

Prikaz studije opravdanosti brze ceste Dubrovnik - Zagreb

Jakša Miličić

Ključne riječi

brza cesta Zagreb-
-Dubrovnik,
studija opravdanosti,
trasa, ulaganja,
troškovi,
prihodi

Key words

high-speed road
Dubrovnik - Zagreb,
feasibility study,
route, investment,
costs, revenues

Mots clés

route express Zagreb-
Dubrovnik,
étude de rentabilité,
tracé,
investissements,
dépenses,
recettes

Schlüsselworte:

Schnellstrasse Dubrovnik-
-Zagreb,
Berechtigungsstudie,
Trasse,
Kapitalanlagen,
Kosten,
Einkommen

J. Miličić

Stručni rad

Prikaz Studije opravdanosti brze ceste Dubrovnik - Zagreb

Opisuje sesadržaj "Studije opravdanosti brze ceste Dubrovnik-Zagreb" čija je promocija održana 12. svibnja 2000. u Zagrebu. Istaknuto je uvjerenje da ne može biti pomaka u gospodarskom i svakom drugom području u Hrvatskoj ako se adekvatno ne povežu južni i sjeverni dijelovi države. Prikazuju se osnovne značajke Studije od polaznih pretpostavki, do osiguranja financijskih sredstava. Posebno se ističu prednosti brze ceste u odnosu na rješenja koja su predložena za realizaciju.

J. Miličić

Professional paper

Presentation of the Feasibility study for the Dubrovnik - Zagreb high speed road

The content of the "Feasibility study for the Dubrovnik - Zagreb high speed road", as presented in Zagreb on May 12, 2000, is described. It is emphasized that no advancement in economy or in any other field can be expected in Croatia unless an adequate connection between the south and north portions of the country is established. Principal features of the Study, from its basic assumptions to financing requirements, are presented. A particular emphasis is placed on the advantages of the high-speed road when compared to solutions proposed for realization.

J. Miličić

Ouvrage professionnel

Présentation de l'Etude de rentabilité de la route express Dubrovnik-Zagreb

L'article décrit le contenu de l'Etude de rentabilité de la route express Dubrovnik-Zagreb dont la promotion a eu lieu le 12 mai 2000 à Zagreb. On exprime la certitude qu'aucune amélioration sur le plan économique et sur tout autre plan n'est possible en Croatie si les régions méridionales et septentrionales ne sont pas reliées de façon appropriées. On présente les caractéristiques principales de l'Etude, depuis les hypothèses de départ jusqu'à l'assurance des moyens financiers. On souligne en particulier les avantages d'une route express par rapport aux solutions proposées pour la réalisation.

J. Miličić

Fachbericht

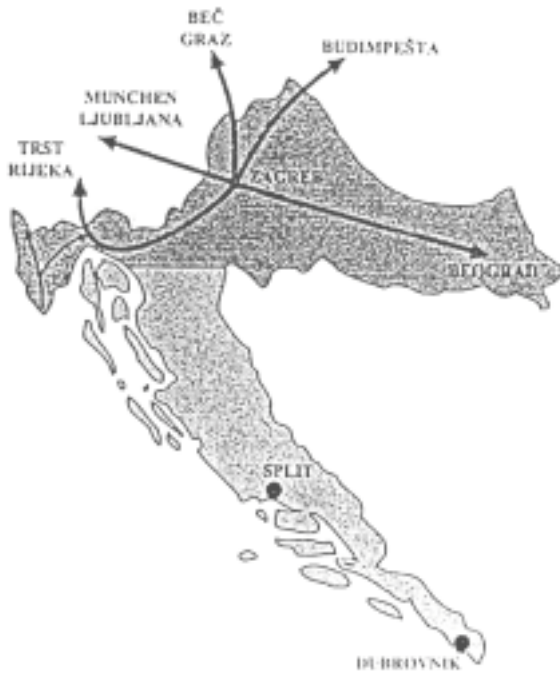
Darstellung der Berechtigungsstudie der Schnellstrasse Dubrovnik - Zagreb

