

# LIČKI I SJEVERNODALMATINSKI PROSTOR U KONTEKSTU SUVREMENE REGIONALIZACIJE HRVATSKE

## THE AREA OF LIKA AND NORTH DALMATIA IN THE CONTEXT OF THE MODERN REGIONALISATION OF CROATIA

DAMIR MAGAŠ

Sveučilište u Zadru, Odjel za geografiju, Centar za istraživanje krša i priobalja, Kneza Višeslava 9, 23 000 Zadar /  
*University of Zadar, Department of Geography, Centre for Karst and Coastal Research*  
e-mail: dmagas@unizd.hr

UDK: 711.2:913(497.5-3 Lika)(497.5-3 Dalmacija-17) =111=163.42

Primljeno / *Received*: 2016-5-9

Prethodno priopćenje  
*Preliminary communication*

Suvremeni županijski ustroj Republike Hrvatske kao i strateško autocestovno povezivanje hrvatskih regija, posebice srednjeg i južnog dijela jadranskog priobalja kroz lički prostor, određuju nove funkcionalne poveznice središnjeg dijela Jadranske Hrvatske. Nasuprot recidivima nekadašnjih podjela i razgraničenja hrvatskoga prostora od Osmanskog Carstva, Habsburške Monarhije i Mletačke Republike, kraj 20. i početak 21. stoljeća označili su obnovljene procese prometnog, gospodarskog i funkcionalnog povezivanja suvremenoga ličkog i sjevernodalmatinskog prostora, slične nekadašnjim procesima u antici i u razdobljima afirmacije prvotne hrvatske državne jezgre.

Izgradnja autoceste unutar Jadransko-jonskog koridora, usmjerenost na najbliže priobalno pročelje sa zračnom i pomorskim lukama, povezivanje turističkih kompleksa na potezu Novalja / Karlobag – Nin – Zadar – Biograd – Vodice – Šibenik – Primošten – Rogoznica s plitvičkim turističkim kompleksom, veći broj nacionalnih parkova i parkova prirode, potiču kroz neposredne i lako uočljive društvenogeografske procese novo, pojačano povezivanje. Tome pridonosi i razmjerno jednostavno i spontano prožimanje u sferi trgovine, prometa, bankarstva, uprave, školstva, sudstva, sigurnosti itd., što omogućuje, unatoč pojedinim, politički usmjeranim ili naslijeđenim rješenjima te lokalnim prijedorima uvjetovanim razlikama i preklapanjima interesnih grupa, svrsishodno i učinkovito suvremeno životno povezivanje u gravitacijski jedinstveni i funkcionalan regionalni kompleks.

Značenje postojećih i afirmiranih gravitacijskih središta, među kojima se Zadar kao staro razvojno žarište i čvorište na jadranskom hrvatskom pročelju ističe, od prvorazrednog je značenja, posebice u razdoblju demografske recesije ne samo manjih i ruralnih, nego i većih gradskih središta i ovoga regionalnog kompleksa, ali i čitave Hrvatske.

Znanstveno i multidisciplinarno prepoznavanje suvremenih procesa razvitka i prostornih odrednica kod odabira suvremenoga regionalnog ustroja Republike Hrvatske povezano je i sa suvremenim upravno-teritorijalnim, dakle naslijeđenim i tradicionalnim županijskim ustrojem. Jednako je poželjno uskladiti ih i s NUTS regionalizacijom (posebice NUTS-3 razine) Europske unije, što je zahtjevan, ali i neodgodiv zadatak radi ravnomjerne raspodjele egzistencijalnih dobara i uravnoteženog, decentraliziranog i što kvalitetnijeg razvitka ličkog i sjevernodalmatinskog prostora, kao i Hrvatske u cjelini, u budućnosti.

**ključne riječi:** Lika, sjeverna Dalmacija, regionalizacija, Zadar, Šibenik, Gospić

The modern county system in the Republic of Croatia, and the strategic motorway network linking the Croatian regions, particularly the central and southern parts of the Adriatic coast via the Lika area, have defined new functional links in the central part of Adriatic Croatia. In contrast to reversions to previous divisions and demarcations in the Croatian area made by the Ottoman Empire, Habsburg Monarchy and Venetian Republic, the late 20<sup>th</sup> and early 21<sup>st</sup> centuries have seen renewed processes in the transport, economic and functional connectivity of modern Lika and North Dalmatia, which are similar to those in Antiquity and periods when the original nucleus of the Croatian state was affirmed.

The construction of the motorway within the Adriatic-Ionian corridor, the focus on the nearest coastal frontage with an airport and sea ports, linking tourist complexes in the chain Novalja / Karlobag – Nin – Zadar – Biograd – Vodice – Šibenik – Primošten – Rogoznica with the Plitvice Lakes tourist complex, and a greater number of

national and nature parks, have encouraged new, improved connectivity through direct, easily perceptible socio-geographic processes. This has been helped by relatively simple, spontaneous permeation in trade, transport, banking, administration, education, the judiciary, security, etc., which in spite of individual, political or inherited solutions and local issues prompted by groups with different or overlapping interests, has facilitated appropriate, effective, modern-day and essential integration towards a gravitationally unique, functional regional complex.

The significance of existing, established centres of gravity, among which Zadar is prominent as an old developmental hub and node on the Croatian Adriatic coastal front, is of prime importance, particularly in a period of demographic recession, not only for small, rural centres, but also larger urban ones, this regional complex, and Croatia as a whole.

Scientific, multidisciplinary recognition of modern processes in development, and spatial determinants in selecting a modern regional system in the Republic of Croatia, are also linked to the modern administrative-territorial, i.e. inherited, traditional county system. It is equally desirable to align these with EU NUTS regionalisation (particularly the NUTS-3 level), which is a challenging, but undeferrable task, for the purpose of the equitable distribution of basic goods, and balanced, decentralised, high quality development in Lika and North Dalmatia and Croatia as a whole in the future.

**Keywords:** Lika, North Dalmatia, regionalisation, Zadar, Šibenik, Gospić

## Uvod

U radu se razmatraju stanje, okolnosti i koncept suvremenoga povezivanja ličkog i sjevernodalmatinskog prostora u suvremeni i potencijalni regionalni kompleks s motrišta suvremene regionalizacije Hrvatske i Europske unije. Koncept proizlazi iz postojećih okolnosti i, slično kao i u prošlosti do osmanskih osvajanja, procesa prostornog i funkcionalnog, posebice prometnog povezivanja, te aktualnih gospodarskih potreba. Tome pridonosi suvremeni rast i obnovljeno značenje Zadra kao jednog od demografski, funkcionalno, gravitacijski, gospodarski i prometno prvorazrednih regionalnih središta Hrvatske danas, kao i u tisućljetnoj prošlosti. Ujedno, i (geo)strateški interesi zemlje u europskom zajedništvu za ujednačenim, decentraliziranim i sveobuhvatnim razvitkom u prostoru u svrhu prosperiteta u budućnosti važan su čimbenik suvremene prostorno-funkcionalne kohezije, pa tako i na središnjem dijelu Jadranske Hrvatske. Suvremene okolnosti i procesi posljedica su specifičnoga zemljopisnog i prometnog položaja, sve jače povezanosti i isprepletenosti različitih interesa, ali i osjetljivih i specifičnih geopolitičkih odnosa u prostoru ovoga regionalnog kompleksa sve do danas, kao i razmjerno povoljnih obilježja prirodno-zemljopisne osnove. Različiti čimbenici različito su se u vremenu i prostoru odražavali na razvitak, a danas se pokazuju kao poticaj novih izgleda razvojnih procesa. Uglavnom pogodni za gospodarski, a time i demografski opstanak i razvoj, te posebice postizanje odgovarajuće kulturne razine i snage, ti čimbenici upućuju na vrednovanje prednosti povezivanja ovoga

## Introduction

This work considers the situation, circumstances and concept of connecting Lika and North Dalmatia in a modern, potential regional complex, from the point of view of the modern regionalisation of Croatia and the European Union. The concept arises from existing circumstances, and as in the historical past up to the Ottoman conquests, from the process of spatial, functional, and especially transport connectivity, along with actual economic requirements. These new circumstances contribute to the modern growth and renewed significance of Zadar as one of the prime demographic, functional, gravitational, economic and transport regional centres in Croatia today and throughout its millennial history. At the same time, the (geo) strategic interests of the country within the European Community, relating to uniform, decentralised, comprehensive development in the area for the sake of future prosperity, also form an important factor in modern spatial-functional cohesion in central Adriatic Croatia. Modern circumstances and processes are the result of its specific geographic and transport position, increasing connectivity and the combination of different interests, and also the sensitive, specific geopolitical relations in this regional complex up to the present day, as well as its moderately favourable natural-geographic features. These various factors have at different times and in different places been reflected in development, while today, they appear as new stimuli in new forms of developmental processes. Generally favourable to economic, and thus demographic survival and development, particularly achieving appropriate cultural levels and strengths, these

prostora koji danas čine tri hrvatske županije: Ličko-senjska, Zadarska i Šibensko-kninska. Sve tri imaju status regije NUTS 3 razine europske statističke regionalizacije i članice su Europske zajednice regija (*Association of European Regions – AER*). U suvremenim okolnostima razvoja u Europi bitan su okvir koji treba koristiti i poticati, pogotovo kada je riječ o gospodarskim (razvoj svih sektora djelatnosti uz očuvanje ekološke ravnoteže), demografskim (oživljavanje danas najslabije naseljenog dijela Hrvatske), geostrateškim (očuvanje integriteta nacionalnog prostora), političkim (upravni ustroj i regionalizacija), prometnim (strateški prometni pravci i središta) i drugim čimbenicima.

Uzimajući u obzir suvremeni upravni ustroj, sjevernodalmatinsko-lički prostor, kao središnji dio Jadranske Hrvatske s tri županije graniči, sa sjevernom Jadranskom Hrvatskom prema Primorsko-goranskoj županiji, s južnom Jadranskom Hrvatskom prema Splitsko-dalmatinskoj županiji. Prema Kontinentalnoj Hrvatskoj granicu čini međa s Karlovačkom županijom. Ovaj prostor graniči na SI i s Bosnom i Hercegovinom. Sve tri županije zahvaćaju značajne dijelove Jadranskog mora.

### Pregled dosadašnjih istraživanja i metodologija

Pitanjima suvremene regionalne povezanosti, prožimanja i nadopunjavanja te razvitka ličko-sjevernodalmatinskog prostora bavilo se malo suvremenih istraživača. Stroga politička odvojenost, koja se, počevši od vremena mletačko-austrijskog-osmanskog razgraničenja, ustalila bez obzira na potrebe stanovništva s obje strane granice i trajala sve donedavno, zasigurno je osnovni uzrok slabijega zanimanja znanstvenika za proučavanje takve tematike. Većina istraživača geografa, inženjera prometa, politologa, ekonomista, vojnih osoba i drugih ograničavala se na zasebne studije, ili Like, ili Zadra i zadarskoga užeg prostora, ili Šibenika i njegova prostora. Pojedini pisci i istraživači izvan geografske struke u većoj su ili manjoj mjeri dali svoj doprinos poznavanju prostorne i političke problematike Zadra, Šibenika, Gospića, Knina, odnosno sjevernodalmatinskog i ličkog prostora (SCHÖNFELD, 1938.; BIČANIĆ, 1940.; SEISSEL, 1953.; 1954.; PETRICIOLI, 1959a, 1959b, KOLB, 1964.; PETRICIOLI, 1965.; KULUŠIĆ, 1971.; RADULIĆ, 1971.; FORETIĆ, 1972.; JURIĆ, 1972.; KOLACIO, 1972.; ZOBUNDŽIJA, 1972.; KLAIC,

factors indicate valorisation of the advantages of connecting this region, which today consists of three Croatian counties: Lika-Senj, Zadar and Šibenik-Knin. All three have NUTS-3 region status according to European statistical regionalisation and are members of the Association of European Regions (AER). In modern developmental circumstances in Europe, the framework to be used and encouraged is important, particularly in terms of economic (the development of all sectors of activity along with preservation of the ecological equilibrium), demographic (revitalising the most sparsely populated area of Croatia today), geostrategic (preserving the integrity of the national area), political (the administrative system and regionalisation), transport (strategic traffic routes and centres) factors, and others.

Bearing in mind the modern administrative system, the Lika-North Dalmatia area as the central part of Adriatic Croatia, with three counties, borders with northern Adriatic Croatia via Primorje-Gorski Kotar County, and with southern Adriatic Croatia via Split-Dalmatia County. It borders with Continental Croatia via Karlovac County. To the northeast, it borders with Bosnia and Herzegovina. All three counties include significant tracts of the Adriatic Sea.

### Overview of previous research and methodology

Very few modern researchers have tackled the issues of the modern regional connectivity, permeation and complementarity, and development of the Lika-North Dalmatia area. Strict political separation, starting at the time of the Venetian-Austrian-Ottoman demarcation, was established regardless of the needs of the population on either side of the border, and persisted until recently. It was undoubtedly the basic cause of the lack of interest by scholars in studying such topics. Most geographers, transport engineers, politologists, economists, military personnel and other researchers have limited themselves to separate studies of either Lika, Zadar (or the immediate Zadar area), or Šibenik and the immediate area. Some writers and researchers outside the sphere of geography have made smaller or larger contributions to the knowledge of spatial and political problems in Zadar, Šibenik, Gospić, and Knin, i.e. the North Dalmatia and Lika area (SCHÖNFELD, 1938; BIČANIĆ, 1940; SEISSEL, 1953; 1954; PETRICIOLI, 1959a, 1959b, KOLB, 1964; PETRICIOLI, 1965; KULUŠIĆ, 1971; RADULIĆ, 1971; FORETIĆ, 1972; JURIĆ, 1972; KOLACIO,

PETRICIOLI, 1976.; PETRICIOLI, 1976.; SUIĆ, 1976.; JELIĆ, 1978.; SMILJANIĆ, 1985.; BANJAD, 1986.; DESELBRUNER, 1986.; DESSELBRUNER I DR. 1986.; MOHOROVIČIĆ, 1986.; FRAS, 1988.; SMILJANIĆ, 1988.; DOMAZET-LOŠO, 2003., ARBUTINA, 2007.; IVIĆ, 2014.; ZRILIĆ, BRALIĆ, 2014. i dr.).

Među geografima, u općim djelima bavilo se širom zemljopisnom i prostornom problematikom hrvatskih gradova obuhvativši i Zadar, Šibenik, Knin, Gospić i dr. nekoliko geografa (BERTIĆ, 1973.; CRKVENČIĆ, 1976.; VRESK, 1980.; MAGAŠ, 1999.; FELETAR, FELETAR, 2015.), regionalnom geografskom ili specifičnom geografskom problematikom (demogeografskom, prometnogeografskom i sl.) Zadra također nekoliko njih (KULUŠIĆ, 1971.; FRIGANOVIĆ, 1974.; MAGAŠ, 1996.; 2000b, 2001.; 2003b; 2004.; FARIČIĆ, 2006.; GRAOVAC MATASSI, BACALJA, 2014.; PEJDO, IKIĆ, 2014.), dok se uže geografskom problematikom Zadra i regije, uz nekoliko starijih, bavi sve više autora (RUBIĆ, 1964.; FRIGANOVIĆ, 1974.; MAGAŠ, 1986.; 1991.; 1995.; 1996.; 2004.; MAGAŠ, LONČARIĆ, 2006., MAGAŠ, 2011.; FARIČIĆ, MARELIĆ, 2014.; MAGAŠ, 2014.). Značenjem Šibenika u prostoru kao i regionalno-geografskim aspektima šibensko-kninskoga (sub)regionalnog kompleksa bavili su se M. A. Friganović (1974.; 2012.), N. Marinov (2013.), D. Magaš (2013.; 2015.). Sjevernodalmatinske otoke u cijelosti je obradio J. Faričić (2012.).

Ličkim prostorom sustavno se bavilo razmjerno malo geografa (ROGIĆ, 1974.; PEJNOVIĆ, 1993.; 1994.; 2004a, 2004b, 2009a, 2009b, MAGAŠ 2013.; PEJNOVIĆ, 2013.; MAGAŠ, 2014.; 2015.). Posebno se etnogenezom i običajima Like, te napose čitavog Velebita bavio M. Marković (1975.; 1978.; 1979.; 1980.; 1995.). Obradena su i geografska obilježja primorske velebitske padine (ROGIĆ, 1958.) te demografske značajke podvelebitskog primorja (HUSANOVIĆ-PEJNOVIĆ, 2000.; 2010.) i problematika prostornih identiteta u tom području (MIROŠEVIĆ, VUKOSAV, 2010.) zahvaćajući prostore dviju županija.

Na regionalno-geografski aspekt povezanosti ličkoga i sjevernodalmatinskoga prostora, tj. prostora triju suvremenih županija, upozorili su D. Magaš i V. Rogić (1993.) i D. Magaš (1996.; 2003a, 2013.; 2014.; 2015.), posebice kroz posredno ili izravno razmatranje suvremene regionalne funkcije Zadra. Pojedini povijesno-geografski radovi također su posredno ili izravno

1972.; ZOBUNDŽIJA, 1972.; KLAJČ, PETRICIOLI, 1976.; PETRICIOLI, 1976.; SUIĆ, 1976.; JELIĆ, 1978.; SMILJANIĆ, 1985.; BANJAD, 1986.; DESSELBRUNER, 1986.; DESSELBRUNER ET AL., 1986.; MOHOROVIČIĆ, 1986.; FRAS, 1988.; SMILJANIĆ, 1988.; DOMAZET-LOŠO, 2003, ARBUTINA, 2007; IVIĆ, 2014; ZRILIĆ, BRALIĆ, 2014 etc.).

Among geographers, the wider geographic and spatial issues of Croatian cities, including Zadar, Šibenik, Knin and Gospić, have been covered in general works (BERTIĆ, 1973; CRKVENČIĆ, 1976; VRESK, 1980; MAGAŠ, 1999; FELETAR, FELETAR, 2015), as have Zadar's regional geographic, or specific geographic problems (demogeographic, transport-geographic, etc.) (KULUŠIĆ, 1971; FRIGANOVIĆ, 1974; MAGAŠ, 1996; 2000b, 2001; 2003b; 2004; FARIČIĆ, 2006; GRAOVAC MATASSI, BACALJA, 2014; PEJDO, IKIĆ, 2014), while several authors have covered the immediate geographic problems of Zadar and the region, including some older ones (RUBIĆ, 1964; FRIGANOVIĆ, 1974; MAGAŠ, 1986; 1991; 1995; 1996; 2004; MAGAŠ, LONČARIĆ, 2006, MAGAŠ, 2011; FARIČIĆ, MARELIĆ, 2014; MAGAŠ, 2014). The significance of Šibenik in the area and the regional-geographic aspects of the Šibenik-Knin (sub)regional complex have been dealt with by M. A. Friganović (1974; 2012), N. Marinov, (2013), D. Magaš (2013; 2015). The northern Dalmatian islands have been covered thoroughly by J. Faričić (2012).

Relatively few authors have dealt with the Lika area systematically (ROGIĆ, 1974; PEJNOVIĆ, 1993; 1994; 2004a, 2004b, 2009a, 2009b, MAGAŠ 2013; PEJNOVIĆ, 2013; MAGAŠ, 2014; 2015). M. Marković (1975; 1978; 1979; 1980; 1995) has written on the ethnogenesis and customs of Lika and particularly all of Velebit. The geographic characteristics of the littoral Velebit slopes have been covered by (ROGIĆ, 1958) and the demographic characteristics of sub-Velebit Primorje (HUSANOVIĆ-PEJNOVIĆ, 2000; 2010), while issues regarding the spatial identities in the area have been discussed by (MIROŠEVIĆ, VUKOSAV, 2010), covering the areas of two counties.

D. Magaš and V. Rogić (1993) and D. Magaš (1996; 2003b, 2013; 2014; 2015) have indicated the regional-geographic aspect of the connectivity of the Lika and North Dalmatia area, i.e. the area covered by three modern counties, particularly through direct or indirect considerations of the modern regional functions of Zadar. Individual historical-geographic works have also considered this geographic system directly or indirectly (FARIČIĆ, 2003; FÜRST-BJELIŠ, 2003; SLUKAN-ALTIĆ, 2003).

razmatrali ovaj geografski sustav u svojim radovima (FARIČIĆ, 2003.; FÜRST-BJELIŠ, 2003.; SLUKAN-ALTIĆ, 2003.).

Metodološki, rad je osmišljen tako da u raspravi koju čini nekoliko poglavlja upućuje u prvom dijelu na kronološke aspekte povezanosti unutar razmatranog prostora kroz analitičku povijesno-geografsku retrospektivu relevantnih prostornih zbivanja. Slijedi analiza županijskog ustroja i suvremenih obilježja regionalne povezanosti i kohezije koja je temelj sinteze te problematike. Posebno su raspravljene geoprometne značajke ovoga područja kroz induktivni pristup aktualnim sastavnicama funkcionalnog i sustavnog prometnog povezivanja unutar regionalnoga kompleksa i s motrišta njihova značenja za državni korpus. Nešto šire je analitički raspravljena gospodarska osnova u funkciji oporavka i daljnjeg razvitka razmatranog prostora. Posebno su naglašeni i geostrateški aspekti razmatranoga regionalnog kompleksa. U svim dijelovima rasprave mjestimično je rabljena i metoda komparacije, kao i prema potrebi drugi metodološki pristupi (ponajprije statistička metoda). Nakon rasprave, u završnom dijelu rad sadrži zaključke proizašle iz razmatrane problematike, a u funkciji znanstvenog upućivanja na relevantnost i značenje ličkog i sjevernodalmatinskog prostora u kontekstu suvremene regionalizacije Hrvatske.

### Povijesno-geografski osvrt na povezanost i prožimanje

Središnji prostor Jadranske Hrvatske, dakle županija sjeverne Dalmacije i Like (Zadarska, Šibensko-kninska i Ličko-senjska) do sada se razvijao u različitim upravno-teritorijalnim pa i državnim okvirima. To su susjedni prostori, višestruko upućeni jedan na drugi, a različite povijesno-geografske okolnosti, posebice geopolitičke, odražavale su se i na različito korištenje mogućnosti razvitka koje su proizlazile iz moguće sinergije njihovih potencijala, odnosno razvojnih kapaciteta. Glavnina ovih prostora u 20. st. imala je obilježja rubnih ili graničnih zona, tj. zona periferije, marginaliziranih od državnih središta, što je pridonijelo demografskoj i gospodarskoj krizi.

No, tisućljetne veze i okolnosti nadopunjavanja ličkoga i sjevernodalmatinskoga zaobalnog, obalnog i otočnog prostora svakako zavrjeđuju

Methodologically speaking, this paper is arranged so that the discussion, over several chapters, points in the first part to the chronological aspects of connectivity within the area under consideration, by means of an analytical historical-geographic retrospective view of relevant spatial events. An analysis of the county system follows, with the modern characteristics of regional connectivity and cohesion which form the basis for a synthesis of the problem. The geo-transport indicators of the area are treated separately, through an inductive approach to the actual components of functional, systematic transport connections within the regional complex, from the aspect of their importance to the body of the state. The economic basis as a function of recovery and further development in the area under consideration is dealt with more widely. The geostrategic aspects of the regional complex are particularly emphasised. In all parts of the discussion, the comparison method is partially used, along with other methodological approaches as required (primarily the statistical method). Following the discussion, in the final part, the paper presents conclusions arising from the problems under consideration, in order to demonstrate scientifically the relevance and significance of the Lika and North Dalmatia area in the modern regionalisation of Croatia.

### Historical-geographical review of connectivity and permeation

The central area of Adriatic Croatia, i.e. the counties of North Dalmatia and Lika (Zadar, Šibenik-Knin and Lika-Senj) have developed up to now in different administrative-territorial and even state frameworks. These neighbouring areas, which are oriented towards each other in many different ways, but which have experienced different historical-geographic circumstances, particular geopolitically speaking, have exhibited different ways of exploiting the development opportunities arising from the possibly synergy of all their different potentials, or developmental capacities. In the 20<sup>th</sup> century, most of this area bore the hallmarks of a border zone, on the periphery, marginalised by the centres of the state, and this led to demographic and economic crises.

However, a thousand years of links and the circumstance of the complementarity of the Lika and North Dalmatian hinterland, coastal and island areas certainly deserve wider elaboration in a special research paper. Here, a short historical-

širu elaboraciju u posebnome istraživačkom radu. Ovdje se daje kratak povijesno-geografski osvrt na nekoliko razdoblja koja su političkogeografski određivala veći ili manji stupanj gospodarske, upravno-političke i druge povezanosti.

Tijekom prapovijesnoga razvitka liburnske i japodske kulture, ove dvije etničke zajednice, prožimajući se na prostoru Like i Velebita, odredile su odnose koji su u vrijeme antičke rimske uprave povremeno, sve do ranosrednjovjekovnog razdoblja, rezultirali jedinstvenim prostorom Liburnije unutar Ilirika (Ilirije) s jakom središnjom ulogom Iadera kao vodećeg središta, i postizanjem, u određenim razdobljima, upravnog statusa provincije od mora do duboko u unutrašnjost, obuhvaćajući etničke prostore Liburna i Japoda, tj. zaseban teritorij (DURANDI, 1769.; ANTOLJAK, 1971.; MEDINI, 1980.; MARKOVIĆ, 1995.; TOMIČIĆ, 2011.; MAGAŠ, 2013.; MUŽIĆ, 2013.).<sup>1</sup>

Povezanost i međuovisnost priobalno-gorskog prostora bila je određena prožimanjem i nadopunjavanjem agrostičarske ekonomije sredozemnih s jedne i dinarskih gorskih predjela s druge strane, s posebnim naglaskom na egzistencijalnu ekonomiju pregonskog (tranzumantnog) stočarenja za koje je bila važna sol priobalnih solana i lučke lokalitete kao središta razmjene dobara: *Iader* (Zadar), *Senia* (Senj), *Vegium* (Karlobag), *Argyrumtum* (Starigrad-Paklenica), *Aenona* (Nin), *Scardona* (Skradin) i dr. Među njima su stara upravna, gospodarska i prometna, a od kasne antike i biskupijska središta, posebice Zadar, a moguće i Nin, Skradin i Knin imala iznimno značenje.

U srednjovjekovnim okolnostima osnivanja hrvatske državne jezgre, komplementarno gospodarstvo jadransko-gorskog prostora sa stočarskom tranzumancom, temeljni je oslonac stvaranja više primorskih i zaobalnih starohrvatskih župa, ponajviše usmjerenih na priobalnu zonu od Nina do Skradina i Šibenika, u kojoj su se posebice isticali Zadar, a u znatnoj mjeri i Šibenik. Dinastički veleposjed Gusića, ali i drugi veleposjedi hrvatskih vlastelinskih rodova, prostorno su se širili u ličkom, krbavskom, pounskom, pozrmanjskom, bukovačkom i ravnokotarskom prostoru (BARADA, 1954.; ANTOLJAK, 1962.) povezujući župe Liku, Gacku,

<sup>1</sup> U *Geografiji* Klaudija Ptolemeja stoji da tadašnju rimsku provinciju Ilirik čine dvije pokrajine: Liburnija i Dalmacija, odnosno „Ilirija ili Liburnija i Dalmacija“ (DURANDI, 1769., 69, MARKOVIĆ, 1995., 80, MUŽIĆ, 2014., 14-17, 44-45).

geographic overview is given of several periods which determined to a greater or lesser extent, in political-geographic terms, its administrative-political and other connections.

Throughout the prehistoric development of the Liburnian and Iapodean cultures, these two ethnic communities intermingled in the Lika and Velebit areas, establishing relations which occasionally during the Ancient Roman administration, and right up to the early Middle Ages, were to result in the autonomous Liburnian territory within Illyria, with *Iader* (Zadar) taking a pivotal role as the leading centre, and acquiring, at certain times in history, the administrative status of a province, from the sea to deep inland, covering the ethnic areas of Liburnia and Iapodea, i.e. a separate territory (DURANDI, 1769; ANTOLJAK, 1971; MEDINI, 1980; MARKOVIĆ, 1995; TOMIČIĆ, 2011; MAGAŠ, 2013; MUŽIĆ, 2013).<sup>1</sup>

The connectivity and inter-reliance of the coastal-mountain area was determined by the permeation and complementarity of the agrarian and livestock-farming economy in the Mediterranean parts on the one hand, and Dinaric mountainous parts on the other, with special emphasis falling on the subsistence economy of transhumant livestock farming, for which the coastal salt-beds and ports were important as trading centres: *Iader* (Zadar), *Senia* (Senj), *Vegium* (Karlobag), *Argyrumtum* (Starigrad-Paklenica), *Aenona* (Nin), *Scardona* (Skradin) etc. Among these, the old administrative, economic and transport centres of Zadar, and perhaps Nin, Skradin and Knin, which were also diocesan sees from Late Antiquity onwards, were particularly significant.

In the medieval circumstances of the foundation of the nucleus of the Croatian state, the complementary economy of the Adriatic mountainous region and transhumant livestock farming formed the basis for the creation of several coastal and hinterland Old Croatian districts, mostly oriented towards the coastal zone, from Nin to Skradin and Šibenik, and among which Zadar, and to a considerable extent Šibenik, were prominent. The Gusić landowner dynasty, and other Croatian estate-owning families, spread throughout the Lika, Krbava, Una Valley, Zrmanja Valley, Bukovica and Ravni Kotari areas (BARADA, 1954; ANTOLJAK, 1962), linking the districts of Lika,

<sup>1</sup> In his *Geography*, Claudius Ptolemy stated that the then Roman province of Illyria consisted of two parts, Liburnia and Dalmatia (DURANDI, 1769, 69, MARKOVIĆ, 1995, 80, MUŽIĆ, 2014, 14-17, 44-45).

Krbavu, Nin, Sidragu, Luku, Bribir, Knin i druge u jedinstveni kompleks starohrvatske jezgre s prvotnim sjedištem u Ninu. Analogno tome, Ninska biskupija zahvaćala je znatne dijelove priobalnog i zavelebitskog prostora, gotovo čitav prostor stare hrvatske jezgre (PERIČIĆ, 1969.; MAGAŠ, 1995.). Najčešće je jače starohrvatsko plemstvo posjedovalo zemlje i pašnjake te utvrđene gradove i u priobalju i u zavelebitskom dijelu (BARADA, 1954.; ANTOLJAK, 1962.; SMILJANIĆ, 1995.; BOTICA, 2011.), primjerice Gusići Kurjakovići, Lapčani, Mogorovići, Šubići, Kačići, Keglevići, Draškovići i drugi, a nerijetko su istim imenom nazivali posjede, utvrde i selišta u priobalju i zavelebitskom dijelu (Lovinac, Gračac, Ostrovica, Novigrad, Lapac itd.).

