

Utjecaj prometnog sustava na socijalnogospodarski razvoj i organizaciju prostora ličke regije

Dane Pejnović*

U radu su razmotreni geografski i geoprometni položaj Like, osnovne etape razvoja prometnog sustava u regiji te njegov prostorno i vremenski diferenciran utjecaj na socijalnogospodarski razvoj i organizaciju prostora Ličke regije u razdoblju 1961-1991. Na toj osnovi izložene su naznake budućeg prostornog utjecaja prometa, povezano s aktualnim upravno-teritorijalnim ustrojstvom i predstojećom izgradnjom autoceste kroz područje istraživanja.

Ključne riječi: geoprometni položaj, prometni sustav, socijalnogospodarski razvoj, Lička regija.

Influence of the communication system on the social-economic development and organization of the Lika region.

This paper deals with the geographical and geo-communication position of Lika with the basical development phases of the communication system in the region and its spatially and temporally differentiated influence on the social-economic development and organization of the Lika region in the period from 1961 to 1991. On that basis the features of the future spatial influence of the communication are presented connected with the actual administrative-territorial constitution and the forth-coming construction of the motorway through the investigated region.

Key Words: Geo-communication position, communication system, social-economic development, the Lika region.

TEORIJSKO-METODOLOŠKE NAPOMENE

Prometni sustav, socijalnogospodarski razvoj i organizacija prostora međusobno se prožimlju i povezani su visokim stupnjem međuzavisnosti i uzajamnosti. Njihov odnos moguće je pobliže odrediti kao specifičan oblik prostorno-funkcionalne interferencije, u smislu uzajamnog poticanja ili slabljenja u okviru dinamičkog sustava prostorno-funkcionalnog razvoja.

* Mr., asistent, Geografski odjel, Prirodoslovno-matematički fakultet, Marulićev trg 19, 41000 Zagreb, Hrvatska.

Kao temeljni medij i čimbenik prostornog povezivanja, prometni sustav i promet imaju posebno mjesto i ulogu u tom razvoju. Ne samo zato što je prometna infrastruktura općenito supstrat i pretpostavka svakog socijalno-gospodarskog razvoja, a intenzitet prometa najsazetiji izraz cjelokupne organizacije prostora, već prije svega zbog inicijativne uloge i multiplikativnog utjecaja prometne funkcije na prostorne procese i odnose.

Utjecaj prometa na razvoj i organizaciju prostora moguće je utvrditi s dva polazišta, a ujedno i dvije različite razine razmatranja: prvo, u okviru neke posebno izdvojene prostorne cjeline i, drugo, kroz međusobni odnos dviju ili više regija u sklopu cjeline višeg reda. U prvom slučaju taj je utjecaj najprimjerenije sagledati u sklopu teorijskog modela prostorne polarizacije i diferencijacije. Takva postavka temelji se na činjenici da čvorišta unutar prometne mreže predodređuju razvoj središnjih naselja i gospodarskih žarišta, koja zbog koncentracije uslužnih funkcija, odnosno baznih djelatnosti, funkcioniraju kao polovi, odnosno u slučaju linearnog razvoja – osovine prostornog razvoja, dok su njezini radialni elementi jedan od činilaca prostorne diferencijacije.

S druge pak strane, između naselja u okviru regije, odnosno dviju ili više regija unutar šire prostorne cjeline, posredovanjem prometne funkcije uspostavljaju se raznovrsni odnosi. Različita snaga njihova utjecaja očituje se u hijerarhijski ustrojenoj mreži središnjih naselja, s jedne, te postojanju regija jezgri, kao žarišta okupljanja, nasuprot rubnim regijama koje karakteriziraju procesi geografske diferencijacije, s druge strane. Neovisno o kojem se polazištu, odnosno razini razmatranja radi, utvrđivanje utjecaja prometa na razvoj i organizaciju prostora nužno se mora temeljiti na kompleksnom pristupu, sagledavanjem ta tri elementa u punini njihove singenetske i funkcionalne međuzavisnosti u sklopu jedinstvenog procesa prostorno-funkcionalnog razvoja.

Osnovni cilj ovog rada je istražiti utjecaj prometa na socijalnogospodarski razvoj i organizaciju prostora u Ličkoj regiji. Od prethodnih istraživanja za tu temu posebno su relevantni radovi V. Rogića (1973. i 1975). U prvom je prvi put detaljno izložena prometnogeografska problematika Like, dok su u drugom razvoju i značenje prometne funkcije regije sagledani u širem društvenogeografskom kontekstu. Po sadržaju i pristupu taj rad u određenoj mjeri predstavlja tematski i metodološki okvir za ovo istraživanje. Od ostalih, još se izdvaja rad D. Sremca (1978), u kojem je sa ekonomsko-planerskog stajališta izložen razvoj prometa i veza u okviru tadašnje koncepcije dugoročnog društvenoekonomskog razvoja Like.

Zadatak ovog rada je da analitički razmotri geografski i geoprometni položaj Like, zatim osnovne faze razvoja prometne mreže u regiji te njezin utjecaj na razvoj i organizaciju prostora, u kontekstu pronalaženja rješenja za buduću prometnogeografsku valorizaciju i organizaciju prostora, sukladno aktualnom upavno-teritorijalnom ustrojstvu i nastojanjima da se zaustavi negativan razvoj i procesi geografske diferencijacije u prostoru s funkcijom prometnog »zgloba« i geostrateške jezgre Republike Hrvatske.

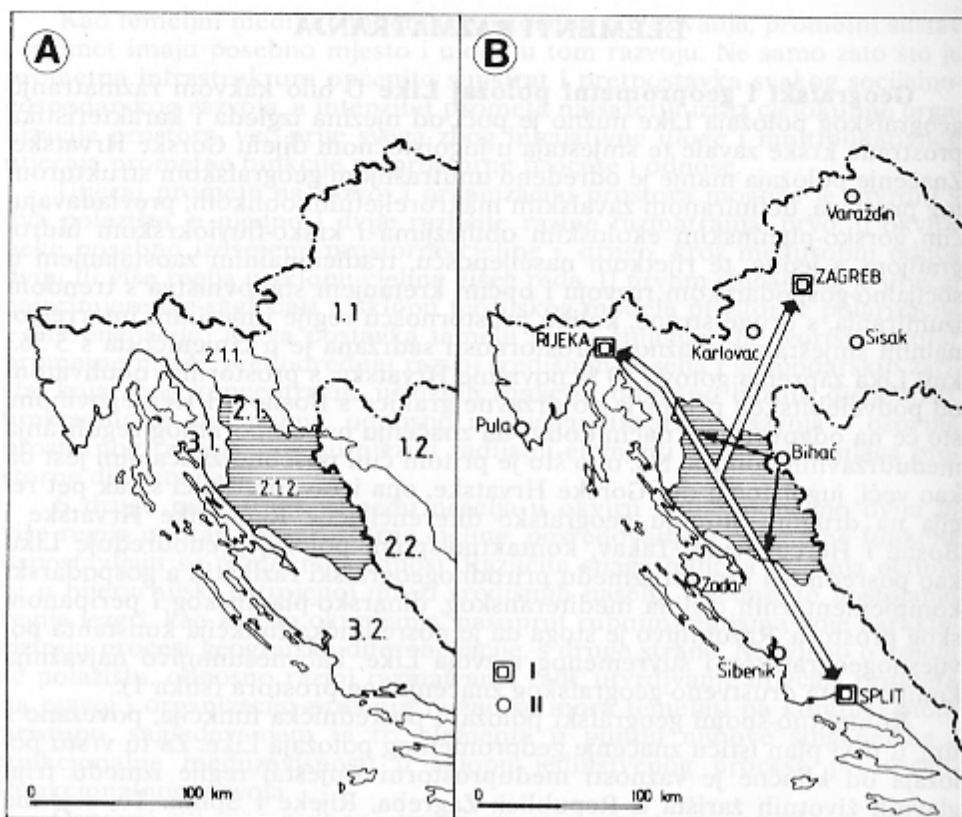
ELEMENTI RAZMATRANJA

Geografski i geoprometni položaj Like U bilo kakvom razmatranju geografskog položaja Like nužno je poći od njezina izgleda i karakteristika prostrane krške zavale te smještaja u jugoistočnom dijelu Gorske Hrvatske. Značenje položaja manje je određeno unutrašnjom geografskom strukturom tog prostora, definiranom zavalskim makroreljefnim oblikom, prevladavajućim gorsko-planinskim ekološkim obilježjima i krško-fluviokrškom hidrografijom, s jedne, te rijetkom naseljenošću, tradicionalnim zaostajanjem u socijalno-gospodarskom razvoju i općim kretanjem stanovništva s trendom izumiranja, s druge strane, koliko prostornošću regije i njezinim interregionalnim smještajem. Važnost prostornosti sadržana je u činjenici da s 5 563 km² Lika zaprema gotovo 10 % površine Hrvatske, s prostornim obuhvatom od podvelebitskog primorja do državne granice s Bosnom i Hercegovinom, što će na odgovarajući način dobiti na značenju nakon poratnog reguliranja međudržavnih odnosa. No, ono što je pritom čini posebno značajnim jest da kao veći, jugoistočni dio Gorske Hrvatske, ona izravno graniči s čak pet regija na drugom stupnju geografske diferencijacije Republike Hrvatske i Bosne i Hercegovine. Takav, kontaktno-spojni položaj predodređuje Liku kao posrednički prostor između prirodnogeografski različitih a gospodarski komplementarnih cjelina mediteranskog, dinarsko-planinskog i peripanonskog prostora. Razumljivo je stoga da je posrednička funkcija konstanta povijesnogeografskog i suvremenog razvoja Like, kao nesumnjivo najvažnija komponenta društveno-geografskog značenja tog prostora (slika 1).

Kontaktno-spojni geografski položaj i posrednička funkcija, povezano s tim, u prvi plan ističu značenje geoprometnog položaja Like. Za tu vrstu položaja od ključne je važnosti međuprostorni smještaj regije između triju glavnih životnih žarišta u Republici: Zagreba, Rijeke i Splita. To, s jedne strane, ima za posljedicu izrazite značajke rubnog prostora, a s druge središnji prometnogeografski položaj, s čvorišno-križišnim značenjem regije u sklopu zapadne Hrvatske. Pritom posebno valja naglasiti gotovo apsolutno značenje Like za povezivanje Južne Hrvatske sa Središnjom Hrvatskom i Sjevernim hrvatskim primorjem. Aktualne poteškoće u protoku prometa »Plavom magistralom«¹ uvjerljivo pokazuju da ne postoji ozbiljna alternativa povezivanju tih vitalnih dijelova države preko Ličke regije.

Tako iznimno veliko značenje geoprometnog položaja Like na razini Hrvatske, za regiju je umanjeno činjenicom što ta čvorišno-križišna funkcija nije koncentrirana u određenom užem prostoru, već je dislocirana na širokom području od podvelebitskog primorja do Pounja. Rezultat toga su značajke regije kao izrazitog tranzitno-koridorskog prostora, u kojem posljedično prometna funkcija nema čvorišno-koncentracijsko, već naglašeno diobe-no prostorno djelovanje.

