

Autocesta – okosnica rata u zapadnoj Slavoniji

Predmet ovog rada jest promatranje značaja i utjecaja prometnice na tijek zbivanja i događaja na zapadnoslavonskoj bojišnici u Domovinskom ratu. Autocesta je odigrala presudnu ulogu u sukobima na ovom području, od samog početka otvorene agresije na Hrvatsku pa sve do vojne operacije „Bljesak“. Obostrana potreba sukobljenih strana da ponovni rad autoceste bude strateški dobitak i korak prema konačnom rješenju ratnog sukoba, učinila je ovu prometnicu važnom temom pregovora i, na koncu, jednom od sastavnica Gospodarskog sporazuma sklopljenog 2. prosinca 1994. godine. Od njezina otvaranja, 21. prosinca 1994., vidljiv je sav nerazmjer i promjena odnosa između zaraćenih snaga. Ubrzani raspad društvenog i gospodarskog sustava na ovom dijelu okupiranog teritorija potakao je pobunjene Srbe i njihovo vodstvo na niz krivih poteza koji su na posljetku doveli do vojno-redarstvene operacije „Bljesak“ i njihova konačna poraza u vojnom sukobu na zapadnoslavonskom području.

Razvoj srpske pobune u zapadnoj Slavoniji

Tijekom 1990., i područje zapadne Slavonije bilo je zahvaćeno procesom stvaranja srpske autonomije na tlu Republike Hrvatske. Izjašnjavanje o srpskoj autonomiji (19. kolovoza – 2. rujna 1990.) provedeno je u općinama Daruvar, Garešnica, Grubišno Polje i Pakrac, a djelomično i u općinama Bjelovar, Kutina, Nova Gradiška, Novska, Orahovica, Podravska Slatina i Virovitica.¹ Na sjednici održanoj 22. veljače 1991., Skupština općine Pakrac odlučila je da Pakrac pristupi Srpskoj autonomnoj oblasti (SAO) Krajini i da se Policijska postaja Pakrac preimenuje u Općinski sekretarijat unutarnjih poslova te da se podredi Sekretarijatu unutarnjih poslova SAO Krajine.² Općina Pakrac spomenuta je i u odluci od 1. travnja 1991. o prisajedinjenju SAO Krajine Republici Srbiji.³ Nemirno stanje na ovom prostoru doseže vrhunac 1. i 2. ožujka kad su srpski ekstremisti razoružali hrvatske policajce nakon čega su intervenirale jedinice za posebnu namjenu MUP-a

¹ *Republika Hrvatska i Domovinski rat 1990.-1995. Dokumenti*, knjiga 2: *Dokumenti institucija pobunjenih Srba u Republici Hrvatskoj (1990.-1991.)*. Ur. Mate Rupić. Zagreb - Slavonski Brod: Hrvatski memorijalno-dokumentacijski centar Domovinskog rata, Hrvatski institut za povijest - Podružnica za povijest Slavonije, Srijema i Baranje u Slavonskom Brodu, 83.

² *Isto*: 137.

³ *Isto*: 160-161.

RH, a oklopna vozila JNA izašla su na pakračke ulice. Dana 12. kolovoza 1991. proglašena je Srpska autonomna oblast Zapadna Slavonija, a njezina Skupština proglašava ulazak u sastav Republike Srpske Krajine (RSK)⁴, 24. prosinca 1991. u Banja Luci.⁵

U agresiji na Hrvatsku, jake pobunjeničke snage udružene sa snagama Banjalučkog korpusa pokušale su osvojiti čitav prostor zapadne Slavonije. Banjalučki je korpus, ojačan snagama JNA iz Srbije i Makedonije i partizanskim brigadama Teritorijalne obrane SR Bosne i Hercegovine, prodorom iz BiH, uz pomoć postrojbi pobunjenih Srba u zapadnoj Slavoniji, trebao deblokirati snage 10. (zagrebačkog) i 32. (varaždinskog) korpusa JNA u vojarnama JNA na širem području Zagreba, u Varaždinu, Koprivnici, Križevcima, Bjelovaru i Daruvaru te izbiti na hrvatsku granicu s Mađarskom i time odsjeći istočnu Slavoniju od ostalih dijelova Hrvatske (Nazor, 2007, 127-128). Kadrijević⁶ je to opisao ovim riječima: „Smjerove napada glavnih snaga JNA što izravnije vezivati uz oslobađanje srpskih krajeva u Hrvatskoj i garnizona JNA u dubini hrvatskog teritorija. U tom cilju isprijecati Hrvatsku na pravcima: Gradiška - Virovitica, Bihać – Karlovac - Zagreb, Knin - Zadar, Mostar - Split“⁷. Nastojalo se ovladati dvjema komunikacijama: autocestom Zagreb – Lipovac i Podravskom magistralom (važna je bila i cesta Pakrac – Požega). Datumom početka borbi smatra se 15. kolovoza 1991. godine. Već su se sljedećeg dana vodile borbe na području Okučana, dok je cesta Pakrac – Požega otprije bila pod kontrolom pobunjenika. Krajem kolovoza, pod topnički nadzor stavljena je i Podravska magistrala (Varaždin – Osijek). Prekinut je željeznički promet, a povremeno se prekidao i promet na autocesti (Samardžić, 1994, 29). Primjerice, 24. kolovoza pripadnici JNA blokirali su promet na autocesti kod nadvožnjaka Vrbovljani.⁸ U rujnu 1991., borbe oko autoceste dosežu punu jačinu, a JNA i ostale srpske snage kreću autocestom prema Novoj Gradiški i Novskoj. Rujan i listopad 1991. vrijeme je kad pobunjeni Srbi i Banjalučki korpus na prostoru zapadne Slavonije postižu vrhunac svog osvajačkog pohoda.

U napadnim djelovanjima Hrvatske vojske i policije krajem 1991. godine („Orkan-’91“, „Otkos-10“ i „Papuk-’91“) protivnik se morao povući na uzak prostor dijela grada Pakraca (i manjeg dijela pakračke općine), dijelova općine Novska i općine Nova Gradiška te na područje Okučana. Pobunjenici i JNA potisnuti su s prostora Bilogore i Papuka pri čemu je oslobođena komunikacija Kutina – Virovitica i uklonjena opasnost topničkih napada na Podravsku magistralu.

⁴ U tekstu će se koristiti ovaj skraćeni naziv bez kratice tzv. i bez navodnika kao što je i uobičajeno u hrvatskoj historiografiji.

⁵ RADELIĆ, MARIJAN, BARIĆ, BING I ŽIVIĆ 2006: 223.

⁶ Veljko Kadrijević, general JNA, tadašnji sekretar za narodnu obranu SFRJ, NAZOR 2007: 128.

⁷ KADIJEVIĆ 1993: 135.

⁸ SAMARDŽIĆ 1994: 35.

Konačno, akcijom HV-a 30. prosinca 1991. i oslobađanjem sela Kusunje, cesta Pakrac – Požega stavljena je pod kontrolu hrvatskih snaga. Iako je cilj napadne operacije „Orkan-’91“ (29. listopada 1991. – 3. siječnja 1992.) Operativne grupe Posavina bio oslobađanje autoceste i izbijanje na rijeku Savu kod Stare Gradiške, to nije uspjelo.⁹ Nakon ovih operacija HV-a, u posjedu pobunjenih Srba ostao je dio autoceste Zagreb – Lipovac, od naselja Paklenica do naselja Dragalić, što je značajno ograničilo vezu Hrvatske na smjeru zapad - istok. Ovime je najviše bio pogođen posavski prostor (Nova Gradiška, Brod, Županja).

Razvoj događaja tijekom raspada SFRJ i tijekom rata potaknuo je Beograd da 9. studenoga 1991. predloži Vijeću sigurnosti UN-a smirivanje stanja na tlu Republike Hrvatske. Budući da je i Hrvatska ponovno pokazala spremnost na mirno rješavanje ratnog sukoba, što je svakako trebalo pomoći i njezinu međunarodnom priznanju, u Ženevi je 23. studenoga 1991. dogovoren prekid neprijateljstava i odlazak JNA iz Hrvatske. Dogovor su postigli predsjednici Tuđman i Milošević te general Kadijević uz posredovanje predstavnika UN-a Cyrusa Vancea i predstavnika Europske zajednice lorda Petera Carringtona.¹⁰ Plod toga bio je nastanak Vanceova plana koji je uključivao dolazak UNPROFOR-a. Plan mirovne operacije UN-a objavljen je 11. prosinca 1991., a sastavili su ga Cyrus Vance, osobni predstavnik glavnog tajnika UN-a, i Marrack Goulding, pomoćnik glavnog tajnika za posebna politička pitanja. Vanceov je plan predviđen kao privremeni plan za stabilizaciju ratom zahvaćenih područja, do postignuća političkog rješenja. Plan je iznesen u izvješću glavnog tajnika u vezi s Rezolucijom 721 (1991.)¹¹ Vijeća sigurnosti, dodatak III – koncept za mirovnu operaciju Ujedinjenih naroda u Jugoslaviji, a misija Zaštitnih snaga UN-a (UNPROFOR) definirana je Rezolucijom 743 (1992.) Vijeća sigurnosti.¹²

Sporazumom o potpunom prekidu oružanog sukoba u RH, potpisanim u Sarajevu 2. siječnja 1992. (stupio na snagu 3. siječnja 1992.), nastupilo je primirje i prekid oružanih djelovanja, a Hrvatska je nedugo zatim priznata neovisnom državom od velikog broja europskih i svjetskih država (15. siječnja 1992.). Priznale su je članice Europske zajednice, a 22. svibnja 1992. Hrvatska je postala članica UN-a. Prostor zapadne Slavonije pod zaštitom UN-a obuhvaćao je veće područje od onog koje su srpske snage držale u tom trenutku, zapravo obuhvatio je ono područje koje je bilo zahvaćeno ratom tijekom 1991. godine: općine Da-

⁹ NAZOR 2007: 134-135.

¹⁰ RADELIĆ, MARIJAN, BARIĆ, BING I ŽIVIĆ 2006: 223.

¹¹ Rezolucija 721 donesena je 27. studenoga 1991.; Rezolucija 724 od 14. prosinca 1991. odobrava plan i koncept mirovne operacije, Rezolucijom 743 od 21. veljače 1992. osniva se UNPROFOR, a Rezolucijom 749 od 7. travnja 1992. počinje djelovanje zaštitnih snaga, PAUKOVIĆ 2005: 55.

¹² ŠIMONOVIĆ, VUKAS I VUKMIR 1996: 10.

ruvar, Grubišno Polje, Pakrac, zapadne dijelove općine Nova Gradiška, istočne dijelove općine Novska.¹³ Površina UNPA zone Zapad iznosila je 1897 kilometara kvadratnih, a područje pod kontrolom pobunjenih Srba 502 kilometra kvadratna.¹⁴ Predstavnik Srba iz zapadne Slavonije, Veljko Džakula, prihvatio je mirovni plan uz neke primjedbe. Srpsko vodstvo iz zapadne Slavonije ponajviše je nastojalo riješiti pitanje povratka izbjelog srpskog stanovništva, što je značilo da bi i oni morali učiniti neke ustupke na što nisu bili voljni pristati.

Autocesta do sklapanja Gospodarskog sporazuma

Autocesta Zagreb – Lipovac dio je europske ceste E-70 koja vodi od Atlantika do Crnog mora, dio koridora broj 10, a u kategorizaciji hrvatskih cesta ona je dio državne ceste broj 4 (D-4).¹⁵ Uz njezino međunarodno i prvorazredno strateško značenje, ona je u gospodarskom smislu bila vrlo važna za napredak Hrvatske zato što je povezivala njezine dijelove i bila preduvjet za nesmetan razvitak poljoprivrede, industrije i turizma.

Nakon međunarodnog priznanja Republike Hrvatske počinju prva nastojanja da se, u sklopu dolaska UNPROFOR-a, provede otvaranje autoceste. U nazočnosti europskih promatrača, na pregovorima između HV-a i Banjalučkog korpusa JNA, 16. siječnja 1992. Zapovjedništvo Operativne grupe HV-a postavilo je pitanje otvorenja željezničke i cestovne transverzale Zagreb - Beograd za promet, na što je odgovoreno kako je to u nadležnosti višeg zapovjedništva JNA.¹⁶ Promatračka misija Europske zajednice predložila je korištenje ceste za njezine potrebe, u ožujku 1992. godine.¹⁷ Ipak, prva su vozila, bila su to vozila zaštitnih snaga UN-a, autocestom krenula u svibnju 1992. godine. Promet je uspostavljen na južnoj traci autoceste i odvijao se svaki dan od 9 do 17 sati. U nazočnosti pripadnika UNPROFOR-a, zapovjedništva Hrvatske vojske Operativne grupe Nova Gradiška i zapovjedništva Banjalučkog korpusa, autocesta je 16. svibnja 1992. službeno otvorena kod porušenog motela „Slavija”, nadomak Dragalića.¹⁸ Prema zapovijedi

¹³ BARIĆ 2005: 148.

¹⁴ HR-HMDCDR, Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 2361, V. P. 9162 Okučani, str. pov. br. 18-892, 13. 10. 1993., str. 1.

¹⁵ BODOR 1998: 638.

¹⁶ SAMARDŽIĆ 1995: 82.

