

Izgradnja tunela Učka.

Od ideje do realizacije (1964.-1981.)

Paola Marinčić

Pula

Prethodno priopćenje

(primljeno: 26. ožujka 2017.)

UDK 656.1(497.571)»1964/1981«

624.191(234Učka)(091)

Izgradnja tunela Učka bila je jedan od najvažnijih pothvata u političkom i društvenom životu Istre u drugoj polovici XX. stoljeća. Probijanje planinskog masiva Učka za stanovništvo Istre prvenstveno je značilo olakšanje svakodnevne komunikacije s ostatkom države, ali je imalo i simboličnu i političku konotaciju povezivanja hrvatskih teritorija. Pristup temi je s povijesnog aspekta, a nastoje se objasniti najvažniji elementi prilikom izgradnje tunela. Glavni cilj ovog rada je prikaz političke, ekonomske i prometne važnosti tunela. Tekst obuhvaća cjelokupan plan izgradnje tunela Učka, od 1964. godine, odnosno od početka stvaranja Regionalnog prostornog plana Istre, do njegova puštanja u promet 1981.

Ključne riječi: tunel Učka, poduzeće Učka — Pazin, narodni zajam, RORA
Tunel Učka 81, Hidroelektra i Konstruktor

I.

Nismo u mogućnosti odrediti starost ideje o izgradnji tunela, ali se pretpostavlja da je postojala i prije XIX. stoljeća. U prvoj polovici XIX. stoljeća zabilježen je prvi poznati spomen probijanja tunela, i to 1864. godine, u Zemaljskom saboru Istre, na inicijativu dr. Franje Feretića, Matije Jurinca i drugih. Naravno, spomen se odnosio na izgradnju željezničkog pravca koji bi olakšao povezivanje Istoka i Zapada.¹ Istu problematiku istaknuo je i Matko Laginja krajem XIX. stoljeća u Carevinskom vijeću u Beču.²

Početak 1940-ih godina u Istri se počeo razvijati antifašistički pokret koji je s vremenom prerastao u općenarodni ustanak. Pazinskim odlukama 1943., nakon kapitulacije Italije Narodnooslobodilački odbor Istre (NOO Istre) donio je odluku o priključenju Istre Hrvatskoj³, dok su službenim ugovorom 1947. godine u Parizu određene granice nove jugoslavenske države i Italije, prema kojima

¹ Ivan BANJAD, *Tunel Učka*, Građevinski institut, Fakultet građevinskih znanosti, Zavod za prometnice, Zagreb, 1980., 293

² »Drugo priključenje Istre«, *Vjesnik u srijedu*, Zagreb, br. 989, 14. 4. 1971., 22.

³ »Pazinske odluke«, *Istarska enciklopedija*, <http://istra.lzmk.hr/clanak.aspx?id=2041>. Pristup ostvaren 10. 5. 2016.

je Jugoslavija dobila zonu B i Pulu s okolicom, kao dio zone A. Ostalo je pitanje Slobodnog teritorija Trsta (STT) koje će biti riješeno tek 1975. godine.⁴

Nakon Drugoga svjetskog rata Jugoslavija je bila pogođena gospodarskom, financijskom i demografskom krizom, a kao jedan od društvenih prioriteta nametnula se modernizacija i infrastrukturna obnova. Modernizacija prometnica u svijetu zahtijevala je da i u Hrvatskoj, u ovom slučaju Istri, dođe do promjene cestovne mreže. Jedan od glavnih razloga modernizacije bilo je okretanje Istre turizmu, što je nametalo potrebu izgradnje prometnice koja će u regionalnom i interregionalnom smislu zadovoljiti potrebe cestovne komunikacije te spojiti ovaj prostor s ostatkom Europe. Među najvažnijim promjenama bila je ideja o izgradnji tunela Učka čije se ostvarenje očitovalo početkom modernizacije i infrastrukture. U to vrijeme tunel je predstavljao modernu prometnicu koja je, zbog načina izgradnje i vrhunske opremljenosti, mogla konkurirati ostalim europskim tunelima.⁵ Rješenje problema cestovne mreže Istre izloženo je u Regionalnom prostornom planu Istre, a rad na prostorno-planskom rješenju odvijao se od 1964. do 1968. godine. Prema istraživanjima, 1964. godina je bila ključna u izgradnji cestovnog tunela kroz Učku jer je tada započeo rad na ovom važnom dokumentu koji je kao cestovno rješenje prikazao izgradnju tunela Učka.

II.

Politička situacija na prijelazu 1960-ih u 1970-e godine jednim je dijelom pomogla izgradnji, a drugim dijelom odmogla. Staro hrvatsko vodstvo na čelu s Mikom Tripalom, koje je smijenjeno nakon Hrvatskog proljeća, podupiralo je izgradnju tunela, što se vidi u njegovim govorima prilikom posjeta Istri u ožujku 1971. godine.⁶ Potpomognuto pozicijom Tripala koji je bio na čelu počasnog odbora za izgradnju tunela, hrvatsko rukovodstvo je u potpunosti podržalo ovaj projekt. Novo hrvatsko vodstvo, s Milkom Planinc na čelu, smatralo je svoje suparnike nacionalistički nastrojenima, što je rezultiralo zaustavljanjem velikog broja investicijskih projekata, među kojima možemo izdvojiti izgradnju autoceste Zagreb — Split. Potrebno je istaknuti kako je projekt izgradnje tunela Učka u vrijeme Hrvatskog proljeća često nazivan nacionalističkim projektom, od čega su se članovi Koordinacijskog odbora ograđivali, što je u ono vrijeme bilo i potrebno.⁷

⁴ Darko DUKOVSKI, *Istra i Rijeka u prvoj polovici 20. stoljeća (1918.—1947.)*, Zagreb, Leykam international, 2010., 131.

