

Brza cesta Šibenik – Drniš – Knin – granica BiH

Slaven Cukrov

Ključne riječi

brza cesta,
projekt,
Šibenik,
Drniš,
Knin,
granica BiH

Key words

express road,
project,
Šibenik,
Drniš, Knin,
Bosnia & Herzegovina
border

Mots clés

route express,
projet,
Šibenik,
Drniš, Knin,
Bosnie & Herzégovine
frontière

Ключевые слова

скоростная дорога,
проект,
Шибеник,
Дрниш,
Книн,
граница БиГ

Schlüsselworte

Schnellstrasse,
Projekt,
Šibenik,
Drniš,
Knin,
Grenze mit BiH

S. Cukrov

Stručni rad

Brza cesta Šibenik – Drniš – Knin – granica BiH

Opisuje se projektni prijedlog za brzu cestu Šibenik – Drniš – Knin – granica BiH. Istaknuti su ciljevi projekta i očekivani rezultati njegovim ostvarenjem. Opisane su elementi za projektiranje, potrebne aktivnosti i prikazani mogući učesnici u projekta. Upozorava se na to da treba poduzeti mjere za zaštitu okoliša. Dana je procjena ulaganja i izvora financiranja. Navodi se da je projekt usklađen s razvojnim dokumentima RH i da je njegova gospodarska opravdanost utemeljena.

S. Cukrov

Professional paper

Šibenik - Drniš - Knin - B&H Border Express Road

The design proposal for the Šibenik - Drniš - Knin - Bosnia & Herzegovina Express Road is described. Project objectives and results expected after project completion are presented. Design elements and related activities are described, and possible participants in the project are named. It is emphasized that appropriate environmental protection measures should be taken. The price of this investment is estimated and possible financing sources are defined. It is noted that the project has been harmonized with physical development documents of the Republic of Croatia, and that its economic viability has been proven.

S. Cukrov

Ouvrage professionnel

Route express Šibenik - Drniš - Knin - Bosnie & Herzégovine (frontière)

Le projet d'étude de la route express Šibenik - Drniš - Knin - Bosnie & Herzégovine (frontière) est décrit. Les buts du projet, ainsi que les résultats anticipés après la réalisation du projet, sont présentés. Les éléments d'études et les activités nécessaires sont décrits, et les participants dans le projet possibles sont nommés. Il est souligné que des mesures environnementales appropriées doivent être prises. Le prix de cet investissement est estimé, et les sources de financement possibles sont définies. Il est noté que le projet a été harmonisé avec les documents de développement de l'espace de la République de Croatie, et que sa fiabilité économique a été démontrée.

C. Сурков

Отраслевая работа

Скоростная дорога Шибеник – Дрниш – Книн – граница БиГ

В работе описывается проектное предложение по скоростной дороге Шибеник – Дрниш – Книн – граница БиГ. Подчеркнуты цели проекта и результаты, ожидаемые его осуществлением. Описаны элементы по проектированию, необходимые активности и показаны возможные участники в проекте. Предупреждается о том, что необходимо предпринять меры по защите окружающей среды. Дана оценка капиталовложений и источников финансирования. Упомянуто, что проект согласован с документами по развитию Хорватии и что его хозяйственная оправданность обоснована.

S. Cukrov

Fachbericht

Schnellstrasse Šibenik - Drniš - Knin - Grenze mit BiH

Man beschreibt einen Vorschlag für das Projekt der Schnellstrasse Šibenik - Drniš - Knin - Grenze mit BiH. Hervorgehoben sind die Ziele des Projekts und die erwarteten Ergebnisse dessen Realisierung. Beschrieben sind die Elemente für den Entwurf und die nötigen Aktivitäten, und dargestellt sind die möglichen Teilnehmer am Projekt. Es wird darauf hingewiesen dass man die nötigen Massnahmen für den Umweltschutz unternehmen muss. Vorgelegt ist die Abschätzung der Einlagen und der Finanzierungsquellen. Es wird betont dass das Projekt mit den Entwicklungsdokumenten der Republik Kroatien in Einklang gebracht sind und dass dessen wirtschaftliche Berechtigung begründet ist.

