**Razvoj cestovnog prometa**

Prve ceste javljaju se prilično rano. Njihova pojava datira iz starog vijeka u Babilonu još prije gotovo 5.000 godina. Osobito su ih u starom vijeku razvili Rimljani. U srednjem vijeku se dobar dio starovijekih cesta zapušta. Formiraju se novi, karavanski putevi. Tek u novom vijeku cesta dobiva na značenju, i to najprije kao put za kretanje zaprežnih vozila, a u novije vrijeme motornih vozila. Počeci izgradnje novih cesta bili su teški. Bilo je raznih pokušaja kako izgraditi dovoljno kvalitetnu cestu za brz i udoban promet, a da istovremeno ta cesta bude trajnije prirode. Najstarije ceste su građene s kamenom podlogom.

Koliko je bilo lutanja u pronalaženju adekvatnog materijala, govori podatak da su u 19. stoljeću građene "drvene ceste". Takva se cesta spominje kod Sirakuze 1837. godine (SAD). Sve ove ceste u 19. stoljeću zasjenjivala je željeznica kao moderniji vid prometa za masovni prijevoz koji je zahtijevala mlada i naglo bujajuća industrija. Tek pojavom automobila krajem 19. i početkom 20. stoljeća, počinje izgradnja cesta od betona, asfalta i niza sličnih drugih materijala. Ove ceste nazivaju se ceste sa suvremenim kolničkim zastorom. U običnom govoru kaže se da su to asfaltne ceste.

Prva autocesta je izgrađena kraj Berlina 1921. godine u dužini od 10 km.
Danas u svijetu ima oko 25.000.000 km cesta. Polovina od tih cesta su ceste sa suvremenim kolničkim zastorom, a ostalo su uglavnom zemljani putevi. SAD i Europa raspolažu s glavninom svjetskih cesta sa suvremenim kolničkim zastorima. U Europi ih ima oko 4.000.000 km, a u SAD 3.600.000 km.

Stupanj osuvremenjivanja cesta je različit u pojedinim dijelovima svijeta. Mogu se pronaći zemlje koje imaju sve ceste sa suvremenim kolničim zastorom, npr. Velika Britanija i Belgija. U Italiji, Austriji i Švicarskoj je 80% kategoriziranih cesta koje imaju suvremeni kolnički zastor.

**Razvoj cestovnog prometa u Hrvatskoj**

Prve poznate ceste na teritoriju današnje Republike Hrvatske datiraju iz rimskog perioda.
Dolaskom Slavena (7. st.), stare rimske ceste gotovo potpuno propadaju. Tek od 12. stoljeća počinju se spominjati prvi srednjevijekovni karavanski putevi.

Prve modernije ceste izgrađene su tijekom 18. i 19. stoljeća, najprije u našim sjeverozapadnim krajevima, zbog povećane potrebe povezivanja unutrašnjosti s primorjem, odnosno lukama. U Hrvatskoj se pretečom modernih cestovnih komunikacija smatra cesta između Karlovca i Bakra koja je sagrađena 1726. god. To je Karolinška cesta. Već 1779. godine izgrađena je cesta od Karlovca za Senj - Jozefinska cesta, a 1811. god. sagrađena je Lujzijanska cesta, najljepša cesta Europe u to vrijeme.

Između dva svjetska rata sagrađeno je na teritoriju Hrvatske 372 km cesta sa suvremenim kolovozom, uglavnom oko naših većih gradova. Početkom 21. stoljeća izgradnja autocest u Hrvatskoj doživljava procvat.

**Razvoj automobila**

Povijest automobila počinje s nastojanjem ljudi da stvore prijevozno sredstvo koje će se pokretati kopnom bez pomoći ljudske i životinjske energije. Automobil je cestovno vozilo koje se pokreće vlastitim motorom, a služi prijevozu ljudi i dobara.
Već je R. Bacon oko 1250. godine predviđao pojavu prometala s vlastitim pogonom. Leonardo da Vinci je oko 1500. godine izradio i prve nacrte za samohodna kola. No, tek su prvi praktični rezultati samohodnih vozila mogli biti ostvareni pronalaskom mehaničkog pogona, odnosno pronalaskom parnog stroja, a kasnije i motora s unutrašnjim sagorijevanjem.

Uz niz neuspjelih pokušaja, bitna prethodnica u konstrukciji prvih uspješnih automobila bio je pronalazak motora s unutrašnjim sagorijevanjem. Dvotaktni motor konstruirao je već 1860. Lenoir, a Otto je 1867. godine konstruirao četverotaktni motor, preteču današnjih suvremenih automobilskih motora. Tek su daljnja tehnička usavršavanja ovoga motora i posebno sustava prijenosa snage motora na kotače vozila kod Daimlera i Benza 1885/86.g. dovela zapravo do stvaranja prvog automobila, preteče suvremenih cestovnih motornih vozila.

Uz Daimlera i Benza javlja se na prelazu iz 19. u 20.stoljeće niz konstruktora zaslužnih za uspješan pohod automobila u svijet: Maybach, Panckhardt, Royce, De Dion, Root, Durvea, Olds, Ford i Diesel.

Osobito je za brzo širenje automobila zaslužan Ford koji je oko 1900. god. započeo industrijsku serijsku automobilsku proizvodnju na traci.

U početku su automobili vrlo teško prihvaćani. Imali su niz prepreka: od stečenih navika sve do administrativnih zabrana. Uz sve početne teškoće automobili su sebi relativno brzo, slično kao i prethodno željeznica, krčili put prihvaćanja, prvenstveno zbog niza prednosti. Na kraju Prvog svjetskog rata u svijetu je već bilo 10,5 milijuna automobila. Između dva rata automobili se još brže proizvode, tako da ih 1939. godine ima u svijetu već 43 milijuna. Poslije drugog svjetskog rata počinje još brža proizvodnja cestovnih motornih vozila, pa ih je 1967. godine zabilježeno u svijetu oko 204 milijuna, 1969. godine 216 milijuna, 1971. 257.500.000, 1982. godine 442.934.000 i 1991. godine 591.565.600. Automobil je danas najbrojnije jedinično prometno sredstvo u svijetu.

Ovaj oblik prometa je u relativno kratkom razdoblju poslije drugog svjetskog rata izborio dominantnu poziciju u prometu onih dijelova svijeta u kojima je industrijski način proizvodnje najrazvijeniji. Danas se, apsolutno, cestovnim prometom prevozi najviše putnika u svijetu, a u prijevozu robe na kopnu uspješno asistira željeznici. On se procjenjuje na nekoliko stotina milijardi putnika i desetine milijardi tona robe godišnje.