⁵ Hrvatska, Hrvatski državni arhiv u Zagrebu (HR-HDA), 2039 — Urbanistički institut SR Hrvatske, Regionalni prostorni plan Istre: saobraćaj Istre I i II dio, 13 (1968.), 48, (Zagreb), 13, kut. 743-746.

⁶ «Danas kao da ponovno potvrđujemo i utvrđujemo tu odluku otpočinjanjem izgradnje tunela kroz Učku. Na taj način ljubav prema domovini otvara široke staze, spajajući dva dijela istog naroda, iste zemlje kroz našu Učku — simbol borbe i prkosa», u: «Ostvaruju se stoljetne nade i želje», *Glas Istre*, Pula, br. 80, 5. 4. 1971., 3.

⁷ Aleksa Ladavac, prir., *Zapisnici sjednica od 1970.—1981.*, Koordinacijski odbor za izgradnju tunela kroz Učku, Lupoglav, Bina Istra, 2011., 240.

Iz današnje perspektive teško je reći kako projekt nije imao nacionalni predznak, iako se razvio prije početka Hrvatskog proljeća, na čemu su inzistirali članovi Koordinacijskog odbora. Jedno od glavnih gledišta na izgradnju tunela bilo je političko povezivanje »novoosvojenog« teritorija s maticom zemljom, što dokazuje posveta Josipa Broza Tita graditeljima tunela: »Izgradnjom tako značajnog privrednog objekta vi ste na najbolji način obilježili 35-godišnjicu sjedinjenja Istre i Primorja sa Jugoslavijom.«⁸

III.

U dvorani hotela Kvarner u Opatiji, 27. listopada 1970. godine održan je sastanak najistaknutijih predstavnika društveno-političkog, javnog i kulturnog života istarsko-riječkog područja i SR Hrvatske.⁹ Sastankom je dogovoren najprikladniji pravac povezivanja Istre s Rijekom te Hrvatskom i Jugoslavijom, odnosno gradnja prometnice kroz Učku kojoj se trebalo pristupiti bez odgađanja.¹⁰ Gotovo mjesec dana nakon Opatijskog dogovora predstavnici istarskih općina sastali su se u Poreču i dogovorili o potrebi osnivanja poduzeća koje će obavljati tehničke pripreme oko raspisivanja narodnog zajma i prikupljati potrebnu dokumentaciju za gradnju tunela.¹¹ Skupština općine Pazin, na sjednici 27. studenog 1970. godine, osnovala je poduzeće za gradnju tunela kroz Učku. Poduzeće je dobilo prigodno ime: »Učka« — poduzeće za izgradnju cesta, Pazin (Poduzeće Učka — Pazin). Prvi zadatak poduzeća bio je izgradnja tunela Učka, a za njegova direktora izabran je Aleksa Ladavac koji je u to vrijeme bio sekretar općinskog komiteta SK u Pazinu.¹² Poduzeće je, zajedno s Republičkim savezom interesnih zajednica za ceste, trebalo osigurati projektnu dokumentaciju, pripremiti način financiranja i omogućiti provedbene mjere za izgradnju tunela kroz Učku, s priključcima prema Rijeci, Buzetu, Labinu i Pazinu.¹³ Istarske općine s Opatijom, Rijekom i Lošinjem 16. siječnja 1971. godine u Pazinu su osnovale Koordinacijski odbor za izgradnju tunela kroz Učku (Koordinacijski odbor), čiji je zadatak bio koordiniranje gradnje i prikupljanje financijskih sredstava. Na prvoj sjednici za predsjednika odbora izabran je diplomirani pravnik Antun Bubić, predstavnik pulske općine u Odboru. Koordinacijski odbor činili su predstavnici istarskih općina te općina Lošinj, Opatija i Rijeka, kao i predstavnici Jugoslavenske narodne armije (JNA) i Republičkog fonda za ceste.¹⁴

⁸ Krešimir Čuturilo i Mario Kalčić, ur., *Učka cestovni tunel*, Pula, Pazin, Istarska naklada, 1981.

⁹ »Svakako tunel kroz Učku«, *Glas Istre*, Pula, br. 256, 28. 10. 1970., 3.

¹⁰ Isto.

¹¹ *Zapisnici sjednica 1970.—1981.*, 949.

¹² »Utemeljeno poduzeće Učka«, *Glas Istre*, Pula, br. 283, 28.-29. 11. 1970., 16.

¹³ *Zapisnici sjednica 1970.—1981.*, 616.

¹⁴ Isto, 7.

