

Šego Darijo, univ. spec. traff., v. pred.¹

Dodig Tino, bacc. ing. traff., student²

RAZVOJ GRAĐENJA CESTA U REPUBLICI HRVATSKOJ KROZ POVIJEST

Sažetak: Na teritoriju Republike Hrvatske razvoj cestovnih prometnica traje više od 2000 godina. Prve ceste javljale su se zbog uspostave kontakata između naseljenih mjesta, razvoja trgovine i za vojne potrebe. Stare ceste imale su kamenu podlogu, rubnjake, miljokaze, odvodnju, te su bile projektirane tako da idu najpovoljnijim trasama terena. Nakon raspada Rimskog carstva značajnija izgradnja cesta javlja se tijekom srednjeg vijeka a najznačajnije razdoblje ponovne cestogradnje je vrijeme vladavine Austro-Ugarske monarhije. Ostaci građenja cesta u Republici Hrvatskoj tijekom povijesti vidljivi su i danas, također moderne cestovne prometnice prate djelomično prate trase starih cesta.

Ključne riječi: *povijest, građenje cesta, Republika Hrvatska*

1. Uvod

Na teritoriju Republike Hrvatske (RH) razvoj kontakata, razmjene i karavanskih koridora traje više od 2000 godina. Prve poznate ceste koje su povezivale tadašnja naseljena mjesta javljaju se za vrijeme Rimskog carstva gdje je današnji teritorij države bio podijeljen u dvije velike provincije "Dalmatiju" i "Panoniju", kada je izgrađeno više od 804.672 kilometara rimskih cesta. Nakon raspada rimskog carstva dolazi do smanjenog razvoja i propadanja cesta koje više nitko nije imao održavati. Tijekom čitavog srednjeg vijeka nisu se sustavno gradile nove prometnice, već su tadašnji ljudi putovali su po zapuštenim ostacima rimskih cesta i karavanskim putovima. Značajnije razdoblje u povijesti cestogradnje je tijekom Habsburške (Austro-Ugarske) monarhije gdje su tadašnji poznati putovi prerasli u poznate ceste tog doba, te Francuske uprave Dalmacijom u čije vrijeme je počela značajnija i brža gradnja cesta u Dalmaciji. Tijekom 20. i 21. stoljeća Republika Hrvatska je postupno modernizirala svoju cestovnu mrežu čime je povezala sva svoja područja, te se spojila na Europske prometne pravce.

¹ Veleučilište u Šibeniku, Preddiplomski stručni studij Promet, Trg Andrije Hebranga 11, 22000 Šibenik.

² Student Fakulteta prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu (bivši student Veleučilišta u Šibeniku, na Preddiplomskom stručnom studiju Promet).

2. Razvoj građenja cesta do 5. stoljeća

Na teritoriju Republike Hrvatske (RH) razvoj kontakata, razmjene i karavanskih koridora traje više od 2000 godina. Znameniti jantarski put koji je u većem broju krakova prolazio od baltičkog prostora prema Francuskoj, Italiji i Panoniji obuhvatio je i neka područja RH. Jedan od vrlo aktivnih smjerova išao je od Baltika preko Alpa do značajnog antičkog trgovačkog i političkog središta Akvileje na sjevernom Jadranu. Iz Akvileje jantarski put protezao se prema Istri i dalje prema sjevernojadranskim otocima, Dalmaciji i dalje. Računa se da je postojao još jedan važan smjer jantarskog puta za naše krajeve koji je vodio preko Češke i Austrije do Panonije i zapadnih hrvatskih krajeva. U vrijeme postojanja Rimskog carstva područje RH bilo je podijeljeno na 2 provincije "Dalmatia" i "Panonia". Rimljani su u obje provincije izgradili razmjerno gustu mrežu karakterističnih cesta koje su služile za karavanski i kolski promet, a trasirali su ih dolinama rijeka i nižim pobrđima. Tipična rimska cesta imala je rubnjake, kanale za odvodnju, prijevoje, serpentine, nadvožnjake, tunele i mostove. Završni sloj nije naravno bio asfaltni nego od nabijenog sitnijeg kamenja, a u blizini gradova i u samim gradovima ceste su završno bile popločane. Rimske ceste građene su u pravilu posve ravno, odnosno toliko ravno koliko je to konfiguracija terena dopuštala. Svojom kamenom podlogom, miljokazima, odvodnjom i drugim tada naprednim značajkama služnosti te su ceste bile prave žile kucavice.³ Neke od glavnih rimskih cesta koje su prolazile tadašnjim provincijama i povezivale tadašnje gradove su (slika 1): Poetovio (Ptuj) - Mursa (Osijek) - Sirmium (Srijemska Mitrovica), Aquilea - Tarsatica (Trsat) - Senia (Senj) - Salona (Solin) - Epidaurum (Cavtat) - Skadar, Emona (Ljubljana) - Siscia (Sisak) - Cibalae (Vinkovci), Salona - Bistue Nova (Zenica) - Sirmium, Iadera (Zadar) - Salona - Naron, Neviodanum (Čatež) - Andautonia (Šćitarjevo) – Siscia⁴.

