

Cestovni promet u funkciji gospodarstva Ličko - Senjske Županije

Petry, Ivana

Undergraduate thesis / Završni rad

2017

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **Polytechnic Nikola Tesla in Gospić / Veleučilište Nikola Tesla u Gospiću**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:107:922835>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-12-26**



Repository / Repozitorij:

[Polytechnic Nikola Tesla in Gospić - Undergraduate thesis repository](#)



VELEUČILIŠTE „NIKOLA TESLA“ U GOSPIĆU

Ivana Petry

**CESTOVNI PROMET U FUNKCIJI GOSPODARSTVA
LIČKO-SENJSKE ŽUPANIJE**

ROAD TRAFFIC IN FUNCTION OF THE LICKO-SENJSKA COUNTY

Završni rad

Gospić, 2017.

VELEUČILIŠTE „NIKOLA TESLA“ U GOSPIĆU

Prometni odjel

Stručni studij Cestovnog prometa

**CESTOVNI PROMET U FUNKCIJI GOSPODARSTVA
LIČKO-SENJSKE ŽUPANIJE**

ROAD TRAFFIC IN FUNCTION OF THE LICKO-SENJSKA COUNTY

Završni rad

MENTOR

Ivica Baković, dipl. ing.

viši predavač

STUDENT

Ivana Petry

MBS: 2961000388/11

Gospić, rujan 2017.

Veleučilište „Nikola Tesla“ u Gospiću

Prometni odjel

Gospić, 02. veljače 2017. god.

Z A D A T A K

za završni rad

Pristupnici Ivana Petry, MBS: 2961000388/11, studentici Stručnog studija Cestovnog prometa izdaje se tema završnog rada pod nazivom:

„CESTOVNI PROMET U FUNKCIJI GOSPODARSTVA LIČKO-SENJSKE ŽUPANIJE“

Sadržaj zadatka:

1. Uvod
 2. Geoprometni položaj, zemljopisna obilježja i infrastruktura Ličko-senjske županije
 3. Cestovni promet u Ličko-senjskoj županiji
 4. Prometni tokovi Ličko-senjske županije
 5. Utjecaj autoceste A1 na razvoj Ličko-senjske županije
 6. Plan razvitka cestovne mreže i novi modeli poboljšanja održavanja ostalih cesta u Ličko-senjske županije
 7. Zaključak
- Literatura

Završni rad izraditi sukladno odredbama Pravilnika o završnom radu Veleučilišta „Nikola Tesla“ u Gospiću.

Mentor: Ivica Baković, v. pred. , **zadano:** 02. veljače 2017. god. _____

Pročelnik odjela: Slađana Čuljat, predavač, **predati do:** 05. rujna 2017. god. _____

Student: Ivana Petry, **primio zadatak:** 02. veljače 2017. god. _____

Dostavlja se:

- mentoru
- pristupniku

IZJAVA

Izjavljujem da sam završni rad pod nazivom „**CESTOVNI PROMET U FUNKCIJI GOSPODARSTVA LIČKO-SENJSKE ŽUPANIJE**“ izradila samostalno, pod nadzorom i uz stručnu pomoć mentora Ivice Bakovića, dipl. ing., višeg predavača.

Ivana Petry
(potpis studenta)

SAŽETAK

Cestovni promet je proces premještanja, odnosno prijevoza osoba i/ili stvari vožnjom po ulicama tj. cestama.

Osnovna podjela cestovnog prometa se dijeli na putnički (promet ljudi) i teretni (promet tereta) promet.

Ličko-senjska županija u ukupnom prostoru Republike Hrvatske ima izuzetno značajan geoprometni položaj, a samim time ima sve potrebne preduvjete da preuzme važnu spojnu ulogu unutar prostora Hrvatske.

Županija je infrastrukturno razvijena, a korištenjem vlastitih prirodnih i ljudskih resursa, uz očuvan okoliš te prirodno, povijesno i kulturno naslijeđe, postoje preduvjete i da doživi uzlazni gospodarski razvitak kojim bi njeni građani ostvarili trendove napretka jednake prosječnom hrvatskom građaninu.

Posljednjih 10-ak godina podignut je standard i gustoća cestovne mreže i približio se razini prosjeka gustoće cestovne mreže u Republici Hrvatskoj (500 [m/km²]), što izrazito pozitivno utječe na gospodarstvo same županije.

Razvoj cestovnog prometa i cestovna povezanost je svakako jedan od ključnih elementa za razvoj gospodarstva u Republici Hrvatskoj, a samim time i u Ličko-senjskoj županiji.

Ključne riječi: cestovni promet, cestovna povezanost, gospodarstvo, razvoj

SUMMARY

Road traffic is the process of moving, i.e. transporting people and / or things by driving on streets or roads.

It is basically divided on passenger (people transport) and cargo (goods transport) traffic.

In the entire territory of the Republic of Croatia, Lika-Senj County has an exceptionally significant geographic position and with that all necessary preconditions to take over an important connecting role within Croatia.

County has developed infrastructure, with using its own natural and human resources, preserved environment and natural, historical and cultural heritage, there are preconditions to experience the economic development that would make its citizens achieve progress equal to the average Croatian citizen.

In the last 10 years, the standard and density of the road network has been raised and got close to the average level of the road network density in the Republic of Croatia (500 [m/km²]), which has a positive effect on the economy of the county.

Road transport development and road connections are certainly one of the key elements for economic development in the Republic of Croatia, and thus in Lika-Senj County.

Key words: road traffic, road connections, economy, development

SADRŽAJ

1 UVOD	1
1.1. Predmet istraživanja	2
1.2. Svrha i cilj istraživanja	2
1.3. Istraživačke metode	2
1.4. Struktura završnog rada	3
2 GEOPROMETNI POLOŽAJ, ZEMLJOPISNA OBILJEŽJA I CESTOVNA INFRASTRUKTURA.....	4
2.1. Osnovni podaci o Ličko-senjskoj županiji	4
2.2. Položaj i značenje prostora Ličko-senjske županije	8
2.3. Geoprometni položaj Ličko-senjske županije	10
2.4. Osnovni geoprometni pokazatelji Ličko-senjske županije.....	13
2.5. Utjecaj geoprometnog položaja na razvijenost Ličko-senjske županije.....	15
3 CESTOVNI PROMET LIČKO-SENJSKE ŽUPANIJE	17
3.1. Autoceste	17
3.2. Brze ceste.....	20
3.3. Državne ceste.....	21
3.4. Županijske ceste	23
3.5. Granični prijelazi	25
3.6. Upravljanje i gospodarenje cestama Ličko-senjske županije	25
4 PROMETNI TOKOVI LIČKO-SENJSKE ŽUPANIJE	27
4.1. Analiza prometnih tokova	27
5 UTJECAJ AUTOCESTE A1 NA RAZVOJ LIČKO-SENJSKE ŽUPANIJE.....	31

5.1. Analiza utjecaja autoceste A1 na razvoj gospodarstva u Ličko-senjskoj županiji.....	32
5.2. Utjecaj autoceste A1 na razvoj turizma u Ličko-senjskoj županiji.....	35
5.3. Statistički pokazatelji prometa prije i poslije izgradnje autoceste A1	39
6 PLAN RAZVITKA CESTOVNE MREŽE I NOVI MODELI POBOLJŠANJA ODRŽAVANJA OSTALIH CESTA U LIČKO-SENJSKOJ ŽUPANIJI.....	42
6.1. Položaj prometnica u odnosu na prirodne osobnosti	43
6.2. Koceptija razvitka cestovnih prometnica	46
6.3. Rješavanje prometnih crnih čvorova.....	47
6.4. Izgradnja zaobilaznica oko gradova i drugih naseljenih mjesta	47
6.5. Izgradnja i rekonstrukcija državnih transverzalnih cestovnih pravaca i rekonstrukcija sekundarne cestovne mreže	48
7 ZAKLJUČAK.....	49
LITERATURA	51
POPIS SLIKA.....	53
POPIS GRAFIKONA	53
POPIS TABLICA.....	54

1 UVOD

Ličko-senjska županija u ukupnom prostoru Republike Hrvatske ima izuzetno značajan položaj te predstavlja vezu između istarsko-riječkog i unutrašnjeg dijela Hrvatske s jadranskim priobalnim područjem.

Županija ima središnji geografski položaj i važno spojno značenje unutar Hrvatske države, a teritorij joj je smješten između Karlovačke županije na sjeveru, Primorsko-goranske na sjeverozapadu, Zadarske županije na jugu i jugoistoku te Bosne i Hercegovine na istoku.

Ličko-senjska županija je jedna od županija u političko-teritorijalnom sustavu Republike Hrvatske. Važnost prostornosti sadržana je u činjenici da s 5.350,50 [km²] zauzima 9,46 [%] površine Hrvatske, s prostornim obuhvatom od otoka Paga (grad Novalja), do državne granice s Bosnom i Hercegovinom, spajajući kontinentalnu i primorsku Hrvatsku.

Karakteristike i dinarski smjer pružanja planinskih nizova i zavala, visine i položaj prijevoja preko planinsko-sredogorskih nizova, makroreljefna struktura, kao i smještaj polja i predplaninskih zaravni te stvorena naseljena područja Ličko-senjske županije, definirali su smjerove pružanja glavnih uzdužnih i poprečnih prometnih pravaca.

Analizirajući prometne koridore koji Hrvatsku povezuju sa svim dijelovima Europe, zaključuje se da je prostor Ličko-senjske županije geoprometno vrlo važan jer se preko njega pruža nekoliko bitnih temeljnih prometnih koridora.

Cestovno prometno povezivanje Republike Hrvatske s Europom odvija se preko sedam kopnenih prometnih koridora. Od sedam prometnih koridora dva vrlo važna direktno prolaze prostorom Ličko-senjske županije.

Jadranska autocesta koja povezuje Trst preko Rijeke i Dubrovnika do Atene značajnom dužinom prolazi kroz prostor Ličko-senjske županije. Isto tako prometni koridor koji povezuje Zagreb i Split preko hrvatskog prostora djelomično se pruža u ovoj županiji. Međusobno povezivanje naseljenih područja unutar kontinentalnog dijela županije i povezivanje svih ostalih dijelova teritorija sa glavnim prometnim koridorima osigurano je mrežom ostalih javnih županijskih i lokalnih cesta, a prometno povezivanje kontinentalnog dijela sa otočnim dijelom županije ostvaruje se trajektom i ostalim pomorskim plovilima.

U analizi prometnog sustava ove županije treba naglasiti da je prije spomenuti vrlo povoljni geoprometni položaj rezultirao time da se sjedišta svih gradova i općina na području županije nalaze na državnim prometnicama i uglavnom na poveznicama sjevera i juga Republike Hrvatske, a iz čega proizlazi da županija ima jedan od najbitnijih preduvjeta za razvoj gospodarstva u budućnosti.

Tako je u periodu od 2003. do 2007. godine izgrađeno ukupno 138,3 [km] autoceste i brzih cesta te oko 6 [km] nove državne ceste po trasi bivše županijske ceste. Podignut je standard i gustoća cestovne mreže na području Ličko-senjske županije sa 361 [m/km²] (DZS 2002.) i približio se razini prosjeka gustoće cestovne mreže u Republici Hrvatskoj (500 [m/km²]).

1.1. Predmet istraživanja

Predmet istraživanja ovoga rada biti će vezan uz cestovni promet kao predmet gospodarstva u Ličko-senjskoj županiji, kao i uz sam razvoj cestovnih prometnica. U zadnjih desetak godina bilježi se veliki porast cestovnih prometnica, koje se pružaju kroz Ličko-senjsku županiju.

1.2. Svrha i cilj istraživanja

Svrha i cilj ovoga završnog rada bit će definirati sam pojam cestovnog prometa, kao i pobliže se upoznati sa prometnicama u Ličko-senjskoj županiji. Također, proučit će se i istražiti svaka prometnica zasebno i upoznat će se sve prednosti i nedostaci istih.

1.3. Istraživačke metode

Istraživačke metode korištene u radu:

- analiza,
- sinteza,
- dokazivanje,
- klasifikacija i
- kompilacija.

1.4. Struktura završnog rada

Završni rad kao složena cjelina prikazan je kroz sljedeća poglavlja:

- **UVOD** - navedeni su predmet i cilj rada te je površno opisano nešto o samoj temi rada.
- **GEPROMETNI POLOŽAJ, ZEMLJOPISNA OBILJEŽAJ I CESTOVNA INFRASTRUKTURA** - prikazani su osnovni podaci o Ličko-senjskoj županiji, kao i položaj i značenje prostora županije.
- **CESTOVNI PROMET LIČKO-SENJSKE ŽUPANIJE** - prikazana je podjela cestovnog prometa županije, kao i sve postojeće i planirane ceste.
- **PROMETNI TOKOVI LIČKO-SENJSKE ŽUPANIJE** - u ovome poglavlju prikazana je analiza prometnih tokova u županiji.
- **UTJECAJ AUTOCESTE A1 NA RAZVOJ LIČKO-SENJSKE ŽUPANIJE** - kao što sam naslov kaže, u ovome poglavlju će biti prikazan razvoj Ličko-senjske županije nakon izgradnje autoceste A1.
- **ANALIZA UTJECAJA AUTOCESTE A1 NA RAZVOJ GOSPODARSTVA U LIČKO-SENJSKOJ ŽUPANIJI** - u ovome poglavlju analizirat će se gospodarstvo Ličko-senjske županije nakon izgradnje autoceste A1.
- **UTJECAJ AUTOCESTE A1 NA RAZVOJ TURIZAMA U LIČKO-SENJSKOJ ŽUPANIJI** - ovo poglavlje prikazuje razvoj turizma u Ličko-senjskoj županiji nakon izgradnje autoceste A1.
- **PLAN RAZVITKA CESTOVNE MREŽE I NOVI MODELI POBOLJŠANJA ODRŽAVANJA CESTA LIČKO-SENJSKE ŽUPANIJE** - poglavlje prikazuje planove i modele poboljšavanja cestovne mreže u Ličko-senjskoj županiji.
- **ZAKLJUČAK** - prikazana je sinteza svega iznesenog, analiziranog i predočenog u završnom radu.

2 GEOPROMETNI POLOŽAJ, ZEMLJOPISNA OBILJEŽJA I CESTOVNA INFRASTRUKTURA

Ličko-senjska županija u ukupnom prostoru Republike Hrvatske ima izuzetno značajan položaj te predstavlja vezu između istarsko-riječkog i unutrašnjeg dijela Hrvatske s jadranskim priobalnim područjem. (Strateške smjernice – programski okvir za identifikaciju projektnih ideja)

Županija većim dijelom pripada Gorskoj Hrvatskoj i manjim dijelom Hrvatskom primorju, dvjema velikim, geografski različitim fizionomsko-homogenim cjelinama Hrvatske. Ima središnji geografski položaj i važno spojno značenje unutar prostora države.

2.1. Osnovni podaci o Ličko-senjskoj županiji

Ličko-senjska županija obuhvaća područje četiriju gradova:

- Gospića,
- Novalje,
- Otočca i
- Senja.

Osim gradova, županija obuhvaća područje osam općina, a to su:

- Brinje,
- Donji Lapac,
- Karlobag,
- Lovinac,
- Perušić,
- Plitvička jezera,
- Udbina i
- Vrhovine.

Po svojoj površini, Ličko-senjska županija je najveća teritorijalna jedinica u Republici Hrvatskoj (prema podacima Državne geodetske uprave – Zavod za fotogrameriju d.d. – Zagreb).

Slika 1. Karta Ličko-senjske županije



Izvor: <http://proleksis.lzmk.hr/54494/> (15. srpnja 2017.)

Tablica 1. Površina Ličko-senjske županije u odnosu na površinu Hrvatske

Republika Hrvatska [km ²]		Ličko-senjska županija [km ²]	
Kopno	56 610,00	Kopno	5.350,50
More	31 067,00	More	596,63

Izvor: Dugoročni razvitak Ličko-senjske županije 1995.-2015. god., Ekonomski fakultet Rijeka, Rijeka (15. srpnja 2017.)

U tablici iznad vidljivo je da kopneni dio županije zauzima 9,45 [%] teritorija Republike Hrvatske, odnosno da morski dio zauzima 1,92 [%] od ukupne površine mora Republike Hrvatske. Dakle, Ličko-senjska županija zauzima 6,78 [%] sveukupnog teritorija države.