U ožujku 1971. godine Dušan Rakovac u Zagrebu je sastavio počasni odbor za izgradnju tunela čiji su članovi bile osobe iz političkog i javnog života Jugoslavije, poput Mike Tripala, Pere Pirkerera, Borisa Bakrača, akademika Roglića i ostalih.¹⁵

Posebna važnost pripala je Odboru za propagandu koji je osnovan istoga dana kada i Koordinacijski odbor. Članovi propagandnog odbora bili su istaknuti intelektualci, poput Ive Siljana, Stanka Skrbeča i ostalih, koji su trebali pomoći Koordinacijskom odboru da se projekt izgradnje tunela na što bolji način predstavi stanovništvu Istre, a zatim Jugoslavije. Dnevne novine *Glas Istre* postale su glavno glasilo Koordinacijskog odbora te su izvještavale o svim njegovim odlukama. Jedan od prvih zadataka propagandnog odbora bio je obavijestiti jugoslavenske i istarske građane o samom projektu. Stoga se krenulo u prikupljanje potrebnih materijala i njihovo tiskanje u časopisu *Istarski mozaik*. Tiskano je 10.000 plakata koji su sadržavali idejno rješenje projekta, 500.000 letaka, 150.000 komada razglednica koje se namjeravalo pustiti u promet u svim prodavaonicama duhana u Jugoslaviji. Onima bez televizijskog i radijskog prijmnika poslano je pismo koje je sadržavalo sve detalje o projektu te najvažnije detalje o upisu narodnog zajma. Ovom prigodom izrađen je poseban poštanski pečat na području Istre, Rijeke, Lošinja i Cresa, kako bi svako pismo nosilo prepoznatljiv znak koji bi prošao čitavom Jugoslavijom. Osim tiskanja raznih letaka i prospekata, u suradnji s Jugoslavenskom akademijom znanosti i umjetnosti, organiziran je simpozij o povijesti Istre i potrebi njezina povezivanja s Jugoslavijom.¹⁶

IV.

Najvažniji zadatak Koordinacijskog odbora za izgradnju tunela bio je prikupljanje financijskih sredstava. Prilikom obrade podataka koji obuhvaćaju financije 1970-ih godina, treba pripaziti na faze devalvacije i inflacije. Ova dva procesa izrazito su utjecala na financijsku konstrukciju projekta. Projekt izgradnje samog tunela formiran je s početnom idejom investicijske vrijednosti od 28.600.000.000 dinara, s kliznom skalom od 12%.¹⁷ Međutim, zbog inflacije i devalvacije došlo je do promjene. Zapisnici Koordinacijskog odbora prenose financijski izvještaj iz monografije *Učka — cestovni tunel*. Mogli bismo pretpostaviti da se radi o drugom izdanju navedene knjige budući da je donijelo mnoge preinake prvog izdanja.¹⁸ Prema izvještaju koji stoji u prvom izdanju monografije, investicijska vrijednost tunela, zajedno s izgradnjom prilaznih cesta, bila je 1,775.000.000.000 dinara.¹⁹ Navedeni iznos ne slaže se s izvještajem koji se na-

¹⁵ Isto, 72.

¹⁶ Isto, 29.

¹⁷ Isto, 343.

¹⁸ Prvo izdanje monografije tiskano je 1981. godine, nakon puštanja cestovnog tunela u promet. Drugo izdanje monografije nalazi se u Nacionalnoj i sveučilišnoj knjižnici u Zagrebu, a tiskano je u rujnu 1981.

¹⁹ *Učka cestovni tunel*, 167.

lazi u zapisnicima sjednica Koordinacijskog odbora. Zbog nemogućnosti proučavanja drugog izdanja monografije, ne možemo biti u potpunosti sigurni da je taj iznos ispravan, no pozivamo se na izvještaj koji se navodi u zapisnicima sjednica Koordinacijskog odbora. Prema tom izvještaju u projekt je investirano ukupno 2.095.000.000 dinara. Od toga je na tunel utrošeno 970.373.000 dinara, na cestu Matulji — tunel Učka 528.645.000 dinara, a na cestu tunel Učka — Lupoglav 595.982.000 dinara.²⁰

U trenutku traženja sredstava prihvaćen je prijedlog da će narodni zajam činiti 1/3 financijske konstrukcije, s 9 milijardi dinara. Uslijedilo je sudjelovanje SR Hrvatske od 9 milijardi dinara, što također čini 1/3 sredstava, te Jugoslavenske narodne armije s preostalom trećinom sredstava (također 9 milijardi dinara). To je bio početak investicijske ideje koja je naišla na promjene zbog već spomenute devalvacije i inflacije.²¹

Jugoslavenska narodna armija je 1973. godine platila svoju trećinu obveze prema projektu, a to je učinila prije nego što je Izvršno vijeće Sabora SR Hrvatske (IV Sabora SRH) donijelo odluku o financiranju projekta.²² IV Sabora SRH je tek 24. srpnja 1975. godine donijelo odluku o svom financijskom udjelu.²³ Prema zaključcima sjednice Sabora odlučeno je da se projekt Tunel Učka unese u Srednjoročni plan za razdoblje 1976.—1980. godine. Savez interesnih zajednica za ceste bio je nadležan za izgradnju cestovnih dionica i prema tome je definiran kao investitor koji je od SRH za financiranje cesta trebao dobiti 42 milijarde dinara. Dio tih sredstava bio je namijenjen izgradnji tunela.²⁴

