

UDK 913:711](497.562)
711.7(497.562)
331.5:711](497.562)

Prethodno priopćenje
Preliminary communication

Utjecaj autoceste Zagreb–Split na regionalni razvoj Like*

Miroslav Sić

U radu se raspravlja o promjenama u regionalnom razvoju Like nakon izgradnje autoceste Zagreb–Split 2004. godine. Autocesta je bolje integrirala Liku u prometni sustav Hrvatske, utjecala na nove unutarregionalne odnose te stvorila uvjete za veću zaposlenost, otvaranje poduzetničkih zona te brži razvoj turizma, male privrede i poljoprivrede. Novom prometnicom aktualizirano je pitanje daljnjeg razvoja toga prostora i njegova položaja u regionalnoj strukturi Hrvatske.

Ključne riječi: autocesta, Lika, regionalni razvoj, zapošljavanje, poduzetničke zone, turizam, odnos centar–periferija

Impact of the Motorway Zagreb-Split on the Regional Development of Lika

This paper discusses the changes in the regional development of Lika after the construction of the motorway in 2004. The motorway better integrated Lika into the traffic system of Croatia, influenced new intraregional relations, created conditions for greater employment, opening of entrepreneurial zones and quicker development of tourism, small industry and agriculture. The new road has actualized the question of this area's further development and its position in the Croatia's regional structure.

Key Words: motorway, Lika, regional development, employment, entrepreneurial zones, tourism, centre-periphery relation

* Prvi rezultati rada izneseni su na znanstvenom skupu Geografskog odsjeka PMF-a iz Zagreba i Oddelka za geografiju FF iz Ljubljane održanom u Krasnom 30. lipnja i 1. srpnja 2006.

UVOD

Izgradnjom autoceste Zagreb–Split kroz Liku 2004. godine, a cijelom duljinom 2005., Lika je dobila cestovnu prometnicu najvišeg reda i važan gospodarski objekt. Autocestom je lički prostor uključen u autocestovnu mrežu Hrvatske te su skraćivanjem vremena putovanja ostvarene učinkovite veze sa Zagrebom, Zadrom, Splitom i Rijekom. Istovremeno je pojačana njegova tranzitna funkcija. S obzirom na značenje takve prometnice logično se postavlja pitanje kakve su posljedice njezine izgradnje, odnosno kakvi se učinci od te autoceste mogu očekivati u regionalnom razvoju ličkoga kraja.

Pitanje je aktualno jer je Lika tradicionalno problemsko područje Hrvatske, i to zbog tri ključna razloga: 1. nepovoljnoga demografskog razvoja, 2. nedovoljne gospodarske razvijenosti i 3. nepostojanja većega urbanog centra i posljedične polarizacije pojedinih dijelova Like prema vanjskim centrima. Geografske specifičnosti i navedeni problemi Like, koja se može promatrati i u širem smislu, s Ogulinsko-plašćanskom udolinom, privukli su znanstveni interes većeg broja istraživača.

Ističemo najprije ulogu A. Blanca (1952, 1953), koji je radeći na svojoj doktorskoj disertaciji „La Croatie occidentale” došao do vrijednih spoznaja o utjecaju povijesnih čimbenika i prirodne osnove na naseljenost Like, Gorskoga kotara i Korduna. D. Pejnović pokazao je u nekoliko novijih radova (1991, 1996, 2005) da je Lika u drugoj polovini 20. stoljeća od rastućeg depopulacijskog postala područje s poodmaklim stupnjem demografskog izumiranja, a time i problemska regija, najveća takva u Hrvatskoj. Predložio je niz mjera za revitalizaciju (demografsku i gospodarsku) toga područja s naglaskom na policentričnom razvoju, usklađenijem regionalnom razvoju, aktiviranju ruralnih područja te funkcionalnom opremanju Gospića kao perspektivnog pola razvoja regije. Kad su negativni procesi u punoj mjeri došli do izražaja, M. Štambuk (1998) upozorila je u radu „Lika – studija slučaja” na teške probleme koji obilježavaju razvoj periferne regije. P. Vidaković u svom je radu (2000) polazeći od ekoloških vrijednosti Like te potreba da se one zaštite i valoriziraju istaknuo turističko usmjerenje kao jedan od glavnih procesa razvoja ličkog prostora.

Kao što je već istaknuto, autocesta Zagreb–Split ima veliko i inovativno značenje za razvoj Like. Da bismo razumjeli njezinu ulogu, potrebno je izložiti opće spoznaje o utjecaju autocestovnih prometnica na organizaciju prostora, posebice u izvangradskim i pretežno ruralnim sredinama, kakva je i lički prostor.

TEORIJSKO-METODOLOŠKI PRISTUP

Spoznaja o ulozi autocesta u organizaciji prostora u svjetskoj je literaturi najviše došla do izražaja šezdesetih i sedamdesetih godina 20. stoljeća, kada se u razvijenim zemljama intenzivno gradila autocestovna mreža. Istraživače je pritom osobito privlačila uloga autocestovnih čvorišta, njihov mehanizam djelovanja i povezanost s problematikom grada. To je i razumljivo ima li se u vidu rastuća urbanizacija i ključno značenje gradova u distribuciji prometnih tokova. U vezi s tim više je došla do izražaja spoznaja o urbanim autocestama (tangencijalnim i radijalnim), a manje o regionalnima.

Na ulogu autocestovnih čvorova, odnosno na njihovu lokacijsku privlačnost, najprije su upozorili američki autori. U pojedinim radovima istaknuto je da važnost čvora raste s njegovim približavanjem većem naselju i s povećanjem naselja smještenog u njegovoj blizini. Usto, povoljnije uvjete za razvoj određenih djelatnosti pružaju čvorovi koji su uređeni tako da omogućuju slobodnije kretanje vozila (H. Asley i W. F. Berard, 1965). Očito je dakle da autocestovni čvorovi u blizini većih naselja pobuđuju veću gospodarsku pozornost i imaju veću lokacijsku ulogu od čvorova u ruralnim područjima. S obzirom na njihov utjecaj lokacijski čimbenici autocestovnih čvorova mogu biti vanjski i unutrašnji (H. B. Gambe, D. Z. Raphael i O. Sauerlender, 1966). Vanjski su čimbenici topografija, udaljenost od većih naselja, udaljenost od susjednih čvorova i veličina prometa na prilazima čvoru. Unutrašnje čimbenike čine stanovništvo oko čvora, javni objekti pored čvora i razvoj prometa na samom čvoru. Promatra li se samo industrija koja traži smještaj u blizini čvora, valja naglasiti da za nju nije važna samo visina troškova prijevoza nego i ostali čimbenici poput dostupnosti tržišta ili izvora sirovina odnosno poluproizvoda, brzine otpreme proizvoda te sigurnosti i redovitosti prijevoza.