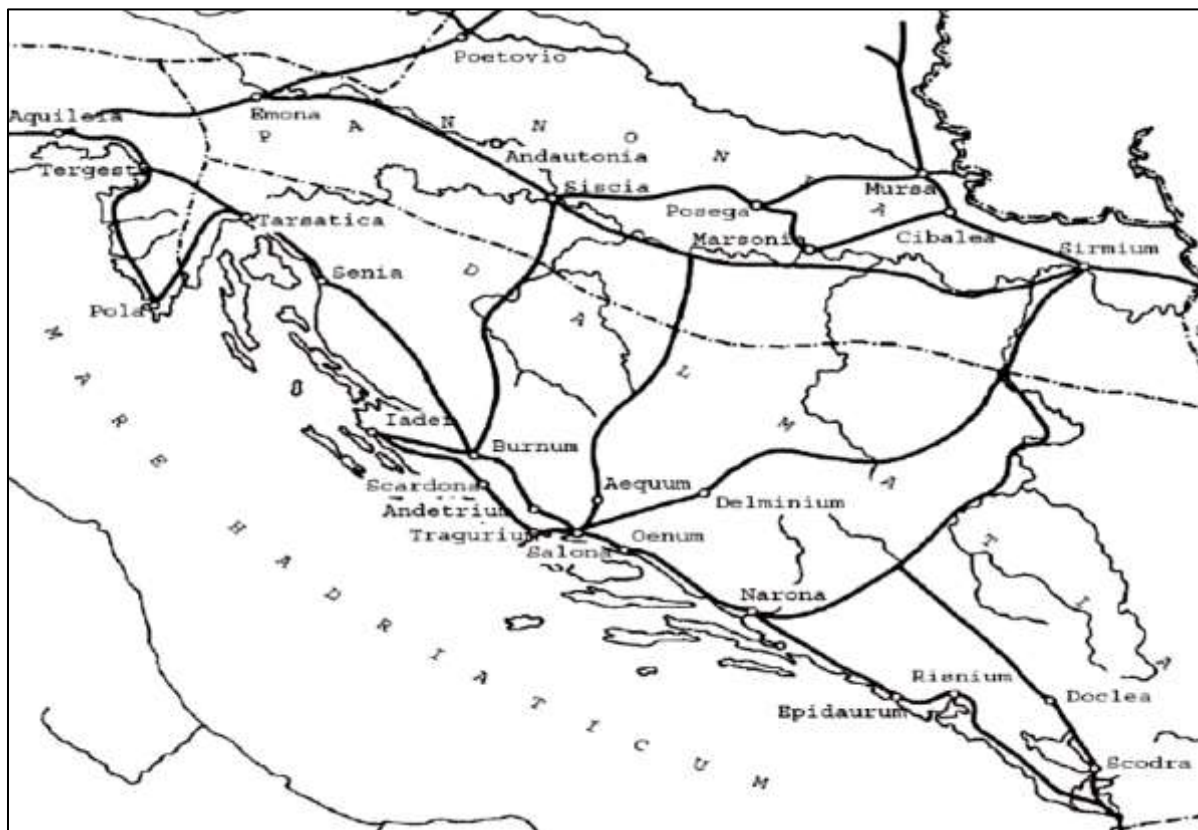
Najzaslužniji za izgradnju cestovne mreže u provinciji Dalmatia je svakako Publije Kornelije Dollabela, rimski carski namjesnik u Iliriku od 14. do 20. godine (izgrađene ceste prvotno su povezivale Salonu s unutrašnjosti zemlje, a kasnije su izgrađene komunikacije uzduž jadranske obale). U nepunih sedam godina dok je bio namjesnik izgrađeno je 885.139 kilometara rimskih cesta po vrlo teškom, planinskom predjelu. Poznate ceste izgrađene u to vrijeme su "A colonia salonitana ad fines provinciae illyrici", "Via gabiana ab salonis andretium", "Ad hedum castellum daesitiatium", "Ad bathinum flumen", "Ad imum montem

³ Feletar P., Hrvatske povijesne ceste Karolina, Jozefina i Lujzijana, Izdavačka kuća MERIDIJANI, Samobor, 2016.

⁴ Legac I., Cestovne prometnice I, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2006.

ditionum ulcirum"⁵. Ovim cestama su postavljene osnove za kasniju vrlo gustu cestovnu mrežu Rimskog carstva, koja će se kroz punih 400 godina dalje dograđivati i održavati te služiti još dugi niz stoljeća, a neki njezini dijelovi vidljivi su i danas. Također, Rimljani su imali i dobra vozila koja su mogla izdržati vožnju ovakvim cestama na velike udaljenosti.^{6, 7, 8} Važna rimska cesta u Istri bila je Flavijevska cesta (Via Flavia), koja je vodila iz Akvileje preko Trsta, rijeke Mirne, Poreča, Limskog kanala, Bala i Vodnjana do Pule. Od Pule je nastavljala Liburnijska cesta (Via Liburnica) prema Nezakciju, preko rijeke Raše i Raškog zaljeva, Labina, Plomina, Plominskog zaljeva i Luke Plomin do Trsata gdje se spajala s cestom Via Gemina (cesta koja je išla iz Trsta preko Moterije i Lipe do Kastva te nastavno prema Dalmaciji).^{9, 10}

Slika 1. Mreža glavnih cesta u rimskim provincijama "Dalmatia" i "Panonia".