Takve prometnogeografske karakteristike predisponirane su makroreljefnom strukturom, određenom dinarski usmjerenim paralelizmom planinsko-sredogorskih nizova (Velebit, Ličko sredogorje, Kapelsko-plješevički niz) te intermontanih nizova zavala, s poljima u kršu i zaravnima (gackoličko-gračački niz, koreničko-bjelopoljsko-krbavski niz, pounjski poljsko-udolinski niz). Uz topografski povoljna polja i zaravni duž raščlanjenog dna ličke zavale te niske predgorske zaravni na vanjskom obodu Velebita i Plje-

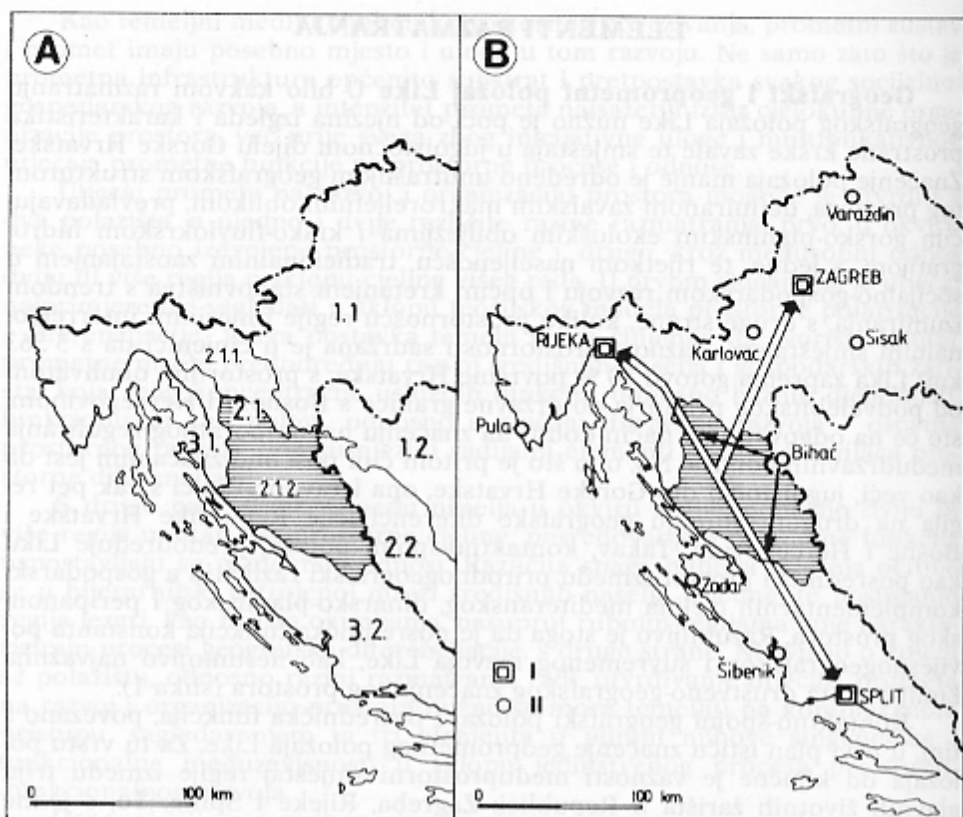


Sl. 1 Geografski (A), geoprometni (B) položaj Like;

1. Zapadno-peripanonski prostor: 1.1. Središnja Hrvatska, 1.2. Sjeverozapadna Bosna
 2. Središnji planinski prostor: 2.1. Gorska Hrvatska, 2.1.1. Gorski Kotar, 2.1.2. Lika, 2.2. Bosansko-hercegovački visoki krš
 3. Mediteranski prostor: 3.1. Sjeverno Hrvatsko primorje, 3.2. Južna Hrvatska
- I – Makroregionalni centri, II – Regionalni centri

Fig. 1 Parallel account of the geographical (A) and geo-traffic (B) position of Lika

1. Western-peripannonian region: 1.1. Central Croatia, 1.2. North-western Bosnia
 2. Central mountain region: 2.1. Mountain Croatia, 2.1.1. Gorski Kotar, 2.1.2. Lika, 2.2. Bosnian-Herzegovinian high Karst
 3. Mediterranean region: 3.1. Northern Croatian Littoral, 3.2. Southern Croatia
- I – Macroregional centres, II – Regional centres



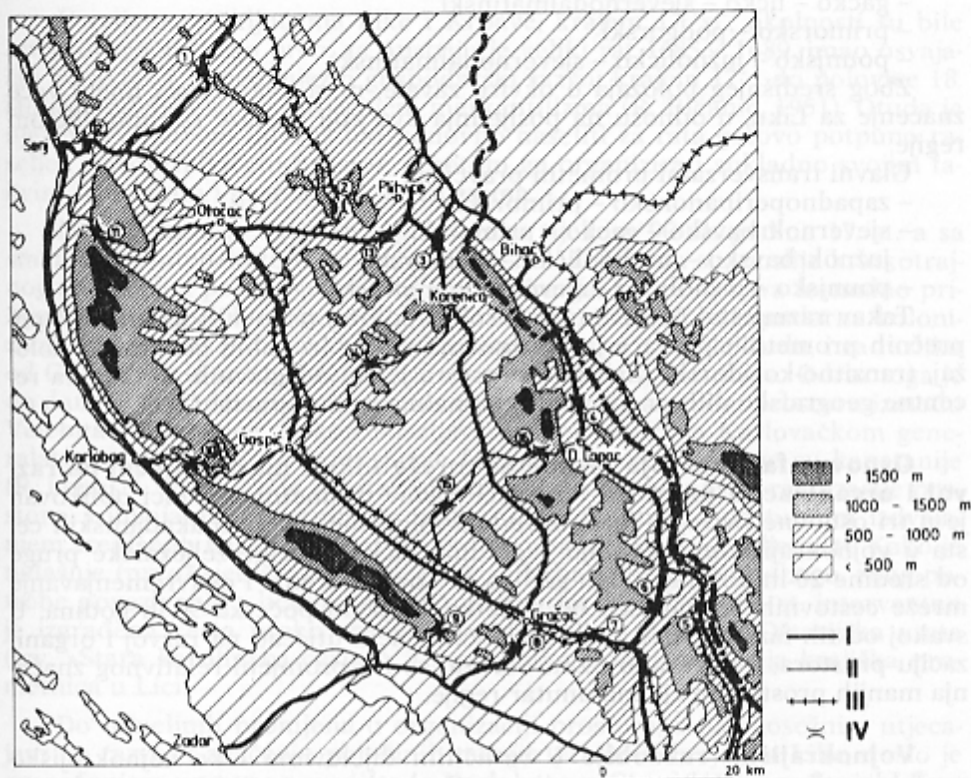
Sl. 1 Geografski (A), geoprometni (B) položaj Like;

1. Zapadno-peripanonski prostor: 1.1. Središnja Hrvatska, 1.2. Sjeverozapadna Bosna
 2. Središnji planinski prostor: 2.1. Gorska Hrvatska, 2.1.1. Gorski Kotar, 2.1.2. Lika, 2.2. Bosansko-hercegovački visoki krš
 3. Mediteranski prostor: 3.1. Sjeverno Hrvatsko primorje, 3.2. Južna Hrvatska
- I – Makroregionalni centri, II – Regionalni centri

Fig. 1 Parallel account of the geographical (A) and geo-traffic (B) position of Lika

1. Western-peripannonian region: 1.1. Central Croatia, 1.2. North-western Bosnia
 2. Central mountain region: 2.1. Mountain Croatia, 2.1.1. Gorski Kotar, 2.1.2. Lika, 2.2. Bosnian-Herzegovinian high Karst
 3. Mediterranean region: 3.1. Northern Croatian Littoral, 3.2. Southern Croatia
- I – Macroregional centres, II – Regional centres

ševice, posebno značenje za prometno povezivanje preko Like imaju visine i položaj prijevoja preko planinsko-sredogorskih nizova (slika 2).



Sl. 2. Reljefna uvjetovanost tranzitno-koridorskog geoprometnog položaja Like
 I – Magistralne ceste II – Regionalne ceste III – Željeznička pruga IV – Prijevoji:
 1. Kapela (887 m); 2. Rudopolje (826 m); 3. (Korenički) Vratnik (782 m); 4. Birovača (775 m);
 5. Lička Kaldrma (676 m); 6. Srpski Klanac (793 m); 7. Malovan (802 m); 8. Prezid (778 m);
 9. Mali Halan (1044 m); 10. Baške Oštarije (955 m); 11. Oltari (1018 m); 12. Vratnik (698 m);
 13. Čudin Klanac (798 m); 14. Ljubovo (980 m); 15. (Pločanski) Klanac (692 m); 16. Kuk (1142 m).

Fig. 2 Relief-topographic conditions of the transit-corridor geo-traffic characteristics of Lika
 I – Main roads II – Regional roads III – Railway lines IV – Passes:
 1. Kapela (887 m); 2. Rudopolje (826 m); 3. (Korenički) Vratnik (782 m); 4. Birovača (775 m);
 5. Lička Kaldrma (676 m); 6. Srpski Klanac (793 m); 7. Malovan (802 m); 8. Prezid (778 m); 9.
 Mali Halan (1044 m); 10. Baške Oštarije (955 m); 11. Oltari (1018 m); 12. Vratnik (698 m); 13.
 Čudin Klanac (798 m); 14. Ljubovo (980 m); 15. (Pločanski) Klanac (692 m); 16. Kuk (1142 m).

Karakteristike i dinarski smjer pružanja zavale, s jedne, te njezin položaj u odnosu na životna žarišta tradicionalno aktivnijih, mediteranskog i peripanonskog prostora, uvjetovali su nastanak glavnih uzdužnih i poprečnih prometnih pravaca. Za uzdužno interregionalno povezivanje preko Like značajna su četiri pravca:

- krbavsko – južnoličko – sjevernodalmatinski
- gacko – ličko – sjevernodalmatinski
- primorsko – podgorski
- pounjsko – južnoličko – sjevernodalmatinski.

Zbog središnjeg položaja u okviru zavale, prva dva pravca imaju veće značenje za Liku, u odnosu na posljednja dva koji prolaze rubnim dijelom regije.

Glavni transverzalni prometni pravci su:

- zapadno-peripanonsko – primorski
- sjevernokrbavsko – gacko – primorski
- južnokrbavsko – srednjoličko – primorski
- pounjsko – južnoličko – sjevernodalmatinski.

Takav razmještaj odnosno međusobni položaj osnovnih uzdužnih i poprečnih prometnih pravaca jasno upućuje da su, uz rubni geografski položaj, tranzitno-koridorske značajke prostora jedan od glavnih čimbenika recentne geografske diferencijacije i regionalne dezintegracije Like.

Osnovne faze razvoja prometne mreže Like i njezin utjecaj na razvoj i organizaciju prostora Postojeći sustav prometnica u Lici oblikovan je u tri osnovne razvojne faze: izgradnja inicijalne mreže makadamskih cesta u vojnokrajiškom razdoblju, izgradnja Ličke i Unske željezničke pruge od sredine 20-ih do kraja 40-ih godina te kompletiranje i osuvremenjavanje mreže cestovnih prometnica od početka 60-ih do početka 90-ih godina. U svakoj od tih faza promet je na specifičan način utjecao na razvoj i organizaciju prostora, a povezano s tim odrazio se i u promjeni relativnog značenja manjih prostornih cjelina unutar regije.

Vojnokrajiško razdoblje U različitim dijelovima Like vojnokrajiško razdoblje nije započelo u isto vrijeme. Gacka je u austrijski sustav obrane ostatka Hrvatske uključena neposredno poslije turskog zaposjedanja Like i Krbave, 1527. godine. Srednja i južna Lika priključene su austrijskoj političko-teritorijalnoj organizaciji krajem 17, a Ličko Pounje tek potkraj 18. stoljeća. Različita dužina trajanja istovjetnih društvenih procesa rezultirala je uočljivim razlikama u strukturi i izgledu prostora te mentalitetu stanovništva tih mezoregionalnih cjelina Like.