Zemljovid iz tiskare Matea Pagana (Sl. 1.), rukopisno priređen 1522./1523., a tiskan kasnih 1530-ih, u vrijeme snažnih prodora Osmanlija,

Gacka, Krbava, Nin, Sidraga, Luka, Bribir and Knin with others in a single complex forming the Old Croatian nucleus, whose first seat was in Nin. Analogously, the Nin Diocese covered significant parts of the coast and Velebit areas, i.e. almost the entire area of the Old Croatian nucleus (PERIČIĆ, 1969.; MAGAŠ, 1995.). Typically, the more powerful Old Croatian nobility owned lands and pastures, along with fortified towns both in the coastal and in the trans-Velebit areas (BARADA, 1954.; ANTOLJAK, 1962.; SMILJANIĆ, 1995.; BOTICA, 2011). The Gusić, Kurjaković, Lapčan, Mogorović, Šubić, Kačić, Keglević, Drašković and other families sometimes had homonymous estates, forts, or farms there (Lovinac, Gračac, Ostrovica, Novigrad, Lapac etc.).

A map produced in Mateo Pagano's workshop (Fig. 1), the manuscript for which is dated 1522/1523, though it was not printed until the late 1530s, during strong incursions by the Ottomans, depicts



Slika 1. Zemljovid zadarske i šibenske regije nepoznatog autora, 1522./1523., *Tvto el Côtado di Zara e Sebenicho*, (tisak Mateo Pagano, Venecija, kasne 1530te)

Izvor: Nacionalna i sveučilišna knjižnica, Zagreb, Zbirka Novak, ZN-Z-XVI-PAG-1530.

Figure 1 Map of the Zadar and Šibenik region by an unknown author, 1522/1523, *Tvto el Côtado di Zara e Sebenicho*, (printed by M. Pagano, Venice, late 1530s)

Source: National and University Library, Zagreb, Novak Collection, ZN-Z-XVI-PAG-1530.

pokazuje iscrpno i točno dotadašnje stanje i zbivanja u prostoru pod naslovom *Côtado di Zara e Sebenicho*, zaokružujući priobalje od Paga do južno od Šibenika s Pozrmanjem, Pokrčjem, gornjim Pounjem i porječjem Like, od Plješivice i Dinare u unutrašnjosti, Ostrovice na SZ i Drniša na JI (PETRICIOLI, 1969.; MAGAŠ, 2003b). Do toga vremena ostvareni su gospodarska, politička, prometna i crkvena povezanost i prožimanje čitavoga toga prostora (BARADA, 1954.; ANTOLJAK, 1962.; GUŠIĆ, 1969.; 1971.; MAGAŠ, 2013.).

Vrijeme osmanskih prodora izmijenilo je stanje utoliko što je kroz ovaj prostor gotovo dva stoljeća, od osnivanja Vilajeta Hrvati (ŠABANOVIĆ 1982.; MOAČANIN, 1999.; MAGAŠ, BRTAN, 2015.) početkom 16. st., do razgraničenja početkom 18. st. pulsirala crta sukoba i razgraničenja, s jedne, kršćanske strane, ostataka Hrvatskog Kraljevstva u granicama Habsburškog Carstva i posjeda Mletačke Republike u užem hrvatskom priobalju, i s druge strane, u zaobalju, Osmanskog Carstva kao islamske države. I u takvim okolnostima sastavnice tradicionalnoga gospodarstva, posebice transhumantno stočarstvo, opstajale su unutar prostora Osmanskog Carstva koje je nastojalo gospodarski stabilizirati posjede unutar Krčko-ličkog sandžaka sa sjedištem u Kninu koji je objedinjavao prostore Like, Krbave, Gornjeg Pounja, Pozrmanja, Bukovice, sjevernodalmatinske zagore (šibensko-drniško-kninske), Velebita i većeg dijela Pokrčja s jedne, i zadarsko-šibenskog kotara, s druge strane. Dakle i dalje su u ovom prostoru održavane stare gospodarske veze, posebice korištenjem ljetnih pašnjaka i plandišta Velebita, Ličkog Sredogorja, Plješivice i zapadnog dijela Dinare. Potrebe opstanka i nužnost gospodarskog prožimanja s primorskim pročeljem omogućila je, unatoč crti sukoba i višekratno mijenjanim državnim razgraničenjima stalne dodire, trgovačke i diplomatske veze te snažnu razmjenu dobara. Ujedno, stalno su trajale i reminiscencije na prethodno Hrvatsko-Ugarsko Kraljevstvo, što se najbolje očituje u djelima hrvatskih pisaca Jurja Šižgorića, Jurja Barakovića, Petra Zoranića i dr. (FARIČIĆ, 2009.).

Kasnija geopolitička ravnoteža s okolnostima državnih granica triju velesila u ovom prostoru: Habsburškog Carstva (s Hrvatskom i Slavonijom), Mletačke Republike (s Dalmacijom) i Osmanskog Carstva (s Bosanskim ejaletom) označila je novu stratešku podjelu na štetu jedinstva hrvatskog

in exceptional detail and accuracy the contemporary state of affairs and events in the area. It is entitled *Côtado di Zara e Sebenicho*, and covers the coastline from Pag to south of Šibenik, with the Zrmanja, Krka, Upper Una valleys and Lika river basin, from Plješivica and Dinara mountains in the interior, Ostrovica in the north-west, and Drniš in the south-east (PETRICIOLI, 1969; MAGAŠ, 2003b). By that time, the economic, political, transport and ecclesiastical connectivity and permeation of the entire area had been achieved (BARADA, 1954; ANTOLJAK, 1962; GUŠIĆ, 1969; 1971, MAGAŠ, 2013).

The era of Ottoman incursions changed the situation, because for about two centuries, from the establishment of the Croatian Vilayet in the early 16<sup>th</sup> century (ŠABANOVIĆ 1982; MOAČANIN, 1999; MAGAŠ, BRTAN, 2015) to demarcation in the early 18<sup>th</sup> century, the line of conflict and changing borders pulsed throughout this area, with the Christian relics of the Croatian Kingdom within the borders of the Habsburg Empire and the possessions of the Venetian Republic on the Croatian coast on the one side, and the Islamic Ottoman Empire, in the hinterland, on the other. Even in such circumstances, the components of the traditional economy, particularly transhumant livestock farming, survived within the part held by the Ottoman Empire, which attempted to stabilise its possessions within the Krka-Lika Sanjak, with its seat in Knin, which united Lika, Krbava, the Upper Una valley, the Zrmanja Valley, Bukovica, the north Dalmatian hinterland (Šibenik-Drniš-Knin), Velebit, and much of the Krka valley on one side, and within the Zadar-Šibenik District on the other. So, old economic ties were maintained, particularly through the use of summer pasturelands and shade on Velebit, Ličko Sredogorje, Plješivica and the western Dinara. The need to survive and the necessity of interacting with the coastal frontage, despite the line of conflict and multiple, frequent changes in state borders, meant constant contacts, trade and diplomatic ties, and energetic trading continued. At the same time, memories remained of the former Croato-Hungarian Kingdom, as is evident in the writings of Croatian authors such as Juraj Šižgorić, Juraj Baraković, Petar Zoranić, and others (FARIČIĆ, 2009).

The geopolitical equilibrium which came later, and the circumstances surrounding the state borders of the three great powers in this area, the Habsburg Empire (with Croatia and Slavonia), the Venetian Republic (with Dalmatia) and the Ottoman Empire (with the Bosnian Eyalet), marked a new strategic division to detriment of the unity of the Croatian



prostora. Slijedilo je i novo crkveno razgraničenje, prilagođeno državnim granicama, tj. (ne) formalno pripajanje ličkog dijela Ninske biskupije Senjskoj biskupiji. Područja, okupljena do 1524. u Baguškom i Ličkom vikarijatu Ninske biskupije, došla su *via facti* pod Krbavsko-modrušku biskupiju poslije akcija don Marka Mesića, te razgraničenja utvrđenog mirom u Srijemskim Karlovcima 1699. (PELOZA, 1975.).

Niti propast Mletačke Republike potkraj 18. st. nije označila ponovno okupljanje prostora nekadašnjega Hrvatskog Kraljevstva u granicama Habsburške Monarhije, nego je središnji i južni prostor Primorske Hrvatske, odnosno dalmatinski prostor, uglavnom s obzirom na geostrateške interese suprotne zamisli objedinjavanja starih hrvatskih krajeva i naglašen politički utjecaj romanske manjine, ostao zasebna pokrajina, formalno kraljevina. Time je granica Dalmacije s jedne, i Hrvatske i Slavonije s druge strane, i dalje nastavila zasijecati prostor prirodnoga gospodarskog i prometnog prožimanja. Donekle su, međutim, olakšane bile gospodarske veze i procesi (već otprije „Radučki ugovor” iz 1775. i „Novigradski ugovor” iz 1776. kojima je regulirano pregonsko stočarenje), s obzirom na to da se ipak radilo o jedinstvenoj državi, za razliku od takvih veza s područjem koje je ostalo u granicama Bosanskog ejaleta.

U okolnostima kratkotrajne francuske uprave (1806. – 1813.) stanje je ostalo gotovo neizmijenjeno, kao i u vrijeme druge austrijske uprave (1813. – 1918.). Bez obzira na brojna postignuća, u izmjeri zemljišta i zemljišniku, prometnim vezama, pa i demografskoj obnovi, antagonizmi Beča i Budimpešte politički potvrđeni austro-ugarskom nagodbom prema kojoj je hrvatsko-slavonski prostor pripao ugarskom dijelu Monarhije, a dalmatinski austrijskom, onemogućili su upravno-teritorijalno povezivanje Hrvatske, a tako i ovoga prostora u jedinstvenu cjelinu na dulje vrijeme. „Gospićki ugovor” iz 1887., koji se ticao stoljetnih prava što se tiče pregonskog stočarenja, posebice kotarskih i bukovičkih u odnosu na ličke pašnjake, bio je tek minorni akt smirivanja nezadovoljnih stočara.

Geopolitičke mijene nakon Prvoga svjetskog rata ponovno nisu išle na ruku jačeg povezivanja ovoga prostora. Talijanska okupacija, a zatim i pripajanje Zadra, dotadašnje dalmatinske metropole, Kraljevini Italiji Rapalskim ugovorom

area. This was followed by a new ecclesiastical map, adapted to state borders, so that the Lika part of the Nin Diocese was (in)formally attached to the Senj Diocese. The areas which until 1524 had been combined in the Bag and Lika vicariate of the Nin Diocese, now became *via facti* part of the Krbava-Modruš Diocese after a campaign by don Marko Mesić, and a demarcation agreement confirmed by the Karlowitz Peace Treaty in 1699 (PELOZA, 1975).

Even the fall of the Venetian Republic at the end of the 18<sup>th</sup> century failed to mark the regrouping of the former Croatian Kingdom within the borders of the Habsburg Monarchy, but instead, the central and southern area of Littoral Croatia, i.e. Dalmatia, mostly with regard to geostrategic interests contrary to the notion of unifying the old Croatian areas, and the express political interest of the Romanesque minority, remained a separate province, formally a principality. Thus, the border with Dalmatia on one side, and Croatia and Slavonia on the other, continued to intersect an area of natural economic and transport permeation. However, economic links and processes were ameliorated to some extent (by the earlier 1775 Raduč Treaty and the 1776 Novigrad Treaty, which regulated transhumant cattle-drives), given that this was actually a unified state, compared to similar links with the area which remained in the Bosnian Eyalet.

During the short-lived French administration (1806-1813), the situation remained virtually unchanged, as it did during the second Austrian administration (1813-1918). Regardless of the many achievements in land surveying, the land registry, transport links, and demographic renewal, the antagonisms of Vienna and Budapest were confirmed politically in the Austro-Hungarian Compromise whereby the Croato-Slavonian area was assigned to the Hungarian part of the Monarchy, and the Dalmatian part to Austria. This meant that for a long period of time, it was impossible to consolidate Croatia in administrative and territorial terms in a single unit, including the area considered in this paper. The 1887 Gospić Treaty, relating to transhumant cattle-driving rights dating back centuries, particularly the rights of Kotari and Bukovica in relation to the Lika pasturelands, was merely a minor act intended to placate dissatisfied cattle-farmers.

Geopolitical shifts as a result of the First World War did not advance the cause of firmer connectivity in the area. The Italian occupation, followed by the annexation of Zadar, until then the Dalmatian metropolis, to the Kingdom of Italy pursuant to

1920., ustroj na okruge u Kraljevini SHS (do 1929.) te na banovine u Kraljevini Jugoslaviji (do kapitulacije 1941.), rezultirali su posvemašnjom periferizacijom ovoga prostora kao i pojedinim *ad hoc* rješenjima. Tako primjerice oko upravne pripadnosti Raba i Paga (od 1929. pripali su Savskoj Banovini, a ostali dijelovi Primorskoj) te crkvenog administriranja prostorom rascijepljene Zadarske nadbiskupije (dio u granicama Italije s nadbiskupom u Zadru, a dio u Jugoslaviji pod jurisdikcijom šibenskog biskupa kao apostolskog administratora), posebnim zoniranjem prostora oko Zadra vezano za prekogranični promet (tri zone oko talijanske enklave s posebnim povlasticama za domaće stanovništvo pri ulasku u Grad bez putovnica i dr.), proglašenjem Zadra za *porto franco* itd. Istodobno se vrlo brzo, veličinom i značenjem, posebice kao sjedišta Primorske banovine, izdvojio Split, a u ovome prostoru Šibenik je znatno proširio svoj gravitacijski utjecaj u Ravnim kotarima, Bukovici i na otocima, dok su Rab i Pag, kao i lički prostor ušli u sastav Savske banovine uz jačanje utjecaja Karlovca te Sušaka na znatno područje i oko samog Zadra, posebice Podgorja, pojedinih otoka i Ravnih kotara.

I u socijalističkoj Jugoslaviji upravno-teritorijalni ustroj je granicama kotara i kasnije zajednica općina presijecao ovaj prostor, na kopnu oštro izdvajajući svojedobni dalmatinski od ličkog područja, a iz okvira dalmatinskog izdvajala otoke Rab i Pag (1961. – 1992.) u utjecajno područje Rijeke (MAGAŠ, BLAČE, 2012.) uz stalne promjene granice upravnog utjecaja Zadra i Šibenika (pitanje Kornatskih otoka, dijelova Bukovice i Ravnih kotara). I dok su okolnosti razvitka u priobalju omogućile ipak istaknutiji razvitak Šibenika te povratkom Zadra Hrvatskoj i njegovu ponovnu afirmaciju, a kasnije ubrzaniji gospodarski i demografski rast i, u određenoj mjeri i Knina te pojedinih obalnih središta (Vodice, Biograd, Pag), u ličkom prostoru razvitak je tekao presporo, uz izraženu depopulaciju. Manja središta razvoja – Gospić, Otočac, Gračac i Korenica te na kvarnerskom dijelu Senj, ostvarivala su minoran rast i napredak. Ukidanjem kotarskih uprava u Zadru i Šibeniku, i pripajanjem u veliki „dalmatinski kotar“ Split od 1961. potaknuti su još brža koncentracija dobara i moći u Splitu i užoj okolici, jačanje utjecaja Rijeke s jakim iseljavanjem prema Kvarneru, s naglašenim pitanjem teritorijalne pripadnosti Paga unatoč izgradnji mostovne poveznice sa Zadrom. Pri prelasku na ustroj s tzv. zajednicama

the Treaty of Rapallo (1920), the district system of the Kingdom of the Serbs, Croats and Slovenes (until 1929), and the banates of the Kingdom of Yugoslavia (until the capitulation in 1941) resulted in the almost total peripheralisation of this area, and in individual *ad hoc* solutions. So, for example, regarding the administrative position of Rab and Pag (from 1929 they belonged to the Sava Banate, and other parts to the Littoral Banate) and the ecclesiastical administration of the fragmented Zadar Diocese (part of it fell within the borders of Italy, with the archbishop in Zadar, and part within Yugoslavia, under the jurisdiction of the bishop of Šibenik as the apostolic administrator), the special zoning of the area around Zadar was linked to cross border traffic (three zones around the Italian enclave with special privileges for the local population, who could enter the city without passports, etc.), and the proclamation of Zadar as a *porto franco*, etc. At the same time, in terms of size and importance, particularly as the seat of the Littoral Banate, Split began to stand out, and Šibenik also extended its gravitational influence to a considerable extent in Ravni Kotari, Bukovica and on the islands, while Rab, Pag and the Lika area became part of the Sava Banate, along with the increased influence of Karlovac and Sušak over a wide area, including around Zadar itself, particularly in Podgorje, certain islands, and Ravni Kotari.

During the administrative-territorial system of socialist Yugoslavia, this area was also intersected by districts borders, later communities of municipalities. On the mainland, the Dalmatian area was strictly separated from Lika, while the islands of Rab and Pag were removed from the Dalmatian framework (1961 – 1992) and assigned to the influential Rijeka area (MAGAŠ, BLAČE, 2012), along with constant border changes regarding the administrative influence of Zadar and Šibenik (issues such as the Kornati Islands, parts of Bukovica and Ravni Kotari). While developmental circumstances on the coast in fact encouraged the development of Šibenik and reaffirmed role of Zadar after it was returned to Croatia, followed later by economic and demographic growth, and Knin and other coastal centres (Vodice, Biograd, Pag) enjoyed a certain degree of progress, development in Lika was far too slow and accompanied by marked depopulation. Minor centres of development, such as Gospić, Otočac, Gračac and Korenica as well as Senj on the Kvarner side, achieved a small degree of growth and progress. When the district administration in Zadar and Šibenik was abolished and they were attached to the large Split ‘District of Dalmatia’ in 1961, higher

općina (ZO), ni Zadar ni Šibenik ne samo da nisu uspjeli zaokružiti posebnu(e) zajednicu(e) općina, nego su u tom smislu imali i različite stavove. Stjecajem političkih okolnosti Zadar je ostao usamljen u traženju osnivanja zasebne sjevernodalmatinske zajednice općina. Istodobno su, od onih geopolitičkih snaga koje su poticale procese protiv kohezije hrvatskoga prostora kroz akcije kao što su preimenovanje ZO Split u ZO Dalmacije ili podržavanje lokalnih antagonizama, omogućavani daljnja upravna razbijenost i periferizacija ovoga prostora. To je pogodovalo i srpskoj vojnoj agresiji na Hrvatsku 1991. – 1995. s okupacijom velikog dijela sjevernodalmatinskoličkog prostora sa središtem u Kninu, što je uz ratna razaranja uzrokovalo njegovu daljnju posvemašnju devastaciju i depopulaciju.

Tek su okolnosti stvaranja nove hrvatske države, potkraj 20. i početkom 21. st. označile obnovljene procese prometnog, gospodarskog i funkcionalnog, dakle spontanog povezivanja ličkog i sjevernodalmatinskog prostora, slično procesima u razdobljima životne povezanosti prvotne hrvatske državne jezgre. To povezivanje potaknuto gašenjem zajednica općina i uvođenjem županijskog ustroja, u interesu je razvitka cjelokupnoga hrvatskog prostora. Stoga razmatrajući važnost suvremenih životnih procesa povezivanja treba uvažavati relevantne činjenice povijesno-zemljopisnog i tradicionalnog razvitka i značenja u hrvatskoj memoriji te psihosocijalnoj sferi, kao i kod razvitka drugih najvažnijih središta. Posebice je to važno i za hrvatske geostrateške interese na primjeru županijskih središta Zadra (tisućljetno središte velikog dijela hrvatskog priobalja – glavni grad Liburnije, bizantske teme Dalmacije, hrvatskog bana u 14. st., mletačke Dalmacije i Albanije, austrijske Dalmacije i sl., nadbiskupija s osam stoljeća trajanja metropolije, najstarije sveučilište u Hrvata itd.) te Šibenika (biskupija, važna kotarska funkcija u prošlosti te gospodarsko i kulturno središte). Pri tome uloga suvremenog Gospića (županijsko i suvremeno biskupijsko središte) ili starih središta Nina, Knina, sa starijim ili novijim manjim nukleusima razvitka u Otočcu, Senju, Korenici, Gračacu, Pagu, Biogradu, Vodicama, Drnišu, Novalji, Primoštenu i više drugih, ima vidno mjesto.

levels of goods and power became concentrated in Split and its environs, while Rijeka continued to exert a growing influence with pronounced migration towards Kvarner, and the issue of Pag's territorial affiliation was highlighted, despite the construction of a bridge linking it with Zadar. As the transition was made to what was known as 'communities of municipalities', neither Zadar nor Šibenik succeeded in forming such identifiable 'communities', and what was worse, held different viewpoints about the concept. As a result of political circumstances, Zadar remained alone in seeking to establish a separate North Dalmatian community of municipalities. At the same time, the further administrative fragmentation and marginalisation of this area was allowed by the geopolitical forces which had encouraged processes against the cohesion of the Croatian area, through campaigns such as renaming the Split community of municipalities the 'Dalmatian' community, or supporting local animosities. The situation was played into the hands of the Serbian military offensive against Croatia (1991 – 1995), when a large part of the Lika-North Dalmatian area was occupied, with Knin at the centre. Damage inflicted by war was followed by almost total devastation and depopulation.

It was only when the new Croatian state was formed at the very end of the 20<sup>th</sup> century that renewal processes in the transport, economic and functional, i.e. spontaneous connectivity of the Lika and North Dalmatia areas resumed, similar to processes during periods of vital connectivity in the original nucleus of the Croatian state. This coherence spurred by the abolition of communities of municipalities and the introduction of the county system, is in the interests of Croatia's development as a whole. Thus, considering the importance of modern vital connectivity processes, the relevant facts in historical-geographical and traditional development, and their significance in the collective Croatian memory and psychosocial sphere should be respected, as in the development of other important centres. This is particularly important in terms of Croatian geostrategic interests, for example the county seats of Zadar (the centre for most of the Croatian coast for a thousand years, the capital of Liburnia, of the Byzantine theme of Dalmatia, of the 14<sup>th</sup> century Ban of Croatia, of Venetian Dalmatia and Albania, of Austrian Dalmatia, and an archdiocese and metropolis for eight hundred years, with the oldest university in Croatia) and Šibenik (a diocese, with important district functions in the past and an economic and cultural centre). In addition, the role of modern-day Gospić (the county

### Županijski ustroj i suvremena regionalna povezanost

Suvremenim upravno-teritorijalnim ustrojem Republike Hrvatske koji je zaživio od 1993., odnosno 1997. godine, uvaženi su relevantni geografski, demografski, povijesni, politički i drugi kriteriji kojima su (uz neke posebnosti, poput podjele otoka Paga ili izdvajanja senjskog dijela iz kvarnersko-goranskog prostora), uglavnom dobro ocrtni dosezi užih regionalnih i subregionalnih gravitacijskih silnica županijskih središta Zadra, Šibenika i Gospića. Poslije više desetaka godina prekida, ponovno je, barem dijelom, formalizirano tisućljetno značenje Zadra kao istaknutoga upravnog, gospodarskog, demografskog, kulturnog i znanstvenog središta koje u granicama županije okuplja specifičan dio suvremene europske NUTS 2 regije Jadranske Hrvatske, tj. dijelove sjevernodalmatinskog i južnoličkog prostora. Isto tako, kroz ulogu županijskoga središta vrjednovano je značenje Šibenika kao istaknute litoralne jezgre koja je razvila važne centarlnomjesne funkcije. U ličko-senjskom županijskom obuhvatu, površinom velikom prostoru, upravno su, oko Gospića, znatno manjeg, ali nacionalno važnoga gradskog središta, integrirani Lika u užem smislu te Krbava, Gacka i dijelovi Podgorja s Karlobagom i Senjom, gornje Pounje i dio Paga. U suvremenim okolnostima razvitka, geografski položaj na središnjem dijelu Jadranske Hrvatske, s prostornim obuhvatom od Paga te usitnjenoga i raspršenoga otočnog pročelja preko priobalja do reljefno raščlanjenog zaobalja i gorskog prostora daje cijelome ovom prostoru (Sl. 2.) novo značenje.

Značenje postojećih i afirmiranih gravitacijskih središta, među kojima se Zadar (uz Split i Rijeku), kao staro razvojno žarište i čvorište na jadranskom hrvatskom pročelju demografski, gospodarski i veličinom utjecajnog područja ističe, od prvorazrednog je značenja u suvremenoj prostornoj raščlambi Hrvatske. Suvremeni županijski ustroj Republike Hrvatske kao i strateško autocestovno povezivanje hrvatskih regija (posebice srednjega i južnoga dijela jadranskog priobalja s ostalim regijama kroz lički prostor), određuju nove funkcionalne poveznice središnjeg dijela Jadranske Hrvatske, dakle suvremenih županija Ličko-senjske, Zadarske i Šibensko-kninske. Geografski je neupitno da sjevernodalmatinsko-lički prostor ima više važnih prirodno-geografskih poveznica,

seat and present diocesan see) or the old centres of Nin, Knin, with older or more recent smaller nuclei of development in Otočac, Senj, Korenica, Gračac, Pag, Biograd, Vodice, Drniš, Novalja, Primošten and many more, have an evident place.

### The county system and modern regional connectivity

Through the modern administrative-territorial system in the Republic of Croatia, which was introduced in 1993 and amended in 1997, the relevant geographic, demographic, historical, political and other criteria were respected, which (with some exceptions, such as the division of Pag or the separation of Senj from the Kvarner-Gorski Kotar area), properly represented the range of immediate, regional or subregional gravitational forces exerted by the county seats of Zadar, Šibenik and Gospić. After an interruption lasting many decades, the millennial importance of Zadar as a prominent administrative, economic, demographic, cultural and scientific centre was formally re-established, at least in part. The county borders bring together a specific part of the modern EU NUTS 2 region of Adriatic Croatia, i.e. parts of North Dalmatia and Southern Lika. At the same time, the importance of Šibenik as a county seat and prominent littoral hub has been acknowledged, and its relevant central functions have developed. In Lika-Senj County, which covers a large surface area, Gospić is a smaller, but nationally important urban centre, and around it, Lika in the narrower sense and Krbava, Gacka, parts of Podgorje, Karlobag and Senj, the upper Una Valley and part of the island of Pag, have been integrated administratively. In modern developmental circumstances, its geographic position in central Adriatic Croatia, covering an area from Pag and the fragmented, scattered island frontage, across the coastal area to the morphologically articulated hinterland and mountain region, have given this entire region new significance (Fig. 2).

The significance of existing, affirmed centres of gravity, among which Zadar (with Split and Rijeka), as an older developmental hub and node on the Adriatic Croatian frontage, is prominent in terms of demographics, the economy, and the size of its area of influence, is of great importance in the modern spatial articulation of Croatia. The modern county system of the Republic of Croatia, and the strategic motorways links between the Croatian regions (particularly the central and southern parts



Slika 2. Središnji prostor Jadranske Hrvatske (Regionalni kompleks Lika – Sjeverna Dalmacija)

Izvor: MAGAŠ, 2013.

Figure 2 Central Adriatic Croatia (Lika – North Dalmatia regional complex)

Source: MAGAŠ, 2013

među kojima se ističu one koje se protežu u sve tri županije:

a) jedinstveni kompleks sjevernodalmatinskih otoka (od Paga i Silbanske skupine zadarskih otoka do šibenskih otoka),

b) međusobno povezan i prožet hidrogeografski sustav s porječjima Zrmanje, Krke i južnoličkih rijeka (Otuča, Ričica i dr.) te drugih tekućica Like (Lika, Jadova), Krbave, Gacke i Gornjeg Pounja (Una),

c) jedinstveni planinski sustav Velebita (park prirode i dva nacionalna parka), Plješevica i Dinare.

of the Adriatic coast and other regions, via the Lika area) determine the new functional connectivity of central Adriatic Croatia, i.e. the modern Lika-Senj, Zadar and Šibenik-Knin Counties. Geographically speaking, the Lika-North Dalmatia area certainly has several important natural-geographic connectors, particularly including those which extend through all three counties:

a) The unique northern Dalmatian island complex (from Pag and the Silba group of Zadar islands to the Šibenik islands),

b) The interlinked, inter-permeated hydrogeographical system formed by the courses of the Zrmanja, Krka and southern Lika rivers (the Otuča,

U suvremenim uvjetima navedene sastavnice i poveznice očituju se kroz zajedničko gospodarenje jedinstvenim prirodnim cjelinama i sustavima jer sve tri županije dijele prostor Velebita (dakle i Park prirode „Velebit“) i sjevernodalmatinskih otoka, a po dvije područja Like, Bukovice, Ravnih kotara, Pozrmanja, Pokrčja i Pounja.

Uz to, jedinstveni sjevernodalmatinski prostor, sada ustrojbeno u Zadarskoj i Šibensko-kninskoj županiji (uz iznimku sjevernog dijela Paga u Ličko-senjskoj), dodatno integrira zajedničko područje Ravnih kotara, Bukovice i sjevernodalmatinske (tj. kistanjsko-prominske) krške zaravni koji u prirodno-geografskom i povijesno-geografskom smislu čine središnji dio hrvatskog priobalja u kojem se svojedobno razvila jezgra hrvatske države.

Suvremena prometna i životna povezanost, ali i načela aktualne EU regionalizacije koja promiču Europska komisija i Skupština europskih regija (*Assembly of European Regions /AER/*) posebice statističke (NUTS), potiču stoga pitanje uzajamne gospodarske i upravno-teritorijalne povezanosti u većoj mjeri. S obzirom na nove procese povezivanja autocestom i brzi razvitak Zadra, prostor Like se s izuzetkom senjskog i u manjoj mjeri područja Otočca i Brinja funkcionalno i gospodarski usmjerio na Zadar (MAGAŠ, 2013.; 2014.; 2015.).

Osnivanje zasebnih županija u samostalnoj Republici Hrvatskoj, što se tiče oživljavanja središnjih funkcija pojedinih središta, ovdje posebice petog po demografskoj snazi i urbano-regionalnom kompleksu u Hrvatskoj, Zadra, ali i Šibenika, Knina i Gospića, bilo je od velikog značenja. Uz to, izgradnja autocesta, obnova državnih i županijskih cesta, trgovačke flote, zračne luke i pomorske luke, kao i razvitak turizma, poljoprivrede i ribarstva, neposredni su poticaji ponovnog jačanja snažne uloge Zadra kao regionalnog čvora u središnjem dijelu Jadranske Hrvatske. To otvara i nove izgleda sada oslabljenoj industriji i željezničkom povezivanju, te daljnjem razvitku turizma, prometa, poljoprivrede, ribarstva i dr. u suradnji sa znanostu, obrazovanjem, kulturom, upravom, planiranjem, zaštitom prostora itd. Suvremeno prepoznavanje i optimalno vrjednovanje Zadra i šire regije, već započeto od Svjetske banke kroz projekt: *Županije Šibensko-kninska i Zadarska – Okvir za viziju regionalnog razvoja* (URL 8, URL 11), ulaganja u zadarsku luku i njezino

Ričica, etc.) and other waters in Lika (the Lika, Jadova), Krbava, Gacka and the upper Una valley,

c) The unique Velebit mountain system (a nature park and two national parks), Plješivica and Dinara mountains.