Izvor: Legac I., Cestovne prometnice I, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2006.

⁵<https://www.dnevno.hr/vijesti/hrvatska/rimljani-su-jos-u-prvom-stoljecu-gradili-ceste-po-hrvatskoj-i-nisu-ih-davali-u-koncesiju-64539/>

⁶<https://povijest.hr/vazneosobe/dolabeline-ceste/>

⁷<https://darkoantolkovic.wordpress.com/2015/02/18/rimske-cestovne-komunikacije-srednje-dalmacije/>

⁸ Glavaš I., Municipij Magnum – Raskrižje rimskih cestovnih pravaca i beneficijarska postaja postaja, pregledni članak, Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru, No. 52., Prosinac 2010. Zadar, UDK 904:625.7 (497.5 Magnum) "652", (<https://hrcak.srce.hr/63835>).

⁹<http://istra.lzmk.hr/clanak.aspx?id=520>

¹⁰<http://www.istrapedia.hr/hrv/2009/rimske-ceste-istre/istra-a-z/>

Glavne Rimske ceste koje su prolazile provincijom Panonija počinjale su u Akvileji (Italija), prolazile su kroz Ljubljanu (Slovenija) (rimska Emonia), pratile tokove rijeka Save, Drave i Dunava. Glavne rimske ceste u Panoniji bile su Posavska cesta (pratila tok rijeke Save), Podravska cesta (pratila tok rijeke Drave) te Podunavska ili Limeska cesta (pratila tok rijeke Dunav i povezivala pogranična utvrđenja). Važna čvorišta na cestama u Panoniji bili su Srijemska Mitrovica (rimski Sirmium), Vinkovci (rimski Cibalae), Sisak (rimski Siscia) i Osijek (rimski Mursa). Osim glavnim cestama, Panonija je u rimsko vrijeme bila prošarana i mjesnim tj. vicinalnim cestama. One su spajale značajnija mjesta, manja naselja i gospodarski privlačne lokacije poput kamenoloma, rudnika i riječnih pristaništa. Najvažnija vicinalna prometnica bila je regionalna cesta koja je prolazila središnjim prostorima južne Panonije, jedan krak ceste pružao se od Siscije prema Mursi, a drugi krak prema Cibalama.¹¹ Slika 2 prikazuje ostatke rimske ceste u Dalmaciji (tada Dalmatia) pokraj Knina.

Slika 2. Ostaci rimske ceste u Dalmaciji (tada provincija Dalmatia) kod Knina.



Izvor: <http://tris.com.hr/2014/04/novootkrivena-najduza-rimska-cesta-u-hrvatskoj-ugrozena-vjetroelektranama/>

¹¹ Gračanin H., Rimske prometnice i komunikacije u kasnoantičkoj južnoj Panoniji, Izvorni znanstveni rad Scrinia Slavonica: Godišnjak Podružnice za povijest Slavonije, Srijema i Baranje Hrvatskog instituta za povijest, Vol. 10., No. 1., Rujan 2010., , UDK 904:625.7(497.5)(091) (<https://hrcak.srce.hr/77178>).