Vojnokrajiško razdoblje, u prvom redu njegovo 18. stoljeće, ima prekretničko značenje u razvoju prometa i prometne tehnologije u Lici, jer je dotadašnje stoljetno prometovanje karavanskim putovima zamijenjeno izgradnjom makadamskih cesta i kolskim prijevozom. Izgradnja inicijalne cestovne mreže, kao i opća organizacija prostora u tom razdoblju, bila je u funkciji austrijskih vojnostrateških i gospodarskih ciljeva. Soga su se izmjenom vanjskih okolnosti, ovisno o karakteru ratova ili promjeni dominirajuće gospodarske doktrine, mijenjali uvjeti i način cjelokupne prostorne organizacije.

Tako su raspored utvrđenih gradova, karakter naseljavanja i razmještaj naseljenosti u Gackoj tijekom većeg dijela 16. i u 17. stoljeću isključivo bili određeni interesima obrane sjeverozapadnih vrata ličke zavale. Aktualna posljedica toga je da taj dio Like ima dvostruko veća naselja od prosjeka za regiju, te da se od ondašnjeg središta obrane Otočac do danas razvio u glavno žarište razvoja i središte prostorne organizacije Gacke mezoregije.

U vrijeme priključenja Like i Krbave, krajem 17. st., okolnosti su bile bitno drugačije. Kao prvo, za Austriju je veliki rat 1685 – 1689. imao osvajački karakter i, drugo, njezin gospodarski razvoj krajem 17. i do polovice 18. stoljeća odvijao se pod utjecajem merkantilizma (R. Bičanić, 1951). Otuda je njezin prvenstveni interes bio ponovno naseliti za rata gotovo potpuno raseljen novopriključeni prostor, a potom ga organizirati sukladno svojim takvim strateškim i gospodarskim ciljevima.

Naseljavanje je uglavnom provedeno tijekom 90-tih godina 17. st. a sa smanjenim intenzitetom odvijalo se sve do 1712. kada su, poslije kratkotrajnog neuspjelog pokušaja civilnog organiziranja, Lika i Krbava formalno priključene Karlovačkom generalatu (S. Pavičić, 1962). Ta sekundarna kolonizacija provedena je planski, po određenom sustavu i redosljedu, i za razliku od Gacke, imala je karakter stočarskog zaposjedanja prostora. Odras toga je do danas prevladavajuća disperzna naseljenost na širokom prostoru između Velebita i Plješevice. Nakon naseljavanja i priključenja Karlovačkom generalatu, na području srednje i južne Like te Krbave ustrojene su kapetanije (R. Lopašić, 1889). To je začetak oblikovanja potpuno nove organizacije prostora, s inicijalnom izgradnjom cestovnih prometnica i postupnim izdvajanjem središnjih naselja unutar prvotno amorfnе mreže naseljenosti. Kako je tadašnje (prvo) sjedište uprave za Liku i Krbavu bilo u Karlobagu, zbog potrebe povezivanja s ličkim zaleđem u drugom desetljeću 18. st. interventno je izgrađena cesta preko središnjeg velebitskog prijevoja Oštarijska vrata (tzv. »Stara karolinska cesta«). To je ujedno prva i najstarija krajiška prometnica u Lici.

Do temeljnih promjena u organizaciji prostora, s dalekosežnim utjecajem na razvoj i značenje pojedinih manjih prostornih cjelina Like, došlo je prenošenjem upravnog središta iz Karlobaga u Gospić i preuređenjem Krajine 1746. kojim su lička zvala te sjeverni i središnji dio podvelebitskog primorja ustrojene u dvije upravno-teritorijalne jedinice. Ličko-krbavski prostor i središnji dio podvelebitskog primorja s Karlobagom okupljeni su u Ličku, a Gacka, sjeverozapadni dio kapelskog podgorja i sjeverni dio podvelebitskog primorja sa Senjem u Otočku pukovniju. Zbog ravnomjernog rasporeda stanovništva sredinom 60-tih godina 18. st. izvršena je preraspodjela prostora, pri čemu je sjeverni dio ličko-krbavskog prostora (Korenički i Perušićki kraj) uključen u Otočku, a sjeverozapadni dio kapelskog podgorja (Brinjski kraj) u Ogulinsku pukovniju (F. J. Fras, 1988).

Tadašnji izbor Gospića i Otočca za pukovnijska središta opredijelio je značenje podvelebitske, ličko-gacke zone kao težišni prostor okupljanja unutar ličke zavale. Tome je pridonijela i okolnost što je, u srednjem vijeku geografski značajniji, krbavski prostor, do početka 90-tih godina 18. st. imao karakter neposrednog pograničnog pojasa prema turskoj Bosni i Pounju. Različita funkcija ličko-gackog i krbavskog prostora odrazila se na trasira-

nje i izgradnju prvih cestovnih prometnica. Zbog neospornog prioriteta vojnostrateških razloga u kontekstu tadašnjih austrijsko-turskih odnosa, najprije je, već 1746., probijen put između Rakovice i Vrhovina koji je omogućio uspostavu vojnički potrebne veze između ogulinske, otočke i ličke regimente duž pograničnog pojasa (V. Rogić, 1977). Za razliku od toga, u zapadnoj Lici izgrađene su uzdužna i poprečne trgovačke ceste, s namjerom aktiviranja prirodnih i proizvodnih potencijala zaleđa (u prvom redu šuma) i njihova uključivanja u robnu razmjenu. Obje uzdužne magistralne prometnice kroz Liku, vojno-strateška duž krbavskih polja i trgovačka duž ličkogackog pojasa, centrirane su prema Karlovcu kao sjedištu generalata i središtu trgovačke aktivnosti Hrvatske vojne krajine.

Izuzmu li se poprečne dionice Karlobag – Gospić i spomenuta krbavska cesta iz prve polovice 18. st., glavnina makadamskih prometnica u regiji izgrađena je od kraja 70-ih godina tog stoljeća. Najprije je 1779. završena izgradnja magistralne trgovačke arterije Karlovac – Senj (»Jozefina«). Zatim je, zbog neodgovarajuće veze Gospić – Karlobag, 1786. preko Oštarijskih vrata izgrađena tzv. »Nova cesta« (»Terezijana«). Nedugo potom, 1789. g., obje te transverzale spojene su uzdužnom magistralnom prometnicom (»Dalmatinska cesta«) na relaciji: Zuta Lokva – Otočac – Gospić – Gračac – Zrmanja – Palanka (dalmatinska granica). Od nje je preko (Široke) Kule, sredogorskog prijevoja Ljubovo i Bunića izgrađen odvojak za sjevernu Krbavu, a od Bilaja, preko Rudajica i južnog sredogorskog prijevoja (Pločanski klanac) za Udbinu. Poslije Svištovskog mira (1791. g.), ta je cesta iz južne Krbave u dva kraka produžena prema Ličkom Pounju: jednim preko Klapavice kroz Mazin i Lumbardenik za Dobroselo, a drugim preko Visuća i prijevoja Kuk za Donji Lapac (F. J. Fras, 1988). U nastojanju da se skрати put do Zadra, tadašnjeg upravnog središta Dalmacije, početkom 30-ih godina (1832. g.) izgrađena je »velebitska magistrala« (tzv. »Majstorska cesta«) preko južnog velebitskog prijevoja – Malog Halana, na relaciji: Sv. Rok – Mali Halan – Obrovac (M. Valentić, 1984). Kako zbog prevelike strmosti i erozije, dotadašnja cesta preko Oštarijskih vrata nije bila prikladna za robni promet, sredinom 40-ih godina je započeta a 1850. završena izgradnja postojeće trase prometnice Gospić – Karlobag. Tijekom 40-tih godina prošlog stoljeća započeto je i probijanje dionice od Priboja (Prijeboja), preko Ljeskovca prema Babinom Potoku, koja je omogućila da se od 1851. uspostavi veza na relaciji Priboj – Vrhovine – Otočac. Ta je prometnica posebno dobila na značenju od početka 70-ih godina, nakon što je spajanjem dionica duž sjeveroistočne padine Plješevice (Rakovica – Vaganac – Petrovo selo – Priboj) upotpunjena i osjetno poboljšana komunikacija »Kordonskom cestom«. Na taj način, od 70-tih godina 18. do 70-ih godina 19. stoljeća stvorena je osnovna mreža makadamskih prometnica u Lici. Ona je naknadno dopunjavana zemaljskim, tj. lokalnim cestama kojima su se na nju priključivala, zbog rubnog položaja, prometno slabije dostupna naselja.

Na spomenutim krajiškim prometnicama, poglavito Jozefini, a potom Terezijani i Dalmatinskoj cesti, uspostavljena je živa trgovačka cirkulacija. Preko njih se odvijala izvozna i uvozna trgovina. Uz tranzitni promet žitom na Jozefini, u strukturi izvoza dominirali su drvna masa, stoka i stočne predačevine, a kod uvoza sol i tzv. kolonijalna roba. Otvaranje trgovačkih cesta

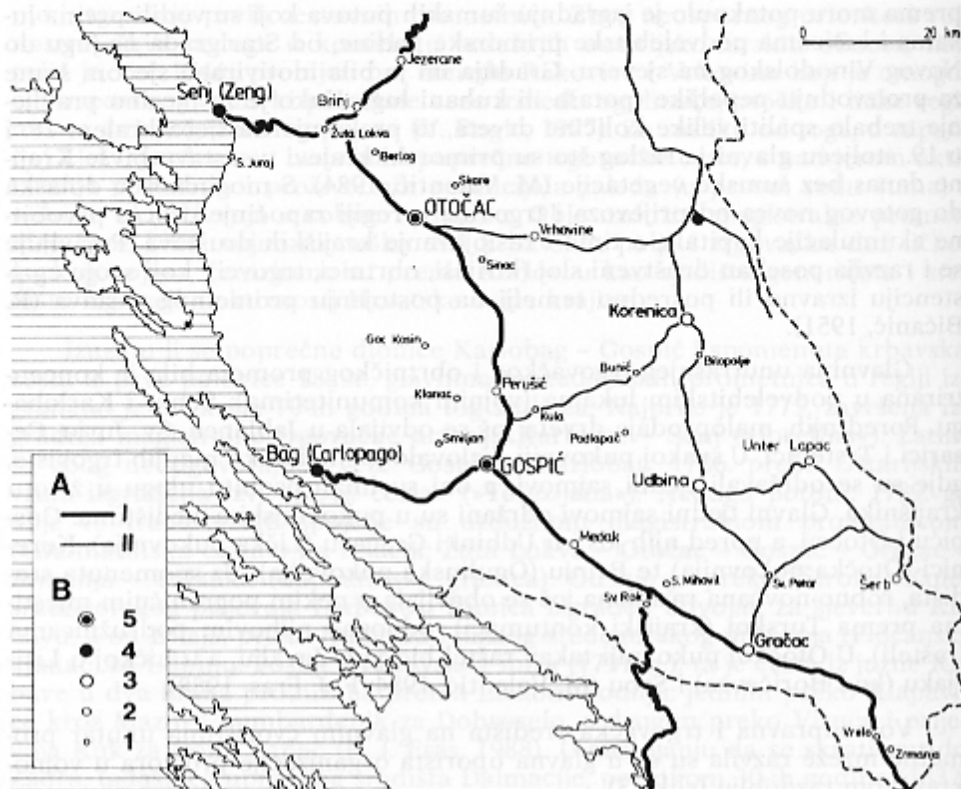
prema moru potaknulo je izgradnju šumskih putova koji su vodili prema lukama i lučicama podvelebitske primorske padine, od Starigrada na jugu do Novog Vinodolskog na sjeveru. Gradnja im je bila motivirana sječom šume za proizvodnju pepeljike (potaša ili kuhani lug). Kako je za njezino pravljenje trebalo spaliti velike količine drveta, ta prekomjerna sječa krajem 18. i u 19. stoljeću glavni je razlog što su primorski krajevi u sastavu bivše Kraji- ne danas bez šumske vegetacije (M. Valentić, 1984). S mogućnošću dolaska do gotovog novca od prijevoza i trgovine u regiji započinje proces prvobit- ne akumulacije kapitala, a time i raslojavanje krajiških društava. Pojavljuje se i razvija poseban društveni sloj (kirijaši, obrtnici, trgovci), koji svoju egz- stenciju izravno ili posredno temelji na postojanju prometnog sustava (R. Bičanić, 1951).

