem je u tome, da ga ponudimo i ukažemo na njega. Da pripremimo što veće obilje informacija o njemu i da ga prezentiramo u formi i na način, koji će biti izravno aplikativan.

Taj se način zove "Povijesna cesta" ili "Povijesni panoramsko-turistički koridor". Naravno, da postojanje takve ceste samo po sebi ne znači mnogo. Ta cesta nije samo sredstvo, da se stigne na odredište. Ona mora prije svega postati nosilac informacije, vodič, obaviješteni suputnik.

Specifičnost ovog pristupa jest u tome, što se kao kod klasičnih vodiča ne izdaje vodič za područje, općinu, grad, županiju – već za cestovnu trasu. A to znači – osim za sve lokalitete na trasi, i za sve odvojke, sporedne pravce kojima je trasa ishodište – dakle za čitavo komunikacijsko stablo, sa svim mogućnostima, koje ono pruža te sa svim vrstama turističke ponude do koje se može doći u radiusu tog stabla.

Takav tiskani vodič, uz primjerene, diskretne i adekvatne putokaze, uz dovoljan broj pomno odabranih vidikovaca, uz žive vodiče i sve vrste njihovih neživih zamjena – trebao bi biti početak modela, kojega bi trebalo izgraditi i stalno dopunjavati – kako bi se pravodobno pratio po istoj formuli postepeni razvitak kontinentalnog turizma i širenje asortimana ponude, kojega on može jednog dana pružiti.

Razumljivo je, da takav vodič i cesta-vodič ne isključuje detaljne promotivne i informativne materijale za svaki lokalitet, za svaki grad i naselje, za svaku na pr. vinsku cestu, toplice, zaštićene dijelove prirode te ostale turističke atrakcije i izazove, koji mogu privući modernog turistu, ovog časa prvenstveno onoga, koji kreće u potragu svojim automobilom ili, u grupi, autobusom, pa i biciklima.

Za davanje inicijalnog zamaha realizaciji projekta, bilo bi od neprocjenjive koristi, kad bi se izdao prvi ogledni Vodič kroz jednu povijesnu cestu – u organizaciji Ministarstva turizma, Hrvatske turističke zajednice, odgovarajućih ministarstava "velikog" i "malog" gospodarstva,

Ministarstva zaštite okoliša i uređenja prostora te županija, gradova i općina, kroz koje odabrana trasa prolazi (na pr. Stara Karlovačka cesta). Financiranje takvog vodiča riješilo bi se u velikom postotku kroz promotivne priloge brojnih interesenata duž trase.

Takav bi model-prototip ubrzao akcije unutar cijele – prvenstveno zaštićene mreže hrvatskih javnih cesta.

Ostale aspekte razvoja turizma (posebno u kontinentalnim dijelovima Hrvatske) – nije niti moguće niti potrebno obrađivati u projektu. To je stvar strategije razvoja turizma za cijelu Hrvatsku odnosno za njezine pojedine velike makroregije.

Ovdje su spomenute samo početne mogućnosti koje razvitku turizma mogu osigurati povijesne ceste, kao specifični segment cjelokupnog sustava hrvatskih javnih cesta.

Posebno bi međutim trebalo elaborirati kompleks domaćeg turističkog “hodočasnika” po vlastitoj zemlji. Kod nekih naroda je ta potreba za upoznavanjem dijelića svijeta u kojem je čovjek rođen – razvijena i intenzivna. Teško je danas procijeniti, kako će to ići kod nas. Sa porastom standarda, osim ekonomske koristi – ta vrsta turizma sigurno doprinosi boljem međusobnom upoznavanju i zbližavanju ljudi iz različitih dijelova zemlje i jača svijest o očiglednim prednostima solidarnosti na nacionalnoj razini. A u tome leži i početak suzbijanja ksenofobičnosti svih vrsta i inspiracija. Možda bi taj segment turizma trebalo početi također njegovati. Bez obzira na skromne egzistencijalne mogućnosti današnjeg prosječnog stanovnika Hrvatske.

6. PROSTORNO-PLANSKI ASPEKTI PROJEKTA

Ako za razvoj i napredak Hrvatske postoje posebno naglašeni, strateški sudbonosni problemi, onda su to svakako:

- a) uništavanje prostora
- b) demografski trendovi

Možda su dijelovi jadranske obale, neki otoci a u kontinentalnom dijelu Hrvatske – šire metropolitansko područje Zagreba (ne administrativno – jer ono daje lažnu sliku stanja!) – najalarmantniji primjeri uništavanja prostora. A njega zaista nemamo mnogo.

Hrvatski se nacionalni prostor kroz povijest uglavnom stalno smanjivao. Danas je taj trend zaustavljen i obveza je ove generacije da krajnje ozbiljno počne gospodariti tim prostorom – jer nikada nismo bili niti ćemo biti narod, koji bi mogao ili htio “nabavljati” novi.

Obzirom na takvo stanje i brzinu uništavanja i devastacije prostora u nekim dijelovima Hrvatske – vjerojatno neće biti dovoljno suprotstaviti se tom pogubnom procesu klasičnim i tradicionalno sporim načinom. Korupcija, za koju je iskorištavanje zemljišta oduvijek bila obećana zemlja – zahtijevati će oštrije i učinkovitije mjere. Treba očekivati, da Hrvatska uskoro pribjegne donošenju Nacionalnog programa za zaštitu očuvanog i sanaciju devastiranog prostora. Inventura prostornih zona jedne i druge kategorije može biti učinjena vrlo brzo, jer su procesi već locirani i posljedice svima vidljive.

Vjerojatno je, da bi prvi korak i prva mjera u tom programu morala biti ubrzana revizija prostornih planova, jer smo svi svjesni mogućnosti, da su ovako ili onako (pogotovo u prethodnom razdoblju) u njih mogla biti ugrađena rješenja koja pogoduju ili čak ozakonjuju građevinsku i građevinarsku agresiju na pojedina područja (na pr. apartmanska naselja na obali i otocima).

Sa divljom izgradnjom je papirnato lakše ali u postupku sanacije (rušenja i uklanjanja te sanacije izranjenog zemljišta) i teže i skuplje.

Projekt zaštite povijesnih cesta i cestovnih koridora mogao bi biti prvi makar i nedovoljno velik korak u tom pravcu. U svakom slučaju, predložena zaštita očuvati će makar one dijelove prostora, koji prožima mreža povijesnih cesta.

U odnosu na konkretne, donesene i nedonesene planove, kao i one u izradi – rješenje o zaštiti dati će usmjerenje i kriterije za zaštitu i očuvanje koridora a može djelovati i na širi prostor.

Ministarstvo zaštite okoliša i prostornog uređenja (gospodarenja prostorom!) trebalo bi u vezi sa mjerama iz projekta – predložiti Vladi rješenja iz svoje nadležnosti. U tom paketu trebalo bi razriješiti i modalitete koordinacije u akciji između Ministarstva kulture, kao nosioca odluke o zaštiti i Ministarstva zaštite okoliša, u čijoj su nadležnosti najveći dijelovi instrumentarija za provedbu i nadzor.

7. OČUVANJE I OBNOVA POVIJESNIH CESTA

(legislativne preporuke)

Zaštita mreže povijesnih cesta može se provesti temeljem Zakona o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara po postupku, koji je u osnovi izložen u 4. poglavlju projekta.