Beschrieben ist der Inhalt der "Berechtigungsstudie der Schnellstrasse Dubrovnik - Zagreb" deren Vorstellung am 12. Mai 2000. in Zagreb abgehalten wurde. Hervorgehoben ist die Überzeugung dass es zu keinem Fortschritt im wirtschaftlichen und jedem anderen Gebiet in Kroatiens kommen kann wenn die südlichen und nördlichen Teile des Landes nicht entsprechend verbunden werden. Dargestellt sind die Grundkennzeichen der Studie, von den Ausgangsvoraussetzungen bis zur Sicherstellung der finanziellen Mittel. Besonders sind die Vorteile der Schnellstrasse im Verhältnis zu den für die Reasierung vorgeschlagenen Lösungen hervorgehoben.

Autor: Prof. dr. sc. **Jakša Miličić**, dipl. ing. građ., Split

1 Uvod

Suvremeno cestovno povezivanje Splita i Zagreba, odnosno našeg juga i sjevera, stalno je aktualna tema koja nema sreće s izborom prave trase koja bi se realizirala i postupno dovršavala. Dotle se međutim svi ostali autocestovnom mrežom predviđeni pravci u našoj Republici ipak (srećom) grade, tako da je u tijeku izgradnja autocesta od Zagreba prema Rijeci, Ljubljani, Mariboru, Varaždinu i Beogradu.



Slika 1. Shematski prikaz smjerova autocesta na koji ma se gradi

U našoj Republici danas je ostao samo smjer Zagreb – Split - Dubrovnik koji se još ne gradi i s još uvijek upitnom trasom! Nakon više od 30 godina istraživanja i dokazivanja ne postoji trasa Split - Zagreb. Još uvijek se trasa Split-Zagreb veže s nekoliko varijanata koje se u nastavku navode:

1 *Jadranska autocesta* (JAC) Trst – Rijeka – Zadar – Šibenik – Split - Dubrovnik i dalje na jug dio je službenog programa mreže autocesta. Aktualiziran je njezin dio: tunel Sv. Rok - Maslenički most – Zadar – Šibenik - Split. Radovi se izvode samo na tunelu Sv. Rok. Izgrađen je Maslenički most koji je zbog pogrešne lokacije redovito, tijekom godine jedan dan u tjednu zatvoren. Izgrađen je donji stroj autoceste od Masleničkog mosta do čvora Zadar 2 u dužini od oko 23,0 km. Dionica JAC od čvora Dugopolje (Split-istok) do južnog portala tunela Sv.Rok (dužina 154 km) licitirana je i pod kraj 1999. godine ugovorena s respektabilnim konzorcijem izvođača (Italija – Austrija - Hrvatska). Ta dionica ugovorena je (bez cijene Masleničkog mosta) za 1,1 milijardu DEM. Obavlja-

ju se pripreme za projektiranje dionice Sv. Rok (sjeverni portal) do čvora Otočac (77,0 km), a maksimalno intenzivno se projektira dionica čvor Otočac do čvora Bosiljevo u dužini nešto više od 70,0 km. (Bosiljevo je čvorište na autocesti Zagreb - Rijeka, na udaljenosti od Karlovca 25,0 km). Ta ukupna trasa Bosiljevo – do zaključno južni portal tunela Sv. Rok, u dužini od 153,0 km s autocestom u punom profilu, i sa po 2 tunelske cijevi, neće stajati manje od 1,2 milijarde US dolara. Ova dionica autoceste ugovorena je sa stranim izvođačem prije nego što je donesen Zakon i bez valjane projektne dokumentacije. Za to su znala oba partnera. Najvažnije je da izgleda kako financijski dio ugovora predviđa i znatna ulaganja Republike Hrvatske. A za nju se zna da u buduću tu snagu neće imati!?

Udaljenost između Splita i Zagreba ovom trasom iznosi 381 km i duža je više od 50 km od trase ceste Split - Knin – Plitvice – Karlovac - Zagreb.