Zajam za izgradnju tunela raspisale su sve istarske općine te Opatija, Mali Lošinj, Rijeka i mnogi gradovi diljem Hrvatske i Jugoslavije. Budući da je u Jugoslaviji postojao velik interes za ovaj zajam, Koordinacijski odbor formirao je posebne odbore koji su vodili upis i obavještavali građane u gradovima diljem zemlje. Sredstva narodnog zajma bila su prva sredstva korištena za izradu projektne dokumentacije i pripremnih radova. Istarska banka Pula, u sastavu Riječke banke Rijeka, raspisala je zajam i vodila akciju upisa. Upisna i uplatna mjesta otvorena su u svim radnim organizacijama i mjesnim zajednicama te u samoj banci u Puli. Mjesta za upis i uplatu nalazila su se u svim poštama na području Istre, Hrvatskog primorja i Gorskog kotara. Budući da je i u ostalim gradovima postojao interes za upis zajma, u Zagrebu se to moglo učiniti u Kreditnoj banci Zagreb i njezinim filijalama izvan Zagreba. U radnim organizacijama zajam se mogao uplatiti kod njihovih poslovnih banaka, a po cijeloj Hrvatskoj mogao se upisati i uplatiti u svim poslovnim jedinicama Službe društvenog knjigovodstva

²⁰ *Zapisnici sjednica 1970.—1981.*, 961.

²¹ Isto, 341.

²² Isto, 327.

²³ „Brodovi za našu mornaricu“, *Glas Istre*, Pula, br. 170, 25. 7. 1975., 3.

²⁴ *Zapisnici sjednica 1970.—1981.*, 483.

(SDK). Budući da je postojao interes za upisom zajma i u ostatku Jugoslavije, organizirano je plaćanje i u Beogradu, u Jugoslavenskoj poljoprivrednoj banci te Srijemskoj i Kreditnoj banci.²⁵

Radnici su najčešće upisivali zajmove unutar radnih organizacija i nije postojala mogućnost dvostrukog upisa (u banci i u radnoj organizaciji). Radne su organizacije, kao poduzeća, također upisivale zajam i to iz sredstava svog poslovnog fonda, fonda zajedničke potrošnje, rezervnog fonda te sredstava dohotka ostvarenog tijekom godine, koji se koristio u obrtne svrhe, ali nije bio izdvojen na poseban račun kod Službe društvenog knjigovodstva. Građani Jugoslavije koji su radili u inozemstvu mogli su platiti zajam u stranim valutama, ali on im se vraćao u dinarima.²⁶

Zajam se mogao upisivati i uplaćivati i u ratama, u najmanjem iznosu od 50 dinara. Nakon što bi se uplata izvršila u cijelosti, odnosno nakon isteka roka za uplatu, uplatioci su na uplaćeni iznos zajma dobivali obveznice u vrijednosti njihove uplate (50, 100, 500 ili 1000 dinara).²⁷ Obveznice su sadržavale kratak opis samog projekta te rokove i pravila otplate zajma. Zajam se vraćao u dva jednaka otplatna roka. U slučaju da upisnici zajma nisu do isteka uplatnog roka uplatili cijeli iznos, izdavale su im se obveznice samo na iznos uplaćenog zajma. Nakon isteka roka uplate, upisna mjesta zaključila su doprinos novca i sastavila popise na temelju kojih su tiskane obveznice. Općinske komisije imale su obvezu podijeliti obveznice uplatiocima zajma.²⁸

Upisni i uplatni rokovi bili su strogo određeni od strane Koordinacijskog odbora. Upis zajma započeo je 1. ožujka 1971. godine, a mogao se obavljati do 31. kolovoza iste godine, iako je na prospektu navedeno da upis traje do kraja ožujka 1971.²⁹ U početku je uplata zajma trebala trajati koliko i upis, no zbog potrebe radnih organizacija i ljudi s istarskog područja, uplata i upis zajma naknadno su produženi. Upis je produžen do 3. rujna, a uplata do 31. prosinca 1971. godine. Navedeni rokovi vrijedili su isključivo za pojedince. Radne organizacije mogle su upisivati zajam do 31. ožujka 1972. godine, a uplata se mogla izvršiti i nakon navedenog datuma, ali samo u dogovoru s Istarskom bankom.³⁰

Zajam se vraćao uplatiocima sa 6 % kamate u dvije otplatne rate, što je bilo navedeno na obveznicama. Zajam je prema obveznicama trebao dospijevati 1. listopada 1974. i 1. listopada 1975. godine.³¹

²⁵ »Kako i gdje upisati zajam«, *Glas Istre*, Pula, br. 94, 20. 4. 1971., 7.

²⁶ Isto.

²⁷ Isto.

²⁸ »Obveznice«, *Glas Istre*, Pula, br. 94, 25. 2. 1971., 5.

²⁹ *Zapisnici sjednica 1970.—1981.*, 108.

³⁰ Isto, 149.

³¹ »Kako i gdje upisati zajam«, *Glas Istre*, Pula, br. 94, 20. 4. 1971., 7.

Koordinacijski odbor koji je raspisao zajam i utvrdio pravila upisa, uplate i povrata zajma, smatrao je da će gradnja tunela trajati tri godine te da će do 1974. godine većina radova biti gotova, ne računajući na financijske probleme koji su ih zatekli. Najveći problem koji je nastao nakon 1971. godine bilo je smjenjivanje hrvatskog vodstva koje je podupiralo izgradnju i bilo spremno investirati u projekt. Novac koji je SRH obećala, bio je ključan i nužan kako bi se radovi priveli kraju, međutim, tek 1975. godine projekt izgradnje tunela Učka postao je dio Srednjoročnog plana i tek se tada moglo razgovarati o završetku izgradnje. Osim republičkih sredstava, velik problem stvarala je devalvacija i inflacija. Ovi procesi bili su stalni i cijena izgradnje konstantno je rasla, ne samo izvan predviđenih okvira odstupanja. Zbog velike razlike između otplatnih rokova i dovršetka izgradnje, Koordinacijski odbor odlučio se na odgodu otplate.³²