¹⁷ Stanje autoceste opisuje se ovako: „Konstatovano da je Autoput prohodan za saobraćaj, s tim što treba izvršiti uklanjanje uništenih vozila i drugih sredstava, te opravku ograde i manjih oštećenja na autoputu koji kontrolišu snage Republike Srpske krajine, na delu autoputa između Dragalić – Novska - Grabovac, kao i postavljenih barikada.“; HR-HMDCDR, Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 2324, Savezni sekretarijat za saobraćaj i veze, br. 5/0-01-080/92-013, 25. 3. 1992., str. 2.

¹⁸ SAMARDŽIĆ 1995: 145.

načelnika Generalštaba OS SFRJ, JNA je najkasnije do 19. svibnja 1992. s područja Hrvatske i Bosne i Hercegovine trebala povući materijalno-tehnička sredstva i ljudstvo.¹⁹ Autocesta je, osim za vozila UNPROFOR-a, korištena za humanitarne konvoje i konvoje izbjeglica iz Bosne i Hercegovine (Hrvate i Bošnjake-muslimane) koji su preko okupiranog teritorija odlazili na slobodno područje Hrvatske i u druge zemlje.²⁰

Razgovori o autocesti nastavili su se u lipnju 1992., u okviru sređivanja prilika na prostoru zapadne Slavonije. O tome svjedoči zapisnik s razgovora predstavnika Oblasnog vijeća Srpske oblasti Zapadna Slavonija i predstavnika UNPROFOR-a, kojem su prisustvovali i oficiri JNA. Znakovita je izjava predsjednika Oblasnog vijeća Srpske oblasti Zapadne Slavonije, Veljka Džakule: „Na zadnjem razgovoru, kome ste vi gen. prisustvovali, izjavili ste da će u promet biti pušten Auto-put, na što smo mi reagirali. (...) Za nas je neprihvatljivo da druga strana koristi put koji mi držimo, bez prava da mi koristimo onaj put koji drže oni. Zbog toga tražim da mi se kaže ko je to odobrio.“²¹ General UNPROFOR-a mu je uzvratio: „Auto-put će biti otvoren, a Vi se dogovorite, kako će se koristiti.“²² Džakula je zadržao svoj stav ostavljajući mogućnost da se na sjednicama Vlade RSK donese konačna odluka o tom problemu.²³ U drugoj polovici 1992., pitanje autoceste i prometnica općenito bilo je sastavni dio pregovora između Hrvatske, pobunjenih Srba i Savezne Republike Jugoslavije. Dana 2. rujna 1992. održan je sastanak na kojem je Marrack Gouling izjavio: „Otvaranje autoputa za hrvatske vlasti je vrlo važno. Ne mislim kao prije rata. Kontrolirat će UN, ići će u određeno vrijeme i u konvojima da nema straha od vojnih akcija. Ako pristanete bit će lakše meni da uvjerim Zagreb u vaše zahtjeve.“²⁴ Na ovu ponudu Džakula se izjasnio riječima: „Što se tiče autoputa ili pruge, mi smo spremni o svemu razgovarati. Ne možemo živjeti u izolaciji. Ne bih htio da shvatite da tražimo ustupak za ustupak, već da naš narod vidi da nešto radimo i da imamo neke garancije za povratak.“²⁵

I na konferenciji u Londonu, u rujnu 1992., vođeni su razgovori o tom pitanju. U priopćenju za javnost u Beogradu (Vance, Owen, Ćosić,²⁶ Panić²⁷), u pogledu Hrvatske

¹⁹ RADELIĆ, MARIJAN, BARIĆ, BING I ŽIVIĆ 2006: 153.

²⁰ HR-HMDCDR, Sekretarijat unutrašnjih poslova Okučani, kutija 63, OM Lipik, 1/04-453, 4. 7. 1994.

²¹ HR-HMDCDR, Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 5011, zapisnik s razgovora u vili Okučanki, 29. 6. 1992., str. 2.

²² Isto: 2.

²³ Isto: 5.

²⁴ HR-HMDCDR, Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 5011, zapisnik s razgovora u vili Okučanki, 2. 9. 1992., str. 2.

²⁵ Isto: 2.

²⁶ Dobrica Ćosić, prvi predsjednik Savezne Republike Jugoslavije (15. 6. 1992. – 31. 5. 1993.), DEGORICIJA 2008: 467-468.

²⁷ Milan Panić, premijer Savezne Republike Jugoslavije 1992.–1993., DEGORICIJA 2008: 474.

rečeno je da se „pozdravlja sporazum o skorom ponovnom otvaranju ceste između Beograda i Zagreba i o njezinom simboličnom imenovanju Cestom mira.“²⁸ Dana 30. rujna i 20. listopada 1992. u Ženevi su predsjednici Tuđman i Ćosić, uz nazočnost međunarodne zajednice, potpisali sporazum i zajedničku deklaraciju o otvaranju prometnica i o rješavanju bitnih problema između RH i SRJ.²⁹ Na mogućnost otvorenja autoceste odgovorila je Vlada RSK postavljajući svoje uvjete, čvrsta u stavu da se mimo krajinskih Srba ne mogu donositi sporazumi u vezi otvorenja autoceste. Na 31. sjednici donesena je odluka u kojoj se prijedlog prihvaća uz određene uvjete: dopušta se prolazak konvoja pod pratnjom UNPROFOR-a, uz najavu i dozvolu organa RSK, a zauzvrat se traži isto za srpske konvoje koji idu prema Beogradu i Ljubljani; kontrolu osoba i vozila provodili bi organi RSK na zauzetom dijelu autoceste, a hrvatski organi na svojem dijelu; zbog „i najmanjeg incidenta“ zatvorio bi se promet na autocesti; pobunjeni bi Srbi imali pravo na naplatu carine, cestarine, kontrole i održavanja autoceste u svojem dijelu; na kraju se traži prekid topničkih napada na „Koridor“ koji prolazi kroz Republiku Srpsku.³⁰ Krajem listopada 1992. od strane lokalne milicije i „okućanskog naroda“ spriječen je ovaj pokušaj otvaranja prometnice.³¹

Godina 1993. donosi nove pomake u vezi s ovim pitanjem. U Doljanima kraj Daruvara 18. veljače 1993. sklopljen je Daruvarski sporazum. Sporazum su posredovanjem UN-a potpisali predstavnici hrvatskih vlasti i Veljko Džakula sa svojim suradnicima. Dogovoreno je: otvorenje prometnica i željeznice, povezivanje infrastrukture, normalizacija odnosa i povratak hrvatskih i srpskih izbjeglica. Srpski su potpisnici zbog sporazuma bili smijenjeni, štoviše, neko su vrijeme proveli u pritvoru budući da vlast u RSK nije s ovim činom bila upoznata sve do objave sporazuma u hrvatskom tisku. Zanimljivo je da među srpskim potpisnicima sporazuma nije bilo predstavnika općine Okučani. O autocesti govori 2. član Sporazuma: „Slobodno kretanje privatnog prometa cestama uključuje Zagreb - Beograd „Autoput“; naknadni će pregovori obuhvatiti i komercijalni prijevoz.“³² Na izvanrednoj sjednici Skupštine RSK u Belom Manastiru, 27. ožujka 1993., bilo je govora o autocesti i o Daruvarskom sporazumu. Predsjednik Skupštine, Mile Paspalj, izjavljuje: „... da li ste vi stvarno za globalnu srpsku politiku koja je sada prisutna, ili ste za DEPOS-ovu politiku, po uzoru na Milana Panića, sa naslovom

²⁸ TUĐMAN 2005: 241.

²⁹ ŠARINIĆ 1999: 164-165.

³⁰ HR-HMDCDR, Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 482, Vlada RSK, 6. 10. 1992., br. 04-3-376/92.

³¹ HR-HMDCDR, Sekretarijat unutrašnjih poslova Okučani, kutija 77, SUP Okučani, br. 08-05/1-260/1-92, 26. 10. 1992.

³² HR-HMDCDR, Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 202, Daruvarski sporazum; vidi opširnije o sporazumu u: Degoricija 2008: 157-158. i 164.

‘Auto – put otvoriti odmah!’ Ja se iskreno nadam da smo za ovo prvo.³³ Poslanik iz Daruvara, Stevo Ratković, iznio je svoju ocjenu Daruvarskog sporazuma: „S obzirom da je ovaj dokument donio takoreći neprocjenjivu političku štetu ne samo interesu Zapadne Slavonije, ne samo interesu srpskog naroda ove srpske oblasti, nego i čitavoj RSK, postavlja se pitanje: koliko se još mora upotrijebiti riječ ‘trpjeti’ da nas predstavljaju takvi predstavnici, odnosno predsjednici izvršnih savjeta, odnosno takvi predstavnici Oblasnog vijeća Zapadne Slavonije?”³⁴

Uspjesi hrvatskih snaga na Maslenici, a potom i u tzv. Medačkom džepu, učinili su da pobunjeni Srbi u mogućem otvorenju autoceste vide veliko popuštanje Hrvatskoj i dovođenje u pitanje sigurnost tog za njih vrlo važnog dijela RSK. Tome u prilog govori referat o stanju borbene spremnosti 18. korpusa u kojem se, između ostalog, tvrdi: „U geostrategijskom smislu vrlo je važna za ustaše jer preseca žilu kucavicu Hrvatskoj: autoput, pruga, naftovod i telekomunikacijski snop zbog toga je, posle Maslenice, cilj broj dva za ustaše.”³⁵ Zapovjednik korpusa, Milan Čeleketić, promišljajući o mogućoj napadnoj akciji Hrvatske s „radikalnim ciljem“, pretpostavio je da će se ona dogoditi upravo pod vidom deblokade autoceste.³⁶

U dvije rezolucije UN-a ističe se potreba i važnost otvaranja komunikacija. Rezolucija 847 (30. lipnja 1993.) poziva sve strane da postignu sporazum koji uključuje i otvorenje autoceste,³⁷ a Rezolucija 871 (4. listopada 1993.)³⁸ naglašava važnost obnove opskrbe strujom i vodom i važnost otvaranja prometnica. Predsjednik RH Franjo Tuđman 1. studenoga 1993. objavljuje svoju mirovnu inicijativu pozivajući se na Rezoluciju 871, koja je, potvrđujući suverenitet i integritet Hrvatske, pozivala na sklapanje sporazuma o prekidu vatre između RH i pobunjenih Srba te je produžila mandat UNPROFOR-a do 30. ožujka 1994. godine.³⁹ U toj je mirovnoj inicijativi Tuđman pozvao na normalizaciju odnosa između Zagreba i Knina, ponudio je raznovrsnu pomoć, lokalnu autonomiju u kotarevima Knin i Glina, a kulturnu autonomiju na području čitave Hrvatske. SR Jugoslavija sve je teže podnosila međunarodne sankcije, opterećena pomaganjem Srbima u Hrvatskoj, a još više Srbima u Bosni i Hercegovini. Milošević zbog

³³ PAUKOVIĆ 2005: 212.

³⁴ ISTI: 235.

³⁵ HR-HMDCDR, Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 2361, V. P. 9162 Okučani, str. pov. br. 18-892, 13. 10. 1993., str. 1.

³⁶ „U agresiji sa radikalnim ciljem energičnim dejstvom, uz upotrebu oklopa i masovnu upotrebu artiljerije, sa pravca N. Gradiška i Novske ka Okučanima nastojeći raseći zonu u zahvatu autoputa, uz istovremeno presecanje komunikacije St. Gradiška – Okučani radi dovođenja snaga 1. KK i nabaciti g/s Korpusa na planinu Psunj radi okruženja i uništenja. Agresiju bi izvršio pod vidom deblokade autoputa.“; Isto: 2.

³⁷ PAUKOVIĆ 2005: 347.

³⁸ ISTI: 349.

³⁹ BARIĆ 2005: 207.

toga počinje voditi politiku „mir nema alternative“ i poticati bosanske Srbe na prihvaćanje međunarodnih mirovnih prijedloga, a hrvatske Srbe na uspostavu primirja sa Zagrebom i na političko rješenje. Tijekom studenoga 1993. s pobunjenim su Srbima održani pregovori⁴⁰ u kojima su glavne teme bile: prekid sukoba i otvaranje prometnica. Na sastanku u Beogradu, u studenome 1993.,⁴¹ Milošević je izrazio svoje stavove o slijedu normalizacije odnosa: „Slažem se s dogovorom da se najprije postigne sporazum o prestanku neprijateljstava, da se zatim otvore saobraćajnice, a da se naposljetku traži političko rješenje, ali vi kršite dogovor.“⁴² Budući da nije mogao u istoj mjeri pomagati bosanske i hrvatske Srbe, a ne namjeravajući prepustiti RSK Hrvatskoj, Milošević je poticao pregovore između Zagreba i Knina nastojeći dobiti na vremenu. S hrvatske je strane ovakav razvoj bio prihvatljiv i očekivalo se da će biti proveden u tri faze. Najprije bi se uspostavilo primirje, potom otvorile prometnice i obnovila infrastruktura, a na koncu bi se područja pod okupacijom političkim rješenjem povratila u pravno-politički sustav Hrvatske. Sa srpske je strane otpor pregovorima pružao novoizabrani krajinski predsjednik Milan Martić, koji je tražio da se srpska strana prihvati kao ravnopravna i da se Hrvatska vojska povuče na početne položaje. Pregovore je vodio premijer RSK Borislav Mikelić, podupiratelj Miloševićeve nove političke strategije. Već početkom 1994., u razgovoru sa Šarinićem, Milorad Mihajlović, svojevrsni tajni pregovarač u ime Radovana Karadžića, obavještava dotičnog kako se radovi na otvaranju autoceste polako odvijaju, te da se čeka dogovor Tuđmana i Miloševića – otvaranje se očekivalo u veljači 1994. godine.⁴³ Kai Eide⁴⁴, vrativši se s pregovora iz Knina, obavijestio je Šarinića da su Srbi prihvatili nastavak pregovora i prekid neprijateljstava, stavljajući u prvi plan pregovore oko gospodarskih pitanja. Paket koji im je UNPROFOR predložio temeljio se na otvaranju ceste Zagreb - Slavonski Brod, na stvaranju preduvjeta za oživljavanje poljoprivrede na okupiranim područjima, na osposobljavanju termoelektrane Obrovac za rad te na opskrbi Zadra vodom.⁴⁵ Predsjednik RSK, Martić, zahtijevao je da se odgodi rješavanje pitanja autoceste, dok je najavljeno otvorenje autoceste za 12. veljače 1994. odbijeno iz Beograda. Ministar vanjskih poslova SRJ, Simić, posjetio je Zagreb, no u sadržajnim razgovorima autocesta nije mogla dobiti pravi značaj zbog unutarnjih srbijanskih okolnosti.⁴⁶ Uočljiv je rad bosanskih Srba kojima je

⁴⁰ ŽUNEC 2007: 285.