2 *Autocesta Split - Zagreb*, koja najkraćom trasom povezuje dva najveća hrvatska grada, vodi preko Knina i Bihaća u Zagreb (*via* Sisak). Ta je autocesta završni dio Phymnske autoceste. Trasa između Splita i Zagreba duga je 324 km. Međutim nema sada podršku političkog dogovora i treba je odložiti za neka druga vremena.

Od ove trase samo dionica Split-Knin ni u jednoj verziji nije upitna.

3 Treća solucija jest službeno deklarirana autocesta Zagreb – Sisak – Bihać - Dubrovnik. Na tu autocestu bi se morao priključiti i Split, ali se ne zna ni trasa ni mjesto priključka. Na svaki način ova trasa sada, kao autocestovna veza Split - Zagreb, ne ostavlja mogućnost konkretnog razgovora.

Sve tri navedene solucije, bar za sagledivo vrijeme od dvadeset idućih godina, ne otvaraju neku realnu perspektivu za autocestovnu vezu Zagreba sa Zadrom, Šibenikom, Splitom i Dubrovnikom.

Republika Hrvatska je postojećim programom izgradnje autocesta koji je u realizaciji (uglavnom na međunarodnim prometnim koridorima), i za kojega postoje valjane odluke, već izuzetno financijski angažirana tako da nema snage za vlastito izdvajanje financijskih sredstava, a ni za preuzimanje ozbiljnih kreditnih obveza. Tako su Jjug i Dalmacija osuđeni na čekanje, a čekati se ne može i ne smije! Jer suvremena cestovna veza Dubrovnik - Zagreb pretpostavka je našeg života i razvitka. Zato treba odabrati soluciju koju *Strategija* nudi i koja je jedina financijski dohvatljiva, a to je brza cesta (četverotračna i dijelom dvotračna) Karlovac-Plitvice-Udbina-Sv.Rok-Maslenica-Dugopolje-Opužen-Dubrovnik.

2 Polazne pretpostavke

Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske izuzetno je važan dokument donesen u Saboru krajem 1999. godine. Taj je dokument izrađen bez dovoljnog broja određenih analiza i zato je opterećen nizom kontradikcija i nelogičnosti. Međutim i takav kakav jest predviđa, na trasi sjever - jug, istim intenzitetom izgradnju autoceste Bosiljevo - Sv. Rok - Split, te brze ceste Karlovac - Plitvice - Udbina - Sv. Rok i rekonstrukciju ceste Udbina - Gračac - Knin - Split.

U situaciji kad Republika nema vlastitoga financijskog kapitala, a nema ni garantnog, i kad autocesta nema kvalitetu da nađe koncesionara, logično je posegnuti za racionalnijim rješenjem koje za dugo zadovoljava naše očekivane prometne potrebe, a uklapa se u naše mogućnosti. Zato je i izrađen prijedlog za Brzu cestu Dubrovnik - Zagreb.

On polazi od tri osnovne pretpostavke:

1. Valja graditi suvremenu cestu koja će svojim kapacitetom za duže razdoblje odgovoriti očekivanom intenzitetu prometa. Prema prognoziranom prometu za razdoblje veće od 30 godina te potrebe zadovoljava brza cesta.
2. Trebamo graditi suvremenu cestu koja će sve svoje troškove platiti iz prihoda koji će ostvariti u 30 godina uporabe. To je opet brza cesta.
3. Imperativ je u što kraćem roku izgraditi suvremenu cestovnu vezu Dubrovnik - Zagreb, a ne samo vezati Split, Šibenik i Zadar sa Zagrebom. Mora se rješavati sjever - jug u totalu. I ako treba tome se mora dati posebna nacionalna dimenzija. Istovremeno treba biti i realan.

3 Trasa brze ceste

Ključna dionica trase brze ceste jest dionica Karlovac - Udbina preko Rešetara (Plitvice). To je potpuno nova trasa dužine 118 km projektirana za brzinu 100 km/h. Projektirana je sa 4 vozna traka s time da se za prvih desetak godina uporabe može izgraditi i sa 2 vozna traka.