Rješenjem o zaštiti utvrditi će se – čak i detaljno – režim i uvjeti očuvanja, održavanja i obnove ove složene i prostorno obimne kulturno-povijesne cjeline, koja prožima skoro cijeli današnji nacionalni prostor Hrvatske.

Međutim, kako su i povijesne ceste dio sustava javnih cesta i kako su u redovitoj svakodnevnoj uporabi (pa ne trpe sudbinu financiranja, koju imaju mnoga kulturna dobra: danas ima – sutra nema) – potrebno je njihovo očuvanje (održavanje) i obnovu regulirati

- posebnim zakonom ili
- dopunom Zakona o javnim cestama.

Ukoliko ne postoje neki jaki razlozi za donošenje posebnog zakona, projekt predlaže da se ta pitanja riješe dopunama Zakona o javnim cestama. To znači, da se postojeći sustav kategorizacije i financiranja u osnovi ne mijenja (ostaju državne, županijske i lokalne ceste) s tim da bi predložena mreža povijesnih cesta, unutar postojećeg zakona bila još dopunski legislativno obrađena a u sustavu financiranja uvedeni novčani poticaji za trase, na kojima pojedinačni ili udruženi nosioci obaveze upravljanja i održavanja pokažu angažman i rezultate, koji su u skladu s ciljevima zaštite.

Nabrojiti ćemo neke postulate, koje bi trebalo poštivati prilikom legislativnog reguliranja ove materije (djelomično to mogu biti i propisi nižeg ranga, utemeljeni na dopuni Zakona).

1. Potrebno je očuvati sve do danas sačuvane elemente, koji čine javnu cestu, prema članku 3. Zakona o javnim cestama. U valorizaciji elemenata, koji se uklapaju ili odudaraju od ovog zahtjeva potrebno je osigurati suradnju odgovarajućeg Konzervatorskog odjela Uprave za zaštitu kulturnih dobara Ministarstva kulture.

Dotrajale komponente povijesne javne ceste iz spomenutog članka, pogotovo ako pripadaju tradicionalnim tehničkim i oblikovnim grupama rješenja, trebalo bi održavati i obnavljati u toj povijesnoj konstrukciji, materijalu i formi. Izuzetno, kad nije moguće takvu komponentu obnoviti, zbog sigurnosti prometa, trebalo bi ih zamijeniti replikama ili novim

rješenjem, koje bi moralo biti u skladu sa naslijeđenim stilskim i ostalim karakteristikama uklonjene komponente.

Ukratko, povijesnu bi cestu trebalo što je moguće više "poštedjeti" od svih vrsta "modernizacije" pod svaku cijenu – osim kad je to bezuvjetno potrebno zbog sigurnosti prometa.

2. Stalno povećavanje putne brzine nije i ne mora biti osnovni cilj očuvanja i obnove ove kategorije cestovne mreže. Njezine funkcije unutrašnjeg, sekundarnog prometnog povezivanja pojedinih prostora i prometnih pravaca a pogotovo njezina panoramsko-turistička obilježja – ne nameću takav tretman kao primaran.

(Pitanja putne brzine morala bi, slično kao i kategorija razvoja, biti podvrgnuta redefiniciji postindustrijske ere. Kao što smo prihvatili termin "održivog razvoja" – tako bi i u mnogim drugim oblastima morali ponovno uvoditi ljudsku mjeru kao jedinu protutežu ljudskoj kreativnoj sposobnosti znanstvenih i tehnoloških otkrića i inovacija – čija nekontrolirana aplikacija ima po čovječanstvo ponekad suicidalne posljedice.)

Mreža povijesnih cesta morala bi zadržati a potom – najprije projektom a zatim postepenom realizacijom – i povećati broj kvalitetnih, pomno odabranih i solidno uređenih vidikovaca i vidikovaca-odmorišta.

3. Zahtjevi specifičnog načina njegovanja povijesnog cestovnog pravca kao turističkog koridora obuhvaćaju široki raspon pitanja – od povećane brige za očuvanje okoliša (posebno u zonama vidikovaca i panoramskih dionica) pa do specifičnih putokaza i režima reklamiranja, oglašavanja i animiranja putnika.

Obaveza je ovog predprojekta samo da upozori na tu problematiku. Nakon uspostavljanja zaštite, taj bi režim trebalo detaljno regulirati u multidisciplinarnom pristupu a svakako prije zakonskog reguliranja materije, o kojoj je u ovom poglavlju riječ.

Na kraju, nekoliko riječi o problematici financiranja.

Najveći broj povijesnih cesta, koje se predlažu za zaštitu, prolazi preko teritorija dvije ili više županija a svakako preko većeg broja gradova i općina.

Ta činjenica, kao i zahtjevi ujednačavanja politike održavanja i obnove čitave trase – nameće zahtjev za svojevrsnim udruživanjem subjekata upravljanja i obaveze održavanja. Taj zahtjev čini još ozbiljnijim specifičnost i posebnost cestovnog sustava o kojemu je riječ.

Autori projekta ovog časa još ne mogu sa sigurnošću ustvrditi, da bi zakonom trebalo propisati obavezu udruživanja županija, gradova i općina duž pojedine trase – ali ističu činjenicu da bi takva suradnja bila dragocjena, pa makar se zasnivala i na načelu slobodnog ugovornog povezivanja, materijalno stimuliranog iz odgovarajućih namjenskih sredstava na državnoj razini. Za procjenu konačne solucije bile bi potrebne konzultacije sa nekoliko državnih resora i svakako Hrvatskim cestama.

Na kraju, ako ne vara procjena, da je povijesna panoramsko-turistička cesta, pored toga što je javna cesta i što je kulturno dobro – još i turistički resurs visoke vrijednosti a to znači i osnova povećanja profitabilnosti turističke gospodarske djelatnosti u cjelini – trebalo bi očekivati, da će državne, županijske i lokalne vlasti ali i ostali subjekti, koji privređuju od turizma – sve više i same ulagati u taj podsustav javnih cesta – kada život znače.

8. ZAKLJUČNE NAPOMENE

Odgovor na moguće pitanje, zašto se resor turizma javlja kao inicijator prijedloga za zaštitu hrvatskih povijesnih cesta – nalazi se skoro u svim dijelovima projekta.

Potrebno je možda ipak dodati, da su od realizacije projekta prve i neposredne koristi moguće upravo u turističkom gospodarstvu. To je također jedan od razloga za ovu inicijativu.

Pored toga – Zakon o zaštiti i očuvanju kulturnih dobara u članku 5. nalaže, da se za zaštitu i očuvanje kulturnih dobara – u sklopu svog djelokruga, skrbe i odgovorna su brojna tijela državne uprave – a među njima i resor turizma. Ovim prijedlogom Ministarstvo turizma ispunjava dakle i dio svojih zakonskih obaveza iz tog Zakona.

Projekt nije posebno obradio temu prekogranične suradnje Republike Hrvatske u zaštiti pojedinih povijesnih cesta, prvenstveno sa Mađarskom, Bosnom i Hercegovinom te Slovenijom. Ponuda za takvu suradnju mogla bi biti učinjena nabrojenim zemljama, nakon što mi obavimo svoj dio posla u Hrvatskoj.