Unatoč relativno velikom prostoru Ličko-senjska županija je županija s najmanjim brojem stanovnika i time najrjeđe naseljena. Udio stanovništva Ličko-senjske županije u ukupnom broju stanovnika Republike Hrvatske iznosi 1,21 [%]. U odnosu na prosječnu

gustoću naseljenosti Republike Hrvatske od 78,4 [st/km²] gustoća naseljenosti Ličko-senjske županije je gotovo 8 puta niža, a iznosi samo 10,03 [st/km²].

Važan utjecaj na području županije imaju i okolna velika gradska središta s velikom koncentracijom urbanih funkcija, sadržaja javne namjene i mjesta rada (gospodarstva). To znači da su pojedina rubna područja županije pod jakim utjecajem Rijeke, Karlovca i Zadra, s kojima ih povezuju relativno kratke i kvalitetne prometne veze, a iznimno veliki utjecaj ima i grad Zagreb kao glavni grad i administrativno sjedište Republike Hrvatske.

Političko-teritorijalni ustroj ove županije uspostavljen je u vremenu najžešćih i najagresivnijih napada na Republiku Hrvatsku u Domovinskom ratu (1991.-1995. god.). Prijelazom u mirnodopsko stanje u Županiji se poduzimaju akcije saniranja stradalog područja, vraćanja izbjeglica i revitalizacije proizvodnje.

Županija sadrži gospodarske potencijale u obradivim površinama, šumama i vodnom bogatstvu te turističkim predispozicijama u njenom priobalnom pojasu. Važno je istaknuti da je cjelokupni prostor Ličko-senjske županije prostor krša, što znači da pripada iznimno osjetljivom ekološkom području.

Sam grad Gospić, kao administrativno središte županije otprilike je jednako udaljen od Zagreba, Rijeke i Splita što potvrđuje konstataciju o povoljnom geoprometnom položaju.

Tablica 2. Udaljenost Gospića od određenih gradova Hrvatske i Europe

Zagreb	207 [km]
Rijeka	158 [km]
Split	230 [km]
Ljubljana	281 [km]
Trst	236 [km]
Graz	327 [km]
Beč	553 [km]
Budimpešta	556 [km]
Bratislava	612 [km]
München	689 [km]

Izvor: Županijska razvojna strategija Ličko-senjske županije (15. srpnja 2017.)

<http://www.licko-senjska.hr/images/stories/dokumenti/ZRS.pdf>

Više od 80 posto površine županije pripada dinarskoj Hrvatskoj, odnosno planinskom predjelu, a obuhvaćen je Velebit, Kapela i Plješivica. Područje čine i kraška polja međusobno odijeljena planinskim grebenima i to Ličko, Gacko, Krbavsko, Drežničko, Koreničko, Bijelo, Lapačko i Gračačko polje.

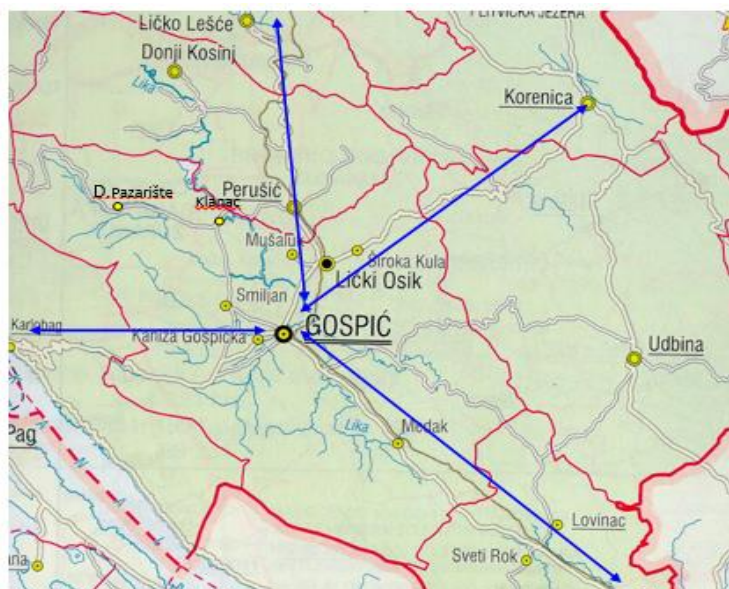
Značajniji prirodni resursi županije su šume i hidroenergetski potencijal. Poljoprivredno zemljište prostire se na visoravnima, koja su poljoprivredno slabo iskoristiva. Županija je prepoznatljiva po prirodnim ljepotama i posjeduje značajan turistički potencijal.

Područje županije dosada je znatno zaostajalo prema ostalim područjima Republike Hrvatske iako je vidljiv napredak ostvaren u posljednje vrijeme na području obnove i izgradnje infrastrukture. Glavni nedostaci su što nije stvorena razvojna jezgra koja bi bolje iskoristila resurse županije, odnosno što nije spriječena migracija stanovništva i povećan BDP regije.

U ovakvim okolnostima, ratna oštećenja i gubitak ljudskih resursa proteklih dvadesetak godina županiju su dodatno negativno opteretili. Ratnim razaranjima treba pribrojiti i gubitke radi neostvarenog bruto domaćeg proizvoda.

Kada je riječ o administrativnom središtu županije, odnosno Gospiću, u sklopu njega nalazi se 51 naselje, od kojih su najveća Lički Osik, Lički Novi, Mušaluk, Donje Pazarište, Smiljan, Kaniža Gospićka i Žabica.

Slika 2. Geografski položaj grada Gospića



Izvor: Županijska razvojna strategija Ličko-senjske županije (15. srpnja 2017.)

<http://www.licko-senjska.hr/images/stories/dokumenti/ZRS.pdf>

Gospić je bio planski izgrađen kao vojno sjedište i uporište. Smješten je otprilike na jednakoj udaljenosti od 45 [km] od Otočca, Korenice, Gračaca i Karlobaga. Brži razvitak grada

slijedi nakon Prvoga svjetskoga rata, odnosno nakon izgradnje ličke pruge. Zahvaljujući šumskom bogatstvu u okolici i željezničkoj povezanosti s glavnim središtima u Hrvatskoj, u Gospiću se otvaraju manji industrijski pogoni, koji ni do danas nisu značajnije ojačali. U vrijeme Domovinskog rata (1991.-1995. god.), Gospić je bio uništavan kao malo koji grad u Hrvatskoj. Ratne posljedice ostavile su jak negativan gospodarski utjecaj na njega. Posebice je nastradala komunalna i prometna infrastruktura samog Gospića i naselja koja njemu neposredno gravitiraju, a obnova uništene infrastrukture ni do današnjih dana nije u cijelosti sanirana. (Geoprometni položaj Ličko-senjske županije, 18. stranica - ŽUC, Gospić).

2.2. Položaj i značenje prostora Ličko-senjske županije

Ličko-senjska županija je jedna od županija u političko-teritorijalnom sustavu Republike Hrvatske. Važnost prostornosti sadržana je u činjenici da s 5.350,50 [km²] zauzima 9,46 [%] površine Hrvatske, s prostornim obuhvatom od otoka Paga (grad Novalja), do državne granice s Bosnom i Hercegovinom, spajajući kontinentalnu i primorsku Hrvatsku. (Geoprometni položaj Ličko-senjske županije, 1. stranica - ŽUC, Gospić).

Županija ima središnji geografski položaj i važno spojno značenje unutar Hrvatske države, a teritorij joj je smješten između Karlovačke županije na sjeveru, Primorsko-goranske na sjeverozapadu, Jadranskog mora na zapadu, Zadarske županije na jugu i jugoistoku te Bosne i Hercegovine na istoku.

Slika 3. Geografski položaj Ličko-senjske županije



Izvor: Geoprometni položaj Ličko-senjske županije – Županijska uprava za ceste (20. srpnja 2017.)

Teritorij Ličko-senjske županije tako je geografski položen da mora biti obuhvaćen jedinstvenom središnjom državnim prometnom okosnicom razvitka te je sastavni dio spojenog uskog hrvatskog prometnog koridora i središnji najniži dio hrvatskog gorskog praga.

Važnost Ličko-senjske županije u hrvatskom prostoru i izvan njega prioritarno je određena:

- funkcijom geoprometnog raskrižja koje ima ulogu prometno-infrastrukturnog integratora na prostoru Republike Hrvatske, smještenog između tri vodeća urbana središta u državi: Zagreba, Rijeke i Splita, ali i Zadra i Karlovce;
- pripadnošću njezina kontinentalnog područja geostrateškoj i ekološkoj jezgri Hrvatske (Gorska Hrvatska). Zauzima apsolutno vodeće mjesto među hrvatskim županijama sa 2.368 [km²] ili 58 [%] površine svih nacionalnih parkova i parkova prirode u Hrvatskoj, a prema broju i raznovrsnosti zaštićenih prirodnih objekata i lokaliteta Ličko-senjskoj županiji pripada jedno od vodećih mjesta među hrvatskim županijama. Među njima središnje mjesto imaju NP Plitvička jezera, NP Paklenica i NP Sjeverni Velebit, PP i svjetski rezervat biosfere Velebit, porječja krških rijeka Gacke, Like, Une i Korane, kao i lička gorsko-krška dolina, koja zbog svoje geološko-geomorfološke predispozicije predstavlja najveći prirodni spremnik kvalitetne pitke vode u Hrvatskoj;
- autohtonim gospodarskim potencijalima sadržanim u poljodjelskim površinama, šumskom i vodnom bogatstvu;
- turistički vrijednim primorsko-otočnim područjima kojima pripada jedan od ekološki najčišćih dijelova hrvatskog jadranskog akvatorija;
- prostora nedopustivo nepovoljnog i teškog demografskog i gospodarskog stanja, obilježenog kroz prošlost rijetkom naseljenošću, tradicionalnim zaostajanjem u socijalno-gospodarskom razvoju i općim kretnjama stanovništva s trendom izumiranja;
- geostrateški prostor Hrvatske države koji od važnosti za očuvanje hrvatske suverenosti.

Prirodnu baštinu ove županije upotpunjuje još bogatstvo raznolikosti drugih zaštićenih objekata prirode, kao što su strogi prirodni rezervati, posebni rezervati (floristički, šumske vegetacije), zaštićeni krajolici, hidrološki, geomorfološki i paleontološki spomenici prirode te spomenici parkovne arhitekture.

Unutar ukupnog prostora županije, obzirom na reljef, klimatske karakteristike i druge prostorne osobitosti, mogu se razlučiti tri osnovna područja (otočko, priobalno i unutrašnje

brdsko-planinsko) između kojih postoje značajne razlike u stanovništvu, naseljenosti, tipu naselja, gospodarskoj orijentaciji te prometnom i infrastrukturnom standardu.

Glavni razvojni resurs ove županije predstavljaju kvalitetni prirodni prostori otočko-obalnog primorskog ambijenta, odnosno gorsko-planinskog prirodnog okruženja. Relativno dobro očuvana kvaliteta okoliša, kao i značajne prirodne ljepote ovog područja (park prirode, nacionalni parkovi, značajne kvalitete krajolika, spomenici kulturne baštine i dr.) pružaju izuzetne mogućnosti razvitka gospodarstva oslonjenog upravo na dio ekološke kvalitete područja. Radi toga se i svaki daljnji prostorni i gospodarski razvitak Ličko-senjske županije treba oblikovati u neposrednoj vezi s uvjetima održavanja kvalitete prirodnog okoliša kontroliranog i usmjerenog kroz prostorno-plansku dokumentaciju, prvenstveno više razine (Prostorni plan županije, Prostorni planovi uređenja općina i gradova).

2.3. Geoprometni položaj Ličko-senjske županije

Značenje položaja uglavnom je određeno prostornošću regije i njezinim intrregionalnim smještajem te spojnim položajem između prirodno-geografski različitih regija:

- južne Hrvatske,
- središnje Hrvatske i
- sjevernog Hrvatskog primorja.

Takav središnji prometno-geografski položaj, s čvorišno-križišnim značenjem regije u sklopu zapadne Hrvatske potvrđen je Strategijom prometnog razvitka Republike Hrvatske.

Mikroreljefna struktura koju čine planinarsko-sredogorski nizovi: Velebit, kapelsko-plješivički niz, gacko-ličko-gračacki niz, koreničko-bjelopoljsko-krbavski niz, pounjski niz i Ličko sredogorje odredili su smjerove pružanja uzdužnih prometnih koridora na relativno širokom području županije od podvelebitskog Primorja do Pounja te time predodredili županiju kao izraziti tranzitno-koridorsko-posrednički prostor, kojem posljedično prometna funkcija nema čvorišno-koncentracijsko, već naglašeno diobeno prostorno djelovanje.

Karakteristike i dinarski smjer pružanja planinskih nizova i zavala, visine i položaj prijevoja preko planinsko-sredogorskih nizova, makroreljefna struktura, kao i smještaj polja i

predplaninskih zaravni te stvorena naseljena područja Ličko-senjske županije, definirali su smjerove pružanja glavnih uzdužnih i poprečnih prometnih pravaca.

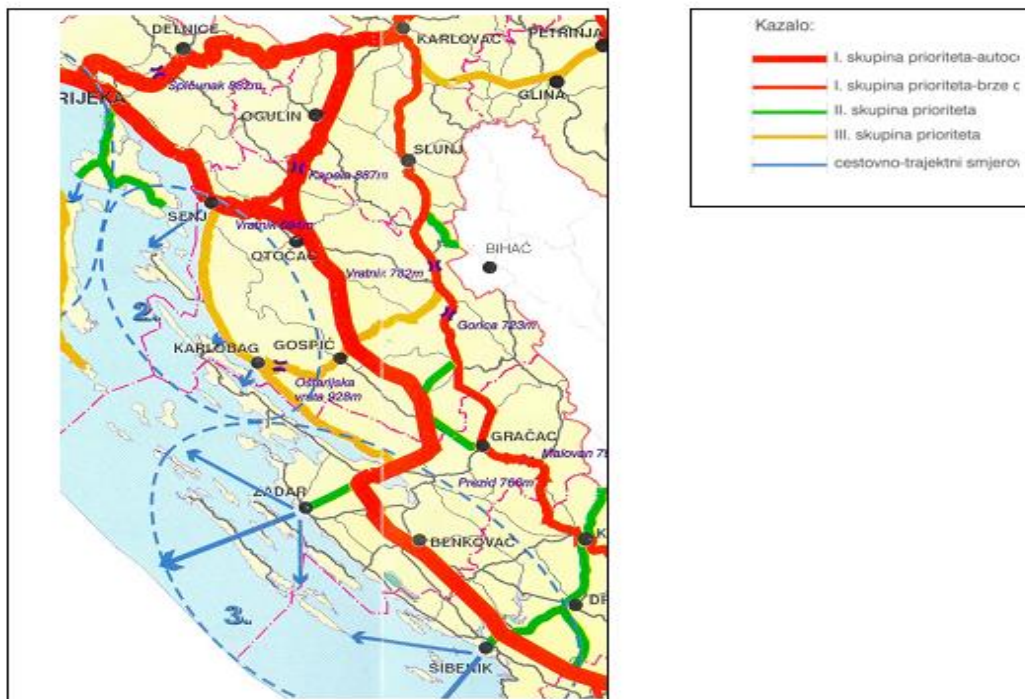
Razmještaj, međusobna udaljenost, tranzitno-koridorske značajke i postojeća reljefna mogućnost vođenja prometa na uzdužnim i transferzalnim prometnim pravcima na području Ličko-senjske županije, umjesto infrastrukturnog integratora cjelokupne regije, predstavljaju jednog od glavnih faktora u regionalnoj dezintegraciji županije i ukazuju na potrebu stvaranja kvalitetnijih prometnih veza koje će u budućnosti "približiti" sve prostore županije.

Analizirajući prometne koridore koji Hrvatsku povezuju sa svim dijelovima Europe, zaključuje se da je prostor Ličko-senjske županije geoprometno vrlo važan jer se preko njega pruža nekoliko bitnih temeljnih prometnih koridora.

Osnovu prometnog sustava županije čine cestovni i željeznički koridori.

Prometni položaj županije određuju transversalni i longitudinalni cestovni pravci te magistralna željeznička pruga Ogulin - Gospić - Knin.

Slika 4. Osnovni državni cestovni koridori u LSŽ



Izvor: Županijska razvojna strategija Ličko-senjske županije (15. srpnja 2017.)

<http://www.licko-senjska.hr/images/stories/dokumenti/ZRS.pdf>

Za uzdužno longitudinalno povezivanje preko Ličko-senjske županije značajna su četiri pravca:

- gacko-ličko-gračacki,
- plitvičko-krbavsko-južnolički,
- pounjsko-sjevernodalmatinski,
- primorsko-podgorski i
- podgorsko-otočni.