In modern conditions, these components and connectors are evident in the joint management of unique natural units and systems, since all three counties share the Velebit area (including *Velebit Nature Park*) and the northern Dalmatian islands, and two of them share the Lika, Bukovica and Ravni Kotari areas, and the basins of the Zrmanja, Krka and Una.

In addition, the unique North Dalmatia area, recently belonging administratively to Zadar and Šibenik-Knin Counties (with the exception of the north part of Pag, in Lika-Senj County) also integrate the common areas of Ravni Kotari, Bukovica and the North Dalmatian karst plain (i.e. Kistanje-Promina), which in natural-geographic and historical-geographic terms form the central part of the Croatian coast, where the nucleus of the Croatian state was originally conceived.

Modern transport and living connections, along with the principles of the current EU regionalisation promoted by the European Commission and Assembly of European Regions (AER), particularly the statistical NUTS regions, have raised the issue of mutual economic and administrative-territorial connectivity to a higher level. Given new connectivity processes due to the motorway and the accelerated development of Zadar, the Lika area (with the exception of Senj and to a lesser extent Otočac and Brinje areas) focuses in functional and economic terms on Zadar (MAGAŠ, 2013; 2014; 2015).

The establishment of separate counties in the independent Republic of Croatia, from the aspect of reviving the central functions of individual centres, particularly Zadar, which is the fifth largest in terms of demographic strength and its urban-regional complex, but also Šibenik, Knin and Gospić, has been of exceptional importance. In addition, motorway construction, improvements to state and county roads, the merchant fleet, airport and sea port, along with the development of tourism, agriculture and fishing, have proved direct stimuli to enhancing the powerful role of Zadar as a regional hub in central Adriatic Croatia. This has opened up new vistas to weakened industry and rail connections, and to further development in tourism, transport, agriculture, fishing and other activities, hand in hand with science, education,

osmišljavanje na križanju Jadransko-jonskog prometno-razvojnog pravca s pravcem Baltik – Panonski bazen – Zadar – Ancona – središnja Italija i dr., jedan su od strateških preduvjeta decentraliziranog i ravnomjernog razvoja Hrvatske kao i njezina optimalnog teritorijalnog ustroja i organizacije na 2. i 3. stupnju suvremene europske NUTS regionalizacije.

U suvremenim uvjetima razvoja riječ je o površinski velikom (21,2% ili više od 1/5 površine Republike Hrvatske), ali demografski oslabljenom prostoru (7,7% stanovništva Hrvatske) koji, s obzirom na znatne nekoristišene potencijale, traži kvalitetno nove pristupe i učinkovite procese funkcionalnog i gospodarskog razvitka. K tome, trima županijama pripada i 7075 km<sup>2</sup> pripadajućeg mora Republike Hrvatske, što čini 22,8% morske površine nad kojim Hrvatska ima puni suverenitet. Premda Zadru neposredno gravitira područje njegove županije s 3 646 km<sup>2</sup> (6,4% površine) i oko 170 000 stanovnika (4,0% stanovništva Hrvatske), utjecaj Zadra je u znatnoj mjeri izražen i u većem broju općina susjednih županija Šibensko-kninske i Ličko-senjske. Riječ je o gotovo 12 000 km<sup>2</sup> velikom prostoru s oko 330 000 stanovnika (7,7% stanovništva Hrvatske, 2011.) (Tab. 1.). To je i logično jer se ti, uglavnom nerazvijeni i prometno slabo povezani krajevi, nalaze na perifernim dijelovima utjecaja Rijeke, Zagreba i Splita, odnosno (sub) regionalnih utjecaja Karlovca i Šibenika.

Uvažavanje postojeće funkcionalne povezanosti sjevernodalmatinsko-ličkog prostora u suvremenoj Republici Hrvatskoj strateški je važno, štoviše nužno unutar optimalnoga

culture, administration, planning, environmental protection, etc. The current recognition and optimal valorisation of Zadar and the wider region, which was begun by the World Bank through a project entitled *Šibenik-Knin and Zadar Counties 2001, Post-Conflict Fund Grant for Croatia, 2001* (URL 8, URL 11) which involved investments in the Port of Zadar and its position at the crossroads of the Adriatic-Ionian traffic-development route with the Baltics – Pannonian Basin – Zadar – Ancona – central Italy route and others, was one of the strategic prerequisites for the decentralised, even development of Croatia, including optimal territorial organisation at the second and third levels of the modern European NUTS regionalisation.

In contemporary developmental conditions, this refers to a large surface area (21.2% or more than one-fifth of the surface area of the Republic of Croatia) which is weak in terms of demographic development (7.7% of the population of Croatia), and which, given its considerable unexploited potential, requires new approaches and efficient processes for its functional, economic development. In addition, 7,075 km<sup>2</sup> of Croatia's territorial waters belong to these three counties, which is equivalent to 22.8% of the total maritime area over which Croatia has full sovereignty. Although Zadar is the immediate centre of gravity for the county with a surface area of 3,546 km<sup>2</sup> (6.4%) and around 170,000 inhabitants (4.0% of the population of Croatia), its influence is also expressed to a considerable extent in a large number of municipalities in neighbouring Šibenik-Knin and Lika-Senj Counties. This means a large area covering almost a further 12,000 km<sup>2</sup>, with about 330,000 inhabitants (7.7% of the population of Croatia, 2011) (Table 1). This is also logical, as

Tablica 1. Središnja Jadranska Hrvatska – statistički pokazatelji 2011.  
Table 1 Central Adriatic Croatia – statistical indicators, 2011

Županija / NUTS 3 regija County / NUTS 3 region	Kopno (km <sup>2</sup> ) Land (km <sup>2</sup> )	More (km <sup>2</sup> ) Sea (km <sup>2</sup> )	Stanovništvo 2011. Population 2011.	Stan./ km <sup>2</sup> Pop./ km <sup>2</sup>	Adm. gradovi Adm. Cities	Općine Municipalities	Naselja Settlements	Stan. u središtu Pop. in centre	Stanovništvo urbane regije* Population of urban region*
Ličko-senjska Lika-Senj	5 353	541	50 927	9,5	4	8	255	-	-
Zadarska Zadar	3 646	3 845	170 017	46,6	6	28	229	71 471	Zadar 125 000
Šibensko-kninska Šibenik-Knin	2 984	2 689	109 375	36,7	6	15	199	34 302	Šibenik 60 000
Središnja Jadranska Hrvatska Central Adriatic Croatia	11 983	7 275	330 319	27,6	15	51	683	71 471	-

Izvor / Source: *Statistički ljetopis Republike Hrvatske 2015, 2015.*

\*Stanovništvo urbane regije procijenjeno / *Population of the urban region estimated*

decentraliziranog, ravnomjernog i prožiljenog razvitka u sklopu jedinstvene učinkovite mreže regija/županija i gradova. Treba istaknuti da je županijski ustrojbeni sustav, nekad i danas, kao i njegova maksimalna prilagodba europskoj NUTS regionalizaciji, nužnost ravnomjernog i učinkovitog razvoja Republike Hrvatske, nasuprot jakoj postojećoj birokratskoj centralizaciji, a ujedno i odgovor (latentnim) prisezanjima na hrvatski prostor. U tom smislu nezaobilazno je prepoznavanje i poticanje značenja Zadra kao kohezijskog središta ovoga prostora i jednog od demografski, funkcionalno, gravitacijski, gospodarski i prometno prvorazrednih regionalnih središta u modelu regionalizacije Hrvatske koji nužno uvažava veći broj (minimalno osam, a optimalno dvanaest, (MAGAŠ, 2013.; KATIČIN, 2014.; MAGAŠ, 2014.; FELETAR, FELETAR, 2015.; KLARIĆ, 2015.) od samo četiri ili pet regija u zemlji (KOPRIĆ, 2010.; KORDEJ-DE VILLA, PEJNOVIĆ, 2015.; TOSKIĆ, NJEGAČ 2015.). (Geo)strateški interesi zemlje za optimalnim, tj. ujednačenim, decentraliziranim i sveobuhvatnim razvitkom u prostoru u svrhu opstanka i prosperiteta u budućnosti neupitno su u osnovi takvog usustavljenog koncepta regionalizacije. S tim u vezi, unatoč pojedinim politički utjecajnim rješenjima, posebice ukidanjima najviših razina državnih ureda i ispostava (državna uprava, carina, porezni sustav i sl.) u Zadru, Šibeniku i Gospiću, u korist Zagreba, Rijeke i Splita, ostvareni promet i potrebe upućuju na svrsishodnost prepoznavanja i uvažavanja suvremenoga životnog povezivanja ovoga prostora u sve učinkovitiji regionalni gravitacijski kompleks. Potrebno je istaknuti da, posebice pojedine stranke, i njihovi predstavnici u posljednje vrijeme intenzivno nastoje implementirati model četiri do pet regija, u kojem se naglašava važnost i središnja uloga samo četiriju gradova (Zagreb, Split, Rijeka, Osijek), s donekle uvaženom ulogom Varaždina na sjeveru zemlje. Kroz prijedloge regionalizacije preuzete iz modela primjenjivanog u SFR Jugoslaviji (VRIŠER, 1968.; ROGIĆ, 1973.) koji je s obzirom na potrebe učinkovitijeg razvitka hrvatske države kao neodgovarajući 1993. odbačen, i njegove suvremene derivate (KOPRIĆ, 2010.; 2013.; KORDEJ-DE VILLA, PEJNOVIĆ, 2015.; TOSKIĆ, NJEGAČ, 2015.), snagom političkih kampanja nastoji se sustavno dezavuirati i ukinuti županijski ustroj zemlje, a pitanje ovdje razmatranoga prostora rješava se stereotipno i retrogradno. Ne negirajući snažan utjecaj,

these mostly undeveloped, poorly connected areas in traffic terms, are found at the peripheries of influence of Rijeka, Zagreb and Split, or the (sub) regional influence of Karlovac and Šibenik.

Bearing in mind the existing functional connectivity of the Lika-North Dalmatian area in the contemporary Republic of Croatia, it is strategically important, in fact necessary, within optimal, decentralised, even, arterial development, as part of the unique, efficient network of the regions/counties and cities. It should be emphasised that the county organisational system, both then and now, and its maximum adjustment to European NUTS regionalisation, is a necessity for the even, efficient development of the Republic of Croatia, in contrast to strong, existing bureaucratic centralisation, and is at the same time a response to (latent) aspirations to the Croatian land. In this sense, it is essential to recognise and encourage the significance of Zadar as a cohesive centre in this area, and one of the primary demographic, functional, gravitational, economic and transport regional centres in the Croatian regionalisation model, which of necessity acknowledges a greater number (at least eight, and ideally around 12 (MAGAŠ, 2013; KATIČIN, 2014; MAGAŠ, 2014; FELETAR, FELETAR, 2015; KLARIĆ, 2015) rather than only four or five regions in the country (KOPRIĆ, 2010; KORDEJ-DE VILLA, PEJNOVIĆ, 2015; TOSKIĆ, NJEGAČ 2015). The country's (geo)strategic interests in optimal, i.e. uniform, decentralised, comprehensive spatial development, for the purpose of survival and prosperity in the future, are certainly at the heart of such a systematised regionalisation concept. In this regard, despite certain politically influenced solutions, particularly the abolition of the highest levels of state offices and sections (state administration, customs, tax systems, etc.) in Zadar, Šibenik and Gospić, in favour of Zagreb, Rijeka and Split, the turnover achieved and needs indicate it is appropriate to recognise and take into account the modern living connections of the area in the increasingly effective regional gravitational complex. However, it should also be emphasised that some parties and their representatives have recently renewed efforts to implement the model of four or five regions, in which the important and central roles of only four cities are highlighted (Zagreb, Split, Rijeka and Osijek) with a certain amount of importance attached to Varaždin in the north of the country. Through proposals for regionalisation taken from the model applied during the era of the Socialist Federal Republic of Yugoslavia (VRIŠER, 1968; ROGIĆ, 1973), which was rejected in 1993 due to the need for the Croatian state to



posebice s političkog motrišta, najvećih gradova Zagreba, Splita i Rijeke i u ovome prostoru, takav model, kojim se ujedno ne jamče nikakve uštede ni učinkovitost, bio bi u funkciji snažne centralizacije zemlje, ne može se uskladiti s NUTS-regionalizacijom (MAGAŠ, 2013.), klišeiziran je i unazađuje postignute dosege županijskog ustroja. Suprotno takvom pristupu, svakako uvažavajući značenje vodećih regionalnih središta, Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske Unije Republike Hrvatske odobrilo je 2016. sedam od deset prijava hrvatskih središta (Zadar, Pula, Slavonski Brod, Split, Zagreb, Rijeka i Osijek) za financiranje projekata u njihovim urbanim aglomeracijama. Zadarska aglomeracija dobila je najvišu ocjenu za prijavu i provedbu mehanizma Integriranih teritorijalnih ulaganja (ITU) u vrijednosti od 35,3 milijuna eura (PODGORNIK, 2016.).

S teritorijalnim obuhvatom triju županija može se u ovome prostoru uvjetno usporediti i teritorijalni ustroj najjače vjerske zajednice – Rimokatoličke Crkve. Prostor Zadarske županije zauzima najveći dio prostora Zadarske nadbiskupije kao i manje dijelove Šibenske biskupije (Stankovci, Lišane Ostrovičke) i Gospićko-senjske biskupije (Gračac, Srb). Područje Šibensko-kninske županije zauzima većim dijelom Šibensku biskupiju te manjim dijelom Zadarsku nadbiskupiju (Kornati, Kistanje, Ervenik). Prostor Ličko-senjske županije zahvaća najvećim dijelom Gospićko-senjsku biskupiju, a manjim dijelom Zadarsku nadbiskupiju (Barbati i Caska na Pagu) te Krčku biskupiju (Novalja i Lun na Pagu). Činjenično stanje upućuje na složenost i prožimanje crkvenih prostora sjevernodalmatinskog i ličkog. Zapravo, današnji obuhvat spomenutih (nad) biskupija posljedica je povijesno-geografskih mijena na području drevne zadarske, ninske, biogradske, skradinske, šibenske, trogirске, rapske te krbavske, modruške i senjske biskupije. Suvremena pitanja obnove Zadarske metropolije, ostala su otvorena nakon osnivanja Splitsko-makarske i Riječke metropolije (1969.), kada je zadržavanjem statusa Zadarske nadbiskupije Sveta Stolica ostavila ovo pitanje Hrvatskoj (tada Jugoslavenskoj) biskupskoj konferenciji na usklađivanje i rješavanje. Geografski aspekt vjerskoga života potrebno je razmatrati u kontekstu izrazitoga kulturno-povijesnog prožimanja, ali i suvremenog značenja Katoličke Crkve u svakidašnjici najvećega dijela

develop more effectively, and its modern derivations (KOPRIĆ, 2010; 2013; KORDEJ-DE VILLA, PEJNOVIĆ, 2015; TOSKIĆ, NJEGAČ, 2015), powerful political campaigns have been used to attempt to devalue systematically and abolish the county organisation in the country, and the issue of the area under consideration has been resolved in a stereotypical, retrograde manner. Without denying the powerful influence of the largest cities, Zagreb, Split and Rijeka, particularly from the political point of view, in this area, such a model, for which no savings or efficiency are guaranteed, would serve the cause of strong centralisation in the country, and cannot be aligned with NUTS regionalisation (MAGAŠ, 2013). It has become a cliché, and is regressive in terms of the achievements of the county system. In contrast to this approach, while of course respecting the significance of the leading regional centres, in 2016 the Republic of Croatia's Ministry of Regional Development and European Union Funds approved seven out of ten applications from Croatian centres (Zadar, Pula, Slavonski Brod, Split, Zagreb, Rijeka and Osijek) for financing projects in their urban agglomerations. The Zadar agglomeration received the highest marks for its application and implementation of mechanised integrated territorial investments worth EUR 35.3 million (PODGORNIK, 2016).

Along with the territorial coverage of these three counties, the territorial organisation of the strongest religious community in the area (the Roman Catholic Church) can be conditionally compared. Zadar County includes most of the Zadar Archdiocese and lesser parts of the Šibenik Diocese (Stankovci, Lišane Ostrovičke) and Gospić-Senj Diocese (Gračac, Srb). Šibenik-Knin County includes most of the Šibenik Diocese, and a small part of the Zadar Archdiocese (Kornati, Kistanje, Ervenik). Lika-Senj County covers most of the Gospić-Senj Diocese and small parts of the Zadar Archdiocese (Barbati and Caska on Pag) and the Krk Diocese (Novalja and Lun on Pag). The actual situation indicates the complexity and permeation of the North Dalmatia and Lika ecclesiastical areas. In fact, the present coverage of these dioceses (and the archdiocese) is the result of historical-geographical shifts in the area of the ancient Zadar, Nin, Biograd, Skradin, Šibenik, Trogir, Rab, Krbava, Modruš and Senj Dioceses. Contemporary issues regarding the renewal of the Zadar metropolis remained open after the foundation of the Split-Makarska and Rijeka metropolises in 1969, when by retaining the status of the Zadar Archdiocese, the Holy See left the issue of finding an agreement and solution to the Croatian (then Yugoslav) Bishops' Conference. The geographic aspect of religious life

stanovništva na prostoru sjeverne Dalmacije i Like, te u oblikovanju vjerskoga i kulturnoga identiteta toga prostora, dijelom i u sudioništvu s drugim ovdje prisutnim crkvama. Posebno treba napomenuti da je franjevački samostan u Zadru sjedište Franjevačke provincije sv. Jeronima u Dalmaciji i Istri s tradicijom od 13. st. (samostani od Rovinja do Kotora). U Šibeniku je sjedište Eparhije dalmatinske Srpske pravoslavne Crkve.

Valja naglasiti da u suvremenim uvjetima, ako bi se korigirao postojeći sustav regionalizacije Republike Hrvatske, odnosno teritorijalni ustroj na županije, eventualnu buduću regionalizaciju ne bi trebalo podvrgavati povijesnim, zastarjelim teritorijalnim modelima (Dalmacija, Lika i sl.) jer, kao što je već naglašeno, oni najčešće nisu bili odraz društveno-gospodarskih potreba lokalnog stanovništva već izraz prekrajanja administrativnih i političkih državnih granica kroz stoljeća. Ponajprije je, već spomenuto, svojedobno razgraničenje Habsburške Monarhije, Mletačke Republike i Osmanskog Carstva poslije smirivanja sukoba s Osmanlijama utjecalo na upravni ustroj prostora Hrvatske sve do stvaranja suvremene hrvatske države. Eventualne nove prostorne obrasce regionalizacije treba, koliko god je moguće, približiti gospodarskim potrebama i postojećim gravitacijskim utjecajima unutar suvremene hrvatske države te svakidašnjim potrebama njezinih građana, uvažavajući prostorne procese i potrebe decentralizirane urbane mreže. U tome postojeće silnice prometnog povezivanja, posebice cestovnog, ali i pomorskog te željezničkog i zračnog imaju veliku važnost.

### Suvremene prometno geografske poveznice

Sjevernodalmatinsko-lički prostor čini važnu prometno geografsku i geostratešku poveznicu kontinentalnog i jadranskog dijela Hrvatske, ali i jadranskog međusobno (MAGAŠ, 2014.). Tome posebno pridonosi važan dio suvremenoga prometnog autocestovnog sustava Hrvatske kojim je taj prostor unutar sebe vremenski približen, tj. funkcionalno i gravitacijski komprimiran. Sigurno i udobno kretanje među trima županijskim središtima u vremenskom okviru od oko sat vremena, omogućuje raznovrsno svakidašnje povezivanje radi posla, školovanja i drugih obveza te ispunjavanja različitih životnih potreba stanovništva (usluge među kojima posebice zdravstvo, školstvo,

should be viewed in the context of strong cultural-historical permeation, but also in the context of the modern significance of the Catholic Church in the everyday lives of the majority of the population in North Dalmatia and Lika, along with the shaping of the religious and cultural identity of this area, partly in conjunction with other churches present there. It should be mentioned especially that the Franciscan monastery in Zadar is the seat of the Franciscan Province of St. Jerome in Dalmatia and Istria, with a tradition dating back to the 13<sup>th</sup> century (with monasteries from Rovinj to Kotor). The seat of the Dalmatian Eparchy of the Serbian Orthodox Church is in Šibenik.

It should be emphasised that in modern conditions, if the existing regionalisation of the Republic of Croatia were to be corrected, i.e. the territorial system of counties, potential future regionalisation should not be subject to historical, outdated territorial models (Dalmatia, Lika, etc.), since these were often not reflections of the local population's socio-economic needs, as has already been highlighted, but rather an expression of alterations in administrative and political state borders through the centuries. This chiefly refers to the previously mentioned demarcations between the Habsburg Monarchy, Venetian Republic, and Ottoman Empire, after the cessation of conflicts with the Ottomans, which affected the administrative system in the Croatian area right up to the creation of the modern Croatian state. Any new spatial patterns for regionalisation, wherever possible, should be close to economic needs and existing gravitational influences with the modern Croatian state, and the everyday needs of its citizens, while accounting for the spatial processes and needs of a decentralised urban network. In this, the existing force-lines of transport connections, particularly road networks, but also maritime, railway and air connections, play a very important role.

### Modern transport-geographic connections

The North Dalmatia-Lika area comprises an important transport-geographic and geostrategic link between Continental and Adriatic Croatia, and links the Adriatic parts of the country (MAGAŠ, 2014). This is particularly facilitated by an important part of Croatia's modern transport motorway system, through which the area has been brought closer within itself time-wise, i.e. functionally and gravitationally compressed. Safe, comfortable movement between the three county centres, within

trgovina, financije, osiguranje, uprava, kultura i dr.). U tome je presudnu ulogu imalo strateško trasiranje autoceste A1 s tunelom Sv. Rok kroz Velebit i novim Masleničkim mostom.

Razvitak prometnih veza tekao je u ovom prostoru vrlo neujednačeno tijekom 20. i početkom 20. stoljeća do danas. Početak 20. stoljeća obilježavali su suvremena parobrodarska povezanost priobalja i otoka sa središtima u Zadru i Šibeniku, kao i cestovni promet (poštanski, trgovački, putnički), posebice tzv. Kraljičinom (Majstorskom) cestom od Zagreba do Zadra i tzv. Marmontovom cestom od Zadra prema šibenskom i splitskom zaobalju i dalje prema Metkoviću i Dubrovniku, što je bilo u skladu s tadašnjom ulogom Zadra kao sjedišta pokrajine. Veliku važnost imale su i starije ceste kroz Liku s izlazom na more u Senju (Jozefina, izgrađena 1779.) i Karlobagu (Karolinška cesta, izgrađena 1735. i Terezijana izgrađena 1786.) te prema Kninu (Dalmatinska cesta, izgrađena 1789.). Željeznička povezanost je potkraj 19. st. bila ostvarena samo od Knina prema Šibeniku i Splitu, te uskotračnicama od Knina prema Zapadnoj Bosni. Između dva svjetska rata ojačale su veze Splita, Šibenika, Knina i Gospića sa Zagrebom, novoizgrađenom željezničkom prugom kroz Liku, što je njihovu gravitacijskom utjecaju dalo značajne poticaje, ali su s obzirom na to da je Zadar bio pripojen Kraljevini Italiji, Ravni kotari, Bukovica i zadarski otoci ostali u potpunosti izolirani. Parobrodarske veze održavane su u priobalju i s otocima posebice prema Šibeniku, Sušaku i Splitu, a Zadar je napose bio znatnije povezan tek s lukama Italije (Trst, Pula, Rijeka, Ancona, Venecija) i kvarnerskim otocima pod Italijom te s Lastovom.

Poslije Drugoga svjetskog rata veze su postupno poboljšavane, posebice za Šibenik, Knin i Split (dovršetak nove Unske pruge, 1949.), brodske veze su osuvremenjene motornim brodovima na dužobalnim i lokalnim prugama od početka 50-ih godina, pa i ponovnim jačanjem zadarskoga pomorskog okružja. No, šira kopnena okolica Zadra i grad ostali su i dalje iznimno izolirani. Primjerice iz Zadra za Zagreb i unutrašnjost putovalo se najčešće brodom do Rijeke ili Šibenika te dalje željeznicom. Autobusni promet prema Zagrebu bio je mukotrpan i rijedak, a odvijao se makadamom (najvećim dijelom) preko Malog Alana.

about an hour's travel of each other, enables various forms of daily connectivity for work, education and other obligations, and fulfils the various livelihood needs of the population (among which health care, education, trade, finance, security, administration, culture and others are prominent). A vital role is played by the strategically positioned A1 motorway, with Sveti Rok Tunnel passing through Velebit, and the new Maslenica Bridge.

During the 20<sup>th</sup> and early 21<sup>st</sup> centuries, and in fact up to the present day, the development of transport communications has proceeded very unevenly. In the early 20<sup>th</sup> century, there were various steamboat connections between the coast and islands, based in Zadar and Šibenik, and road traffic (postal services, cargo and passenger traffic) was routed via the Queen's Road (*Majstorska cesta*) from Zagreb to Zadar, and the Marmont Road (*Marmontova cesta*) from Zadar in the direction of the Šibenik and Split hinterlands, then on towards Metković and Dubrovnik. This was in line with the role of Zadar at the time as the provincial centre. The older roads through Lika, one emerging at the coast in Senj (*Jozefina*, built in 1779), and the others at Karlobag (*Karolinška*, built in 1735, and *Terezijana*, built in 1786), were also very important, along with the *Dalmatinska*, built in 1789, in the direction of Knin. Railway connections were only achieved in the late 19<sup>th</sup> century from Knin to Šibenik and Split, and there was a narrow-gauge railway from Knin to Western Bosnia. Between the two world wars, connections between Split, Šibenik, Knin and Gospić with Zagreb were improved through a newly constructed railway line through Lika, which stimulated their gravitational influences, but since Zadar was at the time annexed to the Kingdom of Italy, Ravni Kotari, Bukovica and the Zadar islands remained totally isolated. Steamboat lines were maintained along the coast with the islands, particularly to Šibenik, Sušak and Split, while Zadar was mostly better connected with Italian ports (Trieste, Pula, Rijeka, Ancona, Venice), the Kvarner islands under Italy, and Lastovo.

After the Second World War, communications gradually improved, particularly for Šibenik, Knin and Split (the completion of the Una railway line in 1949), while shipping lines were modernised using motorised vessels for coastal and local routes from the early 1950s on, along with the renewed strengthening of the Zadar maritime environment. However, the wider mainland area around Zadar and the city itself continued to be exceptionally isolated. For example, in order to travel from Zadar to Zagreb and inland, it was necessary to

Okolnosti su bitno izmijenjene izgradnjom Jadranske turističke ceste (JTC, Jadranska magistrala) 1961. godine. Šibenik i Otočac te posebice Zadar razvili su tada jaka autoprijevozna poduzeća (*Autotransport Zadar*, *Autotransport Šibenik i Autoprijevoz Otočac*). Zadar je postupno nadoknađivao desetljeća izolacije i teritorijalne izdvojenosti izgradnjom željezničke pruge Knin – Zadar 1967., mosta za otok Pag 1968., zračne luke u Zemunik 1969., teretne luke s industrijsko-lučkom zonom u Gaženicama. Veliko značenje za obnovu i jačanje njegova gravitacijskog značenja imala je modernizacija ceste preko Prezida, kroz Gračac i Plitvice prema Zagrebu 1974. godine.

Sve do osamostaljenja Republike Hrvatske, djelovala su poduzeća za ceste u Šibeniku (za veći dio sjeverne Dalmacije, bez Paga), u Gospiću (za Liku) i u Senju (za Senj, Rab i Pag). Tek ustrojem na županije osnovane su županijske uprave za ceste, pa tako i u Zadru, čime je bitno unaprijeđeno stanje cesta na čitavom području. U Zadarskoj županiji napokon su mnoga naselja, nakon desetljeća zaostajanja u asfaltiranju i uređenju lokalnih i regionalnih cesta, povezana suvremenim cestama.

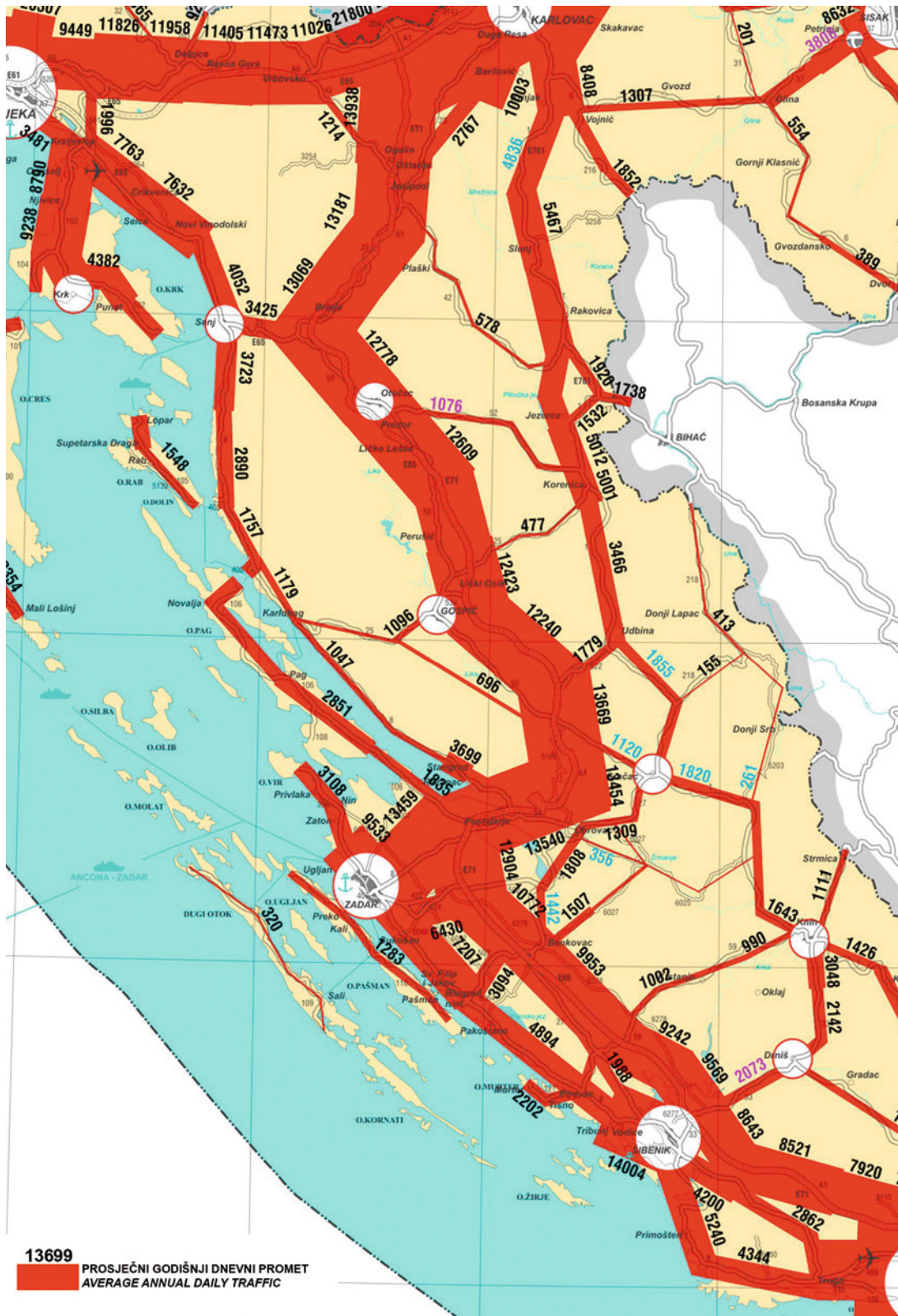
Okosnica suvremenih prometnih poveznica sjevernodalmatinskog i ličkog prostora ubrzo je postala novoizgrađena autocesta (Gornja Ploča – Zadar 2, 2003. godine, Tunel Mala Kapela – Gornja Ploča, Vrpolje – Dugopolje i Zadar 2 – Pirovac 2004., a Pirovac – Vrpolje 2005.) unutar Jadransko-jonskog koridora kojom je ostvareno brzo i učinkovito povezivanje u tri županijska kompleksa (izokrona od primjerice Zadra do Brinja 158 km na SZ je 90 min, a do Rogoznice 118 km na JI 80 min). Autocestom se brzo, sigurno i udobno udaljenosti od Zadra do Gospića i Šibenika prevaljuju u rasponu od 50 (osobnim) do 60 min (javnim prijevozom) što je otvorilo i potaknulo mnoge mogućnosti tijesne i višestruke suradnje i snažne pokretljivosti stanovništva. Stoga se prometna povezanost i funkcionalna integracija ovoga prostora, osim mrežom državnih i županijskih cesta, ostvaruje ponajprije autocestovnim prijevozom. To se vrlo brzo pokazalo i na jačini prometa na dionicama autoceste i ostalim prometnicama prema Zadru i Šibeniku (Sl. 3.).

take a ship to Rijeka or Šibenik, then continue by rail. The bus service to Zagreb was uncomfortable and infrequent, taking the (mostly) macadam road via Mali Alan.