⁴¹ ŠARINIĆ 1999: 322.

⁴² ISTI: 41.

⁴³ ISTI: 114.

⁴⁴ Kai Eide, norveški veleposlanik u NATO-u, posebni izaslanik UN-a na konferenciji o bivšoj Jugoslaviji, DEGORICIJA 2008: 479.

⁴⁵ ŠARINIĆ 1999: 114.

⁴⁶ ISTI: 114-115.

otvaranje prometnica bilo važno, o čemu je Šarinića opširnije izvijestio Mihajlović. Naime, on se 24. veljače sastao s Karadžićem i Martićem i pritom je, prema njegovu iskazu, očita bila Karadžićeva želja za otvaranjem prometnica prema Zagrebu, Beogradu i Splitu, dok je Martić i dalje postavljao uvjete. Jedan od uvjeta bio je da autocesta bude otvorena cijelom dužinom. Pregovori su ipak tijekom ožujka 1994. doveli do potpisivanja sporazuma o prekidu vatre (Zagrebački sporazum), koji je sklopljen 29. ožujka (točnije 30. ožujka) u Veleposlanstvu Rusije u Zagrebu.⁴⁷ Dogovoreno je da će se po provedbi sporazuma krenuti u pregovore oko gospodarskih, prometnih i infrastrukturnih pitanja.

Pregovori o gospodarskim pitanjima protegnuli su se do prosinca 1994. godine. RSK je pregovore koristila za svoju međunarodnu afirmaciju i kao dokaz spremnosti za mirno rješenje sukoba.⁴⁸ Važan trenutak u pregovorima bio je sastanak u Kninu 5. kolovoza 1994., na kojem su bili premijer Mikelić, ministar vanjskih poslova Milan Babić, a s hrvatske strane Hrvoje Šarinić i Ivić Pašalić.⁴⁹ Dok su hrvatski pregovarači razmatrali sva otvorena pitanja u cjelini, srpski su pregovarači pokušavali usporiti pregovore ili dovesti ih u pitanje. Mikelić je odvajao pitanje prometnica od drugih problema: „Autoput Zagreb – Beograd jeste bezbednosno pitanje srpskog naroda u zapadnoj Slavoniji. Možemo da prihvatimo njeno dvosmjerno otvaranje ako će da postoji tampon-zona, drukčije ne.“⁵⁰ Njemu se pridružio i Babić: „Tu je bezbjednost prvi problem. Srpski narod ne može da prihvati ono što smatra vraćanjem u RH. Spremni smo da prihvatimo sve što nam garantuje bezbednost. Autoput mora da služi svima. Naš krajnji politički cilj jeste da srpski narod ostvari svoju samostalnost. Zato nam je potrebno povjerenje i korist.“⁵¹ Nedugo nakon sastanka, Tuđman je u posjet primio lorda Owena⁵² koji ga je obavijestio kako se zbog blokade granica od strane Srbije smanjuje otpor hrvatskih Srba prema otvaranju prometnica te da su i bosanski Srbi jako zainteresirani za otvaranje. U to se vrijeme, u rujnu 1994., pojavio i prijedlog plana Z-4 (uobičen do kraja i predstavljen predsjedniku Tuđmanu u siječnju 1995.), mirovni prijedlog koji je potaknuo Peter Galbraith.⁵³ U izradi plana sudjelovali su i drugi veleposlanici. Prema njegovu sadržaju, Srbi su na području kotareva

⁴⁷ BARIĆ 2005: 261.

⁴⁸ ISTI: 264.

⁴⁹ Ivić Pašalić, savjetnik predsjednika RH za unutarnju politiku (1993.-1999.), DEGORICIJA 2008: 456.

⁵⁰ ŠARINIĆ 1999: 138.

⁵¹ ISTI: 139.

⁵² David Owen, supredsjedatelj Međunarodne konferencije o bivšoj Jugoslaviji (1992.-1995.), DEGORICIJA 2008: 481.

⁵³ Peter Woodard Galbraith, američki veleposlanik u RH (1993.-1999.), DEGORICIJA 2008: 479.

Knin i Glina (spojenih preko Slunja) trebali dobiti elemente državnosti, dok su zapadna i istočna Slavonija trebale biti uključene u sastav RH. U tom bi slučaju autocesta prestala biti predmet razgovora. Hrvatska je strana imala ozbiljne primjedbe na sadržaj plana, ali ga je ipak odlučila razmotriti, dok je srpska strana odbijala prihvatiti plan sve do kraja postojanja RSK. U Rezoluciji 947 (30. rujna 1994.) koja je produžila mandat UNPROFOR-a do 31. ožujka 1995., zatraženo je da generalni sekretar izvijesti (najkasnije do 20. siječnja 1995.) i o napretku vezanom za otvaranje komunikacija.⁵⁴

U to se vrijeme pojavila analiza Saobraćajnog instituta Beograd, rad magistre Danice Kajgo, čiji je naručitelj nepoznat. Prema njezinu mišljenju, autocesta je u zbivanjima na tlu bivše države postala nefunkcionalna i izgubila je značaj međunarodne prometnice. Od Okučana do Beograda trebalo je prijeći 406 km umjesto 282 km koliko bi trebalo da je autocesta bila u uporabi. Ipak, magistra smatra kako bi otvaranjem autoceste najviše dobila Hrvatska: „Međutim, otvaranje Autoputa kroz RSK ima za Hrvatsku daleko veći strateško politički značaj... Ostvarenje cilja da se država Hrvatska konsoliduje u AVNOJ-evskim granicama, što za nju znači pridruživanje prostora RS Krajine Hrvatskoj je svakako mnogo značajnije nego eliminacija visokih transportnih troškova, koje podnosi Hrvatska, koristeći zaobilazne puteve u prevozu putnika i roba.“⁵⁵ Na kraju zaključuje da se puštanje autoceste u promet može provesti jedino poštivanjem granične kontrole između RSK i RH, i uz ravnopravni promet za sve korisnike na liniji Beograd – Zagreb te ispravno utvrđuje: „Puštanje u promet dela Autoputa kroz RSK bez oznake državnih granica, i ustanovljenja granične procedure od strane RSK, bio bi veliki uspeh Hrvatske u smislu realizacije njenih strateških ciljeva, pripajanja RSK teritoriju Hrvatske. Taj efekat bio bi znatno veći od umanjenja troškova transporta i eliminacije drugih negativnih efekata od razbijenosti trase Autoputa.“⁵⁶ Doista, RH je u pregovorima postigla upravo ovo dvoje.

Pregovori oko autoceste potakli su i srpske organe vlasti općine Pakrac na iskazivanje svojih stavova oko tog pitanja. Velik broj izbjeglica na tom području utjecao je (kao i kod Daruvarskog sporazuma) na njihov stav da se pitanje autoceste treba povezati s pitanjem povratka Srba u druge dijelove zapadne Slavonije pod hrvatskom kontrolom.⁵⁷ Na sastanku u Kninu, 3. studenoga 1994., Šarinić je istupio s jasnim zahtjevima koji su podrazumijevali da hrvatska strana namjerava

⁵⁴ HR-HMDCDR, RSK, Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 440, Tekst Rezolucije 947: 2.

⁵⁵ HR-HMDCDR, Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 440, Analiza Saobraćajnog fakulteta Beograd, rad mr. Danice Kajgo: 25.

⁵⁶ Isto: 29.

⁵⁷ „Postoji ozbiljna uznemirenost izbjeglog naroda, kao i srpskog naroda Opštine Pakrac koji je prije progona živio na području opštine Pakrac koji sada nije pod našom kontrolom. Ovaj narod se pita koji su za otvaranje autoputa na našoj strani zahtjevi. Narod traži cjelovit srpski etnički

potpisati sporazum isključivo ako će to otvoriti proces sveukupne normalizacije odnosa. Sporazum je trebao biti sveobuhvatan i zaključen najkasnije do 21. studenoga u 24 sata.⁵⁸ Nakon usklađivanja sporazuma, točku po točku, predložen je novi sastanak, a Mikelić je Skupštinu RSK morao uvjeriti u potpisivanje sporazuma u ovom obliku. U Zračnoj luci Pleso 15. studenoga održan je novi sastanak između Šarinića i Mikelića uz nazočnost lorda Owena. Mikelić je izjavio kako njemu problem predstavlja preambula sporazuma i autocesta te da sporazum mora potvrditi u Skupštini za što bi mu trebalo vremena, a 21. studeni kao rok bio mu je prekratak.⁵⁹

Na sjednici Vlade RSK koja je održana 17. studenoga 1994., i na Skupštini RSK održanoj 19. studenoga 1994. u Vukovaru, dane su primjedbe na nacrt sporazuma o ekonomskoj suradnji s Hrvatskom. Ministar vanjskih poslova, Milan Babić, prigovorio je što je njihova policija isključena iz kontrole prometa i to je za njega bila temeljna primjedba, a sâm sporazum smatrao je dobrim polazištem za pregovore, ali neprihvatljivim za potpisivanje.⁶⁰ Ubrzo nakon toga Mikelić se u Beogradu sastao sa supredsjedateljima. Sporazum je oslobođen političkih rješenja i zadržao se na ekonomskim odnosima. Pitanje autoceste očito je bio najteži dio što se vidi iz Mikelićeva dopisa Martiću: „Sutra, u utorak, 29. 11. 1994., imat ću sastanak sa poslanicima i rukovodstvom opštine Pakrac i Okučani da ih što se tiče autoputa detaljno informišem, jer to i jeste najosjetljivije pitanje i ako se prihvata, a posebno ako se ne prihvata.“⁶¹ Slobodan Jarčević⁶² je povodom prijedloga sporazuma iznio svoje stavove iz kojih se vidi što je pobunjene Srbe najviše pogađalo. Smeta mu što se govori o UNPA zonama, a ne o RSK, što će se o kontroli prometa brinuti UNPROFOR, što se provodi izolacija RSK jer sporazum regulira promet isključivo unutar područja Zapad i Istok, i jer nema prometa robe između RSK i SRJ.⁶³ U sljedećem osvrtu Jarčević je napao činjenicu nepostojanja policijskih i carinskih službi na graničnim prijelazima u zapadnoj Slavoniji i u istočnom Srijemu, što bi dovelo do utapanja RSK u hrvatski carinski sustav (ukoliko se npr.

prostor Zapadne Slavonije i pravo na bezbedan povratak svojim kućama uz prethodno garantovanje da će biti realizirane i međunarodne pomoći koje će omogućiti što bržu normalizaciju života prognanog stanovništva.“ HR-HMDCDR. Skupština općine Pakrac. Kutija 9. SO Pakrac, Izvršni savjet, br. 020-979/94-I-1, 26. 9. 1994.

⁵⁸ ŠARINIĆ 1999: 165-166.

⁵⁹ ISTI: 174-175.

⁶⁰ HR-HMDCDR, Skupština Republike Srpske Krajine, kutija 2, Skraćeni zapisnik 3. sjednice 2. redovitog zasjedanja Skupštine (Vukovar, 19. 11. 1994.): 3.

⁶¹ HR-HMDCDR, Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 453, Služba predsjednika Republike, 2. 12. 1994., br. 020/2-1242/94, prilog.

⁶² Slobodan Jarčević, ministar vanjskih poslova RSK u vladama Zdravka Zečevića i Đorđa Bje-govića. DEGORICIJA 2008: 469.