Razlog za takvu ponudu nalazi se u činjenici, da neke od hrvatskih povijesnih cesta imaju svoje nastavke ili pak ishodišta u spomenutim zemljama.

Nekoliko riječi o nazivima i imenima povijesnih cesta:

Neke od tih naših cesta imaju svoje povijesne nazive, neke ne. Autori su za ove druge upotrijebili radne nazive po vlastitom izboru. Oni ne moraju biti definitivni. O tom dijelu prijedloga moguća je dodatna rasprava. Ovog časa je bitna odluka o zaštiti. Ona ne isključuje buduća znanstvena saznanja i dopune.

Nije nadalje nemoguće, da za neke povijesne nazive neupućeni istaknu prigovor – da nisu naši, hrvatski.

Treba se podsjetiti:

Osim Napoleona, koji je na kratko vrijeme posjedovao dio Hrvatske – naša je zemlja nakon bitke na Gvozd, ugovorom poznatim pod nazivom Pacta conventa pa zatim nakon Cetinskog sabora 1527. god. svojevrijem ulazila u personalnu uniju sa Ugarskom a kasnije Austrijom. Ugarski kraljevi i austrijski carevi bili su krunjeni i kao hrvatski. U njihovim se titulama posebice navode kraljevine Hrvatska, Slavonija i Dalmacija. Bili su to – našom voljom – i kraljevi ove zemlje. Utoliko – pored svih povijesnih nevolja koje smo imali u tim državnim zajednicama – neka od imena naših povijesnih cesta nose nazive, koji u tom smislu pripadaju i našem povijesnom kraljevstvu.

Izašli smo iz toga. Nepokoreni. I sačuvali smo svoju zemlju. I nemamo se čega stidjeti. To su ceste, koje su izgrađene na hrvatskoj zemlji, građene su najčešće hrvatskim rukama i trudom i – naše su. Zajedno s njihovim povijesnim nazivcima i imenima.

A narodi, s kojima smo u to vrijeme živjeli u istoj državnoj zajednici – danas su naši prijateljski narodi. Sutra već – biti ćemo s njima dio zajedničke Europe.

Ovaj projekt je u najmanju ruku međuresorski projekt. On je projekt i Ministarstva kulture i Ministarstva zaštite okoliša i prostornog uređenja (gospodarenja prostorom!), i Ministarstva javnih radova, obnove i graditeljstva, Ministarstva prometa i veza pa i Ministarstva turizma, te nekih drugih.

Tu činjenicu treba stalno imati na umu. Projekat će uspjeti samo ako ga Vlada te barem svi nabrojani resori prihvate kao zajednički. A on to nesumnjivo jest.

KRATKI PREGLED RAZVOJA POVIJESNIH CESTA NA PODRUČJU HRVATSKE

Prof. dr. sc. Dragutin Feletar

S obzirom na iskonsku potrebu ljudi za komuniciranjem i putovanjem, odnosno razmjenom i trgovinom, razvoj prometnih koridora i označavanja i izgradnje putova različite razine služnosti, vrlo je star i na području današnje Hrvatske. Taj je razvoj praktički posve identičan, pa ponekad i napredniji, kao i na drugim susjednim područjima sjeveroistočnoga Mediterana, odnosno jugoistočne Srednje Europe.

Već u zadnjim stoljećima prije Krista, i za područje današnje Slovenije i Hrvatske od posebnoga su značenja bili prometni koridori iz sustava mreže “**Jantarskih putova**”, koji su povezivali Baltik sa sjevernim Jadranom. Jedan od glavnih trgovačkih tadašnjih smjerova išao je od područja današnjeg Gdanjska, preko Požuna (Bratislave) do Aquileje na sjevernom obodu Jadranskog mora. Najvjerojatnije je jedan krak toga jantarskoga smjera tekao i dalje prema području Istre, a drugi preko Like sve do splitskoga primorja.

Rimljani su i na našem području bili pravi majstori u stvaranju mreže manjih i većih naselja, osvojivši široko područje sve do limesa na Dunavu već od samog početka naše ere. **Mreža rimskih putova ili cesta** bila je vrlo razgranata, poštivajući prirodnogeografske koridore. To su bile nasute ceste prilagodene potrebama tadašnjeg kolskog prijevoza, a valorizirale su uglavnom sve najvažnije longitudinalne i transverzalne smjerove. Stoga nije čudno što se dobar dio rimskih cestovnih koridora praktički koristi i poštuje sve do danas.

Na rimskim putnim kartama ili itinerarima (najpoznatiji je Tabula Peutingeriana) ucrtani su gotovo svi najvažniji prometni koridori na području današnje Hrvatske. To su tri najvažnija longitudinalna smjera. Jadranski smjer povezuje Aquileiu preko Trsta (Tergeste) i Poreča (Parentium) do Pule (Pola), te dalje prema Labinu (Albona), Trsatu (Tarsatica) i Senju (Senia). U podvelebitskom primorju jedan smjer te longitudinalne ceste išao je “plavom magistralom” od Trsata preko Krka, Raba i Pada na Ravne Kotare, a drugi preko Like: Senj-Otočac (Arupium)-Karin (Corinium)-Nin (Aenona). Longituda se dalje nastavlja od Nina prema

Zadru (Jadera), Skradinu (Scardona), Trogiru (Tragurium) do najvećeg naselja i sjedišta biskupije – Solinu (Salona). Dalje vode dva osnovna smjera prema drugom velikom antičkom središtu Naroni (Sv. Vid kod Metkovića) – preko Omiša (Oneum) i Makarske (Muicurum), te preko Trilja (Tillurium). Rimski smjer nastavlja se dalje prema Dubrovniku (Ragusium), Cavtatu (Epidaurum) i dalje na jug.

Važan je bio i posavski antički logitudinalni prometni koridor, koji nije koristio niski poloj uz Savu već otcjeditije predjele terasa na kontaktu prema okolnim pobrdima. Taj je smjer povezivao Ljubljanu (Aemona), preko Zagreba (Ščitarjevo, Andautonia) s najvećim rimskim gradom u ovom dijelu Pannonije Sisciom (Sisak), koja je bila i sjedište biskupije. Dalje je longituda išla do Stare Gradiške (Praetorium) i Broda (Marsonia), s krakom preko Požege, te nastavljala do Vinkovaca (Cibalae) i do najvećeg rimskog središta u tom dijelu Pannonije Sirmioma (Mitrovica), te završavala na dunavskom limesu u Zemunu (Taurunum) i Beogradu (Singidunum).

Treća longituda tekla je nizinom rijeke Drave, od Ptuja (Poetovia), Varaždinskim toplicama (Aqua Iasae) i Ludbrega (Ioviae Botivo, gdje je možda također bilo sjedište biskupije), prema Osijeku (Mursa), Dalju (Teutoburgium), Vukovaru (Cornacum) i Iloku (Cuccium). Ova tri važna longitudinalna cestovna koridora povezivalo je niz transverzalnih vicinalnih cesta. Primjerice, važnija transverzala išla je od Ludbrega, preko Zaprešića (Quadrata) prema Sisku i dalje preko Gline, Karlovca i Ogulina na Otočac. Neke transverzale išle su preko teritorija današnje Bosne i Hercegovine, te sjeverno prema Mađarskoj (osobito važna rimska cesta bila je ona od Ptuja, preko Szombathelya (Savaria) do Budimpešte (Aquincum), od Osijeka do Budimpešte, te na jug preko Đakova na Brod na Savi).