Circumstances changed for the better with the construction of the Adriatic tourist road (JTC, Adriatic major road) in 1961. In Šibenik, Otočac, and particular Zadar, strong road transport companies then developed (*Autotransport Zadar*, *Autotransport Šibenik* and *Autoprijevoz Otočac*). Zadar gradually made up for decades of isolation and territorial separation with the construction of the railway line from Knin to Zadar in 1967, the bridge to the island of Pag in 1968, the airport in Zemunik in 1969, and the freight harbour with an industrial port zone in Gaženice. The modernisation of the road via Prezid, Gračac and Plitvice to Zagreb in 1974 was also very significant in renewing and strengthening its gravitational importance.

Until the independence of the Republic of Croatia, road building enterprises took place in Šibenik (for most of North Dalmatia, except Pag), Gospić (for Lika) and Senj (for Senj, Rab and Pag). It was only when the counties were established that county administrations for roads were formed, including one in Zadar, which led to great improvements in the condition of the roads throughout the area. Finally, many settlements in Zadar County, neglected for decades, with no tarmac roads, were linked as local and regional roads were modernised.

The axis of modern transport connections in the North Dalmatia-Lika area soon became the newly-built motorway (Gornja Ploča – Zadar 2, 2003, Mala Kapela Tunnel – Gornja Ploča, Vrpolje – Dugopolje and Zadar 2 – Pirovac 2004, and Pirovac – Vrpolje 2005) within the Adriatic-Ionian corridor, which provided fast, efficient connections within the three-county complex (for example, the isochrone from Zadar to Brinje, 158 km northwest, is 90 min, while for Rogoznica, 118 km southeast, it is 80 min). Thanks to the motorway, the distances between Zadar, Gospić and Šibenik can be travelled in 50 (car) to 60 (public transport) minutes, which has facilitated a great deal of close, multi-faceted cooperation and increased the mobility of the population. Therefore, the transport connectivity and functional integrity of the area, apart from the network of state and county roads, is mostly achieved through motorway transport. This has been demonstrated quickly in increased traffic on stretches of the motorway and other roads leading to Zadar and Šibenik (Fig. 3).



Slika 3. Jačina cestovnog prometa s prosječnim dnevnim prometom vozila u središnjem dijelu Jadranske Hrvatske 2014.

Izvor: BOŽIĆ I DR., 2015.

Figure 3 Level of road traffic showing average daily vehicle traffic in central Adriatic Croatia, 2014

Source: BOŽIĆ ET AL., 2015

Ta je okosnica ujedno i dio, odnosno uklapa se u prometni pravac Baltik – Panonski bazen – Zadar – Ancona – Srednja i Južna Italija s obzirom na postojeće autoceste i najpogodniju trajektnu vezu Zadar – Ancona (Sl. 4.) (MAGAŠ, 2014.). Ona bi potencijalno trebala biti znatnije korištena kao što je i bilo zamišljeno još potkraj 60-ih godina 20. st. kada su, poslije talijanskih (mt *Jacopo Tintoretto* i dr.) uvedeni i prvi domaći trajekti na pravcu Zadar – Ancona (mt *Liburnija* od 1965. i mt *Ilirija* od 1972., u novije vrijeme mt *Zadar*) koji su vozili cijelu godinu. Premda su godine nestabilnosti i rata (1989. – 1995.) i restrikcije voznih redova poslije 2000. godine negativno djelovale, prijevoz je 2009. dosegnuo 75 028 putnika i 17 370 vozila s trendom stalnog povećanja,<sup>2</sup> ali je ubrzo, postupnim i očito ciljanim svodenjem na samo nekoliko veza tjedno u 2-3 ljetna mjeseca (mt *Marko Polo* ili mt *Zadar*) te usmjeravanjem putnika i vozila prema Splitu, očekivano u padu. Gašenje zimskih veza ugrozilo je najjeftiniji i najbrži plasman ribe iz zadarskoga, najjačega hrvatskog ribolovnog područja Hrvatske prema Italiji. Taj postupak nikada nije obrazložen, ali javnost, s obzirom na brojne prosvjede, smatra da je to učinjeno iz političkih pobuda, u korist Splita i održavanja isključivo tamošnjih, premda duljih i skupljih veza prema Anconi (MEZIĆ, 2005.).<sup>3</sup> Od osamostaljenja Hrvatske, *Jadrolinija* nikada nije učinkovito propagirala ovu trajektnu prugu, posebice u međunarodnom okruženju Baltik – Hrvatska – Srednja Italija. Ujedno je 2012./2013. tadašnja vlada zaustavila već pripremljenu izgradnju putničke zgrade u Gaženicama (izgrađen je 2015. tek provizorni objekt – oveci kiosk) (Sl. 5.). Godine 2016. pokrenuta je izgradnja putničke zgrade pa je nastavljeno ostvarenje projekta nakon nepotrebne četverogodišnje stanke.

<sup>2</sup> Trajektnom prugom Zadar – Ancona 2003. godine putovalo je 58 294 putnika i 24 439 vozila, što je bilo 30% više putnika i 60% više vozila u odnosu na 2002. (URL 10).

<sup>3</sup> Ipak, u jednom spisu Agencije za zaštitu tržišnog natjecanja navodi se da *Jadrolinija* obrazlaže: „Urušavanje industrijske proizvodnje u okruženju, smanjenje trgovinske aktivnosti i završetak autoceste glavni su razlozi ukidanja cjelogodišnjeg reda plovidbe. Tijekom ljetnih mjeseci u kojima se odvija plovidba, glavninu kapaciteta čine putnici/turisti s krajnjom destinacijom Zadar ili Novalja“ (Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja protiv *Jadrolinije*, Rijeka, 2015.).

This axis is also a part of, or fits into, the Baltics – Pannonian Basin – Zadar – Ancona – Central and Southern Italy traffic route, thanks to the existing motorways and most suitable ferry line from Zadar to Ancona (Fig. 4). (MAGAŠ, 2014). Potentially, it could be used much more, as was envisaged in the late 1970s, when following Italian ferries (the *Jacopo Tintoretto* and others), the first Croatian ferries from Zadar to Ancona were introduced (the *Liburnia*, from 1965, the *Ilirija*, from 1972, and more recently, the *Zadar*), which operated all year round. Although years of instability and war (1989-1995), including timetable restrictions after 2000, had a negative effect, in 2009, passenger traffic rose to 75,028 persons and 17,370 vehicles, with a tendency towards an ongoing increase,<sup>2</sup> while through the gradual, clearly targeted reduction to only a few ferries per week in the summer months (the *Marko Polo* and the *Zadar*) and redirection of passengers and vehicles to Split, it fell as expected. Halting the winter schedule threatened the cheapest, quickest placement of fish from Zadar, the strongest Croatian fishing ground in Croatia, in Italy. This move was never explained, but the public, who expressed themselves in many protest demonstrations, thought it was due to political motives favouring Split and exclusively maintaining its longer, more expensive links with Ancona (MEZIĆ, 2005).<sup>3</sup> Since Croatia's independence, *Jadrolinija* has failed to promote this ferry line effectively, particularly in the international sphere of the Baltics – Croatia – Central Italy. The previously planned construction of a passenger terminal in Gaženice was halted by the government of the time in 2012/13 (an improvised structure was erected in 2015 – a sort of glorified kiosk) (Fig. 5). In 2016, construction of a passenger terminal was launched, so the achievement of this project after an unnecessary four-year pause is now continuing.

<sup>2</sup> In 2003, 58,294 passengers and 24,439 vehicles travelled on the Zadar-Ancona line, which was an increase of 30% (passengers) and 60% (vehicles) compared to 2002 (URL 10).

<sup>3</sup> Nonetheless, in a document by the Agency for the Protection of Market Competition, it is stated that *Jadrolinija* produced the following explanation: “The collapse of industrial production in the area, reduction in market activities, and completion of the motorway are the main reasons for halting the year-round sailing schedule. During the summer months when sailing takes place, most capacities are filled by passengers/tourists whose final destinations are Zadar or Novalja” (Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja protiv *Jadrolinije*, Rijeka, 2015).



Slika 4. Shematski prikaz prometnih pravaca koji potencijalno koriste trajektnu vezu Zadar – Ancona  
 Izvor: prerađeno prema: MAGAŠ, 2014., 24  
 Figure 4 Schematic depiction of transport routes potentially using the Zadar-Ancona ferry connection  
 Source: modified after: MAGAŠ, 2014, 24



Slika 5. Trajektna luka u Gaženicama  
 Izvor: URL 9

Figure 5 Ferry port in Gaženice  
 Source: URL 9

Čitav ovaj središnji dio Jadranske Hrvatske ima istaknutu prometnu funkciju u povezivanju velikih hrvatskih regija: Kontinentalne Hrvatske, dakle cjelokupne panonske i peripanonske kao i sjeverne Jadranske Hrvatske, s južnim dijelom Jadranske Hrvatske i obrnuto. To, uz postojeću autocestovnu i cestovnu povezanost omogućuje i usmjerenost na najbliže i prostrano priobalno pročelje s međunarodnom zračnom lukom (Zračna luka „Zadar“ u Zemunik) i pomorskim lukama (Zadar, Šibenik, Preko, Biograd, Tkon, Žigljen, Prizna, Stinica/Jablanac). Kopneni, zračni i vodeni promet u svrhu razvitka i poticanja nacionalnoga i regionalnoga razvoja svih sektora gospodarstva (turizam, poljoprivreda, ribarstvo industrija, promet itd.) imaju u ovom širem prostoru znatne mogućnosti razvoja.

Nova hrvatska autocesta A1, poklapajući se dijelom s Jadransko-jonskim pravcem, pokazala se poticajnom u razvitku svih središta, posebice Zadra, jer u smislu povezivanja velikog dijela unutrašnjosti s Jadranom izlazi u priobalje upravo u prostoru ove regije. Zadar se u novije vrijeme ubraja u najveća prometna središta u zemlji (Sl. 6.). Ostvarena koncepcija vrjednovanja transverzalnoga prometnog pravca potvrđuje interese zemlje da se i na pravcu Zadar/Šibenik – Lika – unutrašnjost obnovi čvrsta okosnica prostornog razvoja u svrhu uključivanja znatnih prostornih resursa sjeverne Dalmacije i Like u sveobuhvatan i učinkovit razvitak Hrvatske. Time se niti u bilo kojem obliku ne remete interesi ostalih regionalnih cjelina i središta zemlje (Zagreb, Split, Rijeka, Osijek, Varaždin, Karlovac – Sisak i dr.), već kvalitetno i funkcionalno nadopunjuju u nacionalnom interesu, a ovome prostoru, odnosno velikom području Hrvatske, omogućuje obnova i izlazak iz problema koji su im obilježili razvitak u 20. stoljeću.

Osobitu važnost ima Zračna luka „Zadar“ u Donjem Zemunik kao jedina međunarodna zračna luka u trokutu između Zagreba (Pleso), Rijeke (Krk) i Splita (Resnik). Postojanje triju zračnih luka (Zemunik s dvije uzletno-sletne staze), Zaton (1, zapuštena) i Udbina (1, povremeno korištenje za vježbe – poligon za obuku američkih komandosa kojim upravlja zapovjedništvo za posebne operacije na području Europe /SOCEUR/). Neiskorišten je potencijal ovoga prostora, a zapuštenost kapaciteta u Zatonu i Udbini svjedoči o određenom stupnju nebrige za moguće korištenje i vrednovanje ovih objekata u vojne, turističke ili druge svrhe.

The entire central part of Adriatic Croatia has a prominent transport function in linking the great Croatian regions: Continental Croatia, i.e. all Pannonian and Peri-Pannonian, and Northern Adriatic Croatia, with Southern Adriatic Croatia, and vice-versa. With the existing motorway and road links, there is also the opportunity to focus on the closest, most extensive coastal frontage with an international airport (Zadar Airport in Zemunik) and sea ports (Zadar, Šibenik, Preko, Biograd, Tkon, Žigljen, Prizna, Stinica/Jablanac). Land, air and sea traffic, for the purpose of developing and stimulating national and regional development in all sectors of the economy (tourism, agriculture, fishing, transport, etc.) all have considerable development potential in this wider area.

The new A1 motorway, which overlaps partially with the Adriatic-Ionian route, has proved to be stimulatory in the development of these centres, particularly Zadar, since it emerges in the coastal area precisely in this region, connecting a great part of the interior with the Adriatic Sea. More recently, Zadar has been numbered among the largest transport centres in the country (Fig. 6). The concept achieved for valorising the transverse traffic route has affirmed the country's interests to revitalise a firm axis of spatial development in the direction Zadar/Šibenik – Lika – the interior of Croatia, with the aim of including the considerable spatial resources of North Dalmatia and Lika in the overall, efficient development of Croatia. This would not in any way interfere with the interests of other regional units and centres in the country (Zagreb, Split, Rijeka, Osijek, Varaždin, Karlovac-Sisak, etc.), but would complement them in a high quality, functional manner in the national interest, while enabling this area, i.e. a large area of Croatia, to be renewed and emerge from the problems which have characterised its development in the 20<sup>th</sup> century.

Zadar Airport in Donji Zemunik is of particular importance, as the only international airport in the triangle formed by Zagreb (Pleso), Rijeka (Krk) and Split (Resnik). Three airfields: Zemunik (with two runways), Zaton (with one abandoned runway) and Udbina (with one runway occasionally used for exercises – an exercise range for training American commandos run by SOCEUR), still represent the unexploited potential of this area. The neglected capacities in Zaton and Udbina testify to a certain degree of indifference to the possible use and valorisation of these objects for military, tourist, or other purposes.





Slika 6. Središnji prostor Jadranske Hrvatske na shematskom prikazu glavnih prometnih središta Hrvatske  
Izvor: *Izvešće o stanju u prostoru Republike Hrvatske 2008. – 2012.*, 2013.

Figure 6 Central Adriatic Croatia – schematic depiction of main traffic centres in Croatia  
Source: *Izvešće o stanju u prostoru Republike Hrvatske 2008. – 2012.*, 2013

Spomenuti trajektni pravac Zadar – Ancona, s obzirom na izravno autocestovno povezivanje na obje obale, najkraći i najjeftiniji put, najpovoljnija je veza značajnog dijela Podunavlja, srednje i istočne Europe prema Srednjoj i Južnoj Italiji. Začuđuje nemaran odnos prema toj komunikaciji koja u europskim mjerilima ima značajan potencijal.<sup>4</sup> Od ribarskih luka ističu se veliki regionalni lučki ribarski kompleks u Gaženicama (Zadar), jaka lučka instalacija s tržnicom ribe u Tribunju (Vodice) te manje luke u Kalima, Salima, Novalji i dr.

<sup>4</sup> „Jadrolinija“, s obzirom na pogrešne prioritete, bilježi pad prometa na svim svojim transjadranskim trajektnim prugama, posebice prema Splitu (opravdava taj pad uvođenjem pojedinih zračnih veza iz Italije prema Splitu) (URL 2).

The Zadar-Ancona ferry line, mentioned previously, since it has direct motorway links on each coast, is the shortest, cheapest route and best connection between a large part of the Danube Basin, central and eastern Europe, and northern and southern Italy. Again, there is an indifferent attitude towards this line, which by European standards has huge potential.<sup>4</sup> Among fishing harbours, the large regional fishing complex in Gaženice (Zadar) is prominent, along with the strong harbour installation and fish market in Tribunj (Vodice) and smaller harbours in Kali, Sali, Novalja, and elsewhere.

<sup>4</sup> Due to mistaken priorities, *Jadrolinija* has noted a fall in traffic on all its trans-Adriatic ferry lines, particularly with Split as a destination (it claims this is because certain air routes have been introduced from Italy to Split). (URL 2).

Kolaps željezničkog sustava od polovice 80-ih godina 20. st. u Hrvatskoj posebno je očit u jadranskom prostoru. Željeznica ima stagnantan i oslabljen promet, osim donekle prema Rijeci i Pločama, tako da na osuvremenjivanju mreže treba raditi usporedno s jačanjem gospodarstva, lučkog prometa i potreba za željezničkim prijevozom. Ovaj regionalni kompleks s postojećim željezničkim čvorom u Kninu, vezan Ličkom i Unskom prugom s ostalim dijelovima Hrvatske i Europe, a od Knina prema Zadru i Šibeniku, te Splitu u susjednoj Splitsko-dalmatinskoj županiji potencijalno, uz mala ulaganja može ponovno ostvarivati značajne prihode iz željezničkog prometa u sprezi s ostalim gospodarskim aktivnostima, posebice onim u lukama, odnosno industrijsko-lučkim zonama. Ipak, kvalitetniji razvitak u budućnosti moguće je očekivati tek ostvarenjem željezničke komponente Jadransko-jonskog koridora s brzom europskom željeznicom Milano – Trst – Rijeka – Zadar – Šibenik – Split – Dubrovnik – Tirana – Atena/Solun – Istanbul, i odgovarajućim poveznicama s unutrašnjošću.

### Gospodarski čimbenici povezivanja

Središnja Jadranska Hrvatska značajan je dio hrvatskog priobalja, sa Zadrom, uz Rijeku i Split zasigurno trećim po ukupnoj gospodarskoj snazi, odnosno podjednakim Puli, s obzirom na mogućnosti i značenje. Šibenik i Dubrovnik, demografski i gospodarski (osim u turizmu) znatno su slabiji. U svim sektorima gospodarstva ostvaruje se istaknuto prožimanje i povezivanje ovoga šireg prostora.

Primarni sektor, posebice poljoprivredna proizvodnja s mogućnostima komplementarne sredozemne i kontinentalne biljne proizvodnje prvorazredan je čimbenik, koji tržišni odnosi tek trebaju u znatnijoj mjeri potaknuti premda je postojeća proizvodnja značajna (maslinarstvo s proizvodnjom ulja u petnaestak većih uljara, uzgoj voća i povrća i dr.). U stočnoj proizvodnji, uz najjače resurse ovčarstva i kozarstva širega zadarsko-šibenskog prostora, pojedini stočarski proizvođači, kao i u prošlosti, vezuju primjerice Ravne kotare s ličkim prostorom jačanjem mliječnog stočarstva i govedarstva. U tom smislu ističu se otok Pag, Ravni kotari s Vranskim bazenom, dijelovi Like, zadarsko-šibensko priobalje itd. Mlijeko i sir (Pag, Ninski Stanovi, Pakovo Selo), pršuti (posedarski i drniški kraj), jaja, med i sl. glavni su proizvodi.

The collapse of the railway system from the 1980s onwards in Croatia has been particularly evident in the Adriatic area. The railways have stagnated and traffic has decreased, particularly to Rijeka and Ploče, so that the network must be updated in parallel with strengthening the economy, harbour traffic and the need for rail freight transport. This regional complex, with an existing railway hub in Knin, linked via the Lika and Una lines with other parts of Croatia and Europe, and from Knin to Zadar, Šibenik, and Split in neighbouring Split-Dalmatia County, could, with a little investment, potentially raise significant revenues from rail traffic again, in harness with other economic activities, particularly harbour-based, i.e. industrial harbour zones. However, the only high quality development which can be expected in the future will be in relation to the rail component of the Adriatic-Ionian corridor with the Trans-European express service Milan – Trieste – Rijeka – Zadar – Šibenik – Split – Dubrovnik – Tirana – Athens/Thessaloniki – Istanbul, with appropriate connections to the interior.

### Economic connectivity factors

Central Adriatic Croatia comprises a significant part of the Croatian coastline, and Zadar, the third largest coastal economic centre after Rijeka and Split, is equal to Pula in terms of potential and importance. Šibenik and Dubrovnik are considerably weaker in demographic and economic terms (apart from tourism). In all economic sectors, there is prominent permeation and connectivity in this area.

The primary sector, particularly agricultural production, with the potential for complementary Mediterranean and continental crop production, is a primary factor, which market relations are only just beginning to stimulate to a greater degree, though existing production is significant (olive growing and olive oil, from fifteen or so refineries, fruit and vegetable growing, etc.). In cattle production, along with the strongest resources in sheep- and goat-rearing in the wider Zadar-Šibenik area, some cattle-farmers, as in the past, connect Ravni Kotari with the Lika area through dairy and beef production. In this sense, the island of Pag, Ravni Kotari and the Vrana basin, parts of Lika, the Zadar-Šibenik coastline, etc., are prominent. Milk and cheese products (Pag, Ninski Stanovi, Pakovo Selo), prosciutto (Posedarje and Drniš), eggs and honey are the main products. By



Slika 7. Ribarska luka u Gaženicama

Izvor: NEVEŠČANIN, 2015.

Figure 7 Fishing harbour in Gaženice

Source: NEVEŠČANIN, 2015

Kroz korištenje različitih EU fondova i fondova nadležnih ministarstava, agencija, županijskih ustanova i sl. pokrenuti su brojni investicijski zahvati i dani znatni poticaji (obiteljskim poljoprivrednim gospodarstvima /OPG/ i dr.) koji potencijalno vrjednuju komplementarnost poljoprivredne proizvodnje na pravcu otoci – priobalje – zaobalje. Posebno su važni učinci marikulture proizvodnje školjkaša (dagnje i dr.) i ribe (bijela riba, tuna) u priobalnoj i otočnoj te odobalnoj (*off shore*) proizvodnji od Kvarnerića i Velebitskog kanala na SZ do šibenskog akvatorija na JI. U zadarskoj regiji sjedište je glavnine hrvatskih uzgajivača tuna i najvećeg uzgajivača bijele ribe, te najveća koncentracija ribarske flote u Hrvatskoj. Ovaj prostor daje oko 50% hrvatskog ulova i uzgoja ribe, a posebno je važan u izvozu (Japan, Italija i dr.) čemu pridonose spomenute ribarske luke (Sl. 7.).

Mogućnosti sekundarnog sektora, industrije (Zadar, Šibenik, Knin, Benkovac, Stankovci, Murvica, Poličnik, Gospić, Perušić, Otočac, Udbina, Drniš, Lamjana, Sali i dr.) i građevinarstva značajne su i potrebno ih je u što većoj mjeri poticati i dopunjavati. Pojedine

harnessing various EU funds and resources from competent ministries, agencies, county institutions, etc., many investments have been made and given considerable encouragement (family agricultural businesses (farms), etc.), which potentially valorise the complementarity of agricultural production in the island/coast/hinterland. Mariculture is particularly important, for example shellfish farms (mussels, etc.) and fisheries (white fish, tuna) in the coastal, island and off-shore waters of Kvarnerić and Velebit Channel in the northwest, to the Šibenik maritime area in the southeast. Most Croatian fish farms producing tuna and white fish have their headquarters in the Zadar region, where the greatest concentration of the Croatian fishing fleet is found. The area accounts for about 50% of Croatian catches and fish farms, and is particularly important for exports (to Japan, Italy, and elsewhere), so the fishing harbours mentioned earlier play an important role (Fig. 7).

Opportunities in the secondary sector, industry (Zadar, Šibenik, Knin, Benkovac, Stankovci, Murvica, Poličnik, Gospić, Perušić, Otočac, Udbina, Drniš, Lamjana, Sali etc.), and construction, are significant and should be stimulated and supplemented as much as possible. Certain branches

grane industrije, metaloprerađivačka (*Tvik/DIV* u Kninu, *TLM* u Šibeniku Šibenik, *Aluflex* u Murvici, *LTH – metalni lijev*, Benkovac), prehrambena (proizvodnja pića *Maraska*, soje *Sojara* u Zadru, prerada ribe *Mardešić* Sali, *Ostrea* Stankovci, *Noclerius* Gračac, sirane u Pagu, Kolanu i dr. na Pagu, vinarije *Badel* u Benkovcu, *Vinoplod* u Šibeniku, u Drnišu i više manjih, drvna industrija u Otočcu, Udbini, Perušiću, Kninu, prerada plastike *Eko Velebit* u Gračacu itd.) poslije kriznih 20-ih godina 20. st. iskazuju značajne rezultate razvitka. Sektor građevinarstva (pogoni vađenja i prerade kamena i proizvodnje različitih građevinarskih materijala u Benkovcu, Drnišu, Kninu i dr.) posebno je povezan s izgradnjom u priobalnom prostoru (Vir – Zadar – Pakoštane; Murter – Šibenik – Grebaštica i dr.) tako da je, u odnosu na broj stalnih stanovnika (Tab. 1.), izgradnja stambenog prostora u kojoj sudjeluju razna građevinska poduzeća vrlo istaknuta. Samo u desetgodišnjem razdoblju 2001. – 2011. popisom je zabilježeno gotovo 80 000 stanova više, a regija je dosegla više od 12% stambenog fonda Hrvatske (Tab. 2.). Riječ je velikim dijelom o stanovima za odmor, apartmanima i sl., posebno u urbanim regijama Zadra i Šibenika.

of industry, such as metal-processing (*Tvik/DIV* in Knin, *TLM* in Šibenik, *Aluflex* in Murvica, *LTH – metalni lijev*, in Benkovac), food processing (*Maraska* beverages, *Sojara* soya products u Zadru, *Mardešić* in Sali, *Ostrea* in Stankovci and *Noclerius* in Gračac fish processing, cheese-making in Pag, Kolan and other activities on Pag, *Badel* alcoholic beverages in Benkovac, *Vinoplod* in Šibenik, Drniš and several, small timber producers in Otočac, Udbina, Perušić, Knin, *Eko Velebit* plastics in Gračac, etc.), after the critical 1990s had passed, began to show good development results. The construction sector (quarries, stone-dressing, and production of various building materials in Benkovac, Drniš, Knin and elsewhere) has been connected in particularly to construction in the coastal area (Vir – Zadar – Pakoštane; Murter – Šibenik – Grebaštica and elsewhere), so that, in relation to the number of permanent inhabitants (Tab. 1), the construction of accommodation in which various construction companies are engaged is extremely prominent. In the decade from 2001 to 2011, censuses recorded an increase of almost 80,000 apartments, and the region now has over 12% of Croatia's entire housing fund (Tab. 2). Mostly, these are holiday homes, rental apartments and similar, particularly in the Zadar and Šibenik urban regions.

Tablica 2. Srednja Jadranska Hrvatska – broj stambenih jedinica 2001. i 2011.  
Table 2 Central Adriatic Croatia – number of housing units 2001 and 2011

Županija / NUTS 3 regija  County / NUTS 3 region	Broj stanova <i>Number of apartments</i>		Udio stanova u ukupnom broju stanova u Hrvatskoj (%) <i>Share of apartments in total number of apartments in Croatia (%)</i>		Porast broja stanova 2001. – 2011. <i>Increase of apartments 2001-2011</i>	
	2001.	2011.	2001.	2011.	Apsolutni broj <i>Absolute number</i>	Indeks <sub>2011./2001.</sub> <i>Index</i> <sub>2011/2001</sub>
Ličko-senjska <i>Lika-Senj</i>	35 876	46 162	1,9	2,0	10 286	128,7
Zadarska <i>Zadar</i>	91 932	134 247	4,9	6,0	42 315	146,0
Šibensko-kninska <i>Šibenik-Knin</i>	64 984	92 022	3,5	4,1	27 038	141,6
Srednja Jadranska Hrvatska <i>Central Adriatic Croatia</i>	192 792	272 431	10,3	12,1	79 639	141,3
Republika Hrvatska <i>Republic of Croatia</i>	1 877 126	2 246 910	100,0	100,0	369 784	119,7

Izvori / Sources: URL 4, URL 5

Srednja Jadranska Hrvatska je i značajan prostor dobivanja električne energije, posebice mjereći *per capita*. Značajno je i ostvarenje koncepata energetske učinkovitosti i korištenja obnovljivih izvora energije. Uz najznačajnije hidroenergetske objekte HEP-a u ovome području vrjednovanjem krških tekućica gorskog i priobalnog područja (*RHE Velebit, HE Senj, HE Sklope, HE Miljacka* i dr.), posljednjih godina izgrađeni su značajni objekti vjetroelektrana (Pag, Jasenice, Orljak, Popina, Trtar, Orlice, Crno Brdo, Vrataruša).

Tercijarni sektor u prometu s najjačim brodarskim poduzećem u Hrvatskoj (spomenuta *Tankerska plovidba, d.o.o.* i *Tankerska New Generation, d.o.o.* s 40% hrvatske trgovačke flote i prihoda, s 1,4 mil. DWT, 2016., suvlasnik dijela brodogradnje i sl.), turizmom i trgovinom ostvaruje značajne rezultate. Zadarska (oko 2,5 milijuna putnika, 0,2 – 0,8 mil. tona tereta 2000. – 2015.)<sup>5</sup> i šibenska luka (1 mil. putnika, 0,2 – 0,8 mil. tona tereta) ostvaruju značajan putnički promet i nedovoljno izražen robni promet. Istaknute su i trajektne luke Preko, Prizna, Žigljen, Jablanac/Stinica te Biograd i Tkon. U pomorskom prometu važni su i promet *cruisera* i u Zadru i u Šibeniku, te regionalno pomorsko povezivanje otoka trajektima i putničkim brodovima (u okviru sjevernodalmatinskoga pomorskog okružja Zadar – Šibenik).