⁶³ HR-HMDCDR, Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 579, Služba predsjednika Republike, savetnik za spoljnu politiku, 29. 11. 1994., br. 84/94.

maknu sankcije za promet roba), i što će u tom slučaju ekonomija RSK biti slabija od hrvatske ekonomije, pa će se dogoditi i ekonomsko stapanje.⁶⁴

S druge strane, Radovan Karadžić⁶⁵ svoje mišljenje o potpisivanju Gospodarskog sporazuma šalje Martiću. Između ostalog, kaže: „Insistiranje Hrvata da se ovaj sporazum potpiše u prisustvu kopredsednika Owena (Europska Unija) i Stoltenberga (Ujedinjene nacije) ima za cilj da plan bude međunarodno verifikovan od strane Vensovih naslednika, što će predstavljati kontinuitet Vensovog plana, a u stvari predstavlja anuliranje Vensovog plana, jer noviji plan derogira prethodni... Hrvatska će ovaj plan tretirati kao korak ka mirnoj reintegraciji Krajine u Hrvatsku, a uskoro će i međunarodna zajednica da ga tako tretira... ako i dođe do nekog potpisivanja, bolje bi bilo bez međunarodnih predstavnika.“⁶⁶ Skupština RSK odobrila je tekst sporazuma o ekonomskim odnosima između RSK i RH. Tada je Ranko Bakić, u ime poslanika iz zapadne Slavonije, prihvatio sporazum u cijelosti, uz tvrdnju da su to učinili nakon uvjeravanja od strane Vlade RSK i nakon davanja dodatnih osiguranja vezanih za puštanje autoceste u promet.⁶⁷ Na sjednici Vlade RSK u Kninu, 1. prosinca u večernjim satima, razgovaralo se o sporazumu koji je trebao biti potpisan sljedeći dan. Mikelić je naglasio potrebu za jačanjem vojnih i policijskih snaga na tom području, a Nebojša Pavković, vršitelj dužnosti ministra unutarnjih poslova, iznio je podatak kako je u tijeku osnivanje stanice milicije za kontrolu prometa na autocesti radi postizanja sigurnosti koju je zahtijevao premijer.⁶⁸

Sporazum je potpisao Hrvoje Šarinić 2. prosinca 1994. u Zagrebu, a nekoliko sati kasnije u Kninu ga je potpisao Borislav Mikelić. Važan dio sporazuma bila je, među ostalim, autocesta, koja je najvećim dijelom prolazila kroz zapadnu, a manjim dijelom kroz istočnu Slavoniju. Tekst sporazuma vezan za autocestu postavio je ove odrednice⁶⁹:

1. Autocesta u onoj mjeri koja se tiče UNPA područja Istok i Zapad.
2. Ovim sporazumom dopušta se promet:
 2. 1. Samo kako je dopušteno Sporazumom o prekidu vatre od 29. ožujka 1994. unutar UNPA područja Istok i Zapad.

⁶⁴ HR-HMDCDR, Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 579, Služba predsjednika Republike, savetnik za spoljnu politiku, 30. 11. 1994., br. 87/94.

⁶⁵ Radovan Karadžić, predsjednik Republike Srpske (1992.–1995.). DEGORICIJA 2008: 470.

⁶⁶ HR-HMDCDR, Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 232. Republika Srpska, predsjednik Republike, Sarajevo-Pale, 30. 11. 1994., strogo povjerljivo - državna tajna, potpisivanje Ekonomskog sporazuma sa RH.

⁶⁷ HR-HMDCDR, Skupština Republike Srpske Krajine, kutija 2, skraćeni zapisnik 4. sjednice 2. redovnog zasjedanja Skupštine (Knin, 1. 12. 1994.): 3.

⁶⁸ PAUKOVIĆ 2004: 308.

⁶⁹ *Vjesnik*, 3. 12. 1994.: 2.

3. Modaliteti prolaza:

3. 1. a) Sav promet u skladu s ovim sporazumom odvijat će se slobodno i sigurno. Vozila se mogu kretati pojedinačno ili u skupinama.

b) Da bi se osigurao slobodan i siguran prolaz kroz sektore Zapad i/ili Istok, Unprofor će, u okviru svog mandata, nadzirati ove dijelove autoceste. Unprofor može zaustaviti i pregledati svako vozilo i/ili pojedinca uvijek kada smatra da ta vozila i/ili pojedinac mogu ugroziti provedbu ovog sporazuma. Lokalna policija biti će obvezna pružiti pomoć, kad god to Unprofor bude zatražio, kako bi se osigurao slobodan i siguran promet kroz UNPA sektore Zapad i/ili Istok.

c) Autobusna linija može biti uspostavljena između UNPA sektora Zapad i Istok, a može biti uspostavljena i uzduž drugih dijelova autoceste na koje se odnosi ovaj sporazum.

d) Nenaoružani pripadnici Unprofora/PMEZ-a vršit će ophodnje autoceste između UNPA sektora Zapad i Istok te između UNPA sektora Zapad i Zagreb u svrhu provjere poštivanja ovog sporazuma.

e) Pripadnici Unprofora/PMEZ-a će u dogovoru s nadležnim vlastima utvrditi procedure pružanja pomoći u slučaju prometnih nesreća, kvarova na vozilima, kršenje prometnih propisa, itd.

3.2.) Dok se ne postigne drugačiji dogovor, vozilima koja dolaze izvan UNPA područja, neće se unutar UNPA područja naplaćivati cestarina; kao što se ni vozilima koja dolaze iz UNPA područja neće naplaćivati cestarina izvan UNPA.

Reakcije sudionika i promatrača bile su uglavnom pozitivne. Ruski veleposlanik Leonid Vladimirovič Keresteđijanc bio je ponajviše zainteresiran za otvaranje naftovoda, dok je Kai Eide rekao: „Svjesni smo da neka pitanja mogu biti vrlo brzo riješena – pitanje autoceste i nekih vodocrpilišta – a za neke će trebati malo dulje vremena.“⁷⁰ Mikelić je, pak, za prvi program Radio Beograda izjavio: „Nismo postigli sve što smo željeli sporazumom o ekonomskim odnosima. Ipak, doveli smo sporazum do toga da bude bez preambula, rezolucija Vijeća sigurnosti, političkih kvalifikacija i da regulira isključivo ekonomska pitanja.“⁷¹ U vremenu koje je prethodilo otvaranju prometnice, hrvatskoj je strani u prilog išla i „Rezolucija 43/49: situacija na okupiranim područjima Hrvatske“, koju je Opća skupština UN-a donijela 9. prosinca 1994. na prijedlog 23 države, među kojima su bile i Sjedinjene Američke Države. U Rezoluciji je priznat suverenitet RH na čitavom teritoriju, pobunjeni su Srbi proglašeni okupatorima te je otvorena mogućnost da se, ukoliko srpska strana nastavi s otezanjem političkog rješenja, poduzme vojna akcija.⁷²

⁷⁰ Isto: 4.

⁷¹ Isto: 4.

⁷² ŽUNEC 2007: 744.

Otvaranje autoceste i razvoj događaja do „Bljeska“

Stanje prometnice na dan potpisivanja sporazuma bilo je zaista zabrinjavajuće. Nije postojala zaštitna žičana ograda, na više su mjesta napravljeni prolazi za poljoprivredne strojeve koji su obrađivali zemlju pored same ceste, središnja je odbojna ograda između dviju traka prometnice bila znatno oštećena, na voznim je trakama bilo udarnih rupa, a uz sjevernu se traku, uz sam rub zaustavnog traka, javio i odron zemlje.⁷³ Otvorenje autoceste bilo je najavljeno već za 8. prosinca 1994., što se ipak nije ostvarilo. UNPROFOR-ova glasnogovornica Susan Manuel izjavila je da UNPROFOR nije obavio sve tehničke pripreme, a Knin još nije dao suglasnost.⁷⁴ Za kontrolu prometa bili su ovlašteni pripadnici Jordanskog bataljuna UN-a kojima je trebalo pomoći 150 pripadnika Civilne policije UNPROFOR-a. O zahtjevnosti puštanja autoceste u promet govori i činjenica da je MUP RSK od strane Srbije tražio pomoć u materijalno tehničkim sredstvima.⁷⁵ Vlada RSK je na sjednici 16. prosinca donijela odluku o osnivanju Štaba za otvaranje autoputa Paklenica – Dragalić kao operativnog tijela koje će ostvariti operativne zadatke u skladu s Gospodarskim sporazumom.⁷⁶ U Štabu su bili ministar obrane puk. dr. Rade Tanjga, načelnik Štaba, Milan Pađen, ministar za saobraćaj i veze, te Nebojša Pavković, vršitelj dužnosti ministra unutrašnjih poslova sa svojim suradnicima. Ovo je tijelo posjetilo Okučane 18. prosinca, gdje su započeli stvarati uvjete za rad Štaba pri čemu se stupilo u kontakte s predstavnicima vlasti općine Okučani, MUP-om, SUP-om, J.P. „Krajina putevi“ i drugim subjektima značajnim za otvaranje autoceste.⁷⁷ Nadalje, sekretarijatom unutrašnjih poslova (osim SUP-a Vukovar) upućen je zahtjev za slanje dijela ljudstva koje bi osiguravalo i kontroliralo promet na autocesti; o važnosti događaja govori i činjenica da su tražili ozbiljne, odane i vrijedne radnike, jer je zadatak bio „vrlo hitan i vrlo ozbiljan.“⁷⁸ Stvoren je plan operativnih mjera i radnji na osiguranju autoceste koji sadrži i precizne podatke o prometnici. Njezina je ukupna dužina iznosila 23 km i 200 m, imala je jednu ulazno-izlaznu rampu s naplatnim kućicama (kod Pustare), šest nadvožnjaka,

⁷³ HR-HMDCDR. Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 101, Saobraćajna stanica milicije Okučani, 2. 12. 1994: 2.

⁷⁴ *Vjesnik*, 9. 12. 1994.: 6.

⁷⁵ HR-HMDCDR. Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 350, MUP, Uprava za zajedničke poslove, br. 08/5-1-7575/1-94, 15. 12. 1994.

⁷⁶ HR-HMDCDR. Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 435, Ministarstvo obrane, Štab Vlade za otvaranje autoputa, nedatirano. Vidi i: HR-HMDCDR. Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 6047, Štab za otvaranje autoputa, br. 01-21-1/95, 4. 1. 1995.

⁷⁷ Opširnije, isto: 1.

⁷⁸ HR-HMDCDR. Sekretarijat unutrašnjih poslova Okučani, kutija 77, SUP Pakrac, 20. 12. 1994., 08-05/1-2874/1-94.

šest mostova, bila je po čitavoj dužini oštećena, postojala su 22 improvizirana ulaza (na nekim su se dijelovima nalazili prijelazi preko cijele širine autoceste).⁷⁹ Za neometano su odvijanje prometa predvidjeli: zatvaranje svih novonastalih ulaza (osim dva namijenjena intervencijama), popravak autoceste, povezivanje općinskih i republičkih organa s ciljem ostvarenja sigurnog prometa, uvođenje kontrolnih punktova i patrola (Paklenica i Dragalić; 4 patrole), uvođenje stručne grupe radnika, podjelu dionice ceste na dva sektora (sektor I: Paklenica – Lađevac i sektor II: Lađevac – Dragalić) te neke druge mjere.⁸⁰ Navodi se: „Samo otvaranje autoputa prihvaćeno je s dozom nepovjerenja od domaćeg stanovništva... pa postoji mogućnost poduzimanja određenih oružanih akcija prema vozilima... što može izazvati incidente koje bi imali veće političke posljedice.“⁸¹

Autocesta je za promet otvorena u srijedu, 21. prosinca 1994., u 14,30 sati. Na otvorenje ceste i vožnju do Nove Gradiške stigli su ministar unutarnjih poslova Ivan Jarnjak, njegov pomoćnik Joško Morić, Hrvoje Šarinić, Ivić Pašalić i drugi. Vožnja je prošla bez incidenata i bez bilo kakvih drugih problema, a u koloni je bilo stotinjak vozila. Uz cestu su stajali vojnici UNPROFOR-a, no uočeni su i naoružani i uniformirani policajci i vojnici RSK koji su pokazivali tri prsta, što se nije očekivalo. Na to su odmah reagirali hrvatski dužnosnici, koji su u Dragaliću novinarima izjavili da će zatražiti uklanjanje policije RSK s autoceste.⁸² Srpski su političari ustvrdili da je otvaranje autoceste ustupak i gesta dobre volje.⁸³ Vojni vrh 18. korpusa vidio je u ovom činu priliku za ekonomsku korist, pokazanu volju Srba za mirno rješenje, priliku da se RSK svijetu pokaže kao država koja uspješno provodi svoje odluke.⁸⁴ U svemu su naglašeni ekonomski dobici – dostava 20.000 tona naftnih derivata mjesečno po svjetskim cijenama, bolja opskrba električnom energijom i vodom za piće i sniženje cijena prijevoza robe te jeftinija proizvodnja zbog sniženja cijene goriva.⁸⁵ Što se tiče sigurnosti, zabrinjavala ih je propaganda vlasti RH, njezin obavještajni rad, mogući rodbinski susreti, pojedinci i grupe sklone krijumčarenju (povezane s onima u Republici Srpskoj).⁸⁶ Posebno je naglašeno da ako: „...naša strana ne iskoristi te

⁷⁹ HR-HMDCDR. Sekretarijat unutrašnjih poslova Okučani, kutija 77, SUP Okučani, bez broja, 19. 12. 1994.

⁸⁰ Opširnije, isto: 2-4.

⁸¹ Isto: 1.

⁸² *Vjesnik*, 22. 12. 1994.: 6.

⁸³ Isto: 6.