Autor: Slaven Cukrov, ing. građ., Krka-Inženjering, d.o.o., V. Nazora 53, Šibenik

1 Uvod

U ovom članku se iznosi i obrazlaže prijedlog za izgradnju brze ceste Šibenik – Drniš – Knin – granica Bosne i Hercegovine. Zemljopisno – prometni položaj Šibensko-kninske županije određen je njezinim središnjim smještajem u Jadranskoj makroregiji Hrvatske [1] i sjecištem dvaju prometnih smjerova državnog i međunarodnog značaja koji prolaze njezinim prostorom. To su:

- Uzdužni jadranski prometni smjer, koji u nacionalnom prostoru povezuje sjeverno i južno hrvatsko primorje, a u europskom predstavlja novu autocestu Jadransko – jonskoga prometnog koridora i povezuje Italiju i Sloveniju s Albanijom i Grčkom.
- Poprečni kontinentalni vezni pravac (europski pravac E 71) Šibenik – Drniš – Knin – Bihać – Sisak – Zagreb – Šentilj.

Izgradnjom autoceste Zagreb – Split, Šibensko-kninska županija dobila je mogućnost brze cestovne povezanosti sa sjevernim i zapadnim dijelovima Hrvatske. Daljnjom izgradnjom autoceste prema Pločama ova brza veza izgradit će se i prema jugu. Ovim strateškim infrastrukturnim projektom postavljeni su novi prometni standardi u Republici Hrvatskoj. Posebno je to značajno za profiliranje Hrvatske kao turističkog odredišta s visokom razinom kvalitete cestovne infrastrukture, što otvara mogućnost podizanja razine kvalitete i ostalih usluga, te ostvarenju više dodane vrijednosti u turizmu pratećim djelatnostima.

Autocesta približava stanovnike i gospodarstvo Šibensko-kninske županije Europi. Ona postaje osnovni uvjet za snažniji razvoj županijskoga gospodarstva.

Danas Šibensko-kninska županija ima otprilike 120.000 stanovnika, s BDP-om od oko 3.500 \$ po stanovniku, što je daleko ispod prosjeka u RH koji iznosi 8.500 \$. Zbog ratnih razaranja te prestanka rada većih industrijskih poduzeća broj zaposlenih u odnosu na predratno vrijeme manji je za oko 10.500.

Po gospodarsko – socijalnim značajkama Šibensko-kninska županija može se podijeliti na tri osnovna područja: obalno područje, unutrašnjost i otoci. Glavnina gospodarskih aktivnosti odvija se u priobalnom dijelu, a zabrinjava trend opadanja broja stanovnika u unutrašnjosti i na otocima. Županijska gustoća naseljenosti pala je s 51 stanovnika/km² iz 1991. na 38 stanovnika/km² u 2001. godini. Povratak stanovnika i demografsku obnovu zaleđa moguće je ostvariti jedino snažnijim gospodarskim razvojem tog dijela Šibensko-kninske županije. Jedan od osnovnih uvjeta gospodarskog razvoja danas jest i kvaliteta ukupnoga prometnog sustava – posebno cestov-

nog prometa kojim danas teče najveći dio prometa robe i ljudi. I dok je izgradnjom autoceste Zagreb – Split Šibensko – kninska županija kvalitetnije povezana sa sjeverozapadnom Hrvatskom te dalje sa zemljama EU, zabrinjava loša poprečna cestovna povezanost Šibenika kao županijskog središta s gradovima Drnišem i Kninom te s prostorom zapadne Bosne kojemu je ovo najbliži izlazak na Jadransko more.

Za Šibensko-kninsku županiju ovo je primarna cestovna arterija koja povezuje gotovo 80 % stanovništva Županije. Državna cesta D 33 koja sada povezuje ova područja niske je razine služnosti, problematične sigurnosti prometa, ima loše gotovo sve elemente – od kolničkog zastora, poprečnog profila, tlocrtnih i uzdužnih profila elemenata te križanja sa željezničkom prugom u istoj razini i nije daleko od istine da je ta cesta trenutačno u Hrvatskoj u najlošijem stanju [2]. Na ove se probleme upozorava i u Prostorno-prometnoj studiji Šibensko-kninske županije u kojoj se navodi: *Na području Šibensko-kninske županije naglašeni prometni problemi su: ... dijelovi Županije nisu prometno dobro povezani, pa je i nedovoljna povezanost pojedinih regija unutar Županije sa Županijskim središtem*

2 Ciljevi projekta

Glavni ciljevi projekta jesu: gospodarski razvoj i demografska obnova područja od posebne državne skrbi (Drniš, Knin) i snažniji razvoj gospodarstva u cijeloj Šibensko-kninskoj županiji.