Prva dva prometna pravca imaju veće značenje za Liku, posljednja dva za Podgorje i otok Pag, s pounjsko-sjevernodalmatinski prolazi rubnim dijelom regije i samo djelomično integrira istočni dio županije zbog prekinutog bihaćko-cazinsko prometnog pravca i neuspostavljanja državno-strateškog pounjsko-koreničko-plitvičkog prometnog pravca.

Najznačajniji longitudinalni postojeći i planirani cestovni koridori su:

- Jadranski (Rijeka - Senj - Žuta Lokva - Otočac - Gospić - tunel Sv. Rok - Zadar), odnosno planirana autocesta,
- Zagreb-Split (Bosiljevo-Žuta Lokva-spoj na Jadranski pravac), odnosno planirana autocesta,
- Kontinentalni (Slunj - Korenica - Udbina - Lovinac-priključak na Jadranski pravac), s gradnjom obilaznica i “trećih traka” za spora vozila i
- Podgorsko-otočni (veza Jadranske magistrale s otocima odnosno. Plavom magistralom), s obilaznicama većih mjesta.

Glavni transverzalni prometni pravci su:

- brinjsko-primorski,
- sjevernokrbavsko - gacko-primorski,
- južnokrbavsko - srednjoličko - podgorsko-otočni i
- pounjsko - južnoličko-sjevernodalmatinski.

Najznačajniji transverzalni postojeći i planirani cestovni koridori su:

- Senj - Otočac-Korenica,
- Karlobag - Gospić-Korenica,
- Donji Lapac-Korenica i
- Smoljanac-Ličko Petrovo Selo-veza za BiH.

Cestovno prometno povezivanje Republike Hrvatske s Europom odvija se preko sedam kopnenih prometnih koridora. Od sedam prometnih koridora dva vrlo važna direktno prolaze prostorom Ličko-senjske županije.

Jadranska autocesta koja povezuje Trst preko Rijeke i Dubrovnika do Atene značajnom dužinom prolazi kroz prostor Ličko-senjske županije. Isto tako prometni koridor koji povezuje Zagreb i Split preko hrvatskog prostora djelomično se pruža u ovoj županiji.

Od ostalih prometnih pravaca treba istaknuti važnije:

- Brinje - Žuta Lokva - Senj (D23)
- Žuta Lokva - Otočac - Gospić – Gračac (D50)
- Senj - Žuta Lokva - Otočac - Gospić – Gračac (D23 - D50 - D52)
- Korenica - Gospić - Karlobag (D25)
- Otočac - Krasno - Sveti Juraj (ŽC5140 – ŽC5126)
- Donji Lapac - Srb (D218).

Međusobno povezivanje naseljenih područja unutar kontinentalnog dijela Županije i povezivanje svih ostalih dijelova teritorija sa glavnim prometnim koridorima osigurano je mrežom ostalih javnih županijskih i lokalnih cesta, a prometno povezivanje kontinentalnog dijela sa otočnim dijelom županije ostvaruje se trajektom i ostalim pomorskim plovilima.

U analizi prometnog sustava ove županije treba naglasiti da je prije spomenuti vrlo povoljni geoprometni položaj rezultirao time da se sjedišta svih gradova i općina na području županije nalaze na državnim prometnicama i uglavnom na poveznicama sjevera i juga Republike Hrvatske.

2.4. Osnovni geoprometni pokazatelji Ličko-senjske županije

Osnovni geoprometni pokazatelji županije mogu se iskazati preko pokazatelja površine, broja stanovnika, broja motornih vozila, duljine cestovne mreže i druge prometne infrastrukture, te pokazatelja gospodarske razvijenosti.

Kao što je već spomenuto, Ličko-senjska županija je po svojoj površini najveća među svim županijama u Republici Hrvatskoj, a obuhvaća 9,46 [%] državnog teritorija. Županiji pripada i dio teritorijalnog mora (1,9 [%] hrvatskog morskog akvatorija).

Prema zadnjem službenom popisu stanovništva iz 2011. godine u Ličko-senjskoj županiji je bilo 50.927 stanovnika, dok je prema službenim podacima MUP-a iz 2016. godine u županiji bilo 47.634 stanovnika odnosno 9,35 [%] manje nego 2011. god.

(https://bs.wikipedia.org/wiki/Li%C4%8Dko-senjska_%C5%BEupanija i

http://stari.mup.hr/UserDocsImages/Publikacije/2016/bilten_promet_2016.pdf).

Tablica 3. Prikaz površine, stanovništva, gradova, naselja i osobnih vozila u LSŽ, te usporedba sa RH

	Republika Hrvatska	Ličko-senjska županija	Odnos LSŽ/RH
Površina [km²]	56.542	5.350	9.46 [%]
Broj stanovnika 2016.	4.203.604	47.634	1.33 [%]
Broj stanovnika na [km²]	74,34	8,90	11.97 [%]
Broj gradova	123	4	3.25 [%]
Broj općina	420	8	1.90 [%]
Broj naselja	6.812	252	3.70 [%]
Broj osobnih vozila	1.996.056	23.575	1,18 [%]

Izvori: Statistički ljetopis Republike Hrvatske (16. srpnja 2017.) i

http://stari.mup.hr/UserDocsImages/Publikacije/2016/bilten_promet_2016.pdf (01. rujna 2017.)

Tablica 4. Prikaz turista u LSŽ i usporedba sa RH

	Noćenja (ukupno turista)		
	Ličko-senjska županija	Republika Hrvatska	Odnos LSŽ/RH
2011.	1.697.000	60.354.000	2,18 [%]
2012.	1.824.000	62.743.000	2,90 [%]
2013.	1.950.000	64.828.000	3,00 [%]
2014.	2.030.496	66.483.948	3,05 [%]
2015.	2.198.348	71.605.315	3,07 [%]
2016.	2.322.753	78.049.852	2,97 [%]

Izvor: <http://www.mint.hr/default.aspx?id=976> (01. rujna 2017.)

2.5. Utjecaj geoprometnog položaja na razvijenost Ličko-senjske županije

Temeljem analize podataka navedenih u tablicama iznad i prema ostalim statističkim podacima navedenim u posljednjem službenom popisu stanovništva, za Ličko-senjsku županiju zaključuje se sljedeće:

- relativna gustoća naseljenosti iznosi 10,03 stanovnika na četvorni kilometar, što predstavlja najmanju gustoću naseljenosti od svih županija i stavlja ovaj prostor u kategoriju izuzetno male gustoće naseljenosti sa čak osam puta manjom vrijednosti od državnog prosjeka;
- na području svih jedinica lokalne samouprave bilježi se pad broja stanovnika, a prema posljednjem popisu starost stanovništva je iznad prosjeka Republike Hrvatske, što upućuje na dugoročnu tendenciju izrazite depopulacije;
- obzirom da udio županije u bruto domaćem proizvodu Hrvatske ne prelazi 1 [%], kao i dvostruko nepovoljnijim stupnjem motorizacije u odnosu na državu, te činjenicom da je županija ispod državnog prosjeka zaposlenih stanovnika, ukazuje se na stanje zaostajanja gospodarstva Županije za društveno-gospodarskim razvojem države;
- svojim povoljnim geoprometnim položajem županija će se u bližoj budućnosti uključiti u sve glavne državne i europske cestovne i željezničke prometnice čime će se stvoriti uvjeti svekolikog gospodarskog i društvenog razvitka te poboljšanju demografskih prilika na ovom prostoru;
- županija po prirodno-zemljopisnim značajkama pripada prostorima gorske Hrvatske i manjim dijelom Hrvatskom primorju, što s motrišta uspostavljanja mogućih kopnenih veza, definira prostor županije vrlo nepovoljnim, kako glede građenja prometnih veza tako i glede korištenja (klimatsko-reljefni uvjeti i sl.). (Geoprometni položaj Ličko senjske županije, 21. stranica - ŽUC, Gospić).

Studija dugotrajnog razvoja Ličko-senjske županije utvrdila je osnovne prednosti i probleme koji su prisutni u županiji.

Kao prednosti identificirala je prirodne resurse šumskog fonda, poljodjelsko zemljište, graditeljski materijal i neke nemetale, povoljne uvjete za razvitak turizma temeljem prirodnih ljepota, klime, flore i faune. Posebna prednost je naglašeno tranzitno obilježje županije.

Glavni problemi očituju se radi nedovoljnog broja pučanstva odnosno rijetke naseljenosti. Uz to je vezan nedostatak stručnih ljudi i menadžmenta. Problem je i visoki udio aktivnog stanovništva u poljodjelstvu, odnosno nerazvijenost i zapuštenost industrijskih aktivnosti, čiji se negativan trend može prekinuti bez priljeva kapitala.

Navedeni elementi Ličko-senjske županije (koja se definira i kao “hrvatski ekološki prostor” i “mala Švicarska”) i kriza gospodarskog, socijalnog i demografskog razvitka nalažu poduzimanje energičnijih mjera u cilju revitalizacije ovog prostora. Ovakva konstatacija se odnosi, u prvom redu, na dijelove Like u kojoj je demografska sila najnepovoljnija i čiji je prostor pretrpio najveća oštećenja za vrijeme Domovinskog rata (1991.-1995. godine).

Temeljem Zakona o područjima posebne državne skrbi Ličko-senjska županija bila je dugi niz godina pod posebnom državnom skrbi kojim zakonom su bila utvrđena područja od posebnog interesa u cilju stvaranja poticajnih mjera za njihovu obnovu i razvitak.

Nove društvene i gospodarske prilike u zemlji ukazuju da se povećava važnost područja Ličko-senjske županije. Županija zbog svog geoprometnog položaja ima sve potrebne preduvjete da preuzme važnu spojnu ulogu unutar prostora Hrvatske (spona Podunavlje-Jadran).

- Cjelokupno gospodarstvo i društveno-socijalno stanje potrebno je izjednačiti sa prosjekom države na način da se orijentacija gospodarskog razvitka usmjeri na industrijski razvitak, a na gospodarskim područjima u kojima su prisutne poredbene prednosti snažnije će se razvijati i ostale djelatnosti, posebice poljodjelsko-stočarske s preradom sirovina, te ostale djelatnosti primarnog i tercijarnog sektora, što bi trebalo omogućiti stalnu valorizaciju prometno-tranzitnog položaja županije. (Geoprometni položaj Ličko senjske županije - ŽUC, Gospić).

3 CESTOVNI PROMET LIČKO-SENSJSKE ŽUPANIJE

U Ličko-senjskoj županiji ceste su se razvijale u skladu s općim civilizacijskim razvitkom i bile su prilagođene zaprežnom prometu sve do masovnije pojave motornih vozila polovicom 20. st. U drugoj polovici 20. st. pa sve do danas otpočeo je intenzivan razvitak cestovne mreže.

Izgradnjom novih i rekonstrukcijom starih cesta na području Ličko-senjske županije znatno se povećala prometna povezanost, kako s drugim dijelovima županije, tako i sa samom državom. Osim toga, promijenilo se i stanje nekadašnje prometne izoliranosti županije. Razvoju Ličko-senjske županije svakako najviše doprinosi izgradnja autoceste, koja je županiju iznimno dobro povezala sa svim krajevima Hrvatske, čineći svojevrsno središte sjecišta brojnih putova prema sjeveru i jugu. Osim toga, autocesta doprinosi i povećanju BDP-a Ličko-senjske županije. (Županijska uprava za Ličko-senjske županije i Hrvatske ceste Zagreb, Ispostava Zadar, Ured u Gospiću).

Tablica 5. Mreža razvrstanih javnih cesta u LSŽ

Kategorija ceste	Asfaltni kolnik [km]	Tucanički kolnik [km]	Ukupno [km]
Državne	600,010	-	600,01
Županijske	389,400	97,370	486,77
Lokalne	483,621	174,079	657,70
Ukupno:	1.473,031	271,449	1.744,48

Izvor: Županijska uprava za Ličko-senjske županije i Hrvatske ceste Zagreb, Ispostava Zadar, Ured u Gospiću, 2017. (16. srpnja 2017.) i <http://www.mppi.hr/default.aspx?id=3113> (01. rujna 2017.)

3.1. Autoceste

Autocesta je najviša klasa javnih cesta koja je namijenjena sigurnom prometovanju vozila velikom brzinom. Prema hrvatskom zakonu definira se kao javna cesta posebno izgrađena i namijenjena isključivo za promet motornih vozila, koja ima dvije fizički odvojene kolničke trake (zeleni pojas, zaštitnu ogradu i sl.) za promet iz suprotnih smjerova sa po najmanje dvije prometne trake širine minimalno 3,5 [m], a s obzirom na konfiguraciju terena i po jednu traku za zaustavljanje vozila u nuždi, širine najmanje 2,5 [m], bez raskrižja s poprečnim cestama i željezničkim ili tramvajskim prugama u istoj razini (ŽCP), u čiji se

promet može uključiti, odnosno isključiti samo određenim i posebno izgrađenim priključnim prometnim trakama za ubrzavanje ili usporavanje, odnosno priključnim rampama, kojom je omogućen siguran prometni tok vozila brzinom od najmanje 80 [km/h] i koja je kao autocesta označena propisanim prometnim znakom. (<https://hr.wikipedia.org/wiki/Autocesta>).

Slika 5. Karta autocesta u LSŽ



Izvor: <http://www.poslovniforum.hr/info/ceste01.asp> (16. srpnja 2017.)

Gospodarski razvitak bazira se uz trasu autoceste Zagreb – Split i uz čvor Brinje gdje je lociran centar za održavanje autoceste, a tu su planirane i gospodarske zone.

Iskorištavanje mineralne sirovine bilo je intenzivno pri gradnji autoceste Zagreb - Split, a intenzivirat će se u skorij gradnji autoceste Žuta Lokva – Senj – Križišće – Rijeka. Razvoj interregionalnog čvora Žuta Lokva na području Brinja doprinit će razvoju Općine i cijele regije.

Temeljem istražnih radova, na dionici autoceste kroz Ličko-senjsku županiju, može se potvrditi da je utjecaj emisija onečišćujućih tvari na okolno područje neznatan, odnosno zrak će ostati prve kategorije. Onečišćenje zraka osim o emisiji onečišćenih tvari, ovisi i o meteorološkim uvjetima. U atmosferi se onečišćujuće tvari transportiraju, kemijski i fizikalno mijenjaju i razgrađuju. Za te su događaje značajni procesi i pojave u atmosferi koji djelotvorno sudjeluju u rasprostiranju i difuziji onečišćujućih tvari, a to su prvenstveno strujanje i turbulencija zraka. Upravo orografija terena i klimatske karakteristike na području analizirane

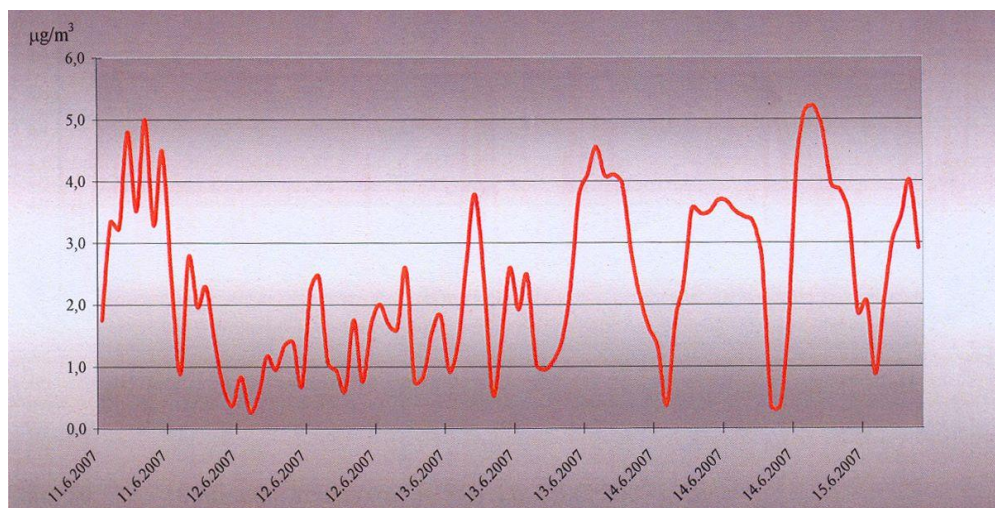
dionice autoceste pospješuju pročišćavanje zraka. Prema raspoloživim podacima meteorološke postaje Ličko Lešće najveća je učestalost vjetra iz NW, N i S smjera, najveća jačina vjetra je iz S, SW i SE kvadranta što uz orografiju terena omogućava dobru dispoziciju onečišćujućih tvari emitiranih s autoceste. Već pri izradi Studije o utjecaju na okoliš za dionice autoceste kroz našu Županiju snimljeno je nulto stanje zraka i utvrđena njegova I kategorija. Rađena je i procjena mogućih emisija u zrak od prometa te se sada provjerava realnost tih procjena. U točki I. opterećenje prometa dani su osnovni podaci o prometu i emisijama. Praćenje kakvoće zraka na prometnoj dionici autoceste Mala Kapela – Sveti Rok, obavljeno je tijekom 2005., 2006. i 2007. godine na lokacijama (mjerna mjesta).

