

## Geografski horizont 17/3-4,1971.

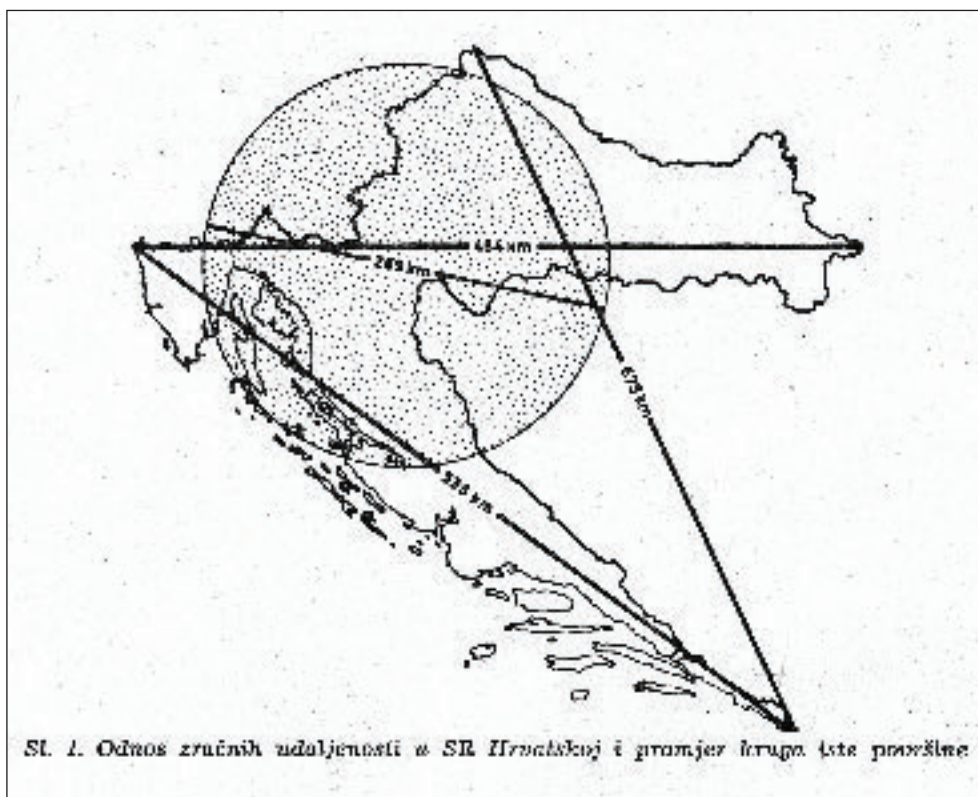
Josip Roglić

### DVA PREKRETNIČKA POTHVATA

(Tunel kroz Učku i autocesta Zagreb-Split)

Probijanje tunela kroz Učku i autocesta Zagreb-Split imaju prekretničko značenje za Hrvatsku s obzirom na probleme koje rješavaju, procese koje će aktivirati i način na koji se izvode.

Jako raščlanjen teritorij SR Hrvatske zbuñuje neupućene i težak je problem za Republiku. Udaljenosti između krajnjih dijelova gotovo su dvostruko veće od promjera kružnice koja bi imala istu površinu (sl. 1). Da bi se osiguralo jedinstvo i omogućila suradnja, dobre prometne veze za Hrvatsku su najpreča potreba jer organska povezanost ovisi o krvotoku.



Na žalost, prometne veze u razgranatome hrvatskom području slabe su i nedovoljne. Unatoč prostorno malom teritoriju, koji su dodirivale pretpovijesne veze, a moderne prometnice su inicirane gotovo istovremeno kad i u zemljama inoviranja,

ipak imamo slabe unutrašnje veze i upućeni smo čak na avionski promet među važnim središtima, kao u zemljama koje se tek sada uključuju u globalni život! Odluka da se priđe rješavanju toga životnog problema ima prekretnički karakter i preduvjet je za naš udruženi život i rad.

Osim omogućivanja vlastitoga povezanog života, prometne veze imaju za Hrvatsku šire i veoma perspektivno značenje. Neobičan i raščlanjen teritorij SR Hrvatske ne možemo objašnjavati samo kao posljedicu negativnih povijesnih utjecaja, tj. prodora i održavanja turske dominacije preko dinarskoga planinskog bloka. Mnogo je važnije da je turski prodor na ovome istaknutom dijelu naišao na najveći otpor i doživio prvi poraz (kod Siska 1593).