Daljnja istraživanja uloge autocesta u organizaciji prostora provedena na odabranim primjerima dala su značajne spoznaje o ulozi autocestovnih obilaznica, odnosno urbanih autocesta i ulozi autocestovnih prometnica u regionalnom razvoju. Istraživanja J. Sopelsa (1976) provedena na primjeru Bostona upozorila su na privlačnost obilaznica i u konkretnom slučaju na njihovu dvostruku evoluciju, strukturalnu (zbog tehnoloških promjena) i prostornu (zbog zasićenosti prostora). U opsežnom radu Z. Berette (1968) o ekonomskim učincima Strade del Sole istaknuto je da je autocesta privukla značajnu zaposlenost i brojna mala poduzeća pretežno potrošačke industrije, dok je M. Catoudella (1968) na primjeru dionice Rim–Napulj iste autoceste pokazao da je ona utjecala na planiranje i izgradnju više industrijskih zona oko pojedinih naselja na autocestovnim čvorovima. Na primjeru L' Autorante du Nord u Francuskoj istaknuta je osim lokacijske i uloga autocesta u regionalnom otvaranju i aktiviranju prostora (Caralp, 1974). Povezano s time ističe se uloga autocesta u strukturiranju urbanizacijskog procesa širenjem novoga, suburbanog načina života, izvan tradicionalnoga grada (P. Merlin, 1991).

Sintezu o utjecaju autocesta na organizaciju prostora najpotpunije je izložio M. Wolkowitsch (1978). On polazi od osnovne činjenice da se kontakt korisnika, tj. subjekata automobilskeg prijevoza s autocestom ostvaruje preko čvora (priključka). Čvorovi su zbog toga najdostupnije i najprivlačnije točke, pa se uz njih lociraju djelatnosti sekundarnoga i tercijarnoga karaktera. Prostori oko čvorova privlačni su i za stanovanje, odnosno pogoduju razvoju novih stambenih zona, osobito u uvjetima rastuće suburbanizacije koja se odvija oko velikih gradova. Autoceste dakle, poput željezničkoga, pomorskog i zračnog prometa, utječu na organizaciju prostora preko čvorova, tj. punkcionalno i koncentracijski. No kako autocestovni čvorovi osim lokacijske privlačnosti omogućuju i širenje automobilskih tokova u okolicu, autoceste djeluju na prostor i disperzijski, potičući regionalni razvoj. Zbog toga je njihova uloga u organizaciji prostora dvojaka i kompleksnija nego kod ostalih vrsta prometa.

Iz svega navedenoga proizlazi zaključak o važnoj ulozi autocesta u organizaciji prostora, no ponajprije u urbaniziranim i razvijenim sredinama. S obzirom na temu ovog

rada postavlja se pitanje kakvo je njihovo značenje u pretežno ruralnim i nedovoljno gospodarski razvijenim regijama s mrežom slabije razvijenih centara i malim brojem autocestovnih čvorova, poput Like. Na to ćemo pitanje pokušati odgovoriti razmatrajući utjecaj autoceste Zagreb–Split na stvaranje novih unutarregionalnih odnosa, lokacijske učinke i širi regionalni razvoj ličkoga prostora.

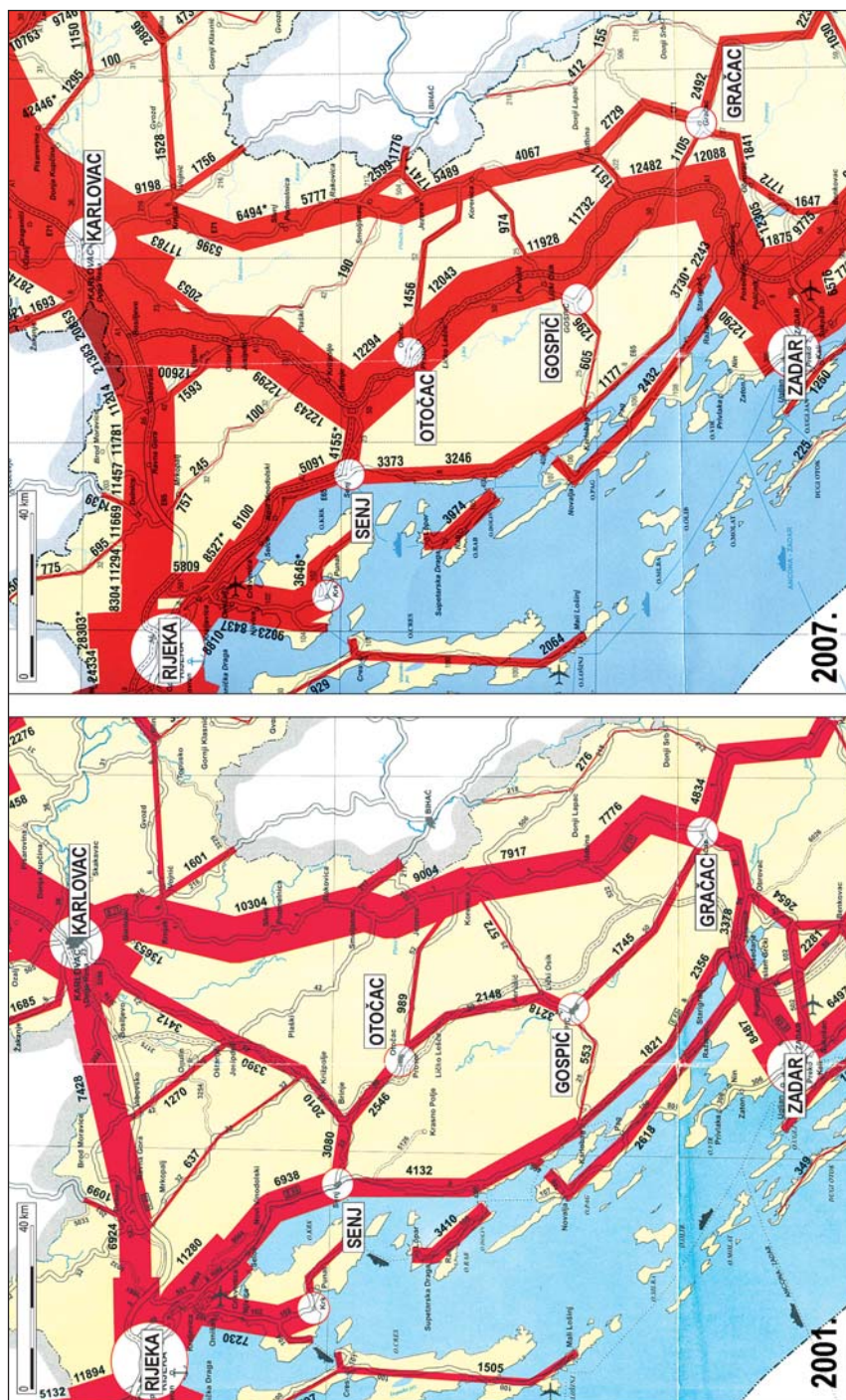
UTJECAJ AUTOCESTE NA UNUTARREGIONALNE ODNOSU U LICI