Specifični je cilj projekta kvalitetnije prometno (cestovno) povezivanje priobalnog područja Šibensko-kninske županije sa zaleđem, ostvarenje kvalitetne cestovne povezanosti između gradova Šibenika, Drniša i Knina te poboljšanje kvalitete povezanosti s prostorom susjedne Bosne i Hercegovine

3 Mogu se očekivati sljedeći rezultati

1. Razvitak proizvodnje hrane i ruralnog turizma u zaleđu (pršut, sir, mlijeko, vino,) te povezivanje s turističkim gospodarstvom u priobalju.
2. Industrijski razvoj područja Šibenika, Knina i Drniša na prostoru sadašnjih i budućih gospodarskih zona.
3. Razvitak gospodarskih kapaciteta vezanih za eksploataciju i finalizaciju arhitektonskog kamena te ostalih mineralnih sirovina.
4. Povezivanje gospodarstva Šibensko-kninske županije sa zapadnom BiH – posebno vezano za transport i izvoz drva preko šibenske luke, uvoz različitih proizvoda za tržište BiH te proizvodnja i izvoz namještaja.

Zemljovid s označenom trasom brze ceste Šibenik – Drniš – Knin – granica BiH

4 Osnove za projektiranje

Brza cesta je cesta visoke razine služnosti koja ima zadaću kvalitetnoga međuregionalnog povezivanja. U tehničkom smislu sva raskrižja brze ceste s ostalim cestovnim prometnicama su izvan razine – denivelirana raskrižja. Pri tome je potrebno se držati hijerarhije prometnica, što znači da brza cesta ima kontakt s cestom istog ili višeg značenja (brza cesta, autocesta) ili s državnom cestom, a samo iznimno sa županijskom cestom. Brza je cesta u konačnosti četverotračna cesta s razdjelnim pojaskom i ogradom.

S obzirom na svoj položaj, brza cesta Šibenik – Drniš – Knin – granica BiH ima funkciju glavne sabirne prometnice gravitirajućeg prostora za vezu s autocestom Zagreb - Split preko čvora Šibenik. Također povezuje se s prostorom susjedne BiH preko graničnog prijelaza Strmica, nastavlja pravcem Bihać – Sisak – Zagreb – Šentilj te postaje značajna međunarodna prometnica (europski koridor E 71). Trasa brze ceste od Drniša (čvor Drniš) do granice BiH (čvor Strmica) jest u koridoru prostornim planovima predviđene autoceste Zagreb – Split. Proračunska je brzina na ovim dionicama 120 km/h, te se u budućoj realizaciji projekta autoceste brza cesta uz dogradnju zaustavnog traka može pretvoriti u autocestu.

U gravitirajućem području buduće brze ceste najvažnije su prometnice u uzdužnom smjeru: državna cesta D-8 (Jadranska magistrala); državna cesta D 27 (Benkovac-Stankovci Šibenski most); državna cesta D-58 (Šibenik – Boraja – Trogir); državna cesta D 56 (Benkovac – Skradin – Drniš – Sinj); državna cesta D 1 (Gračac – Knin – Sinj – Split). U poprečnom cestovnom smjeru najvažniji su sljedeći pravci: državna cesta D 33 (Šibenik – Drniš – Knin – granica BiH) – cesta međunarodnog značaja; državna cesta D 59 – D 121 (Knin – Kistanje – Bribirske mostine – Kapela – Tisno – Murter).

Gustoća cestovne mreže (izražena u km ceste/km²) u Šibensko-kninskoj županiji u odnosu na ostatak Hrvatske manja je otprilike 25 %. Prostornim planom Šibensko-kninske županije posebno se značenje pridaje izgradnji novih cesta visoke razine služnosti koje je sadržano i u Strategiji i programu prostornog uređenja Republike Hrvatske. Pri tome stratešku okosnicu čini međunarodna brza cesta Šibenik – Drniš – Knin – granica BiH. Na buduću brzu cestu oslanjaju se gotovo ukupni industrijski i poljoprivredni potencijali Županije i zapadne BiH koja je oduvijek gravitirala šibenskoj luci.

Studijom razvitka međudržavne brze ceste Šibenik – Drniš – Knin – granica BiH [3] između ostalog analizirane su i istražene dvije moguće trase:

- a) gradnja brze ceste rekonstrukcijom i proširenjem postojeće državne ceste D 33

- b) gradnja brze ceste izvan trase postojeće državne ceste D 33

Postojeća državna cesta D-33 Šibenik – Drniš – Knin – Strmica, skromnih je elemenata. Širina je kolnika uglavnom manja od 6 m. Cesta prolazi kroz više naselja te postoji potreba rušenja većeg broja građevina. Posebno su kritični prolazi kroz gradove Drniš i Knin. Bila bi potrebna dislokacija i denivelacija postojeće trase željezničke pruge. Hidrogeološki uvjeti također su nepovoljni jer se na pojedinim lokacijama stvaraju bujice i jezera zbog oborinskih voda. Na temelju saznanja dobivenih obilaskom terena i geološke prospekcije u studiji [3] se ne preporuča rekonstrukcija postojeće ceste D-33, već se predlaže njeno uređenje i dovođenje u tehničko ispravno stanje kao županijske ceste, koja treba poslužiti za lokalni promet te kao sabirnica za izlaz na buduću brzu cestu.