3. Razvoj građenja cesta od 5. do 20. stoljeća

Nakon raspada rimskog carstva 476. godine nakon Krista dolazi do propadanja tadašnjih cesta koje više nitko nije imao održavati. Tijekom čitavog srednjeg vijeka nove prometnice sustavno se nisu gradile, već su trgovci, uglednici i vladari putovali po zapuštenim ostacima rimskih cesta i karavanskim putovima koji su povezivali trgovišta i posjede feudalnih velikaša¹². Tijekom ranog srednjeg vijeka javljaju se karavanski putovi koji su povezivali dijelove teritorija Republike Hrvatske kao što su od Zagreba preko Stupnika do Jastrebarskog. Od Jastrebarskog jedan krak puta ide prema Krašiću, Ozlju, Ribniku i Metliku, a drugi krak puta ide na jug preko Draganića za Dubovac te potom za Dugu Resu i Gornji Budački, od Slunja prema Cetingradu pa preko Velike Kladuše i Topuskog do Siska, te od Slunja preko Tržca u dolinu Une. Smjer koji je povezivao Zagreb i Zadar dolinom rijeke Une, krajem srednjega vijeka još su zvali "Via Jadrense", gdje je jedan krak puta išao i prema Senju. Vrlo je aktivna bila veza od Tounja, preko Modruša i Brinja za Senj, pa dalje uz obalu preko Vinodola za Novi, Bribir, Grižane, Kraljevicu, Bakar, Rijeku i dalje prema Postojnskim vratima. Srednjovjekovna goranska cesta polazila je od frankopanskih gradova Ozlja i Dubovca, zatim uz rijeku Dobru do Novigrada, s kojim je bio povezan i frankopanski grad Ribnik. Od Novigrada je put dalje išao dijelom uz rijeku Dobru prema Bosiljevu, pa dalje do Lukovdola, Moravica i Broda na Kupi. Od Broda na Kupi put je nastavljao prema starim Delnicama (Lučica), dalje prema Lokvama i Fužinama do Liča, pa nastavno preko gorja do Hreljina i Bakra. Put je južnim smjerom od Lukovdola povezivao i Gomirje, Vrbovsko i Ravnu Goru te preko Mrkoplja opet dolazio do mjesta Lič¹³. U srednjem vijeku oko 1030. godine spominje se Slavenska cesta (Via Sclavonica) koje je vodila iz Poreča prema Pazinu¹⁴. Tijekom kasnog srednjeg vijeka jedan od najvažnijih europskih smjerova bila je vojnička cesta "Magna via, Via exercitualis". Taj smjer povezivao je ugarski glavni grad Szekesfehervar s južnom Panonijom, pa nastavno preko Dinarida s obalom Jadranskog mora. Jedan krak vojničke ceste "Magna vie" ulazio u republiku Hrvatsku kod mjesta Žakanja (danas u Karlovačkoj županiji) a drugi preko Pečuha do Virovitice (danas u Virovitičko-podravskoj županiji). Oba kraka vojničke ceste spajali su se kod Koprivnice odakle je jedan krak išao preko Varaždina i Susedgrada u Zagreb, a drugi krak ceste preko Križevaca i Kalnika u Zagreb. Važan je bio krak ceste koji je od Zagreba išao preko

¹² Černicki L., Forenbaher S., Starim cestama preko Velebita, Izdavačka kuća LIBRICON, Zagreb 2016.

¹³ Feletar P., Hrvatske povijesne ceste Karolina, Jozefina i Lujzijana, Izdavačka kuća MERIDIJANI, Samobor, 2016.

¹⁴ <http://istra.lzmk.hr/clanak.aspx?id=520>

Topuskoga, Cetingrada i Bihaća pa dalje dolinom Une do Knina. Od Knina jedan krak ceste išao je prema Zadru, a drugi prema Splitu i preko Drijeva za Dubrovnik. Drugi krak ceste od Zagreba išao je prema Topuskom (Taborište) te preko Vojnića i Brinja do Senja. Smatra se da je za povezivanje Slavonije, Hrvatske i Dalmacije najvažniji smjer Via magne bio pounjski put preko Knina. Potkraj srednjega vijeka kao važan karavanski put afirmirao se i smjer koji je povezivao Gorski kotar s lukama na sjevernom dijelu Jadranskog mora (točnije na području Kvarnerskog zaljeva) odnosno koji je povezivao i prolazio kroz tadašnje velike posjede knezova Frankopana – od Krka, Bakra, Vinodola do Gorskog kotara i dalje prema Dubovcu i Zagrebu.

¹⁵ Razvoj trgovine i prometa u ranom novom vijeku odnosno u 16. i 17. stoljeću u znaku je stalnih ratovanja s Osmanskim carstvom na istoku i smanjenja teritorija Republike Hrvatske na tzv. ostatke ostataka. Karavanski promet u to vrijeme uglavnom se odvijao preko hrvatskoga gorskog praga, kao što je karavanski put od Dubovca preko Novigrada na rijeci Dobri, Broda na Kupi i Čabra do Trsata, karavanski put od Dubovca preko Generalskog Stola, Ogulina, Vrbovskog, Mrkoplja, Fužina do Bakra, karavanski put od Dubovca preko Duge Rese, Tounja, Josipdola i Brinja do Senja. Na području tadašnje okupirane Dalmacije bila su dva glavna smjera od Jadranskog mora prema unutrašnjosti: tzv. dubrovački put od Dubrovnika prema Trebinju i Foči do Sarajeva, te smjer od Splita prema Livnu^{16, 17, 18}. Tijekom 17. i 18. stoljeća pojedini dijelovi Republike Hrvatske oslobođeni su od Otomanskog carstva, dolazi do povećane trgovinske razmjene između Otomanskog carstva i Austrije (RH je tada bila u sastavu Austrijskog carstva (Habsburške monarhije), od sredine 19. stoljeća Austro-ugarske monarhije) te do izgradnje tadašnjih modernih makadamskih cesta. Neki poznati putovi tadašnjeg vremena bili su Brinje – Vratnik – Senj, Gospić – Oštarije – Karlobag, Stari Lovinac – Sveti Rok – Obrovac, Žuta lokva – Gračac – Knin, Karlovac – Zagreb – Varaždin, Karlovac – Petrinja – Novska, Gračac - Knin – Split, i dr. (neki od navedenih putovi su modernizirani i s vremenom prerasli u poznate ceste tog doba)¹⁹. Uobičajena širina kolnika cesta u 18. stoljeću (posebno u primorskim krajevima) bila je 4 metra s proširenjima na zavojima do 7 metara, kolnik je bio popločan kaldrmom, rubovi kolnika bili su učvršćeni trakama (kordonima) od masivnih kamenih blokova i kolobrana, nad provalijama i drugim izloženim mjestima podizani su parapetni zidovi zbog dodatne zaštite kola i putnika, zbog odvodnje preko kolnika su bile

¹⁵ Feletar P., Hrvatske povijesne ceste Karolina, Jozefina i Lujzijana, Izdavačka kuća MERIDIJANI, Samobor, 2016.