Od čvorišta Udbina, brza cesta nastavlja se novom trasom sa 2 vozna traka do tunela Sv. Rok u dužini od 33 km, odnosno koristi se odličnom postojećom cestom Udbina - Gračac - Knin gdje se promet odvaja na smjer:

- Driš - Šibenik postojećom cestom koja se mora rekonstruirati
- Sinj - Dugopolje postojećom cestom za Split i dalje na jug

Time je promet iz Udbine distribuiran na čitav dalmatinski prostor.

Brza cesta od tunela Sv. Rok do čvora Dugopolje projektirana je kao Jadranska autocesta. Izvodila bi se kao poluautocesta, dakle sa svim elementima autoceste.

Predviđa se brza cesta od Dugopolja do Opuzena projektirati potrasi Jadranske autoceste, sa elementima autoceste, ali bi se izvodila sa 2 vozna traka.

Na čitavom potezu od Karlovca do Opuzena sva križanja bi bila denivelirana, cesta ograđena i s naplatom. Ukupna dužina ceste Karlovac - Opuzen je 419 km.

Od Opuzena do Dubrovnika promet bi išao postojećom Jadranskom turističkom cestom. Mjestimično bi se izveo treći trak na postojećoj cesti radi povećanja propusne moći ceste. Isto tako treba izgraditi i programirane obilaznice Knina i Sinja.

Očito je da je u ovom prijedlogu ključna dionica Karlovac - Udbina. Na toj dionici ima ukupno 4 tunela ukupne dužine 2140 m. Isto tako ima i nešto mostova i vijadukata ukupne dužine 700 m. Slijedi da je razvedenost terena takva da omogućava brzu i laku izgradnju. Nema velikih objekata, nema iznenađenja u izvođenju.

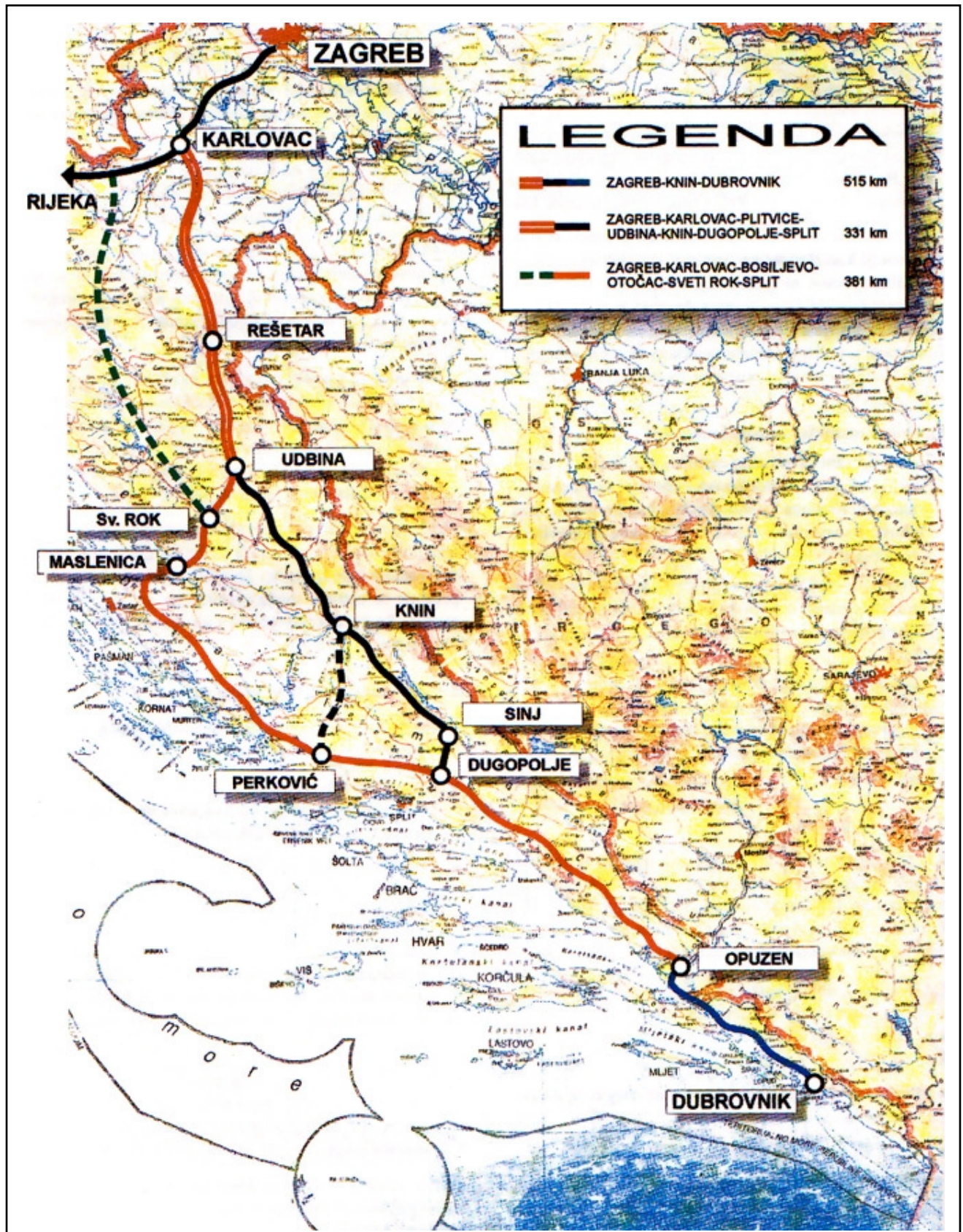
Može se zaključiti da predviđena trasa maksimalno poštuje postavke *Strategije* i da planira i gradi brzu cestu suvremenih karakteristika koja se uvijek, kad intenzitet prometa to zatraži, može proširiti na autocestu punog profila. To se, dakako odnosi i na cestu Udbina - Gračac - Knin.