U županijskom prostornom planu definirana je sljedeća trasa međudržavne brze ceste: gat Vrulje –Šibenik (čvor Ražine) – Šibenik (čvor Tromilja)– Drniš (čvor Drniš) – Knin (čvor Knin) – granica BiH (čvor Strmica) . Ukupna je duljina 70 km.

Na brznoj cesti potrebno je izgraditi sljedeće dionice:

- završetak Tehnološke ceste u Šibeniku - čvor Ražine (čvor Knin) - granica BiH (čvor Strmica).

Tipski poprečni presjek za planiranu je brzu cestu jedinstven za cijelu trasu i odabran je tip 2-b prema „*Pravilniku o osnovnim uvjetima kojima javne ceste izvan naselja i njihovi elementi moraju udovoljavati sa stajališta sigurnosti prometa*“ NN 110/01.

Značajnije građevine koje je potrebno izgraditi su mostovi na Čikoli, Krki i Radljevcu, tri vijadukta, više nadvožnjaka, podvožnjaka, propusta i prolaza. Predviđene su dvije vrste čvorišta: primarna i sekundarna.

Primarna su čvorišta, odnosno čvorišta izvan razine kod križanja cesta velike služnosti predviđena u tipu „djetelina“.

Sekundarna se čvorišta, odnosno kombinirana čvorišta predviđaju na mjestima križanja međunarodne brze ceste i cesta niže kategorije, uglavnom županijskih cesta. Uloga sekundarnih čvorišta jest servisiranje i prometno integriranje prostora kroz koji brza cesta prolazi. Međusobna udaljenost između sekundarnih čvorišta jest od 4 – 8 km. Osnovni oblik sekundarnog čvorišta je tip „dijamant“ (romb).

Iza tunela Ploče¹ potrebno je izgraditi čvor Tromilja budući da dolazi do križanja cesta D 33 (Šibenik-Drniš-

¹ Tunel Ploče (Trtar) trenutačno je u gradnji. Time će prvi dio trase brze ceste od šibenske luke preko čvora Ražine i čvora Šibenik (spoj na autocestu) biti u funkciji.

Knin), D 56 (Benkovac-Skradin-Tromilja-Drniš...) i brze ceste. Nakon čvora Tromilja nastavlja se s izgradnjom nove trase brze ceste (četverotračne) uz postojeću D 33. Brza cesta izbjegava masiv Moseča i skreće prema kanjonu Čikole na kojem je predviđena izgradnja mosta (četverotračnog). Nakon mosta potrebno je izgraditi čvor Drniš kao sabirnicu državnih cesta D 33 i D 56 i ostalih županijskih i lokalnih cesta koje gravitiraju Drnišu (Đevrske – Roški slap – Drniš; Kistanje – Oklaj – Drniš; Vrlika – Drniš; i Unešić - Drniš).

Nakon čvora Drniš brza se cesta nastavlja postojećim koridorom (predviđen za autocestu) u pravcu Knina, zaobilazeći Prominu. Sa zapadne strane Knina predviđa se izgradnja čvora Knin na kojem se susreću brza cesta i državne ceste D 59, D 33 i D 1. Brza se cesta dalje nastavlja do granice BiH (trasom autoceste), odnosno do čvora Strmica (granica BiH) na kojem se križa sa D 33.

Osim navedene nove trase ceste od Tromilje do granice BiH, u Šibeniku se predviđa izgradnja dijela od ulaza u Luku (Šipad) do čvora Ražine. Na ovoj dionici duljine 2,5 km potrebno je izgraditi novi čvor Bioci u dvije razine da bi se izbjeglo križanje sa županijskom cestom, te predvidjeti spoj sa šibenskom lukom (Šipad). Osim toga radi turističkog razvoja prostora Mandaline nužno je ponuditi adekvatno tehničko rješenje (denivelacija) za prijelaz željezničke pruge u Mandalini. Predviđa se također izvesti rekonstrukciju čvora Ražine izgradnjom dvaju kolničkih krakova kojima se osigurava potpuna funkcionalnost čvora Ražine shodna propisanim zahtjevima.