¹⁶ Ibidem.

¹⁷ Černicki L., Forenbaher S., Starim cestama do mora, Izdavačka kuća LIBRICON, Zagreb 2012.

¹⁸ Černicki L., Forenbaher S., Starim cestama preko Velebita, Izdavačka kuća LIBRICON, Zagreb 2016.

¹⁹ Feletar P., Hrvatske povijesne ceste Karolina, Jozefina i Lujzijana, Izdavačka kuća MERIDIJANI, Samobor, 2016.

napravljene kose kamene traverze sa žljebovima, manji potoci prevodili su se pomoću rigola a veći potoci propuštali su se kroz trup ceste propustima ili premošćivali kamenim svodnim mostovima²⁰.

Slika 3. Karolinska, Jozefinska, Lujzijanska i Rudolfska cesta.



Izvor: Feletar P., Hrvatske povijesne ceste Karolina, Jozefina i Lujzijana, Izdavačka kuća MERIDIJANI, Samobor, 2016.

Najpoznatije ceste izgrađene u 18. i 19. stoljeću u RH, za vladavine Austro-Ugarske monarhije koje su povezivale unutrašnjost zemlje s Jadranskim morem su Karolinska cesta (1730. - 1735., Karlovac - Mrkopalj - Bakar - Rijeka), Jozefinska cesta (1775. - 1779., Karlovac - Vratnik - Senj), Lujzijanska cesta (1803. - 1809., Karlovac – Delnice - Rijeka), Terezijanska cesta (1774. – 1776., Bihać – Gospić – Karlobag), Rudolfina (1874., Ogulin – Novi Vinodolski)

²⁰ Černicki L., Forenbaher S., Starim cestama preko Velebita, Izdavačka kuća LIBRICON, Zagreb 2016.

(slika 3), Majstorska cesta (1827. - 1832., Gospić – Obrovac – Zadar), te Rodićeva cesta (1878, Makarsko primorje – Hercegovina)^{21, 22, 23, 24, 25}. Ceste 19. stoljeća (posebno u brdskim i planinskim primorskim krajevima) imale su kolnik od makadama (20-ak centimetara debelog sloja krupnog tucanika prekrivenog s 10-ak centimetara zbijenog slabijeg tucanika, i 3 do 5 centimetara kamene sipine ili pijeska). Najveći dopušteni nagibi cesta bili su između 5% i 7%, potporni zidovi napravljeni su u suhozidnoj tehnici od pravilno obrađenog kamena, kolnik je bio učvršćen masivnim kamenim rubnicima i parapetnim zidovima, površinske vode odvodile su se jarcima duž unutrašnje strane kolnika i ispuštale propustima kroz trup ceste, preko većih vodotokova gradili su se svodeni kameni mostovi²⁶. Slika 4 prikazuje Rodićevu cestu. Slika 5 prikazuje kamene miljokaze za označavanje udaljenosti. Slika 6 prikazuje Tounjski most (nalazi se u mjestu Tounj, na trasi Jozefinske ceste) jedini dvokatni most u Republici Hrvatskoj.

Slika 4. Rodićeva cesta u parku prirode Biokovo (iznad Makarske).



Izvor: Vlastita fotografija autora rada.

²¹ Legac I., Cestovne prometnice I, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2006.

²² <http://www.motorevija.com.hr/test/Maraton%20test%20Moto%20guzzi%20stelvio%201200>

²³ <http://www.pp-velebit.hr/index.php/hr/kulturna-bastina/povijesne-ceste?showall=1&limitstart=>

²⁴ Černicki L., Forenbaher S., Starim cestama do mora, Izdavačka kuća LIBRICON, Zagreb 2012.

²⁵ Černicki L., Forenbaher S., Starim cestama preko Velebita, Izdavačka kuća LIBRICON, Zagreb 2016.

²⁶ Černicki L., Forenbaher S., Starim cestama preko Velebita, Izdavačka kuća LIBRICON, Zagreb 2016.

Slika 5. Kameni miljokazi za označavanje udaljenosti tijekom 18. i 19. stoljeća (lijevi na Majstorskoj cesti između Svetog Roka i Obrovca, srednji i desni na Lujzijanskoj cesti između Karlovca i Rijeke).



Izvor: Vlastita fotografije autora rada.

Slika 6. Tounjski most (na trasi Jozefinske ceste) u općini Tounj.



Izvor: Vlastita fotografije autora rada.