Izgradnja autoceste Zagreb–Split odrazila se na promjenama u unutarregionalnim odnosima u ličkom prostoru. To je prvi značajni učinak nove prometnice.

Zapadni dio Like s težištem na gospičkome (srednja Lika) i otočaćkom kraju (Gacka) tradicionalno se isticao većom naseljenošću i vodećom ulogom svojih centara. Važnu ulogu u tome imale su veze s vodećim priobalnim naseljima (Senj, Karlobag) te utjecaj vojnokrajiske teritorijalne organizacije. Kroza zapadnu Liku prošla je željeznička pruga (Lička pruga, 1925.) i u njoj se u industrijskom razdoblju razvilo više industrijskih poduzeća, pretežno primarne prerade. Tijekom razvoja komunalnog sustava sedamdesetih i osamdesetih godina, s osloncem na velikim općinama, gradovi toga prostora ojačali su svoje upravno-političke funkcije. No u tim godinama, obilježenima dinamičnim rastom automobilizacije, zapadni lički prostor ostaje prometno periferan jer glavni cestovni tokovi Zagreb–Dalmacija vode Plitvičkom magistralom. Ta je cestovna magistrala povećala značenje istočne Like – plitvičkoga kraja, Krbave i gračačkoga kraja – i povoljno utjecala na njihov gospodarski razvoj, ponajprije zbog turističkog vrednovanja nacionalnog parka Plitvička jezera, a zatim zbog otvaranja decentraliziranih industrijskih pogona u Korenici, Udbini, Donjem Lapcu, Srbu i Gračacu te razvoja ugostiteljskih i trgovačkih objekata duž spomenute ceste.

Autocestom Zagreb–Split ponovo u prvi plan dolazi zapadna Lika i jača njezina središnja uloga. Ta ponovna afirmacija zapadnoga ličkog prostora popraćena je jačanjem tradicionalnih i razvojem novih funkcija u glavnim centrima. Nakon prijašnje vodeće uloge u zajednici ličkih općina, Gospić je u novom teritorijalnom ustroju postao središte znatno širega područja, Ličko-senjske županije. Postao je sjedište novoosnovane biskupije te usto privukao i institucije širega društvenog razvoja (zdravstvene, visokoškolske, kulturne). Sličan pozitivni razvoj pokazuje i Otočac – sjedište je Županijske komore Hrvatske gospodarske komore, ima značajne turističke funkcije i dr. (sl. 1).

Novi unutarregionalni odnosi najviše će pogodovati daljnjem razvoju Gospića. Ključnu ulogu u tome ima gospičko čvorište, koje je najdostupnije u ličkom prostoru, ponajprije zbog spoja autoceste i modernizirane Ličke pruge, a zatim zbog koncentracije četiriju državnih cesta koje vode iz smjera Otočca, Gračaca, Korenice i Karlobaga. Osim kod Gospića, pozitivni učinci autoceste Zagreb–Split mogu se očekivati i u funkcionalnom razvoju Otočca i Perušića, centara koji također imaju autocestovne priključke i distribuiraju automobilske tokove u svoju okolicu. Takva uloga navedenih centralnih naselja pogoduje i formiranju osovine razvoja Gospić–Lički Osik–Perušić–Otočac, koja će još više istaknuti središnju funkciju zapadnoličkoga prostora.



Sl. 1. Intenzitet prometa na ličkim cestama: 2001. i 2007. godine

Nakon izgradnje autoceste Zagreb–Split 2004. glavni prometni tok preusmjeren je iz istočnoga u zapadni dio Like.

Fig. 1 Traffic intensity on the roads in Lika: in 2001, and in 2007
After the construction of the motorway Zagreb–Split in 2004, the main traffic flow was directed from the eastern part of Lika to the western one.

AUTOCESTA I RAZVOJ PODUZETNIČKIH ZONA

Autocestom Zagreb–Split stvorene su nove mogućnosti lokacije gospodarskih djelatnosti. Sama autocesta, u funkciji normalnog odvijanja prometa, privukla je određene servisne objekte. No gospodarsko značenje takve prometnice prije svega dolazi do izražaja s mogućnostima otvaranja poduzetničkih, odnosno industrijskih zona oko autocestovnih čvorova.

Lički sektor autoceste Zagreb–Split dobro je opremljen servisnim objektima. Važno je pritom napomenuti da su oni u pravilu otvoreni istovremeno s puštanjem autoceste u promet, što kod prethodnih autocesta nije bio slučaj. S jedne strane to su prateći uslužni objekti (PUO), a s druge centri održavanja i kontrole prometa (COKP). Dodatni centri kontrole prometa (CKP) nalaze se na lokacijama baznih tunela Mala Kapela i Sveti Rok (S. Kralj, A. Dušek, Lj. Bušelić, D. Brajković i M. Mašala-Buhin, 2006). Osam pratećih uslužnih objekata, Modruš, Brinje, Brloška Dubrava, Ličko Lešće, Janjče, Lički Osik, Jadova i Zir, opremljeno je, ovisno o tipu usluga, objektima u rasponu od jednostavne benzinske postaje s parkiralištem (i parkovnim površinama) do složenijih s restoranom, motelom i turističko-informativnim centrom. Svi su oni omogućili zapošljavanje lokalnom stanovništvu. Uz autocestu, u zoni čvorova, podignuti su centri za održavanje i kontrolu prometa. U tri takva centra (Brinje, Perušić i Sveti Rok) i u centrima za kontrolu prometa uz tunele, 2005. bilo je zaposleno 238 djelatnika. Dodamo li tome i zaposlene u naplatnim kućicama na ulazno-izlaznim točkama, njih stotinu, dolazimo do podatka da su Hrvatske autoceste zaposlile 338 djelatnika.