Prema najnovijim istraživanjima, Zadarska županija je u vrhu prema konkurentnosti u zemlji, poslije Grada Zagreba, Primorsko-goranske, Varaždinske i Istarske županije (*Regionalni indeks konkurentnosti Hrvatske, 2014.*), a Zadarska i Šibensko-kninska županija imaju već više godina i znatne pozitivne rezultate u vanjsko-trgovačkoj razmjeni s većim izvozom od izvoza (URL 1).

Kapaciteti i dometi suvremene međunarodne zračne luke, koja zadovoljava visoke kriterije jer jedina u Hrvatskoj ima dvije uzletno-sletne staze i ostvaruje promet od 0,5 milijuna putnika godišnje, mogu se, uz mala ulaganja, znatno poboljšati i povećati. Putem te zračne luke ostvaruje se sve intenzivnije povezivanje regije s drugim dijelovima

Central Adriatic Croatia is an important area for electrical energy supplies, particularly measured *per capita*. It is also important for creating energy efficiency concepts and using renewable energy resources. Alongside the most important hydroenergy objects (HEP) which harness the karst water courses of the mountain and coastal areas (*RHE Velebit, HE Senj, HE Sklope, HE Miljacka, etc.*), several wind farms have been built in recent years (Pag, Jasenice, Orljak, Popina, Trtar, Orlice, Crno Brdo, Vrataruša).

The tertiary sector in transport, with the strongest shipping companies in Croatia (*Tankerska plovidba, Ltd.* and *Tankerska New Generation, Ltd.*, which own 40% of the Croatian merchant fleet and accrued revenues of 1.4 mil. DWT in 2016, joint ownership of ship-building, etc.), with tourism and trade, is achieving significant results. The Port of Zadar (about 2.5 million passengers, 0.2-0.8 mil. tons of freight 2000-2015)<sup>5</sup> and the Port of Šibenik (1 million passengers, 0.2-0.8 mil. tons of freight) are achieving significant passenger traffic, but inadequately expressed freight traffic. The ferry ports of Preko, Prizna, Žigljen, Jablanac/Stinica, Biograd and Tkon are prominent. In maritime traffic, cruiser traffic in Zadar and Šibenik is important, along with regional maritime connections with the islands by ferry and passenger vessels (in the Zadar-Šibenik north Dalmatian maritime environment).

According to the latest research, Zadar County is among the most competitive in the country, after the City of Zagreb, Primorje-Gorski Kotar, Varaždin and Istria Counties (*Regionalni indeks konkurentnosti Hrvatske, 2014.*). Zadar and Šibenik-Knin Counties have recorded significant positive results in foreign trade exchange for several years, with more exports than imports (URL 1).

The capacity and range of the modern airport, which meets high criteria as the only one in Croatia with two runways, processing 0.5 million passengers annually, could be significantly improved and increased through minor investment. The airport provides increasingly intensive connectivity between the region and other parts of Croatia, and

<sup>5</sup> Nakon što je vlada, tj. nadležni ministar (2011. – 2015.) smijenio rukovodstvo Luke „Zadar“, dovođenjem „rijčkog kadra“ u upravu, promet je s 0,5 – 0,8 milijuna t/god. opao u četverogodišnjem razdoblju na oko 0,15-0,2 mil. t/god.

<sup>5</sup> Following a change in management at the Port of Zadar, instigated by the government (2011-15), i.e. the competent ministry, and the incorporation of the ‘Rijeka Set’ in administration, traffic fell from 0.5-0.8 million tons per year to around 0.15-0.2 million tons per year in the four-year period.

Hrvatske, ali i s velikim dijelom Europe i svijeta.<sup>6</sup> Ujedno manje (danas zapuštene ili pak predviđene) instalacije zračnog prometa (Udbina, Zaton, Otočac, Stankovci) treba obnoviti/dovršiti.

Prisutno je snažno turističko povezivanje triju županija, tj. rivijera zadarsko-biogradske i šibenske s plitvičkim turističkim kompleksom, uz manje istaknute jezgre Nin – Zaton – Vir, Novalja, Pag, Karlobag, Ugljan – Pašman i dr. Cijeli regionalni kompleks triju županija ukupno je ostvario 17,5 milijuna noćenja, uključivši i nautičke kapacitete (23,8% od ostvarenih u Hrvatskoj) i 2,8 milijuna dolazaka (21,5% od ostvarenih u Hrvatskoj) 2014. godine (MAGAŠ, 2015., 406). Riječ je o jedinstvenom regionalno-turističkom komplementarnom sustavu u kojem Zadar, Biograd, Vodice, Šibenik, Novalja, Zaton – Nin i Vir ostvaruju svaki više od 1 mil. noćenja godišnje (*Statistički ljetopis Republike Hrvatske 2015*, 2015.).

Turistička povezanost, kao i međusobno prožimanje i dopunjavanje temelje se na komplementarnosti primorskog i gorskog turizma, važnim privlačnim povijesnim gradskim jezgrama središnjega hrvatskog Jadrana (Zadar, Šibenik, Nin, Pag, Knin), većem broju nacionalnih parkova (*Plitvička jezera, Paklenica, Sjeverni Velebit, Krka, Kornati*) i parkova prirode (*Velebit, Vransko jezero i Telašćica*). Značajan broj turista priobalne zone koji stižu u priobalni dio zrakoplovima (više od 350 tisuća), kruzera (oko 150 tisuća putnika; u Zadru se 2016. očekuje 125 kruzera s blizu 170 i u Šibeniku 85, s oko 20 tisuća putnika) (GUGIĆ, 2016.; ŠAPONJA, 2016.) individualno ili organizirano, posjećuje u Lici NP Plitvice i obrnuto, kao i spomenute nacionalne i parkove prirode u blizini. Dostupnost

also with Europe and the world.<sup>6</sup> At the same time, the smaller air traffic installations (abandoned, or envisaged for future use) in Udbina, Zaton, Otočac and Stankovci need to be renovated/completed.

There is strong tourism connectivity between the three counties (the Zadar-Biograd and Šibenik rivieras) and the Plitvice tourism complex, with smaller nuclei in Nin-Zaton-Vir, Novalja, Pag, Karlobag, Ugljan-Paşman, etc. In 2014, the entire regional complex of the three counties achieved 17.5 million overnight stays, including nautical capacities (23.8% of all those achieved in Croatia) and 2.8 million arrivals (21.5% of all those achieved in Croatia) (MAGAŠ, 2015, 406). This refers to a unique, regional-tourism complementary system, in which Zadar, Biograd, Vodice, Šibenik, Novalja, Zaton – Nin and Vir achieve each over one million overnight stays annually (*Statistički ljetopis Republike Hrvatske 2015*, 2015).

Tourism links, mutual permeation and supplementation are based on the complementarity of coastal and mountain tourism, attractive historical urban cores in Central Adriatic Croatia (Zadar, Šibenik, Nin, Pag, Knin), a good number of national parks (*Plitvice Lakes, Paklenica, North Velebit, Krka, Kornati*) and nature parks (*Velebit, Lake Vrana, Telašćica*). Many tourists in the coastal area who arrive by air (over 350,000), cruise ships (about 150,000 – in 2016 Zadar is expecting 125 cruise ships with around 170,000 passengers, while Šibenik expects about 85 ships with about 20,000 passengers) (GUGIĆ, 2016; ŠAPONJA, 2016), who as individuals, or in organised parties, will visit Plitvice Lakes National Park in Lika, or vice versa, in addition to the other national and nature parks in the area. The accessibility of the entire Lika-Krbava with Plitvice and North Dalmatia, is exceptionally

<sup>6</sup> Na znanstvenoj radionici (*Prometni razvoj, regionalizacija i kohezijska politika*, 2014.) održanoj u Zagrebu 11. srpnja 2014. nekoliko sudionika u raspravi istaknulo je da zadarska zračna luka ima najbolje preduvjete za rezervnu luku Zagreba i Splita u slučaju nemogućnosti njihova prometovanja. Visoke stope rasta prometa u razdoblju 2008. – 2013. (sa 150 tisuća na 490 tisuća), koje su vodile prema prometu od više od 500 tisuća putnika 2014., 600 tisuća 2015. i 700 tisuća 2016. naglo su zaustavljene pa je prelazak 500 tisuća putnika ostvaren tek 2016. Zračne veze posebno se potiču prema Splitu i Dubrovniku. Primjerice, zračni prijevoznik uveo je 2016. iznimno potrebne sezonske veze iz Osijeka za Pulu, Rijeku, Dubrovnik (po dva) i Split (tri puta tjedno), jedino je Zadar izostavljen, premda postoje znatne potrebe turista, vlasnika kuća za odmor iz slavonskih županija u prostoru Lika/Podgorje – Zadar – Šibenik!?

<sup>6</sup> At a scientific workshop (*Prometni razvoj, regionalizacija i kohezijska politika*, 2014) held in Zagreb on 11 July 2014, several participants emphasised during the debate that Zadar Airport had the best prerequisites to be a back-up airport for Zagreb and Split, in case their traffic was disrupted. There was a high growth rate from 2008 to 2013 (from 150,000 to 490,000 passengers), predicted to rise to half a million in 2014, 600,000 in 2015, and 700,000 in 2016. This trend was suddenly halted, so the half-million mark was reached only in 2016. Air connections with Split are particularly emphasised, and logically, with Dubrovnik. For example, in 2016 the national carrier introduced highly demanded seasonal lines from Osijek to Pula, Rijeka and Dubrovnik (2x weekly) and Split (3x weekly), while Zadar Airport was overlooked, in spite of tourist demands and the interests of people from the Slavonian counties who own holiday homes in the Lika/Podgorje/Zadar/Šibenik areas!

čitavoga ličko-krbavskog prostora s Plitvicama i sjevernodalmatinskoga iznimno je pogodna zadarskoj zračnoj luci. Među tri značajna projektna paketa vezana na turizam, najvažnija je tzv. *Velebitska inicijativa* koja okuplja velik broj projekata cijelog Velebita i uključuje dvije županije (Ličko-senjsku i Zadarsku) (URL 7). Drugi paket odnosi se na razvitak Gacke doline, a treći na područje Grada Senja.

S turističkom djelatnosti usko je povezan i zaštitarski koncept razvitka. Osim u navedenim nacionalnim parkovima i parkovima prirode, na razini županija i lokalnim razinama provodi se ili je u pripremi više projekata zaštite i korištenja pojedinih zaštićenih objekata i lokaliteta, te prirodne i kulturne baštine. Od onih međuzupanijskog značenja ističu se gospodarenje Parkom prirode „Velebit“ (u prostornom okviru Zadarske, Ličko-senjske i Šibensko-kninske županije), Nacionalnim parkom „Paklenica“ (u prostornom okviru Zadarske i Ličko-senjske), te Parkom prirode „Vransko Jezero“ (u prostornom okviru Zadarske i Šibensko-kninske županije). Također, ističu se JU Pećinski park „Grabovača“ u općini Perušić, za sada jedini pećinski park u Hrvatskoj, koji upravlja s tri od osam špilja geomorfoloških spomenika prirode od 1964. godine tamošnjeg speleokompleksa (Samograd – najstarija špilja otvorena i uređena za posjetitelje u Hrvatskoj, Medina i Amidžina špilja, na približno 600 ha) predviđa prerastanje u kategoriju regionalnog parka uz znatno proširenje obuhvata. Pripremljen je projekt „GEC – geoznanstveni edukacijski centar“ koji bi se provodio u suglasju s projektom SPARC koji Zadarska županija predviđa na području špiljskog područja Crnopac i Cerovačkih pećina na području Općine Gračac i Grada Obrovca. Projekt je ponajviše regionalnog, ali dijelom i nacionalnog obilježja, s obzirom na to da je riječ o vrjednovanju znanstvenog turizma kroz ekološku izobrazbu učenika i studenata, stanovništva i turista.

U okviru pojedinih projekata lokalnih akcijskih grupa (LAG), dva su posebno značajna za povezivanje Ličko-senjske i Zadarske županije: LAG „Lika“ (okuplja gradove Gospić i Senj i osam općina – Brinje, Donji Lapac, Gračac, Lovinac, Karlobag, Perušić, Plitvička jezera, Rakovica, Udbina) te LAG „Bura“ (Grad Obrovac i devet općina: Karlobag, Starigrad, Jasenice, Posedarje, Novigrad, Poličnik, Zemunik Donji, Vrsi i Ražanac). U Strateškim smjernicama razvoja Ličko-senjske županije zacrtano je povezivanje sa susjednim županijama

propituous from Zadar Airport. There are three major project packages related to tourism, of which the most important is the *Velebit Initiative*, which brings together a large number of projects concerning all of Velebit and including two counties (Lika-Senj and Zadar) (URL 7). The second package relates to the development of the Gacka Valley, while the third concerns the city of Senj.

The protection concept of development is closely linked to tourism activities. Apart from those in the national and nature parks already mentioned, at county and local levels several projects are being implemented or are in preparation, for protecting and using certain protected objects, locations, and features of natural and cultural heritage. Among those at inter-county level are the management of *Velebit Nature Park* (within the spatial framework of Zadar, Lika-Senj and Šibenik-Knin Counties), *Paklenica National Park* (within Zadar and Lika-Senj Counties) and *Vrana Lake Nature Park* (within Zadar and Šibenik-Knin Counties). In addition, there is *Grabovača Cave Park* (Public Institution) in the municipality of Perušić, for now the only cave park in Croatia, which has administered three of the eight geomorphological natural monuments in the cave complex there since 1964 (Samograd Cave – the oldest opened, organised cave in Croatia for visits by the public, with Medina and Amidžina Caves, covering around 600 hectares). It is planned to develop it into the category of a regional park, with significant extension interventions. A project has also been prepared called ‘GEC’ (Geoscientific Education Centre) which is to be implemented in agreement with the SPARC project which Zadar County has envisaged for the cave area of Crnopac and Cerovac Caves in the municipality of Gračac and the town of Obrovac. This project is primarily regional, but also has national characteristics, since it relates to valorising scientific tourism through educating pupils and students, the general population and tourists, about ecology.

Within the framework of certain individual projects by local action groups (LAGs), two are of particular significance in connecting Lika-Senj and Zadar Counties: LAG ‘Lika’ (bringing together the towns of Gospić and Senj and eight municipalities - Brinje, Donji Lapac, Gračac, Lovinac, Karlobag, Perušić, Plitvice Lakes, Rakovica, and Udbina) and LAG ‘Bura’ (the town of Obrovac and nine municipalities: Karlobag, Starigrad, Jasenice, Posedarje, Novigrad, Poličnik, Zemunik Donji, Vrsi and Ražanac). In the Strategic Development Guidelines for Lika-Senj County, plans to connect it with neighbouring counties (Zadar and Primorje-

(Zadarskom i Primorsko-goranskom) jer raspoložu resursima kojima zbog objektivnih okolnosti Ličko-senjska županija ne raspoložu, a nije realno da će u dogledno vrijeme s njima raspolagati (sveučilišta, tehnološki parkovi i sl.). S obzirom na usmjerenost Ličko-senjske županije na turizam, objedinjena sigurnost i zaštita okoliša u okviru ovoga projekta sigurnosti i zaštite radilo se i radi dalje na uspostavi odgovarajuće suradnje Ličko-senjske sa Zadarskom županijom.

Velikim trgovačkim robnim centrima koji su snažan privlačni čimbenik stanovništva i prometa u sve tri županije, od gacko-brinjskog prostora do primoštensko-rogozničkog, prednjači Zadar (12), zatim Šibenik (četiri), a pojedini centri izgrađeni su u Kninu (dva) i Gospiću (jedan). Važne su aglomeracije manjih trgovačkih objekata u Biogradu, Vodicama, Pagu, Novalji, Senju, Otočcu, Benkovcu, Drnišu, Otočcu, Gračacu, Korenici, Obrovcu, Ninu itd.

U smislu središnje funkcije trgovine, bankarstva, osiguranja i brojnih drugih usluga, posebice Zadar, ali i Šibenik, kao i pojedina druga manja središta danas čine nukleuse usustavljene mreže usluga. Zadar je središte uprave OTP banke za Hrvatsku (u vlasništvu mađarskog kapitala), jedne od deset vodećih u Hrvatskoj, a u gradu djeluje 19 različitih banaka (s više od 30 bankovnih filijala i ispostava). U Šibeniku je 11 banaka (s 15 ispostava), u Kninu sedam, Gospiću šest, Biogradu i Vodicama po pet, Ninu četiri, Drnišu tri itd. Za usporedbu u Zagrebu posluje 26, u Rijeci 24, u Splitu 21, u Osijeku 18, Puli 17, Varaždinu 15 različitih banaka (2015.), također s većim brojem poslovnica (URL 6).

Osiguravajuće kuće također su značajan čimbenik privlačnosti stanovništva i prometa ovoga regionalnog kompleksa. U Zadru ih djeluje 18 (s 25 poslovnica), u Šibeniku 16, Biogradu i Otočcu po devet, u Gospiću i Kninu po osam, u Vodicama sedam, u Senju i Novalji po šest, u Drnišu pet, u Pagu četiri itd. (URL 3).

Prema više drugih centralnomjesnih funkcija (ugostiteljstvo, kina, igre na sreću itd.), posebice Zadar kao najveće središte, te Šibenik, Knin i Gospić, a na obali još naročito Novalja, Pag, Nin, Biograd i Vodice ističu se kao značajni fokusi aktivnosti.

Postoji znatna gospodarska i prometna povezanost i međuovisnost triju županija (RHE „Velebit“, ličke vodospreme i kapaciteti na Zrmanji; trgovački centri, zajedničko

Gorski Kotar Counties) have been outlined, as they have at their disposal resources which Lika-Senj County does not have, for objective reasons, nor is it realistic to expect them to become available in the near future (universities, technology parks, etc.). Given the focus of Lika-Senj County on tourism, combined security and environmental protection within this safety and protection project, work has begun and will continue on establishing appropriate cooperation between Lika-Senj and Zadar Counties.

In terms of large shopping centres, which are a powerful factor in attracting the population and traffic in all three counties, from the Gacka-Brinje area to Primošten and Rogoznica, Zadar takes the lead (12), followed by Šibenik (4), while individual shopping centres have been built in Knin (2), and Gospić (1). There are important agglomerations of smaller shopping facilities in Biograd, Vodice, Pag, Novalja, Senj, Otočac, Benkovac, Drniš, Gračac, Korenica, Obrovac, Nin, and elsewhere.

In terms of the central functions of trade, banks, insurance and many other services, Zadar and Šibenik, along with some other smaller centres, today form the nuclei of a systematised service network. Zadar is the seat of the OTP Bank in Croatia (owned by Hungarian capital), one of the ten leading banks in Croatia, and there are nineteen others with over 30 branches and affiliated businesses in the city. There are eleven banks in Šibenik (with 15 branches), seven in Knin, six in Gospić, five each in Biograd and Vodice, four in Nin, three in Drniš, etc. In comparison, 26 banks operate in Zagreb, 24 in Rijeka, 21 in Split, 18 in Osijek, 17 in Pula, and 15 in Varaždin (2015), with a large number of branches (URL 6).

Insurance companies are also an important factor of attraction for the population and traffic in this regional complex. There are 18 operating in Zadar (25 branches), 16 in Šibenik, nine each in Biograd and Otočac, eight each in Gospić and Knin, seven in Vodice, six each in Senj and Novalja, five in Drniš, four in Pag, etc. (URL 3).

In terms of the other functions of centres (catering, cinemas, gambling, etc.) Zadar stands out as the largest centre, followed by Šibenik, Knin and Gospić, while on the coast, Novalja, Pag, Nin, Biograd and Vodice are particular foci of activity.

There is significant economic and transport connectivity and mutual dependence between the three counties (RHE 'Velebit', the Lika reservoirs and capacities on the River Zrmanja, shopping



valoriziranje turističkih i zaštićenih objekata prirode: nacionalni parkovi „Plitvička jezera“, „Paklenica“, „Kornati“, „Krka“ i parkovi prirode „Velebit“, „Vransko jezero“ i „Telašćica“; potrebe za prometnim uslugama: Zračna luka „Zadar“, autocesta, luke u Zadru i Šibeniku, željezničko povezivanje s čvorom u Kninu itd.).

Navedeni prirodni i društveni resursi važni su preduvjeti ostvarenja različitih razvojno komplementarnih gospodarskih potencijala gorskog prostora i brdskog zaobalja te priobalja s otocima. Oni će svakako imati sasvim izravan utjecaj na gospodarske, prometne i uopće razvojne tokove u širem zadarskom prostoru.

U okvirima djelatnosti javnih i društvenih ustanova, te posebice, uprave, sudstva i drugih ustanova kulture, udruga civilnoga društva, sportsko-rekreacijskih ustanova i udruga i dr. također postoji jednostavno i prirodno prožimanje, premda bi za dobrobit građana i smanjenje troškova trebalo svrsishodnije, primjerenije i učinkovitije ustrojiti razine ingerencija u nekim državnim ustanovama, odnosno tijelima uprave. S obzirom na broj stanovnika i velik broj posjetitelja posebice u turističkoj sezoni, u županijskim središtima, pojedinim gradskim i općinskim središtima djeluju upravne i samoupravne ustanove, uprave ili ispostave uprava na državnoj razini (carina, porezi, sudstvo, policija itd.). Gustoća i obujam poslova najjači su u Zadru, Šibeniku, Gospiću i Kninu. Županijski sudovi djeluju u Zadru i Šibeniku, a iz nedovoljno jasnih razloga, karlovački i riječki sudovi dijele ingerencije nad Ličko-senjskom županijom. Trgovački sudovi su u Zadru (filijala u Šibeniku) i Rijeci (za Ličko-senjsku županiju). Županijske policijske uprave su u Zadru, Šibeniku i Gospiću, a carinski uredi u Zadru, Šibeniku i Gospiću.

U području odgoja, obrazovanja i znanosti, uz postojeću mrežu osnovnih i područnih škola i predškolskih ustanova i vrtića, od posebnog su značenja središta s razvijenim visokoškolskim i srednjoškolskim te znanstvenim ustanovama koje privlače znatan broj korisnika, dnevnih migranata studenata i učenika s naglašenim utjecajem i na prometne tokove. Visokoškolske ustanove na području triju županija snažnije se razvijaju u novije vrijeme. Još uvijek se velik broj studenata iz ovoga područja školuje na drugim sveučilištima Hrvatske, posebice u Zagrebu, Rijeci i Splitu (oko 7 000). Na ovdašnjim visokim učilištima je oko 3 000 studenata iz ostalih dijelova Hrvatske.

centres, joint valorisation of tourist and protected natural objects: *Plitvice Lakes, Paklenica, Kornati, and Krka National Parks and Velebit, Vrana Lake and Telašćica Nature Parks*); transport service needs: Zadar Airport, the motorway, the harbours in Zadar and Šibenik, rail connections with the hub in Knin, etc.).

The natural and social resources listed are important prerequisites for achieving different kinds of complementary economic potential in the mountain area and hilly hinterland, as well as the coast and islands. Of course, these will have a direct influence on economic, transport and general developmental trends in the wider Zadar area.

Within the framework of activities by public and social institutions, particularly administration, the judiciary, etc., cultural, civil society and sports/recreational institutions and associations also enjoy simple, natural permeation, although it would be better for the population and budget if there were more appropriately, suitably and efficiently organised authority levels of some state institutions or administrative bodies. Given the population numbers and the huge number of visitors, particularly in the tourist season, administrative and self-managed institutions or their branches operate in county seats, individual towns and municipal centres at the state level (customs, taxes, the judiciary, the police, etc.). In terms of density and range of activities, they are strongest in Zadar, Šibenik, Gospić and Knin. There are county courts in Zadar and Šibenik, but for insufficiently clear reasons, the Karlovac and Rijeka courts share responsibility for Lika-Senj County. There are commercial courts in Zadar (with a branch in Šibenik) and Rijeka (for Lika-Senj County). The county police headquarters are in Zadar, Šibenik and Gospić, and so are the customs offices.

In the sphere of education and science, alongside the existing network of elementary and local branch schools, preschool institutions and kindergartens, centres with developed secondary and higher education and scientific institutions are especially important. These attract a significant number of clients, students and pupils who commute daily, which has a particular effect on traffic flows. Higher education institutions in the area of the three counties have been developing strongly in recent times. A large number of students from the area (about 7,000) still choose to be educated at other universities in Croatia, notably Zagreb, Rijeka and Split. There are around 3,000 students from other parts of Croatia enrolled in the Zadar area.

Posebno je važno Sveučilište u Zadru, s tradicijama prvog sveučilišta na tlu Hrvatske (osnovano 1396.) s oko 6 000 studenata na 25 sveučilišnih odjela 2016. (iz više znanstvenih područja: društveno, prirodno, humanističko, interdisciplinarno, tehničko, biomedicinsko i dr.) od kojih u Gospiću od školske godine 2011./2012. djeluje Odjel za nastavničke studije (do tada dio Sveučilišta u Rijeci). Ova ustanova ima nadregionalno značenje i, kao integrirano sveučilište, snažna je jezgra zapošljavanja u znanstveno-istraživačkoj i nastavnoj djelatnosti (600 zaposlenika od čega s doktoratom znanosti oko 350), peta je po broju diplomiranih studenata i obranjenih doktorata u Hrvatskoj. U Gospiću djeluje i Veleučilište „Nikola Tesla“ s tri studija: Studij ekonomike poduzetništva i Studij cestovnog prometa (Gospić) te Upravni stručni studij (Otočac).

U Šibeniku djeluje Veleučilište u Šibeniku (oko 2000 studenata), ima tri odjela (Odjel menadžmenta: studiji Turistički menadžment i Informatički menadžment, Prometni odjel: stručni studiji Cestovni promet i Poštanski promet te Upravni odjel: stručni studij Pravo). Godine 2015. u Šibeniku je otvoren i dislocirani sveučilišni preddiplomski Studij energetske učinkovitosti i obnovljivih izvora Sveučilišta u Zagrebu. U Kninu djeluje Veleučilište „Marka Marulića“ (oko 500 studenata) sa stručnim studijima Trgovinsko poslovanje s poduzetništvom, Poljoprivreda krša – biljna proizvodnja, Poljoprivreda krša – stočarstvo krša i Prehrambena tehnologija. U Biogradu djeluje dislocirani studij Veleučilišta „Baltazar“ iz Zaprešića (preddiplomski stručni studij Poslovanje i upravljanje, smjer Poslovna ekonomija i financije).

Što se tiče zdravstva, najznačajniji su sadržaji u Zadru čiji bolnički sustav s 21 odjelom ima obilježja regionalne bolnice, a pojedini odjeli zadovoljavaju kliničke kriterije. Opće, tj. županijske bolnice su: veća u Šibeniku (12 odjela), manja (predviđena za kooperaciju zbog blizine sa zadarskom) u Gospiću (dvije djelatnosti), Opća i veteranska bolnica „Hrvatski ponos“ u Kninu (za branitelje – veterane Domovinskog rata i palijativnu skrb). Specijalne bolnice su Psihijatrijska bolnica „Ugljan“ (13 odjela) i Specijalna bolnica za ortopediju „Biograd na moru“ (tri odjela). Gravitacijsko područje bolnica vrlo je značajno. Zadarska bolnica pokriva potrebe najvećeg dijela regije (Zadarska županija, velik dio Ličko-senjske i dio Šibensko-kninske županije). Dio pacijenata ipak odlazi na liječenje

The University of Zadar is particularly important, and bears the traditions of the first university founded on Croatian soil (in 1396). In 2016, it has about 6,000 students in 25 departments (in several scientific fields: the social, natural, interdisciplinary, technical, and biomedical sciences and the humanities etc). In Gospić, the University of Zadar Department for Teacher Training (formerly part of the University of Rijeka) began working in 2011/12. This institution has super-regional importance, as an integrated university, and is a powerful hub for employment in scientific research and teaching (of its 600 staff, about 350 hold doctorates), and is fifth in terms of numbers of graduates and doctoral theses in Croatia. The *Nikola Tesla* Polytechnic in Gospić offers three courses: Entrepreneurial Economics, Road Traffic (Gospić) and Expert Administration (Otočac).

There is a polytechnic in Šibenik (with about 2,000 students) which has three departments: the Management Department, offering courses in Tourism Management and IT Management; the Traffic Department, offering courses in Road Traffic and Postal Traffic, and the Administration Department, offering a course in Law. In 2015, a dislocated university undergraduate course in Energy Efficiency and Renewable Resources, run by the University of Zagreb, opened in Šibenik. In Knin, there is the *Marko Marulić* Polytechnic (about 500 students) with courses in Commercial Business and Entrepreneurship, Karst Agriculture – plant production, Karst Agriculture – cattle-farming, and Food Technology. *Baltazar University* of Applied Sciences in Zaprešić offers dislocated courses in Biograd (undergraduate studies in Business and Administration, for the degree in Business Economics and Finance).

In terms of health facilities, the most important are in Zadar, which has a hospital system comprising 21 departments and has the characteristics of a regional hospital, while some departments satisfy the criteria of a clinical hospital. One larger county (general) hospital is located in Šibenik (12 departments), and there are smaller ones, because of envisaged cooperation with nearby Zadar, in Gospić (2 areas of activity), and Knin (*Croatian Pride* – General and Veterans' Hospital – for veterans of the Homeland War and palliative care). There is *Ugljan* Specialist Psychiatric Hospital (13 departments) and *Biograd na Moru* Orthopaedic Hospital (three departments). The gravitational area of the hospitals is very significant. Zadar Hospital covers the needs of most of the region (Zadar County, much of Lika-Senj County and part of Šibenik-Knin County).

u kliničke bolničke centre i specijalizirane bolnice (Zagreb, Split, Rijeka), ali pojedini pacijenti iz ostalih hrvatskih županija koriste se uslugama zadarskog zdravstva, posebice u turističkoj sezoni, ali i izvan nje. Zadarska kardiologija je za pojedine kardiološke zahvate referentno središte za Hrvatsku i Bosnu i Hercegovinu. Opće bolnice u Šibeniku i Kninu pokrivaju glavnu potrebu Šibensko-kninske, a bolnica u Gospiću Ličko-senjske županije. Područje Senja usmjereno je uglavnom na klinički bolnički centar u Rijeci, područje Otočca i Brinja dijelom na zadarsku, karlovačku ili riječku bolnicu, a Novalja uglavnom na zadarsku. Psihijatrijska bolnica u Ugljanu ima nadregionalno značenje ne samo u Jadranskoj, nego i u drugim dijelovima Hrvatske, a dijelom takvo značenje ima i ortopedska bolnica u Biogradu.