Do početka 19. stoljeća u Dalmaciji nije bilo kolskih cesta, konjske staze bile su jedini uređeni putovi, dok su stari rimski putovi bili su razrušeni ili zarasli u šibljje. Sav teret iz unutrašnjosti prema primorju Dalmacije prenosio se na konjima. Premda se o izgradnji cesta razmišljalo još u vrijeme Mletačke Republike (današnje Venecije) tek za trajanja francuske uprave početkom 19. stoljeća (1806. – 1813.) dolazi do brze i kvalitetne gradnje cesta na području Dalmacije. Francuzi su se posebno založili na gradnju cesta čiji je cilj bio omogućiti prolaz kolima iz jednog kraja prema drugom. Tijekom svoje vladavine, radi osiguranja osvojenog teritorija, efikasnog kretanja vojnih trupa i poticanja trgovine Francuzi su sagradili cestu duljinom cijele Dalmacije, od Obrovca do Boke kotorske, a neke od tih cesta su (najzaslužniji ljudi za izgradnju navedenih cesta su bili hrvatski inženjer Frane Zavareo i francuski maršal Auguste Marmont): Knin – Oštrovica – Benkovac - Zemunik, Zadar – Šibenik – Trogir – Solin - Split, Kijevo – Vrlika – Sinj – Trilj, Split – Klis – Sinj – dalje prema Bosni, Makarska - Zadvarje, Zadar – Knin – Sinj – Vrgorac – Metković - Dubrovnik.^{27, 28, 29} Slika 7 prikazuje ostatke Francuske ceste na planini Biokovu. Također veliku obnovu cesta Francuzi su napravili i u Istri, gdje su obnovili cestu preko planine Učke, cestu Trst – Pula, te cestu iz Kopra preko Oprtija prema Pazinu, Žminju, Rovinju i Plominu^{30, 31}.

²⁷ Belamarić J., Francuska cesta na Biokovu poviše Brela, Izvorni znanstveni rad, Ars Adriatica 7/2017. Brela 2017., UDK 625.7 (497.5 Brela) "18", (<https://hrcak.srce.hr/file/282022>)

²⁸ Piplović S., Graditeljstvo u Dalmaciji za francuske uprave, Stručni rad, Adrias: zbornik radova Zavoda za znanstveni i umjetnički rad Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti u Splitu, No. 18, Veljača 2013., Split., UDK 72:94(497.58)"1806/1813", (<https://hrcak.srce.hr/99689>)

²⁹ <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=11335>

³⁰ <http://istra.lzmk.hr/clanak.aspx?id=520>

³¹ <http://www.istrapedia.hr/hrv/2009/rimske-ceste-istre/istra-a-z/>

Slika 7. Ostaci Francuske ceste na planini Biokovu.



Izvor: <https://www.slobodnadalmacija.hr/dalmacija/split-zupanija/clanak/id/513929/napoleonova-cesta-postala-zasticeni-spomenik-uskoro-ce-odusevljavati-i-turiste-pogledajte-kako-izgleda-remek-djelo-inzenjerskog-umijeca-na-biokovu>

4. Razvoj građenja cesta od 20. stoljeća

Ulaskom u 20. stoljeće, izumom i počecima upotrebe automobila u svakodnevnom životu, postojeće ceste u Republici Hrvatskoj koje su se koristile tijekom 19. stoljeća bile su još u upotrebi i s vremenom su zahtijevale rekonstrukciju i modernizaciju. U razdoblju od 1918. do 1945. godine (RH je bila u sastavu Kraljevine SHS, Kraljevine Jugoslavije, Banovine Hrvatske, te imala naziv Nezavisna država Hrvatska) postojalo je 8.789 km cesta od čega 372 kilometara suvremenih cesta (okolica gradova Rijeke, Zagreba, Zadra, Splita, Dubrovnika, ceste Dugo Selo - Zagreb - Samobor, Rijeka - Novi Vinodolski, Trogir - Split, Rijeka - Pula, Poreč - Pazin, Varaždin - Komin, Rijeka - Grobnik, Bakar - Kraljevica, Zaprešić - Novi Dvori te cesta Zagreb - Lučko). Nakon završetka drugog svjetskog rata 1945. godine počinje rekonstrukcija i gradnja novih cesta sa suvremenim kolnikom (tijekom drugog svjetskog rata ceste u RH bile su teško oštećene) kao što su Jadranska magistrala (Jadranska turistička cesta) koja je završena 1965. godine (prije izgradnje Jadranske magistrale od Senja preko Karlobaga i Starigrada do Maslenice postojala je Jadranska obalna cesta građena između 1784. do 1938.