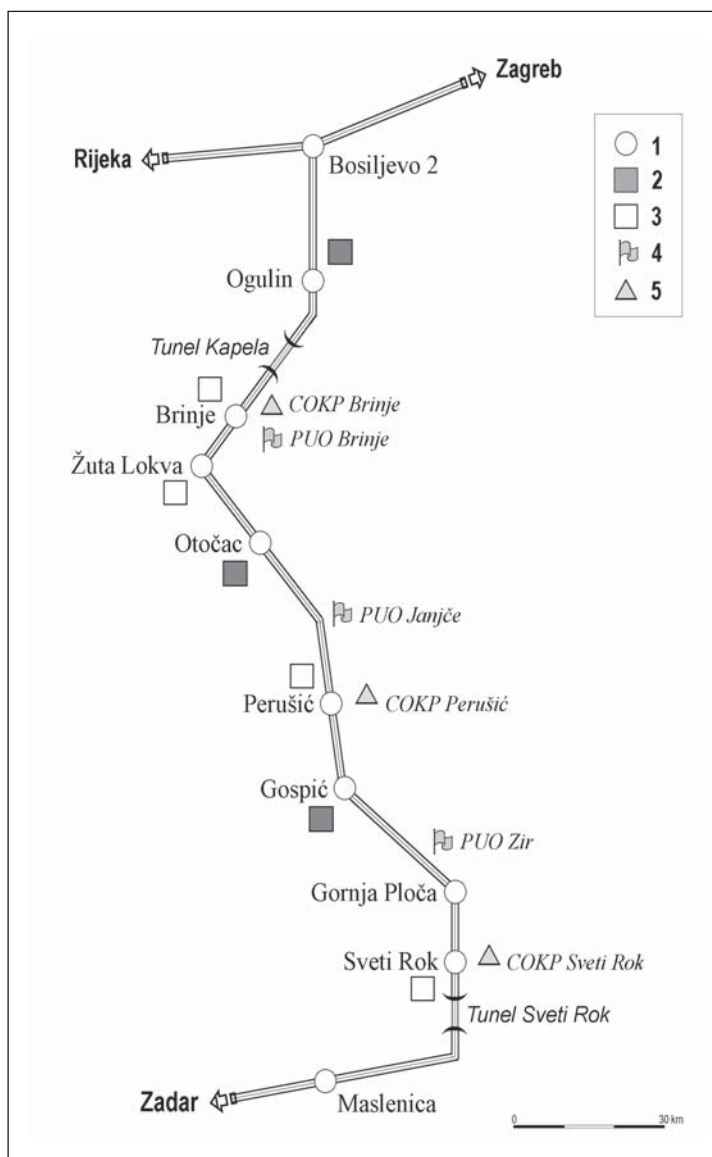
Servisni objekti uz autocestu – centri za održavanje i kontrolu prometa sa 338 djelatnika i prateći uslužni objekti sa stotinjak zaposlenih (procjena) – utjecali su dakle na porast zaposlenosti u općinama na trasi autoceste. To je prva posljedica lokacijskih pogodnosti stvorenih izgradnjom autoceste Zagreb–Split kroz Liku (sl. 2). No do povećanja zaposlenosti došlo je već u fazi gradnje autoceste. Izvođači radova angažirali su kao kooperante pojedine lokalne, mahom građevinske tvrtke, koje su zaposlile domaću radnu snagu. Osobito je to bio slučaj kod gradnje većih objekata na autocesti. Razumljivo, dovršenjem autoceste takva je zaposlenost uglavnom prestala.

Lokacijska uloga autoceste i s njom povezan njezin utjecaj na gospodarski razvoj centara daleko bi više trebali doći do izražaja kroz razvoj poduzetničkih, odnosno industrijskih zona oko autocestovnih čvorova. No kako je autocesta Zagreb–Split kroz Liku otvorena tek 2004., očito je da se veći učinci njezine lokacijske privlačnosti ne mogu očekivati već u prvih nekoliko godina. Usto se postavljaju i neka načelna pitanja o lokaciji, aktiviranju i perspektivi takvih zona.

U sklopu Programa razvoja poduzetničkih zona koji je donijela Vlada RH 2004., u gradovima i općinama Ličko-senjske županije na trasi autoceste Zagreb–Split osnovano je šest poduzetničkih zona s utvrđenim prioritetom izgradnje: po jedna u Gospiću i Otočcu, Brinju i Lovincu i dvije u Perušiću, a predviđene su još dvije alternativne lokacije u općini Brinje¹.

Analiza lokacije, površina zemljišta, stupanj izgrađenosti, planirani broj korisnika i popunjenost gospodarskim subjektima pokazuje da među planiranim gospodarskim

zonama postoje znatne razlike. Pozornost najprije privlače poduzetničke zone u vodećim centrima – Gospiću i Otočcu.



Sl. 2. Autocestovni čvorovi, poduzetničke zone i prateći objekti (uslužni i tehnički) na ličkom sektoru autoceste Zagreb–Split: 1. autocestovni čvor, 2. poduzetnička zona u funkciji, 3. planirana poduzetnička zona, 4. PUO – prateći uslužni objekt, 5. COKP – centar održavanja

Fig. 2 Motorway interchanges, entrepreneur zones and accompanying facilities (service and engineering) on the Lika sector of the motorway Zagreb–Split; 1) motorway interchange; 2) entrepreneur zone in function; 3) planned entrepreneur zone; 4) PUO – accompanying service facility; 5) COKP – maintenance centre.