4 Visina investicijskog ulaganja

Prema *Studiji opravdanosti* investicijska vrijednost predložene zahvata iznosi 1.495.145.000 USD:

- Izgradnja četvertračne brze ceste Karlovac - Rešetar - Udbina u dužini od 118 km i investicijske vrijednosti 527,500.000 US dolara
- Izgradnja dvotračne brze ceste od Udbine do tunela Sv. Rok u dužini 33,0 km i investicijske vrijednosti 99,000.000 US dolara.
- Izgradnja dvotračne brze ceste po trasi Jadranske autoceste i s elementima autoceste na sektoru od tunela Sv. Rok do čvora Dugopolje u dužini od 154 km i s investicijskom vrijednosti 385,000.000 US dolara.
- Izgradnja dvotračne brze ceste po trasi Jadranske autoceste i s elementima autoceste na sektoru čvor Dugopolje do čvora Opuzen u dužini od 114 km i s investicijskom vrijednosti 483,645.000 US dolara.

Ovime se rješava temeljni problem. Izgrađujemo suvremenu cestovnu vezu sjever-jug - to je od Karlovca do Opuzena 419 km.



(Usporedbe radi planirana i ugovorena autocesta punog profila Bosiljevo - Sv. Rok za dužinu 147 km stajat će oko 1,2 milijardi US dolara. Ali samo do Sv. Roka, a što dalje?!)

5 Intenzitet prometa

Prema prognozi prometa očekuje se da će na sektoru Karlovac - Sv. Rok prosječni broj vozila svakoga dana kroz godinu (PGDP) iznositi između 15.000 - 18.000 tek oko 2015. - 2017. godine.

To isto očekuje se na sektoru Sv. Rok - Dugopolje između 2022. i 2025. godine, a na sektoru Dugopolje-Opuzen između 2024. i 2027. godine.

Iz ovog slijedi da se eventualno brza cesta i na sektoru Karlovac - Udbina može, za prvih desetak godina uporabe, izgraditi kao brza cesta sa 2 vozna traka. To bi ukupnu investiciju u startu smanjilo - otprilike 250.000.000 US dolara.

6 Troškovi i prihodi

Ukupni investicijski trošak je 1.495.145.000 US dolara (ali ako se u 1. fazi dionica Karlovac - Rešetar - Udbina 118 km izgradi kao dvotračna cesta, onda su stvami troškovi izvođenja 1.245.145.000 US dolara).