Glavnina unutrašnjeg trgovačkog i obrtničkog prometa bila je koncen- trirana u podvelebitskim lukama (vojnim komunitetima): Senju i Karloba- gu. Pored njih, maloprodaja drveta još se odvijala u Jablancu, Sv. Jurju, Ce- sarici i Trstenici. U svakoj pukovnji djelovalo je i nekoliko manjih trgovišta, gdje su se održavali tjedni sajmovi, a oni su imali osobitu ulogu u životu krajišnika. Glavni tjedni sajmovi održani su u pukovnijskim sjedištima: Gos- piću i Otočcu, a pored njih još i u Udbini i Gračacu (Lička pukovnja), Kore- nici (Otočka pukovnja) te Brinju (Ogulinska pukovnja). Uz spomenuta sre- dišta, robno-novčana razmjena još se obavljala u nekim pograničnim mjesti- ma prema Turskoj (krajiški kontumaci), odnosno njihovim podružnicama (rašteli). U Otočkoj pukovnji takav raštel bio je u Zavalju, a u Ličkoj u Lisi- čjaku (kod Boričevca) i Srbu (M. Valentić, 1984; F. J. Fras, 1988).

Vojnouppravna i trgovačka središta na glavnim čvorištima unutar pro- metne mreže razvila su se u glavna uporišta organizacije prostora u vojno- krajiškom razdoblju (slika 3).

Razmještaj naselja s određenim stupnjem centraliteta jasno potvrđuje pozitivnu korelaciju između prometne frekventiranosti lokacije i koncentra- cije uslužnih djelatnosti u glavnim središnjim naseljima. Sukladno tome, do najvećeg, 5. stupnja centraliteta razvila su se županijska središta – Gospić i Otočac – na križištu uzdužne Dalmatinske ceste s transverzalnim ograncima preko velebitskih prijevoja. Koncentracija prometa u podvelebitskim termi- nalima tih ogranaka razlogom je da su se Senj i Karlobag razvili do centara 4. stupnja, slično kao i Gračac, na sutoku Dalmatinske i Kordonske ceste, do centra 3. stupnja. Za razliku od toga, zapadnog dijela regije, samo dva (Korenica i Udbina), odnosno zajedno s Gračacem tri središta 3. stupnja centraliteta, pouzdan su indikator slabijeg intenziteta tadašnjeg tranzitnog prometa u istočnoj Lici. Tako oblikovana osnovna hijerarhijska mreža sre- dišnjih naselja u vojnokrajiškom razdoblju, uz manje izmjene, zadržala se do najnovijeg doba.

Težište prometne cirkulacije i lokacija glavnih žarišta prostorne organi- zacije regije u zapadnoj Lici predodredili su ličko-gacku zavalu kao težišni prostor naseljenosti i demogeografskog razvoja Like u vojnokrajiškom raz- doblju. U prilog tome govori podatak da su početkom prošlog stoljeća Sred- nja Lika i Gacka okupljale gotovo 60 % stanovništva regije (tab. 1). Tada stečena demografska prednost zapadne Like ne samo da se nije smanjivala,



Sl. 3. Glavne cestovne prometnice i mreža središnjih naselja Like u vojnokrajiškom razdoblju

A – Kategorija cesta

I – Glavne trgovačko-poštanske ceste

II – Strateške i poštanske ceste

B – Stupanj centraliteta naselja

(1–5)

Fig. 3 Main roads and the network of th central settlements of Lika in the period of the Military Border

A – Road category

I – Main Commercial-mail roads

II – Strategic and mail roads

B – Settlement centrality degree

(1–5)

nego se do početka 90-ih godina ovog stoljeća i povećala. Između dva rata i u poslijeratnom razdoblju, do početka 70-ih godina tome je posebno pridonijela prometnogeografska funkcija Like željezničke pruge.

Tab. 1. Usporedni prikaz broja stanovnika u mezoregionalnim cjelinama Like 1830. i 1991. godine

Prostorna cjelina	1830.		1991.	
	Aps.	%	Aps.	%
- Srednja Lika	37 657	30,0	29 049	34,6
- Gacka	35 187	28,1	24 992	29,8
- Krbava	24 452	19,5	11 393	13,6
- Južna Lika	18 584	14,8	10 434	12,4
- Ličko Pounje	9 528	7,6	8 054	9,6
LIKA (ukupno)	125 408	100,0	83 922	100,0

Izvor: za 1830. F. J. Fras, 1988.

za 1991. Rezultati popisa stanovništva 1991.

b) **Željeznička faza.** Izgradnja Ličke željeznice početak je nove, druge faze u razvoju prometnog sustava regije. Inicijativa za izgradnju željezničkog spoja preko Like s Dalmacijom pokrenuta je nakon razvojačenja Krajine, 1873. g., gradnja pruge započela je 1912. a u potpunosti je završena krajem 1924. godine (Z. Jelinović, 1957). Izbož trase i promet tom željeznicom odlučujuće je utjecao na različitu dinamiku razvoja a, povezano s tim, i promjenu relativnog značenja pojedinih mezoregionalnih cjelina Like. To se u prvom redu odnosi na apsolutno i relativno brži razvoj Srednje, a djelomice i Južne Like, u odnosu na Gacku. Naime, trasiranjem pruge od kapelskog prijevoja Rudopolje (826 m n. v.), preko Vrhovinskog polja, kroz masiv Godaču, s nastavkom duž kapelske padine iznad krajnjeg jugoistočnog ruba Gackog polja te preko pregibne zone Janjča duž ličko-gračačke zavale, odakle se preko Malovana (794 m) i Otrića (662 m) spušta u zрманjsku dolinu, Gacka i Krbava našle su se u rubnom položaju, dok je Ličko Pounje ostalo sasvim po strani u odnosu na željeznički promet. Nasuprot tome, ovakvom trasom pruge maksimalno je valoriziran središnji prometnogeografski položaj Srednje Like, koja otad postaje i središnji prostor po značenju u okviru regije. Da je i koliko upravo željeznički promet bio čimbenik bržeg razvoja ličko-gračačkog prostora u odnosu na ostale dijelove Like, posredno se može vidjeti iz dinamike broja stanovnika vodećih središnjih naselja njezinih mezoregionalnih cjelina u razdoblju 1921 - 1961. (tab. 2). U tom pogle-

Tab. 2. Kretanje broja stanovnika u glavnim središnjim naseljima Like u razdoblju 1921 - 1961.

Središnje naselje	Broj stanovnika			Promjena broja stanovnika					
	1921.	1931.	1961.	1921-1931.		1931-1961.		1921-1961.	
				Aps.	%	Aps.	%	Aps.	
- Donji Lapac	1 011	1 008	1 001	-3	(-0,3)	-7	(-0,7)	-10	(-1,0)
- Gospić	3 653	3 826	6 767	173	(4,7)	2 941	(76,9)	3 114	(85,2)
- Gračac	2 137	2 192	2 829	55	(2,6)	637	(29,1)	692	(32,4)
- Otočac	4 086	3 457	3 889	-629	(-15,4)	432	(12,5)	-197	(-4,8)
- Titova Korenica	333	441	496	108	(32,4)	55	(12,5)	163	(48,9)

Izvor: Rezultati popisa stanovništva za odnosne godine.

du indikativan je podatak da su, s izuzetkom manjeg demografskog progresa Korenice, tijekom 20-ih godina porast broja stanovnika ostvarili samo Gospić i Gračac, dok je Otočac, koji je početkom tog razdoblja okupljao čak više stanovnika nego Gospić, zabilježio osjetno smanjenje broja stanovnika. Afirmacija Gospića kao glavnog središnjeg naselja u regiji, zahvaljujući upravo primjereno valoriziranom prometnom položaju između dva rata i u poratnom razdoblju, očituje se u njegovom apsolutno i relativno daleko najvećem porastu broja stanovnika do početka 60-ih godina. Razmjerno znatan demografski progres u tom razdoblju zabilježio je također i Gračac, dok Otočac do tog vremena još nije dosegao niti broj svojih stanovnika iz početka 20-ih godina.

Izgradnjom kraće i tehnološki naprednije Unske pruge 1948. potisnuto je značenje Ličke željeznice kao magistralne prometnice između Središnje i Južne Hrvatske, ali time nije dovedena u pitanje njezina funkcija glavne željezničke prometnice za regiju. Naime, usporedba prosječno ostvarenog prometa na željezničkim stanicama u Lici na Ličkoj i Unskoj pruzi u razdoblju 1971 - 1976. pokazuje da je samo 15,6 % putničkog i 6,5 % robnog prometa ostvareno u općini Donji Lapac, koja ima četiri željezničke postaje na Unskoj pruzi (Kestenovac, Bušević, Ličko Dugo Polje i Lička Kaldrma), dok se sav ostali željeznički promet regije odvija Ličkom trasom. Koliko je pritom težište željezničkog prometa (bilo) u Srednjoj Lici, svjedoči pokazatelj da je u općini Gospić ostvareno 30 % putničkog i 26 % robnog, od ukupno ostvarenog željezničkog prometa u regiji u promatranom razdoblju (D. Sremac, 1978). Analizirani vremenski uzorak (1971 - 1976) općenito se može smatrati reprezentativnim za usporedbu intenziteta prometa na Ličkoj i Unskoj pruzi do početka 90-ih godina. U približno su sličnoj proporciji te dvije željeznice utjecale na gospodarski i regionalni razvoj Like u posljednje četiri decenije.

Recentna faza osuvremenjivanja cestovne mreže. Posljednja faza razvoja prometnog sustava Like odnosi se na kompletiranje cestovne mreže i osuvremenjivanje makadamskih prometnica od sredine 50-ih godina. Ta modernizacija ne samo da je započela kasno, nego se i odvijala presporo u odnosu na potrebe brže integracije socijalnogospodarski slabije razvijene regije u prometni sustav Hrvatske. U prilog tome govori podatak da je sredinom 60-ih u Lici bilo manje od 10 % cesta sa suvremenim kolnikom, s rasponom od 0,0 % u općini Donji Lapac do 16,9 % njihova udjela u općini Gospić (D. Sremac, 1978).