5 Sudionici u projektu

Pripremu i realizaciju projekta vodi javno poduzeće Hrvatske ceste u čijoj su ingerenciji shodno Zakonu o javnim cestama N.N. 180/2004, državne ceste u Republici Hrvatskoj. U ovaj proces uključena je i Vlada RH, odnosno nadležno Ministarstvo mora, turizma, prometa i razvitka dosadašnjom pripremom strateških razvojnih dokumenata te financiranjem projekta. Potreban je i aktivan odnos Šibensko-kninske županije, te ostalih jedinica lokalne samouprave u pripremi i realizaciji projekta.

O pripremi projekta potrebno je izvijestiti i partnere iz BiH, preko Ministarstva vanjskih poslova i europskih integracija, te analizirati moguća rješenja daljnjeg razvoja ovog cestovnog pravca (europski pravac E 71) kroz BiH.

6 Aktivnosti

Projekt obuhvaća sljedeće aktivnosti:

1. Pripremu projektne dokumentacije – potrebno je izraditi ove studije i projekte:

- Građevinsko-tehničku studiju
- Prometnu studiju
- Studiju opravdanosti
- Studiju o utjecaju na okoliš
- Idejne projekte (rade se obično u više varijanti na podlozi 1 : 5000)
- Parcelacijske i druge elaborate kao osnovu za izvlaštenje nekretnina
- Izradu plana financiranja i rješavanje financijske konstrukcije
- Glavni projekt (radi se na podlozi 1 : 1000 ili krupnijoj)
- Izvedbeni projekt (radi se uglavnom u sklopu glavnog projekta, a prema potrebi neki se dijelovi glavnog projekta rade u obliku izvedbenog projekta)

2. Izvlaštenje nekretnina

3. Raspisivanje međunarodnog natječaja

4. Ishodovanje građevinske dozvole

5. Odabir izvođača i potpisivanje ugovora

6. Izgradnja brze ceste.

7 Procjena ulaganja i izvori financiranja

Procjena troškova gradnje jest približno 2,5 mil. €/km prometnice [4]. Procijenjeni ukupni troškovi izgradnje iznose oko 150 milijuna € (1.095 milijuna kn). Kako se radi o cesti međunarodnog značaja, koja većim dijelom prolazi područjima od posebne državne skrbi, sukladno „Zakonu o područjima posebne državne skrbi“ NN 26/03, članci 1. 2. 4. i 5., financiranje je potrebno ostvariti iz sredstava državnog proračuna, Fonda za razvoj i zapošljavanje, Fonda regionalnog razvoja Hrvatske, zatim iz posebnih programa financiranja razvoja od strane državnih institucija i jedinica lokalne samouprave te iz različitih međunarodnih izvora (europski fondovi, Europska investicijska banka, Svjetska banka).

8 Usklađenost projekta s razvojnim dokumentima

Projekt izgradnje brze ceste sadržan je u Strategiji razvitka prometnog sustava RH, N.N 139/99, u kojoj je predviđena izgradnja međudržavne brze ceste Šibenik – Drniš – Knin – granica BiH, a ona se u cijelosti nalazi na području Šibensko-kninske županije. Brza se cesta navodi kao jedna od prometno važnijih na području Republike Hrvatske, te kao glavna sabirna prometnica u gravitirajućem području na autocestu Zagreb – Split. Plan razvitka cestovne mreže u ovoj strategiji svrstao ju je u II. skupinu prioriteta u razvoju cestovne mreže.

Strategijom i programom prostornog uređenja RH unutar cestovnog prometa (prioriteti do 2005.) predviđena

je gradnja brze ceste na trasi Šibenik – Drniš – Knin – granica BiH s obilaznicama gradova Šibenika, Drniša i Knina.

Brza je cesta predviđena vrijedećim Prostornim planom RH te Prostornim planom Šibensko-kninske županije. U Regionalnom operativnom programu Šibensko-kninske županije prioritet 1 za razvoj zaleđa jest izgradnja cestovne infrastrukture.

9 Gospodarska opravdanost projekta

Analiza gospodarske opravdanosti projekta temelji se na kvalitativnoj analizi utjecaja na razvoj gospodarstva, posebno na područjima od posebne državne skrbi te na kvantitativnoj analizi proračunom interne stope rentabilnosti i neto sadašnje vrijednosti projekta. Jasno je da bi meritornu analizu gospodarske opravdanosti projekta bilo moguće ostvariti tek izradom studije gospodarske opravdanosti.