Troškovi održavanja, obnove i upravljanja na rok od 30 godina iznositi će ukupno 590.850.866 US dolara. *Studija* predviđa da od ukupnoga investicijskog troška Republika Hrvatska snosi 15%, i to:

- 5% orijentacijski vrijedi državno zemljište kojim će se koristiti brza cesta
- 3% iznosi privatno zemljište koje se mora otkupiti
- 7% iznosi vrijednost konzaltinga, projektiranja i nadzora.

Planira se dakle da država sudjeluje s gotovinom u visini 10% ukupne vrijednosti i to u razdoblju pripreme i građenja. To se može platiti obveznicama koje bi se tiskale, a koje bi bile naplative u trećem desetljeću uporabe Brze ceste.

Dakle 85% od ukupne investicijske sume (1,271.000.000 US dolara) morao bi biti inozemni zajam. Uz pretpostavku da se dobije na 20 godina uz 4% kamata, anuitet bi iznosio oko 88.000.000 US dolara.

Brza cesta u 30 godina eksploatacije ostvaruje prihod od cestarine u visini od 4,870.000.000 US dolara. Svojim prihodom visoko premašuje ukupne obveze i stvara ozbiljan profit do kraja razdoblja eksploatacije. Ostaje činjenica međutim da najveći dio troškova nastaje na početku, a prihodi rastu progresivno prema kraju razdoblja. Tu nastaje raskorak, ali rješiv raskorak.

Pretpostavlja se da se na prihod od cestarine neće naplaćivati PDV te da se neće naplaćivati porez na dobit onda kad se otplate strani zajmovi.

7 Tehnička dokumentacija

Za ovako predloženu brzu cestu postoji sljedeća tehnička dokumentacija:

- Karlovac-Plitvice (Rešetar) - idejno rješenje i definiran koridor
- Plitvice (Rešetar)-Udbina – dokumentacija dijelom postoji
- Udbina - Sv. Rok – postoji idejno rješenje
- Sv. Rok - Dugopolje – postoji velik dio dokumentacije, na poslijetku to je ugovorena trasa s izvođačima
- Dugopolje - Opuzen - postoji idejno rješenje.

8 Dinamika izvođenja

Dinamika izvođenja ovisi o stupnju pripremljenosti, ali i o dinamici priljeva financijskih sredstava.

Budući da država već ima potpisane ugovorene obveze za autocestu Zagreb - Dubrovnik s tvrtkom *Bechtel* i s *Konzorcijem* logično je da u najneposrednije moguće vrijeme definira ono što može postići. O tome direktno ovisi što će se raditi i kako će se financirati. O tome jasno ovisi onda opseg i dinamika pripremnih radova, a potom izvođenje. Na svaki način mora se moći postići da se ovdje predložena brza cesta od Karlovca do Dugopolja dovrši do turističke sezone (30. 6.) 2003. godine, a brza cesta do Opuzena do 30. 6. 2004. godine.

9 Način osiguranja financijskih sredstava

Izgradnja brze ceste Dubrovnik - Zagreb prema *Studiji opravdanosti*, u odnosu prema dimenziji i dinamici, opravdano je i racionalno rješenje. Stoga treba predložiti Vladi Republike Hrvatske da inicijativu stavi u postupak odlučivanja.

Operativna realizacija u osiguranju potrebnih financijskih sredstava može imati 2 linije djelovanja:

- a) Strani izvođač *Bechtel* sklopio je ugovor s Vladom RH o kreditnom aranžmanu za izvođenje autoceste punog profila Bosiljevo - Sv. Rok. *Bechtel* bi radove pripreme naravi koje radi trebao zaustaviti te obratiti nastali trošak koji Vlada RH mora priznati. S izvođačem *Bechtelom* se Vlada RH treba dogovoriti da pod istim ugovornim uvjetima preuzima u izvođenje sektor brze ceste Karlovac - Sv. Rok, koji bi trebalo izgraditi do 30. 6. 2003. godine.