Dok su Rimljani sve do kraja 5. stoljeća gradili na našem području prave nasipane ceste (koje se arheološki još i danas otkrivaju), rani srednji vijek donio je nazadak i na području prometa. U srednjovjekovnim strateškim i sigurnosnim uvjetima stvara se nešto drugačija mreža utvrda i naselja, koristeći za gradnju najvećim dijelom istaknute kote i brežuljke, te zaštićene zamočvarene terene (nizinske fortifikacije). Gotovo deset stoljeća nestalo je na našem području ranije razvijenog kolskog prometa, a razvila se srednjovjekovna mreža karavanskih putova, gdje su se na manjim pogodnijim dionicama za prijevoz koristila i zaprežna kola.

Osnovni rimski prometni koridori i dalje su važni, ali stvaraju se i novi prometni smjerovi koji dobrim dijelom izbjegavaju niža riječna područja. Velika je važnost primjerice srednjovjekovnog prometnog koridora od Nina, preko Zemunika i Benkovca do Knina, te dalje prema Sinju i Klisu (kao i drugih susjednih putova). U kasnom srednjem vijeku ti smjerovi još više dobivaju na važnosti, a izuzetno je aktivno i povezivanje istočnojadranske obale pomorskim smjerovima.

Do provala Turaka, važnu ulogu igraju karavanski putovi na području današnje Banovine, Korduna i Gorskog kotara, pa i Like. Osobito u vrijeme Frankopana i Zrinskih jačaju prometni smjerovi između Kraljevice, Krka i Grobnika, preko Čabra, Severina, Dubovca, Ozlja, Božjakovine, Vrbovca, Varaždina do Čakovca. Veliko značenje opet ima stari prometni koridor Via magna ili Kolomanova cesta, koja je u osnovi povezivala tada važnu Čazmu, preko Rovišća i Kamengrada (Koprivnice) sa Stolnim Biogradom (Szekefervar). Od ove ceste vodilo je niz važnih odvojaka, kao primjerice prema Križevcima i Krapini, prema Ludbregu i Varaždinu, prema Virovitici ili preko Ivanić Kloštra prema Gradecu i Kaptolu (Zagrebu).

U hrvatskom međurječju, koje se u cjelini tada zvalo Slavonija, nisu toliko važni bili prometni koridori nizina Save i Drave, već je najaktivniji bio (uglavnom karavanski) prometni smjer koji je vodio preko brežuljaka i gora srednje Slavonije. Smjer toga srednjovjekovnoga slavonskog prometnog koridora vodio je od Celja, preko Krapine, Brezničkog Huma na Križevce, dalje na Rovišće, Daruvar, Pakrac i Požegu, te preko Pleternice na Đakovo, Vinkovce, Nuštar, Vukovar i Ilok. Dakako, da se taj smjer lokalno i mijenjao, a imao je i brojne odvojke, osobito prema sjeveru u nizinu Drave i na jug u nizinu Save.

Već na početku novoga vijeka, dakle u 16. i osobito 17. stoljeću, pogotovo nakon protjerivanja Turaka južno od Save (na kraju 17. stoljeća), na području današnje Hrvatske polako počinje proces ne samo intenziviranja karavanskoga prometa, nego i jačanja kolskog prijevoza. To je značilo ujedno učvršćivanje stalnih prometnih koridora, te početak izgradnje nasipnih cesta. Promet se ponovno vraća uglavnom u nizine velikih rijeka, te u doline i dolinice rječica i potoka, uz korištenje najpovoljnijih gorskih i planinskih prijevoja. Te su prašnjave i blatne ceste sve do druge polovice 18. stoljeća bili uski vijugavi putovi s velikim usponima, niske razine služnosti, ali su već omogućavali redoviti kolski prijevoz.

Dakako, već od druge polovice 17. stoljeća najviše takvih nasipnih kolskih putova gradi se u nizinskoj Hrvatskoj, osobito na smjerovima od Zagreba prema Varaždinu, Križevcima, Virovitici, Požegi i Vukovaru. Takve ceste nastaju i u Istri, te uz obalu. Poznate su već tada bile i neke transverzale od obale prema kontinentu. Krajem 17. stoljeća bila je znamenita tzv. Splitska cesta, koja je vodila preko Klisa i Sinja prema Bosni. Tada nastaju značajnije tvrde nasipne ceste oko značajnijih gradova, koje ga povezuju s najbližom gravitacijskom zonom (oko Zagreba, Varaždina, Križevaca, Koprivnice, Virovitice, Požege, Vukovara, Iloka, Broda, Cernika, Siska, Karlovca, Pule, Rijeke, Zadra i Splita).

Gospodarskim razvojem, a posebice programom Habsburške monarhije, od polovice 18. stoljeća započinje razdoblje izgradnje makadamskih cesta više razine služnosti. Tome je pridonijela i vojna politika izgradnje cesta. Naime, dobar dio Hrvatske, od Like preko Banovine i bjelovarskog kraja, nizina Save do Srijema i Petrovaradina, nalazio se u brižno organiziranoj Vojnoj krajini (pogotovo od reorganizacije koju je provela Marija Terezija sredinom 18. stoljeća, pa sve do razvojačenja nakon 1871. godine). Vojna organizacija uvelike je pridonijela brzini i kvaliteti (pa i projektiranju) makadama, te nakani povezivanja Jadrana s unutrašnjošću. Stoga su se u tom razdoblju (od sredine 18. do kraja 18. stoljeća) u izgradnji makadamskih cesta istakli osobito graditelji-oficiri i časnici. Primjerice, poznati su barun Vinko Stuppi (1733.-1810.), barun Filip Vukasović (1755.-1809.), Josip Kajetan Knežić (1786.-1848.), Simo Kekić (1807.-1863.) i drugi.

U okvirima habsburške izgradnje cesta, naši krajevi su dobivali osobitu pozornost, baš zbog prijelaza preko hrvatskog gorskog prometnog praga, odnosno povezivanja šireg panonskog prostora s Jadranom. Nakon izgradnje tvrde makadamske ceste na relaciji Beč-Graz-Ljubljana-Trst 1728. godine, vrata makadamskoj "cestomaniji" u ovom dijelu Europe bila su širom otvorena. Doduše, već se tada i na području Hrvatske grade makadami, pa i prema moru, ali od tada je njihova kvaliteta i služnost znatno veća.

U vremenskom rasponu od 1726. do 1811. godine, dakle gotovo jedno stoljeće, građen je makadamski skok preko hrvatskog gorskog prometnog praga. Iako je ovdje pojas Dinarida, kao prirodne brane, najuži, ipak je valjalo građevinski svladati brojne uspone, poput prijevoja Kapele (887 m), Delničkih vrata (742 m) ili Gornjeg Jelenja (636 m). Tvrđi makadami stoga su tada bili prava građevinska remek-djela (sa spomen-obilježjima, kapelicama, krajputašima,

boltanim mostovima i podgradnjama). Karlovac je bio terminal kombiniranog podunavsko-sjeverojadranskog prometnog sustava – otuda su započinjali makadami u smjeru Bakra, Senja i Rijeke. Svi makadami imali su i važnu funkciju poštanskog prometa, koji se počinje naglo razvijati osobito od druge polovice 18. stoljeća i u našim krajevima (uz veliku ulogu plemićke obitelji Thurn und Taxis).