- Križpolje
- Otočac
- Lički Osik
- Barlete

(http://www.lsz-lira.hr/Cms_Data/Contents/lira/Folders/dokumenti/zrs/~contents/U6W253VVGBG6M4K5/zrs.pdf).

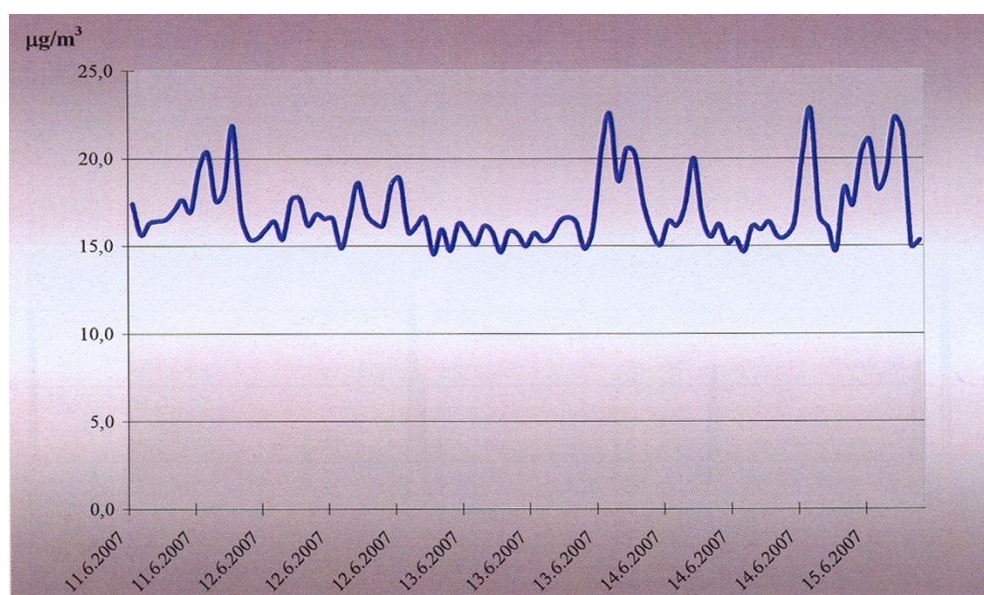
Mjerenja je obavila tvrtka „Dvokut – Ecro“ iz Zagreba po nalogu Hrvatskih autocesta i to na način da su mjerene misijske koncentracije relevantnih pokazatelja kakvoće zraka.

Slika 6. Prosječne satne koncentracije CO₂ - Primjer Križpolje



Izvor: Hrvatske autoceste d.o.o. za upravljanje, građenje i održavanje autocesta 2002. (24. kolovoza 2017.)

Slika 7. Prosječne satne koncentracije NO₂ - Primjer Križpolje



Izvor: Hrvatske autoceste d.o.o. za upravljanje, građenje i održavanje autocesta 2002. (24. kolovoza 2017.)

Postojeća: Zagreb - Split (Bosiljevo - tunel Kapela - Žuta Lokva - Otočac - Gospić - tunel Sveti Rok).

Planirana: Jadranska autocesta (Rupa – Rijeka – Senj – Žuta Lokva – spajanje s trasom autoceste Zagreb – Split u čvoru Žuta Lokva).

3.2. Brze ceste

Brza cesta je javna cesta namijenjena za promet isključivo motornih vozila, s jednim ili dva razdvojena kolnička traka, koja ima sva raskrižja u dvije ili više razina s poprečnim cestama i drugim prometnicama (željezničkim ili tramvajskim prugama, dakle ne postoje željezničko-cestovni prijelazi). (Brza cesta, https://hr.wikipedia.org/wiki/Brza_cesta)

Postojeće: Ličko Petrovo Selo – Udbina, s predviđenim rekonstrukcijama i izmještanjima dionica (zaobilaznice većih naselja).

Planirane: Grabovac – Most na Korani – Ličko Petrovo Selo, Udbina – Sv. Rok, Smoljanac – granični prijelaz Ličko Petrovo Selo – BiH.

Potencijalne: Prijeboj – Korenica – Udbina (potencijalna trasa za istraživanje, značajnija korekcija provjerit će se Prostornim planom područja posebnih obilježja NP Plitvička Jezera).

Prednost brzih cesta je u tome što promet po istima dovodi do brzog gospodarskog napretka mjesta kroz koja prolazi, s mogućnošću razvoja svakog pojedinačnog mjesta jer nema ograničenja za dolazak vozila do gospodarskih subjekata koji su izgrađeni u blizini ceste, a prednosti su i u tome što se prometovanje po istima ne naplaćuje, što stvara preduvjete za veliki broj vozila koja se kreću istima, a samim time se i u gospodarskom segmentu stvaraju iznimno velike uštede.

3.3. Državne ceste

Državna cesta jest javna cesta koja povezuje cjelokupno državno područje Republike Hrvatske i povezuje ga s mrežom glavnih europskih cesta.

Postojeće:

D1 (Koranski most – Prijeboj – Korenica – Udbina – Klapavice),

D8 (Senj – Karaula – Karlobag – Mandalina),

D23 (Velika Kapela – Jezerane – Žuta Lokva – Vratnik – Senj),

D25 (Korenica – Bunić – Lički Osik – Gospić – Karlobag),

D32 (Drežnica – Jezerane),

D42 (Saborsko – Poljanak),

D50 (Žuta Lokva – Špilnik – Gospić – Štikada),

D52 (Špilnik – Vrhovine – Korenica),

D106 (Žigljen – Novalja – Pag),

D107-D106 (Stara Novalja),

D217 (Grabovac – Ličko Petrovo Selo – BiH),

D218 (Doljani – Donji Lapac – GP Užljebić),

D405-D8 (Jablanac – trajekt),

D406-D8 (Prizna – trajekt),

D504 (Prijeboj – Ličko Petrovo Selo),

D506 (Bjelopolje – Donji Lapac),

D522 (Udbina – Gornja Ploča – Lovinac)

Spoj državnih cesta na autoceste (čvor Brinje, čvor Brinje I, čvor Otočac, čvor Perušić, čvor Gospić, čvor Gornja ploča, čvor Sv. Rok.

Slika 8. Razmještaj državnih cesta u LSŽ



Izvor: Županijska razvojna strategija Ličko-senjske županije (16. srpnja 2017.)

<http://www.licko-senjska.hr/images/stories/dokumenti/ZRS.pdf>

Planirane: čvor Senj – Senj (D8), zaobilaznice gradova i drugih naselja na državnim cestovnim pravicima. Ukoliko bi došlo do izgradnje predmetnog čvora isti bi značajno utjecao na razvoj turizma u samom Gradu Senju jer bi se uslijed istoga došlo do rasterećenja prometa kroz središte grada.

Potencijalne: spoj luke Stinica – Mala Stinica na Jadransku turističku cestu. Izgradnjom navedene ceste bi se stvorili preduvjeti za ubrzani gospodarski i turistički razvoja mjesta Mala Stinica iz razloga jer bi direktno bilo povezano s lukom Stinica.

Tablica 6. Državne ceste na području LSŽ

Redni broj:	Identifikacijska Oznaka	NAZIV CESTE dionica	Duljina [km]	Asfaltni kolnik [km]	Tucanički kolnik [km]
1	2	3	4	5	6
GLAVNE CESTE					
1.	1	Koranski most - Korenica - Udbina -Klapavice	67,106	67,106	-
2.	8	Sibinj -Senj - Karlobag - Sv.Marija Magdalena	100,622	100,622	-
Ukupno:			167,728	167,728	-

SABIRNE CESTE					
1.	23	Vel. Kapela - Jezerane - Žuta Lokva - Senj	51,631	51,631	-
2.	25	Korenica (D1) - L. Osik - Gospić - Karlobag	83,805	83,805	-
3.	32	Drežnica - Jezerane (D23)	7,050	7,050	-
4.	42	Saborsko - Poljanak	7,580	7,580	-
5.	50	Žuta Lokva (D23) - Špilnik - Gospić - Štikada	101,635	101,635	-
6.	52	Špilnik(D50) - Vrhovine - Korenica (D1)	41,264	41,264	-
Ukupno:			292,965	292,965	-
OTOČNE, SPOJNE I PRIKLJUČNE CESTE					
1.	106	Žigljen (traj. luka) - Novalja	9,307	9,307	-
2.	107	Stara Novalja (traj. luka) - D 106	8,033	8,033	-
3.	217	Grabovac(D1) -Ličko Petrovo Selo -(gr.R.BiH)	7,780	7,780	-
4.	218	Doljani - D. Lapac -GP Užljebić(gr.R.BiH)	39,051	39,051	-
5.	405	D 8 - Jablanac (traj. luka)	7,147	7,147	-
6.	406	D 8 - Prizna (traj. luka)	2,947	2,947	-
7.	504	Prijeboj (D1) - L. P. Selo (D217)	10,016	10,016	-
8.	506	Bjelopolje (D1) - Donji Lapac (D218)	31,390	31,390	-
9.	522	Udbina (D1) - Lovinac - D 50	23,646	23,646	-
Ukupno:			139,317	139,317	-
SVEUKUPNO:			600,010	600,010	-

Izvor: Hrvatske ceste Zagreb, Ured u Zadru, Ispostava Gospić, Gospić 2016. god.
(21. kolovoza 2017.)

3.4. Županijske ceste

Županijska cesta je javna cesta koja povezuje područje jedne ili više županija u Republici Hrvatskoj.

Ličko-senjska županija ima oko 64 [%] asfaltiranih županijskih i lokalnih cesta što je najniži stupanj moderniziranosti takvih vrsta prometnica u Republici Hrvatskoj, u odnosu na ostale županije. S druge strane, ako se promatra kriterij konfiguracije terena, stanje naseljenosti i razmještaj stanovništva može se reći da je postojeća gustoća cestovne mreže u osnovi zadovoljavajuća.

Tablica 7. Županijske ceste u LSŽ

Broj ceste	Naziv ceste	Dulj. u km	Broj ceste	Naziv ceste	Dulj. u km
Ž-5110	Klenovica(D8)-Podbilo-	31.9	Ž-5149	Vrhovine(D52)-Gor. Vrhovine	2.3
Ž-5111	Križ Kamenica-Križpolje	2.8	Ž-5150	D52-Jezerce(D1)	14.1
Ž-5112	Stajnica-Ž5113	3.0	Ž-5151	Lun-Novalja-D106	20.1
Ž-5113	Križpolje(D23)-Glibodol-Lička Jasenica (D24)	26.4	Ž-5152	Lipovo Polje-Ž5153	4.9
Ž-5114	Brinje(D23)-Letinac	7.8	Ž-5153	Bakovac Kosinjski-G.Kosinj-Ž5146	10.1
Ž-5126	Sv. Juraj (D8)-Krasno Polje-Vel.Plana-Smiljan-	94.3	Ž-5154	Klanac (Ž5126)-Perušić (D50)	9.3
Ž-5127	Hrvatsko Polje-D50	4.4	Ž-5155	Kosa Janjačka-Perušić (D50)	10.4
Ž-5128	Ž5113-Dabar-Glavace-Otočac(D50)	29.2	Ž-5156	Čanak-Kozjan-Bunić (D25)	14.1
Ž-5129	Ž5128-Škare	3.5	Ž-5162	Smiljan(Ž5126)-	5.4
Ž-5130	Doljani-Zalužnica (D52)	4.8	Ž-5163	D25-Lički Novi-Gospić (D50)	7.5
Ž-5140	Krasno Polje(Ž5126)-Švica-Otočac(D50)	22.1	Ž-5164	Novoselo Bilajsko(D50)-Vrebac-Podlopača-D1	41.0
Ž-5141	Ž5140-Kuterevo	3.1	Ž-5165	Vrebac(Ž5164)-Mogorić-G.Ploča-D522	19.2
Ž-5142	Ž5140-Lipovlje	3.5	Ž-5166	D50--Rok-Obrovac(D27)	62.2
Ž-5143	Otočac(D50)-Prozor	4.6	Ž-5167	Udbina(D1)-D. Lapac (D218)	27.4
Ž-5144	Podum(D52)-Čovići(D50)	4.8	Ž-5168	G. Lapac (D128)-Gr. R. BiH	5.2
Ž-5145	Ž5144-Sinac	1.1	Ž-5169	D218-Dobroselo-Mazin-D1	27.2
Ž-5146	Ž5126-D.Kosinj-Studenci-D50	29.4	Ž-5170	Doljani (D218)-Granica R.	5.1
Ž-5147	Lič. Lešće(D50)-"Vrilo	3.3	Ž-5171	Mušaluk-D25	2.2
Ž-5148	D50-Ramljani	3.9	Ž-5182	Jablanac(D8)-Bileni-Štirovača(Ž5126)	25.2

Izvor: Županijska razvojna strategija Ličko-senjske županije (15. srpnja 2017.)

<http://www.licko-senjska.hr/images/stories/dokumenti/ZRS.pdf>

Županijske i lokalne ceste na području Ličko-senjske županije ispresijecane su brojnim vodotocima, a pripadajući mostovi i propusti posebice su u teškom stanju. Takva infrastruktura usko je grlo u odvijanju prometa. Osim toga, potrebno je naglasiti vrlo nepovoljne tehničke i prometno-sigurnosne karakteristike uglavnom županijskih i lokalnih cesta, a odnose se na širinu kolnika, stanje završnog habajućeg sloja, trokute preglednosti, prijelaze preko željezničkih pruga, loše postavljene nivelete, zavoje malih radijusa, neriješene sustave odvodnje, građevinsko stanje mostova, neuređenost bankina, nedovoljnu horizontalnu i vertikalnu signalizaciju itd.

3.5. Granični prijelazi

Granični prijelaz je mjesto određeno za prelaženje državne granice, tj. mjesto na državnoj granici između dvije države (ili dva nezavisna entiteta), gdje se obavlja provjera putnika i robe pri prijelazu iz jedne države u drugu.

Cestovni granični međunarodni prijelaz:

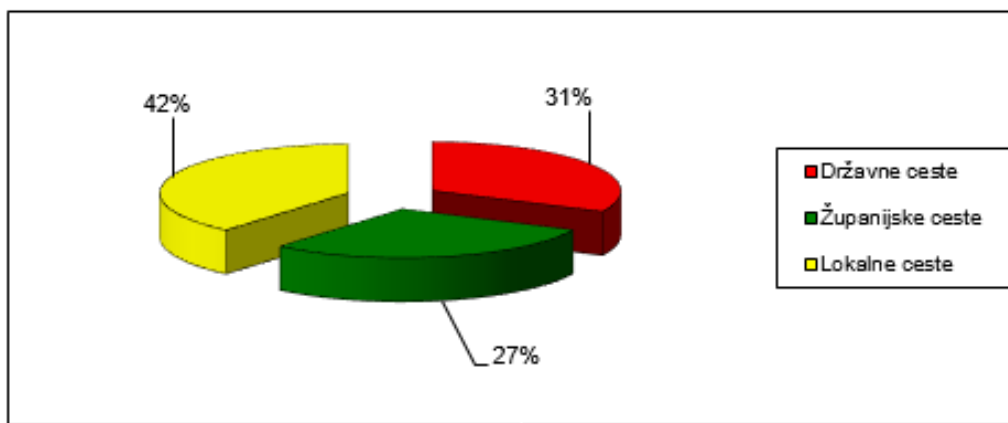
Postojeći: Ličko Petrovo Selo

Planirani: Užljebić

Granični prijelaz za cestovni promet:

Planirani: Boričevac

Grafikon 1. Udio državnih, županijskih i lokalnih cesta u LSŽ



Izvor: Županijska uprava za ceste Ličko-senjske županije i Hrvatske ceste Zagreb, Ispostava Zadar, Ured u Gospiću, Gospić, 2002. (25. kolovoza 2017.)