Oko »gorskog praga« između srednjodunavskog bazena i Jadranskog mora organizirano je stoljetno krajiško stratište na kojemu je postupno otupljena, demoralizirana i konačno svladana turska sila. Veza za veliki prijelaz i njegova uporna obrana objašnjava prostorno širenje Hrvatske i bit je našega tragičnog povijesnog iskustva. Preko »praga« kontaktirali su knezovi Borna i Ljudevit, a to se kasnije kontinuirano nastavlja. Veze preko prijelaza karakteriziraju višestoljetnu prošlost Šubića i Frankopana te drugih, feudalaca, a to znači i njihova puka. Životna veza je posuta brojnim gradinama, među kojima se Knin i Modruš posebno ističu. Braniti prijelaz značilo je braniti životnu arteriju. Nije to bio, dakle, obični prijelaz, već sudbinski, te je u literaturi opravdano nazvan »hrvatskim pragom«.

Prag je sastavni dio Jadranskih vrata između visokih Alpa i krševitog Dinarskog gorja. Specifična je važnost tih vrata da otvaraju prolaz između srednjodunavskog bazena i Jadranskog mora. Kroz vrata su nadirali barbari i kretale se dobro opremljene armije. Jadranska vrata su jedan od ključnih dijelova prohodnog i poviješću bogatoga evropskog prostora.

Vezanje za prolaz nosilo je tragedije kojima obiluje naša prošlost. Prekretničko agrarno i s time povezano drugo valoriziranje panonske ravnice – glavne žitnice evropskog poluotoka – te istovremeni razvoj svjetske trgovine i prometa daju važnom prijelazu novo značenje. U novim odnosima prednost tog prolaza je u tome što se sustav dunavskih plovni putova približava na 80 km (zračne linije) jadranskoj obali, te je razumljivo da je od Karlovca prema moru probijena (1726. god.) prva cesta na našem području.

Na žalost, u novim odnosima Jadranska vrata su postala objekt političko-ekonomskog sukoba moćnijih. Apsolutnu dominaciju Beča nagrizaio je ekspanzivni i obogaćeni mađarski nacionalizam, što se odrazilo u interesnoj podjeli izlaza na more i u svijet. Talijanski imperijalizam ponesen tlapnjama rimske tradicije vidio je »istočna vrata« kroz koja je želio proširiti vlast u evropsko zaleđe!

Oko Jadranskih vrata razvio se vrtlog sukoba imperijalističkih aspiracija; dvije posljednje ratne tragedije pridonijele su da svijet spozna stvarno stanje i prizna pravo onima koji tu žive. Za Jugoslaviju je bitno što joj konačno pripada taj čvorišni dio evropskog prostora, zalog našeg ugleda u svjetskoj zajednici i osnova za ostvarenje mnogovrsnih dobiti. Posebno je važno da uključivanje Jadranskih vrata pada u vrijeme kad u globalnoj zajednici postaje očita istina da su međusobno sporazumijevanje i suradnja glavni činioci progressa i garanti mira. Naime, suvremene prometne, posebno pomorske, veze učinile su svijet gospodarskom zajednicom, kojoj su dijelovi bogati prema tome koliko su uključeni u globalni život.

Vezana za veliki prijelaz, Hrvatska je doživjela i osjetila velike izmjene s obzirom na njegovu ulogu. Različite etape prometnog valoriziranja donosile su koristi ili stradanja. Stanovništvo

znatnog dijela Hrvatske, prometnim vezama relativno rano uključeno u novčanu privredu, spoznalo je da ima drugih krajeva, gdje se bolje i stabilnije zarađuje, pa je emigracijski val zahvatio primorje osobito oko glavnih pomorskih središta. Prometno uključivanje omogućilo je komercijalno vinogradarstvo, kojim su zarađena sredstva za iseljavanje, a filoksera je ostavila pustoš, ne samo u vinogradima već i u kućama. Primorsko stanovništvo postalo je pomorsko i rasulo se po različitim dijelovima globalne domovine. Osobito je opasan posljednji val radne emigracije u zemlje sjeverozapadne Evrope, koji nema izgleda trajnog naseljenja, a ulaže ne samo najbolje radne već i biološki produktivne godine. Srećom, opći razvoj nameće prekretnice izmjene.