Tada su izgrađene tri najvažnije makadamske poveznice od Karlovca prema Kvarneru. Najstarija je **Karolinska cesta**, koja je trasom dugom 106 kilometara povezivala Karlovac preko Generalskog Stola, Ogulina, Vrboskog, Mrkoplja i Hreljina sa Bakrom i Rijekom. Izgrađena je od 1726. do 1732. godine, bila je uska i zavojita. Zato je 1780. izvršena njezina rekonstrukcija, jer je jedno vrijeme bila i izvan uporabe (najvećim dijelom je asfaltirana oko 1974. godine).

Jozefinska cesta povezivala je trasom dugom 113 kilometara Karlovac preko Tounja, Josipdola, Modruše, Brinja i Vratnika sa lukom u Senju. Bila je to znatno kvalitetnija makadamska cesta, a građena je od 1770. do 1779. godine. Temeljito je obnovljena i proširena 1838. do 1843., dok je asfalt povučen uglavnom između 1960. i 1970. godine. **Lujzijansku cestu** su već gradili Francuzi u vrijeme svoje kratke vladavine dijelom hrvatskih krajeva. To je cesta, koja je uz male preinake asfaltirana 60-tih godina 20. stoljeća i kojom se još i danas (uglavnom) vozimo prema Rijeci. Trasa od Karlovca preko Severina, Skrada, Delnica i Gornjeg Jelenja kanjonom Rječine ulazi u Sušak i Rijeku. Duga je 132 kilometra, izgrađena je od 1803. do 1811., te temeljito rekonstruirana krajem 19. stoljeća.

U Terezijansko i Jozefinsko vrijeme (od 1740. do 1790.) makadami se grade i širom hrvatskog područja. Njihovu izgradnju osobito podupire uprava Vojne Krajine, a veći dio tadašnjih makadama zovu i poštanskim cestama. Smjerovi tih cesta najvećim dijelom poklapaju se s današnjom cestovnom mrežom, jer su te makadamske ceste kasnije samo nešto proširene i asfaltirane (ili manjim dijelom betonirane). Tadašnja cesta s najširim kolnikom i razmjerno visokim stupnjem služnosti izgrađena je 1750. godine od Zagreba do Karlovca (stara karlovačka cesta), preko Rakova Potoka i Jastrebarskog. Neki upravo tu cestu nazivaju prvom modernom prometnicom u Hrvatskoj.

U to doba nizinska sjeverna Hrvatska dobiva najveći dio svojih prvih bijelih cesta. Spomenimo ovdje makadamske ceste koje su se od 1753. počele graditi od Zagreba prema

Križevcima i Koprivnici, prema Bjelovaru, Đurđevcu i Virovitici, prema Krapini i prema Sisku. U razdoblju od 1750. do 1800. godine izgrađena je i duga dionica od Zagreba, preko Broda do Zemnua. Osobito je bila i važna dionica od Zagreba, preko Sv. Ivana Zeline do Varaždina, koja se nastavljala preko Čakovca i Štrigove prema Gornjoj Radgoni, Grazu i Beču.

Još se gradilo i u gorskoj Hrvatskoj. Od 1774. do 1778. utrošeno je 338.000 forinti na rekonstrukciju ceste Karlovac-Senj, a 1756. završena je i izgradnja važne ceste Karlovac-Gospić. Potkraj 18. stoljeća još je jednom makadamom prijeđen Velebit – godine 1786. završena je gorska cesta Gospić-Oštarije-Karlobag. Trebalo je prijeći Oštarijska vrata na 928 metara nadmorske visine. Najveći dio te uske makadamske ceste, koju zovu i Terezijanskom, izgrađena je prema nacrtima Filipa Vukasovića od 1774. do 1776. godine. Uz obalu se gradi uska vijugava bijela cesta od Karlobaga, preko Jablanca, Sv. Jurja do Senja, a nakon 1786. i dalje prema Novom Vinodolskom, Bakru i Rijeci. Izgrađene su tada i obalske dionice makadama u Istri, kao i dio unutrašnjih istarskih cesta. Dakako, već u marijaterezijско vrijeme, osnovnu cestovnu makadamsku mrežu dobivaju i obnovljene slavonske županije – Virovitička (Osijek), Požeška (Požega) i Srijemska (Vukovar).

Za našu cestogradnju od posebnoga je značaja bila kratka francuska okupacija početkom 19. stoljeća. Glavni smjerovi napoleonske cestovne penetracije u Iliriku su tekle od Ljubljane, preko Like, Zadra i Dubrovnika do Kotora, te od Ljubljane preko Samobora do Kostajnice na Uni. Oni su za svega desetak godina izgradili više od 500 kilometara tada vrlo suvremenih makadamskih cesta. U tom sklopu svakako je najznamenitija Marmontova cesta, koja je od 1804. do 1811. makadamom povezala Knin, preko Vrlike, Sinja, Trilja, Vrgorca i Metkovića sa Dubrovnikom, a gradilo se i na dionicama od Trstena, Zatona i Gruža prema Herceg Novom i Kotoru, sve do Budve.

Tijekom 17. stoljeća makadamska cestogradnja i na području Hrvatske brzo napreduje, te je tada zaokružena naša cestovna mreža, koju u moderniziranom obliku koristimo još i danas. Osobito je stvorena gusta mreža makadama u panonskom dijelu Hrvatske, gdje su i uvjeti cestogranje povoljniji. Bijelim cestama povezana su već tada praktički sva veća naselja u Hrvatskoj. Ovdje ističemo prometne koridore koji su uglavnom do 1918. godine dobili svoje kvalitetne makadame u sjevernoj Hrvatskoj: Zrinska cesta (Jasenovac-Dvor-Glina-

Grabovac), Žumberačka cesta (Sv. Nedelja-Samobor-Bregana-Krašić-Ozalj-Karlovac), Turopoljska cesta (Zagreb-Sisak-Jasenovac-Novska), Sutlanska cesta (Zaprešić-Klanjec-Hum na Sutli-Pregrada-Krapina), Maceljska cesta (Zaprešić-Zabok-Krapina-Macelj), Bistrička cesta (Sesvete-Marija Bistrica-Zlatar-Lepoglava-Trakošćan-Macelj), Varaždinska cesta (Sesvete-Novi Marof-Varaždin-Čakovec-Štrigova), Posavska cesta (Zagreb-Kutina-Nova Gradiška-Brod-V. Kapanica-Županja-Gunja-Strošinci), Podravska cesta (Dubrava Križovljanska-Varaždin-Koprivnica-Virovitica,-Našice-Osijek-Erdut), Daruvarska transverzalna cesta (Stara Gradiška-Pakrac-Daruvar-Virovitica-Terezino Polje), Našička transverzalna cesta (Donji Miholjac-Našice-Čaglin-Brod), te Đakovačka transverzalna cesta (Kneževo-Beli Manastir-Osijek-Đakovo-V. Kapanica-Sl. Šamac).