9.1 Razvoj turizma i proizvodnje hrane

Master-planom razvitka turizma u Šibensko-kninskoj županiji na širem području Šibenika predviđena je izgradnja većega hotelskog kompleksa koji bi trebao prihvatiti dodatnih 5.000 gostiju. Na ovaj je način planirano stacionirati veći broj turista na ovom području odakle bi svakodnevno organiziranim izletima turisti obilazili lokacije na području cijele Županije (nacionalni parkovi, gradovi i utvrde, seoska gospodarstva, brdsko-planinska područja i sl.) Osnovni je koncept budućega turističkog razvoja brza i kvalitetna komunikacija te poticanje turističkog razvoja u svim dijelovima Županije. Realizacijom projekta brze ceste osigurava se siguran i brz prijevoz turista iz pojedinih turističkih područja (Murter, Vodice, Šibenik, Primošten) u zagorski dio Županije te omogućuje turistima iz unutrašnjosti posjet priobalnom dijelu Županije. Današnja situacija, odnosno vrlo loše stanje postojeće prometnice D 33 degradira napore turističkih djelatnika.

Ovim se projektom potpuno mijenja sadašnje stanje i podržava izgradnja manjih turističkih kapaciteta u unutrašnjosti, a poglavito razvoj seoskog turizma i proizvodnja tradicionalnih poljoprivrednih proizvoda ponajprije namijenjenih turizmu. Ne postoji bolji način plasmana ovih proizvoda od izravne prodaje u vlastitim seoskim domaćinstvima. Prema informacijama turističkih agencija, izraženo je veliko zanimanje za izlete u zagorski dio Županije. Ova se potražnja pojačava u vremenu izvan glavne turističke sezone, što doprinosi produljenju turističke sezone, a to je strateška odrednica budućega turističkog razvoja. Također su primjetni naponi za organizaciju zimskoga turističkog centra na Dinari (Knin). Na ovoj lokaciji snijeg se zadržava više mjeseci u godi-

ni i postoje pogodni uvjeti za razvoj zimskog turizma na udaljenosti manjoj od 40 km od mora.

9.2 Razvoj prerađivačkih djelatnosti u gospodarskim područjima

Privlačenjem gospodarskih tokova prema Šibeniku i šibenskoj luci te prema gospodarskim područjima u Šibeniku, Drnišu i Kninu ostvarit će se značajni razvojni učinci. Trenutačni razvoj gospodarskog područja Podgorica govori da se radi o jednom od najperspektivnijih područja u Hrvatskoj. Njegov položaj u središtu Dalmacije i hrvatske obale Jadrana, te veličina od 550 ha, dopušta i privlačenje većih izravnih ulaganja i domaćih i stranih ulagača. Brži pristup sirovinama i poluproizvodima (drvo, kamen) potrebnim za daljnju proizvodnju utjecat će pozitivno na razvoj finalizacije ovih poluproizvoda te do njihova plasmana velikim dijelom i u izvoz.

9.3 Razvoj prometa i trgovine sa BiH

Izgradnja brze ceste omogućit će najbliži priključak prometnim tokovima zapadne BiH na autocestu Zagreb – Split na području Dalmacije i mogućnost daljnjeg kretanja prema Splitu i Zadru. Zapadna je Bosna zemljopisno najbliža izlasku na more u Šibeniku. Još početkom 20. st. u šibenskoj luci strani je kapital² organizirao transport drvene građe iz zapadne Bosne u mediteranske države. U drugoj polovici 20. st. izvozom drvene građe na prostoru šibenske luke bavila se sarajevska tvrtka „Šipad“.

Preko šibenske se luke mogu uvoziti i različite vrste robe za BiH i time dodatno zaposliti kapacitete luke, cestovne prijevoznike, špedicije, osiguravajuće i druge financijske kuće i sl.

U Šibeniku na gatu Vrulje planirano je izgraditi veći prometni terminal predviđen za autobusni, željeznički i pomorski promet putnika. Razvojem trajektnog prometa s otocima i Italijom otvara se mogućnost dolaska putnika iz unutrašnjosti, posebno iz BiH, i njihovo daljnje putovanje prema Italiji.

9.4 Proračun interne stope rentabilnosti i neto sadašnje vrijednosti projekta

Izgradnja brze ceste bez sumnje će utjecati na brži porast županijskog bruto proizvoda koji danas u Šibensko-kninskoj županiji iznosi oko 4,2 mlrd. kn.

Internu stopu rentabilnosti dobili smo uvrštavanjem godišnjih neto primitaka (nominalno povećanje DBP-a) u excelovu financijsku funkciju IRR i to na sljedeći način:

² "U šibenskoj je luci austrijska tvrtka "Steinbeiss" izgradila veliko stovarište drvene građe preko kojeg je izvozila drvo iz zapadne Bosne u mediteranske zemlje."