Kašnjenje u modernizaciji prometnica u uvjetima sve većeg zaostajanja za razvojem republike, s jedne, te velika socijalno-prostorna pokretljivost stanovništva, uvjetovana brzom deararizacijom i polarizacijom u zemlji, odnosno netom započetim (legaliziranim) zapošljavanjem u inozemstvu, s druge strane, odrazili su se u velikom mehaničkom odljevu stanovništva u međupopisnom razdoblju 1961 - 1971. Samo u tom razdoblju regiju je napustilo oko 20 000 njezinih stanovnika, što čini gotovo polovicu od ukupnog broja iseljenika iz regije u posljednja tri desetljeća (tab. 3).

Da je nedovoljna prometnogeografska integracija bila jedan od glavnih čimbenika zaostajanja u razvoju i njime uvjetovanog iseljavanja, pokazuje i utjecaj prometa na razvoj manjih prostornih cjelina Like tijekom 60-tih go-

Tab. 3. Izabrani pokazatelji demografskog (A) i socijalnoekonomskog razvoja (B) u općinama Like 1961-1991.

Pokazatelji	Općine Razdoblje	Donji Lapac		Gospić		Gračac		Otočac		Titova Korenica		Lika (ukupno)	
		Aps.	%	Aps.	%	Aps.	%	Aps.	%	Aps.	%	Aps.	%
Promjena broja A stanovnika ¹	1961-71.	- 1 118	(-10,4)	- 2 790	(- 6,9)	- 2 767	(-15,7)	- 2 900	(- 8,7)	- 2 629	(-16,2)	-12 204	(-10,2)
	1971-81.	- 1 162	(-12,1)	- 6 120	(-16,4)	- 2 956	(-19,9)	- 4 077	(-13,4)	- 2 376	(-16,2)	-16 691	(-15,6)
	1981-91.	- 393	(- 4,7)	- 2 214	(- 7,1)	- 1 429	(-12,0)	- 1 510	(- 5,7)	- 868	(- 7,1)	- 6 414	(- 7,1)
	1961-91.	- 2 673	(-24,9)	-11 124	(-27,7)	- 7 152	(-40,7)	- 8 487	(-25,4)	- 5 873	(-34,0)	-35 309	(-29,6)
Migracijska A bilanca ²	1961-71.	- 1 889	(-17,6)	- 5 189	(-12,9)	- 3 661	(-20,8)	- 5 068	(-15,1)	- 3 497	(-20,3)	-19 304	(-16,2)
	1971-81.	- 1 294	(-13,5)	- 6 070	(-16,2)	- 2 857	(-19,3)	- 4 283	(-14,0)	- 2 224	(-15,2)	-16 728	(-15,6)
	1981-91.	- 161	(- 1,9)	- 996	(- 3,2)	- 963	(- 8,1)	- 586	(- 2,2)	- 450	(-3,7)	- 3 156	(- 3,5)
	1961-91.	- 3 344	(-31,2)	-12 255	(-30,5)	- 7 481	(-42,5)	- 9 937	(-29,7)	- 6 171	(-35,7)	-39 188	(-32,9)
Tipovi općeg kre- A tanja stanovništva ³	1961-71.	E-3		E-3		E-3		E-3		E-3		E-3	
	1971-81.	E-3		E-4		E-4		E-3		E-3		E-3	
	1981-91.	E-4		E-4		E-4		E-4		E-4		E-4	
Gospodarski B nedovoljno razvijene općine ⁴	1966-70.	+				+		+		+		(+)	
	1971-75.	+				+		+		+		(+)	
	1976-80.	+		+		+		+		+		(+)	
	1981-85.	+		+		+		+		+		(+)	
Korigirani narodni B dohodak po stanov- niku (Hrvatska = 100) ⁵	1983.	83,8		61,8		63,2		65,2		98,2		69,7	
Udio poljoprivred- B nog stanovništva ⁶	1961.	57,9		47,2		52,6		59,2		64,5		54,9	
	1971.	27,4		42,1		43,9		47,5		58,6		44,8	
	1981.	16,8		22,5		27,0		26,5		32,9		23,6	
Promjena udjela B poljoprivrednika	1961-71.	-30,5		-5,1		-8,7		-11,7		-5,9		-10,1	
	1971-81.	-10,6		-19,6		-16,9		-21,0		-25,7		-21,2	

Izvori: 1 Rezultati popisa stanovništva za odnosne godine.

2 D. Pejnović, 1991.

3 Prema metodologiji M. Friganovića (1982-83) izračunao D. Pejnović (E-3 = egzoduzni tip s trendom izrazite depopulacije

4 Z. Baletić, 1985.

5 Z. Baletić, 1985.

6 Rezultati popisa stanovništva za odnosne godine.

dina. U tom pogledu indikativno je da su općine Gospić i Otočac, preko kojih se, pored željezničkog (Gospić), odvijala i glavna cestovnog prometa kroz regiju do početka 70-ih godina, bilježile najmanju stopu emigracije i jedine nisu imale status nedovoljno razvijenih među ličkim općinama u promatranom razdoblju.

Do većeg zamaha u osuvremenjivanju cestovne mreže došlo je krajem 60-ih i početkom 70-ih godina modernizacijom jadranske magistrale, regionalne dionice Gospić – Karlobag i Krbavske magistrale (Plitvice – Titova Korenica – Gračac – Obrovac). Rezultat toga je da se do početka 70-ih udio cesta sa suvremenim kolnikom u regiji više nego udvostručio. Izgradnjom plitvičke zaobilaznice (Plitvice – Borje – Vrhovine) i modernizacijom većeg dijela pounjske magistrale (Nebljusi – Donji Lapac – Srb), u prvoj, te završetkom južne dionice zapadnoličke (Medak – Gračac – Sučevići) i pounjske magistrale (Srb – Sučevići) tijekom druge polovice 70-ih, udio cesta sa suvremenim kolnikom do početka 80-ih povećao se na 57 %. Tijekom 80-ih osuvremenjene su preostale regionalne ceste, od kojih je najvažnija dionica Lički Osik – Bunić – Titova Korenica, koja preko Ljubovskog prijevoja spaja

Tab. 4. Dinamika osuvremenjivanja cestovne mreže u općinama Like u razdoblju 1971 – 1990.

Godina	Prostorna cjelina (općina, regija, republika)	Ceste I – IV. reda u km		
		Ukupno	Sa suvremenim kolnikom	
			Aps.	%
1971.	- Donji Lapac	129	3	(2,3)
	- Gospić	443	155	(35,0)
	- Gračac	211	8	(3,8)
	- Otočac	302	74	(24,5)
	- Titova Korenica	334	70	(21,0)
	Lika Hrvatska	1 419 24 312	310 8 409	(21,8) (34,6)
1981.	- Donji Lapac	158	87	(55,1)
	- Gospić	620	355	(57,3)
	- Gračac	258	129	(20,8)
	- Otočac	297	224	(75,4)
	- Titova Korenica	334	156	(46,7)
	Lika Hrvatska	1 667 27 822	951 17 451	(57,0) (62,7)
1991.	- Donji Lapac	246	126	(51,2)
	- Gospić	478	387	(81,0)
	- Gračac	289	191	(66,1)
	- Otočac	341	292	(85,6)
	- Titova Korenica	360	257	(71,4)
	Lika Hrvatska	1 714 26 938	1 253 21 701	(73,1) (80,6)

Izvor: Statistički godišnjak Hrvatske 1972 i 1982. Republički zavod za statistiku, Zagreb.
Statistički ljetopis 1992. Državni zavod za statistiku, Zagreb.

dvije glavne uzdužne magistralne prometnice – zapadnoličku i krbavsku. Uz njih su modernizirane i mnoge lokalne ceste, tako da se do početka 90-ih udio prometnica sa suvremenim kolnikom povećao na gotovo 70 %, po čemu Lika danas neznatno zaostaje za prosjekom Hrvatske (tab. 4).

Geografski najrelevantnija posljedica recentnog osuvremenjivanja cestovne mreže u regiji je prenošenje težišta cestovnog prometa iz zapadne Like u krbavski prostor. To se najprije, izravno odrazilo na smanjivanje razlika u regionalnom razvoju zapadnog i istočnog dijela regije, a potom sve više i u porastu značenja Krbave u odnosu na Srednju Liku. Tako je već u prvom petogodištu 70-ih u krug nedovoljno razvijenih, uz općine istočne Like, priključena i općina Otočac, a u drugom i općina Gospić. Koliko se slabljenje prometne funkcije odrazilo na razvoj Srednje Like, sintetički odražava pokazatelj da je zbog apsolutno, a poslije Gračaca i relativno najvećeg iseljavanja stanovništva u međupopisnom razdoblju 1971 – 1981. opće kretanje stanovništva u toj donedavno najrazvijenijoj ličkoj općini već tijekom 70-ih poprimilo značajke egzodusnog tipa s trendom izumiranja, po čemu je tada, uz Gračac, bila jedina takva općina u Lici.

Za razliku od toga, povećani prometni protok kroz Krbavu potaknuo je brži socijalno-gospodarski razvoj, a povezano s tim i prostorni preobražaj u općini Titova Korenica. Još početkom 70-ih godina ta je općina bilježila gotovo 60 % udjela poljoprivrednika, po čemu je bila daleko na posljednjem mjestu po dosegnutom stupnju socioekonomskog preobražaja među općinama u regiji. No, zahvaljujući najbržem gospodarskom razvoju, pod neposrednim i posrednim utjecajem nove prometne funkcije, za samo deset godina udio poljoprivrednika u toj općini smanjio se za oko četvrtinu.

Negativni razvojni trendovi na razini regije iz 70-ih još više su intenzivirani u 80-im godinama. To razdoblje karakteriziraju posvemašnja krizna obilježja socijalnogospodarskog, demografskog i prostornog razvoja. U prilog tome govori podatak da je u srednjoročnom razdoblju 1981 – 1985. Lika bila jedina regija u Hrvatskoj u kojoj su sve općine nalazile u krugu nedovoljno razvijenih (Z. Baletić, 1985), a uz to i jedina u kojoj je opće kretanje stanovništva u međupopisnom razdoblju 1981 – 1991. u svim općinama imalo značajke egzodusnog tipa s trendom izumiranja (D. Pejnović, 1991; M. A. Friganović, 1992). Regionalni razvoj do početka 90-tih godina opterećen je i sve naglašenijim razlikama u dinamici socijalnogospodarskog razvoja između pojedinih mezoregionalnih cjelina, sa sada već ustaljenim polovima razvoja – Srednjom Likom s negativnim i Krbavom s pozitivnim predznakom. Tako je, primjerice, ostvareni korigirani narodni dohodak po stanovniku u općini Gospić 1983. godine iznosio 61,8 a u općini Titova Korenica 98,2 % u odnosu na republički prosjek (Z. Baletić, 1985). To znači da je već tada Krbava za 28,5 % premašila prosječno ostvareni dohodak po stanovniku u regiji, a čak za 36,4 % onaj u Srednjoj Lici, i približila se prosjeku republike, s tendencijom njegova daljeg povećanja u odnosu na ostale dijelove Like.

Geografski najtransparentniji izraz promijenjenog značenja pojedinih manjih prostornih cjelina Like pod utjecajem izmijenjenog prometnogeografskog položaja od početka 70-ih godina, predstavljaju razlike u lokalnom

okupljanju stanovništva po međupopisnim razdobljima u posljednja tri desetljeća (tab. 5).

Tab. 5. Kretanje broja stanovnika u glavnim središnjim naseljima Like u razdoblju 1961–1991.