3.6. Upravljanje i gospodarenje cestama Ličko-senjske županije

Temeljem odredbi Zakona o javnim cestama ("N.N." br. 100/96 i 76/98) i Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o javnim cestama ("N.N." br. 27/2001), upravljanje i gospodarenje javnih cesta podijeljeno je na sljedeći način:

- "Hrvatske autoceste" d.o.o., sa sjedištem u Zagrebu, ima funkciju upravljanja, građenja i održavanja autocesta. Obzirom da se na području Like trenutno izvode radovi na izgradnji autoceste, na području Gospića, Otočca i Lovinca otvoreni su privremeni područni Uredi predstavnika investitora koji će egzistirati do završetka radova.

Istovremeno sa početkom korištenja autoceste, biti će stavljeni u funkciju i Ispostave zadužene za održavanje i naplatu.

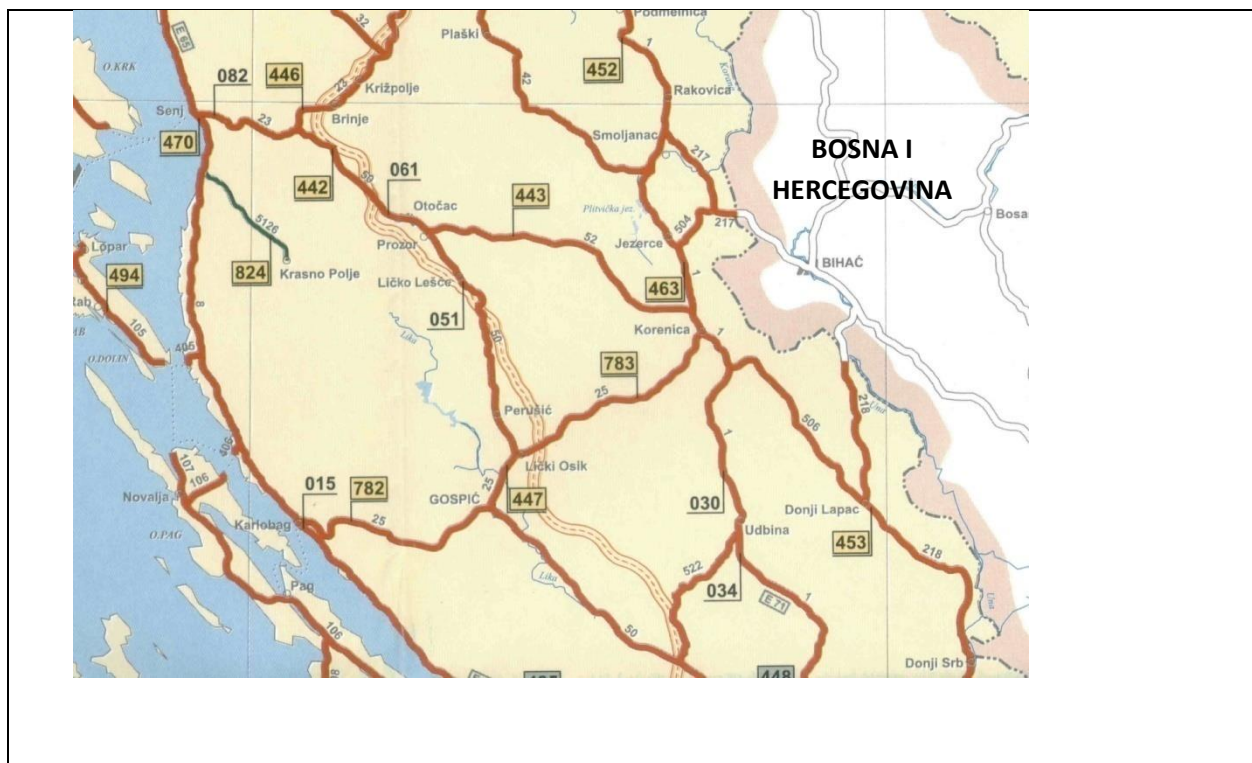
- "Hrvatske ceste" d.o.o., sa sjedištem u Zagrebu, upravlja i gospodari ostalom mrežom državnih cesta. Realizacija godišnjeg plana održavanja i građenja državnih cesta za područje Ličko-senjske županije izvodi se uz operativno prisustvo Ureda u Zadru, Ispostave u Gospiću, u kojem je zaposleno nekoliko djelatnika.
- "Županijska uprava za ceste Ličko-senjske županije", sa sjedištem u Gospiću, je javna Ustanova čija je djelatnost upravljanje i gospodarenje mrežom županijskih i lokalnih cesta na području Županije. Ova Ustanova sa devet uposlenih ima funkciju provedbe godišnjeg plana održavanja i građenja županijskih i lokalnih cesta. Županijska uprava za ceste ne izvodi samostalno potrebne radove održavanja i građenja, već ih u skladu sa Zakonskim propisima nabave i ustupanja radova, ustupa na izvođenje tvrtkama na tržištu.

4 PROMETNI TOKOVI LIČKO-SENSJSKE ŽUPANIJE

Utvrđivanje prometnih tokova jedna je od najvažnijih informacija prilikom prometnog planiranja. Dugogodišnje sustavno prikupljanje podataka o prometu, te analiziranje istih omogućuje spoznavanje temeljnih informacija o prometu na cestama koje su nužna pretpostavka za izradu i provođenje djelotvorne prometne politike.

U Hrvatskoj se svake godine obavlja brojenje prometa. Unatoč potrebama određenih domaćih i međunarodnih statističkih istraživanja, još uvijek veliki broj dionica državnih i županijskih cesta nije obuhvaćen sustavnim brojenjem prometa zbog uglavnom materijalnih razloga.

Slika 9. Razmještaj mjesta brojenja prometa u LSŽ



Izvor: Županijska razvojna strategija Ličko-senjske županije (15. srpnja 2017.)

<http://www.licko-senjska.hr/images/stories/dokumenti/ZRS.pdf>

4.1. Analiza prometnih tokova

Nakon dionice autoceste A1 koja prolazi kroz Ličko-senjsku županiju, najopterećenija prometnica u Ličko-senjskoj županiji je državna je cesta D1, posebice za ljetnog vremena

($PLDP > 2 \times PGDP$), kada ta cesta broji prolazak preko 15 tisuća vozila dnevno duž cijele županije. Ta cesta uz autocestu A1 predstavlja glavnu turističku arterijsku vezu inozemnih gostiju iz Češke, Poljske, Mađarske, Austrije, itd., kao i svih ostalih domaćih turista iz srednje i istočne Hrvatske, prema Dalmatinskim turističkim destinacijama.

Slična pojava susreće se i na ostalim uzdužnim vezama, prvenstveno na D8-Jadranskoj turističkoj cesti ($PLDP > 4.000$ duž cijelog područja Županije), kada je ljetni promet višestruko gušći od ostalog dijela godine.

Poprečne veze u županiji (D25, D52, ŽC 5126), po godišnjem prosjeku prometno su malo opterećene ($PGDP < 1.000$ vozila).

U ljetnom periodu intenzitet prometa se pojača zbog određenih turističkih kretanja.

Naime, na državnoj cesti D25, dionica Korenica-Gospić intenzitet prometa udvostručuje se, a to se uglavnom javlja kao potreba dolaska sa D1, na područje podvelebitskog Primorja.

Na istoj cesti (D25), dionica Gospić-Karlobag intenzitet ljetnog prometa se u prosjeku više pojačava nego li na prethodnoj dionici iste ceste iz razloga što je ovdje prisutan i ishodišno-odredišni promet koji se javlja kao posljedica dnevnog odlaska i povratka stanovnika Gospića i okolice na more u Karlobag i susjedne destinacije.

Brojačko mjesto Budak sa svojim podacima ne uklapa se u prosjek spomenutog poprečnog pravca jer je dionica Lički Osik-Budak-Gospić ujedno i dio uzdužnog prometnog pravca Žuta Lokva-Otočac-Gospić-Gračac, te je na istoj dionici prisutan unutarnji promet koji se odvija na području bivše općine Gospić (današnje područje grada Gospića i općine Perušić).

Isto tako, vidljivo je da u ljetnom periodu na D52 preko Vrhovina dolazi do povećanja prometa, što je povezano sa turističkom valorizacijom prostora Plitvičkih jezera.

Zabrinjava izuzetno mali intenzitet prometa na D218 na području Donjeg Lapca, na kojem još uvijek nije uslijedio potpuni povratak i normalizacija življenja pučanstva, a istovremeno, potvrđuje konstataciju o prometnoj izoliranosti toga kraja, koji se u bivšoj državi Jugoslaviji prometno "oslanjao" na susjednu Bihaćku regiju.

Općenito, najintenzivniji prometni tokovi na izvangradskim prometnicama odvijaju se na državnim cestama. Uska grla na ovim prometnicama pojavljuju se zbog mnogih razloga: smanjenog profila prometnice, uspona ili padova nivelete (bez izvedenoga trećeg traka za spora vozila), malog radijusa zavoja i nepostojanja prijelaznica, slabe preglednosti, oštećenog zastora, privremene regulacije prometa i klimatskih uvjeta.

Budući su gradovi najveći generatori putovanja, u njima su prometni tokovi najintenzivniji. Propusna moć prometnica u Gospiću, s obzirom na njihov profil, uvijek je manja od one istovjetnih prometnica izvan grada. Razlog tome su gušće izvedena raskrižja i

pojava različitih smetnji koje stvaraju otpore u kretanju. Uska grla pojavljuju se i na raskrižjima koja nisu dobro dizajnirana.

Povećanje intenziteta prometa odvija se u smjeru srednja Hrvatska i Primorje prema jugu Hrvatske (D1 i D8). Na D1 je nakon prekida prometa 1991. god. i petogodišnje okupacije toga prostora županije došlo do normalizacije i značajnog povećanja prometa u posljednjih šest godina, tako da se 2001. godine PGDP povećao za 108 [%], a PLDP za 100 [%], u odnosu na 1990. godinu. Ovakvi pokazatelji uvjetovani su djelomično nedovoljnoj prometnoj iskorištenosti željezničkog prometnog sustava.

Treba napomenuti da će se budućom izgradnjom autoceste u Vc koridoru (Ploče – Sarajevo – Osijek) promet iz istočnog dijela Hrvatske prema jugu države odvijati racionalnijim i prometno kraćim pravcem, što će direktno utjecati na prometne tokove preko Ličko-senjske županije.

Na Jadranskoj turističkoj cesti (D8) u posljednje dvije godine na svim brojačkim mjestima zabilježen je porast prometa, posebice u ljetnom periodu. Na toj prometnici opći pad prometa u odnosu na 1990. god., a posebice ljetni, bilježi Karlobag.

U analiziranom periodu, na područjima od posebne državne skrbi dogodile su se značajne promjene prometnih tokova, koji su drastično poremećeni raseljavanjem osoba, pa kod takvih lokacija nedostaje u strukturi prometa unutarnji i ishodišno-odredišni promet koji se prije 1991. godine odvijao unutar granica jedinica lokalne samouprave.

Analizirajući sve navedeno u svezi prometnih tokova, može se zaključiti:

- u posljednjih dvadesetak godina na području Ličko-senjske županije uslijed direktnih ratnih zbivanja (1991.-1995. god.), došlo je do značajnih promjena u odnosu na prijeratno razdoblje u intenzitetu i strukturi prometnih tokova na najvećem dijelu glavne mreže javnih cesta;
- posljednjih godina dolazi do općeg povećanja intenziteta prometa isključivo na glavnim državnim arterijskim cestama koje prolaze županijom (Plitvičko-gračaćki koridor i Podvelebitski koridor) i daju tom prostoru isključivo tranzitni karakter, posebice u dijelu ljetnog (turističkog) prometa;
- poprečni županijski prometni tokovi vrlo su malog intenziteta koji u posljednjem desetljeću bilježe stagnaciju ili eventualno manje povećanje i u potpunoj su disproporciji u odnosu na uzdužne županijske prometne pravce;

- iako nisu izvršena brojenja, prema vizualnim i empirijskim pokazateljima, na sekundarnoj mreži prometnica odvijaju se prometni tokovi vrlo malog intenziteta (PGDP<200 vozila) i uglavnom su lokalnog karaktera.

5 UTJECAJ AUTOCESTE A1 NA RAZVOJ LIČKO-SENSJSKE ŽUPANIJE

Sukladno prijedlogu Strategije prometnog razvitka Republike Hrvatske (1998. god.), dugoročna projekcija razvijenosti cestovne mreže do 2015. god. predviđala je izgradnju oko 1820 [km] autocesta i oko 1350 [km] brzih cesta, čime bi se stvorile pretpostavke ukupnog, a osobito gospodarskog razvitka države.

Autocesta Bregana-Zagreb-Split preko područja Like predstavlja dio ukupne prometne infrastrukture najviše razine unutar Republike Hrvatske.

Potreba i svrha građenja ove autoceste bila je u tome da se novim prometnim pravcem visokog standarda i razine prometne usluge ostvari kvalitetno cestovno povezivanje južne sa središnjom i Primorskom Hrvatskom, integrirajući i povezujući demografski, gospodarski i prometno zaostaliye dijelove Republike Hrvatske sa ostatkom hrvatskog prostora i drugim europskim područjima i regijama.

Temeljem navedenog, krajem 2001. godine započeli su pripremni radovi i građenje autoceste na području Ličko-senjske županije. Građenje dionice kroz Liku (Bosiljevo-Žuta Lokva-Otočac-Gospić-Sv. Rok) Hrvatska Vlada je ustupila američko-turskoj tvrtki "Bechtel-Enka", osim građenja određenih objekata i tunela koji se izvode i financiraju drugim modelom. Početak radova karakterizirao je diskontinuiran rad po dionici ceste iz razloga što je rješavanje imovinsko-pravnih odnosa realizirano sporije nego li se planiralo, pa je građevinska operativa radila samo na onim dionicama na kojima je zemljište potpuno razminirano i imovinski definirano.

U jesen 2002. godine počeli su radovi na probijanju tunela "Mala Kapela" dugog 5.680 [m] koji zajedno sa tunelom "Sv. Rok" čini najzahtjevniji dio trase kroz Liku.

Dakle od 2007. god. odnosno prolaskom autoceste, prostor Like postao je značajno otvoreniji za sve vrste prometa (stanovnika, turista, roba), čime autocesta ima izuzetan značaj za sveukupni gospodarski i prometni razvitak ovih za sada nedovoljno razvijenih područja čineći osnovu za realizaciju novih razvojnih i gospodarskih programa jedinica lokalne samouprave na tom području.

5.1. Analiza utjecaja autoceste A1 na razvoj gospodarstva u Ličko-senjskoj županiji

Autocesta Bosiljevo - Žuta Lokva - Gospić - Zadar - Šibenik - Split

Ova cesta na području Ličko-senjske županije predstavlja spoj određenih dionica buduće Jadranske autoceste (Trst – Piran – Umag – Pazin – Rijeka – Senj – Žuta Lokva – Otočac – Gospić – tunel Sv. Rok – Zadar – Šibenik – Metković – Dubrovnik).

Predmetna autocesta omogućila je osnovni interes boljeg i čvršćeg odnosno funkcionalnog i prometnog povezivanja središnje i istočne Hrvatske s južnim Hrvatskim Primorjem.

Ova cesta, osim kraćeg, bržeg i ugodnijeg putovanja pridonosi u velikoj mjeri i gospodarskom razvoju krajeva kroz koje prolazi. Cesta je projektirana sa dva, razdjelnim pojasom odvojena kolnika koji (svaki) imaju dva vozna traka i jednu zaustavnu traku (osim u tunelima).

Svi tehnički elementi autoceste definirani su prema projektnom zadatku i pravilnicima za kategoriju i značenje predmetne autoceste, za projektnu brzinu $V_p = 120$ [km/h].

Obzirom na reljefno-klimatske prilike koje se nalaze u koridoru autoceste kroz Liku, ova dionica je definitivno bila najteža u dosadašnjoj povijesti cestogradnje u Republici Hrvatskoj.

Najsjevernija dionica u županiji je dionica tunel Mala Kapela (jug) - Žuta Lokva, koja je duga 15,75 [km]. Na ovoj dionici veže se sljedeća dionica u zoni interregionalnog čvora Žuta Lokva koji je smješten 2.500 [m] zapadno od naselja Žuta Lokva i sjeverno od postojeće državne ceste D50. Ovo čvorište formirano je kao trokrako čvorište sa glavnim smjerom Zagreb – Split i obratno, dok smjerovi Rijeka – Split i Split – Rijeka čine priključne smjerove na glavni prometni tok.