Odgoda otplate zajma mogla se provesti na tri načina: odgodom otplate na tri godine, uz iste uvjete, odnosno uz kamatu od 6 %, zatim oročenjem zajma na pet godina, uz kamatu od 8 %. U ovom slučaju odgoda je funkcionirala kao štednja. Posljednja je mogućnost bila pokloniti obveznice poduzeću Učka, odnosno vratiti obveznice koje su građani dobili i samim time pokloniti novac za izgradnju tunela.³³ Građani koji su odlučili oročiti svoje obveznice, bili su u obvezi vratiti ih banci, u zamjenu za štedne knjižice.³⁴ Potrebno je istaknuti da su građani, koji nisu htjeli prihvatiti odgodu naplate zajma, imali pravo tražiti naplatu zajma kako je na obveznicama i utvrđeno. Istarska banka, koja je vodila uplatu i otplatu zajma, u slučaju da građani nisu prihvatili odgodu, bila im je dužna vratiti novac.³⁵ Pretpostavlja se da je 60 tisuća građana Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije (SFRJ) upisalo narodni zajam za izgradnju tunela. Od toga je 95 % upisnika prihvatilo jednu od tri varijante odgode naplate obveznica, dok je samo 5 % upisnika tražilo naplatu.³⁶ Koordinacijski odbor je, kao znak zahvalnosti prema svima onima koji su upisali više od 50.000 dinara zajma, dodjeljivao zahvalnice koje je akademski slikar Renato Percan³⁷ (kao i obveznice) likovno oblikovao.³⁸

³² „Učki i tunel — prioritet“, *Glas Istre*, Pula, br. 142, 19. 6. 1974., 3.

³³ *Zapisnici sjednica, 1970.—1981.*, 406.

³⁴ Isto, 428.

³⁵ Isto, 406.

³⁶ „Ponovno potpun uspjeh akcije za tunel“, *Glas Istre*, 258, 4. 11. 1974., 3.

³⁷ Renato Percan (Trget kraj Labina, 29. 10. 1936. — Pula, 23. 10. 2013.), bio je istarski slikar i grafičar. Završio je Školu primijenjenih umjetnosti 1962. godine u Zagrebu, a diplomirao je na zagrebačkoj Akademiji likovnih umjetnosti. Od 1978. godine bio je član Zajednice umjetnika Hrvatske s profesionalnim statusom slobodnog umjetnika. Bio je član i Hrvatskog društva likovnih umjetnika, Hrvatskog društva likovnih umjetnika Rijeke, Labinskih atelijera te Hrvatskog društva likovnih umjetnika Istre. Od 1968. svoja je djela izlagao na 45 samostalnih i više od 200 skupnih izložbi u najpoznatijim domaćim i stranim galerijama.; „Umro slikar Renato Percan“, *Glas Istre*, <http://www.glasistre.hr/vijesti/kultura/umro-slikar-renato-percan-427519>. Pristup ostvaren: 10. 5. 2016.

³⁸ *Zapisnici sjednica 1970.—1981.*, 293.

V.

Osnivanje poduzeća Učka — Pazin bio je jedan od ključnih trenutaka u povijesti izgradnje tunela Učka. Poduzeće je na sebe preuzelo tehničke zadatke koje je trebalo odraditi prije početka izgradnje, a to je osnivanje odbora koji će rukovoditi akcijom izgradnje i baviti se izradom projektne dokumentacije bez koje se nije moglo zatražiti građevinsku dozvolu za gradnju tunela.

Projektiranje je povjereno Institutu za građevinarstvo Hrvatske u Zagrebu, koji je osnovan 1956. godine.³⁹

Prije početka izgradnje tunela bilo je neophodno krenuti s pripremnim radovima koji su započeli 1971., a završili 1973. godine. Svako građevinsko područje zahtijeva određene uvjete, pa je tako bilo i s ovim. Na području na kojem se namjeravalo graditi tunel, nije bilo ni struje ni vode, a dio zemljišta bio je u privatnom vlasništvu. Opskrba strujom i vodom u građevinarstvu primarne su potrebe, stoga je jedan od prvih zadataka bio dovesti struju i vodu te urediti prilazne ceste, kako bi se gradilištu moglo prilaziti na lak i jednostavan način. Eksproprijacija zemljišta provedena je bez većih teškoća jer vlasnici nisu tražili velike i nerazumne svote novca.⁴⁰

Dalekovod i vodovod su najnužniji objekti koje je trebalo izgraditi na ovom području. Za svako gradilište bilo je potrebno riješiti dovod električne energije jer se predviđalo da će tunel trebati dva neovisna izvora električne energije, u slučaju kvara na jednom.