Mnogo se gradilo i u Istri, te su sva veća mjesta povezana makadamskim cestama. S velikim usponom preko Učke, kao i građevinskim problemima na istočnoj obali, uglavnom su izgrađene sve makadamske dionice istarske obalne ceste (Rijeka-Opatija-Labin-Pula-Rovinj-Poreč-Umag-Buje), kao i većina istarskih transverzalnih cesta, poput glavne istarske unutrašnje transverzale (Vozilići-Pazin-Buzet-Motovun-Buje).

I u gorskoj Hrvatskoj, uz teške građevinske uvjete, obnovljen je najveći dio starih makadamskih cesta, te izgrađeno mnogo kilometara novih. Kao primjere te izgradnje u 19. stoljeću ističemo nekoliko važnih makadamskih cesta. Još je Vukasović projektirao cestovni smjer Otočac-Perušić-Gospić-Sv. Rok-Gračac-Zadar, ali je taj teški prijelaz preko južnoga Velebita ostvaren nešto kasnije. Veliki graditelj Knežić svladava Mali Alan vijugavom uskom makadamskom cestom do Obrovca između 1825. i 1827., te nastavlja izgradnju prema Sv. Roku i Gračacu do 1831. godine. Taj vrlo zahtjevan smjer cjelovitije je riješen tek sedamdesetih godina 20. stoljeća, a definitivno probijanjem tunela Sv. Rok na novoj autocesti (puštena u promet 2003.).

Staru Terezijansku cestu od Gospića preko Baških Oštarija do Karlovca temeljito rekonstruirao i proširuje Knežić od 1844. do 1848. (pa je neki zovu i Knežićevom cestom), a posao dovršava Simo Kekić 1851. godine. U drugoj polovici 19. stoljeća obnavljaju se i stare marijaterezijanske bijele ceste Zemunik-Benkovac-Knin-Strmica i dalje prema Bosni, cesta Knin-Drniš-Šibenik-Trogir (preko Boraje) i druge. Važna kvarnerska rekonstruirana moderna cesta od Rijeke preko Sušaka do Martinšćice gradi se 1835. godine (Via Dorothea). Izgradnja

i obnova cesta intenzivirana je od 1862. godine, kada je sa sjedištem u Zagrebu osnovana posebna cestovna Građevinska služba. U Hrvatskoj i Slavoniji je 1900. bilo već oko 5.300 km državnih i zemaljskih bijelih cesta.

Početak 20. stoljeća započinje betoniranje i asfaltiranje glavnih cesta, najprije u gradovima, a potom i u njihovoj okolini. Modernizacija cesta nastavljena je u razdoblju između dvaju svjetskih ratova, iako usporeno u odnosu na Srednju Europu. Nešto je više građeno u razdoblju Hrvatske banovine (1939.-1941.), kada su u Hrvatskoj modernizirana 372 km prvih dužih betonskih i asfaltnih cesta. Radi se o smjerovima Dugo Selo-Zagreb-Samobor, Rijeka-Novi Vinodolski, Split-Trogir, Poreč-Pazin, dijelovi smjera Rijeka-Pula, te oko Zadra i Dubrovnika. Taj je posao nastavljen tijekom Drugoga svjetskoga rata, kada je modernizirano još 89 km cesta: Varaždin-Komin, Rijeka-Grobnik, Bakar-Kraljevica, Zaprešić-Novri Dvori, Zagreb-Lučko i druge.

S obzirom na gospodarski razvoj, rast broja automobila i brzorastuće potrebe komuniciranja, modernizacija postojećih i izgradnja novih cesta i u Hrvatskoj je progresivno rasla nakon Drugoga svjetskoga rata. Od 1945. do 1985. godine modernizirano je 3.366 km cesta, koje su dobile suvremeni asfaltni kolovoz. Mreža hrvatskih cesta povećana je na 27.474 km razvrstanih cesta. Samo u razdoblju od 1945. do 1954., izgrađeno je 660 km posve novih državnih cesta, među kojima ističemo značenje nove trase državne ceste Zagreb-Beograd nizinom Save ("Cesta bratstva i jedinstva"). Završena je i izgradnja "Jadranske magistrale", koja je označila pravi preporod za naše jadransko morsko pročelje i potaknula značajne procese litoralizacije. Rekonstruirana je stara cesta od Rijeke do Novog Vinodolskog, zatim je dionica do Zadra puštena u promet 1959., pa do Šibenika 1963., te do Dubrovnika i Boke Kotorske 1965. godine.

Izgradnja suvremenih autocesta u Hrvatskoj započinje znatno kasnije nego u Srednjoj Europi. Najprije je izgrađena autocesta Zagreb-Karlovac u dužini od 38 kilometara. Ta je autocesta svečano puštena u promet 1973. godine, a potom se trebalo na nastavak intenzivnije izgradnje autocesta čekati dvadesetak godina. Tek u zadnjih desetak godina Hrvatska u modernizaciji svojih najvažnijih prometnih koridora ostvaruje važan iskorak. Do 2002. godine Hrvatska je imala 571 km autocesta. Izgradnja se intenzivno nastavlja, pa se planira da će

Hrvatska do 2008. godine imati već 1.417 km autocesta, čime će se značajno približiti prometnim standardima razvijene Europe.

Danas Hrvatska raspolaže s oko 34.000 km razvrstanih državnih, županijskih i lokalnih cesta, a ukupan broj vozila popeo se na gotovo milijun i pol. Na jedno vozilo dolaze tri stanovnika, što je već u okvirima europskih prosjeka. To znači da se i ceste po svojim standardima, gustoći i služnosti moraju dovesti u europske okvire. Koliko je intenzivno rastao cestovni promet na hrvatskim cestama (jer Hrvatska je i važna tranzitna i turistička zemlja), pokazuje primjer gustoće prometa na autocesti Zagreb-Karlovac: 1974. tu je prolazilo 3.743 vozila dnevno, 1989. godine 9.267, a u 2002. godini 21.012 vozila.