Preporodni i kompleksni proces globalnog povezivanja, zbrajanja saznanja, sporazumijevanja i suradnje nosi goleme dobiti i humana zadovoljstva. Silnice toga procesa usmjeravaju se i u našu domovinu, prirodno pogodnu za veze i bogatu privlačnim inventarom. Velik je propust da taj proces nismo na vrijeme uočili i poradili da prema sebi usmjerimo što više preporodnih sokova.

Primjenom tehničkih sredstava i umješnom organizacijom, čovječanstvu ostaju na raspolaganju višak zarade i slobodno vrijeme, koji se rado ulažu u osvježanje i razonodu. Naše slikovito i sunčano primorje, kraj tradicionalne oskudice i tragičnog toka emigracije, postaje vrijedno i privlačno; priobalski krš je skuplji od plodne panonske crnice.

Tu se javlja akutni problem prometnih veža; one su preduvjet uključivanja u nove preporodne procese, a za to imamo dovoljno dokaza u nas i u svijetu; i nedalekovidno probijena priobalska cesta sigurno je najunosnije ulaganje na našem području, a aerodrom pored atraktivnog Dubrovnika danas je naš prvak u broju putnika.

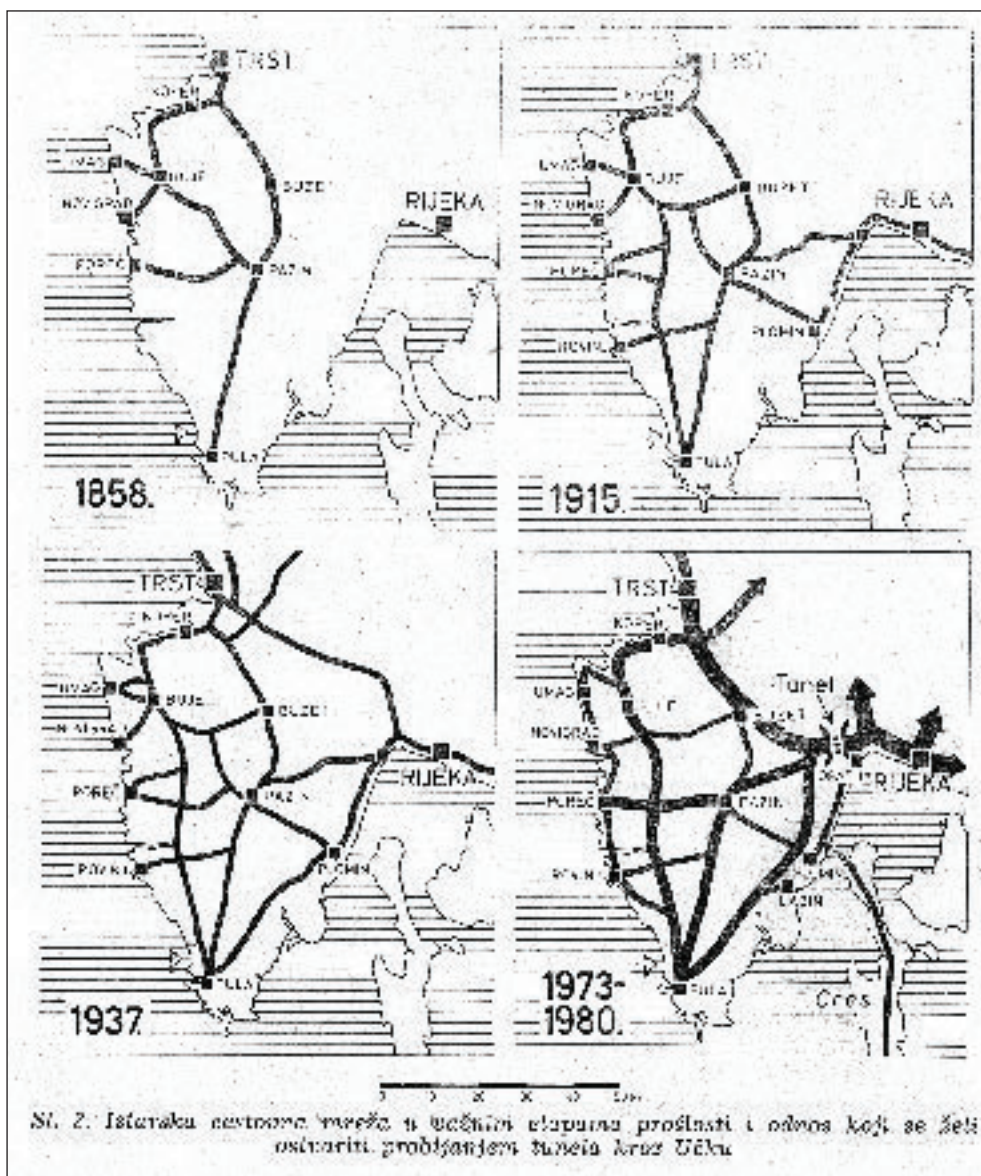
Postalo je očito da se u novom razdoblju globalne suradnje i zbližavanja, nakon milenijskog stradanja u iznenadnim i bezobzirnim naježdama, te političko-imperijalističkih spleta oko naše domovine, pruža našem čovjeku mogućnost unosne suradnje s prijateljima i uključivanja u razvijeno svjetsko društvo. Za to su nužne dobre prometne veze, pa je to i glavna briga suvremene Hrvatske; o njihovu ostvarenju ovise unutrašnje jedinstvo i suradnja te uključivanje u globalne razvojne tokove. Pozitivna je okolnost što se naše potrebe uklapaju i u međunarodne želje, te možemo računati na podršku, što je već i javno potvrđeno. Golema, a ponekad i neracionalna, ulaganja u druge svrhe, nametnula su investicijska ograničenja, baš sada kada su nam najpotrebnija.