Talijanski, austrijski i hrvatski izvođači udruženi u *Konzorciju* koji su dobili posao, putem međunarod-

nog nadmetanja, za izvođenje radova na sektoru Sv. Rok - Dugopolje na Jadranskoj autocesti u kreditnom aranžmanu ugovorili su autocestu punog profila. Pod istim uvjetima trebali bi graditi brzu cestu sa 2 vozna traka po trasi JAC, kompenzirajući nastali manjak radova izgradnjom dijela brze ceste na sektoru Dugopolje - Opuzen.

Na ovaj način *Bechtel* i *Konzorcij* osiguravaju kreditna sredstva gotovo za cijelu trasu brze ceste. A zajam mora vratiti hrvatska država, odnosno Vlada RH osniva poduzeće *Brza cesta Dubrovnik - Zagreb* koje preuzima zadaću investitora za cijelu brzu cestu. Država mu daje koncesiju. Poduzeće preuzima obvezu vraćanja kreditnih obveza, ali uz suradnju države. Negativne razlike između prihoda od cestarine i anuiteta nastajat će prvih desetak godina. I taj problem treba riješiti, ali on je rješiv jer će poduzeće na rok od 30 godina imati izrazito veći prihod od rashoda. To je osnova za uzimanje zajma za "premošćivanje" negativnih razlika prvih desetak godina

- b) Ako se s *Bechtelom* i (ili) *Konzorcijem* ne bude mogao sklopiti dogovor naveden pod a) onda poduzeće *Brza cesta Dubrovnik-Zagreb*, osnovano odlukom Vlade i uz podršku Vlade, mora tražiti zajam za pokrivanje troškova građenja.

10 Indirektni razvojni efekti izgradnje brze ceste

Komparativne analize gospodarskih stanja i procesa uvijek za regionalnu razinu identificiraju velike promjene koje nastaju nakon izgradnje nove cestovne infrastrukture. U tom smislu posebno je instruktivno pozitivno iskustvo Jadranske magistrale. Uglavnom mnogi efekti nemaju direktni karakter, nisu očigledni, već se višestrukim multiplikacijama odražavaju na ukupni razvitak područja. Preciznije računice čak pokazuju da su indirektni efekti po kvantiteti i kvaliteti veći od direktnih. Stoga je, a da bi se što točnije procijenio utjecaj brze ceste Karlovac - Split - Dubrovnik na gospodarski i ukupni razvitak područja kojim će cesta proći, primijenjena metoda PENAR, ili punim nazivom, metoda *Procjene efekata nove autoceste na razvitak*¹. Primjenom ove metode među inim ustanovilo se da su indirektni razvojni efekti u 30 godina upotrebe brze ceste toliki da samo naplata PDV-a na razliku rasta koji nastaje kao posljedica postojanja brze ceste iznosi više od 10 milijardi US dolara što ide u državni proračun.

¹ Filipić P.: *Procjena razvojnih efekata izgradnje Jadranske autoceste - prijedlog metode i case - study*, Privreda Dalmacije, 9 -10/1990., Split, str. 12. - 18.

11 Prednosti brze ceste

Posljednjih dviju godina dosta se energije troši u raspravama oko trase suvremene cestovne veze sjever - jug. To se može zahvaliti u prvome redu dokumentu *Strategije*, koji je bez dovoljno valjanih istražnih radova definirao pravce djelovanja i prejudicirao postupke koji mogu rezultirati trajno lošim posljedicama u prvom redu na nacionalnu ekonomiju. Stoga navodimo ozbiljne zamjerke trasi autoceste Bosiljevo - Otočac - Sv. Rok:

- Trasa autoceste Bosiljevo - Sv. Rok potpuno je degradirala racionalnu suvremenu cestovnu vezu sjever - jug, a posebno Split - Zagreb
- Trasa autoceste Bosiljevo - Sv. Rok do besmisla je dovela trasu Jadranske autoceste na dijelu N. Vinodolski - Maslenica.

Što je najvažnije to je urađeno u ime racionalnosti!