IZBOR POVIJESNIH CESTOVNIH KORIDORA

Prof. dr. sc. Dragutin Feletar

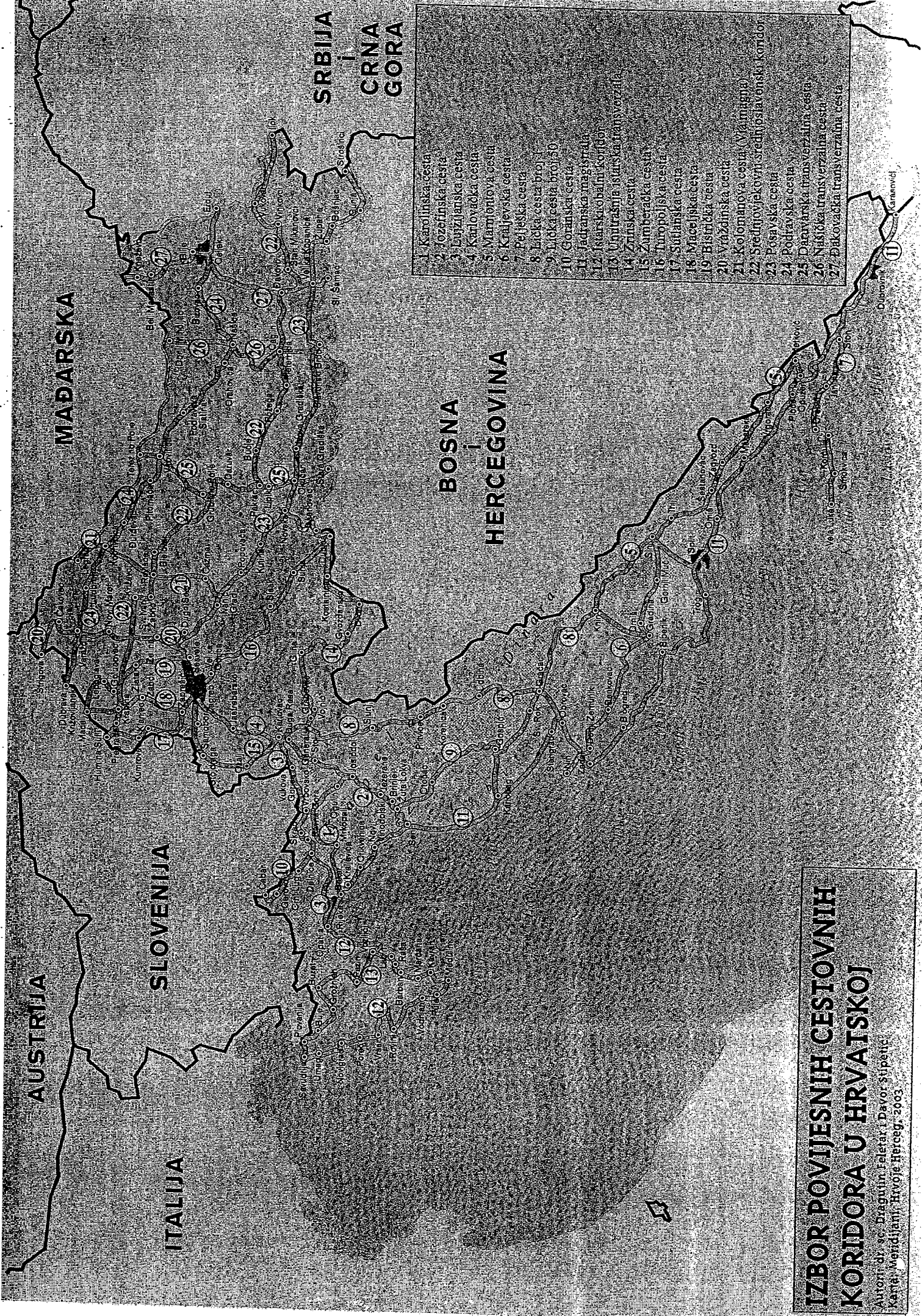
Za zaštitu je planirano 27 cestovnih koridora u ukupnoj dužini od 4.639 kilometara (u zgradama je broj razvrstanih cesta)

1. **Karolinska cesta** – izgrađena je 1726. do 1732. godine, obnovljena 1780., završeno asfaltiranje 1974. godine. Dužina 106 km. Smjer: Karlovac-Duga Resa-Generalski Stol (32)-Ogulin-Josipdol-Vrbosko (42)-Ravna Gora (5034)-Mrkopalj (5068)-Lokve (32)-Fužine-Hreljin (5059)-Bakar (5059)-Rijeka (8)
2. **Jozefinska cesta** – izgrađena je od 1770. do 1779., obnovljena od 1838. do 1843. i asfaltirana od 1965. do 1970. godine. Dužina 113 km. Smjer: Karlovac-Duga Resa-Generalski Stol-Tounj-Josipdol-Modruš-Jezerane-Brinje-Žuta Lokva-Vratnik-Senj (23)
3. **Lujzijanska cesta** – izgrađena od 1803. do 1811. godine, obnovljena krajem 19. stoljeća, asfaltirana 60-tih godina 20. stoljeća. Dužina 132 km. Smjer: Karlovac-Vukova Gorica-Severin-Vrbosko-Moravice-Skrad-Kupjak-Delnice-Lokve-Gornje Jelenje-Grobnik-Rijeka (3)
4. **Karlovačka cesta** – izgradnja završena 1750. godine. Dužina 45 km. Smjer: Zagreb-Rakov Potok-Jastrebarsko-Draganić-Karlovac (1042)
5. **Marmontova cesta** – na dijelovima ulazi u rimske koridore, izgrađena uglavnom od 1804. do 1811. godine. Dužina 297 km. Smjer: Knin-Sinj (1)-(odvojak Klis-Split)-Trilj-Cista Provo (69)-Šestanovac (39)-Zagvozd (62)-Vrgorac-Metković (62)-Opuzen (9)-Dubrovnik (8)
6. **Kraljevska cesta** – djelomično slijedi koridor srednjovjekovnih prometnih koridora od Nina do Knina i Klisa, makadam izgrađen uglavnom u prvoj polovici 18. stoljeća. Dužina 170 km. Smjer: Nin-Murvica (6011)-Zemunik-Donje Biljane (6043)-Benkovac-Bribirske Mostine-Skradin-Gradina-Drniš-(odvojak Knin)-Muć-Sinj (56)

7. **Pelješka cesta** – uski makadam postavljen uglavnom u 19. stoljeću. Dužina 111 km. Smjer: Ston-Janjina-Orebić (414)-Korčula-Žrnovo-Smokvica-Blato-Vela Luka (118)
8. **Lička cesta broj 1** – srednjovjekovni prometni smjer, makadam dobiva krajem 18. i u 19. stoljeću. Dužina 229 km. Smjer: Karlovac-Krnjak-Slunj-Plitvice-Korenica-Udbina-Gračac-(odvojak Mali Alan-Obrovac)-Knin (1)
9. **Lička cesta broj 50** – srednjovjekovni prometni smjer, makadam dobiva od druge polovice 18. stoljeća. Dužina 122 km. Smjer: Žuta Lokva-Otočac-Lički Osik-Gospić-Sveti Rok-Gračac (50)
10. **Goranska cesta** – prometni koridor u srednjem vijeku i osobito u vrijeme Zrinskih, makadam završen 1890. godine. Dužina 63 km. Smjer: Delnice-Crni Lug-Gerovo-Čabar-Prezid (32)
11. **Jadranska magistrala** – zamijenila je stari rimski koridor (Pola-Salona-Narona), koji je koristio i otoke. Na dijelovima je postavljen makadam u 19. i početkom 20. stoljeća. Sadašnja cesta završena je 1964. godine. Dužina 637 km. Smjer: Rijeka-Kraljevica-Crikvenica-Novi Vinodolski-Senj-Karlobag-(odvojak Baške Oštarije-Gospić)-Starigrad-Paklenica-Zadar-Biograd-Šibenik-Trogir-Split-Omiš-Makarska-Ploče-Opuzen-Dubovnik-Karasovići (8)
12. **Istarski obalni koridor** – djelomično na rimskom smjeru, makadam dobiva uglavnom od druge polovice 18. stoljeća. Dužina 253 km. Smjer: Buje-Plovanija (299)-Savudrija (5002)-Umag-Novigrad-Poreč-Vrsar-Kruničići-Brajkovići (5073)-Valtura (5119)-Kavran-Marčana (5118)-Barban-Raša-Labin-Brestova-Mošćenice-Opatija-Matulji (21)
13. **Unutrašnja istarska transverzala** – stari srednjovjekovni smjer, makadam dobiva uglavnom već od druge polovice 18. stoljeća. Dužina 78 km. Smjer: Vozilići-Kršan-Pazin (64)-Cerovlje (5046)-Buzet (5013)-Istarske Toplice-Motovun-Grožnjan (44)-Buje (21)
14. **Zrinska cesta** – srednjovjekovni prometni smjer, osobito značajan u vrijeme Zrinskih, makadam dobiva uglavnom u 19. stoljeću. Dužina 167 km. Smjer: Jasenovac-Kostajnica-Dvor (47)-Gvozdansko-Glina-Gvozd-Vojnić-Grabovac (6)