Veliki regionalni državni arhiv je u Zadru, s tradicijom staroga mletačkog i austrijskog arhiva za Dalmaciju, državni arhivi su još u Šibeniku i Gospiću, a u Senju djeluje sabirni arhiv. Posebno su važni fondovi Znanstvene knjižnice, Sveučilišne knjižnice, Gradske knjižnice i Nadbiskupijske knjižnice u Zadru, Gradske knjižnice „Juraj Šižgorić“ i Knjižnice Veleučilišta u Šibeniku, Narodne knjižnice u Kninu, Samostalne narodne knjižnice u Gospiću, Knjižnice Odjela za nastavnički studij u Gospiću itd.

Izdavaštvo je značajna djelatnost s velikom i dugom tradicijom, posebice u Zadru i Šibeniku. Veću nakladu imaju jedne dnevne i dvoje tjedne novine u Zadru, manje su nakladničke kuće u Šibeniku i Gospiću. U novije vrijeme značajna je djelatnost različitih internetskih portala u Zadru, Šibeniku, Gospiću, Kninu, Biogradu, Vodicama i drugim mjestima. Značajna izdavačka djelatnost vezana je za znanstvene aktivnosti Sveučilišta u Zadru (14 znanstvenih časopisa, brojne druge znanstvene edicije dostupne u čitavom svijetu), Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru (jedan časopis, različita znanstvena djela), Opće bolnice u Zadru (jedan) Arheološkog muzeja (jedan) i Muzeja antičkog stakla (jedan). Prema znanstvenoj i uopće izdavačkoj djelatnosti, Zadar je danas među pet vodećih središta u zemlji.

Veliko značenje u integraciji regije imaju i telekomunikacije te javni mediji, osobito radio i televizija (npr. veliki odašiljači na Čelavcu, Sv. Mihovilu, Plješivici), zajednički zadarsko-šibenski HTV studio/program, zadarsko-šibenska oglasna mreža na HRT-u i dr.), radijske postaje (studija) Zadar i Knin u sklopu HRT-a, s nizom drugih

Some patients are sent for treatment in clinical and specialist hospitals (Zagreb, Split, Rijeka), but there are also some patients from other Croatian counties who use the Zadar health services, particularly in the tourist season. In terms of certain procedures, Zadar cardiology is a centre of reference for Croatia and Bosnia and Herzegovina. The general hospitals in Šibenik and Knin meet most of the needs of Šibenik-Knin County, and the hospital in Gospić covers Lika-Senj County. The Senj area gravitates mostly to the Rijeka clinical hospitals, while the Otočac and Brinje area gravitate towards the Zadar, Karlovac or Rijeka hospitals, while Novalja looks to Zadar Hospital. Ugljan Psychiatric Hospital is of super-regional importance, not only for the Adriatic, but other parts of Croatia too, and the orthopaedic hospital in Biograd also has some importance in this respect.

A large regional state archive is held in Zadar, in the tradition of the old Venetian and Austrian archives for Dalmatia. There are also state archives in Šibenik and Gospić, while Senj has an archive collection. Important funds are held by the Scientific Library, University Library, City Library, and Archdiocesan Library in Zadar, the Juraj Šižgorić City Library and Polytechnic Library in Šibenik, the National Library in Knin, the Independent National Library in Gospić, and the Library of the Teacher Training Department in Gospić, etc.

Publishing is an important activity with a long history, particularly in Zadar and Šibenik. There is one daily newspaper with a fairly high circulation in Zadar, and two weeklies. There are smaller publishing houses in Šibenik and Gospić. In recent times, publishing activities by various Internet portals in Zadar, Šibenik, Gospić, Knin, Biograd, Vodice and other places have flourished. The University of Zadar publishes 14 scientific journals and many other scholarly editions available throughout the world, while the Institute of Historical Sciences (HAZU) in Zadar publishes one journal and various scholarly works, and Zadar Hospital, the Archaeological Museum and Museum of Ancient Glass publish one each. In terms of scientific and general publishing, Zadar is one of the top five centres in the country.

The integration of the region is facilitated greatly by telecommunications and public media, particularly radio and television (there are large transmitters on Čelavac, Sveti Mihovil and Plješivica), with the joint Zadar-Šibenik Croatian Television studio and program, the Zadar-Šibenik advertising network on Croatian Radio and

radijskih postaja (Šibenik, Gospić, Otočac, Senj, Biograd, Vodice, Drniš) i privatnim televizijama u Zadru i Šibeniku.

### Geostrateški čimbenici povezivanja

Prostornim položajem na središnjem dijelu Jadranske Hrvatske, obuhvaćajući geografski profil od najvećim dijelom usitnjenoga i raspršenoga otočnog pročelja preko priobalja do reljefno raščlanjenog zaobalja, sjevernodalmatinsko-lički prostor čini važnu prometnogeografsku i geostratešku poveznicu kontinentalnog i jadranskog dijela Hrvatske.

U suvremenim okolnostima razvitka hrvatske države među različitim otvorenim ili skrivenim osnovnim konceptima geostrateških interesa u ovom prostoru mogu se uvjetno istaknuti dva:

1. kohezijski, tj. nacionalni unutar Republike Hrvatske, dakle domoljubni ili patriotski,
2. „regionalni“, tj. jugoslavenski, zapadno-balkanski, donekle podudaran s velikosrpskim.

U prošlosti su se (s pojavama recidiva i marginalnih posezanja sve do danas) na hrvatskom prostoru pa tako i u prostoru razmatranih triju županija očitivali i drugi geostrateški interesi (talijanski-iredentistički, austrijski, njemački, mađarski, osmanski i dr.), a i danas se može govoriti o globalnim geostrateškim interesima zapadne (NATO) sfere, ruskim interesima, islamističkim i raznim drugim, koji se u većoj ili manjoj mjeri zrcale i u hrvatskim političkim prilikama.

Vezano za ovaj prostor, geostrateške analize trebale bi se pozabaviti s nekoliko okolnosti koje su do sada slabo znanstveno raspravljene. Ponajprije, već su procesi pripajanja Zadra Kraljevini Italiji, prometne i gospodarske izolacije, demografskog osipanja, jačanja vojnih garnizona te određivanja kotarskih i općinskih granica i sl. u vrijeme Kraljevine Jugoslavije, dugotrajno naglašeni upravo u ovome prostoru, uvjetovali stvaranje najzaostalijeg, najizoliranijeg i najsiromašnijeg prostora Hrvatske. Naime, njima se praktički nastavila i sporost u svestranoj i jačoj integraciji dalmatinskog prostora s ostalim dijelovima Hrvatske naslijeđena iz vremena uprave Austro-Ugarske Monarhije. Istodobno je u srednjodalmatinskom prostoru stvorena nova, višestruko jača razvojna jezgra sa središtem u Splitu, što je u tadašnjim uvjetima bilo logično i

Television, Croatian Radio stations (studios) in Zadar and Knin, and many other radio stations (Šibenik, Gospić, Otočac, Senj, Biograd, Vodice, Drniš) with private television companies in Zadar and Šibenik.

### Geostrategic connectivity factors

Thanks to its spatial position in central Adriatic Croatia, incorporating a geographic profile from the mainly fragmented, scattered island frontage, through the coast, to the articulated relief of the hinterland, the North Dalmatia-Lika area comprises an important transport-geographic and geostrategic link between continental and Adriatic part of Croatia.

In the modern circumstances of the development of the Croatian state, two basic concepts of geostrategic interests related to this region can be singled out among various overt or tacit ones:

1. Cohesional, i.e. national within the Republic of Croatia, therefore patriotic,
2. 'Regional', i.e. Yugoslav, Western Balkan, therefore corresponding with the Greater Serbian concept.

In the past (with some reversions and marginal acquisitions, right up to the present), other strategic interests have been manifested in the Croatian area and the three counties under consideration (Italian Irredentist, Austrian, German, Hungarian, Ottoman, etc.), while today, the global geostrategic interests of the western (NATO) sphere should also be mentioned, along with Russian, Islamic and various other interests, which are reflected to a greater or lesser degree in Croatian political circumstances.

In connection with this area, geostrategic analyses should concentrate on several circumstances which have been debated very little until now. Firstly, the process of annexing Zadar to the Kingdom of Italy, its transport and economic isolation, demographic decline, the strengthening of its military garrisons and establishment of district and municipal borders, etc. during the Kingdom of Yugoslavia, highlighted over a long period in exactly this area, led to the creation of the most backward, most isolated, most poverty-stricken part of Croatia. All these factors continued in practice to contribute to tardiness in the comprehensive, strong integration of the Dalmatian area with the rest of Croatia, inherited from the time of the Austro-Hungarian administration. At the same

opravdano. Ona je, u određenoj mjeri naglašavala geostratešku individualnost i autonomiju što je posebice došlo do izražaja uspostavom Primorske Banovine 1929. u uvjetima snažne centralizirane države i diktature. Dovođenje ličke i kasnija izgradnja unske željezničke poveznice, koje su zaobišle poljoprivredno bogati ravnokotarski kraj, uglavnom su išle u tom smjeru. Uloga Zadra kao potencijalne jezgre okupljanja u tom prostoru, posebice ličkog i sjevernodalmatinskog prostora, u okviru jugoslavenske geostrategije eutanazirana na više desetljeća, susljedno je i sustavno sputavana, od Rapalskog ugovora 1920. kojim ga je pripojila Kraljevina Italija, preko posvemašnjega fizičkog razaranja bombardiranjima 1943./1944., u komunističkom razdoblju oduzimanjem kotarske funkcije, te gotovo sasvim zbrisana. Na tom tragu su i suvremeni (2011. – 2015.) pokušaji subordiniranja ustanova regionalnog značenja u Zadru (carina, porezna uprava). Pri tome treba naglasiti i svojedobno rušenje zgrade nacionalnog kazališta poslije Drugoga svjetskog rata i donedavnu ograničenu izgradnju sportskih objekata. Kada je 1974. započelo s radom Sveučilište u Splitu, u Zadru, u kojem su ipak, s obzirom na njegov prvorazredni Državni arhiv i Znanstvenu knjižnicu kao i Filozofski fakultet (do tada u sastavu Sveučilišta u Zagrebu), i koji je, kako je tek kasnije objelodanjeno, imao tradiciju najstarijega sveučilišta na tlu Hrvatske, nije osnovano (obnovljeno) Sveučilište (učinjeno je to tek 2002. godine).

Navedeno govori u prilog tezi da je upravo „jugoslavenska“, velikosrpska, regionalna ili zapadnobalkanska geostrateška doktrina imala izniman utjecaj na razvitak Zadra, ličkog i sjevernodalmatinskog prostora u svrhu onemogućavanja ili ometanja kohezijskih silnica razvitka Hrvatske. Do krajnjih granica, ova je doktrina, srpskom vojnom agresijom na Hrvatsku, upravo u ovome prostoru imala svoje političko središte i ostvarila enormna razaranja, s pokušajem osvajanja Gospića, Zadra i Šibenika, te vojnog zaokruženja i odcjepljenja srednje i južne Dalmacije, te čitave BIH. Golemim žrtvama hrvatskog naroda, a krahom srpskoga vojnog osvajanja i pokušaja odcjepljenja, stradanje je doživjela i srpska manjina, čiji se značajan dio povukao sa srpskim vojnim snagama prema istoku.

Suprotno, nacionalni, tj. kohezijski, dakle patriotski, domoljubni geostrateški pristup, kroz jačanje većeg broja regionalnih središta u

time, a new, much stronger developmental core was created in North Dalmatia with its centre in Split, as was logical and justified according to conditions at the time. To a certain extent, this fact emphasised the geostrategic individuality and autonomy which was particularly well expressed by the creation of the Littoral Banate in 1929, in the context of a strong centralised state and dictatorship. The completion of the Lika railway line, and the later construction of the Una connection, which bypassed the agriculturally rich Ravni Kotari area, mostly continued this trend. The role of Zadar as a potential hub for the Lika and North Dalmatia catchment area, which had been dealt a death blow by Yugoslav geostrategic interests over several decades, was consistently and systematically frustrated, from the Treat of Rapallo in 1920, which gave the city to the Kingdom of Italy, through the intense bombardments of 1943 and 1944, then in the Communist period, to the abolition of district functions, until there was hardly anything left. Contemporary attempts (2011-2015) to subjugate institutions of regional importance in Zadar (customs, tax administration) are echoes of that trend. We should not forget to mention the destruction of the National Theatre building after the Second World War and the extremely limited construction of sports facilities, and in 1974, when the University of Split was launched, no move was made in Zadar either to found, or reopen the old University (it only came to light later that the University of Zadar was the oldest university founded on Croatian soil, and it was finally re-established in 2002). It was omitted although Zadar had a first-class state archive and scientific library, as well as a Faculty of Humanities (then part of Zagreb University).

All this supports the thesis that ‘Yugoslav’, Greater Serbian, regional i.e. Western Balkan geostrategic doctrine has wielded great influence on the development of Zadar, Lika and North Dalmatian areas, with the aim of disabling or disrupting the cohesive force-lines of Croatia’s development. In its extreme form, this doctrine found a political target and created enormous destruction precisely in this area during the Serbian military offensive on Croatia, with attempts to occupy Gospić, Zadar and Šibenik, and the military cordon which cut off central and South Dalmatia, along with Bosnia and Herzegovina. Great sacrifices were made by the Croatian people, but the failure of the Serbian military offensive and attempt at secession also led to suffering on the part of the Serbian minority, most of whom fled east with the retreating Serbian forces.

Hrvatskoj (bez antagonizama među vodećim „najvećim“ i „velikim“ gradovima), pa tako i Zadra, snažnih središta u Šibeniku te Kninu, Gospiću, Otočcu, Gračacu, Benkovcu, Drnišu i dr., kroz razvitak demografski, gospodarski i prometno obnovljene i ojačane hrvatske regije osigurava nesmetani razvitak i prometnu i gospodarsku povezanost i koheziju Republike Hrvatske. Ovaj pristup poslije Prvoga svjetskoga rata nije imao gotovo nikakvih izgleda niti učinka, a poslije Drugoga svjetskog rata samo povremeno, koliko su komunističke vlasti smatrale oportunistički. Da je bilo izgleda za njegovu implementaciju, Zadar najvjerojatnije ne bi bio pripao Italiji, ne bi doživio enormna demografska kolebanja. Može se nagađati bi li željezničku vezu ostvario već između dva svjetska rata, i bi li Ličko-senjska županija imala tako enorman pad broja stanovnika (1910. bio je 186 871, a 2011. godine 50 927!), a sjevernodalmatinski prostor također velike demografske gubitke. Ne bi se stvarale umjetno izazvane konfliktne situacije poput onih teritorijalne pripadnosti Paga, Raba, Kornata itd., do same srpske agresije i pokušaja odcjepljenja. Tako bi profitirao čitav prostor Jadranske Hrvatske, jer bi postojanje jake regije u središnjem njezinu dijelu već ranije omogućavale brži razvitak i susjednih regija, posebice njihovih demografski i gospodarski atrofiranih dijelova zaobalja i otoka.

Stoga se u suvremenim uvjetima razvitka Hrvatske, u svrhu ostvarenja jače kohezije hrvatskoga prostora, treba okrenuti uistinu decentraliziranom, disperznom, prožiljenom razvitku, bez koncentriranja moći, dobara i logistike u samo četiri grada. Napuštanje koncepta četiri ili pet regija, ostvarenje srednjojadranskoga regionalnog kompleksa, pridonosi ravnomjernom i optimalnom razvitku Hrvatske pa tako i ovoga prostora.

S jugoslavenskom, „regionalnom“ geostrateškom doktrinom i s njom povezanom regionalizacijom bivše SFR Jugoslavije koja unutar Hrvatske prepoznaje i potiče isključivo četiri regionalna središta, što je u sukobu sa suvremenim županijskim ustrojem regija Republike Hrvatske, koketira koncept tradicionalnih hrvatskih regija Hrvatske (Dalmacija, Slavonija, Istra, Dubrovnik, Hrvatsko zagorje itd.). On je u vrijeme SFRJ sveden i danas se ponovno pokušava, od pojedinih političkih čimbenika svesti na tek četiri (pet) gravitacijske(ih) regije(a): Središnja, (Sjeverna) i Zapadna, te Dalmacija i Slavonija.

On the other hand, the national, cohesive, patriotic geostrategic approach, through strengthening a large number of regional centres in Croatia (with no antagonism between the leading ‘greatest’ and ‘large’ cities), including Zadar, and with strong centres in Šibenik, Knin, Gospić, Otočac, Gračac, Benkovac, Drniš, and elsewhere, through the development of revived, strengthened Croatian regions in demographic, economic and transport terms, has allowed unhindered development, transport and economic connectivity, and cohesion within the Republic of Croatia. This approach would have had no chance of success or effect after the First World War, while after the Second World War, it would only have worked from time to time, insofar as the Communist government found it opportune. In order for it to have been implemented, Zadar should probably have never been ceded to Italy, and thus would not have undergone massive demographic collapse. It can only be surmised whether rail connections might have been built between the two wars, or whether Lika-Senj County would have experienced such a dramatic fall in its population (in 1910 there were 186,871, and in 2100, 50,927!), or North Dalmatia along with it. The artificially provoked conflicts regarding the territorial affiliation of Pag, Rab, Kornati, etc., might never have been created, nor might the Serbian offensive and attempt at secession ever have arisen. The entire Adriatic Croatian area would have profited, because the existence of a strong region in its central part would have enabled swift development to take place earlier in neighbouring regions, particularly the demographically and economically atrophied parts of the coast and islands.

Thus, in modern developmental conditions in Croatia, with the aim of creating the strong cohesion of the Croatian area, it is necessary to focus on decentralisation, dispersion, and arterial development, without concentrating power, goods or logistics in only four cities. Abandoning the concept of four or five regions, and the creation of a central Adriatic regional complex, would contribute to the even, optimal development of Croatia as a whole, and this part in particular.

Hand in hand with the ‘Yugoslav’ regional geostrategic doctrine, and the regionalisation of the former Socialist Federal Republic of Yugoslavia, which recognises and supports only four regional centres within Croatia, in contrast to the modern county system of the Republic of Croatia, there is a certain degree of flirtation with the concept of the traditional Croatian regions (Dalmatia, Slavonia,

Taj koncept nije povoljan za Hrvatsku, ne jača niti njezinu kohezivnost niti decentralizaciju, te marginalizira više gradskih središta, ponajviše upravo Zadar, i veći dio prostora tzv. perifernih područja. Tako nije prihvatljiv niti za učinkovit razvitak sjevernodalmatinsko-ličke regije jer bi se lički prostor, vezan za razmjerno malo i nerazvijeno središte u Gospiću, administrativno usmjerio na udaljenu Rijeku ili eventualno Karlovac, što bi opet na dulje vrijeme usporilo uključanje i razvitak šireg prostora Like koji je najvećim dijelom u gravitacijskoj zoni Zadra. S druge strane, tradicionalni, vernakularni dalmatinski prostor, za razliku od istarskoga, funkcionira danas kao prostor barem dviju regija (sjevernodalmatinska, odnosno Zadarsko-šibenska, odnosno Srednji hrvatski Jadran, koja s Likom čini Središnju Jadransku Hrvatsku i srednjodalmatinsko-južnodalmatinska, odnosno Splitska, odnosno Južna Jadranska Hrvatska), što treba uvažiti i s obzirom na najznačajnije uloge i Splita i Zadra, bez obzira na postojeće razlike u veličini i snazi. Pri tomu svakako treba uzeti u obzir posebno geostrateško i međunarodno turističko i kulturno značenje slabije funkcionalno istaknutog i prometno povezanog, ali nacionalno i međunarodno prepoznatog Dubrovnika, koji bi u uvjetima prostorne izdvojenosti i prometne izolacije trebao imati posebni status funkcionalno najkvalitetnije alimentiranog prostora.

Dakle, premda do danas nisu u cijelosti ostvarene sve mogućnosti razvoja središnje Jadranske Hrvatske odnosno sjevernodalmatinskog i ličko-krbavskog prostora, u suvremenim uvjetima potrebno je regionalnom središtu, Zadru, potvrditi i ojačati upravno-teritorijalnu ulogu koju je uostalom, stoljećima kao središte važnoga hrvatskog prostora imao. Političko i upravno zapostavljanje u 20. stoljeću i lokalni oportunitizam potrebno je u interesu ravnomjernog i učinkovitog razvoja prostora Hrvatske zamijeniti aktivnim odnosom Zadra prema okolnim krajevima, kao i državne uprave u odnosu na odgovarajući gravitacijski kompleks. Koncept „jedinstvene i nedjeljive Dalmacije“, kao dio „regionalnog“, jugoslavenskoga geostrateškog pristupa u kojem Zadar ostaje drugorazredan, u kojem se negiraju dosadašnji propusti i pogreške, postojeće funkcije i suvremeni tokovi napretka kao i potrebe prostora oko njega, koji je suprotan modelu decentraliziranog razvoja, nekada inspiriran izvana i podržavan od autonomaša, zatomljen je tek stvaranjem Republike Hrvatske i novoga

Istria, Dubrovnik, Croatian Zagorje, etc.). At the time of the SFRY, this concept was reduced (and there is a fresh attempt to do so today) by certain political factors to only four (five) gravitational regions: Central, (North) and West, Dalmatia and Slavonia. This concept is not appropriate for Croatia, does not strengthen either cohesion or decentralisation, and marginalises several urban centres, primarily Zadar, with many so-called peripheral areas. Thus it is not acceptable for the effective development of North Dalmatia-Lika region, because the Lika area, connected to the rather small, undeveloped centre of Gospić, would be directed administratively to distant Rijeka, or even Karlovac, which would again hinder its inclusion for a long period in the development of the wider Lika area, which mostly gravitates towards Zadar. On the other hand, the traditional, vernacular Dalmatian area, as opposed to the Istrian area, functions today as the area for at least two regions (North Dalmatia, or Zadar-Šibenik, or Central Croatian Adriatic, which with Lika forms Central Adriatic Croatia, and Central and South Dalmatia, or Split, or South Adriatic Croatia), which should be taken into account, bearing the extremely significant roles of Split and Zadar, regardless of their differences in size and strength. Additionally, there is the special geostrategic and international tourist and cultural importance of Dubrovnik, which is much less prominent functionally and in transport connection terms, but is nationally and internationally recognised. In conditions of spatial separation and transport isolation, it would have special status as the functionally highest quality alimentary area.

Therefore, although not all the development potential of central Adriatic Croatia, or the North Dalmatia and Lika-Krbava area, has been exploited, in modern conditions it is necessary to confirm and strengthen the administrative-territorial role of Zadar, the regional centre, a role which it enjoyed for centuries as the centre of an important Croatian area. The political and administrative neglect and local opportunism which it suffered in the 20<sup>th</sup> century need to be replaced by a pro-active attitude on the part of Zadar towards the surrounding areas, in the interests of even, effective development throughout Croatia, and on the part of the state administration towards the corresponding gravitational complex. The concept of a ‘united, indivisible Dalmatia’, as part of the ‘regional’ Yugoslav geostrategic approach which relegated Zadar to a backwater, and which denies failures and mistakes made so far, existing functions and modern progress trends, as well as the needs of the

županijskog ustroja, u kojem je formaliziran prostor županije sa središtem u tom gradu. Vraćanje zastarjelom modelu „dalmatinske regije“ koji ne odgovara suvremenim zahtjevima razvoja, bez obzira na to gdje bi joj bilo središte, nerijetko je na tragu starih i štetnih geostrateških koncepata „hrvatskog kolapsa“, koji su doveli do posvemašnjeg zaostajanja sjevernodalmatinskog i ličkog prostora u 20. stoljeću. S time je u neposrednoj vezi i vojnostrateški položaj Zadra i šireg prostora (zračne luke u Zemunik, Šepurinama i Udbini i dr.), koji kao i u prošlosti, i u suvremenim uvjetima početka 21. stoljeća ima svoje istaknuto mjesto u prostoru Hrvatske. Bivša „jugo-doktrina“ zaštite koja se zasnivala na obrani od napada iz tadašnje enklave pod talijanskom upravom, kasnije dopunjena taktikom obrane od napada NATO-a sa zapada i s mora, rezultirala je jakim garnizonskim i drugim složenim vojnim kompleksima Šibenika, Knina, Gospića, Otočca, Benkovca i Zemunika, a poslije Drugoga svjetskog rata i Šepurina, Udbine i posebice Zadra (11 vojarni i dr.), te nizom manjih punktova na otocima i na kopnu. U neovisnoj Republici Hrvatskoj obrambeni kompleksi su znatno smanjeni, s nešto jačim kompleksima u Zemunik, koji ima jako nacionalno značenje vojne zračne luke i obrazovnog središta, te Šibeniku, Zadru, Kninu, Gospiću i Udbini.

### Gravitacijski model regije i optimalna prilagodba EU NUTS regionalizaciji

Gravitacijski model sjeverno-dalmatinsko-ličkog prostora, razmjerno udaljenoga i od Rijeke i od Splita i od Zagreba, oslanja se na vlastita vodeća središta čija je hijerarhijska razina određena ponajprije razinom i snagom njihovih centralnomjesnih funkcija, njihovom demografskom i gospodarskom snagom i sustavima prometnog povezivanja.

U tom smislu ističu se, kako je već objašnjeno, Zadar, Šibenik, Gospić, Knin i pojedina druga gradska naselja. Ona sve očitije postaju dio ne samo spontanog, već i dijelom osmišljenog sustava središnjih naselja ovoga regionalnog kompleksa. Vezano za gravitacijski utjecaj i, snagu i značenje, premda je obuhvat županije smanjen 1997., Zadar je zadržao i ubrzano obnovio funkciju kulturnog, prosvjetnog, gospodarskog, prometnog, poslovnog, zdravstvenog, sudskog, sigurnosnog, informacijskog, vojnog i vjerskog središta za znatan dio Jadranske Hrvatske

surrounding area, and which is contradictory to the model of decentralised development, once inspired from abroad and supported by autonomists (political groups supporting the autonomy of Dalmatia), was only suppressed by the creation of the Republic of Croatia with its new county system, in which the formal county area has its seat in Zadar. Returning to the outdated model of the ‘Dalmatian Region’, which does not correspond to modern developmental demands, regardless of where its centre might be, is often merely an attempt to revive old, harmful geostrategic concepts about the ‘collapse of Croatia’, which led to the thorough neglect and backwardness of the North Dalmatia and Lika area in the 20<sup>th</sup> century. The military-strategic position of Zadar and the wider area (the airports in Zemunik, Šepurine and Udbina), which, as in the past, have a prominent place in Croatia at the beginning of the 21<sup>st</sup> century, is directly linked to this. The former ‘Yugo doctrine’ of protection, based on defence from attack by the then enclave under Italian administration, and later supplemented by defensive tactics against NATO attacks from the west and the sea, resulted in strong garrisons and other military complexes in Šibenik, Knin, Gospić, Otočac, Benkovac and Zemunik, and others after the Second World War in Šepurine, Udbina and particularly Zadar (eleven barracks and other installations), and a series of smaller points on the islands and mainland. In the independent Republic of Croatia, these defence complexes have been greatly reduced, with a stronger one remaining in Zemunik, which is of national importance as a military airport and educational centre, and others in Šibenik, Zadar, Knin, Gospić and Udbina.

### Gravitational model of the region and optimal adjustment to EU NUTS regionalisation

The gravitational model of the North Dalmatia-Lika area, relatively distanced from Rijeka, Split and Zagreb, relies on its own leading centre, whose hierarchical level is ordained primarily by the level and strength of its functions as a central place, demographic and economic strength, and systems of transport connectivity.

In this respect, Zadar, Šibenik, Gospić, Knin and other urban settlements, as already discussed, are prominent. They have evidently become not only part of the spontaneous, but also partially deliberate central places network in this regional complex. Linked to its gravitational influence, strength and importance, although reduced by its county



(sjevernodalmatinski otoci, Ravni kotari, Podgorje, velik dio Like s Krbavom, Gornjim ličkim Pounjem, Bukovica), te dijelom i šibenskog priobalno-zagorskog prostora s kninskom i drniškom Zagorom. Danas, razvitkom upravnih i samoupravnih tijela, ali još više snažnih funkcija trgovine, bankarstva, osiguranja, zdravstva, školstva i dr. za Zadarsku, ali dijelom i susjedne županije, Šibensku i Ličko-senjsku, Zadar je u razmjerno kratkom vremenu ostvario *via facti* svoju prostornu funkciju postajući jedno od najsnažnijih regionalnih središta u Hrvatskoj. Premda su u upravnom smislu, recentno smanjivane nadležnosti pojedinih županijskih ureda na razini države (carine, porezi i sl.), njihov promet, potrebe stanovništva i veličina upućuju na regionalnu razinu.

Uz Osijek koji je vodeći među hrvatskim središtima s 50 000 do 100 000 stanovnika, Zadar učestalo „iskače“ iz stereotipnih i klišeiziranih upravnih okvira (koji su naročito ponovno nametani u razdoblju 2011. – 2015. godine) s obzirom na složenost gravitacijskih odnosa na znatnom dijelu središnjega hrvatskog priobalja i Like s Krbavom, te na znatnu prostornu udaljenost od tri demografski najveća središta Hrvatske. Takav razvitak posljedica je i spontanog izrastanja zadarske urbane regije od Vira do Pakoštana s oko 125 000 stanovnika i 85000 stanova (veličinom je podjednaka osječkoj) koja u sustavu urbaniziranih prostora Hrvatske traži svoju odgovarajuću potvrdu. Naime, u Zadru djeluje velik broj ustanova koje imaju šire centralnomjesno značenje, izrazit regionalni gravitacijski utjecaj i doseg. U tom smislu istaknut je značaj Sveučilišta u Zadru s 25 odjela i četiri znanstvena centra, Sveučilišnom knjižnicom i Studentskim domom. Od 2011./2012. u sastavu Sveučilišta djeluje i Odjel za nastavničke studije u Gospiću (prije u sastavu Sveučilišta u Rijeci). Na taj način Sveučilište u Zadru dobrim dijelom okuplja prostor sjevernodalmatinsko-ličkoga regionalnog kompleksa odnosno Jadranske Hrvatske.

U Zadru se značenjem i utjecajem ističu se, dijelom već spomenuti, *Državni arhiv u Zadru*, *Središte za obuku HRZ i PZO “Rudolf Perešin”* (u vojarni “Zemunik”), *Znanstvena knjižnica*, *Hrvatsko narodno kazalište Zadar*, *Zavod za povijesne znanosti HAZU*, *Stalna izložba crkvene umjetnosti*, *Arheološki muzej i Muzej antičkog stakla*, *Međunarodni centar za podvodnu arheologiju*, regionalna *Opća bolnica* (uz dvije specijalne bolnice u Ugljanu i Biogradu), pojedini

coverage in 1997, Zadar has retained and rapidly renewed its function as the cultural, educational, economic, transport, business, health, judicial, security, information, military and religious centre for a significant part of Adriatic Croatia (the North Dalmatian islands, Ravni Kotari, Podgorje, much of Lika with Krbava, the Upper Lika Una valley, and Bukovica) and part of the Šibenik coastal and Zagora area, with the Knin and Drniš Zagora areas. Today, through the development of administrative and self-management bodies, and even more through the strong functions of commerce, banking, insurance, health, education, etc., in Zadar County and also partially in the neighbouring Šibenik and Lika-Senj Counties, Zadar has in a relatively short time achieved *via facti* its spatial function, becoming one of the strongest regional centres in Croatia. Although, in administrative terms, the competences of some offices at the state level in counties have been recently reduced (customs, tax, etc.), their traffic, population needs and size achieved indicate a regional level.