⁸⁴ HR-HMDCDR. Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 2405, V. P. 9172, pov. br. 474-04, 22. 12. 1994.

⁸⁵ Isto: 1.

⁸⁶ HR-HMDCDR. Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 2405, OB Vojnog odsjeka Okučani, vojna tajna - strogo povjerljivo, 23. 12. 1994.

mogućnosti da se auto-putom prevoze naše robe i ljudi, kod naroda će izazvati revolt i gnjev i uverenje da je otvaranjem auto-puta učinjen ustupak Hrvatima...⁸⁷

UNPROFOR je objavio pravila o načinu odvijanja prometa. Ophodnje UN-a nalazile su se na cesti 24 sata; osim u sektoru Istok, na cesti nije bilo kontrolnih točaka; vozila su mogla prometovati cestom pojedinačno ili skupno; u sektoru Zapad isključivo je UNCIVPOL (United Nations Civilian Police) kontrolirao autocestu (zaustavljao, pretraživao, pomagao u slučaju nesreće); vojnici UN-a osiguravali su cestu (po potrebi); na području od Zagreba do sektora Zapad i od sektora Zapad do sektora Istok kontrolu je vršila hrvatska policija, a u sektoru Istok UNCIVPOL; slobodan je prolaz bio zajamčen za sav promet, a na cijeloj dužini autoceste bilo je 150 promatrača.⁸⁸ Pašalić je uz prosvjed Yasushiju Akashiju⁸⁹ u vezi prisutnosti srpskih vojnika i policajaca uz autocestu izjavio da nema ništa protiv da Srbi dolaze na INA-ine benzinske crpke i kupuju gorivo za kune.⁹⁰ U izvješću o stanju hrvatske države i nacije predsjednik Tuđman ustvrdio je da će, ukoliko se do 10. siječnja 1995. ne počne djelotvorno provoditi gospodarski sporazum o početku prometne i gospodarske integracije okupiranih područja u ustavnopravni poredak RH, Hrvatska otkazati mandat UNPROFOR-u.⁹¹ Predsjednik je nedugo zatim autocestom doputovao do Slavonskog Broda i održao govor na glavnom gradskom trgu. Između ostalog je rekao: „Ne samo što ćemo se voziti cestom, nego će se uskoro od Zagreba do Broda voziti i željeznica, a odmah zatim vozit će se i prugom od Zagreba preko Knina do Splita.“⁹²

Autocesta je preko dana bila otvorena od 8 do 16 sati, a u skorije je vrijeme trebala biti otvorena 24 sata. U to su vrijeme uočeni prekršaji kao, primjerice, kretanje vojske autocestom bez dozvole svojih komandi i odlaženje te vojske na hrvatski teritorij, vožnja autocestom na biciklima i pod oružjem, pokušaji izlaska s vozilima na cestu u pijanom stanju, zaustavljanje vozila, prodajni štandovi uz cestu i organiziranje krijumčarenja različite robe, posebno goriva.⁹³ Prema mišljenju zapovjednika 18. korpusa Laze Babića, ove pojave „suprotne su prihvaćenom Sporazumu, grubo narušavaju ugled pripadnika SVK i u krajnjem mogu dovesti do zatvaranja autoputa čime bi se RSK nanela ogromna politička i ekonomska šteta. To bi našim neprijateljima poslužilo kao dokaz međunarodnim

⁸⁷ Isto: 1.

⁸⁸ *Vjesnik*, 22. 12. 1994.: 7.

⁸⁹ Yasushi Akashi, posebni izaslanik glavnog tajnika UN-a u RH od siječnja 1994., DEGORICIJA 2008: 478.

⁹⁰ *Vjesnik*, 23. 12. 1994.: 5.

⁹¹ *Vjesnik*, 23. 12. 1994.: 41.

⁹² *Vjesnik*, 28. 12. 1994.: 2.

⁹³ HR-HMDCDR. Sekretarijat unutrašnjih poslova Okučani, kutija 77, SUP Pakrac, str. pov. br. 08-05/1-2-1-108/1-94., 28. 12. 1994.

subjektima da smo neodgovorna država koja preuzete obaveze ne ispunjava i gde ne važe propisi, zakoni i prihvaćene norme ponašanja.⁹⁴ Stoga odlučuje da se provede informiranje jedinica, jačanje kontrole linije i opreme, izrada i maskiranje otpornih točaka, uvođenje po jednog vojnog policajca u patrole policije, provedba stroge zabrane ulaska vojnika na cestu i odlaska na teritorij pod hrvatskom kontrolom, zabrana odlaska u hrvatska mjesta i krijumčarenje raznih roba te zabrana prekopavanja svih prilaznih putova; dopušta se ulaz na petlji Dubovac.⁹⁵ Na sâm dan otvorenja stigla je zapovijed da se svi pripadnici milicije uklone s autoceste (zahtjev hrvatske strane), što je i učinjeno. Već 29. prosinca postavljeni su jarboli sa srpskim zastavama kod Paklenice i Dragalića, a dva dana ranije pripadnik srpske vojske ispucao je 6 metaka na nadvožnjaku Vrbovljani i bio potom priveden.⁹⁶ Pokušaje ulaska građana RH u Okučane sprečavala je policija pobunjenih Srba vraćajući ih natrag, npr. prilikom pokušaja posjeta rodbini.⁹⁷ Krajem mjeseca vršena su zatrpavanja i prekopavanja novoizgrađenih priključaka, što je djelomično izvršeno zbog nedostatka tehnike i ljudstva.⁹⁸ Spominju se problemi vezani za odlaženje srpskih građana u RH na sastanke s rodbinom i obratno, zatim problemi vezani za preprodaju robe kupljene u RH, a što se tiče ponašanja hrvatske policije, navodi se: „uočeno je da su hrvatski policajci jako uslužni, profesionalni, nude svaku pomoć.“⁹⁹ Od 6. siječnja 1995. autocesta je bila otvorena 24 sata. Određena su pravila za putovanje autocestom, za stanovnike RSK: svi građani RSK, RS, SRJ mogli su putovati s osobnim dokumentima neovisno gdje su ti dokumenti izdani, kretanje je vrijedilo u oba smjera (od Zagreba do Lipovca i od Lipovca do Zagreba), sva vozila s oznakama RS i SRJ smjela su putovati (u planu je bilo priznavanje istog i za vozila iz RS), a jedini dopušteni ulaz/izlaz na autocestu bio je onaj koji je kontrolirala krajinska milicija – na naplatnoj kućici „Pustara“.¹⁰⁰ Organi jedinica srpske vojske zaduženi za odgoj i moral redovito su obavještavali o stanju na autocesti i davali upozorenja, posebno naglašavajući potrebu ispravnog

⁹⁴ Isto: 1-2.

⁹⁵ Isto: 3.

⁹⁶ HR-HMDCDR. Sekretarijat unutrašnjih poslova Okučani, kutija 77, SUP Okučani, br. 08-05-1-5/94, 3. 1. 1995.; moguć datum postavljanja zastava je i 28. 12., vidi: HR-HMDCDR. Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 350, MUP, Uprava javne bezbjednosti, br. 08-05/1-30/95, 4. 1. 1995.

⁹⁷ HR-HMDCDR. Sekretarijat unutrašnjih poslova Okučani, kutija 77, SUP Pakrac, br. 08-05/1-2-1-161/1-95, 16. 1. 1995.

⁹⁸ HR-HMDCDR. Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 350, MUP, Uprava javne bezbjednosti, br. 08-05/1-30/95, 4. 1. 1995.

⁹⁹ Isto: 2.

¹⁰⁰ HR-HMDCDR. Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 2444, Komanda 98. pbr, pov. br. 35-2, 13. 1. 1995.

ponašanja zapovjednog kadra.¹⁰¹ Zbog još uvijek prisutnih vojnika i policije RSK uz i na autocesti te zbog njezina znakovlja, Šarinić se pismom obratio Owenu, Stoltenbergu i Akashiju upozoravajući kako je to kršenje sporazuma te da stoga RH neće isporučiti polove generatora HE Obrovac.¹⁰²

Prema podacima UNPROFOR-a, do prvih dana siječnja autocestom je prošlo više od 27.000 vozila, a UNCIVPOL je obećao da će započeti uklanjati ploče s nelegalnim natpisima i kontejnerske kućice za srpsku policiju.¹⁰³ Ploče su postavili pripadnici 18. korpusa, bez suglasnosti SUP-a Okučani.¹⁰⁴ S tim u vezi izdana je zapovijed skidanja svih oznaka do 20 sati 16. siječnja.¹⁰⁵ U provođenju zapovijedi na terenu je bilo jakih otpora, prvenstveno oficira korpusa (slučaj kod mjesta Dragalić).¹⁰⁶ Unatoč zapovijedi Glavnog štaba, obavijesti komande 18. korpusa SVK i usmenih upozorenja da vojnici ne smiju ulaziti i kretati se autocestom, javila su se učestala kršenja zapovijedi i ulasci na teritorij pod hrvatskom vlašću, pri čemu su davane razne izjave, vršena je nedopuštena trgovina, mijenjan je novac.¹⁰⁷ Raširenost ilegalne trgovine izazvala je reakciju Skupštine općine Okučani koja je od nadležnih organa zatražila brzo djelovanje.¹⁰⁸ Okučanska skupština donijela je niz zahtjeva i prijedloga Vladi RSK u vezi autoceste i stanja u zapadnoj Slavoniji.¹⁰⁹ Skidanje oznaka RSK bio je neuspjeh srpske strane u pokušajima da se RSK iskaže kao zaseban teritorij. Ilegalna trgovina i neposluh vojnika ukazivali su na raspadajuće stanje (gospodarsko i financijsko) ovog područja, kao i na takvo stanje čitave RSK, te na ograničenu političku moć i sposobnost krajinskih vlasti u pregovorima s vlastima Republike Hrvatske. Bojazan o razotkrivanju stanja u RSK, posebice u zapadnoj Slavoniji, i nelagoda zbog pitanja vezanih za autocestu, očituje se u zabrani davanja izjava sredstvima informiranja, za što je bila potrebna sugla-

¹⁰¹ HR-HMDCDR. Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 2444, Komanda 98. pbr, pov. br. 202-14, 6. 1. 1995.

¹⁰² *Vjesnik*, 7. 1. 1995.: 6.

¹⁰³ *Vjesnik*, 11. 1. 1995.: 5.

¹⁰⁴ HR-HMDCDR. Sekretarijat unutrašnjih poslova Okučani, kutija 77, SUP Okučani, br. 08-05/1-2-159/95, 16. 1. 1995.

¹⁰⁵ HR-HMDCDR. Sekretarijat unutrašnjih poslova Okučani, kutija 77, SUP Okučani, str. pov. 08-05/1-05/95, 17. 1. 1995.

¹⁰⁶ HR-HMDCDR. Sekretarijat unutrašnjih poslova Okučani, kutija 77, SUP Okučani, bez broja, 16. 1. 1995.

¹⁰⁷ HR-HMDCDR. Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 2367, Komanda 18. korpusa, pov. br. 18-51, 17. 1. 1995.

¹⁰⁸ HR-HMDCDR. Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 2444, Komanda 18. korpusa, pov. br. 20-51, 19. 1. 1995.

¹⁰⁹ HR-HMDCDR. Sekretarijat unutrašnjih poslova Okučani, kutija 50, SO Okučani, br. 0-06-57/95-VI, 20. 1. 1995.

snost komande korpusa.¹¹⁰ S hrvatske se strane učinak rada autoceste pokazao u boljoj prometnoj povezanosti Hrvatske, u pojeftinjenju robe i u poboljšanju života u naseljima u Hrvatskoj koja su trpjela posljedice prekida prometa na autocesti od 1991. godine.¹¹¹

Iz redovnih su izvješća uočljive glavne značajke stanja u zapadnoj Slavoniji dva mjeseca nakon početka prometovanja autocestom. Rad vojne policije na sprječavanju nezakonitih radnji na autocesti često je bio nedovoljan (manjak ljudstva), a ponekad su životi djelatnika vojne policije bili ugroženi.¹¹² Najviše zabrinutosti izazivale su ove pojave: „kupovina i preprodaja naftnih derivata ilegalnim prelaskom državne granice, razni prijateljski i rodbinski kontakti, pojedine robne razmene.“¹¹³ Stanje neizvjesnosti zbog mogućeg hrvatskog napada bilo je vidljivo u stvaranju ratne formacije prometne policije (stanice milicije za kontrolu prometa) i njenom povezivanju s vojnim jedinicama na tom području.¹¹⁴ Povodom „uočenih pojava zloupotrebe i dovođenja u pitanje korištenja autoputa“ donesena je zabrana za bilo kakav teretni promet u smjeru Okučani – Lipovac i obratno, bez dopuštenja Ministarstva trgovine i mimo organiziranih konvoja.¹¹⁵ U ponovljenoj zapovijedi stoji: „Ni jedan kamion niti konvoj ne može se uključiti na autoput bez potpisa ovlaštenog lica iz Ministarstva odbrane, odnosno lica koje zamjenjuje načelnika štaba za otvaranje autoputa puk. dr. Radu Tanjgu.“¹¹⁶

Tijekom veljače i početkom ožujka promet je bio stabilan i odvijao se bez prekida, a RH je uvela naplatu cestarine na autocesti (naplatne kućice u N. Gradiški, Lužanima i u Brodskom Stupniku), koja je vrijedila za sve sudionike bez obzira na registarsku tablicu.¹¹⁷ Potreba zapadnoslavonskih Srba za naftnim derivatima poprimila je velike razmjere pa su na benzinske crpke stizale cisterne i kamioni; na zahtjev lokalnih hrvatskih vlasti reagirala je hrvatska policija.¹¹⁸ I iz drugih područja RSK stizale su osobe spremne na ilegalni ulazak i kupovinu hrvatske

¹¹⁰ HR-HMDCDR. Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 2444, Komanda 98. pbr., str. pov. 2-8, 31. 1. 1995.