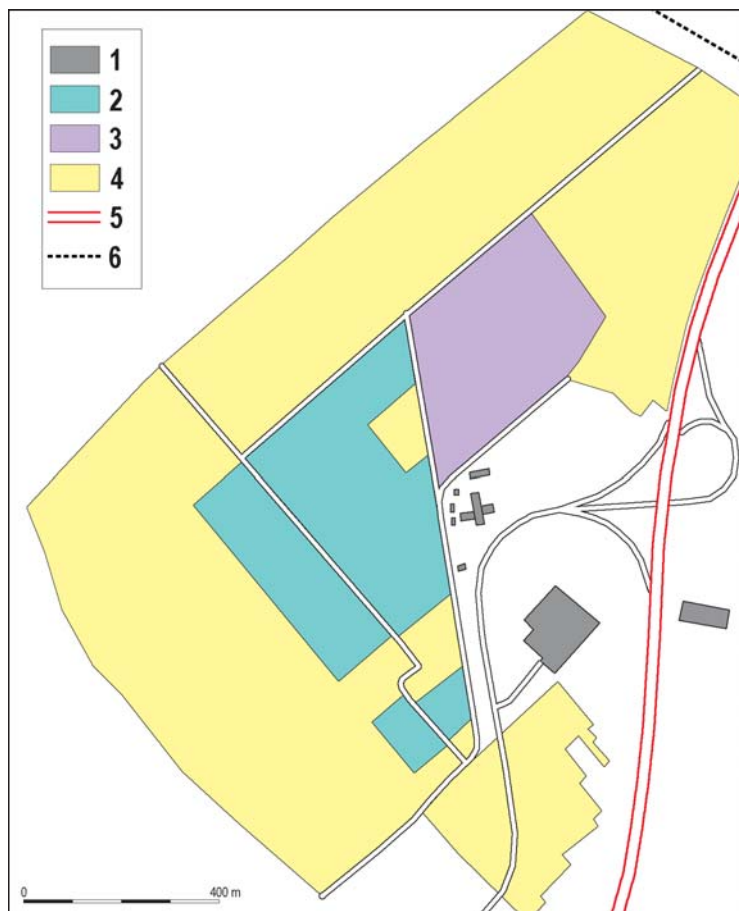
Poduzetnička zona u Gospiću, službenog imena Zona posebnih namjena Smiljansko polje, nalazi se u sjevernoj rubnoj zoni Gospića, uz županijsku cestu prema Smiljanu i Perušiću. Novom spojnom cestom (2,3 km) trebala bi uskoro biti povezana s autocestovnim čvorom Gospić nedaleko od Budaka. Površina zone iznosi 24 ha, ima 71 parcelu i uz prosječnu veličinu parcele 0,5–1,4 ha u njoj se može locirati 25–50 jedinica male privrede i obrta². Godine 2006. dovršeno je uređenje infrastrukture u zoni (struja, voda, kanalizacija, telefon), a 2007. potpisan je ugovor o ulasku u zonu prvoga gospodarskog subjekta, tvrtke *Teri Crotek*, podružnice riječke tvrtke *Tekol teri*, koja izrađuje dijelove za vjetroelektrane. Još nekoliko domaćih poduzetnika rezerviralo je parcele u zoni.

Činjenica da je počela realizacija prvog projekta i da je zabilježen značajan interes za ulazak u zonu pokazuje da poduzetnička zona Smiljansko polje ulazi u fazu popunjavanja gospodarskim subjektima. Njezina će atraktivnost nesumnjivo porasti izgradnjom spojne ceste s autocestovnim čvorom, a brzina valoriziranja ovisit će o više čimbenika: raspoloživoj radnoj snazi, osobito njezinoj stručnosti i cijeni, interesu investitora iz daljnih područja, privlačnosti lokalnog tržišta i dr.

Poduzetnička zona Špilnik u Otočcu nalazi se, slično kao poduzetnička zona u Gospiću, u fazi realizacije projekta. Zona raspolaže svim infrastrukturnim priključcima i ima asfaltiranu priključnu cestu. Površine je 13 ha s ukupno petnaest parcela³. Početkom 2008. u pripremi je bila izgradnja nekoliko proizvodnih i uslužnih pogona (Sirana *Runolist* iz Krasnog, mehanička radionica i dr.), pa se uskoro može očekivati početak proizvodnje u zoni. Ističemo međutim da se poduzetnička zona Špilnik nalazi na istočnom rubu Otočca, na suprotnoj strani od autocestovnog čvora, koji je zapadno od grada. Takva lokacija može nepovoljno utjecati na daljnju dinamiku vrednovanja zone.

Ostale poduzetničke zone s prioritetom izgradnje u Ličko-senjskoj županiji nalaze se u malim lokalnim centrima (Brinje, Perušić, Lovinac-Sv. Rok), bez veće ekonomske snage da se iskoriste lokacijske pogodnosti autocestovnih čvorova. Među njima je u najpovoljnijoj situaciji Perušić s obzirom na pokazane inicijative i blizinu Gospića.

Izvan Ličko-senjske županije, na širem prostoru Like, po postignutim rezultatima ističe se poduzetnička zona Ogulin. Ona je dosad najuspješniji primjer vrednovanja lokacije na autocestovnom čvoru. S jedne strane to je rezultat činjenice da je zona nastala na mjestu nekadašnjega kampa građevinske tvrtke *Bechtel-ENKA*, podignutog na samom autocestovnom čvoru u Otoku Oštarijskom, a s druge veće inicijativnosti lokalnih političkih čimbenika. Tvrtka *Bechtel*, nosilac većeg dijela radova na autocesti kroz Liku, sagradila je 2001. središnju upravu i glavni kamp s pratećom infrastrukturom. Važan čimbenik u odabiru te lokacije bila je odluka Grada Ogulina da se *Bechtelu* besplatno ustupi 40 ha zemljišta u zoni autocestovnog čvora. Poduzetnička zona osnovana je 2002. Urbanističkim planom definirana je namjena površina s građevinskim česticama, priključcima i prometnim sadržajima (kamionski i željeznički kontejnerski terminal). Navedene pogodnosti, uz nesumnjivo atraktivan geografski položaj, dovele su do popunjavanja zone gospodarskim subjektima. Prema stanju krajem 2007., u zoni svoju djelatnost obavljaju tri tvrtke: *Semmelrock Stein design* – proizvodnja betonskih opločnika, *OG Grafika d.o.o.* Ogulin, usmjerena na grafičko-tiskarsku djelatnost, i Hrvatske autoceste d.o.o., centar za održavanje. U međuvremenu je još nekoliko tvrtki pokazalo interes za ulazak u zonu (sl. 3).