Na ovo čvorište veže se prema jugu dionica Žuta Lokva – Ličko Lešće, približne duljine od 24 [km], koja se posljednja definirala zbog usuglašavanja prolaska autoceste kroz Gacko polje. Tunel Plasina sa 2.300 [m] i tunel Vršci sa 600 [m] značajniji su objekti na ovoj dionici, na kojoj je čvor Otočac u obliku trube, u blizini D50, preko kojeg se omogućava priključak autoceste na područje grada Otočca.

Sljedeća dionica je Ličko Lešće – Lički Osik, dužine 24,46 [km] na kojoj su izgrađena dva vijadukta (cca 350 [m] i 120 [m]), dva tunela (cca 1230 [m] i 120 [m]) i jedan "zeleni most". Na ovoj dionici izgrađeno je čvorišta Perušić, sjeveroistočno od mjesta Perušić.

Na ovu dionicu nastavlja se dionica Lički Osik – Sveti Rok, dužine 32,28 [km] koja se pruža Ličkim poljem pa nema tunela, ali ima ostalih značajnijih objekata na trasi, poput vijadukta Vučjak, dužine 114 [m], a na istoj je smješteno je čvorište Gospić na udaljenosti 3,9 [km] od početka dionice.

Dionicom Sveti Rok – Maslenica autocesta izlazi iz županije i nastavlja prema Dalmaciji. Dionica Senj – Žuta Lokva, Jadranske autoceste Trst – Piran – Umag – Pazin – Rijeka – Senj – Žuta Lokva – Otočac – Gospić – tunel Sv. Rok – Zadar – Šibenik – Metković – Dubrovnik, prema prijedlogu četverogodišnjeg plana održavanja i građenja javnih cesta (2005.-2008.), u fazu izvođenja radova trebala je krenuti 2005. godine, ali ista do današnjeg dana nije završena.

Dakle izgradnjom autoceste A1 došlo je i do utjecaja na razvoj Ličko-senjske županije, a što je uočljivo na čvorištu Žuta Lokva u kojoj poslovnoj zoni je pogone otvorilo nekoliko poslovnih subjekata među kojima i drvoprerađivači, zatim je na ista utjecala na otvorenje nekolicine poslovnih subjekata u Otočcu, čvoru Perušić gdje je u poslovnoj zoni izgrađeno centralno skladište jednog trgovačkog lanca za južni dio Republike Hrvatske, a u izgradnji je još jedan gospodarski objekt, a uslijed blizine autoceste i na području Gospića je s izgradnjom započeto nekoliko gospodarskih subjekata.

Bruto domaći proizvod Ličko-senjske županije u 2014. godini iznosio je 2,9 milijardi kuna što predstavlja 0,9 [%] ukupnog BDP-a Republike Hrvatske koji je iznosio 328,1 milijardu kuna, per capita (po stanovniku) iznosio 59.680 kuna. Mjereno visinom ostvarenog BDP-a po stanovniku u 2014. godini Ličko-senjska županija bila je dvanaesta županija u RH, dok je visina ostvarenog BDP-a po stanovniku u LSŽ bila je 23 [%] manja od iste ostvarene na nivou RH. (<https://hrvatska-danas.com/2017/07/04/analiza-bdp-a-po-hrvatskim-zupanjama-i-komparacija-s-regijama-eu-pokazuje-pravu-katastrofu/>).

U europskim okvirima Županija pripada slabo razvijenim regijama, budući da BDP-om po stanovniku u 2014. zaostaje za prosjekom Jadranske Hrvatske za 20 [%], a za RH 23 [%].

Izuzetak je bila 2004. godina kada je uslijed izgradnje autoceste pokazatelj BDP-a za Ličko-senjsku županiju bio iznad prosjeka Republike Hrvatske.

U razdoblju 2008. (predkrizna godina) - 2014. godine ostvareni BDP u LSŽ smanjio se za 19,1 [%], dok se u istom razdoblju 2008. (predkrizna godina) - 2014. godine BDP u LSŽ per capita (po stanovniku) smanjio za 21,7 [%]. (<https://hrvatska-danas.com/2017/07/04/analiza-bdp-a-po-hrvatskim-zupanjama-i-komparacija-s-regijama-eu-pokazuje-pravu-katastrofu/>).

U 2014. godini nominalni BDP iznosio je 328,1 milijardu kuna, što je 0,4 [%] manje u odnosu na 2013. godinu.

Spomenuti pad strukturno je rezultat pada u 11 županija (u 2013. god. zabilježen je pad u 8 županija, dok je u 2012. god. pad bio u 15 županija).

Razlike između županija uočljive su i prema pokazatelju BDP-a po stanovniku.

Prosječan BDP po stanovniku RH u 2014. godini iznosio je 77.456 kuna (10.152 eura) i bio je gotovo isti kao u 2013. godini.

Najveći iznos BDP po stanovniku u 2014. godini (136.640 kuna) bilježi se u Gradu Zagrebu, a najmanji (43.145 kuna) u Virovitičko-podravskoj županiji, dok je Ličko-senjska županija od 21 lokalne samouprave zauzela dvanaesto mjesto s BDP-om po stanovniku od 59.680 kn.

(<https://www.hgk.hr/documents/aktualna-tema-bdp-po-zupanijama-u-201458a4616b14b49.pdf>).

Sukladno izvorima DZS, FINA, Ekonomski fakultet: “Demografski scenariji i migracije”, izračuni HGK prema NUTS 2 regionalnoj podjeli EU, Hrvatska se sastoji od dviju regija: Kontinentalna Hrvatska (oko 2,96 milijuna stanovnika), te Jadranska Hrvatska (oko 1,47 milijuna stanovnika).

Gledajući BDP po stanovniku prema paritetu kupovne moći u 2014. godini, dvije regije u Hrvatskoj rangirane su na 238. mjestu (Kontinentalna Hrvatska) i 245. mjestu (Jadranska Hrvatska), a prema spomenutom pokazatelju nalaze se na 60 [%] tj. 57 [%] prosjeka EU. Smanjivanje razlika u razvijenosti županija u RH i općenito poboljšanje konkurentnosti tj. poboljšanje ranga u EU može se postići adekvatnim iskorištavanjem sredstava fondova EU, po kojoj podjeli Grad Zagreb ima vrijednost indeksa 148,9, a najmanji indeks se bilježi u Bjelovarsko-bilogorskoj županiji (67,0), dok je Ličko-senjska županija od 21 lokalne samouprave zauzela šesnaesto mjesto s indeksom od 75,0.

(<https://www.hgk.hr/documents/aktualna-tema-bdp-po-zupanijama-u-201458a4616b14b49.pdf>).

Od 328,1 milijardu kuna, koliko je iznosio BDP u 2014. godini na razini Hrvatske prema podacima Državnog zavoda za statistiku, čak trećina ili točno 33,3 [%] odnosilo se na Grad Zagreb. Dodaju li se Zagrebu Istarska i Primorsko-goranska županija, njihov BDP čini gotovo 50 [%] ukupnog BDP-a Hrvatske. Ekonomski najslabija, Ličko-senjska županija, istodobno čini tek 0,9 [%] ukupnog BDP-a.

Uz ekonomsku snagu, BDP pokazuje i trendove kretanja gospodarstva u pojedinim razdobljima. Tako je BDP i na nacionalnoj razini i u svim županijama u 2014. godini bio nominalno manji nego u pretkriznoj 2008. godini.

Međutim, negativne stope rasta znatno su se razlikovale među županijama pokazujući veću ili manju otpornost na krizu.

Tako je BDP Međimurske županije u 2014. godini nominalno bio samo 0,6 [%] manji nego u 2008. godini, Grada Zagreba i Zagrebačke županije približno dva posto manji, dok je istodobno pad u Virovitičko-podravskoj i Ličko-senjskoj iznosio oko 20 [%].

U kombinaciji relativno visokog udjela u nacionalnom BDP-u, te relativno visoke stope pada, najveći negativan utjecaj na kretanje BDP-a Hrvatske u promatranom razdoblju ipak je imala Splitsko-dalmatinska županija.

(<https://hrvatska-danas.com/2017/07/04/analiza-bdp-a-po-hrvatskim-zupanijama-i-komparacija-s-regijama-eu-pokazuje-pravu-katastrofu/>).

5.2. Utjecaj autoceste A1 na razvoj turizma u Ličko-senjskoj županiji

Turistička ponuda Ličko-senjske županije temelji se prvenstveno na iznimnim prirodnim i kulturnim atrakcijama odnosno resursima, a što je definirano i u Županijskoj razvojnoj strategiji 2011. – 2013.

Turistička i ugostiteljska djelatnost danas je najvećim dijelom zastupljena na otoku Pagu, odnosno na području grada Novalje, na obalnom području općine Karlobag, na području Nacionalnog parka Plitvička jezera, na području uz rijeku Gacku, te na Velebitu. Na tim su područjima prisutne sljedeće vrste turizma; stacionarni turizam u hotelskom i privatnom smještaju (čitavo područje grada Novalje, obalno područje grada Senja, područje općine Karlobag, Nacionalni park Plitvička jezera), lovni turizam (na većem dijelu županije), ribolovni turizam (rijeke Gacka, Lika, Una, Korana, Jadova, Ričica, jezero Kruščica), vjerski turizam (Krasno), seoski turizam na području Velebita i Gackog polja (Krasno, Kuterevo, Sinac, Švica, Ličko Lešće), rekreativni turizam (planinarski, speleološki, kupanje, sportsko ronjenje i podvodni ribolov, jahanje, jedrenje, daskanje, biciklizam, skijanje, sanjkanje), tranzitni nautički turizam na čitavom obalnom i otočkom području, aero-turizam (letenje sportskim avionima i jedrilicama, zmajevima, padobranima i dr.), vezan prvenstveno za aerodrome u Udbini i Otočcu.

Turističke zone kao izdvojeno građevinsko područje izvan naselja predstavljaju prostore na kojima prevladavaju ugostiteljstvo i turizam, a planiraju se kao zasebna područja odvojeno od naselja.

Prostornim planom županije određuju se položaj, vrsta, veličina i kapacitet izdvojenih građevinskih područja (izvan naselja) ugostiteljsko-turističke namjene unutar zaštićenog

obalnog područja mora sa oznakama ugostiteljsko-turističke namjene T1 (hotel), T2 (turističko naselje) i T3 (kamp).

Tablica 8. Turistički lokaliteti u LSŽ

	Položaj	vrsta	Veličina	kapacitet	Napomena
GRAD NOVALJA					
1.	Šonjevi Stani – Škvovardara	T1 T3	20,0 [ha] 1,0 [ha]	1000 kreveta 150 korisnika	neizgrađeno izgrađeno
2.	Dražica	T3	2,07 [ha]	250 korisnika	izgrađeno
3.	Dabi – Vidasi	T1	30,0 [ha]	1500 kreveta	neizgrađeno
4.	Uvala Babe – Mihovilje	T1	40,0 [ha]	2000 kreveta	neizgrađeno
5.	Vrtić	T1	15,0 [ha]	750 kreveta	neizgrađeno
6.	Straško	T3 T1	60,0 [ha] 10,0 [ha]	8500 korisnika 500 kreveta	izgrađeno neizgrađeno
7.	Boškinac	T1	3,0 [ha]	250 kreveta	djelomično izgrađeno
8.	Vidalići	T1	25,0 [ha]	1250 kreveta	neizgrađeno
9.	Drljanda	T1	5,0 [ha]	250 kreveta	neizgrađeno
GRAD SENJ					
1.	Bunica	T3	2,0 [ha]	180 korisnika	izgrađeno
2.	Spasovac	T3 T1	0,3 [ha] 1,0 [ha]	100 korisnika 100 kreveta	izgrađeno neizgrađeno
3.	Ujča	T3	0,33 [ha]	100 korisnika	izgrađeno
4.	Kalić	T1, T2	4,80 [ha]	500 kreveta	djelomično izgrađeno
5.	Jablanova	T1, T2	6,2 [ha]	380 kreveta	neizgrađeno
6.	Rača	T1, T3	2,5 [ha]	300 kreveta/korisnik	izgrađeno
7.	Žrnovnica	T1, T2	8,7 [ha]	570 kreveta	djelomično izgrađeno
8.	Zidine	T1	13,2 [ha]	1000 kreveta	neizgrađeno
9.	Lukovo-Zala	T2, T3	3,1 [ha]	180 kreveta/korisnik	neizgrađeno
10.	Rastovača	T1,T2	3,8 [ha]	230 kreveta	neizgrađeno
11.	Lomivrat, Javorina	T1, T2	10,0 [ha]	800 kreveta	neizgrađeno

OPĆINA KARLOBAG					
1.	Paški Porat	T1,T2	17,0 [ha]	1700 kreveta	neizgrađeno
2.	Gaj	T3	4,0 [ha]	400 korisnika	neizgrađeno
3.	Karlobag	T3	1,5 [ha]	150 korisnika	neizgrađeno

Izvor: Županijska razvojna strategija 2011. – 2013. (20. srpnja 2017.)

Turistički lokaliteti navedeni i kvantificirani u tablici označeni suplanskim znakom (T1, T2, T3) koji se odnosi na ukupno navedeno područje.

Utvrđene su i lokacije za izgradnju i uređenje golf igrališta (oznake R1), uz razvoj turističkih kapaciteta, kao prostori izdvojene namjene izvan naselja. Najmanja površina za organizaciju golf igrališta iznosi 85 [ha] do maksimalno 260 [ha] u sklopu kojih je moguće organizirati i više golf terena (igrališta u užem smislu) sukladno drugim propisima sa preporukom što ekonomičnijeg korištenja prostora i pratećih sadržaja igrališta. Površine za izgradnju i uređenje golf igrališta (oznake R1) mogu se smjestiti samo na zemljištima kategorije "ostala obradiva tla" (P3) i "ostalo poljoprivredno tlo, šume i šumsko zemljište" (PŠ) te izvan područja prirodnih vrijednosti. Unutar predmetnih zona mogu se graditi i uređivati i drugi prateći sadržaji (društveno-zabavni, ugostiteljsko-turistički, ostali servisni prostori, te i drugi sportsko-rekreacijski sadržaji otvorenog i zatvorenog tipa)."Golf igrališta planirana su na područjima grada Otočca te općina Plitvička jezera, Lovinac i Donji Lapac.

Detaljno određivanje granice građevinskog područja za golf igrališta provodi se u okviru planova niže razine kojim se utvrđuju uvjeti i režimi za njihovu izgradnju.

Turizam na seoskim gospodarstvima razvijat će se u već postojećim naseljima, posebno na područjima ruralnih naselja vezanih na prostor nacionalnih parkova i postojećih i planiranih parkova prirode. Seoskim turizmom smatra se oblik turističke djelatnosti koji je usko vezan uz tradicionalni način života seoskog gospodarstva koje u svojoj turističkoj ponudi nudi tradicionalnu domaću prehranu i aktivno sudjelovanje u svim vidovima proizvodnje na seoskom gospodarstvu. Turizmom na seoskim gospodarstvima oživjet će se naselja s vrlo malim izgledima preživljavanja u smislu tradicionalne funkcije naselja, kao i naselja sa značajnim agrarnim, humanim i graditeljskim resursima ali bez izraženih ili planiranih središnjih funkcija, te naselja očuvane morfologije i tipologije tradicionalne izgradnje, načina obrade zemljišta i oblikovanja prostora. Ovakva naselja nalaze se na čitavom području županije.

Svrha ove autoceste jest da senovim prometnim pravcem visokog standarda i razine prometne usluge ostvarilo kvalitetno cestovno povezivanje južne sa središnjom i Primorskom Hrvatskom, integrirajući i povezujući demografski, gospodarski i prometno zaostaliije dijelove Republike Hrvatske sa ostatkom hrvatskog prostora i drugim europskim područjima i regijama.

Temeljem navedenog, krajem 2001. godine započeli su pripremni radovi i građenje autoceste na području Ličko-senjske županije.

Građenje dionice kroz Liku (Bosiljevo-Žuta Lokva-Otočac-Gospić-Sv. Rok), Hrvatska Vlada je ustupila Američko-turskoj tvrtki "Bechtel-Enka", osim građenja određenih objekata i tunela koji se izvode i financiraju drugim modelom. Početak radova karakterizirao je diskontinuiran rad po dionici ceste iz razloga što je rješavanje imovinsko-pravnih odnosa realizirano sporije nego li se planiralo, pa je građevinska operativa radila samo na onim dionicama na kojima je zemljište potpuno razminirano i imovinski definirano.

U jesen 2002. godine počeli su radovi na probijanju tunela "Mala Kapela" dugog 5.680 [m] koji zajedno sa tunelom "Sv. Rok" čini najzahtjevniji dio trase kroz Liku. Prema programima i obećanjima Vlade RH, 315 kilometara autoceste od Bosiljeva do Splita, do ljeta 2005. trebalo bi biti u funkciji.