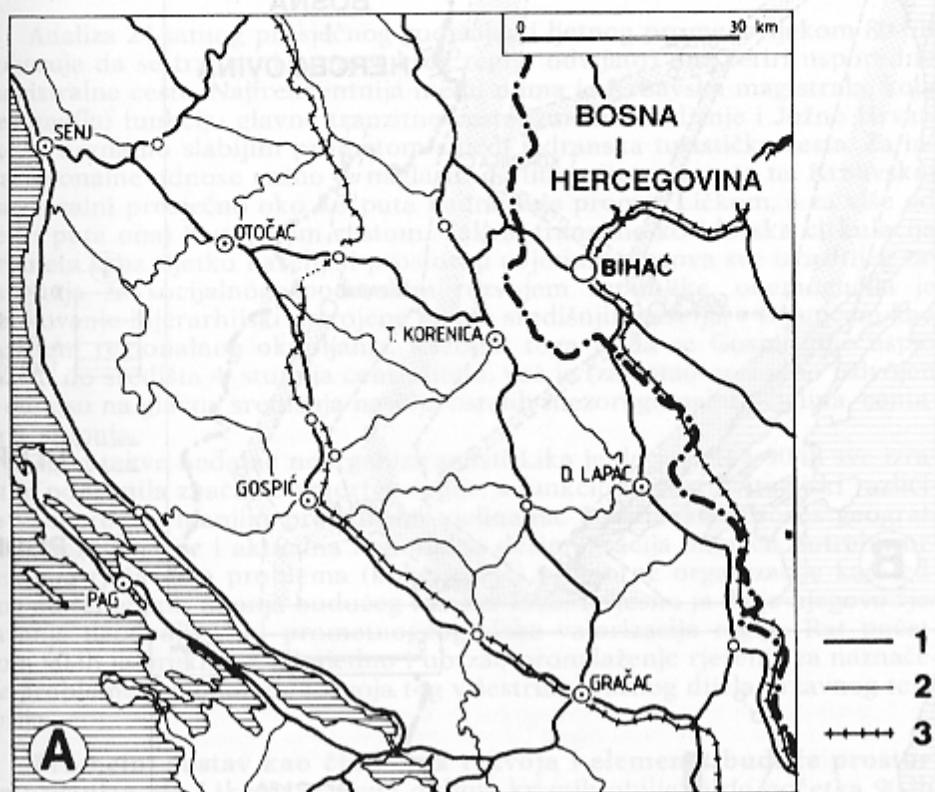
Središnja naselja	Broj stanovnika			
	1961.	1971.	1981.	1991.
– Donji Lapac	1061	1286	1590	1791
– Gospić	6767	8046	8725	9025
– Gračac	2829	3144	3713	4101
– Otočac	3622	4752	5195	5404
– Titova Korenica	496	829	1299	1716

Promjena broja stanovnika							
1961–71.		1971–81.		1981–91.		1961–91.	
Aps.	%	Aps.	%	Aps.	%	Aps.	%
285	(28,5)	304	(23,6)	201	(12,6)	790	(78,9)
1279	(18,9)	679	(8,4)	300	(3,4)	2258	(33,4)
315	(11,1)	569	(18,1)	388	(10,4)	1272	(45,0)
1130	(31,2)	443	(9,3)	209	(4,0)	1782	(49,2)
333	(67,1)	470	(56,7)	417	(32,1)	1220	(71,1)

Izvor: Rezultati popisa stanovništva za odnosne godine.

Očito je da izloženi podaci u potpunosti korespondiraju s prethodnim pokazateljima o dinamici osuvremenjivanja magistralnih cesta u regiji. Njihova pozitivna korelacija još jedna je, egzaktna, potvrda izravnog utjecaja frekventiranosti prometnica na opseg lokalnog okupljanja stanovništva. Sukladno tome, najveći porast broja stanovnika u 60-im godinama zabilježili su Otočac i Gospić, u 70-ima, izuzev nešto slabiji demografski rast Donjeg Lapca, nije bilo izrazitih razlika u okupljanju stanovništva među glavnim središnjim naseljima mezoregionalnih cjelina, dok je u 80-im godinama apsolutno i relativno najveći porast broja stanovnika ostvarila Titova Korenica.

Izmijenjeni prometnogeografski položaj Srednje Like i Krbave odrazio se i na prostornu organizaciju regije. Do 70-ih godina, dok je Gospić kao glavno središnje naselje imao i žarišni geoprometni položaj u Lici, promet je, iako je nedovoljno, ipak razmjerno više utjecao na okupljanje unutar regije. Osuvremenjivanjem magistralnih prometnica, posebno uzdužnih, do krajnosti su naglašene tranzitno-koridorske karakteristike prostora, pa je promet postao jedan od najizrazitijih čimbenika regionalne dezintegracije, s odgovarajućim, negativnim učinkom na prostornu organizaciju Like. Takav njegov utjecaj jasno se očituje iz usporednog prikaza kategorija prometnica, ostvarenog prometa na njima i mreže glavnih središnjih naselja (slika 4).



Sl. 4. Kategorije prometnica (A), ostvareni promet na magistralnim i regionalnim cestama 1980–1990 (B) i prostorna organizacija Ličke regije početkom 90-ih godina (C)

A 1 – Magistralne ceste, 2 – Regionalne ceste, 3 – Željezničke pruge

B PLDP – Prosječni ljetni dnevni promet

PGDP – Prosječni godišnji dnevni promet

(Izvor: Brojenje prometa na cestama Hrvatske 1981–1991)

C 1–4 Stupanj centraliteta naselja

Broj zaposlenih u glavnim centralnim naseljima 1961. i 1981.

Fig. 4 Road categories (A), traffic realized on the main and regional roads from 1980 to 1990 (B) and the spatial organization of the Lika region at the beginning of the 90-ties (C)

A 1 – Main roads, 2 – Regional roads, 3 – Railway lines

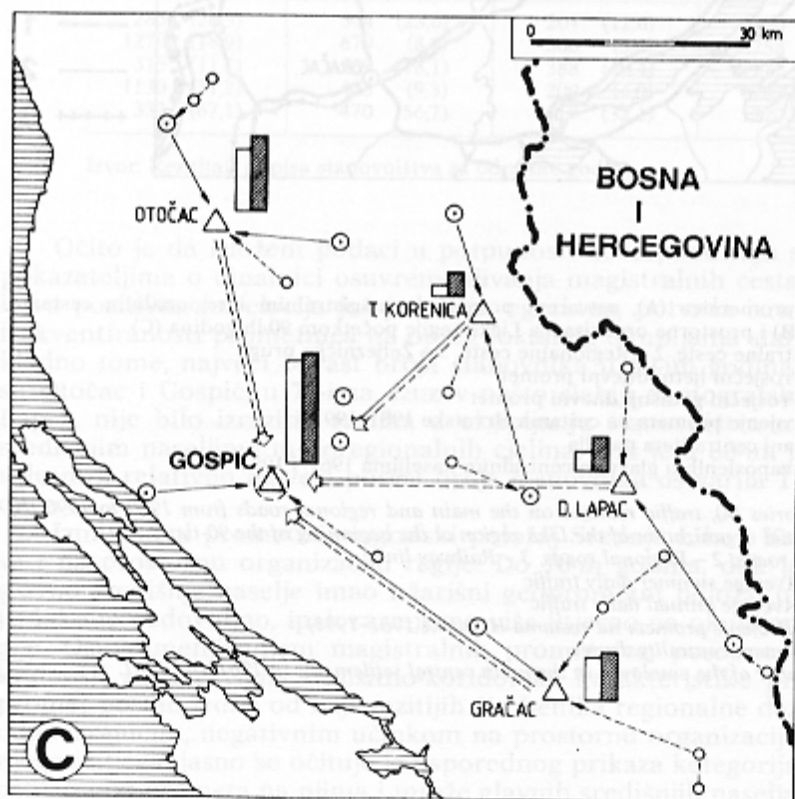
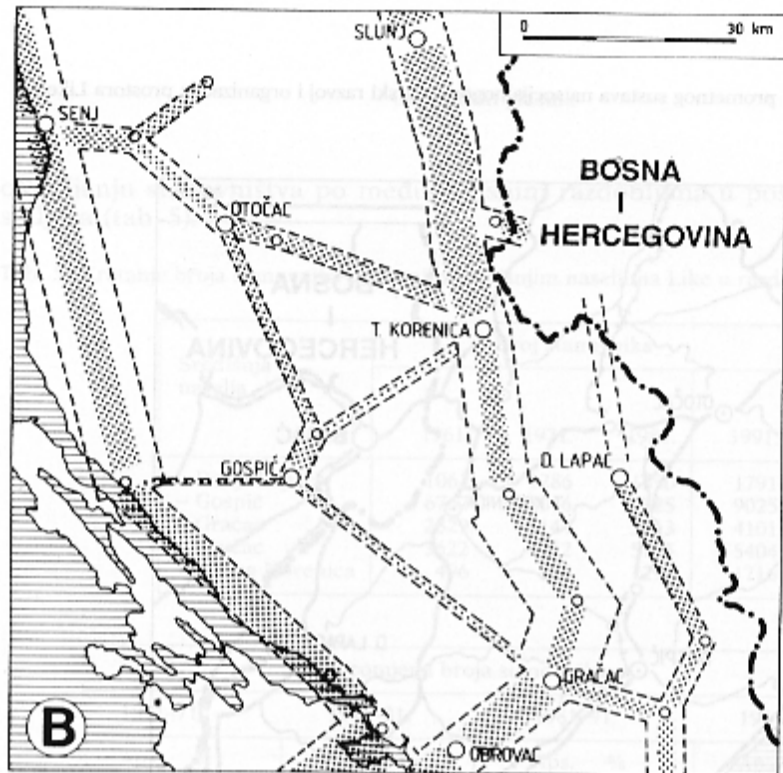
B PLDP – Average summer daily traffic

PGDP – Average annual daily traffic

(Source: Brojenje prometa na cestama Hrvatske 1981–1991)

C 1–4 Settlement centrality degree

Number of the employed in the main central settlements in 1961 and 1981.



Analiza 24-satnog prosječnog godišnjeg i ljetnog prometa tijekom 80-tih pokazuje da se tranzitni promet kroz regiju odvija(o) duž četiri usporedne magistralne ceste. Najfrekventnija među njima je Krbavska magistrala, koja (je) ima(la) funkciju glavne tranzitne ceste između Središnje i Južne Hrvatske. S neznatno slabijim prometom slijedi jadranska turistička cesta. Za intraregionalne odnose važno je naglasiti da intenzitet prometa na Krbavskoj magistralni prosječno oko 3,3 puta nadmašuje promet Ličkom, a za više od četiri puta onaj Pounjskom cestom. Takva, tranzitno-koridorska cirkulacija prometa kroz rijetko naseljeni prostor, u uvjetima njegova sve izrazitijeg zaostajanja za socijalnogospodarskim razvojem republike, onemogućila je oblikovanje hijerarhijski ustrojene mreže središnjih naselja, s Gospićem kao žarištem regionalnog okupljanja. Rezultat toga je da se Gospić nije uspio razviti do središta 4. stupnja centraliteta, već je (za)ostao neznatno izdvojen u odnosu na glavna središnja naselja ostalih mezoregionalnih cjelina, centara 3. stupnja.