godine³²) povezujući cjelokupnu obalu Republike Hrvatske od Pule, preko Rijeke, Zadra, Šibenika, Splita, Makarske, Dubrovnika do granice sa Crnom Gorom, cesta Bregana – Zagreb - Lipovac, Karlovac - Rijeka, Karlovac - Plitvice - Karlobag^{33, 34}. Državna cesta D50 od Žute lokve preko Gospića do Gračaca, nastavno od Gračaca do mjesta Pađane (prije Knina) (danas dionica Državne ceste D1) prati dionicu stare Dalmatinske ceste (naziv ceste dobiven jer se poštanski i trgovački promet odvijao prema Dalmaciji) izgrađene između 1750. i 1800. godine. Veći dio državne ceste D50 asfaltiran je 60.-ih i 70.-ih godina prošlog stoljeća³⁵. Za vrijeme drugog svjetskog rata počeli su radovi na izgradnji Podravske magistrale (u to vrijeme sastojala od nekoliko cesta različita značenja i kategorija), intenzivnija izgradnja ceste odvijala se između 1962. i 1973. godine kada su radovi na njoj završeni (cesta koja prolazi najsjevernijim područjem RH, cestovna veza između Koprivnice, Virovitice, Osijeka, Vukovar do Iloka)³⁶. 1971. godine otvorena je prva autocesta u Republici Hrvatskoj, na relaciji Zagreb – Rijeka, dionica Orehovica – Kikovica, a 1972. godine autocesta na istoj relaciji, dionica Zagreb – Karlovac u dužini od 38 km. U razdoblju od 1970. do 1979. godine Republika Hrvatska imala je 62,9 kilometara izgrađenih poluautocesta i autocesta³⁷. U razdoblju između 1945. do 1985. godine izgrađeno je i modernizirano 3.366 km glavnih magistralnih cesta, a ukupno stanje cestovne mreže na kraju tog razdoblja iznosilo je 27.474 km od čega 18.928 km sa suvremenim kolnikom. Početkom 1980-ih izgrađeni su most Krk (kopno – Otok Krk, zagrebačka obilaznica, tunel Učka, a započela je izgradnja obilaznica gradova Rijeke, Osijeka i Splita)³⁸. Tijekom 80-ih gradila 20. stoljeća (od 1980. do 1989. godine), u etapama izgradila se autocesta od Zagreba preko Nove Gradiške i Slavonskog broda do Lipovljana. 1989. godine Republika Hrvatska imala je 235,5 kilometara poluautocesta i autocesta³⁹. U razdoblju od 1986. do 1990. godine cestovna mreža Hrvatskog zagorja imala je 1091 kilometar asfaltiranih cesta⁴⁰. 1990. u

³² Černicki L., Forenbaher S., Starim cestama preko Velebita, Izdavačka kuća LIBRICON, Zagreb 2016.

³³ <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=11335>

³⁴ Legac I., Cestovne prometnice I, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2006.

³⁵ Černicki L., Forenbaher S., Starim cestama preko Velebita, Izdavačka kuća LIBRICON, Zagreb 2016.

³⁶ <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=48935>

³⁷ Sić M., Problematika razvoja autocesta u Hrvatskoj i Jugoslaviji na pragu 90. godina, Izvorni znanstveni rad, Geografski glasnik, 52, 13 – 29, Prirodoslovno-matematički fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 1990., UDK 911.3: 656.971 (497.13) (<https://hrcak.srce.hr/37478>)

³⁸ <http://tehnika.lzmk.hr/cestovni-promet/>

³⁹ Sić M., Problematika razvoja autocesta u Hrvatskoj i Jugoslaviji na pragu 90. godina, Izvorni znanstveni rad, Geografski glasnik, 52, 13 – 29, Prirodoslovno-matematički fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 1990., UDK 911.3: 656.971 (497.13) (<https://hrcak.srce.hr/37478>)

⁴⁰ Ilić M., Prometna povezanost i dostupnost glavnih cestovnih čvorišta Hrvatskog zagorja, Prethodno priopćenje, Geografski glasnik, 53, 109 – 120, Prirodoslovno-matematički fakultet Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 1991., UDK 911.3:656 (497.13) (<https://hrcak.srce.hr/file/106757>)

Republici Hrvatskoj bilo je 21.525 km cesta sa suvremenim kolnikom. Nakon 1990. godine i stvaranjem samostalne države započinje obnova postojećih cesta (oštećenih u Domovinskom ratu) i intenzivna izgradnja suvremene cestovne mreže naročito mreže autocesta (najviše nakon 2000. godine) s kojima je RH povezala cijeli svoj teritorij i priključila se na Europsku mrežu međunarodnih puteva (E-puteva ili E-cesta). Slika 8 prikazuje izgradnju vijadukta Drežnik kod Karlovca. Od 2000. do 2010. godine izgrađene su i puštene u promet dionice autocesta Bregana – Jankomir, Velika Kopaonica – Županja, Bosiljevo - tunel Mala Kapela, Gornja Ploča – Zadar 2, Breznički Hum - Novi Marof – Varaždin, Tunel Mala Kapela - Gornja Ploča, Zadar 2 - Pirovac, Vrpolje - Dugopolje, Jušići – G.P. (Granični prijelaz) Rupe, Županja – Lipovac, Dugopolje – Šestanovac, Đakovo – Sredanci, Šestanovac – Ravča, Osijek – Đakovo, Beli Manastir – Svilaj, Velika Gorica - Buševac, Vodnjan – Kanfanar, Vodnjan – Pula, Umag – Medaki, Krapina – Macelj, zajedno s pripadajućim odmorištima, čvorovima i cestovnim objektima⁴¹.

Slika 8. Izgradnja vijadukta "Drežnik" kod Karlovca.