Prolaskom autoceste, prostor Like postao je značajno otvoreniji za sve vrste prometa (stanovnika, turista, roba), čime je autocesta dobila izuzetan značaj za sveukupni gospodarski i prometni razvitak ovih nedovoljno razvijenih područja čineći osnovu za realizaciju novih razvojnih, turističkih i gospodarskih programa jedinica lokalne samouprave na tom području.

Nakon izgradnje autoceste A1 koja dijelom prolazi i kroz Ličko-senjsku županiju je došlo do povećanja turizma u svim navedenim turističkim destinacijama iz razloga prometne povezanosti, a u zadnje vrijeme su uočljivi i pomaci u bavljenju kontinentalnim turizmom iz razloga jer je autocesta približila prirodna bogatstva turistima koji prolaze kroz županiju, a što je uočljivo i na povećanju broja posjetitelja u NP Plitvička Jezera, Memorijalni centar Nikola Tesla u Smiljanu, a izniman napredak je uočljiv i u obiteljskom turizmu odnosno uslijed prolaska autoceste je došlo do izgradnje značajnog broja objekata koji su izgrađeni u svrhu bavljenja ugostiteljskim turizmom, te iznajmljivanjem smještajnih i bavljenja ostalim popratnim rekreativnim sadržajima.

5.3. Statistički pokazatelji prometa prije i poslije izgradnje autoceste A1

Izgradnjom autoceste A1 od Karlovca do Splita prometno se valoriziraju dugi niz godina zanemareni gradovi Ogulin, Otočac i Gospić, koji se probijem tunela Mala Kapela i Sveti Rok otvaraju prema moru i prema središnjoj Hrvatskoj.

Županije koje su značajnije povećale duljinu cestovne mreže ostvarile su iznadprosječne stope rasta BDP/*p.c.* potvrđujući time tezu o najvećem doprinosu razvoja infrastrukture u gospodarski slabije razvijenim županijama čijim je povezivanjem (dionica autoceste Bosiljevo - Sv. Rok - Split) ostvaren najveći doprinos razvoju gravitacijskog područja. Prosječna stopa rasta BDP/*p.c.* u promatranom razdoblju u Republici Hrvatskoj iznosila je 93,2 [%].

Autocesta Zagreb – Split - Dubrovnik prolazi kroz mnoga vrijedna i ekološki vrlo očuvana područja, tako da se u stručnoj, pa i široj javnosti razvila diskusija o ugrožavanju prirode uslijed izgradnje i prometovanja autocestom. Međutim, kod projektiranja je iskazana visoka ekološka svijest, napose kroz stroge uvjete za odvodnju. Autocesta prati i povezuje zaštićene prirodne i kulturne znamenitosti. Približila se Hrvatskom olimpijskom centru Bjelolasica, dodiruje Park prirode Velebit u čijem je okrilju i Nacionalni park Paklenica, ali se udaljava od Podvelebitskog primorja koje se sve više okreće turizmu kao pokretaču gospodarskog razvoja.

Prikupljeni podatci potvrđuju da je otvaranje autoceste A-1, od Karlovca do Splita utjecalo na prosječni godišnji dnevni promet na državnoj cesti D-8, Jadranskoj magistrali. Taj utjecaj je pozitivan ili negativan, ovisno o brojačkom mjestu, što konkretno znači da je u Senju, otvaranje autoceste utjecalo na povećanje tranzitnog prometa iz razloga što je to važno prometno čvorište kroz koje se prometni tokovi kreću prema Žutoj Lokvi, odnosno autocesti A-1 i obrnuto. Slična situacija je i u Novoselu Trnovačkom, na državnoj cesti D-25, koja povezuje Karlobag, Gospić i autocestu A-1. U svim ostalim mjestima na Jadranskoj magistrali zabilježen je pad tranzitnog prometa u odnosu na razdoblja prije otvaranja autoceste.

Ono što je svakako ohrabrujuće jest da se redistribucija prometnih tokova s državne ceste D8 (Jadranska magistrala) na autocestu A1 nije negativno odrazila na turizam u mjestima kroz koja prolazi Jadranska magistrala o čemu svjedoče i podatci u tablici 13.

Tablica 9. Prosječni broj dolazaka turista od 2002. do 2016. godine

Godina	Senj	Karlobag	Starigrad Paklenica	Jasenice
2002.	24.805	10.133	23.474	1.087
2003.	29.425	10.751	19.877	1.572
2004.	30.680	11.404	23.950	1.760
2005.	29.275	10.305	26.444	2.175
2006.	30.881	10.473	28.785	2.695
2007.	30.517	11.185	30.587	3.423
2008.	31.757	12.211	30.867	3.040
2009.	34.139	14.938	31.017	3.533
2010.	38.206	14.544	32.896	3.796
2011.	36.814	13.789	34.184	5.126
2012.	38.830	15.500	35.749	5.927
2013.	58.036	26.470	71.873	6.723
2014.	58.635	25.633	71.752	7.761
2015.	66.756	26.843	79.334	8.892
2016.	71.420	30.969	86.377	9.102

Izvori:

http://www.eras.org.rs/uploads/4/7/0/4/47046595/36_pupavac_%C5%BDupi%C4%87_bakovi%C4%87_u%C4%8Cinci_izgradnje_autoceste_a1_na_odr%C5%BDivost_turizma_podvelebitskog_primorja_regional_scientific_conference_eras_2015_belgrade_serbia_308-316_pp..pdf (31. kolovoza 2017.),
https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2014/SI-1515.pdf (02. rujna 2017.),
http://www.mint.hr/UserDocsImages/4-3-2_dzs_%202014.pdf (02. rujna 2017.),
http://www.mint.hr/UserDocsImages/160209_Dolasci_nocenja_2015.pdf (02. rujna 2017.) i
https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2016/04-03-02_01_2016.htm (02. rujna 2017.).

Usporedbom podatka o broju dolazaka turista po istoj metodologiji dolazimo do sljedećih rezultata (cf. tablicu 14).

Tablica 10. Prosječni broj dolazaka turista od 2002. do 2016. godine s izračunom [%] rasta dolazaka turista

Prosječni broj dolazaka turista	Senj	Karlobag	Starigrad Paklenica	Jasenice
Prije izgradnje autoceste A1	27.115	10.442	21.675	1.329
Nakon izgradnje autoceste A1	39.099	18.414	48.493	5.456
[%] rast dolazaka turista	44,20	76,34	123,73	310,53

Izvori:

http://www.eras.org.rs/uploads/4/7/0/4/47046595/36_pupavac_%C5%BDupi%C4%87_bakovi%C4%87_u%C4%8Cinci_izgradnje_autoceste_a1_na_odr%C5%BDivost_turizma_podvelebitskog_primorja_regional_scientific_conference_eras_2015_belgrade_serbia_308-316_pp..pdf (31. kolovoza 2017.),
https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2014/SI-1515.pdf (02. rujna 2017.),
http://www.mint.hr/UserDocsImages/4-3-2_dzs_%202014.pdf (02. rujna 2017.),
http://www.mint.hr/UserDocsImages/160209_Dolasci_nocenja_2015.pdf (02. rujna 2017.) i
https://www.dzs.hr/Hrv_Eng/publication/2016/04-03-02_01_2016.htm (02. rujna 2017.).

Temeljem podataka iz tablice 5 vidljivo je da su u promatranom razdoblju sva mjesta u Podvelebitskom primorju ostvarila veći broj dolazaka turista. Postotak rasta broja dolazaka turista u Senju gotovo je identičan postotnom rastu prometa kroz grad Senj.

Turističke zajednice Karlobaga i Starigrad Paklenice bilježe dvoznamenkasti rast broja dolazaka turista unatoč činjenici da se je promet u ovim mjestima značajno smanjio. Turistička zajednica Jasenice bilježi rast broj dolazaka turista od čak 163 [%] u odnosu na vrijeme prije puštanja u promet autoceste.

(http://www.eras.org.rs/uploads/4/7/0/4/47046595/36_pupavac_%C5%BDupi%C4%87_bakovi%C4%87_u%C4%8Cinci_izgradnje_autoceste_a1_na_odr%C5%BDivost_turizma_podvelebitskog_primorja_regional_scientific_conference_eras_2015_belgrade_serbia_308-316_pp..pdf, Učinci izgradnje autoceste A1 na održivost turizma Podvelebitskog primorja, Dr.sc. Drago Pupavac, prof. v. šk; Mr.sc. Tomislav Župić, viši predavač; Ivica Baković, dipl. ing., viši predavač).

Analizirajući statističke pokazatelje prometa prije i poslije izgradnje autoceste A1 može se zaključiti da je izgradnjom autoceste A1 došlo do povećanog broja kretanja vozila prema turističkim destinacijama u Ličko-senjskoj županiji, a što stvara pozitivne učinke i na razvoj gospodarstva.

6 PLAN RAZVITKA CESTOVNE MREŽE I NOVI MODELI POBOLJŠANJA ODRŽAVANJA CESTA LIČKO-SENJSKE ŽUPANIJE

Izgradnja sustava autocesta i brzih cesta u funkciji kvalitetnog povezivanja cjelokupnog teritorija države, jedan je od najvažnijih ciljeva Hrvatske države.

Osnovu cestovnog prometa Ličko-senjske županije čine određeni cestovni pravci i koridori planiranih autocesta i brzih cesta te drugih državnih i županijskih postojećih i rekonstruiranih cesta koje treba osposobiti za bolje odvijanje prometa i veću propusnu moć.

Uz izgradnju autoceste, prioritet je osposobljavanje postojećih pravaca modernizacijom i rekonstrukcijom (poglavito kritičnih dionica obilaska naselja i Nacionalnog parka Plitvička jezera) te osiguranje prostora za vođenje cesta višeg ranga kao dugoročiji projekt.

Osobito je važno očuvati koridor za poboljšanje (rekonstrukciju) kritičnih dionica postojeće cestovne mreže državnog i županijskog značenja, kao i za vođenje planiranih trasa i to posebno u segmentu sprječavanja daljnje izgradnje neposredno uz cestu.

Treba osigurati prostor i terminale za unutarnji promet naseljenih područja, zatim usmjeravati teretni promet-tranzit izvan naselja i turističkih područja, ali i osigurati sporedne alternativne pravce za kretanje gospodarskih vozila izvan turistički važnih trasa i olakšavanje sezonskih špica.

Posebno treba postaviti koncept rubnog prometa i terminala za posjet nacionalnim parkovima i drugim zaštićenim cjelinama.

Koncepcija razvitka cestovne infrastrukture na području Ličko-senjske županije mora se prioritarno zasnivati na:

- strategiji prostornog uređenja Republike Hrvatske,
- prostornom planu Ličko-senjske županije,
- odluci o mjerilima za razvrstavanje javnih cesta,
- odluci o razvrstavanju cesta u državne ceste i
- dugoročnom razvoju Ličko-senjske županije za razdoblje od 1995.- 2015. godine

6.1. Položaj prometnica u odnosu na prirodne osobnosti

Prostor Ličko-senjske županije obiluje vrlo vrijednim i raznovrsnim prirodnim objektima i lokalitetima čiji se značaj tek u budućnosti planira gospodarski valorizirati.

Područje Ličko-senjske županije ima reljefno karakter brdsko-planinskog prostora čije se planine pružaju izduženo uglavnom u smjeru sjeverozapad-jugoistok.

Takav smjer pružanja reljefa definirao je i smjer pružanja prometnica koje su u odnosu na isti uglavnom longitudinalno smještene.

Sama izgradnja i održavanje prometnica na području Ličko-senjske županije vrlo su zahtjevni i financijski visoki jer se radi o brdsko-planinskom području koje je ispresijecano dolinama, riječnim i potočnim vodotocima. Prirodni uvjeti definirali su razvitak naselja koja su se koncentrirala uglavnom uz postojeće prometnice.

Prostorni razmještaj prirodnih resursa rasprostranjen je na cjelokupnom prostoru Ličko-senjske županije.

Lika kao gorsko krško pobrđe odlikuje se prostranim poljima koja omeđuje Velebit na zapadu i jugu, Mala Kapela na sjeveru i Plješevica na istoku. U tu cjelinu spada i Ličko Pounje koje je smješteno u porječju gornje Une, a odvojeno je južnim grebenom Plješevice od ostaloga dijela Like.

Prometnice se mogu definirati po svom položaju u odnosu na zaštićena područja prirode na sljedeće različite načine:

- rubno presijecanje područja prometnicom,
- pristupne prometnice do objekta ili prometnice koje prolaze kroz zaštićeno područje ili prometnice izvan zaštićenog područja.

(Znanstveno magistarski rad, Razvitak prometnog sustava Ličko-senjske županije – Luka Matijević).

Slika 10. Zaštićena područja LSŽ



Izvor: Znanstveno magistarski rad, Razvitak prometnog sustava Ličko-senjske županije – Luka Matijević (26. kolovoza 2017.)

Na slici broj 11. vidljiva je značajna prisutnost zaštićenih područja na području Ličko-senjske županije čiji smještaj definira i mjesto prolaska osnovnih državnih cestovnih koridora.

U zapadnom dijelu Ličko-senjske županije na prostoru Parka prirode "Velebit" značajno je učešće gorskih šuma koje su rasprostranjene na nepristupačnom terenu i u prometnom smislu prostor "Velebita" predstavlja prometnu "rupu" u sustavu javnih cesta Republike Hrvatske, što je i jedan od najvažnijih uzroka dosadašnjeg marginalnog značenja ovog prostora, posebice u gospodarsko-turističkom smislu.

Naime, između državne prometnice Gospić-Karlobag i županijske ceste Jurjevo-Krasno, do u posljednjih nekoliko godina, na tom prostoru nije egzistirala niti jedna prometna veza koja bi osiguravala sigurno odvijanje prometa. Na tome prostoru uz nekoliko županijskih

i lokalnih cesta, osnovnu mrežu prometnica čine uglavnom šumske ceste koje su građene za potrebe rada šumarske službe te gospodarskog korištenja šume. Problematičnost korištenja te mreže cesta ogleda se u činjenici da ne egzistira niti jedan cestovni pravac sa suvremenim asfaltnim kolnikom, što je najdrastičnije izraženo u povezivanju Nacionalnog parka "Sjeverni Velebit" koji bez obzira na status područja od nacionalnog interesa, ima sve značajke prometno izoliranog područja.

U odnosu na područje Nacionalnog parka "Sjeverni Velebit" postojeće državne ceste smještene su daleko izvan toga područja, a ostala cestovna mreža koja je izuzetno lošeg stanja ima karakteristike rubnih prometnica zaštićenog područja.

Izuzetak je pristupna cesta sa područja prijevoja Oltari čije moderniziranje se ne može predložiti planom zbog utvrđenih uvjeta zaštite prirode izdanim od strane nadležnog Ministarstva zaštite okoliša. U planu razvitka cestovne mreže područje N.P. "Sjeverni Velebit" potrebno je učiniti bolje dostupnim, ali ga istovremeno treba zaštititi od negativnih učinaka koje promet sa sobom donosi.

Područje Nacionalnog parka "Paklenica" koje je dijelom smješteno na području Ličko-senjske županije prometno je dostupno sa južne strane preko Jadranske magistrale koja je na tom dijelu pod administrativnom upravom Zadarske županije. To područje potrebno je prometno "otvoriti" sa sjeverne strane i povezati taj prostor sa glavnim državnim cestovnim i željezničkim kontinentalnim prometnim koridorima, te potencijalnom zračnom lukom na Krbavskom polju.

U odnosu na navedena zaštićena područja, područje Nacionalnog parka "Plitvička jezera" prometno je vrlo dostupno postojećim prometnicama. Štoviše, kroz prostor Parka prolazi glavna državna arterijska cestovna prometnica koja je trenutno jedan od najvažnijih koridora povezivanja sjevera i juga države.

Bez obzira što je teretni promet izmješten djelomično van područja Parka, nužno je potrebno izgraditi zaobilaznicu kako bi se smanjili negativni učinci koje stvaraju dnevno na tisuće svih ostalih vrsta automobila, središnje presijecajući to područje.

Prostornim planom Ličko-senjske županije predložena su mnogobrojna zaštićena područja od kojih je površinom najveći planinski masiv Lička Plješevica koji se prostire između područja Nacionalnog parka "Plitvička jezera" na sjeveru i područja Donjeg Lapca i Udbine na jugu. U prometnom smislu to je područje u kojem su modernizirane prometnice

smještene na rubnom području zaštićenog područja što iziskuje utvrđivanje pristupa pri definiranju prometne otvorenosti toga prostora.