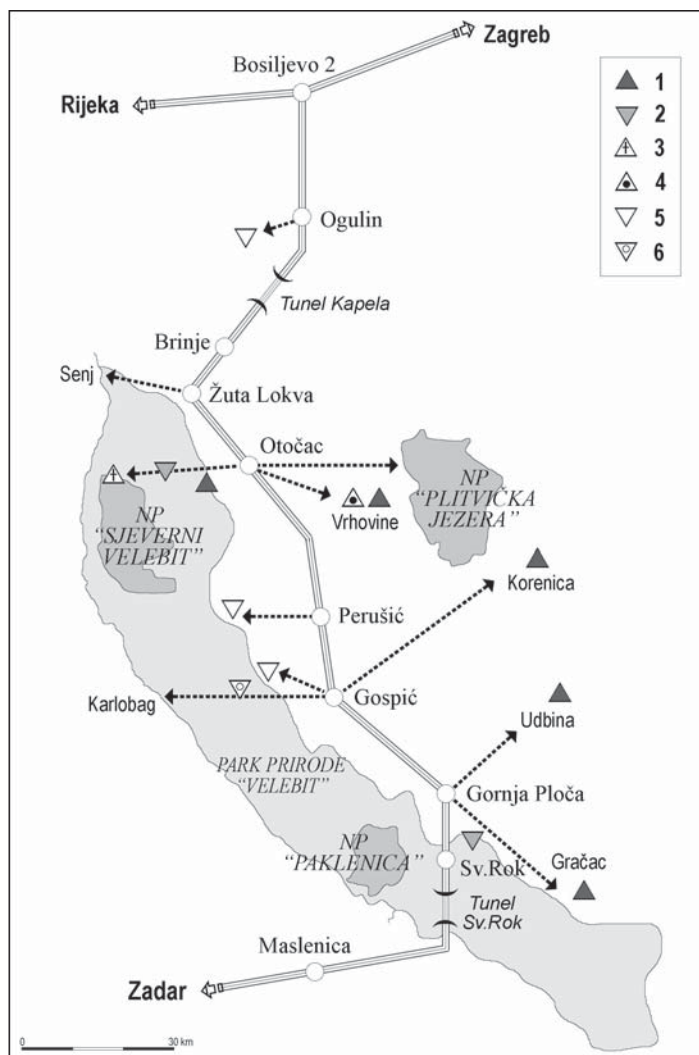
Sl. 3. Poduzetnička zona Ogulin (Otok Oštarijski) (stanje 2007.): 1. postojeći objekti, 2. građevinske čestice u fazi prodaje i gradnje, 3. rezervirano za proizvodnu namjenu, 4. šire područje zone, 5. autoceste Zagreb–Split, 6. željeznička pruga Zagreb–Rijeka

Fig. 3 Entrepreneur zone Ogulin (Otok Oštarijski) (State in 2007). 1) Existing facilities, 2) Building plots at the stage of sale and construction; 4) Greater zone; 5) Motorway Zagreb-Split; 6) Railway Zagreb-Rijeka.

ULOGA AUTOCESTE U RAZVOJU TURIZMA, MALE PRIVREDE I POLJOPRIVREDE

Osim lokacijskoga, autoceste dovode i do disperzijskog odnosno širega regionalno-razvojnog učinka. Kao što je već istaknuto, preko autocestovnih čvorova povezanih s osnovnom cestovnom mrežom omogućena je distribucija automobilskih tokova u okolne prostore. To stvara uvjete za gospodarsko aktiviranje pojedinih područja i naselja, bilo vrednovanjem postojećih ili pak osnivanjem novih ekonomskih sadržaja. Kad je riječ

o ličkom prostoru, autocesta Zagreb–Split pogoduje razvoju turizma, male privrede i poljoprivrede. To su istovremeno i glavni smjerovi razvoja Ličko-senjske županije.



Sl. 4. Autocesta Zagreb–Split i privlačni turistički objekti Like. Značenjem se ističu nacionalni parkovi te pojedinačni lokaliteti usmjereni: 1. na izletnički (eko) turizam, 2. na ruralni turizam, 3. na vjerski turizam, 4. na ribolovni turizam, 5. na kulturni turizam, 6. na pustolovni turizam.

Fig. 4 Motorway Zagreb-Split and attractive tourist facilities of Lika. Most significant are the national parks and individual localities oriented to: 1) day-trip (eco) tourism; 2) rural tourism; 3) religious tourism; 4) fishing tourism; 5) cultural tourism; 6) adventurous tourism.

U odnosu na ostale hrvatske regije Lika ima, s obzirom na svoju površinu, najveći udio zaštićenih područja. Na njezinu se teritoriju nalaze dva nacionalna parka – Plitvička jezera i Sjeverni Velebit, a treći, Paklenica, u njezinoj je neposrednoj blizini. Nadalje, cijeli

Velebit izdvojen je kao park prirode, a postoji još nekoliko zaštićenih objekata različitih kategorija (Cerovečke pećine, vrelo Gacke i dr.). Svi su ti objekti privlačni čimbenici turističkog razvoja, posebno NP Plitvička jezera, koji je već dosegnuo visok stupanj turističke valorizacije. No i brojni drugi prirodni sadržaji vezani uz specifičnu kršku prirodu privlačni su čimbenici turističkog razvoja. Dodamo li tome i nekoliko zanimljivih društvenih sadržaja (Krasno, Modruš, Smiljan, Brušane), može se zaključiti da Lika ima povoljne uvjete za razvoj različitih oblika turizma, od posjetiteljskog, ekološkog i ruralnog do kulturnog, vjerskog i pustolovnog (sl. 4).

Najveće mogućnosti pruža, nesumnjivo, turizam vezan uz nacionalne parkove, no sve je više primjera razvoja turističkih odredišta specifične ponude. Spomenimo Mlinice na rijeci Gacki kao prvorazrednu turističku atrakciju, Krasno kao proštenički centar, ali i naselje koje želi očuvati ruralnu baštinu kroz projekt Krasno Euro village, Kuterovo kao utočište za mlade medvjede ili pak Smiljan s muzejskim kompleksom *Nikola Tesla*. Autocestom Zagreb–Split otvara se novo poglavlje u turističkom razvoju Like: počinje masovniji dolazak i pojavljuje se klijentela raznovrsnih turističkih zahtjeva. Naglašene ekološke prednosti, zbog očuvanja prirode, utječu na sve veći interes za povremenim boravkom u toj sredini. Najbolji je pokazatelj takvih tendencija rast cijena zemljišta i nekretnina, posebice u atraktivnim područjima kao što je Gacka. U vezi s tim realiziraju se planovi uređenja turističkih naselja poput Ličkog sela u općini Lovinac. Autocesta je očito omogućila turističko vrednovanje cijeloga ličkog prostora. Difuziji turističkih tokova umnogome bi pridonijela modernizacija osnovne cestovne mreže.