Along with Osijek, which is the leader among Croatian centres with 50,000 to 100,000 inhabitants, Zadar frequently ‘steps out’ of stereotyped, clichéd administrative frameworks (which were re-imposed particularly in the period 2011-2015), given its complex gravitational relations with a significant part of the central Croatian coastal area, with Lika and Krbava, and its significant spatial distance from the three largest demographic centres in Croatia. This development is the result of the spontaneous growth of the Zadar urban region, from Vir to Pakoštane, with around 125,000 inhabitants and 85,000 housing units (making it as large as the Osijek urban region), which requires appropriate confirmation in the system of urbanised Croatian areas. In fact, a large number of institutions operate in Zadar which have a wider central function, distinct regional gravitational influence, and range. In this sense, the importance of the University of Zadar is prominent, with 25 departments and four scientific centres, the University Library and student halls of residence. From 2011/12, the Department of Teacher Training in Gospić has operated as part of the University (formerly part of the University of Rijeka). Thus, the University of Zadar has to a large extent brought together the North Dalmatia-Lika regional complex, i.e. Adriatic Croatia.

In Zadar, in terms of regional and supra-regional importance and influence, the following are prominent, some of which have already been mentioned: the *State Archive in Zadar*, the *Rudolf Perešin HRZ and PZO Centre for Training* (at



Slika 8. Shema gravitacijskih poveznica u prostoru središnjeg dijela Jadranske Hrvatske  
Izvor: MAGAŠ, 2013.

Figure 8 Schematic depiction of gravitational links in the area of Central Adriatic Croatia  
Source: MAGAŠ, 2013

počasni konzulati. Tu su i značajni gospodarski kapaciteti *Tankerske plovidbe d.o.o.*, lučko-industrijska zona I. reda (Luka „Gaženice“, 1. ribarska, 2. putnička i 4. teretna luka Hrvatske), međunarodna Zračna luka „Zadar“ (u Zemunik), trajektne i brzobrodne veze s Italijom, kvarnerskim otocima, Istrom (prekinuta 2015!), ostalim priobaljem Hrvatske što sve upotpunjuju takvo značenje današnjega Zadra.

the Zemunik military base), the *Scientific Library*, the *Zadar Croatian National Theatre*, the *HAZU Institute of Historical Sciences*, the *Permanent Exhibition of Ecclesiastical Art*, the *Archaeological Museum and Museum of Ancient Glass*, the *International Centre for Underwater Archaeology*, the regional *General Hospital* (with two specialist hospitals in Ugljan and Biograd), and some honorary consulates. There is also the important economic capacity of *Tankerska plovidba Ltd.*, the first-order port-industrial zone (Gaženice Harbour, the first fishing, second passenger, and fourth cargo port in Croatia), Zadar International Airport (in Zemunik), and ferry and express lines with Italy, the Kvarner islands, Istria (cancelled in 2015!), and other parts of coastal Croatia, all of which complete the significance of modern-day Zadar.

Važan gravitacijski utjecaj imaju i pojedine druge ustanove koje imaju regionalne ili nadregionalne centralnomjesne funkcije primjerice: *Trgovački sud* (s podružnicom u Šibeniku), *Gospodarska komora* (najstarija u Hrvatskoj, osnovana 1806.), podružnica *FINA-e*, veći broj srednjih škola s oko 10 000 učenika (pet gimnazija, pomorska, tehnička, medicinska, poljoprivredna, obrtnička, hotelijersko-turistička, glazbena, za tekstil, dizajn i primijenjenu umjetnost, vojno učilište i dr.), *Zadarska nadbiskupija* (donedavna metropolija), različiti muzeji regionalne razine (*Narodni* i dr.), *Centar HRT*, regionalne televizije (privremeno ugašene 2012. i 2015.), bankovno središte OTP-banke za Hrvatsku i ispostave više od 30 različitih poslovnih banaka i filijala, podružnice više osiguravajućih društava, ispostave MUP-a, carine, porezne uprave i sl., dnevne novine, tri novinska tjednika, više znanstvenih, te više stručnih i popularnih publikacija, *Regionalni zavod za zaštitu spomenika*, elektrodistributivno poduzeće, regionalna mreža povezanih županijskih vodoopskrbnih sustava (Lika – Zadar – Šibenik) i dr., veći broj hotela, smještajnih i ugostiteljskih objekata, trgovačkih centara i vanjskotrgovačka poduzeća, zastupstva inozemnih poduzeća za Hrvatsku itd.

S navedenim i pojedinim drugim ustanovama centralnomjesnog značenja Zadar kvalitetno afirmira značajan sustav funkcija izrazitoga regionalnog središta koje je po svojim značajkama približno ostalim vodećim središtima (Split, Rijeka, Osijek) i čemu treba težiti i kod pojedinih ostalih vodećih hrvatskih središta (Slavonski Brod, Varaždin, Pula i međunarodno istaknuti Dubrovnik). Uz njega okosnicu gravitacijskog sustava čine ponajprije Šibenik koji tradicionalno ima značajne centralnomjesne ustanove čija gravitacija zahvaća uglavnom područje županije (Opća bolnica, Veleučilište, Gradska knjižnica, nekoliko srednjih škola, kazalište, Jadranska banka, županijski sud, biskupija, ispostave MUP-a, carine, porezne uprave, trgovačkog suda i dr.), a dijelom ima i širi utjecaj (pojedini vojni i turistički sadržaji). Premda brojem stanovnika manji, s obzirom na županijske funkcije Gospić ima šire gravitacijsko područje od Knina, a oba razvijaju različite centralnomjesne funkcije subregionalnog značenja. Na nižoj, mikroregionalnoj razini sustav se oslanja na niz afirmiranih ili potencijalnih gravitacijskih središta: Otočac, Korenica, Udbina, Gračac, Pag, Karlobag, Benkovac, Obrovac,

Important gravitational influence is also wielded by certain other institutions with regional or super-regional central functions, for example the *Commercial Court* (with a branch in Šibenik, the *Chamber of Commerce* (the oldest in Croatia, established in 1806), branches of *FINA*, a large number of secondary schools with around 10,000 pupils (five gymnasiums, plus maritime, technical, medical, agricultural, craft, hotel-catering-tourist, music, textile, design and applied arts schools, and a military school, etc.), *Zadar Archdiocese* (a metropolis until recently), various regional level museums (the *National Museum* and others), the *Croatian Radio and Television Centre*, regional televisions (temporarily suspended in 2012 and 2015), the *OTP Bank* headquarters for Croatia, and branches of more than 30 different banks and their subsidiaries, branches of several insurance companies, police stations, customs, tax administrations, etc., daily newspapers, three weeklies, several scientific, and several expert and popular publications, the *Regional Institute for the Protection of Monuments*, electrical distribution company, the regional network of the linked county water supply system (Lika – Zadar – Šibenik), and a large number of hotels and catering facilities, shopping centres, export-import companies, and representatives of foreign firms in Croatia, etc.

Along with those already mentioned, and certain other institutions of central importance, Zadar affirms in a high quality manner the system of functions of a prominent regional centre, and comes close in terms of its characteristics to other leading centres (Split, Rijeka, Osijek). Other leading Croatian centres (Slavonski Brod, Varaždin, Pula, and internationally prominent Dubrovnik) should aim at similar achievements. Along with Zadar, Šibenik is an axis of gravitational influence, with the traditional characteristics of central institutions, whose gravitational field basically covers the county area (the General Hospital, Polytechnic, City Library, several secondary schools, the theatre, Jadranska Banka, the county court, diocese, police, customs, tax administration, commercial court office branches etc.). It also has partial wider influence (some military and tourism aspects). Although its population is smaller, in regard to its county functions Gospić has a wider gravitational area than Knin, and both are developing different central functions of subregional importance. At the lower, mikroregional level, the system relies on a series of affirmed or potential gravitational centres: Otočac, Korenica, Udbina, Gračac, Pag, Karlobag,

Nin, Biograd, Posedarje, Kistanje, Drniš, Vodice, Primošten, Preko, Sali.

Jačanje postojećih i afirmiranih gravitacijskih središta, među kojima se Zadar (uz Split i Rijeku), kao staro razvojno žarište i čvorište na jadranskom hrvatskom proćelju ističe, od prvorazrednog je značenja u suvremenoj prostornoj raščlambi Hrvatske (Tab. 3.). Pri razmatranju mogućih rješenja za eventualni teritorijalni preustroj Hrvatske ako do njega uopće dođe treba voditi računa o činjenici da tradicionalni *dalmatinski* prostor ne funkcioniše kao jedinstvena regija, već je u nodalno-funkcionalnom smislu raščlanjen. To je iznimno važno zbog prilagodbe EU NUTS-3 razini posebice u razdoblju demografske recesije ne samo zbog manjih i ruralnih, nego i većih gradskih središta, i ovoga regionalnog kompleksa, ali i čitave Hrvatske.

Benkovac, Obrovac, Nin, Biograd, Posedarje, Kistanje, Drniš, Vodice, Primošten, Preko and Sali.

The strengthening of existing, affirmed gravitational centres, among which Zadar (with Split and Rijeka) is prominent as an old developmental hub and node on the Adriatic Croatian frontage, the modern spatial articulation of Croatia is of prime importance (Tab. 3). In considering possible solutions for the potential territorial reorganisation of Croatia (if this should ever occur), the fact should be taken into account that the traditional *Dalmatian* area does not function as a united region, but is articulated in the nodal-functional sense. This is exceptionally important in regard to adjusting to the EU NUTS-3 level, particularly in a period of demographic recession, not only in terms of smaller, rural centres, but also larger, urban centres of this regional complex, and Croatia as a whole.

Tablica 3. Potencijalni regionalni kompleksi Jadranske Hrvatske  
Table 3 Potential regional complexes of Adriatic Croatia

Županija / NUTS 3 regija <i>County / NUTS 3 region</i>	Potencijalna NUTS 3 regija <i>Potential NUTS 3 region</i>	Kopno (km <sup>2</sup> ) <i>Land (km<sup>2</sup>)</i>	More (km <sup>2</sup> ) <i>Sea (km<sup>2</sup>)</i>	Stanovništvo 2011. <i>Population 2011</i>	Broj stanovnika/ km <sup>2</sup> <i>Number of inhabitants per km<sup>2</sup></i>
Primorsko-goranska <i>Primorje-Gorski Kotar</i>	Riječka <i>Rijeka</i>	3 588	4 339	296 195	82,6
Istarska <i>Istria</i>	“	2 813	3 581	208 055	74,0
SJEVERNA JADRANSKA HRVATSKA <i>NORTH ADRIATIC CROATIA</i>	Sjeverna Jadranska Hrvatska <i>North Adriatic Croatia</i>	6 401	8 920	504 250	78,9
Ličko-senjska <i>Lika-Senj</i>	Zadarska <i>Zadar</i>	5 353	541	50 927	9,5
Zadarska <i>Zadar</i>	“	3 646	3 845	170 017	46,6
Šibensko-kninska <i>Šibenik-Knin</i>	“	2 984	2 689	109 375	36,7
SREDIŠNJA JADRANSKA HRVATSKA <i>CENTRAL ADRIATIC CROATIA</i>	Srednja Jadranska Hrvatska <i>Central Adriatic Croatia</i>	11 983	7 275	330 319	27,6
Splitsko-dalmatinska <i>Split-Dalmatia</i>	Splitska <i>Split</i>	4 540	9 504	454 798	100,2
Dubrovačko-neretvanska <i>Dubrovnik-Neretva</i>	“	1 781	6 568	122 568	68,8
JUŽNA JADRANSKA HRVATSKA <i>SOUTH ADRIATIC CROATIA</i>	Južna Jadranska Hrvatska <i>South Adriatic Croatia</i>	6 321	16 072	577 366	91,3
JADRANSKA HRVATSKA <i>ADRIATIC CROATIA</i>		24 705	31 067	1 411 935	57,2
REPUBLIKA HRVATSKA <i>REPUBLIC OF CROATIA</i>		56 594	31 067	4 284 889	75,7

Izvor / Source: Statistički ljetopis Republike Hrvatske 2015, 2015.

## Rezultati i zaključna razmatranja

Srednjojadranski hrvatski prostor, unutar Jadranske Hrvatske, u današnjim granicama Zadarske, Šibensko-kninske i Ličko-senjske županije, višestruko je umrežen u nacionalni društveno-gospodarski sustav čineći njegov važan dio čije značenje umnogome nadilazi kvantitativni udio u površini i stanovništvu države. Premda je riječ o najrjeđe naseljenom i najslabije razvijenom području Jadranske Hrvatske, ali upravo i zbog toga, ovaj prostor čini jedinstveni, razvojnim interesima sve povezaniji prostor Hrvatske. Županijski ustroj s većim brojem gradova i općina omogućio je nove dimenzije suvremenog razvitka, posebice poslije ulaska Hrvatske u Europsku uniju, premda, zbog unutarnjih slabosti hrvatske države i prenaplašene centralizacije moći i dobara, nisu optimalno korišteni svi potencijali razvitka. Naime, država se, preko svojih glomaznih ministarstava, agencija, javnih poduzeća, političkih stranačkih utjecaja, formalnih i neformalnih lobija, nerijetko postavlja kao birokratski kočničar razvoja. Uvažavajući dosadašnja ostvarenja, budući regionalni razvitak toga prostora svakako bi trebalo temeljiti na poticanju ravnomjernijega prostornog razvitka svih dijelova sjevernodalmatinsko-ličkog prostora te na izvrsnosti ekološki prihvatljivih gospodarskih aktivnosti. Na tom je planu posljednja dva desetljeća mnogo učinjeno, osobito što se tiče izgradnje prometne i vodoopskrbne infrastrukture, obnove ratom stradalih naselja, poticanja razvoja poslovnih zona, osnivanja LAG-ova i sl., što je svakako dobra osnova za daljnje konkretne korake koji bi mogli barem ublažiti opće trendove ruralnog egzodusa i otežanog razvoja gradova i naročito sela. U tom cilju važno je budući razvitak temeljiti na suradnji i koordinaciji među postojećim upravnim tijelima triju županija središnjega dijela Jadranske Hrvatske. Tako bi se umanjili učinci istaknute polarizacije i omogućio harmoničan i ravnopravan razvitak na načelima komplementarnosti i sinergije.

Bitno je naglasiti da bi u bilo kojoj budućoj, pa i najstrožoj, upravno-političkoj regionalizaciji Hrvatske, Zadar trebao zadržati i jačati značenje prvorazrednog središta, tj. onoga ranga koji budu imali Split, Rijeka i Osijek, a takvo bi značenje trebala imati i pojedina druga funkcionalna i istaknutija središta, u najmanjoj mjeri ona čiji gravitacijski domet prelazi granice njihovih županija, s gradovima s više od 50 000

## Results and conclusions

Central Adriatic Croatian area, within Adriatic Croatia, which currently comprises Zadar, Šibenik-Knin and Lika-Senj Counties, is networked in many ways in the national socio-economic system, forming an important segment of it, and having a level of significance greater than the quantitative proportion of the state's surface area and population which it represents. Although it is the most sparsely populated, least developed area of Adriatic Croatia, and indeed, because of this, the area is a unique part of Croatia, increasingly linked to developmental interests. The county system, with a large number of towns and municipalities, has facilitated new dimensions in contemporary development, particularly since Croatia's accession to the European Union, though its development potential has not been fully exploited, as a result of the internal weakness of the Croatian state and an undue emphasis on centralised powers and goods. In fact, thanks to its huge ministries, agencies, public companies, political party influences, formal and informal lobbies, the state often appears to put the political brakes on development. While acknowledging achievements so far, future regional development of the area should certainly be based on encouraging the even spatial development of all parts of the North Dalmatia-Lika area, and on the excellence of ecologically acceptable economic activities. Much has been done in the past two decades in this respect, particularly in terms of building up the transport and water supply infrastructure, renovating settlements damaged by the war, stimulating the development of business zones, forming LAGs, etc., which is certainly a sound basis for taking further specific steps to at least mitigate general rural exodus trends and developmental problems in the towns, and especially in the villages. To this end, it is vital to base future development on cooperation and coordination between existing administrative bodies in the three counties in central Adriatic Croatia. This would lessen the effects of distinct polarisation and enable harmonious, even development along the principles of complementarity and synergy.

It is important to emphasise that in any future regionalisation of Croatia, even the strictest administrative-political type, Zadar should retain and strengthen its importance as a first-class centre, on a level with Split, Rijeka and Osijek. Similar importance should be assigned to other functional, prominent centres, at least those whose gravitational range extends past the boundaries of their counties, with towns of more than 50,000

stanovnika i urbanim regijama većim od 100 000 stanovnika, Slavonski Brod i Varaždin (konurbacija), ali i drugi (Pula). U konstelaciji eventualnog zadržavanja modela sadašnjeg (21) ili tek nešto smanjenog broja županija, očito ne bi bilo bitne promjene u odnosu na sadašnje stanje. Međutim, budući da se pojavljuju prijedlozi, koji su za hrvatski srednjojadranski prostor odnosno središnji prostor Jadranske Hrvatske neprihvatljivi, za regionalizacijom Hrvatske na četiri do pet, ili sedam do osam regija ili sl., u kojima ovaj prostor okupljanja i kooperacije ne bi funkcionirao kao samostalan nego bi bio podijeljen u sklopu jedne ili više drugih regija (Split, Rijeka), takve prijedloge treba znanstveno, stručno i politički utemeljeno pobiti i odbaciti. Oni, naime, negiraju postojeći stupanj dosegnute povezanosti, međuovisnosti te čvorišnog i žarišnog značenja i važnosti Zadra (kao i pojedinih drugih središta) i njegove dosegnute veličine, ali i cjelokupno njegovo demografsko, geografsko, gospodarsko, upravno, povijesno-kulturno, geostrateško, prometno i sl. značenje u velikom i osjetljivom prostoru Hrvatske.

Razlozi za takav stav proizlaze iz: 1) velikoga prostornog obuhvata i razmjerno znatne udaljenosti od drugih središta, 2) optimalnog broja stanovnika za EU NUTS 3 regiju (150 – 800 tisuća), 3) veličine i snage postojećih središta, prije svega Zadra, 4) suvremenih gospodarskih i prometnogeografskih okolnosti i poveznica, 5) geostrateških obilježja u smislu očuvanja kohezije prostora Republike Hrvatske.

Neupitno polazište o tome da Zadar već jest i da treba imati ulogu važnoga regionalnog središta treba dopuniti i zaključkom da bi u suvremenoj Hrvatskoj glavnina prostora Ličko-senjske, Zadarske i Šibensko-kninske županije trebala činiti jedinstveni regionalni kompleks u kojem se Zadar razvio kao vodeće središte. Premda bi pojedini zapadni dijelovi Ličko-senjske županije (Senj, dijelom Otočac, Brinje) bili i dalje u prevladavajućem gravitacijskom dosegu Rijeke, a znatan dio Šibensko-kninske u prostoru sa snažnim utjecajem Splita, o gravitacijskoj usmjerenosti pojedinih mikrocjelina, primjerice Otočca ili Plitvičkih jezera može se raspravljati s različitim stajališta, ali upravo zbog do sada nekorištenih mogućnosti kao i interesa ovoga prostora, ali i Hrvatske u cjelini, bilo bi gospodarski, demografski i geostrateški puno povoljnije razvijati i jačati zaseban regionalni kompleks. Razlozi za takvo polazište su iscrpno obrazloženi i raspravljeni u radu. Ovaj članak

inhabitants and urban regions of more than 100,000 inhabitants, such as Slavonski Brod and Varaždin (conurbation), and others (Pula). In the constellation which envisages the potential retention of the present model (21) or a slight reduction in the number of counties, there would clearly be no major differences in relation to the present situation. However, since proposals are being put forward which are unacceptable to the Croatian central Adriatic area, or the central area of Adriatic Croatia, suggesting Croatia should be divided into 4-5 or 7-8 regions, according to which this area of catchment and cooperation would not function independently, but be divided and attached to one or more other regions (Split, Rijeka), such proposals should be scientifically, expertly and politically thoroughly demolished and rejected. In fact, they negate the existing degree of connectivity and interdependence which have been achieved, and ignore the significance and importance of Zadar as a hub and node (the same is true of some other centres), denigrating its size, but also its overall significance within the large, sensitive area of Croatia, whether demographic, geographic, economic, administrative, historical-cultural, geostrategic, transport-related, or other.

The reasons for this attitude arise from 1) the city's large spatial range and relatively significant distance from other centres, 2) its number of inhabitants, which is optimal for an EU NUTS 3 region (150,000 – 800,000), 3) the size and strength of its existing centres, primarily Zadar itself, 4) its modern economic and transport-geographic circumstances and connectors, and 5) its geostrategic features in the sense of preserving the cohesion of the Republic of Croatia.

It is undeniable that Zadar already has, and should continue to have a role as an important regional centre, and this situation should be supported by the conclusion that in contemporary Croatia, most of the area covered by Lika-Senj, Zadar and Šibenik-Knin Counties should form a unified regional complex, in which Zadar would develop as the leading centre. Although certain western parts of Lika-Senj County (Senj, part of Otočac, Brinje) would continue to gravitate predominantly towards Rijeka, and a significant part of Šibenik-Knin County would feel the powerful influence of Split, the gravitational focus of some micro units, for example Otočac, or Plitvice Lakes, could be debated from various points of view. However, due to opportunities unexploited so far, and in the interests of this region and Croatia as a whole, it would be much more appropriate to

napisan je u svrhu sagledavanja i razmatranja novoga, primjerenijeg pristupa suvremenim rješenjima prostornog razvitka Hrvatske u prostoru koji ima petinu površine i samo jednu trinaestinu stanovništva. Budući da u radu koncept ukidanja ili bitnog smanjenja broja županija nije polazište, upravo je afirmacija županijskih središta, pa i Zadra kao najistaknutijeg, realna i nužna u međusobnoj suradnji na ravnopravnoj osnovi, prije svega kroz zajedničke razvojne projekte u korištenju EU sredstava. Ujedno, eventualnim uspostavljanjem samo jedne upravno-teritorijalne jedinice na razini regije u vernakularnom dalmatinskom prostoru ojačali bi ponovno procesi snažne centralizacije, a u ovom prostoru daljnje periferizacije, demografskog osipanja (osim možda samo u Zadru i najužoj okolici), upravno-teritorijalnog komadanja i marginalizacije.

Dakle, bilo da se održi sadašnji upravno-teritorijalni ustroj, bilo da ga se odluči mijenjati, Zadar kao peti grad po veličini u Hrvatskoj, središte snažnoga kulturno-povijesnog identiteta i relevantne gospodarske snage i konkurentnosti, nužno treba zadržati status prvorazrednoga regionalnog središta s obzirom na postojeći prostor utjecaja. Administrativno oduzimanje statusa najvišeg ranga, porazno bi se odrazilo na njegovo uže gravitacijsko okruženje (Ravni kotari, Bukovica, Pag, Podgorje, zadarsko-biogradski otoci, južna Lika i dr.), ali jednako tako i na širi utjecajni prostor Like, šibenskog priobalja s otocima i pripadajućom Zagorom, kninske i drniške Zagore i sl. U današnjim uvjetima razvitka Hrvatske nitko ne bi trebao, niti u stvarnom niti u formalnom pogledu, predlagati umanjenje odgovarajuće političko-upravne uloge Zadra, tj. periferizaciju i marginalizaciju kakva se zbila od 1918. do 1991.

Kada je o središnjem dijelu Jadranske Hrvatske riječ, ne samo svojedobno odvajanje Zadra od domovine (između Prvoga i Drugoga svjetskog rata), već i kasnija arbitriranja oko granica njegova gravitacijskog područja (Pag, Kornati, dijelovi Bukovice, dijelovi Like i Krbave, Podgorja) s čestim izmjenama tih granica (na rubu otvorenoga političkog podcjenjivanja od lobističkih grupacija), upućuju na to da susljedno treba osmišljavati zajedničku koncepciju svih potencijala (intelektualnih, političkih, gospodarskih i drugih) ne bi li se ubuduće izbjegla nesuvisla i štetna teritorijalna prekrajanja. Nametanje oštih ličko-dalmatinskih vernakularnih granica ponovno bi otvorilo pitanje

develop and strengthen a special regional complex in economic, demographic and geostrategic terms. The reasons for this position have been thoroughly explained and discussed in this paper. This article has been written with the aim of observing and considering a new, more appropriate approach to modern solutions in the spatial development of Croatia, in an area which covers one-fifth of its territory and is home to one-thirteenth of its population. Since this article does not accept the concept of abolishing or drastically reducing the number of counties as a valid proposition, the affirmation of county centres, including Zadar as an extremely prominent one, is realistic and vital in terms of international cooperation based on equality, primarily through joint development projects using EU resources. At the same time, the potential establishment of a single administrative-territorial unit at the regional level in the vernacular Dalmatian area would again strengthen powerful centralisation processes, and in this area, lead to further peripheralisation, demographic decline (with the exception perhaps of Zadar and its immediate surroundings), administrative-territorial dismemberment, and marginalisation.

So, whether the current administrative-territorial system is retained, or whether the decision is taken to change it, as the fifth largest city in Croatia, a centre of strong cultural-historical identity and the relevant economic strength and competitiveness, Zadar should be retain the status of a first-class regional centre, given its existing area of influence. The administrative removal of its status at the highest level would have a devastating effect on its immediate gravitational environment (Ravni Kotari, Bukovica, Pag, Podgorje, the Zadar-Biograd islands, South Lika, etc.), and also on its wider area of influence in Lika, the Šibenik coastline and islands, with Zagora, the Knin and Drniš hinterlands, etc. In today's developmental conditions in Croatia, no-one should suggest, even from the formal point of view, reducing the corresponding political-administrative role of Zadar, i.e. a return to the peripheralisation and marginalisation which occurred from 1918 to 1991.

In terms of the central part of Adriatic Croatia, the separation of Zadar from its homeland (which occurred between the two world wars), or even the later arbitration regarding the boundaries of its gravitational area (Pag, Kornati, parts of Bukovica, parts of Lika, Krbava and Podgorje), with frequent border changes (on the very edge of open political underestimation by lobbying groups) indicates that a joint concept of all potentials (intellectual, political,

Paga, Južne Like itd., tj. zanemarivanje i negiranje stvarnoga funkcionalnog i gravitacijskog značenja Zadra, što bi bila nedopustiva pogreška prema ostvarenju potencijalnog razvitka značajnog i strateški važnog dijela Hrvatske koji mu spontano gravitira.

U suvremenim okolnostima razvitka Jadranske Hrvatske, u površinski velikom i duž obale rastegnutom prostoru od Paga do Prevlake, inzistiranje na samo jednom središtu ide na ruku onim konceptima koji su upravo u prostoru tri promatrane županije rezultirali najslabijom karikom hrvatskoga prostora u demografskom, gospodarskom i geostrateškom smislu. Stoga je pristup po kojem bi bilo koji grad bio glavno (jedino) središte neke zasebne jedinstvene buduće upravno-teritorijalne regije po uzoru na vernakularnu, povijesnu dalmatinsku regiju, objektivno moguće uistinu sagledavati i kao koncept protivan koheziji odnosno nacionalnom geostrateškom interesu Hrvatske. Naime, u nekadašnjim uvjetima razvitka u obje Jugoslavije sjeverozapadni dio takve regije (naposljetku ZO) i Like relativno je zaostajao, a taj pristup rezultirao je negativnim iskustvima i nedavnom praksom s vrhuncem u srpskoj agresiji na Hrvatsku 1991. – 1995. U tom smislu neprihvatljivo je svako antagoniziranje jadranskih vodećih gradova, a jače povezivanje sjeverno-dalmatinskoga i ličkoga regionalnog kompleksa odraz je težnje za ravnomjernim i učinkovitim razvitkom svih dijelova Jadranske Hrvatske.

Isto tako, u suvremenom razvitku Republike Hrvatske, posebice njezine NUTS 2 regije Jadranske Hrvatske, upravo Zadar okuplja najveći dio sjeverne Dalmacije i Like, nadilazeći s više motrišta društveno-gospodarskog razvitka upravno-teritorijalne granice Zadarske županije. Primjerice, gotovo tri četvrtine studenata Sveučilišta u Zadru nije mjestom stanovanja iz Zadarske županije, brodersko poduzeće *Tankerska plovidba, d.o.o.* posjeduje gotovo polovicu hrvatske trgovačke flote, u Državnom arhivu u Zadru čuva se bogata građa koja obuhvaća dokumente iz velikog dijela hrvatskih obalnih regija i sl. To je i logično s obzirom na dinamiku njegova gospodarskog, demografskog, kulturnog i znanstvenog razvitka te činjenicu da mu se u suvremenim uvjetima istaknutoga globalnog procesa *litoralizacije* (okupljanja društvenih i gospodarskih aktivnosti u priobalju) približava i otvara lički gorski prostor, i to ne samo tradicionalnim prirodnim poveznicama dolinama

economic and others) must be systematically drawn up, in order to avoid superfluous, harmful territorial redrawing of boundaries in the future. The imposition of strict Lika-Dalmatia vernacular boundaries would again raise the issue of Pag, South Lika, etc., or rather the dereliction and negation of the actual functional and gravitational significance of Zadar, which would be an inadmissible error in relation to achieving the potential development of the important, strategic part of Croatia which spontaneously gravitates towards the city.

In the modern developmental circumstances of Adriatic Croatia, with a large surface area and long, extended coastline from Pag to Prevlaka, insisting on only one centre plays into the hands of concepts which, in the area of the three counties under consideration, has resulted in the weakest link in the Croatian area, in demographic, economic and geostrategic terms. Therefore an approach according to which the city would be the main (only) centre of a special, unified, future administrative-territorial region based on the vernacular, historical Dalmatian region, can only be truly seen objectively as a concept against the cohesion, i.e. national geostrategic interests of Croatia. In fact, in former developmental conditions in both Yugoslavias, the northwestern part of such a region (ending in “community of municipalities”) and Lika remained relatively backward, and this approach resulted in negative experiences and recent practice which culminated in the Serbian offensive against Croatia from 1991 to 1995. In this sense, any antagonism among or towards the leading Adriatic cities is unacceptable, while the stronger connectivity of the North Dalmatia-Lika regional complex is a reflection of the desire for even, efficient development in all parts of Adriatic Croatia.