Od zaštićenih krajolika po veličini i važnosti ističe se područje vodotoka Gacke od izvorišta do naselja Čovići, koje je bilo uzrok višemjesečnom nedefiniranju trase autoceste na području grada Otočca. Poslije mnogobrojnih pregovora investitora i predstavnika lokalnih vlasti utvrđena je varijanta trase autoceste koja uvažava i štiti prirodne vrijednosti područja doline rijeke Gacke.

Općenito, za područje prirodnih resursa i zaštićenih područja prirode, te prirodnih osobitosti na području Ličko-senjske županije može se konstatirati da osim zaštićenih objekata prirode prema važećem Zakonu, u prostorno-planskoj dokumentaciji postoji velik broj objekata koji su naznačeni kao evidentirani ili su lokalnog značenja sa ciljem da i oni budu stavljeni pod zaštitu u nekom budućem vremenu.

U ovome planu korišten je pristup maksimalnog valoriziranja postojećih koridora u svrhu povećanja dostupnosti zaštićenim područjima ne koristeći se radikalnim zahvatima u prostoru, ali osiguravajući pri tome uvjete za kvalitetno turističko valoriziranje tih prostora.

(Prema podacima iz Znanstveno magistarskog rada, Razvitak prometnog sustava Ličko-senjske županije – Luka Matijević).

6.2. Konceptija razvitka cestovnih prometnica

U znanstvenom magistarskom radu Razvitak prometnog sustava Ličko-senjske županije predloženi su cestovni pravci državnih cesta definirani Strategijom prostornog uređenja, Strategijom razvitka prometnog sustava Republike Hrvatske te Prostornim planom Ličko-senjske županije, uz određene korekcije ili nova rješenja u cilju poboljšanja predloženog cestovnog sustava.

Glavni cestovni pravci položeni su potpuno novim koridorom na području Ličko-senjske županije uz primjenu odgovarajućih prostorno-tehničkih elemenata koji osiguravaju visoku razinu služnosti. Ostatak državne cestovne mreže jest sustav temeljen na postojećim koridorima uz odgovarajuća poboljšanja.

Od županijskog značenja su ostale javne ceste (županijske i lokalne) kojima se povezuju naseljena područja unutar Županije međusobno i sa glavnim prometnim koridorima.

Obzirom da je razvitak cestovne mreže vrlo važan za povezivanje određenih prometno izoliranih područja, posebno će se obraditi ceste. Otok Pag (Grad Novalja) uključuje se u prometni sustav kopnenom vezom i trajektnim prometom.

Koncepcija razvitka cestovnog prometa Ličko-senjske županije temelji se na sljedećim potrebama:

- Izgradnja cesta visoke razine služnosti (autocesta, poluautocesta i brzih cesta) - Izgradnja ove vrste cestovne mreže preko područja Ličko-senjske županije omogućiti će uključivanje Županije u hrvatske i europske prometne i gospodarske tokove, te postizanje uloge jednog od najvažnijih hrvatskih prometnih čvorišta.
- rješavanje kritičnih dionica na postojećoj cestovnoj mreži - rješavanje kritičnih dionica može se razvrstati u više razina.

(Prema podacima iz Znanstveno magistarskog rada, Razvitak prometnog sustava Ličko-senjske županije – Luka Matijević).

6.3. Rješavanje prometnih crnih čvorova

U suradnji sa Ministarstvom unutarnjih poslova PU Ličko-senjske, već nekoliko godina detaljnije se vrši praćenje i analizaju se prometne nezgode na kritičnim mjestima kod kojih je učestalo ugrožena sigurnost prometa. Temeljem toga potrebno je po izrađenoj listi prioriteta rješavati takva mjesta kvalitetnijim prometnim rješenjima ili pak određenim građevinskim zahvatima. (Prema podacima iz Znanstveno magistarskog rada, Razvitak prometnog sustava Ličko-senjske županije – Luka Matijević).

6.4. Izgradnja zaobilaznica oko gradova i drugih naseljenijih mjesta

Ličko-senjska županija u prometnom smislu spada u red županija koje imaju vrlo loše riješene probleme vođenja prometa kroz urbana područja.

Naime, osim djelomično Grada Novalje i Grada Senja prometni tokovi za sve kategorije vozila odvijaju se kroz urbana naselja Ličko-senjske županije preko postojećih državnih cesta. Poseban je problem ljetni tranzitni pomet preko D23, D50 i D25, koji se odvija kroz centre važnijih gradova i naselja Ličko-senjske županije: Gospića, Otočca, Brinja i Perušića.

Izgradnja Jadranske autoceste preuzeti će značajniji dio teškog teretnog prometa, što u suštini ne rješava problem tranzita kroz urbana naselja, jer će obzirom na cijene cestarine

buduće autoceste, određeni broj teškog teretnog prometa i dalje prometovati postojećom mrežom državnih cesta koje povezuju središnju i istočnu Hrvatsku sa sjevernom, srednjom i južnom Hrvatskom.

Podjednako slična postojeća situacija prometovanja je državnom cestom broj 1 (Plitvička jezera, Korenica, Udbina), čije kvalitetno rješavanje zaobilaženja većih naselja je izvjesno jer je definirano Strategijom prometnog razvitka Republike Hrvatske, a i aktualnim četverogodišnjim programom građenja i održavanja javnih cesta za razdoblje od 2001. do 2004. godine. Na mreži državnih cesta definirani su zahvati obilaznice Plitvica, Korenice i Udbine. (Prema podacima iz Znanstveno magistarskog rada, Razvitak prometnog sustava Ličko-senjske županije – Luka Matijević).

6.5. Izgradnja i rekonstrukcija državnih transverzalnih cestovnih pravaca i rekonstrukcija sekundarne cestovne mreže

Vezni Velebitsko-srednjolički cestovni smjer: Karlobag-Gospić-Korenica nema u ovom trenutku potrebno prometno opterećenje, ali vrlo je važan u postizanju ravnomjernijeg razvitka cjelokupnog teritorija Republike Hrvatske.

Buduća rekonstruirana državna cesta br. 522 od Udbine do čvora Gornja Ploča predstavljati će vrlo važnu spojnu cestu od državnog interesa koja će povezivati buduću Jadransku autocestu i sadašnju državnu cestu br. 1, tj. buduću brzu cestu.

Sa druge strane, postoji značajan dio cestovne mreže na području Ličko-senjske županije, prioritetno područje Parka prirode "Velebit", koji je u potpuno zapuštenom stanjem a predstavlja jedinu prometnu vezu toga dijela Županije sa okruženjem.

Stanje postojeće cestovne mreže na području Ličko-senjske županije je nezadovoljavajuće, a svake godine se pokušava poboljšati provođenjem radova redovnog i izvanrednog održavanja, građenja ili rekonstrukcije. U tim radovima financijski je najznačajnije izvođenje radova redovnog održavanja, koje u ovom trenutku karakterizira tromost, neefikasnost, tehnološka nedovoljna razvijenost uz preskupu uslugu.

Kvalitetnijim modeliranjem i provedbom može se značajno ubrzati rad i smanjiti trošak izvođenja planiranih radova, te tako osigurati dodatna financijska sredstva za povećanje standarda redovnog održavanja ili za povećanje ulaganja u radove izvanrednog održavanja, građenja ili rekonstrukcije. (Prema podacima iz Znanstveno magistarskog rada, Razvitak prometnog sustava Ličko-senjske županije – Luka Matijević).

7 ZAKLJUČAK

Moderan i efikasan prometni sustav Republike Hrvatske značajan je preduvjet za postizanje gospodarskog razvitka Hrvatske države i njenog prosperiteta u Europskoj uniji, a samim time i Ličko-senjske županije.

Planiranje razvitka prometnog sustava vrlo je složen postupak koji se mora bazirati na geoprometnom položaju, unutarnjem ustrojstvu države, razmještanju gospodarskih i ljudskih dobara, geografskim i reljefno-klimatskim specifičnostima, prognozama razvitka, ekološkim ograničenjima i ostalim utjecajnim čimbenicima.

Obzirom da je Hrvatska reljefno-klimatski složena država koja je regionalno istovremeno i kontinentalna, podunavsko-panonska, primorska, dalmatinska i otočna, tako i njezina prometna mreža mora biti razvijenija i složenija kako bi prevladala takve specifičnosti i udovoljila svim prometnim zahtjevima.

Jedna od najzahtjevnijih regija za razvoj cestogradnje je uslijed reljefno-klimatski predispozicija Ličko-senjska županija.

Strategijom prostornog uređenja Republike Hrvatske definirano je da Hrvatska država mora imati uravnotežen policentrični i usmjeren demografski razvitak utemeljen na osnovama ukupnog održivog razvitka.

Uvažavajući napore države i postignute rezultate da u posljednjih 15-ak godina izradi model kvalitetnijeg upravljanja i financiranja razvitka prometne infrastrukture, još uvijek su evidentne pojave poput neusklađene politike razvoja pojedinih grana prometa, nepostojanje konzistentne ekonomske i prometne politike, neadekvatne financijske politike prometa, loše definirane i nekonzistentne politike regionalnog razvoja i jadranske orijentacije, te nedovoljno naglašene politike zaštite okoliša.

Na osnovu svega toga nameće se potreba da svaka regija ili županija zasebno definira razvitak prometnog sustava na svom području, usklađujući ga sa ukupnim gospodarskim razvitkom, potrebama stanovništva, kao i donesenim aktima na državnim, županijskim i lokalnim nivoima.

Ličko-senjska županija svojom prometnom mrežom, geografskom prostranošću, reljefno-klimatskom osobitošću i sa izrazitim potrebama za demografskom revitalizacijom predstavlja izazov za stvaranje scenarija razvitka prometnog sustava koji bi osigurao preduvjete za opći gospodarski i društveni razvitak.

Obzirom da je detaljno definiranje prometnog sustava Ličko-senjske županije u svim vidovima prometa vrlo složen postupak, u ovome radu dao se naglasak na projekciji dugoročnog utjecaja prometnih sustava Ličko-senjske županije na gospodarstvo i turizam u županiji, a posebice na analize i ocjene sadašnjeg stanja tih sustava, realne potrebe i mogućnosti razvoja gospodarstva županije, zemljopisno-prometni položaj županije, važnost županije u gospodarskom i prometnom sustavu Hrvatske, a i šireg okruženja (zapadne i srednje Europe).

Strategija razvitka prometnog sustava Ličko-senjske županije, a posebice cestovnog prometa, utemeljena je na racionalizaciji, poboljšanju i modernizaciji postojećeg prometnog sustava, te povećanju sigurnosti odvijanja prometa i zaštite okoliša.

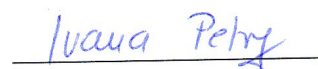
Proučavanjem postojećeg stanja cesta i uvažavanjem predviđenih prognoza povećanja i promjene prometnih tokova dat je prikaz primarne mreže prometnica na području Ličko-senjske županije, sa kojom će se taj prostor čvrsto integrirati sa ostalim dijelovima države i sa Europom.

Ličko-senjska županija sa svojom prostranošću, reljefom, klimom, rijetkom naseljenošću te ogromnim razlikama u gustoći prometa između glavnih državnih arterijskih pravaca i ostatka cestovne mreže predstavlja prostor koji operativno-financijski nudi modernije i fleksibilnije modele održavanja cesta.

Prolazak autoceste kroz lički središnji gorski prag zahtijeva vrlo detaljan, stručan i optimalan pristup provedbi zimske službe valorizirajući sve specifičnosti prostora, klime i ostalih meteoroloških elemenata i pojava.

Prometni cestovni sustav Ličko-senjske županije koji je u ovom radu prethodno naznačen, pokušava "pomiriti" sve strane u definiranju cestovne mreže i utvrditi kriterije i zahvate koji će biti osnova održivog cestovnog prometnog sustava Ličko-senjske županije, a koji bi trebao značajno utjecati na razvoj gospodarstva i turizma na ovom ekološki najvećem biseru Republike Hrvatske.

Ivana Petry



LITERATURA

Knjige

1. Božičević, J., Legac, I.: Cestovne prometnice. Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2001.
2. Božičević, J., Topolnik, D.: Infrastruktura cestovnog prometa, Zagreb, 1996.

Znanstveni i stručni članci

1. Dadić, I., Marić, V., Kos, G.: Neki elementi geoprometnog položaja i dosadašnjeg razvitka prometnog sustava Republike Hrvatske. Proceedings, 1st Congress Transport, Traffic, Logistics, 23.-25. 9, 1998., Maribor, p. 29-36.
2. Jakovljević, I., Matijević, L., Drenski, G.: Cestovni promet Hrvatske u 2001. na pragu trećeg tisućljeća, ISEP, 2001, Ljubljana, 04. 10. 2001.
3. Pejnović, D.: Utjecaj prometnog sustava na socijalnogospodarski razvoj i organizaciju prostora ličke regije, Geografski glasnik br. 55, Zagreb, 1993.

Bilteni, brošure i prospekti

1. Čuljat, M.: Lika priča ljepotom, Lika press, Gospić, 1999.

Studije, projekti i elaborati

1. Dugoročni razvitak Ličko-senjske županije 1995.-2015. god., Ekonomski fakultet Rijeka, Rijeka
2. Znanstvenoistraživački projekt: Etapna izgradnja cestovne mreže u Republici Hrvatskoj. Voditelj prof. dr. sc. Dražen Topolnik, projekt br. 193003, Institut prometa i veza, Zagreb, 1999.
3. Znanstvenoistraživački projekt: Usklađenost razvoja prometnih grana. Voditelj prof. dr. sc. Ivan Marković, projekt br. 193004.

Ostale publikacije

1. Klaić, B.: Veliki rječnik stranih riječi, Zora, Zagreb, 1974.

2. Pravilnik o održavanju i zaštiti javnih cesta, Narodne novine, 25/1998.
3. Prostorni plan Ličko-senjske županije (prijedlog, grupa autora), Zagreb-Gospić, kolovoz 2000. godine.
4. Satelitski Atlas Hrvatske, 1:100 000, Naklada Ljevak i Gisdata, Zagreb, 2001.
5. Uredba o mjerilima razvrstavanja javnih cesta, Narodne novine, 63/1999.
6. Zakon o javnim cestama sa izmjenama i dopunama (N.N. br. 100/96, 76/98, 27/01, 114/01 i 65/02), Ministarstvo pomorstva, prometa i veza RH, Zagreb 2002.
7. Zakon o sigurnosti prometa na cestama, Ministarstvo unutarnjih poslova RH, Narodne novine, Zagreb, 84/1992.
8. Pojedini podaci i slike su pronađeni putem pretraživanja na internetu, a upotrebljavani su i podaci iz dokumentacije Županijske uprave za ceste Ličko-senjske županije

POPIS SLIKA

Slika 1. Karta Ličko-senjske županije	5
Slika 2. Geografski položaj grada Gospića.....	7
Slika 3. Geografski položaj Liko-senjske županije	8
Slika 4. Osnovni državni cestovni koridori u LSŽ	11
Slika 5. Karta autocesta u LSŽ	18
Slika 6. Prosječne satne koncentracije CO ₂ - Primjer Križpolje.....	19
Slika 7. Prosječne satne koncentracije NO ₂ - Primjer Križpolje.....	20
Slika 8. Razmještaj državnih cesta u LSŽ	22
Slika 9. Razmještaj mjesta brojenja prometa u LSŽ.....	27
Slika 10. Zaštićena područja LSŽ.....	44

POPIS GRAFIKONA

Grafikon 1. Udio državnih, županijskih i lokalnih cesta u LSŽ	25
--	----

POPIS TABLICA

Tablica 1. Površina Ličko-senjske županije u odnosu na površinu Hrvatske	5
Tablica 2. Udaljenost Gospića od određenih gradova Hrvatske i Europe.....	6
Tablica 3. Prikaz površine, stanovništva, gradova, naselja i osobnih vozila u LSŽ, te usporedba sa RH.....	14
Tablica 4. Prikaz turista u LSŽ i usporedba sa RH	14
Tablica 5. Mreža razvrstanih javnih cesta u LSŽ	17
Tablica 6. Državne ceste na području LSŽ	22
Tablica 7. Županijske ceste u LSŽ	24
Tablica 8. Turistički lokaliteti u LSŽ	36
Tablica 9. Prosječni broj dolazaka turista od 2002. do 2016. godine.....	40
Tablica 10. Prosječni broj dolazaka turista od 2002. do 2016. godine s izračunom [%] rasta dolazaka turista.....	40