S riječke strane bilo je manje problema s dovodom struje jer se radilo samo o jednom električnom vodu u dužini od 4,5 do 5 km, koji će spajati trafostanicu u Lovranu i gradilište s riječke strane. Situacija s istarske strane bila je nešto kompliciranija jer je trebalo izgraditi dalekovod na relaciji Pazin — Vranje. Složenost situacije navela je rukovodiocce projekta da sklope ugovor s Elektroistrom. Na temelju tog ugovora poduzeće Učka — Pazin obvezalo se da će kreditirati jedan dio dalekovoda, a na financiranje drugog dijela obvezala se Elektroistra. Izgradnja ovog dalekovoda uklapala se u regionalni plan opskrbe istarskog područja električnom energijom.⁴¹ Osim izgradnje vodovoda i dalekovoda, gradilište je valjalo spojiti na telefonsku mrežu. Pazinski PTT (pošta, telegraf, telefon) odradio je poslove koji su uključivali montažu nove telefonske opreme koja će se koristiti tijekom i nakon izgradnje tunela.⁴²

Pripremi radovi na prilaznim cestama povjereni su građevinskim poduzećima Konstruktor iz Splita i Hidroelektra iz Zagreba, koji su dobili i posao izgrad-

³⁹ Mladen LAMER, »Projektantske, izvodačke i znanstvenoistraživačke cestovne organizacije u SR Hrvatskoj«, *Ceste i mostovi u SR Hrvatskoj: 1945 do 1985*, Aleksandar Šolc, ur. Savez društva za ceste Hrvatske, Zagreb, 1985., 165

⁴⁰ *Zapisnici sjednica 1970.—1981.*, 293.

⁴¹ Isto.

⁴² Isto.

nje samog tunela. Građevinsko poduzeće Konstruktor, osnovano 1945. godine, raspolagalo je s 2500 radnika, a u svojem vlasništvu imalo je specijalnu opremu za izgradnju mostova i vijadukata velikog raspona. Složena organizacija udruženog rada (SOUR) Hidroelektra osnovana je 1946. godine, prilikom gradnje Hidroenergetskog sustava Nikola Tesla. Tijekom svog postojanja, poduzeće je širilo specijalnosti i ulazilo u ostala područja gradnje. Opseg rada postupno je proširen na izgradnju cesta, tunela, privrednih objekata i visokogradnje. U vrijeme izgradnje tunela Učka ovo poduzeće bilo je najveća radna organizacija na području Jugoslavije i konstantno je pratilo nove trendove izgradnje. Poduzeće je raspolagalo s 10 000 radnika koji su bili raspoređeni u dvije radne organizacije: Hidroelektra — građenje i Hidroelektra — industrija građevnog materijala.⁴³

Prilazne ceste trebalo je urediti s opatijske, odnosno riječke i istarske strane. Putevi koji su vodili prema Učki nisu bili uređeni, a budući da je tunel trebalo spojiti na cestovnu mrežu Istre i Rijeke, prilazne je ceste valjalo urediti na što bolji način jer su povezivale tunel s Lupoglavom i Matuljima. S riječke strane radilo se o 2,5 km pristupnog puta, dok je s istarske strane bilo potrebno 1,3 km pristupnog puta.⁴⁴

Prilikom izvođenja pripremnih radova trebalo je sagrađiti naselje za radnike, kako bi što lakše i brže dolazili na gradilište. S obje strane sagrađena su radnička naselja u koja se moglo smjestiti više od 500 radnika.⁴⁵ Radničko naselje bilo je dobro opremljeno: u svojim nastambama radnici su imali struju, vodu, sanitarnu opremu i posebno uređenu kuhinju, po sistemu samoposluživanja.⁴⁶ Radnici koji su sudjelovali u izgradnji tunela radili su u tri smjene i nisu imali mogućnost odlaska svojim obiteljima. Projekt je bio vremenski određen i bilo je nužno završiti ga u određenom roku. Radnici koji su imali obitelj mogli su je dovesti na gradilište i živjeti zajedno dok projekt izgradnje tunela ne završi. U periodu prekida izgradnje premješteni su na drugo radno mjesto ili su otišli kućama. Po djecu je svakog dana dolazio autobus i vozio ih do škole u Poljanama. Radničke obitelji živjele su u garsonijerama koje su se nalazile u sklopu nastambi. Svaka nastamba imala je nekoliko garsonijera.⁴⁷ Slobodno vrijeme radnici su provodili u društvenim prostorijama radničkog naselja. Na raspolaganju im je bio televizor koji je imao odličan signal jer se televizijski toranj nalazio upravo na Učki.⁴⁸

Nakon pripremnih radova krenulo se s bušenjem glavnog tunela, no radovi na tom dijelu obustavljeni su u svibnju 1974. godine. U kratko vrijeme koliko se

⁴³ M. LAMER, »Projektantske, izvođačke i znanstvenoistraživačke cestovne organizacije u SR Hrvatskoj«, 161.

⁴⁴ *Zapisnici sjednica 1970.—1981.*, 213.

⁴⁵ Isto.

⁴⁶ »Učka se buši i s riječke strane«, *Glas Istre*, Pula, br. 150, 29. 6. 1973., 6.

⁴⁷ »U utrobi Učke«, *Glas Istre*, Pula, br. 280, 3.-4. 12. 1977., 5.