Kao u svakoj aktivnosti, tako i u ovom prekretničkom pothvatu uspjeh ovisi o narodnoj podršci i zalaganju. Prve dvije akcije (probijanje tunela kroz Učku i autocesta Zagreb – Split) su uvod u veliki program kojemu je zadaća da nas osposobi za još veće pothvate i ojača ugled u svjetskoj zajednici.

Tunel kroz Učku. Zbog svojih osobina i geografskog položaja Istra je najvredniji dio našeg primorja, a to znači nacionalnog prostora uopće, a također i jedan od najvažnijih dijelova evropskog poluotoka i zalag jugoslavenskoga međunarodnog ugleda.

Na žalost, ujedinjenje Istre s maticom domovinom nije se osjetilo u potrebnoj mjeri ni na jednoj ni na drugoj strani. Posebna geografska prepreka je krševiti lanac Učke (1 396 m), a tokom povijesti nije ništa ozbiljno učinjeno da se ta barijera svlada. Naprotiv, tuđinska vlast bila je zainteresirana da se odvojenost što dulje održi (sl. 2), pa ni prividan izgled poluotoka ne dolazi do izražaja u unutrašnjem životu; Učka je oštra unutrašnja međa.

Od početka nacionalnog života istarski Hrvati su uzalud tražili od tuđinskih vlasti da se Učka svlada. Dvije slabe ceste (preko Učke, 950 m, i pored kvarnerske obale) imale su malo značenje; prva je planinska, strma (do 11%), oštih zavoja i zimi neupotrebljiva,



a priobalska je do rekonstrukcije imala iste tehničke nedostatke i u području opatijske rivijere je zapravo ulica, nedovoljna i za mjesni promet.

Već u trenutku oslobođenja (1945) bilo je očito da budućnost Istre ovisi o prometnom povezivanju s hrvatskim zaleđem, odnosno o svladavanju barijere Učke. Problem je postao još akutniji izdvajanjem Istre od Trsta, koji je bio tradicionalno istarsko urbano središte, pa novo posredničko žarište, neophodno potrebno komercijaliziranome istarskom gospodarstvu, može biti jedino Rijeka. Sve jačim uključivanjem našeg primorja u svjetske razvojne tokove – u čemu predvodi Istra – prometno povezivanje postalo je kritičan problem.

O probijanju željezničkog, a kasnije cestovnog, tunela kroz Učku mnogo se pisalo, izrađivani su projekti, počinjani su radovi, ali na tome je ostalo. Ubrzani razvoj automobilizma i osobito plima ljetne automobilske posjete prebacili su težište na cestovni tunel. Kad se izgubila nada u akciju šire zajednice, istarske općine su odlučile da, prema popularnoj čakavskoj pjesmi »Ljudi istrijski, homo Učku sami skopat«, pristupe ostvarenju životno važne veze.

Početkom 1971. god. osnovale su istarske općine poduzeće »Tunel kroz Učku« i izradile plan da, zajedno s općinama na drugoj strani gore (Rijeka, Opatija i Lošinj) sakupe trećinu potrebne svote, a Hrvatska i Federacija su obećale da će pokriti druge dvije trećine. Istarska akcija i apel naišli su na općenacionalni odjek. Samo grad Zagreb prikupio je više od 40% potrebne svote, a cjelokupni upis je prešao predviđeni iznos.