15. **Žumberačka cesta** – stari srednjovjekovni smjer, makadam dobiva u 19. i početkom 20. stoljeća. Dužina 92 km. Smjer: Sveta Nedelja-Samobor-Bregana (309)-Stojdraga-Kostanjevac-Krašić-Trg-Ozalj-Karlovac (505)
16. **Turopoljska cesta** – stari srednjovjekovni smjer na rimskom koridoru, makadam od druge polovice 18. stoljeća. Dužina 129 km. Smjer: Zagreb-Velika Gorica-Sisak (Petrinja) (30)-Sunja-Dubica (224)-Jasenovac-Novska (47)
17. **Sutlanska cesta** – srednjovjekovni prometni smjer, makadam od početka 19. stoljeća. Dužina 91 km. Smjer: Zaprešić-Šenkovec-Klanjec-Kumrovec-Miljana-Hum na Sutli (205)-Pregrada-Krapina (206)
18. **Maceljska cesta** – srednjovjekovni prometni smjer, makadam dobiva djelomično od druge polovice 18. stoljeća. Dužina 48 km. Smjer: Zaprešić-Veliko Trgovišće-Zabok-Sv. Križ Začretje-Krapina-Đurmanec-Macelj (1)
19. **Bistrička cesta** – srednjovjekovni prometni smjer, makadam dobiva djelomično od početka 19. stoljeća. Dužina 76 km. Smjer: Sesvete-Kašina-Marija Bistrica-Zlatar Bistrica-Zlatar-Golubovec (29)-Lepoglava-Trakošćan-Macelj (508)
20. **Varaždinska cesta** – srednjovjekovni put na relaciji Zagreb-Beč, makadam dobiva od sredine 18. stoljeća. Dužina 117 km. Smjer: Sesvete-Sv. Ivan Zelina-Novi Marof-Kneginec-Varaždin (3), Čakovec (20)-Šenkovec-Štrigova (2001)
21. **Kolomanova cesta (Via magna)** – na vicinalnom rimskom smjeru nastavljena srednjovjekovna cesta značajna osobito do provala Turaka, makadam dobiva uglavnom od druge polovice 18. stoljeća. Dužina 97 km. Smjer: Ivanić-Kloštar-Čazma (43)-Gornji Draganec (43)-Frakaševac (2231)-Rovišće (3020)-Zrinski Topolovac (3003)-Koprivnica (2143)-Drnje-Legrad (2078)
22. **Srednjovjekovni srednjoslavonski koridor** – važan prometni smjer do provala Turaka polovicom 16. stoljeća, makadam dobiva različito po dionicama tijekom druge polovice 18. i u 19. stoljeću. Dužina 415 km. Smjer: Krapina-Radoboj-Kuzminec (2122)-Mihovljan-Mače (2110)-Zlatar-Belec-Budinščina (2169)-Hrašćina-Breznički Hum (2171)-Breznica (3)-Visoko-Sudovec (2175)-Sv. Petar Orehovec-Križevci (22)-Sv. Ivan Žabno (22)-Rovišće-Bjelovar-Veliki Zdenci (28)-Daruvar-Pakrac (5)-Bučje-Požega (38)-

- Pleternica-Ruševo-Levanjska Varoš-Đakovo (38)-Stari Mikanovci-Vinkovci (46)-Nuštar-Vukovar (55)-Ilok (2)
23. **Posavska cesta** – djelomice slijedi rimski koridor Emona-Siscia-Marsonia-Cibale-Sirmium, a makadam dobiva od druge polovice 18. stoljeća, makadam dobiva od druge polovice 19. stoljeća. Dužina 345 km. Smjer: Zagreb-Dugo Selo (41)-Brckovljani-Ivanić Kloštar-Ivanić Grad (3841)-Popovača (3124)-Kutina-Novska-Okučani (3252)-Nova Gradška (3158)-Staro Petrovo Selo-Lužani (4158)-Oriovac-Sibinj-Brod-Donji Andrijevc (4202)-Velika Kapanica-Babina Greda-Štitar-Županja (4218)-Bošnjaci-Gunja (214)-Strošinci (4230)
24. **Podravska cesta** slijedi dijelom stari rimski koridor Petovia-Jovia Botivo-Mursa, makadam dobiva od druge polovice 18. stoljeća. Dužina 286 km. Smjer: Dubrava Križovljanska-Varaždin-Ludbreg-Koprivnica-Đurđevac-Pitomača-Virovitica-Slatina-Orahovica-Našice-Bizovac-Osijek (2)-Erdut (213)
25. **Daruvarska transverzalna cesta** – slijedi djelomično rimski vicinalni smjer, važan srednjovjekovni koridor, makadam dobiva od druge polovice 18. stoljeća. Dužina 117 km. Smjer: Stara Gradiška-Okučani-Pakrac-Lipik-Daruvar-Veliki Zdenci-Grubišno Polje-Virovitica-Terezino Polje (5)
26. **Našička transverzalna cesta** – važan smjer iz baroknog doba, makadam od druge polovice 18. stoljeća. Dužina 91 km. Smjer: Donji Miholjac-Našice-Gradište-Čaglin-Podcrkavlje-Brod (53)
27. **Đakovačka transverzalna cesta** – srednjovjekovni smjer, važnost dobiva u barokno doba, makadam djelomice od kraja 18. stoljeća. Dužina 126 km. Smjer: Kneževo-Beli Manastir-Bilje (7)-Osijek-Vuka-Đakovo-Vrpolje-Velika Kapanica-Slavonski Šamac (7)



1. Karolinska cesta
2. Forzińska cesta
3. Lupatinska cesta
4. Križovička cesta
5. Mramornova cesta
6. Kraljevska cesta
7. Fejfska cesta
8. Laška cesta broj 50
9. Laška cesta broj 50
10. Goranska cesta
11. Jadranska magistrala
12. Jadranskoabinski koridor
13. Ljubljanski istarski tranzitni koridor
14. Zrnska cesta
15. Zumberačka cesta
16. Turpoljska cesta
17. Sufanaka cesta
18. Maceljjska cesta
19. Bistrička cesta
20. Vražđinska cesta
21. Kolomanova cesta (Vladimirova)
22. Srednjovjekovni srednoslavonski koridor
23. Posavska cesta
24. Podravska cesta
25. Davaarska tranzitna cesta
26. Nišfoka tranzitna cesta
27. Đakovačka tranzitna cesta

IZBOR POVIJESNIH CESTOVNIH KORIDORA U HRVATSKOJ

Autori: dr. sc. Dragutin Felera i Davor Štibić
 Karta: Meridijani, Hrvatska, 2003