⁴⁸ »Sve dublje u Učku«, *Glas Istre*, Pula, br. 172, 26.-29. 7. 1973., 7.

radilo na glavnom tunelu, izbušeno je 70-ak metara sa svake strane.⁴⁹ Glavni razlog obustave radova bio je nedostatak financijskih sredstava. SR Hrvatska još nije dostavila sredstva koja su obećana početkom izgradnje tunela. Zajam, sredstva JNA i krediti koji su podignuti u Riječkoj banci, nisu bili dovoljni za nastavak gradnje, a zbog loše financijske situacije u to vrijeme, cijeli je projekt drastično poskupio. Nakon obustave radova 1974. godine, Koordinacijski odbor obratio se Međunarodnoj banci u Washingtonu za kreditiranje projekta. Njezini predstavnici i stručnjaci posjetili su u nekoliko navrata gradilište i detaljno proučili dokumentaciju. Pregovori su trajali dvije godine, a 1975. banka je odbila kreditirati projekt, ostavljajući ga kao otvorenu mogućnost za buduća razdoblja.⁵⁰

Nakon neuspjeha s Međunarodnom bankom, članovi Koordinacijskog odbora morali su pritisnuti hrvatsko republičko vodstvo i inzistirati na domaćim sredstvima kojima bi se moglo riješiti pitanje izgradnje. IV Sabora SRH 1975. godine uvrstilo je ovaj projekt u Srednjoročni plan, čime su zagarantirana određena financijska sredstva Republike. Zbog istih financijskih razloga provedena je akcija odgode isplate narodnog zajma i zadržan velik dio sredstava koja su trebala biti isplaćena 1974. ili 1975. godine.

Nakon što je IV Sabora SRH 1975. godine odobrilo sredstva, Koordinacijski odbor je revidirao financijsku konstrukciju i dana je suglasnost na projektnu dokumentaciju, nakon čega je izdana građevinska dozvola za tunel Učka. Radovi na izgradnji tunela nastavljeni su u kolovozu 1976. godine i trajali su do 1981., kada je tunel pušten u promet. U početku je na tunelu radilo oko 120 ljudi zaposlenih u Hidroelektri, koji su obavljali radove na istarskoj strani, dok je s riječke strane bilo 40-ak radnika splitskog Konstruktora.⁵¹

Radove na tunelu izvodile su iste tvrtke koje su angažirane i za pripreme radove — Hidroelektra iz Zagreba i Konstruktor iz Splita sa svojim kooperantima.⁵² Probijanje tunela dugog 5062 m trajalo je dvije godine, od 1976. do 1978. Za to vrijeme radnici su imali probleme s miniranjem pojedinih dijelova stijene koja je na nekim mjestima bila čvrsta, dok je na drugima bila laporastog tipa. Prilikom probijanja naišli su na velike špiljaste prostore koji se danas protežu uza sam tunel.

U vrijeme probijanja tunela organizirana je velika svečanost koja se podudarala s proslavom 35. godišnjice priključenja Istre, Rijeke, Zadra i otokâ Jugoslaviji. Tunel je djelomično probijen nekoliko dana prije same svečanosti, no ostavljen je dio kamena kako bi se prilikom svečanosti ispalila posljednja mina. U šest sati 15. svibnja 1978. godine uklonjen je i posljednji kamen koji je dijelio Istru od matice zemlje. Svečanosti su prisustvovala mnoga važna imena hrvatske

⁴⁹ »Put će voditi kroz Učku«, *Glas Istre*, Pula, br. 202, 30. 8. 1974., 20.

⁵⁰ »Sve dublje u Učku«, *Glas Istre*, Pula, br. 172, 26.-29. 7. 1973., 10.

⁵¹ »U utrobi Učke — susret za dvije godine«, *Glas Istre*, Pula, br. 207, 3. 9. 1976., 3.

⁵² Isto.

P. Marinčić: *Izgradnja tunela Učka*

i istarske političke scene: Veselin Đuranović, predsjednik Saveznog izvršnog vijeća (SIV); Milka Planinc, predsjednica Centralnog komiteta Saveza komunista Hrvatske (CK SKH); Azem Vlasi, predsjednik Saveza socijalističke omladine Jugoslavije (SSOJ); Petar Fleković, predsjednik Izvršnog vijeća Sabora; Ivo Margan, predsjednik Socijalističkog saveza radnog naroda Hrvatske (SSRNH); Jakov Sirotković i Kazimir Jelovica, članovi Predsjedništva SKH te delegacije svih općina iz regije i predstavnici JNA.⁵³

Nakon probijanja tunela uslijedilo je njegovo opremanje najsvremenijom opremom koja se dobavljala iz drugih država, a u tunel su je postavljale dvije tvrtke — Tehnomont iz Pule i Montaža iz Opatije. Pri izvođenju završnih radova u tunelu pomagale su snage Jugoslavenske narodne armije, a zbog potrebe što bržeg završetka Koordinacijski je odbor donio inicijativu o pokretanju radne akcije Tunel Učka 81., koja se provodila u regionalnim okvirima. Regionalna omladinska radna akcija Tunel Učka 81 (RORA Tunel Učka 81) započela je 28. svibnja 1981. godine i trajala do 20. srpnja. Radovima je upravljao Boško Orlić koji je u to vrijeme bio radnik u 3. Maju. Omladinci su tijekom nastave dolazili na gradilište vikendom, a kad su počeli školski praznici svakodnevno. Njihov zadatak bio je raščišćavanje prilaznih cesta i uređenje okoliša, a smješteni su u Omladinsko naselje Lovorka Kukanić u Rijeci. Prve brigade koje su se odazvale na radnu akciju došle su iz Pule, Buja i Crikvenice. Osim njih u akciji su sudjelovale i sljedeće brigade: Omladinska radna brigada SOUR 3. Maj, Omladinska radna brigada Bosiljka Rakić i 13. primorsko-goranska udarna brigada.⁵⁴

Radovima se upravljalo iz upravne zgrade pored ulaza u prvi tunel Zrinščak I, s istarske strane. U upravnoj zgradi nalazilo se računalo koje je snimalo promet u tunelu i na taj način prikupljalo važne podatke za upravljanje tunelom i njegovo održavanje. U sklopu ove zgrade bio je i ugostiteljski objekt namijenjen gostima i radnicima, a u njemu je bilo zaposleno oko 25 osoba.⁵⁵ Među važnijim objektima koji su našli mjesto u sklopu upravne zgrade, bila je i ambulanta koja je zauzimala prostor od 80 m².