Trasa suvremene ceste Split - Zagreb preko Knina i Plitvice do Zagreba kraća je u odnosu prema trasi ceste preko Sv. Roka i Bosiljeva 50 km. Ta duža trasa u 30 godina eksploatacije daje ukupno poskupljenje prometa približno 2,5 milijarde US dolara, što je više nego što vrijedi autocesta!

Izgradnja dvotračne brze ceste Karlovac - Plitvice - Udbina - Sv. Rok (151 km) stoji približno 370 milijuna US dolara, dok poluautocesta (slične kvalitete) Bosiljevo - Sv. Rok (147 km) stoji oko 700 milijuna US dolara.

Potom, cesta Bosiljevo - Sv. Rok mora biti gotova u cijelosti da bi bila puštena u promet. Ni jedan njezin dio sam za sebe (u smislu konačne zadaće) ne znači prometno ništa, za razliku od ceste Karlovac - Plitvice kod koje je svaki dio između čvorova prometno sposoban. To je izuzetna prednost, jer nema "mrtvog kapitala".

Službeno je objavljeno da će se suvremena cesta Bosiljevo - Sv. Rok dovršiti do Božića 2004. godine, i to ako bude novca i ako se posreći da u bušenju tunela (ukupno oko 9 km, bez Sv. Roka) ne bude većih iznenađenja. U protivnom će dovršenje biti neodređeno duže. Na suvremenoj cesti Karlovac - Plitvice - Udbina - Sv. Rok, međutim, ne otvaraju se nikakve izvođačke dubioze. Sve je poznato. Ta se cesta može izgraditi u 2 godine, dakle za turističku sezonu 2003. godine bila bi u punoj funkciji. To je izuzetno značajno.

Trasa suvremene ceste Bosiljevo - Otočac - Sv. Rok - Maslenica je na potezu Otočac-Sv.Rok-Maslenica (95 km) trasa buduće Jadranske autoceste (JAC). "Navlačenjem" trase Jadranske autoceste duboko u Liku (od mora 50 km) izvršila se tragična degradacija trase i to:

- na potezu N. Vinodolski - Maslenica preko Otočca i Sv. Roka u odnosu prema trasi po osunčanoj strani Velebita duža je 23 km. U 30 godina eksploatacije

to rezultira povećanim troškovima eksploatacije za 1,2 milijarde US dolara

- na ličkom platou trasa ceste se tri puta diže na nadmorsku visinu 650 m. Na osunčanoj strani Velebita trasa bi se dizala jednom na 325 m, a uglavnom se vodi kotom 200 m nad morem
- na ličkom platou gradnja je po kilometru 20% skuplja zbog objekata vodozaštite
- Velebit ima specifične klimatske karakteristike. Iza brda se zbrajaju efekti vjetra i snijega, a na osunčanoj strani imamo efekte vjetra.
- gospodarski razvitak podvelebitskog kraja, uključivši i južnu stranu otoka Paga, može se dogoditi samo u osloncu na suvremenu cestu, i to građenu na osunčanoj strani Velebita. A radi se o 140 km obale!

Sve navedeno su razlozi zašto suvremenu cestu Bosiljevo-Otočac-Sv.Rok sada ne treba graditi. Valja je preispitati!

Prostorni plan Hrvatske i Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske pripremani su i doneseni u uvjetima koji u životu naše države nisu bili normalni. Sve je rađeno pod posebnim unutarnjim i vanjskim pritiscima. Ti su dokumenti doneseni u uvjetima kad nije bilo nikakva integralnog programa razvitka gospodarstva u našoj zemlji. Činjenica jest da su u ovih 10 godina prilike u zemlji bile teške i sasvim specifične i da nisu mogle ne imati konkretnog odraza na ta dva esencijalno važna dokumenta. Odatle je normalno tražiti i očekivati da se u sasvim promijenjenim uvjetima, posebno u odnosu prema međunarodnoj poziciji naše zemlje, podvrgne reviziji i *Prostorni plan Hrvatske*, a i *Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske*.

Inicijativa za gradnju suvremene cestovne veze sjever - jug ne javlja se svaki dan, a ima odlučujući utjecaj na stabilnost i prosperitet Republike.