Autocesta Zagreb–Split nesumnjivo će pogodovati i razvoju male privrede – proizvodnih obrtničkih djelatnosti i manjih industrija, smještenih u većim centrima, ali i manjim naseljima udaljenima od autocesta. U tom sklopu valja promatrati i tradicionalna prerađivačka usmjerenja poput drvene industrije. Kao primjer poželjnog modela aktiviranja ruralnih područja navodimo objekte Sirane *Runolist* u Krasnom i pivovare u Pozarištu. Njihov uspješni razvoj rezultat je lokalne inicijative. Značajniji rezultati mogu se očekivati ako se takve inicijative podupru ostalim razvojnim mjerama, uključujući poboljšanje lokalnih cestovnih veza odgovarajućim autocestovnim čvorovima.

Osim turizma i male privrede, u sklopu širih regionalno-razvojnih učinaka autocesta Zagreb–Split potiče i razvoj poljoprivrede, s jedne strane većom dostupnošću velikih gradskih tržišta, Zagreba, Rijeke, Zadra i Splita, a s druge stvaranjem uvjeta za organiziranje poljoprivredne proizvodnje u zapuštenim agrarnim zonama. Pogodnosti za razvoj poljoprivrede proizlaze iz činjenice da lički prostor omogućuje usmjerenje na tradicionalnu, u velikoj mjeri ekološku poljoprivredu te oblike jeftinijega, ekstenzivnog uzgoja u stočarstvu.

MOGUĆNOSTI DALJNJEGA REGIONALNOG RAZVOJA

Autocesta Zagreb–Split potaknula je brži regionalni razvoj Like. Novom prometnicom lički je prostor djelotvornije integriran u prometne i razvojne tokove Hrvatske. Posljedica je to značajnog skraćivanja vremena putovanja, odnosno efekta prostorno-vremenske konvergencije (kontrakcije prostora), te smanjivanja troškova prijevoza. Slijedom toga

porasle su važnost i dinamika urbanizacije centara zapadne Like. Autocesta je izravno i posredno utjecala na porast zaposlenosti. Uz novu prometnicu osnovane su poduzetničke zone, koje bi trebale potaknuti brži gospodarski razvoj. Još pozitivniji učinci očekuju se od razvoja turizma, male privrede i poljoprivrede.

I ekonomska istraživanja govore o pozitivnom učinku autoceste Zagreb–Split na regionalni razvoj ličkoga prostora. Rezultat istraživanja Čičovačkog (2003) pokazuje da se izgradnjom autoceste očekuje povećanje BDP-a *per capita* u svim županijama na trasi te prometnice, a najviše u Ličko-senjskoj.

Unatoč svemu navedenome ostaju određene dvojbe o mogućnostima daljnega regionalnog razvoja Like. Polarizirani razvoj Hrvatske, koji je u punoj mjeri došao do izražaja krajem 20. stoljeća, jasno je pokazao da je lički prostor, zajedno s Kordunom i Banovinom, tipična periferija Hrvatske. Izgradnja i puštanje u promet autoceste doveli su do određenog dinamiziranja gospodarskog razvoja toga prostora, no neizvjesno je koliko je to trajna tendencija, posebice zbog činjenice da Lika ima skroman demografski potencijal, ograničene, velikim dijelom iscrpljene rezerve radne snage i centre koji nisu dosegli viši stupanj gospodarske snage i sposobnosti za značajniju ulogu u organizaciji prostora.

Zato se s razlogom postavlja pitanje budućega regionalnog statusa Like. Autocestom Zagreb–Split konačno je prevladano stanje u kojem je lički prostor bio zapuštena i eksploatirana periferija – termin koji je upotrijebio francuski geograf A. Reynaud (1981, 1990) analizirajući etape razvoja u konceptu centar–periferija (M. Sić, 2005). Sada se stvaraju odnosi u kojima lički prostor sve više postaje integrirana i pripojena periferija. U kojoj će mjeri to biti regija s većom vlastitom snagom i u usponu, ovisit će o snazi lokalnih gospodarskih subjekata, stvaranju lokalnoga kapitala te o tokovima ljudi, sirovina i kapitala koji se odvijaju između ličkog prostora i velikih žarišnih centara Hrvatske.

ZAKLJUČAK

1. Autocesta Zagreb–Split (Dubrovnik) bolje je integrirala Liku u prostor i razvojne tokove Hrvatske. To je prvi i po svom karakteru inovativan učinak novih prometnih odnosa. Zahvaljujući brzom prometu vrijeme putovanja između pojedinih dijelova Like i velikih centara, Zadra, Rijeke, Splita i Zagreba, smanjeno je na svega dva do tri sata. Na to se nadovezuju ostale koristi od autocesta kao što su smanjivanje troškova prijevoza, jačanje razmjene, širenje tržišta, veća mobilnost i dr.
2. Nakon razdoblja prevlasti Plitvičke magistrale, koja je pogodovala razvoju istočne Like, autocestom Zagreb–Split prometno težište i povećana aktivnost ponovo su preneseni na prostor zapadne Like, što se odrazilo na bržem razvoju središnjeg dijela Like i Gacke.
3. Gradska naselja i manji centri povezani autocestom ojačali su svoje gospodarske i centralne funkcije, što je ubrzalo njihovu urbanizaciju. Ponajprije se to odnosi na Gospić, čija je vodeća uloga još jače došla do izražaja, a zatim na Otočac i u širim regionalnim okvirima Ogulin.

4. Autocesta je utjecala na povećanje zaposlenosti, najprije u fazi njezine gradnje, a zatim opremanjem autocesta uslužnim objektima. Povećane funkcije glavnih centara, osobito u sektoru trgovine (širenje trgovačkih lanaca) i obrta, također su pogodovale novom zapošljavanju.
5. Autocesta Zagreb–Split stvorila je u ličkom prostoru uvjete za razvoj poduzetničkih zona namijenjenih industriji i maloj privredi. Glavne zone u Gospiću, Otočcu i Ogulinu nalaze se u fazi popunjavanja gospodarskim subjektima. Njihova afirmacija i razvoj ostalih zona (Brinje, Perušić, Sv. Rok-Lovinac) ovisit će o nizu čimbenika: pogodnostima lokacije u odnosu na autocestovni čvor, lokalnoj inicijativi, zainteresiranosti investitora, ponudi radne snage i dr.
6. Nakon izgradnje autoceste otvorene su nove mogućnosti razvoja za turizam, malu privredu i poljoprivredu. Brojni zaštićeni objekti, posebice nacionalni parkovi Plitvička jezera i Sjeverni Velebit, ali i općenito očuvana priroda, omogućuju jači razvoj turizma, od posjetiteljskoga do ruralnog. Preduvjet takva razvoja, uključujući i aktiviranje disperznih prerađivačkih kapaciteta i ekološki usmjerene poljoprivrede, jest poboljšanje osnovne cestovne mreže i njezino funkcionalnije povezivanje s autocestom.
7. Izgradnjom autoceste Zagreb–Split ostvareni su početni pozitivni razvojni učinci. Dugoročnije promatrano postavlja se pitanje daljnjega regionalnog razvoja ličkog prostora. Lika sasvim sigurno nije više dio zapuštene hrvatske periferije te se u novim uvjetima sve više funkcionalno integrira u areale velikih okolnih centara. Ostaje otvoreno pitanje može li autocesta, zajedno s ostalim razvojnim čimbenicima, dovesti do znatnijega gospodarskog napretka Like i time pridonijeti njezinu prerastanju u stabilnu i funkcionalno značajniju cjelinu u regionalnoj strukturi Hrvatske.