Tunel Učka službeno je pušten u promet 27. rujna 1981. godine. Tom prigodom organiziran je »veliki narodni zbor« na Učki. Svečanosti su prisustvovali predstavnici SR Hrvatske, predstavnici Zajednice općina Rijeka te izaslanstva iz cijele zemlje i više od 15.000 građana. Tunel je, zajedno s prilaznim cestama, presijecanjem vrpce, pustio u promet član Predsjedništva SFRJ Vidoje Žarković. »Puštanje tunela u promet poklopilo se s 38. godišnjicom pazinskih odluka o sjeđinjenju Istre i ostalih novooslobođenih krajeva s maticom zemljom i 40. godišnjicom ustanka.«⁵⁶

⁵³ »U Titovoj epohi ostvaren stoljetni san Istre«, *Glas Istre*, Pula, br. 111, 15. 5. 1978., 2-3.

⁵⁴ »Tunel Učka 1981.«, *Glas Istre*, Pula, br. 122, 28. 5. 1981., 7.

⁵⁵ »Od tunela suvremenim cestama«, *Glas Istre*, Pula, br. 116, 20.-21. 5. 1978., 6.

⁵⁶ »Tunel Učka pušten u promet«, *Glas Istre*, Pula, br. 225, 28. 9. 1981., 2.

Svečanim puštanjem tunela u promet zaokružen je proces njegove izgradnje. U nastavku radova postupno su završavani i oni sitni poslovi, kao što je uređenje okoliša duž pristupnih cesta. Uslijedilo je razdoblje stagnacije razvoja istarskih prometnica koje su 1986. godine našle mjesto u novom Srednjoročnom planu razvoja Republičkog SIZ-a za ceste Hrvatske.⁵⁷

Zaključak

Izgradnja tunela Učka bila je jedan od najvažnijih događaja u političkom i društvenom životu Istre u drugoj polovici XX. stoljeća. Ideja o izgradnji cestovnog tunela kroz Učku postala je stvarna 1964. godine, kada se počelo raditi na Regionalnom prostornom planu Istre, u koji su ušli mnogi aspekti njezine obnove i modernizacije. Regionalnim prostornim planom Istre pomno je proučeno i predloženo nekoliko rješenja u vezi s problemima cestovne povezanosti u Istri, koja je tada bila u lošem stanju.

S ekonomskog aspekta, izgradnjom tunela Učka istarska proizvodnja mogla je konkurirati riječkoj na tržištu proizvodnje, a glavni razlog konkurencije je u tome što se izgradnjom tunela skratilo putovanje. Osim tržišne konkurencije olakšano je putovanje, ne samo domaćem stanovništvu, nego i strancima koji su putovali prema Dalmaciji. Brži i jednostavniji put postao je onaj kroz tunel pa više nije bilo potrebe za obilaznim putem kroz Sloveniju ili preko Učke.

Politička konotacija izgradnje tunela vezana je uz spajanje hrvatskih teritorija, kako bi se olakšala svaka vrsta komunikacije u zemlji te, kao što se navodi u izvorima, «potreba za fizičkim uklanjanjem svih barijera povezivanja s maticom zemljom».⁵⁸ Projekt izgradnje tunela odvijao se u izrazito turbulentnim godinama u Jugoslaviji, a kraće vrijeme, za trajanja Hrvatskog proljeća, prijetilo mu je i gašenje. Upravo u tom razdoblju došla je do izražaja politička konotacija jer se u nekim trenucima projekt klasificiralo kao «nacionalistički». Nužnost izgradnje tunela, bilo iz ekonomskog ili političkog aspekta, pomogla je u realizaciji projekta nakon Hrvatskog proljeća.

Paola MARINČIĆ

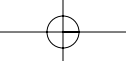
The Construction of the Učka Tunnel.

From the Idea to Realization (1964—1981)

The construction of the Učka Tunnel was one of the most important undertakings in the political and public life of Istria during the second half of the twentieth century. From the Istrian viewpoint, the drilling of a tunnel through Mt. Učka meant facilitating every type of communication with the rest of Croatia but it also had the symbolic and political connotation of linking Croatian territories. The subject is approached from the historical

⁵⁷ *Zapisnici sjednica 1970.—1981.*, 3

⁵⁸ «Tunel Učka pušten u promet», *Glas Istre*, Pula, br. 225, 28. 9. 1981., 2.



P. Marinčič: *Izgradnja tunela Učka*

aspect, in an attempt to explain the most important elements during the construction of the tunnel. The main objective of this paper is to present the political, economic and traffic significance of the tunnel. The text covers the entire plan for the construction of the Učka Tunnel starting from 1964, i.e., from the beginning of the creation of the Regional Physical Plan of Istria to the opening of the tunnel for traffic in 1981.

Keywords: Učka Tunnel, the company Učka Road Construction in Pazin, national loan, Učka Tunnel 81' Regional Youth Work Action (RORA), Hidroelektra and Konstruktor