¹¹¹ *Vjesnik*, 20. 1. 1995.: 6-7.

¹¹² HR-HMDCDR. Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 4128, Komanda 18. korpusa, odjel bezbjednosti, vojna tajna, str. pov. br. 72/35.

¹¹³ Isto: 1.

¹¹⁴ Opširnije: HR-HMDCDR. Sekretarijat unutrašnjih poslova Okučani, kutija 77, SUP Okučani, br. 08-05/1-132/2-95, 2. 2. 1995.

¹¹⁵ HR-HMDCDR. Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 2370, Ministarstvo obrane, Štab za otvaranje autoputa, pov. br. 19-18-1/95, 10. 2. 1995.

¹¹⁶ HR-HMDCDR. Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 2370, Ministarstvo obrane, Štab za otvaranje autoputa, pov. br. 29-21-1/95, 14. 2. 1995.

¹¹⁷ *Vjesnik*, 20. 2. 1995.: 1.

¹¹⁸ *Vjesnik*, 28. 2. 1995.: 6-7.

robe, prvenstveno naftnih derivata.¹¹⁹ Civilna i vojna vlast pobunjenih Srba zatražila je da se oduzeto gorivo preda na korištenje općini Okučani i da se od Vlade RSK zahtijeva osiguranje potrebnih količina goriva za to područje te da se, uz provedbu kontrole izlaza na autocestu, uvedu takse na uvezano gorivo (u visini koju odluči općina).¹²⁰ Vlada RSK je na sjednici održanoj 7. veljače 1995. odlučila da se zaustavi provedba Gospodarskog sporazuma, što je dan kasnije potvrdila i Skupština – izuzetak je bila autocesta i naftovod.¹²¹

Srpska je strana bila stalno zabrinuta zbog mogućeg hrvatskog napada preko autoceste. Tako se, primjerice, očekivao napad koji su trebale provesti snage RH sastavljene od 500 pripadnika specijalne policije „Kobre“: „...zauzimanjem markantnih objekata na autoputu i delova istog, u cilju rasecanja zone korpusa...“¹²² Istodobno je u 18. korpusu bilo rašireno neovlašteno izdavanje dozvola za kretanje autocestom, što je od 1. ožujka prepušteno zapovjednicima korpusa podređenih jedinica. Tu su ovlast zapovjednika brigada zloupotrebljavali zapovjednici bataljona i četa. Zato je izdano upozorenje i zapovijed kojom se točno određuje tko izdaje dozvole, a one su izdavane onim pripadnicima koji su putovali u SRJ ili u istočni dio RSK, dok se za kraće relacije dozvola mogla dobiti isključivo kod zapovjednika korpusa.¹²³ Međutim, sredinom ožujka „otvoreni“ su divlji ulazi te se tvrdi: „sada su otvoreni te se na iste slobodno ulazi... napominjemo da smo iste ulaze u više navrata zaprječavali, ali su od strane građana i vojske u zadnjih nekoliko dana otvoreni.“¹²⁴ Ova je zbivanja potvrdila komanda korpusa: „jedinice na obezbeđenju to tolerišu pa su prisutne nedozvoljene radnje, posebno u zoni odgovornosti 54. pbr...“¹²⁵ Kao odgovor na ta zbivanja zapovjeda je blokada svih nelegalnih ulaza, osim u Donjim Bogićevcima i na putu za Prašnik (šuma) s autoceste, zabrana kretanja uniformiranih lica na autocesti, kao i oduzimanje goriva i robe od osoba koje pokušaju nelegalni izlazak/ulazak.¹²⁶ Komanda korpusa je potom izdala zapovijed o ponašanju vojnih jedinica: „Svim pripadnicima

¹¹⁹ Opširnije, HR-HMDCDR. Sekretarijat unutrašnjih poslova Okučani, kut. 78, SUP Okučani, 08-05/1-2-668/1-95, 14. 2. 1995.

¹²⁰ HR-HMDCDR. Sekretarijat unutrašnjih poslova Okučani, kutija 78, SUP Okučani, br. 08-05/1-669/1-95, 15. 2. 1995.

¹²¹ BARIĆ 2005: 488-9.

¹²² HR-HMDCDR. Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 2381, Komanda 18. korpusa, str. pov. br. 18-171, 11. 3. 1995.

¹²³ HR-HMDCDR. Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 2439, Komanda 18. korpusa, pov. br. 18-175, 12. 3. 1995.

¹²⁴ HR-HMDCDR. Sekretarijat unutrašnjih poslova Okučani, kutija 78, SUP Okučani, br. 08-05/1-1086/1-95, 16. 3. 1995.

¹²⁵ HR-HMDCDR. Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 2328, Komanda 54. brigade, pov. br. 115-1, 21. 3. 1995.

¹²⁶ Isto.

Korpusa uključujući i jedinice u zahvatu auto-puta zabranjujem prilaz auto-putu na rastojanje bliže od 150 m. Također zabranjujem bilo kakav kontakt sa organima civilne milicije vezan za režim odvijanja saobraćaja i ometanje iste u radu.¹²⁷

Odnos prema hrvatskim povratnicima bio je loš. Oni nisu mogli posjetiti svoja naselja (što su više puta tražili preko UNPROFOR-a), dok u istom Srbi nisu bili zaustavljani od hrvatske strane.¹²⁸ U drugoj polovici ožujka na autocesti su se zaredali incidenti koje su uzrokovala skupine Srba gađajući vozila kamenjem, postavljajući bodljikavu žicu (bušenje guma) i stavljajući balvane na dio kolnika.¹²⁹ Hrvatska je strana zbog ovih pojava pojedince vraćala natrag, dočim su srpsku miliciju, koja je pokušavala provjeriti i spriječiti moguća kamenovanja vozila, od nadvožnjaka Dubovac otjerali njihovi vojnici (pripadnici jurišnog bataljona).¹³⁰ Vozila su gađana kamenjem i drugim predmetima s dubovačkog nadvožnjaka, otvarala se nekontrolirana vatra u pripitom stanju, kamenjem je napadnut autobus JORBAT-a UNPROFOR-a: „na sreću nije bilo težih posledica po vozače i putnike... nepotrebno se podižu tenzije u odnosima s UNPROFOR-om i provocira hrvatska strana.“¹³¹ Sve se ovo u javnosti povezivalo s posjetom Vojislava Šešelja, vođe srpskih radikala, Okučanima i sa skorim istekom mandata UNPROFOR-a.¹³² Ipak, sve zapovijedi i opomene nisu imale učinak na lokalne stanovnike pa se u noći 24. na 25. ožujka uz južni kolnički trak autoceste ispod nadvožnjaka Dragalić pojavila ploča s ćiriličnim natpisom „Republika Srpska Krajina – granični prijelaz Dragalić“, a nekoliko dana ranije na nadvožnjacima iznad sjevernog i južnog kolničkog traka, na 301. i 310. kilometru autoceste, ploče s ćiriličnim natpisima „Dobro došli u Republiku Srpsku Krajinu“. ¹³³ Usljedio je odgovor hrvatske policije. Od 1. travnja (u 14,30 sati) do daljnjeg, tj. do uklanjanja spomenutih ploča, spriječila je promet srpskih teretnih vozila s područja zapadne Slavonije, dok je osobnim vozilima promet i dalje bio dopušten.¹³⁴

Rezolucijom 981 mandat UNPROFOR-a bio je završen, a započeo je mandat UNCRO-a (United Nations Confidence Restoration Operation in Croatia), s rokom do 30. studenog 1995. godine. Za RH ovo je značilo da su prestale posto-

¹²⁷ HR-HMDCDR. Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 2439, Komanda 18. korpusa, pov. br. 18-196, 24. 3. 1995.

¹²⁸ *Vjesnik*, 21. 3. 1995.: 7.

¹²⁹ *Vjesnik*, 22. 3. 1995.: 7.

¹³⁰ HR-HMDCDR. Sekretarijat unutrašnjih poslova Okučani, kutija 78, Stanica milicije za kontrolu i regulaciju saobraćaja, 20. 3. 1995.

¹³¹ HR-HMDCDR. Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 2439, Komanda 18. korpusa, pov. br. 20-234, 27. 3. 1995.

¹³² *Vjesnik*, 22. 3. 1995.: 7.

¹³³ Stop za teretnjake. *Vjesnik*, 3. travnja 1995.: 9.

¹³⁴ Isto: 9.

jati UNPA zone i uskoro se počelo govoriti o sektorima UN Jug, Sjever, Zapad i Istok.¹³⁵ Srpsko je vodstvo smatralo kako se ovom Rezolucijom pretpostavlja političko rješenje, a novi naziv zaštitnih snaga i kontrola granice između RSK s jedne i RS i SRJ s druge strane bili su za njih neprihvatljivi dijelovi Rezolucije. Ubrzo su uslijedili protesti na okupiranom prostoru. Glavni odbor Srpske radikalne stranke za zapadnu Slavoniju 7. travnja organizirao je miting na kojem su izneseni oštri stavovi i zahtjevi. Tražili su obustavu radova na željezničkoj pruzi kroz zapadnu Slavoniju (u cilju njezina otvaranja), odbacivanje Rezolucije 981 i daljnjih ekonomskih pregovora s RH, rad srpske milicije na dijelu autoceste koji prolazi zapadnom Slavonijom, legalizaciju uvoza naftnih derivata iz Hrvatske, obilježja RSK na autocesti i, naposljetku, prestanak nezakonite kontrole stanovnika RSK od strane njihove policije.¹³⁶ Dan kasnije izdano je priopćenje za javnost u kojem se trajanje organizacijskog odbora – akcije „Recimo svetu NE“ – veže za uspjeh zahtjeva iznesenih na mitingu.¹³⁷ Skupština općine Okučani donijela je odluku o prestanku radova na pruzi i zahtijevala je da poslanici iz zapadne Slavonije zatraže smjenu Vlade RSK i provođenje zaključka Vlade od 22. siječnja 1995., smatrajući da konvoji Vlade prolaze nesmetano, dok lokalne tvrtke plaćaju cestarinu, što je posljedično dovelo do nezakonite trgovine i krijumčarenja, do korupcije u svim organima i do uzimanja domovnica radi lakšeg uključivanja u lanac krijumčarenja s „neprijateljskom stranom“.¹³⁸ Tvrdilo se i da nisu ostvareni zadani ciljevi: autocesta nije dovedena do razine međunarodne autoceste, nije formiran dio poduzeća naftne industrije Okučani, dio javnog poduzeća „Putevi Krajine“ Okučani, nije osnovana slobodna zona u Okučanima i, na kraju, nisu osigurana sredstva za uređenje objekata na autocesti, popravak lokalnih i regionalnih putova i mostova.¹³⁹ Klub poslanika zapadne Slavonije zatražio je zatvaranje autoceste zbog slabljenja rada pravne države i civilnih vlasti, što je po njima dovodilo u pitanje opstanak RSK na tom području.¹⁴⁰

Predsjednik Milan Martić, potaknut ovim događajima, izdaje zapovijed u kojoj stoji: „spriječiti nedozvoljenu trgovinu, odnosno ulazak svih vrsta roba na područje zapadne Slavonije, bez uredne dokumentacije izdate od nadležnog organa RSK;

¹³⁵ SCHEFFERS 2000: 48.

¹³⁶ HR-HMDCDR. Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 2438, SRK zapadne Slavonije, 7. 4. 1995.

¹³⁷ HR-HMDCDR. Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 2438, SRK zapadne Slavonije, 8. 4. 1995.

¹³⁸ HR-HMDCDR. Sekretarijat unutrašnjih poslova Okučani, kutija 50, SO Okučani, br. 06-455-3/95-VI, 12. 4. 1995.

¹³⁹ HR-HMDCDR. Sekretarijat unutrašnjih poslova Okučani, kutija 50, IS Okučani, br. 06-455-3/95-VI, 12. 4. 1995.