Zbog takve nodalne neorganiziranosti Lika je do početka 90-ih sve izrazitije poprimila značajke amorfnе regije, s funkcionalno-gravitacijski različito usmjerenim manjim prostornim cjelinama. Poodmakao proces geografske diferencijacije i aktualna regionalna dezintegracija nameću potrebu urgentnog rješavanja problema (koherentne) prostorne organizacije kao jednog od temeljnih pitanja budućeg razvoja Like. Izvjesno je da je njegovo rješavanje neodvojivo od prometnogeografske valorizacije regije. Rat početkom 90-ih je prekinuo, ali ujedno i ubrzao pronalaženje rješenja za naznačene probleme regionalnog razvoja tog višestruko važnog dijela državnog teritorija.

Prometni sustav kao čimbenik razvoja i elemenat buduće prostorne organizacije Like Dosegnuta dubina kriznih obilježja do početka 90-ih, pojačana egzodusom stanovništva i razaranjima u domovinskom ratu, s jedne, i njime uzrokovana percepcija značenja Like kao »geostrateške kičme« i »geoprometnog zgloba« Hrvatske, zalogom su prekretničkog razvoja te regije u poratnom razdoblju. »Novi početak« prilika je da se dokazano nedjelotvorna koncepcija razvoja kao tzv. brdsko-planinskog prostora, odnosno drugim riječima, kao sirovinškog područja za prerađivačke centre izvan regije, zamijeni novom razvojnom paradigmom. To podrazumijeva da se komparativne prednosti Like u sklopu Hrvatske vrednuju suvremenim kriterijima razvoja, koji polaze od šireg prostornog konteksta i uključuju strateške ciljeve razvoja zemlje u cjelini. A iz europske perspektive gledano, položaj i resursi Like zaslužuju da se taj rijetko naseljeni prostor zaštititi i razvija kao liberalni rezervat prirode, što znači da vrhunski kriterij pri programiranju njegova razvoja trebaju biti ekološka načela. Dva su temeljna razloga koji opravdavaju takvu postavku. Prvi je što zbog geološko-geomorfološke predispozicije (prostrana krška zavala iznad 400, a uglavnom između 500 i 700 m n. v.) i položaja između velikih urbano-industrijskih aglomeracija Središnje, Sjeverozapadne i Južne Hrvatske, ona predstavlja golemi prirodni rezervoar pitke vode visoke kakvoće. O važnosti raspolaganja takvim, po svim prognozama u budućnosti deficitarnim resursom, u nas nažalost još ne postoji dovoljno razvijena svijest. Drugi argument u prilog izložene teze je iznimna koncentracija brojnih i raznovrsnih prirodnih znamenitosti, od kojih su neke značajne i u svjetskim mjerilima. Obje te geoprostorne dimenzije

Like i neosporne vrijednosti od najšireg značenja, počivaju na sve labilnijoj ekološkoj ravnoteži. Stoga svoj dugoročni učinak – i ekološki i gospodarski – mogu davati samo pod pretpostavkom da se kratkoročni gospodarski (lukrativni) interesi i voluntarističko planiranje zamijene jasno definiranom dugoročnom vizijom razvoja, odnosno podrede strateškim nacionalnim i globalnim interesima.

Prvi nuždan korak i jedna od pretpostavaka programiranja drukčijeg razvoja, koji bi trebao preusmjeriti postojeće negativne procese, učinjen je upravno-teritorijalnim ustrojstvom iz 1993. godine. Njime su zapadna Lika, sjeverni i srednji dio podvelebitskog primorja i otok Pag organizirani u Ličko-senjsku županiju, sa sjedištem u Gospiću, a istočna Lika kao sastavni dio kotara Knin u sklopu Zadarsko-kninske županije, sa sjedištem u Zadru. Iako je takva organizacija zapadnog i istočnog dijela regije posljedica ratnih zbivanja, što podrazumijeva da je u prvom redu bila motivirana strateško-političkom razlozima, njome je uz određene iznimke (prije svega sjeverna Krbava s Plitvičkom regijom) sankcionirana geografska stvarnost toga prostora. Kao dio neposrednog jadranskog zaleđa, Lika je organizirana u sklopu Riječke i Splitske makroregije, čime su u okviru tih prostorno-funkcionalnih regija ujedinjene dvije prirodno-geografski različite a gospo-

Sl. 5. Potencijalni utjecaj pretpostavljene magistralne ceste Središnja – Južna Hrvatska kroz zapadnu Liku na regionalni razvoj Hrvatske (a) i prostornu organizaciju Ličko-senjske županije (B)

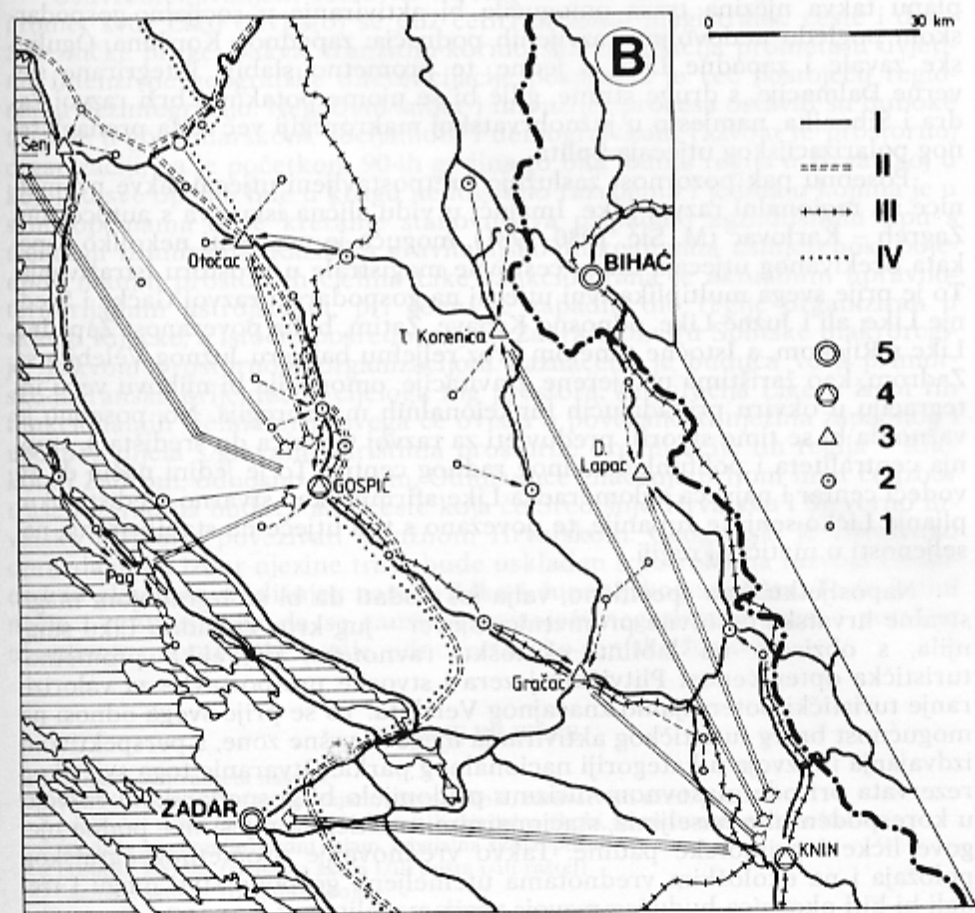
- A
- I – pretpostavljena trasa auto-cesta
 - II – makroregionalni centar
 - III – regionalni centar
- 1 – Zapadni Kordun
 - 2 – Ogulinsko-plašćanska udolina
 - 3 – Zapadna i južna Lika
 - 4 – Sjeverna Dalmacija
- B
- I – Postojeće magistralne ceste (stanje 1991)
 - II – Pretpostavljena trasa auto-cesta
 - III – Postojeća željeznička pruga
 - IV – Generalna trasa planirane jadranske željeznice (1991)

Stupanj centraliteta naselja (1–5)

Fig. 5 Potential influence of the favoured main road Central-Southern Croatia through Western Lika on the regional development of Croatia (A) and spatial organization of the Ličko-Senj district (B)

- A
- I – The favoured route of the motor-road
 - II – Macroregional centre
 - III – Regional centre
- 1 – Western Kordun
 - 2 – Ogulin-Plaški valley
 - 3 – Western and Southern Lika
 - 4 – Northern Dalmatia
- B
- I – The existing main roads (state in 1991)
 - II – The favoured motor-road
 - III – The existing railway lines
 - IV – General route of the planned Adriatic railway (1991)

Settlement centrality degree (1–5)



darski komplementarne prostorne cjeline. Faktor udaljenosti opravdava pritom usmjerenost zapadne Like prema Rijeci kao životnom žarištu, a istočne prema Zadru kao razvijenom regionalnom centru. Viši stupanj interesnog povezivanja zapadnog i istočnog dijela Like unutar tih jedinstveno organiziranih funkcionalnih regija trebalo bi rezultirati bržim razvojnim impulsom za Liku u cjelini. Pogotovo imaju li se u vidu perspektiva razvoja i proizvodno-uslužne potrebe turističke privrede.

Temeljni preduvjet da takvo upravno-teritorijalno ustrojstvo poluči odgovarajući učinak na regionalni razvoj Like je odgovarajuće prometnogeografsko vrednovanje tog prostora. To, prije svega, znači izbor najprimjerenije trase za buduću autocestu, koja bi Središnju Hrvatsku i Sjeverno-hrvatsko primorje preko Like povezivala s Južnim hrvatskim primorjem. Nacionalni (državni), interregionalni i regionalni razlozi opravdavaju trasiranje te prometnice kroz zapadnu Liku (slika 5).

Sa stajališta postojećih sigurnosno-političkih (ne)prilika, njihova uzroka, teritorijalnih implikacija i reperkusija, jedina utemeljena alternativa je izgradnja magistrale kroz ličko-gacku zavalu. Drugo, na interregionalnom planu takva njezina trasa omogućila bi aktiviranje u socijalno-gospodarskom pogledu nedovoljno razvijenih područja: zapadnog Korduna, Ogulinske zavale i zapadne Like, s jedne, te prometno slabije integrirane sjeverne Dalmacije, s druge strane, gdje bi se njome potaknuo brži razvoj Zadra i Šibenika, namjesto u južnohrvatskoj makroregiji već sada pre naglašenog polarizacijskog utjecaja Splita.

Posebnu pak pozornost zaslužuje pretpostavljeni utjecaj takve prometnice na regionalni razvoj Like. Imajući u vidu slična iskustva s autocestom Zagreb - Karlovac (M. Sić, 1980-1981), moguće je naznačiti nekoliko aspekata očekivanog utjecaja takve cestovne magistrale u prostoru istraživanja. To je prije svega multiplikativni utjecaj na gospodarski razvoj Gacke i Srednje Like, ali i Južne Like, odnosno Krbave. Zatim, bolja povezanost Zapadne Like s Rijekom, a Istočne tunelom kroz reljefnu barijeru Južnog Velebita sa Zadrom, kao žarištima usmjerene gravitacije, omogućila bi njihovu veću integraciju u okviru pripadajućih funkcionalnih makroregija. No, posebno je važno da bi se time stvorili preduvjeti za razvoj Gospića do središta 4. stupnja centraliteta i polifunkcionalnog radnog centra. To je jedini način da se vodeći centar i najveća aglomeracija Like afirmira kao stvarno središte okupljanja Ličko-senjske županije, te povezano s tim utječe na stabiliziranje naseljenosti u matičnoj regiji.