Projekt predviđa da se na visini oko 500 m probije 5 250 m dug cestovni tunel. Prolaz će biti širok 10,5 m, a kolnik 7,5 m, tako da će se istovremeno voziti u oba smjera. Korisna visina bit će 4,5 m. Sa strane će biti prostori za protupožarne uređaje, nadzor, prometnu i drugu pomoć itd. Tunel će biti suvremeno osvijetljen i prozračivan. Kroz tunel će se provesti električni i telefonski kablovi, vodovodne cijevi, kanalizacijski uređaji i dr.

Izrađen je detaljan projekt, izvršena su potrebna provjeravanja i već su započeli pripremni radovi: probijanje pristupnih cesta, gradnja radničkih nastambi, električno, vodno i drugo povezivanje, te se u proljeće 1972. god. predviđa početak bušenja. Pod normalnim uvjetima može se očekivati dovršenje za tri godine.

Ostvarenje cestovnog tunela kroz Učku značit će preokret u istarskoj stvarnosti, posebno u istarskom gospodarstvu koje je dezorganizirano za vrijeme fašističkih autarkijskih stremljenja i teško se u novim uvjetima regenerira. To osobito vrijedi za srednju Istru, koja je ostala u izoliranome mrtvom kutu i naglo se raseljava zbog turističkog razvoja priobalskog pojasa i zarade u gradskim središtima. Nužno napuštanje labinskih rudnika ugljena pooštrilo je krizu.

Tunelom kroz Učku Istra će se povezati s Rijekom kao urbanim žarištem, što je obostrano korisno. Sada izolirani Pazin i Buzet bit će na 50 km od Rijeke, odnosno 40 min. vožnje; doći će u prigradski pojas što će iz temelja izmijeniti njihove sadašnje nepovoljne gospodarske prilike. Bit će omogućeno stanovanje u srednjoj Istri i rad u Rijeci. Plodno tlo i voda omogućuju u Istri rentabilnu prigradsku poljoprivredu što je nemoguće ostvariti u drugim dijelovima krševite okolice. Tu su Čepičko polje i nove meliorirane površine u dolinama Mirne i Raše. Veliko sezonsko tržište u priobalnome turističkom pojasu i trajne potrebe Rijeke su osnova za puno komercijalno regeneriranje istarskog poljodjelstva.

Rijeka će brzim povezivanjem s Istrom dobiti najvredniji dio svoje okolice, gdje će moći razviti mnoge prigradske aktivnosti, što je neophodno potrebno za razvoj kompleksnoga riječkog organizma. Istra će također postati najprivlačniji i najživlji izletni sektor riječke okolice. Veza kroz Učku osigurat će povezano i dinamično funkcioniranje istarsko-kvarnerske, odnosno riječke regije. To je posebno važno za Rijeku, koja je zapravo posredničko žarište; povezivanjem s Istrom ojačat će riječka posrednička i inicijativna funkcija.

Tunel kroz Učku unijet će razvojnu dinamiku u najperspektivniji jugoslavenski prostor. Riječka regija – obogaćena Istrom – bit će ne samo košnica rada, već i pristupačan sklop izuzetno atraktivnoga prirodnog i važnoga društvenog obilježja.

Autocesta Zagreb – Split. Sabor SR Hrvatske usvojio je u ožujku 1971. god. Zakon o gradnji autoceste Zagreb – Split i predviđeno je da se do 1975. god. ostvari dionica

Bihać – Knin (101 km). To znači odlučan pristup ostvarenju velikog i životno potrebnog pothvata, o kome se dugo i detaljno raspravljalo.

Južni ogranak teritorija SR Hrvatske veoma slabo je povezan s nacionalnim zaleđem. Obično se ističe negativni utjecaj dinarske gorske barijere, ali to nije pravi razlog jer su svladane i teže zapreke i na pravcima koji su manje važni. Dugoj političko-upravnoj odvojenosti južne Hrvatske od zaleđa, koju je provodila tuđinska vlast, odgovarala je prometna nepovezanost. U staroj Jugoslaviji tom problemu nije posvećivana dovoljna pažnja, a i stupanj razvoja nije isticao prometne probleme. Nakon dugog građenja puštena je 1925. god. u promet tzv. lička pruga, veoma nepovoljnog profila i spore vožnje, a zimske nepogode prekidaju promet. Povoljnija je, ali nedovoljna tzv. unaska pruga, puštena u promet 1948. god. Između južne Hrvatske i zaleđa nema suvremene ceste, a razvoj tokom posljednjih dvadeset godina nužno zahtijeva takvu vezu.