¹⁴⁰ HR-HMDCDR. Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 2326, Klub poslanika zapadne Slavonije, br. 1/95, 13. 4. 1995.

robu koja je predmet nedozvoljene trgovine na licu mjesta oduzeti, a protiv osoba koja se bave takvom trgovinom (švercom) odmah pokrenuti odgovarajući postupak u skladu sa zakonom; spriječiti kontakte građana RSK i Republike Hrvatske na području zapadne Slavonije bez posebnog odobrenja izdanog od nadležnog organa RSK.“¹⁴¹ Zapadnoslavonski su se radikali javili proglasom u kojem su još jednom u potpunosti odbacili mogućnost integracije zapadne Slavonije u RH (što su pokazali prekidom radova na obnovi pruge).¹⁴² Martić je uputio pismo Akashiju žaleći se kako se RSK dovodi u neravnotežan položaj - revoltiran zastavljanjem 90 cisterni s „krajinskom naftom“ kod Lipovca - i najavio zatvaranje autoceste na 24 sata, 24. travnja 1995. godine.¹⁴³ Na sjednici Vrhovnog savjeta obrane RSK (24. ožujka) odbačene su odredbe Rezolucije 981 i tražio se ostanak snaga UN-a prema odredbama koje su vrijedile do ove Rezolucije.¹⁴⁴ Promet je prekinut „ježevima“ kod Paklenice u 6 sati ujutro, a otvoren 25. travnja u 5,50 sati.¹⁴⁵ Šarinić je nakon sastanka s Akashijem zbog tog poteza zaprijetio otvaranjem ceste djelovanjem hrvatskih redarstvenih snaga.¹⁴⁶ Ova zbivanja pokazuju da se Martić pokušao, svjestan sve jačeg ekonomskog i informativnog prodora Hrvatske na ovo područje, suprotstaviti ovim procesima i pokazati svoju političku snagu u odnosu prema RH i u političkim odnosima unutar RSK. Ovim oblikom ucjene nastojao se izboriti i za slobodniji promet roba i ljudi iz RSK prema SRJ. Bojao se da će daljnji ustupci - otvaranje željezničkih veza i naftovoda - dovesti RSK u situaciju da postane dijelom Hrvatske.¹⁴⁷

Nakon ponovnog otvorenja autoceste promet je tekao bez smetnji, a dolaženje pobunjenih Srba na benzinske crpke nastavilo se u velikoj mjeri. Na autocesti kod Paklenice ponovno je postavljena ploča s ćirilničnim natpisima, zavijorile su se i srpske zastave, no uklonjene su već tijekom dana.¹⁴⁸ Tih je dana zapadnu Slavoniju posjetio Martić i zapovjednik Glavnog štaba SVK Milan Čeleketić. Na sastanku u Staroj Gradiški zaključeno je da treba postaviti kućice uz autocestu i vršiti naplatu cestarine, na prvoj sjednici Skupštine preispitati sporazum, spriječiti osobne susrete na cesti, jačati sustav obrane, kontrolirati prolaz robe

¹⁴¹ HR-HMDCDR. Sekretarijat unutrašnjih poslova Okučani, kutija 78, SUP Pakrac, br. 08-05/1-1533/1-95, 27. 4. 1995.

¹⁴² HR-HMDCDR. Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 2326, SRK, okrug zapadna Slavonija, 22. 4. 1995.

¹⁴³ Martić zatvara auto-cestu. *Vjesnik*, 23. 4. 1995.: 4.

¹⁴⁴ BARIĆ 2005: 492.

¹⁴⁵ HR-HMDCDR. Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 2439, Komanda 98. pbr, Organ bezbednosti, str. pov. br. 25/95, 25. 4. 1995.

¹⁴⁶ Ultimatum. *Vjesnik*, 25. travnja 1995.: 1.

¹⁴⁷ SCHEFFERS 2000: 48-49.

¹⁴⁸ Promet bez zastoja. *Vjesnik*, 26. travnja 1995.: 1.

i spriječiti krijumčarenje.¹⁴⁹ Istaknuta je potreba ujedinjenja srpskih zemalja te da prostor zapadne Slavonije nije za promjenu ili razmjenu.¹⁵⁰ Govor predsjednika Martića na mitingu u Pakracu (Gavrinica) bio je bogat oštrim izjavama prema Hrvatima i Hrvatskoj, pa tako i u vezi autoceste: „Nećemo dozvoliti više da budemo ponižavani, ako je autoput otvoren onda će biti otvoren i za našu stranu i da naše robe idu bez ograničenja ili će biti zatvoren. Ja sam kao meru upozorenja to juče sproveo u djelo i to je trajalo do jutros. U koliko se ne bude poštovalo ono što mi tražimo da robe idu bez ograničenja, a osim toga ići ćemo i već to radimo na postavljanju kućica i da vršimo nadgledanje i kontrolu sa jedne i druge strane autoputa, ukoliko sve to ne bude prihvaćeno autoput ćemo morati zatvoriti jer ne možemo dozvoliti blamažu i ovaj cirkus koji se dešava da naši ljudi dođu u Novsku i druga mjesta i da teorija Hrvata o suživotu i nama kao divljacima prolazi i da mi jedva čekamo da se vratimo nazad, nažalost to je izuzetno dobro smišljeno od strane UNPROFOR-a i od strane Hrvata i svih onih koji guraju da se to radi, to veoma dobro radi.“¹⁵¹ S druge strane, prema pisanju hrvatskog tiska, Čeleketić je izjavio: „Autocesta je srpski teritorij. Prema tome svaki se centimetar asfalta brani kao što se brani i svaki drugi centimetar našeg teritorija. Što se tiče autoceste, ja bih rekao da ona jest nama veliko opterećenje, ali to je srpski teritorij.“¹⁵²

Događaji na autocesti tih su dana krenuli u smjeru zaoštavanja odnosa između RH i RSK, a sve je završilo vojno-redarstvenom operacijom „Bljesak“. Naime, 28. travnja, oko 19,30 sati, na benzinskoj postaji kod motela „Slaven“ kod Nove Gradiške, ubijen je s više uboda nožem Tihomir Blagojević iz 54. brigade 18. korpusa SVK, iz mjesta Smrtić; ubojstvo je izvršio Vlado Šubić.¹⁵³ Stanje napetosti je poraslo, a pobunjeni su Srbi preko UNCRO-a upozorili hrvatsku stranu da zbog mogućih incidenata ne propušta vozila, na što je hrvatska strana u ponoć 28. travnja zaustavila promet.¹⁵⁴ U međuvremenu je uslijedilo osvetničko djelovanje brata ubijenog vojnika i drugih skupina kojima je ovaj događaj bio povod za napade na vozila. Mile Blagojević, brat ubijenog, s grupom je vojnika kraj dubovačkog nadvožnjaka sišao na autocestu, zaustavio dva vozila i zarobio tri putnika koje je

¹⁴⁹ HR-HMDCDR. Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 2439, Komanda 18. korpusa, pov. br. 20-231, 27. 4. 1995.

¹⁵⁰ Isto: 1.

¹⁵¹ Isto, prilog: govor predsjednika Milana Martića na mitingu u Pakracu (Gavrinica): 3.

¹⁵² Strah od reintegracije. *Vjesnik*, 28. travnja 1995.: 7.

¹⁵³ HR-HMDCDR. Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 2435, Komanda 18. map-a, pov. br. 3-47, 29. 4. 1995.: 1; moguće je da se ubojstvo dogodilo vatrenim oružjem, SCHEFFERS 2000: 53; u Kronologija rata 1998: 473, navodi se počinitelj ubojstva inicijalima I. G.

¹⁵⁴ HR-HMDCDR. Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju RH, kutija 2435, Komanda 18. map-a, pov. br. 3-47, 29. 4. 1995.

držao kao taoce. Pustio ih je tek nakon duljeg uvjeravanja od strane pripadnika MUP-a RSK i upućenih časnika 54. brigade, pukovnika Slobodana Perića i kapetana Velimira Ožegovića.¹⁵⁵ Za to vrijeme na vozila koja su se kretala između nadvožnjaka Dubovac i Vrbovljani otvorena je vatra pri čemu su pogođena tri vozila. Prema srpskom izvoru, u pogođenom je kombiju bilo osam osoba. Sedmero je ranjeno (šestero je prevezeno u N. Gradišku, a jedna osoba u B. Gradišku), dok je još jedna osoba pobjegla.¹⁵⁶ Nadalje, tvrdilo se kako je prilikom gađanja automobila golfa jedna osoba teško ranjena, a druga, neozlijeđena, privedena u KPD St. Gradiška, dok su u pogođenom Audiju bile dvije osobe (jedna ubijena, a druga ranjena).¹⁵⁷ Navedene brojke srpski izvor ne smatra pouzdanima.¹⁵⁸ Napadi su izvršeni u vremenu između 22 sata i 1 sat u noći (s 28. na 29. travnja). Do tada je hrvatska policija privela ubojicu pripadnika SVK, a autopsija tijela ubijenog bila je u tijeku. Između ostalog, srpski su vojnici i časnici opomenuti od svojih vojnih vlasti: „Energično se mora suzbiti svaka samovolja i nedisciplina pojedinaца ili grupa. U protivnom može doći do daljnje eskalacije napetosti, nekontroliranih postupaka sa nesagledivim posljedicama.“¹⁵⁹ Promišljajući o ponovnom otvaranju autoceste, lokalne su vlasti MUP-u RSK izložile prijedlog mjera koji je obuhvaćao: dozvolu kontrole vozila na punktovima Dragalić i Paklenica, osposobljavanje rasvjete na cesti, postavljanje žičane ograde i središnje odbojne ograde, prometovanje od 6 do 20 sati (do smirivanja napetosti), regulaciju načina ulaska stanovnika RSK na autocestu i uspostavu kontrolnog punkta u Lipovcu.¹⁶⁰ Održani su sastanci između UNCRO-a i srpskih pregovarača, no sve je završilo na odbijanju otvaranja autoceste. Zapovjednik 18. korpusa, Lazo Babić, odigrao je u tome presudnu ulogu (vjerojatno potaknut uputama iz Knina), iako je na kraju prihvaćeno otvaranje ceste prije samog napada HV-a.¹⁶¹ To potvrđuje i izjava premijera Nikice Valentića u kojoj tvrdi da je 30. travnja postojao dogovor koji Srbi nisu ispoštovali.¹⁶² Hrvatsko vodstvo, spremno na moguću akciju oslobađanja zapadne Slavonije, smatralo je ove događaje povodom za vojnu akciju. Dodatni

¹⁵⁵ HR-HMDCDR. Digitalna zbirka dokumenata, inventarni broj 1932. Komanda 54. brigade, pov. br. 2-125, 29. 4. 1995.

¹⁵⁶ Isto: 1.

¹⁵⁷ Isto: 1- 2.

¹⁵⁸ Isto: 2. „Podatke o mrtvim i povređenim licima nije bilo moguće u celosti proveriti. Deo tih podataka prikupljen je elektronskim izviđanjem.“; hrvatski podaci govore o troje ubijenih, petero teže ranjenih i desetak lakše ranjenih: *Kronologija rata* 1998: 474.

¹⁵⁹ Isto: 2.

¹⁶⁰ HR-HMDCDR. Sekretarijat unutrašnjih poslova Okučani, kutija 78, SUP Okučani, br. 08-05/1-1562/95, 30. 4. 1995.

¹⁶¹ Vidi opširnije o zbivanjima i pregovorima prije „Bljeska“, BRIGOVIĆ 2009: 44-45.

¹⁶² HR-HMDCDR. Zbirka tiskovina, kutija 10, Glasnik HDZ-a, 12. svibnja 1995., br. 184: 17.

povod bio je i napad na osobno vozilo u noći 1. svibnja na cesti Pakrac – Pože-
ga.¹⁶³ Povrh svega, u noći 30. travnja na 1. svibanj ispaljene su tri protuoklopne
rakete (zolje) na hrvatski dio Pakraca.¹⁶⁴ Vojno - redarstvena operacija „Bljesak“
započela je u jutarnjim satima 1. svibnja. Ubrzo nakon uspješno provedene ope-
racije, 4. svibnja 1995. u 17 sati, autocesta Zagreb - Lipovac bila je otvorena za
sav promet po odluci ministra pomorstva i veza RH Ivica Mudrinića, nakon što
su popravljene oštećeni dijelovi ceste.¹⁶⁵

Zaključak

Autocesta u zapadnoj Slavoniji bila je zbog svoje komunikacijske i strateške
važnosti na udaru velikosrpske agresije koju su proveli pobunjeni Srbi, Jugo-
slavenska narodna armija, Republika Srbija i Republika Crna Gora. Nakon
hrvatskog protuudara krajem 1991., ova autocesta ostaje u vlasti pobunjenika
koji njezino otvaranje koriste u pregovorima s hrvatskom stranom kao jedan
od uvjeta za rješavanje svojih zahtjeva, a to je prvenstveno bio povratak Srba
u dio UNPA zone Zapad pod hrvatskom upravom. Nakon neuspješnog poku-
šaja otvaranja autoceste za promet, krajem listopada 1992., početkom 1993.
postignut je Daruvarski sporazum koji je uključivao otvaranje autoceste, a koji
su potpisali samo zapadnoslavonski srpski političari i koji nije bio odobren od
strane vlasti u Kninu. Budući da se stanje u RSK u svim pogledima pogoršavalo,
a komunikacija sa SR Jugoslavijom odvijala preko koridora u bosanskoj Posavi-
ni, promjena u politici Slobodana Miloševića i njegovi poticaji da krajinski
Srbi rješenje potraže u pregovorima sa Zagrebom iznova su otvorili mogućnost
otvaranja autoceste. Razvoj pregovora pod okriljem međunarodnih čimbenika
doveo je pobunjene Srbe do prihvaćanja sporazuma o ekonomskim odnosima.
Sporazum o normalizaciji ekonomskih odnosa potpisan je 2. prosinca 1994.,
dok je autocesta puštena u promet 21. prosinca 1994. godine. Pobunjeni su Srbi
ovaj čin smatrali dokazom međunarodnoj javnosti svoje spremnosti za daljnje
pregovore, dok su svojoj javnosti obećavali izlazak iz prometne i gospodarske
izolacije, a zapadnoj Slavoniji dugo očekivani napredak. Tijek događaja na
autocesti očitovao je lošu suradnju civilnih, vojnih i policijskih vlasti RSK u
pripremi i provedbi prometa na autocesti. Gospodarski krah RSK, koji je bio

¹⁶³ Ranjen je Antun Knežević iz Osijeka, a Ivica Kokanović odveden u nepoznatom smjeru, BRI-
GOVIĆ 2009: 48; ovaj događaj ostaje dvojben, vidi opširnije BARIĆ 2005: 492-493.