LITERATURA

- Asley, R. H., Berard, W. F.**, 1965: Interchange Development Along 180 Miles of I-94. Highway Research Record, 96, s. 47.
- Beretta, P. Z.**, 1968: Le autostrade d'Italia. L'Universo, vol 48 (2-3).
- Blanc, A.**, 1952-53: Odnos geografije i historije. Geografski glasnik, 14-15, 35-45.
- Caralp, R.**, 1974: Le rôle regional des autoroutes. Etude de l'autoroute du Nord en France. Acta Geographica Lovaniensia, 12, 31-36.
- Cataudella, M.**, 1968: Il tronco Roma-Napoli dell'Autostrada del Sole e la localizzazione delle industrie. Boll. della Soc.geog. Ital 9 (7-9).
- Čičovački D.**, 2003: Analiza utjecaja izgradnje autocesta na regionalni razvoj i rezultati istraživanja dostupnosti gradova i županija. Zbornik priopćenja, Treći hrvatski kongres o cestama 2003., Zagreb.
- Carabe, H. B., Raphael, D. L., Souerlender, O.**, 1966: Direct and Indirect Economic Impact of Highway Interchange Development. Highway Research Record, 149, s. 45.

- Kralj, S., Dušek, A., Bušelić, Lj., Brajković, D., i Mašala-Buhin, M.,** 2006: Osnovne značajke autoceste Zagreb-Split. Ceste i mostovi 52 (7-9), 33-40.
- Merlin, P.,** 1991: *Géographie, économie et planification des transports*, PUF, Paris.
- Pejnović, D.,** 1991: Opće kretanje stanovništva kao odraz i pokazatelj socijalno-geografske diferencijacije Like, Radovi 26.
- Pejnović, D.,** 1996: Geografski aspekt revitalizacije depopulacijskih i ratom zahvaćenih područja Hrvatske na primjeru Like; u: I hrvatski geografski kongres, Hrvatsko geografsko društvo, Zagreb, 255-273.
- Pejnović, D.,** 2005: Lika – najveće problemsko područje Hrvatske. Zbornik radova Problemi regionalnog razvoja Hrvatske i susjednih zemalja, Zagreb, 237-245.
- Sić, M.,** 2005: Model centar-periferija. Zimski seminar za nastavnike geografije, sažeci predavanja. HGD, Zagreb.
- Soppelsa, J.,** 1976: Route 128-Route 495. Contribution à une analyse de l'implantation des entreprises à technologie avancée en Nouvelle Angleterre, Ann. de Géog. 471, 597-617.
- Štambuk, M.,** 1998: Lika – studija slučaja; u: Duge sjene periferije, Institut društvenih znanosti, Zagreb, 45.107.
- Vidaković, P.,** 2000: Cijela Lika – zaštićeno područje. Vila Velebita, 2 (94), 21-23.
- Wolkowitsch, M.,** 1978: *Géographie appliquée des transports*. U: Bernard, H., Derruau, M., Dezert, B., Renard, J., i Wolkowitsch, M. (ur.): *Initiation à la géographie appliquée*. Masson, Paris.

IZVORI

- 1 **Informacija o provedbi Plana razvoja poduzetničkih zona na području Ličko-senjske županije do 2007.**, Ličko-senjska županija, Županijsko poglavarstvo, Gospić, 2005.2.
- 2 <http://mingorp.hr/gospic ZPNSP.htm>; <http://www.gospic.hr/info/zona/Index.asp>
- 3 <http://zone.minogorp.hr/otocac PZ.htm>

SUMMARY

Impact of the Motorway Zagreb-Split on the Regional Development of Lika

Miroslav Sić

With the construction of the motorway Zagreb-Split through Lika (the mountainous part of Croatia) in 2004, this area got a first-class road and important economic installation. After four years of use, first consequences of its building and effects on further regional development can be analyzed. The topic is increasingly important, because Lika has traditionally been a Croatia's problem region. Three crucial reasons make it a problem region: 1) unfavourable demographic development (marked depopulation), 2) economic underdevelopment (chiefly agrarian region), and 3) absence of a larger urban centre leading to polarization of particular parts of Lika towards outer centres. The mentioned problems are the result of mountainous and karst region's influence, historic reasons and more recent socio-economic processes.

The motorway has repeatedly affected the contemporary regional development of Lika. Owing to a quick transportation and effects of spatial-temporal convergence, Lika was better integrated into developmental courses of Croatia, and established contact with big centres. After the period of the Plitvice Main Road domination through eastern Lika, the motorway moved the traffic focus and a more dynamic development to the western part of the region. That caused a more rapid urbanization and functional development of urban centres in western Lika (Gospić and Otočac), as well as stabilization of intraregional relations. The motorway construction increased employment, especially in the sector of construction industry and services, the conditions were created for development of the entrepreneur zones (near and around the motorway interchanges), which are being supplied with business facilities. Because of its specific nature and ecological values, the motorway has encouraged a quicker tourism development, and it is also favourable to small processing firms and agriculture.

Besides definitely positive effects, there are some dilemmas dealing with the motorway role, primarily in relation to the total regional development of Lika. Observing from the centre-periphery concept, after the construction of the motorway, Lika is certainly no more neglected, but represents an integrated periphery of Croatia. However, some crucial problems are still prominent, especially an unfavourable demographic development, lack of labour and capital, as well as a small part of centres. There is an open question: can the motorway, together with other developmental factors, contribute to a quicker development of Lika and its growing into a stable and functionally significant entity in the regional structure of Croatia?

Primljeno (Received): 20 – 01 – 2008

Prihvaćeno (Accepted): 26 – 01 – 2009

Dr. sc. Miroslav Sić, red. prof. u miru
Trg D. Domjanića 7
Sesvete, Hrvatska/Croatia