Naposlijetku, kao specifično, valja još dodati da bi se izgradnjom magistralne hrvatske cestovne prometnice sjever - jug kroz Zapadnu Liku smanjila, s obzirom na labilnu ekološku ravnotežu, prevelika prometno-turistička opterećenost Plitvičkih jezera i stvorile pretpostavke za valoriziranje turistički potencijalno značajnog Velebita. To se prije svega odnosi na mogućnost bržeg turističkog aktiviranja njegove vršne zone, s perspektivom izdvajanja i razvoja u kategoriji nacionalnog parka. Otvaranje toga svjetskog rezervata prirode masovnom turizmu pridonijelo bi gospodarskom razvoju u korespondentnim naseljima, stacionarnim turističkim mjestima, podno njegove ličke i primorske padine. Takvo vrednovanje prometnogeografskog položaja i na ekološkim vrednotama utemeljeno gospodarstvo mogu i trebali bi biti okosnica budućeg razvoja regije u cjelini.

ZAKLJUČAK

Kontaktno-spojnik položaj između prirodno-geografski različitih i gospodarski komplementarnih regija u sklopu zapadne Hrvatske utječe da je prometno-posrednička funkcija jedna od najvažnijih dimenzija društvenog značenja ličke krške zavale. Unatoč središnjem položaju između glavnih životnih žarišta Središnje Hrvatske te Sjevernog i Južnog hrvatskog primorja, zbog prostornosti i dinamičnog reljefa, taj jugoistočni dio Gorske Hrvatske u prometno-geografskom pogledu ima izrazito tranzitno-koridorske karakteristike. Rezultat toga je da promet u Lici nema čvorišno-koncentracijski, već naglašeno diobeni prostorni utjecaj.

Postojeći prometni sustav regije postupno se oblikovao od početka 18. stoljeća kroz tri osnovna razdoblja povijesno-geografskog razvoja tog prostora. U svakom od njih mreža prometnica i težište tranzitnog prometa kroz regiju, povezano s tim, na različit su se način odrazilo na prostornu organizaciju regije, odnosno razvoj i značenje njezinih manjih prostornih cjelina.

Osuveremenjivanjem cestovne mreže, od početka 70-ih godina tranzitni promet kroz Liku odvija(o) se duž četiri uzdužne magistralne ceste i dvije željezničke pruge. Takva, tranzitno-koridorska cirkulacija prometa u uvjetima intenzivne geografske diferencijacije prospješila je već postojeću regionalnu dezintegraciju. Negativni smjer i intenzitet procesa ostavili su duboke tragove u gospodarskom, socijalnom i demografskom razvoju te prostornoj organizaciji, pa je početkom 90-ih godina to bila jedina regija u Hrvatskoj u kojoj su sve općine bile u krugu nedovoljno razvijenih i jedina u kojima je u svim općinama opće kretanje stanovništva pripadalo egzodusnom tipu s trendom izumiranja. Različita gravitacijsko-funkcionalna usmjerenost pojedinih manjih prostornih cjelina Like sankcionirana je aktualnim upravno-teritorijalnim ustrojstvom, pri čemu je zapadni dio regije organiziran u sklopu Riječke, a istočni posredovanjem Zadra u okviru Splitske makroregije. Takvom prostornom organizacijom naznačena je buduća veća primorsko-jadranska orijentacija cijeloga tog prostora. Integracija Like u život tih funkcionalnih cjelina prije svega će ovisiti o povezanosti njezina zapadnog i istočnog dijela s glavnim žarištima prostorne organizacije tih regija – Riječkom i Zadrom, odnosno Splitom. Odlučujuće značenje pritom imat će izbor trase i izgradnja buduće autoceste koja će Središnju Hrvatsku i Sjeverno hrvatsko primorje povezivati s Južnom Hrvatskom. Geografski je višestruko opravdano da izbor njezine trase bude usklađen s potrebama razvoja Gospića kao glavnoga središnjeg naselja Like i županijskog središta. To je jedini način i pretpostavka da se zaustavi postojeći negativni procesi i potakne okupljanje unutar ličke regije, odnosno Ličko-senjske županije.

POZIVNE BILJEŠKE

- 1 Stupanj centraliteta naselja;
 - 5 (sjedište pukovnije, tjedni sajam, glavna škola, zdravstveni ured, pošta)
 - 4 (slobodni vojnički komunitet, glavna ili trivijalna škola, zdravstveni ured, pošta)
 - 3 (sjedište kapetanije, tjedni sajam, trivijalna škola, pošta)
 - 2 (sjedište satnije, trivijalna škola i/ili pošta i/ili raštel)
 - 1 (sjedište satnije, trivijalna škola)
- (Prema: F. J. Fras, 1988; V. Sabljar, 1857; M. Valentić, 1984.)

LITERATURA I IZVORI

- Baletić, Z. (1985): Razvoj privredno nedovoljno razvijenih krajeva SR Hrvatske. Ekonomski institut, Zagreb.
- Bičanić, R. (1951): Doba manufakture u Hrvatskoj i Slavoniji. JAZU, Zagreb.
- Brojenje prometa na cestama SR Hrvatske 1981 – 1990. Institut prometnih znanosti, Zagreb, 1984 – 1991.
- Fras, F. J. (1988): Topografija Karlovačke Vojne krajine. Mjestopis iz godine 1835. Ličke župe, Gospić.
- Friganović, M. (1982–83): Teorijski okvir i empirijski pristup demogeografskom razvoju i problemima SR Hrvatske 1971–1981. Radovi GO, 17–18.
- Friganović, M. A. (1992): Promjene u dinamici stanovništva Hrvatske 1981–1991. kao funkcija urbanizacije. Geografski glasnik, 54. Zagreb
- Jelinović, Z. (1957): Borba za jadranske pruge i njeni ekonomski ciljevi. Zagreb.
- Lopašić, R. (1889): Spomenici Hrvatske krajine, knjiga II, od 1693. do 1780. Zagreb.
- Pavičić, S. (1962): Seobe i naselja u Lici. JAZU, Zagreb.
- Pavić, R. (1975): Gorski kotar. Geografija SR Hrvatske, knjiga 4. Gorska Hrvatska, ŠK, Zagreb.
- Pejnović, D. (1991): Opće kretanje stanovništva kao odraz i pokazatelj socijalnogeografske diferencijacije Like. Radovi GO, 26.
- Rogić, V. (1973): Saobraćajna povezanost Like i tranzitne veze Like s ostalim dijelovima zemlje. Lika u prošlosti i sadašnjosti, zbornik 5. Historijski arhiv u Karlovcu, Karlovac.
- Rogić, V. (1975): Lika. Geografija SR Hrvatske, knjiga 4. Gorska Hrvatska, ŠK, Zagreb.
- Sić, M. (1980–81): Autocesta Zagreb – Karlovac. Prometno-geografsko značenje i posljedice prve autoceste u Hrvatskoj. Radovi GO, 15 – 16.
- Sremac, D. (1978): Konceptija dugoročnog razvoja saobraćaja i veza. Konceptija dugoročnog društveno-ekonomskog razvoja Like, druga knjiga – drugi dio. Institut za ekonomska istraživanja Ekonomskog fakulteta, Zagreb.
- Valentić, M. (1984): Hrvatsko-slavonska Vojna krajina 1790–1881. (u: Vojna krajina. Povijesni pregled – Historiografija – Rasprave). SN Liber i Centar za povijesne znanosti Sveučilišta, Zagreb.

SUMMARY

Influence of the Communication System on the Social-economic Development and Organization of the Lika region

by
Dane Pejnović

The contact-joining geographical position between Middle Croatia and Northern and Southern Croatian Littoral is the reason that Lika represents «geo-communication joint» of Western Croatia. That importance is diminished by the fact that, because of the dynamical relief and a relatively remarkable territory, communication system has no hub-concentration characteristics, and so that part of Mountain Croatia has got markedly transitional-corridor features.

Main contours of the road-network and the network of the region central settlements connected with it, emerged in the period of the Croatian Military Border during the 18 th century till the 70-ies of the 19 th century. The planning of the main longitudinal road through Western Lika and choosing Gospić and Otočac for the centres of organization made that part of the region its demographic gravity centre. The railway construction between the wars gave this central part of region still more importance. It is not even lessened by the building of the main Una railway at the end of the 40-ies, which, because of its marginal position in relation to the basin of Lika, has less significance for the region. At the beginning of the 70-ies there were important communication-geographical changes connected with the transmission of the transit communication gravity centre through Lika to the area of Krbava. Marginal geographical position, lagging of the social-economic development in relation to the Republic, communication along the four parallel road and two railway corridors, directly contributed to the spatial disin-

tegration of Lika in the recent period. Owing to the intensity of the negative processes, it had, till the beginning of the 90-ies, assumed the characteristics of the functionally disorganized region.

Because of the reached profundity of crisis features and importance of the region as «geo-communication joint» and «geo-strategic spine» of Croatia, the development of Lika is on its turning-point. The first prerequisite for changing direction of the process is realized by the administrative-territorial establishment from 1993. But its full effect can be expected by construction of the motorway between Central Croatia, respectively Northern Croatian Littoral and Southern Croatia through Western Lika. Evaluation of the communication-geographical position by building such a road and economy based on ecological values should be the sketch of the complete future development of the region.

Igor Jurinčić*

Priljeno: 17. svibnja 1993.

Received: May 17, 1993.

Uključiti tovar u posameznu luku je odvisno predvsem od njenih prometnih sposobnosti. Zelo pomembna pa je tudi kvaliteta infrastrukturne opremljenosti v ožji in širši regiji: dovolj ostržinski površin za birjenje luke ter prisotnost različnih storitvenih dejavnosti v luki in ob njej. To dokazuje tudi naša primerjava tovara Luke Koper po blagovnih skupinah med 1983 in 1990 za države v gravitacijskem zaledju.

Gljučne besede: zaledje, pomorski promet, tovar.

Gravitation Hinterland of the Port of Koper and Space Organization Impacts.

Getting cargo into the particular port depends mainly on its modern port facilities. The quality of infrastructure in the region and Slovenia, the quantity of the appropriate areas for the extension of the port and the presence of different services in and beside the port are of very great importance. That is proved by our comparison of cargo in Port of Koper concerning the structure of goods of the states in gravitation hinterland between the years of 1983 and 1990.

Key Words: hinterland, waterport, cargo.

Geografska literatura se ukvarja z preučevanjem gravitacijskih zaledij gospodarskih in negospodarskih dejavnosti, ki obvladujejo določen teritorij že dlje časa in ga smatra za eno izmed osrednjih raziskovalnih področij. Pri določanju gravitacijskih zaledij posameznih luk, se opiramo na podatke o destinaciji in provenienci blaga, ki potuje preko luke in ga statistično vodijo po posameznih državah.

Tokrat smo vzeli pod drobnogled le tovar, ki ga pretovarjajo za druge države (tranzit). Tovor za potrebe zalednih držav je namreč v stalnem porastu in je znašal v 1. 1990 že 47% od celotnega. V drugih bivših jugoslovanskih lukah tranzit upada in je po deležu v celotnem pretovoru precej manjši, kar kaže na kakovost in živahen razvoj prometnih sposobnosti Luke Koper, ki pa zahteva vse več novih površin.

Luka Koper pokriva, poleg potreb domačega gospodarstva, predvsem zahteve srednjeevropskih držav, ki nimajo direktnega izhoda na morje in se poslužujejo tujih luk. Gre za ekonomsko razvite kontinentalne države: Avstrija, Českoslovaška, Madžarska (tabela 1), ki so v pomorskem prometu

* Mladi raziskovalec, Oddelak za geografijo, Filozofska fakulteta, Aškerčeva 12, Ljubljana, Slovenija.