- IRR (vrijednosti neto primitaka od 2010. do 2024. godine.) Neto sadašnju vrijednost smo proračunali tako da smo vrijednosti neto primitaka (nominalno povećanje DBP-a) sveli na sadašnju vrijednost primjenom diskontne stope od 3 %.
- NPV(diskontna stopa 3 %, vrijednost neto primitaka od 2010. do 2024 godine) Interna stopa rentabilnosti pokazuje prosječnu godišnju stopu po kojoj se investicijska ulaganja u cijelom vijeku projekta oplođuju. Redovito je interna stopa rentabilnosti prihvatljiva ako je veća od kamatne stope za zajam, dok je za prihvatljivost neto sadašnje vrijednosti projekta bitno da je ona veća od nule.

U tablici 1. prikazani su proračuni interne stope rentabilnosti i neto sadašnje vrijednosti projekta s obzirom na utjecaj koji će realizacija projekta imati na porast bruto proizvoda Šibensko-kninske županije.

Tablica 1. Interne stope rentabilnosti i neto sadašnje vrijednosti

Povećanje županijskog bruto proizvoda (%)	Interna stopa rentabilnosti (%)	Neto sadašnja vrijednost (mlrd. kn)
1	-5,57	- 0,4814
2	4,00	0,070
3	11,39	0,6919
4	17,90	1,3916

Ako bi gradnja brze ceste imala utjecaj na porast županijskog bruto proizvoda za barem 2 %, a podsjećamo da se u neposrednom gravitirajućem području nalaze gotovo svi industrijski i poljoprivredni potencijali Županije, tada bi interna stopa rentabilnosti bila pozitivna (4 %), a i neto sadašnja vrijednost projekta je veća od nule, odnosno iznosila bi 70 milijuna kn. Ako bi izgradnja brze ceste utjecala na porast županijskog bruto proizvoda od 3 %, tada bi interna stopa rentabilnosti bila 11,39 %, a neto sadašnja vrijednost projekta 692 milijuna kn.

Koliki će stvaran utjecaj izgradnja brze ceste imati na porast županijskog bruto proizvoda trebalo bi preciznije procijeniti prilikom izrade Studije gospodarske opravdanosti. Mislimo da se već sada može vidjeti kako će taj utjecaj biti snažan jer donosi novi prometni standard koji znatno mijenja navike i postojeće aktivnosti pojedinaca. U svim budućim promišljanjima poduzetnika, turističkih djelatnika, pa i samih turista, uzet će se u obzir kvaliteta novoizgrađene prometnice te nove mogućnosti i standardi koje ona pruža. Danas se u poprečnom pravcu u Šibensko-kninskoj županiji prosječno kreće nešto više od 4.400 vozila na dan [5]. Iz Knina i Drniša u pravcu Splita dnevni prosječni promet iznosi dodatnih 4.300 vozila. Očekuje se da će veći dio tog prometa prijeći na brzu cestu kao glavnu sabirnicu prema autocesti Zagreb-

Split. Kad se tome u perspektivni doda i promet iz BiH, realno je očekivati prosječni dnevni promet od oko 8.000 vozila. Osim toga do sada se zbog niske razine služnosti nije bilo moguće koristiti cestom D 33 za specijalne transporte, a izbjegavali su je i turistički (agencijski) autobusi. Ova cesta danas pretežito služi za lokalne potrebe stanovništva.

Izgradnja takve prometnice zahtijeva angažman građevinske operative koja izgradnje autoceste Zagreb – Split teško dolazi do novih poslova. Nositelji projekta angažirat će veći broj lokalnih građevinskih poduzetnika, što će pozitivno utjecati na razvoj županijskog gospodarstva plaćanjem poreza i doprinosa i povratom značajnoga dijela ulaganja u državnu kasu.

10 Zaštita okoliša

Gradnjom brze ceste Šibenik (Ražine) – Drniš – Knin – granica BiH može doći do promjena u okolišu, pa je stoga potrebno osigurati provođenje mjera zaštite okoliša i to od projektiranja i polaganja trase ceste pri građenju i u fazi funkcioniranja ceste [3].