Izvor: <http://www.ce-consultancy.hr/hr/referentna-lista/autocesta-zagreb---rijeka-vijadukt-%E2%80%9Edreznik%E2%80%9C,20.html>

⁴¹ <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=4714>

U 2012. godini Republika Hrvatska (RH) ima 1273,2 km autocesta, od kojih su značajnije Zagreb – Bosiljevo – Split i dalje prema Dubrovniku (neslužbeno zvana Dalmatina), Zagreb – Krapina – Macelj (granica s Republikom Slovenijom), Bregana (granica sa Republikom Slovenijom) – Zagreb – Slavonski Brod – Lipovac (granica s Republikom Srbijom), Zagreb – Varaždin – Goričan (granica s Republikom Mađarskom), Bosiljevo – Rijeka, Rupa (granica s R. Slovenijom) – Rijeka i dalje prema Žutoj Lokvi, Kanfanar – Matulji i Kaštel (granica s R. Slovenijom) – Pula (tzv. Istarski ipsilon). Od 2011. do 2018. godine izgrađene su i puštene u promet dionice autocesta Ravča - Vrgorac, Vrgorac - čvor Ploče - Karamatići, od Čvora Ploče do granice s Bosnom i Hercegovinom, Sredanci - granica BiH, Jakuševac - Velika Gorica, Buševac – Lekenik, Kanfanar – Rogovići, Umag – Kanfanar, zajedno sa pripadajućim odmorima, čvorovima i cestovnim objektima^{42, 43, 44, 45, 46, 47}. Danas, početkom 2019. godine Republika Hrvatska raspolaže s oko 29.000 kilometara javnih cesta, od čega je izgrađeno oko 6.900 kilometara državnih cesta, oko 1.400 kilometara autocesta, oko 9.500 kilometara županijskih cesta i oko 8.900 km lokalnih cesta⁴⁸. Tvrtke koje gospodare mrežom autocesta u RH su Hrvatske Autoceste d.o.o., Bina-Istra d.d., i Autocesta Zagreb-Macelj d.o.o.⁴⁹. Tvrtka koja upravlja, gradi i održava državne, županijske i lokalne ceste u RH je Hrvatske ceste d.o.o. u suradnji sa županijskim upravama za ceste⁵⁰.

5. Zaključak

Razvoj građenja cesta na teritoriju Republike Hrvatske traje već nekoliko stoljeća. Od prvi rimskih cesta koje su povezivale tadašnje gradove i provincije, srednjovjekovnih karavanskih putova, do današnjih cesta i autocesta kojima je Republika Hrvatska povezala svoj teritorij i spojila se na europske prometne putove i mreže. Izgradnjom i modernizacijom cestovne mreže na svom teritoriju omogućen je i gospodarski razvoj područja kojima su one prolazile. Ostaci starih cesta kao što su kolobrani, potporni zidovi, rubnjaci, kameni miljokazi

⁴² <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=11335>

⁴³ <http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=4714>

⁴⁴ <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=3113>

⁴⁵ <http://hac.hr/hr>

⁴⁶ <http://bina-istra.com/>

⁴⁷ <http://www.azm.hr/>

⁴⁸ Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture, Odluka o razvrstavanju javnih cesta, Zagreb 2016. (http://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2016_10_96_2071.html)

⁴⁹ <http://www.huka.hr/>

⁵⁰ <https://hrvatske-cestes.hr/>

izgrađeni tijekom povijesti vidljivi su i danas, a neke stare ceste uz modernizaciju služe svakodnevnom odvijanju cestovnog prometa.

Literatura

1. Černicki L., Forenbaher S., Starim cestama preko Velebita, (2016.), Izdavačka kuća LIBRICON, Zagreb.
2. Černicki L., Forenbaher S., Starim cestama do mora, (2012.), Izdavačka kuća LIBRICON, Zagreb.
3. Feletar P., Hrvatske povijesne ceste Karolina, Jozefina i Lujzijana, (2016.), Izdavačka kuća MERIDIJANI, Samobor.
4. Legac I., Cestovne prometnice I, (2006.), Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb.
5. <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=11335> (pristup 10.10.2018.)
6. <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=4714> (pristup 12.10.2018.)
7. <http://www.enciklopedija.hr/natuknica.aspx?id=48935> (pristup 16.01.2019.)
8. <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=3113> (pristup 18.11.2018.)

DEVELOPMENT OF ROAD CONSTRUCTION IN THE REPUBLIC OF CROATIA THROUGH HISTORY

Summary: *On the territory of the Republic of Croatia the development of roads lasts more than 2000 years. The first roads were reported due to the establishment of contacts and among populated areas, trade and for military needs. The old roads had a stone base, a curb, a millet, a drainage, and they were designed to go for the most favorable terrain lanes. After the breakup of the Roman Empire, the significant construction of roads occurs during the Middle Ages, and the most significant period of rebuilding is the time of the Austro-Hungarian monarchy. The remnants of road construction in the Republic of Croatia throughout history are evident today, also modern road follow partially the route of old roads.*

Keywords: *history, road construction, Republic of Croatia*