¹⁶⁴ HR-HMDCDR. Sekretarijat unutrašnjih poslova Okučani, kutija 79, SMON Okučani, knjiga
događaja (24. 10. 1994. – 1. 5. 1995.); 1. 5. 1995., prijava radnika Stanice javne bezbednosti
Pakrac Miše Rončevića u 24,20 sati: „Isti je dojavio da je milicioner Zuber Dragoljub ispalio
3 zolje na hrvatski dio Pakraca.“

¹⁶⁵ HR-HMDCDR. Zbirka tiskovina, kutija 10, Glasnik HDZ-a, 12. svibnja 1995., br. 184: 17.

izrazito vidljiv na ovom području RSK, urodio je raznim nezakonitim radnjama i buntom zbog neravnopravnih položaja u odnosu na hrvatsku stranu, pri čemu su se događali raznovrsni prekršaji na autocesti i u njezinoj blizini. Lokalne srpske vlasti iskazivale su nezadovoljstvo činjenicom da su se prometom na autocesti ponajviše okoristili pojedinci iz vrha središnje vlasti, dok se gospodarski i informacijski pritisak RH stalno povećavao. Uvođenjem mandata UNCRO-a dolazi do reakcije lokalnih vlasti, Srpske radikalne stranke i predsjednika RSK Milana Martića. Autocesta Martiću počinje služiti kao objekt za ucjenjivanje hrvatske strane i usporavanje provođenja Gospodarskog sporazuma što je bio preduvjet za konačno političko rješenje. RH nastavlja tražiti dosljednu provedbu sporazuma u kojem je autocesta dotad bila prvi i najviše ostvaren korak. Stanje nakon ubojstva pripadnika vojske RSK od strane hrvatskog civila i reakcija srpskih vojnika bio je povod da se, nakon niza prekršaja uvjeta prometa na autocesti i raznih pokušaja odgode provedbe sporazuma, pokrene vojno-redarstvena operacija „Bljesak“. Autocesta se tako pokazala neizostavnim elementom u pregovorima RH i pobunjenih Srba, te prekretnicom rata na ovom prostoru, od samog početka otvorene agresije pa sve do konačne reintegracije vojnim putem.

Bibliografija

Izvori

Arhivsko gradivo

Hrvatski memorijalno-dokumentacijski centar Domovinskog rata. Paradržavne i paravojne postrojbe na okupiranom teritoriju Republike Hrvatske.

Hrvatski memorijalno-dokumentacijski centar Domovinskog rata. Skupština Republike Srpske Krajine.

Hrvatski memorijalno-dokumentacijski centar Domovinskog rata. Sekretarijat unutrašnjih poslova Okučani.

Hrvatski memorijalno-dokumentacijski centar Domovinskog rata. Skupština općine Pakrac.

Hrvatski memorijalno-dokumentacijski centar Domovinskog rata. Zbirka tiskovina.

Hrvatski memorijalno-dokumentacijski centar Domovinskog rata. Digitalna zbirka dokumenata.

Objavljeno gradivo

TUĐMAN, Franjo. 1995. *Izvešće predsjednika Republike i vrhovnog zapovjednika oružanih snaga RH Hrvatskom saboru, 22. prosinca 1994.* Zagreb.

TUĐMAN, Franjo. 1996. *Izvešće predsjednika Republike Hrvatske o stanju hrvatske nacije i države u 1995. (15. siječnja 1996.).* Zagreb.

TUĐMAN, Miroslav. 2005. *Istina o Bosni i Hercegovini: dokumenti 1991. – 1995.* Zagreb.

PAUKOVIĆ, Davor. 2005. *Uspon i pad „Republike Srpske Krajine“ - dokumenti*. Zagreb. *Republika Hrvatska i Domovinski rat 1990.-1995. Dokumenti*, knjiga 2: *Dokumenti institucija pobunjenih Srba u Republici Hrvatskoj (1990.-1991.)*. Ur. Mate Rupić. Zagreb - Slavonski Brod: Hrvatski memorijalno-dokumentacijski centar Domovinskog rata, Hrvatski institut za povijest - Podružnica za povijest Slavonije, Srijema i Baranje u Slavanskom Brodu.

Tisak

Krajina, nezavisni list RSK.

Novine opštine Pakrac.

Politika.

UNPROFOR News (odjeljenje za informisanje).

Vjesnik.

Literatura

BARIĆ, Nikica. 2005. *Srpska pobuna u Hrvatskoj 1990. – 1995*. Zagreb: Golden marketing.

BODOR, Antun Željko. 1998. Autocesta Zagreb – Lipovac. *Gradjevinar*. vol. 50. br. 11: 637-641.

BRIGOVIĆ, Ivan. 2009. Osvrt na operaciju Bljesak u dokumentima Republike Srpske Krajine. *Časopis za suvremenu povijest* 1: 39-70.

DEGORICIJA, Slavko. 2008. *Nije bilo uzalud*. Zagreb: ITG.

ĐURIĆ MIŠINA, Veljko. 2005. *Republika Srpska Krajina - deset godina poslije*. Beograd.

KADIJEVIĆ, Veljko. 1993. *Moje viđenje raspada – vojska bez države*. Beograd.

MARIJAN, Davor. 2007. *Oluja*. Zagreb: Hrvatski memorijalno-dokumentacijski centar Domovinskog rata.

MILARDOVIĆ, Anđelko. 1995. *Rezolucije o Republici Hrvatskoj*. Osijek.

NAZOR, Ante. 2007. *Počeci suvremene hrvatske države (kronologija procesa osamostaljenja Republike Hrvatske: od memoranduma SANU 1986. do proglašenja neovisnosti 8. listopada 1991.)*. Zagreb: Hrvatski memorijalno-dokumentacijski centar Domovinskog rata.

OWEN, David. 1998. *Balkanska odiseja*. Zagreb: Hrvatska sveučilišna naklada.

PAVLIČEVIĆ, Dragutin. 2002. *Povijest Hrvatske* (3. dopunjeno izdanje). Zagreb: Naklada Pavičić.

PERIĆ, Ivo. 1995. *Godine koje će se pamtiti*. Zagreb. Školska knjiga.

RADELIĆ, Zdenko, Davor MARIJAN, Nikica BARIĆ, Albert BING, Dražen ŽIVIĆ. 2006. *Stvaranje hrvatske države i Domovinski rat*. Zagreb: Školska knjiga.

SAMARDŽIĆ, Franjo. 1994. *Novogradiške ratne godine 1990. – 1991*. Nova Gradiška: Press i NG.

SAMARDŽIĆ, Franjo. 1995. *Novogradiške ratne godine 1991. – 1992*. Nova Gradiška.

SCHEFFERS, Joop. 2000. *Veleposlanik u Zagrebu 1994. – 1998*. Zagreb: Ceres.

SEKULIĆ, Milisav. 2001. *Knin je pao u Beogradu*. 2. izdanje. Bad Vilbel: Nidda Verlag.

- ŠARINIĆ, Hrvoje. 1999. *Svi moji tajni pregovori sa Slobodanom Miloševićem*. Zagreb: Globus international.
- ŠIMONOVIĆ, Ivan, Budislav VUKAS, Branko VUKMIR. 1996. *Hrvatska i Ujedinjeni Narodi*. Zagreb: Organizator.
- Kronologija rata*. 1998. Zagreb: Hrvatski informativni centar.
- ŽUNEC, Ozren. 1998. Rat u Hrvatskoj. *Polemos* 1: 111-136.
- ŽUNEC, Ozren. 2007. *Goli život: socijetalne dimenzije pobune Srba u Hrvatskoj*. Zagreb: Demetra.

Highway - Model of the War in Western Slavonia during the Serbian rebellion (1991.-1995.)

Highway in the Western Slavonia, because of its importance, had a great impact on progress of war during the rebellion of Croatian Serbs, especially for the Western Slavonic battle operations. A part of the road was controlled by rebelled Serbs. Several times this specific problem was an object of negotiations. Because of the counteraction made by Serbian political leaders and the local Serb population the road was not put in traffic till 1994. In that year, after sequences of talks and diplomatic pressure and intervention by the international community, rebelled Serbs accepted economical agreement which included opening of the highway under agreed conditions. Croatian side had undergone good preparations and had initiative in traffic. Croatian well preparation made Serbs dependent on imported goods, especially oil and benzine. Local Serb population was not satisfied with the developing situation and by the effects that followed after opening of the highway. As a result of the developing situation they responded in negative way and have made several violation in different forms around the highway. Croatian influence in the beginning of 1995. was strong in economical and informational domain. Previously mentioned caused strong discontent and anger in the local Serb population and their leaders as they feared that that region could be incorporated by this scheme into the Republic of Croatia. Finally, a crime made by Croatian civil who had killed Serbian soldier during oil purchase, had provoked Serbian revenge manifested in killing and stopping traffic on the highway. That was the right occasion for Croatian police forces and army to intervene. After many violations of the agreement and threats made by the president of the rebelled Serbs Milan Martić, the Croatian side was not willing to accept further negotiations for political agreement that would bring peace and stability to this part of the occupied Croatian territory.

Key words: highway, economical agreement, plan Z-4, president Milan Martić.

Ključne riječi: autocesta, gospodarski sporazum, plan Z-4, predsjednik Milan Martić.

FILOZOFSKI FAKULTET SVEUČILIŠTA U ZAGREBU

ZAVOD ZA HRVATSKU POVIJEST
INSTITUTE OF CROATIAN HISTORY
INSTITUT FÜR KROATISCHE GESCHICHTE

RADOVI 43

ZAVOD ZA HRVATSKU POVIJEST
FILOZOFSKOGA FAKULTETA SVEUČILIŠTA U ZAGREBU

The logo for FF press, featuring the letters 'FF' in a stylized font with a horizontal line through them, followed by the word 'press' in a lowercase, sans-serif font.

ZAGREB 2011.

RADOVI ZAVODA ZA HRVATSKU POVIJEST
FILOZOFSKOGA FAKULTETA SVEUČILIŠTA U ZAGREBU

Knjiga 43

Izdavač / Publisher

Zavod za hrvatsku povijest
Filozofskoga fakulteta Sveučilišta u Zagrebu
FF-press

Za izdavača / For Publisher

Damir Boras

Glavni urednik / Editor-in-Chief

Hrvoje Gračanin

Uredništvo / Editorial Board

Bruna Kuntić-Makvić (stara povijest), Zrinka Nikolić Jakus (srednji vijek),
Hrvoje Petrić (rani novi vijek), Željko Holjevac (moderna povijest),
Tvrтко Jakovina (suvremena povijest), Silvija Pisk (mikrohistorija i zavičajna povijest),

Međunarodno uredničko vijeće / International Editorial Board

Denis Alimov (Sankt Peterburg), Živko Andrijašević (Nikšić), Csaba Békés (Budapest), Rajko Bratož (Ljubljana), Snježana Buzov (Columbus, Ohio), Svetlozar Eldarov (Sofija), Toni Filiposki (Skopje), Aleksandar Fotić (Beograd), Alojz Ivanišević (Wien),
Egidio Ivetić (Padova), Husnija Kamberović (Sarajevo), Karl Kaser (Graz),
Irina Ognyanova (Sofija), Géza Pálffy (Budapest), Ioan-Aurel Pop (Cluj),
Nada Proeva (Skopje), Alexios Savvides (Kalamata), Vlada Stanković (Beograd),
Ludwig Steindorff (Kiel), Peter Štih (Ljubljana)

Izvršna urednica za tuzemnu i inozemnu razmjenu /

Executive Editor for Publications Exchange

Kristina Milković

Tajnik uredništva / Editorial Board Assistant

Dejan Zadro

Adresa uredništva

Zavod za hrvatsku povijest, Filozofski fakultet Zagreb,
Ivana Lučića 3, HR-10 000, Zagreb
Tel. ++385 (0)1 6120 150, 6120 158, faks ++385 (0)1 6156 879

Časopis izlazi jedanput godišnje

Ovi su Radovi tiskani uz financijsku potporu
Ministarstva znanosti, obrazovanja i športa Republike Hrvatske,
Zaklade Hrvatske akademije znanosti i umjetnosti,
znanstvenog projekta „Triplex Confinium - hrvatska višegraničja
u euromediterranskom kontekstu“

Naslovna stranica

Iva Mandić

Grafičko oblikovanje i računalni slog

Marko Maraković

Lektura

Julija Barunčić Pletikosić

Tisak

Hitra produkcija knjiga d.o.o.

Tiskanje dovršeno u prosincu 2011. godine

Naklada

250 primjeraka

*Časopis je u digitalnom obliku dostupan na Portalu znanstvenih časopisa
Republike Hrvatske „Hrčak“ <http://hrcak.srce.hr/radovi-zhp>*