Načela održivog razvitka u području zaštite okoliša, koja je potrebno osigurati prilikom projektiranja, građenja i uporabe buduće ceste, obuhvaćaju:

- osiguranje mjera zaštite voda i mora
- osiguranje mjera zaštite poljoprivrednog zemljišta i šuma
- usmjeravanja trase infrastrukturnih građevina na uporabu zajedničkih koridora i po mogućnosti izvan područja koja su pod posebnim režimom zaštite
- očuvanje spomeničke graditeljske baštine i (eventualno) osiguranje njezinih boljih prikazivanja
- zadržavanje visoke kvalitete zraka, mjerama zaštite naselja i prostora gdje borave ljudi
- osiguranje provedbe mjera zaštite od buke i to prvenstveno prostora naselja.

11 Zaključak

Od kolovoza 1995., nakon završetka operacija oslobađanja tada okupiranog dijela Hrvatske, sve hrvatske vlade pokušavaju pronaći rješenja kojima bi potaknuli razvoj na prostoru koji je i zakonom proglašen područjem od posebne državne skrbi. Posebno su teške okolnosti u pokušajima revitalizacije gospodarskih aktivnosti na području Knina jer je došlo do snažnih gospodarskih i socijalnih promjena. Na prostoru tadašnjega najvećega gospodarskog subjekta TVIK-a, koji je zapošljavao 5.000 djelatnika, danas je zaposleno njih 200, a smanjenjem prijevoza tereta i putnika željeznicom Knin je izgubio značaj velikoga prometnog čvorišta. Budućnost Knina i njegova gospodarstva je u jačanju gospodarskih

veza sa susjedima (Drniš, Šibenik, Drvar) i dalje (Split, Zadar, Zagreb) za što je osnovni uvjet razvitak cestovne infrastrukture.

Područje Drniša se oporavilo u nekoliko godina nakon rata, ali je posljednjih godina primjetna stagnacija koja je po našoj procjeni uvjetovana prometnom izoliranošću. Da bi danas iz pravca Šibenika došlo u Drniš mora se prijeći Moseć, na kojem se u pojedinim točkama ne mogu mimoći dva vozila koja se kreću u suprotnom smjeru!? Sadašnje izuzetno loše stanje državne ceste D 33 izravan je uzročnik gospodarskog zaostajanja drniškog kraja i iseljavanja stanovništva prema priobalnom području, a i izvan Županije i Hrvatske.

U takvim je okolnostima razumljivo da se već nekoliko godina ozbiljno promišlja [1] [6] o projektu izgradnje kvalitetne cestovne prometnice koja bi konačno integrirala Šibensko-kninsku županiju te otvorila perspektive gospodarskog razvoja zagorskog područja, ali i cijele

Županije. Danas je ova Županija jedna od najzaostalijih u RH, s više nego dvostruko manjim DBP-om po stanovniku od prosjeka RH. Nevjerojatna je činjenica da je područje bivše općine Šibenik osamdesetih godina prošlog stoljeća bilo jedno od vodećih u bivšoj državi. Ratna razaranja i nesnalaženja u procesu tranzicije doveli su do teške situacije, u kojoj je nužna snažnija aktivnost države u stvaranju infrastrukturnih preduvjeta za gospodarski razvoj. Time će se potaknuti i demografska obnova zaleđa Županije koje većim djelom pripada područjima od posebne državne skrbi.

Ako se razvoj ne potakne prijeti daljnja stagnacija i propadanje te iseljavanje stanovništva. I na kraju, izgradnja ove značajne infrastrukturne građevine povezat će dva hrvatska kraljevska grada - Krešimirov Šibenik i Zvonimirov Knin, čime je zajamčena perspektiva gospodarskoga, kulturnoga i svekolikog razvoja Šibensko-kninske županije, a time i Republike Hrvatske.

IZVORI

- [1] *Strategija prostornog uređenja RH*, Zagreb: Ministarstvo prostornog uređenja, graditeljstva i stanovanja, Zavod za prostorno planiranje, 1998.
- [2] *Integralno sagledavanje sustava prometa Šibensko-kninske županije*, Rijeka: Rijekaprojekt niskogradnja, prosinac 1998.
- [3] *Studija razvitka brze ceste Šibenik-Drniš-Knin-granica BiH*, Split: Geoprojekt 2002.
- [4] *Prostorno-prometna studija cestovne mreže Šibensko-kninske županije*, Split: Sveučilište u Splitu, Građevinski fakultet Split, Hrvatska uprava za ceste
- [5] *Intenzitet prometa na odabranim cestovnim pravcima u 2005. god.*, Zagreb: 2006. Hrvatske ceste d.o.o., Prometis d.o.o.
- [6] *Strategija prometnog razvitka RH*, Zagreb: Ministarstvo prometa, pomorstva i veza, studeni 1999.