Similarly, in the modern development of the Republic of Croatia, particularly the NUTS 2 region of Adriatic Croatia, Zadar actually brings together the majority of North Dalmatia and Lika, surpassing in various ways the socio-economic development of the administrative-territorial borders of Zadar County. For example, almost three-quarters of students at the University of Zadar are not originally resident in Zadar County, the shipping company *Tankerska plovidba, Ltd.* owns almost half the Croatian merchant fleet, the State Archive in Zadar holds a rich fund, including documents from many parts of the Croatian coastal regions, etc. This is logical, given the dynamics of Zadar’s economic, demographic, cultural and scientific development, and the fact that in the modern conditions of the prominent global process



Zrmanje i Krke nego još više suvremenim prometnim sustavom. Njime je, ponajprije pravcem Jadransko-jonskog koridora, odnosno autocestom A1 koja povezuje Južnu Jadransku Hrvatsku sa Sjevernom Jadranskom Hrvatskom i Kontinentalnom Hrvatskom, geografski prostor komprimiran i s mnogih gledišta funkcionalno približen. To je od vitalnog interesa i za cijelu državu jer se često u prošlosti ponavljala njezina podijeljenost i geostrateška slabost kad god je osjetljiva spona porječja Zrmanje i Krke s Likom bila društveno-gospodarski oslabljena i slabo integrirana unutarregionalnim poveznicama.

of littoralisation (amassing social and economic activities in the coastal area), it approaches and opens up the Lika mountain area, not only through the traditional, natural connectors of the Zrmanja and Krka valleys, but also, and more so, through the modern transport system. Through these, primarily in the Adriatic-Ionian corridor, i.e. the A1 motorway which links South Adriatic Croatia with North Adriatic Croatia and Continental Croatia, the geographic area is compressed and functionally drawn together in many ways. This is also of vital interest to the state as a whole, since in the past, its divisions and geostrategic weaknesses have been reinforced whenever the sensitive bond of the Zrmanja and Krka valleys with Lika have been weakened socio-economically, or poorly integrated through inter-regional links.

## IZVORI I LITERATURA / SOURCES AND BIBLIOGRAPHY

Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja protiv Jadrolinije, Rijeka, rješenje predmeta, Klasa: UPI/034-03/15-01/024 Urbroj: 580-10/63-2015-002, 9. 7. 2015., Agencija za zaštitu tržišnog natjecanja, Zagreb, 2015., <http://www.aztn.hr/ea/wp-content/uploads/2015/09/UPI-034-032015-01024.pdf>, 15. 6. 2015.

ANTOLJAK, S. (1962): Izumiranje i nestanak hrvatskog plemstva u okolici Zadra, *Radovi IJAZU u Zadru*, 9, 55-115.

ANTOLJAK, S. (1971): Zadar pod vlašću istočnih Gota, *Zadarska revija*, 20 (2), 139-146.

ARBUTINA, D. (2007): *Glavna obilježja urbanističkog razvoja Zadra 1918.-1944.*, Narodni muzej Zadar, Zadar, pp. 214.

BANJAD, I. (1986): Svladavanje velebitskog masiva cestovnim arterijama, u: *Prometno povezivanje Jadrana s posebnim osvrtom na Zadar i sjevernu Dalmaciju, Zbornik radova JAZU sa savjetovanja u Zadru 1985.*, (ur. Vukas, B.), Znanstveni savjet za pomorstvo, Zagreb, 279-294.

BARADA, M. (1954): Lapčani, *Rad JAZU*, 300, 473-535.

BERTIĆ, I. (1973): Gradsko stanovništvo SR Hrvatske, *Geografski glasnik*, 35, 183-194.

BIČANIĆ, R. (1940): *Agrarna prenapučenost*, Gospodarska struktura Banovine Hrvatske, 3, Zavod za proučavanje seljačkog i narodnog gospodarstva, Gospodarska sloga, Zagreb, pp. 29.

BOTICA, I. (2011): *Krbavski knezovi u srednjem vijeku*, Doktorska disertacija, Sveučilište u Zagrebu, Filozofski fakultet, Zagreb, pp. 365.

BOŽIĆ, M., KOPIĆ, D., MIHOČI, F. (2015): *Brojenje prometa na cestama Republike Hrvatske godine 2014.*, Prometis, Hrvatske ceste, Zagreb, pp. 563.

DESSELBRUNER, D. (1986): Željezničko povezivanje sjeverne Dalmacije s kontinentalnom Hrvatskom, u: *Prometno povezivanje Jadrana s posebnim osvrtom na Zadar i sjevernu Dalmaciju, Zbornik radova JAZU sa savjetovanja u Zadru 1985.*, Znanstveni savjet za pomorstvo, (ur. Vukas, B.), Znanstveni savjet za pomorstvo, Zagreb, 273-278.

DESSELBRUNER, D., POLLAK, B., BABIĆ, Z., BLEIWEISS, R. (1986): Cestovna i željeznička transverzala na liniji Zagreb – Lika Zadar, u: *Prometno povezivanje Jadrana s posebnim osvrtom na Zadar i sjevernu Dalmaciju, Zbornik radova JAZU sa savjetovanja u Zadru 1985.*, Znanstveni savjet za pomorstvo, (ur. Vukas, B.), Znanstveni savjet za pomorstvo, Zagreb, 263-272.

DOMAZET-LOŠO, D. (2002): *Hrvatska i veliko ratište*, Udruga Sv. Jurja, Zagreb, pp. 384.

- DURANDI, J. (1769): *Saggio sulla storia degli antichi popoli d'Italia*, G. Fontana, Torino, pp. 160.
- FARIČIĆ, J. (2003): Triplex Confinium na Mercatorovoj karti s kraja 16. st., u: *Triplex Confinium (1500-1800): ekohistorija*, (ur. Roksandić, D., Štefanec, N.), Književni krug Split, Zavod za hrvatsku povijest Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Split-Zagreb, 51-63.
- FARIČIĆ, J. (2006): Geografski aspekti razvitka zadarske luke, u: *Luke istočnog Jadrana*, (ur. Kozličić, M.), Zaklada Cvito Fisković i Pomorski muzej Orebić, Orebić, 67-96.
- FARIČIĆ, J. (2009): Geografsko-kartografski okvir Zoranićevih planina, u: *Zadarski filološki dani II – Zbornik radova*, (ur. Mrdeža Antonina, D.), Sveučilište u Zadru, Zadar, 103-123.
- FARIČIĆ, J. (2012): *Geografija sjevernodalmatinskih otoka*, Školska knjiga, Sveučilište u Zadru, Zagreb, pp. 516.
- FARIČIĆ, J., MARELIĆ, T. (2014): Prirodno-geografske osnove razvitka Zadarske županije, u: *Potencijali društveno-gospodarskog razvitka Zadarske županije* (ur. Faričić, J.), Sveučilište u Zadru, Zadarska županija, Grad Zadar, Hrvatska gospodarska komora – Županijska komora Zadar, Zadar, 44-61.
- FELETAR, D., FELETAR P. (2015): Geografska osnova promjena u teritorijalnom ustroju Hrvatske, *Meridijani*, 187, 49-56.
- FORETIĆ, D. (1972): O etničkom sastavu stanovništva Dalmacije u XIX st. s posebnim osvrtom na stanovništvo talijanske narodnosti, u: *Dalmacija 1870*, (ur. Foretić, D.), Matica Hrvatska, Zadar, 63-86.
- FRAS, F. J. (1988): *Cjelovita topografija karlovačke vojne krajine*, Biblioteka Ličke župe, Sveučilišna naklada Liber, Gospić, Zagreb, pp. 274.
- FÜRST-BJELIŠ, B., D'ALESSIO, G., DIKLIĆ, O. (2003): Mletački katastar 18. stoljeća i ekohistorijska evaluacija tromeđe, u: *Triplex Confinium (1500-1800): Ekohistorija*, (ur. Roksandić, D., Štefanec, N.), Književni krug Split, Zavod za hrvatsku povijest Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Split-Zagreb, 68-86.
- GRAOVAC MATASSI, V., BACALJA, D. (2014): Demografski resursi i procesi u Zadarskoj županiji, u: *Potencijali društveno-gospodarskog razvitka Zadarske županije* (ur. Faričić, J.), Sveučilište u Zadru, Zadarska županija, Grad Zadar, Hrvatska gospodarska komora – Županijska komora Zadar, Zadar, 62-82.
- GUGIĆ, M. (2016): Zrakoplovima pola milijuna putnika, kruzerima do 170 tisuća turista, *Zadarski list*, 17. listopada 2016, 5778.
- GUŠIĆ, B. (1969): Prilog etnogenezi nekih starohrvatskih rodova, *Radovi IJAZU u Zadru*, 16-17, 449-478.
- HUSANOVIĆ-PEJNOVIĆ, D. (2000): Utjecaj prometa na okupljanje naseljenosti u Podvelebitskom primorju, u: *Zbornik radova 2. hrvatskoga geografskog kongresa* (ur. Pejnović, D.), Hrvatsko geografsko društvo, Zagreb, 273-283.
- HUSANOVIĆ-PEJNOVIĆ, D. (2010): Demografski razvoj Podvelebitskog primorja u uvjetima periferije, *Senjski zbornik*, 37, 119-142.
- IVIĆ, P. (2014): Mogućnosti komplementarnoga gospodarskog razvitka Zadarske županije, u: *Potencijali društveno-gospodarskog razvitka Zadarske županije*, (ur. Faričić, J.), Sveučilište u Zadru, Zadarska županija, Grad Zadar, Hrvatska gospodarska komora – Županijska komora Zadar, Zadar, 96-104.
- Izviješće o stanju u prostoru Republike Hrvatske 2008. – 2012.*, Ministarstvo graditeljstva i prostornog uređenja, Narodne novine, 61, 23. 5. 2013., pp. 185.
- JELIĆ, R. (1978): *Zdravstvo u Zadru i njegovu području*, Narodni list, Zadar, pp. 383.
- JURIĆ, B. (1972): Razvoj industrije u Zadru od pojave prvih manufaktura do suvremene industrijske ekspanzije, *Radovi Instituta JAZU u Zadru*, 19, 499-524.
- KATIČIN, D. (2014): *Status Grada Zadra i reforma područne (regionalne) samouprave u Hrvatskoj*, Završni rad, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet političkih znanosti, Zagreb, pp. 84.
- KLAIĆ, N., PETRICIOLI, I. (1976): *Zadar u srednjem vijeku do 1409.*, Filozofski fakultet u Zadru, Zadar, pp. 606.
- KLARIĆ, Z. (2015): *Usporedba teritorijalne podjele Hrvatske i modela u drugim europskim zemljama*, podnesak na 6. hrvatskom geografskom kongresu s međunarodnim sudjelovanjem, Trogir, 29. rujna – 2. listopada 2015.

- KOLB, H. (1964): Željeznička veza Zadra sa zaleđem, u: *Zadar: geografija, ekonomija, saobraćaj, povijest, kultura: zbornik*, (ur. Ravlić, J.), Matica hrvatska, Zagreb, 71-86.
- KOPRIĆ, I. (2010): Prijedlozi za reformu lokalne i regionalne samouprave u Hrvatskoj, u: *Zbornik radova „Teritorijalni ustroj i regionalizacije Republike Hrvatske u kontekstu europskih integracija“*, (ur. Onesin, C.), Pravni fakultet u Splitu, Split, 41-51.
- KOPRIĆ, I. (2013): Dvadeset godina lokalne i područne (regionalne) samouprave u Hrvatskoj, u: *Razvoj, stanje i perspektive Lokalna samouprava i lokalni izbori, Zakon o lokalnoj i područnoj (regionalnoj) samoupravi: zakon o lokalnim izborima*, (ur. Đulabić, V.), Institut za javnu upravu, Zagreb, 3-6.
- KORDEJ-DE VILLA, Ž., PEJNOVIĆ, D. (2015): Planska područja Hrvatske u kontekstu regionalne politike, *Hrvatski geografski glasnik*, 77 (1), 47-69.
- KULUŠIĆ, S. (1971): Stanovništvo Zadra i zadarske regije, *Zbornik za narodni život i običaje*, 45, 451-469.
- MAGAŠ, D. (1986): Regionalna funkcija Zadra u prostoru, u: *Prometno povezivanje Jadrana s posebnim osvrtom na Zadar i sjevernu Dalmaciju, Zbornik radova JAZU sa savjetovanja u Zadru 1985.*, (ur. Vukas, B.), Znanstveni savjet za pomorstvo, Zagreb, 25-36.
- MAGAŠ, D. (1991): Neke promjene u gradskim naseljima zadarske regije u razdoblju 1857. – 1971. godine, *Radovi Zavoda HAZU u Zadru*, 33, 239-258.
- MAGAŠ, D. (1995): *Povijesno-zemljopisne osnove razvoja Nina i problemi njegove suvremene valorizacije*, Zavod za povijesne znanosti HAZU u Zadru, Zadar, pp. 200.
- MAGAŠ, D. (1996.): Značenje Zadarsko-kninske županije u suvremenom razvoju Hrvatske, u: *I. hrvatski geografski kongres, Geografija u funkciji razvoja Hrvatske – Zbornik radova*, (ur. Pepeonik, Z.), Zagreb, 359-372.
- MAGAŠ, D. (2000): Suvremeni problemi prostornog razvoja Hrvatske, u: *2. hrvatski geografski kongres – Zbornik radova*, (ur. Pejnović, D.), Zagreb, 305-316.
- MAGAŠ, D. (2003a): Contemporary Aspects of the Geographical Regionalization and Administrative Territorial Organization of Croatia, *Geoadria*, 8 (1), 127-147.
- MAGAŠ, D. (2003b): Geografske odrednice nastanka karte Matea Pagana: Cijeli okrug Zadra i Šibenika (Tutto el Contado di Zara et Sebenicho), Venecija, oko 1530., u: *Triplex Confinium (1500-1800): ekohistorija* (ur. Roksandić, D., Štefanec, N.), Književni krug Split, Zavod za hrvatsku povijest Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Split-Zagreb, 13-28.
- MAGAŠ, D. (2005): Croatia: Towards the Concept of Euroregions, u: *Globalizirana Evropa / Globalized Europe*, (ur. Gosar, A.), Univerza na Primorskom, Koper, 247-258.
- MAGAŠ, D. (2009): Prostorni razvoj Zadra 1945.-1991., u: *Zadar i okolica od Drugoga svjetskog rata do Domovinskog rata*, (ur. Begonja, Z., Bralić, A., Diklić, M., Faričić, J., Obad, S., Oršolić, T.), Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, Zavod za povijesne znanosti u Zadru, Sveučilište u Zadru, Zagreb – Zadar, 274- 347.
- MAGAŠ, D. (2011): Koncept teritorijalnog ustroja Jadranske Hrvatske, *Geoadria*, 16 (2), 211-236.
- MAGAŠ, D. (2013): *Geografija Hrvatske*, Sveučilište u Zadru, Meridijani, Samobor-Zadar, pp. 600.
- MAGAŠ, D. (2014): Osnovne odrednice prometno-geografskog i geostrateškog značenja zadarske regije, u: *Potencijali društveno-gospodarskog razvitka Zadarske županije*, (ur. Faričić, J.), Sveučilište u Zadru, Zadarska županija, Grad Zadar, Hrvatska gospodarska komora – Županijska komora Zadar, Zadar, 11-31.
- MAGAŠ, D., BLAČE, A. (2012): Otok Rab u sklopu povijesno-zemljopisne i suvremene regionalizacije i upravno-teritorijalnog ustroja Hrvatske, u: *Rapski zbornik II*, (ur. Andrić, J., Lončarić, R.), Ogranak Matice Hrvatske u Rabu, Sveučilište u Zadru, Grad Rab, Općina Lopar, Rab, 173-185.
- MAGAŠ, D., BRTAN, J. (2015): *Prostor i vrijeme knezova Posedarskih: zemljopisna obilježja i povijesni razvoj Općine Posedarje: (Posedarje, Slivnica, Vinjerac, Podgradina, Islam Latinski, Ždrilo i Grgurice)*, Sveučilište u Zadru, Hrvatsko geografsko društvo Zadar, Zadar, pp. 363.
- MAGAŠ, D., LONČARIĆ, R. (2006): Litoralizacija i prostorno planske vizije hrvatskih priobalnih središta, u: *Akademik Josip Roglić i njegovo djelo – Zbornik radova*, (ur. Matas, M.), Hrvatsko geografsko društvo, Split, Zadar, Zagreb, 245-268.

- MARINOV, N. (2013): *Demogeografski aspekti litoralizacije u šibenskom kraju*, Doktorska disertacija, Sveučilište u Zadru, Odjel za geografiju, 2013., pp. 300.
- MARKOVIĆ, M. (1975): Sezonska stočarska naselja na dinarskim planinama, *Zbornik za narodni život i običaje Južnih Slavena*, knjiga 46, JAZU, Zagreb, pp. 43.
- MARKOVIĆ, M. (1978): Lika na starim geografskim kartama, u: *Udio Like u znanosti i privredi*, Znanstveni simpozij Udio Like u prirodnim znanostima i privredi 1, (ur. Muljević, V.), Centar za kulturu Gospić, Gospić, 99-107.
- MARKOVIĆ, M. (1979): Iz prošlosti kretanja stočara na području Like, u: *Udio Like u znanosti i privredi*, Znanstveni simpozij Udio Like u prirodnim znanostima i privredi 2, (ur. Muljević, V.), Centar za kulturu Gospić, Gospić, 203-208.
- MARKOVIĆ, M. (1980): Narodni život i običaji sezonskih stočara na Velebitu, *Zbornik za narodni život i običaje Južnih Slavena*, knjiga 48, JAZU, Zagreb, pp. 134.
- MARKOVIĆ, M. (1995): O etnogenezi stanovništva Like, *Zbornik za narodni jezik i običaje*, knjiga 53, HAZU, Zagreb, pp. 117.
- MEDINI, J. (1980): Provincia Liburnia, *Diadora*, 9, 363-434.
- MEZIĆ, D. (2005): Zadrani zgroženi: Našu liniju za Anconu gase, a Splitu je ostavljaju, *Slobodna Dalmacija*, 28. 5. 2010, <http://www.slobodnadalmacija.hr/dalmacija/zadar/clanak/id/100635/zadrani-zgrozeni-nasu-liniju-za-anconu-gase-a-splitu-je-ostavljaju>, 1. 6. 2016.
- MOAČANIN N. (1999): *Turska Hrvatska: Hrvati pod vlašću Osmanskoga Carstva do 1791., preispitivanja*, Matica Hrvatska, Zagreb, pp. 211.
- MOHOROVIČIĆ, A. (1986): Povijesno nasljeđe zadarske regije, u: *Prometno povezivanje Jadrana s posebnim osvrtom na Zadar i sjevernu Dalmaciju*, *Zbornik radova JAZU sa savjetovanja u Zadru 1985.*, (ur. Vukas, B.), Znanstveni savjet za pomorstvo, Zagreb, 13-18.
- MUŽIĆ, I. (2014): *Hrvatski vladari od sredine VI. do kraja X. stoljeća*, Naklada Bošković, Split, pp. 328.
- NEVEŠČANIN, I. (2015.): Zašto kasni ribarska luka u Gaženici, *Zadarski.hr*, 2. 10. 2015., <http://zadarski.slobodnadalmacija.hr teme/clanak/id/13157/>, 5. 6. 2016.
- PASARIĆ, B. (1986): Gospodarske i demografske odrednice Zadra u prostoru sjeverne Dalmacije, u: *Prometno povezivanje Jadrana s posebnim osvrtom na Zadar i sjevernu Dalmaciju*, *Zbornik radova JAZU sa savjetovanja u Zadru 1985.*, (ur. Vukas, B.), Znanstveni savjet za pomorstvo, Zagreb, 15-23.
- PEJDO, A., IKIĆ, D. (2014): Razvoj prometne infrastrukture Zadarske županije u okvirima hrvatskoga i europskoga prometnog sustava, u: *Potencijali društveno-gospodarskog razvitka Zadarske županije*, (ur. Faričić, J.), Sveučilište u Zadru, Zadarska županija, Grad Zadar, Hrvatska gospodarska komora – Županijska komora Zadar, Zadar, 84-94.
- PEJNOVIĆ, D. (1993): Utjecaj prometnog sustava na socijalnogospodarski razvoj i organizaciju prostora ličke regije, *Hrvatski geografski glasnik*, 55 (1), 157-181.
- PEJNOVIĆ, D. (1994): *Regionalna struktura Like*, Doktorska disertacija, Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet, Geografski odsjek, Zagreb, pp. 281.
- PEJNOVIĆ, D. (2004a): Geografski aspekt revitalizacije depopulacijskih i ratom pogođenih područja Hrvatske na primjeru Like, u: *Zbornik I. hrvatskoga geografskog kongresa*, (ur. Pepeonik, Z.), Hrvatsko geografsko društvo, Zagreb, 255-273.
- PEJNOVIĆ, D. (2004b): Lika: Demographic Development under Peripheral Conditions, *Hrvatski geografski glasnik*, 66 (2), 23-46.
- PEJNOVIĆ, D. (2009a): Geografske osnove identiteta Like, u: *Identitet Like: korijeni i razvitak*, (ur. Holjevac, Ž.), Institut društvenih znanosti „Ivo Pilar“, Područni centar Gospić, Zagreb, Gospić, 47-84.
- PEJNOVIĆ, D. (2009b): *Zapadna Hrvatska: Socijalno-geografska preobrazba u drugoj polovini 20. stoljeća*, Prosvjeta, Hrvatsko geografsko društvo, Zagreb, pp. 108.
- PEJNOVIĆ, D. (2013): Gospić: geografski položaj, razvoj i suvremene značajke grada, u: *Gospić: Grad, ljudi, identitet*, (ur. Holjevac, Ž.), Institut društvenih znanosti „Ivo Pilar“, Područni centar Gospić, Zagreb, Gospić, 13-59.

- PELOZA, M. (1975): Razvoj Crkvenopokrajinske pripadnosti Senjske i Kravsko-modruške biskupije, *Senjski zbornik*, 6, 219-259.
- PERIČIĆ, E. (1969): Nin u doba hrvatskih narodnih vladara i njegova statutarna autonomija, *Radovi Instituta JAZU u Zadru*, 16-17, 105-155.
- PETRICIOLI, I. (1959a): Dva tisućljeća zadarskog urbanizma, *Urbs*, 2, 65-71.
- PETRICIOLI, I. (1959b): Marginalije uz obnovu Zadra, *Urbs*, 2, 91-97.
- PETRICIOLI, I. (1965): Lik Zadra u srednjem vijeku, *Radovi Instituta JAZU u Zadru*, 11-12, 143-186.
- PETRICIOLI, I. (1969): Zoraničeve »deželje« na jednoj suvremenoj karti, *Zadarska revija*, 18 (5), 523-529.
- PODGORNIK, B. (2016): Zadru bespovratno 35 milijuna eura iz europskih fondova, *Zadarski list*, 12. 10. 2016., 5698.
- Prometni razvoj, regionalizacija i kohezijska politika*, radionica održana 11. 7. 2014., Zavod za zračni promet Fakulteta prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu, Zagreb, 2014.
- Regionalni indeks konkurentnosti Hrvatske*, (ur. Singer, S., Gable, J.), Nacionalno vijeće za konkurentnost, Program Ujedinjenih naroda za razvoj (UNDP) Hrvatska, Zagreb, pp. 126.
- ROGIĆ, V. (1958): Velebitska primorska padina: prilog poznavanju evolucije krškog pejzaža, *Geografski glasnik*, 20, 53-115.
- ROGIĆ, V. (1973): Regionalizacija Jugoslavije, *Geografski glasnik*, 35, 13-29.
- RUBIĆ, I. (1964): Neki problemi geografije Zadra i njegove regije, u: *Zadar: geografija, ekonomija, saobraćaj, povijest, kultura: zbornik*, (ur. Ravlić, J.), Zagreb, 9-22.
- SCHÖNFELD, E. DE (1938): *Movimento della popolazione nella provincia di Zara*, Casa Ed. de Schönfeld, Zara (Zadar), pp. 19.
- SEISSEL, J. (1953): Što traži Zadar, *Arhitektura*, 7 (1), 56.
- SEISSEL, J. (1954): Urbanistički lik i problemi rekonstrukcije grada Zadra, *Radovi Instituta JAZU u Zadru*, 1, 17-35.
- SLUKAN-ALTIĆ, M. (2003): Komparativna analiza kulturnog pejzaža ruralnih naselja mletačke i habsburške krajine, u: *Triplex Confinium (1500-1800): ekohistorija*, (ur. Roksandić, D., Štefanec, N.), Književni krug Split, Zavod za hrvatsku povijest Filozofskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Split-Zagreb, 84-86.
- SMILJANIĆ, F. (1985): Nastanak i razvoj srednjovjekovnog Knina, *Radovi Filozofskog fakulteta u Zadru*, 24 (11), 119-132.
- SMILJANIĆ, F. (1988): Teritorij i granice kninske županije u srednjem vijeku, *Radovi Filozofskog fakulteta u Zadru*, 27 (14), 135-149.
- SMILJANIĆ, F. (1995): Prilog proučavanja županijskoga sustava Sklavinije Hrvatske, u: *Etnogeneza Hrvata*, (ur. Budak, N.), Nakladni zavod Matice hrvatske: Zavod za hrvatsku povijest Filozofskog fakulteta, Zagreb, 178-190.
- Statistički ljetopis Republike Hrvatske 2015.*, (ur. Ostroški, Lj.), Državni zavod za statistiku, Zagreb, 2015., pp. 616.
- SUIĆ, M. (1976): *Antički grad na istočnom Jadranu*, Sveučilišna naknada Liber, Zagreb, pp. 328.
- ŠABANOVIĆ, H. (1982): *Bosanski pašaluk. Postanak i upravna podjela*, Svjetlost, Sarajevo, pp. 274.
- ŠAPONJA, M. (2016): Rekordna kruzerska godina, *Zadarski list*, 28. 7. 2016., 5773.
- TOMIČIĆ, Ž. (2011): Arheološka baština Justinijanove epohe na istočnoj obali Jadrana – prinos kristijanizaciji Sredozemlja, *Kačić*, 41-43, 363-374.
- TOSKIĆ, A., NJEGAČ, D. (2015): Urbani sustav kao osnova nove upravno-teritorijalne podjele Hrvatske, u: *Nova upravno-teritorijalna organizacija Hrvatske*, Hrvatska akademija znanosti i umjetnosti, (ur. Barbić, J.), Zagreb, 47-64.
- URL 1: *Gospodarski profil županije*, Hrvatska gospodarska komora, 2016. Preuzeto s: <http://www.hgk.hr/zupanijska-komora-zadar/gospodarski-profil-zadarske-zupanije>, 28. 5. 2016.
- URL 2: *Izveštaj poslovanja za 2015. godinu*, Jadrolinija, Rijeka, 2016, <http://www.jadrolinija.hr/docs/default-source/antikorupcija/godi%C5%A1nji-izvje%C5%A1taj-za-2015.pdf?sfvrsn=2>, 4. 6. 2016.

- URL 3: *Osiguravajuće kuće u Hrvatskoj*, Novac.net, [http://novac.net/tip\\_help\\_i\\_info/osiguravajuce-kuce/](http://novac.net/tip_help_i_info/osiguravajuce-kuce/), 15. 6. 2016.
- URL 4: *Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2001. godine, Stanovi prema načinu korištenja, po gradovima/općinama, popis 2001.*, Državni zavod za statistiku, <http://www.dzs.hr/>, 10. 5. 2016.
- URL 5: *Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine, Stanovni prema načinu korištenja, popis 2011.*, Državni zavod za statistiku, <http://www.dzs.hr/>, 10. 5. 2016.
- URL 6: *Poslovnice banaka u Hrvatskoj*, Novac.net, [http://novac.net/tip\\_help\\_i\\_info/poslovnice/](http://novac.net/tip_help_i_info/poslovnice/), 15. 6. 2016.
- URL 7: *Priprema temelja za korištenje sredstava iz fondova EU: Stvaranje baze projektnih ideja za slabije razvijena područja RH*, Ministarstvo regionalnoga razvoja i fondova Europske unije, Program Ujedinjenih naroda za razvoj (UNDP) u Hrvatskoj, 2014., <https://vlada.gov.hr/UserDocsImages/Vijesti/2014/Prosinac/15%20prosinca//Priprema%20temelja%20za%20kori%C5%A1tenje%20sredstava%20iz%20fondova%20EU%20Stvaranje%20baze%20projektnih%20ideja%20za%20slabije%20razvijena%20podru%C4%8Dja%20RH.pdf>, 17. 6. 2016.
- URL 8: *Šibenik – Knin and Zadar Counties: Framework for a regional development vision*, programme of the workshop, The World Bank project, 2001., <http://siteresources.worldbank.org/EXTGLDEVLEARN/Resources/RDVprogram.pdf>, 16. 6. 2016.
- URL 9: *U Zadar uplovila tri megakruzera sa sedam tisuća turista*, Turistički news portal, 5. 8. 2016., snimio: Jakupović, V., <http://hrturizam.hr/u-zadar-uplovila-tri-megakruzera-s-sedam-tisuca-turista/>, 7. 8. 2016.
- URL 10: *Vijesti*, 25, 23. lipnja 2004, IKA (Informativna katolička agencija), [http://www.ika.hr/bilteni/bilten\\_25-2004.pdf](http://www.ika.hr/bilteni/bilten_25-2004.pdf), 7. 6. 2016.
- URL 11: *Zadar and Knin-Sibenik Counties Refugee Return and Regional Development Project, Framework for a Regional Development Vision Component – Summary Activity Report*, Post-Conflict Fund Grant for Croatia, 2001., [http://siteresources.worldbank.org/EXTGLDEVLEARN/Resources/RDV\\_Summary\\_Report.pdf](http://siteresources.worldbank.org/EXTGLDEVLEARN/Resources/RDV_Summary_Report.pdf), 16. 6. 2016.
- VRESK, M. (1980): Gradovi SR Hrvatske i njihove okolice, Problem definiranja gradova i gradskih regija, *Geografski glasnik*, 41-42, 61-70.
- VRIŠER, I. (1968): Centralna naselja v Jugoslaviji, *Ekonomika revija*, 19 (4), 395-430.
- Zemljovid zadarske i šibenske regije nepoznatog autora 1522./1523., *Tvto el Cõtado di Zara e Sebenicho*, tisak Mateo Pagano, Venecija, kasne 1530te, Nacionalna i sveučilišna knjižnica, Zagreb, Zbirka Novak, ZN-Z-XVI-PAG-1530.
- ZOBUNDŽIJA, L. (1972): *Optimalno povezivanje Zadra i njegovoga užeg gravitacionog područja s kontinentalnim zaleđem*, Institut za saobraćaj, pomorstvo i veze, Zagreb, pp. 102.
- ZRILIĆ, S., BRALIĆ, A. (2014): Položaj Zadarske županije u upravno-teritorijalnom ustroju Hrvatske, u: *Potencijali društveno-gospodarskog razvitka Zadarske županije*, (ur. Faričić, J.), Sveučilište u Zadru, Zadarska županija, Grad Zadar, Hrvatska gospodarska komora – Županijska komora Zadar, Zadar, 32-42.