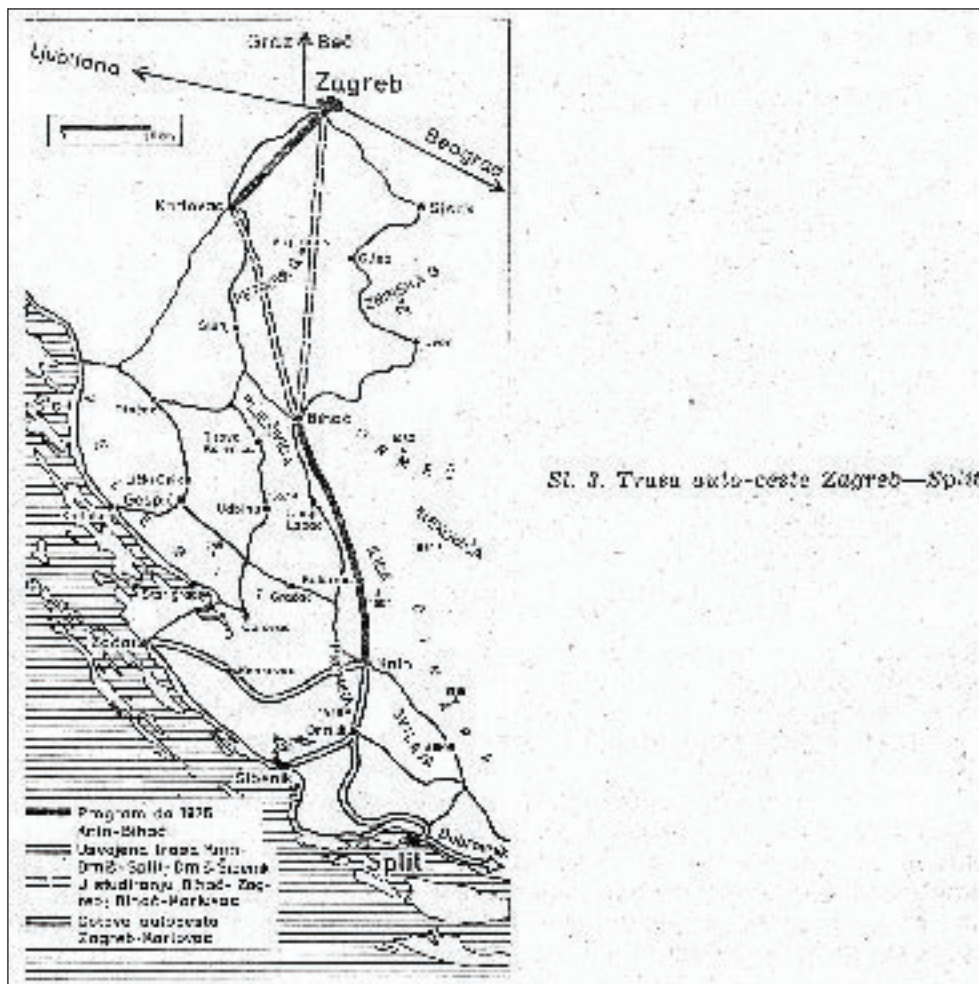
Priobalni pojas, tradicionalno siromašan kraj, sada ostvaruje najspontaniji i najbrži razvoj, što je posljedica valoriziranja u odnosu na šire prostore, osobito preko turizma. Dovršenje priobalne ceste (1964), unatoč njezinim slabostima, prekretnički se odrazilo u životu primorja, pa je suvremena cestovna veza primorja sa zaleđem postala potreba koju se ne može odlagati.

Tokom posljednjih deset godina počele su diskusije i izrađivane studije o trasi suvremene ceste između južnog primorja i sjevernog zaleđa, dakle, između središta Splita i Zagreba. Već u pripremama za petogodišnji razvojni plan (1966 – 1971) došlo se do spoznaje da je najpogodnija trasa Zagreb – Bihać – Knin – Drniš – Split i odlučeno je da se u toku planskog razdoblja izrade studije i projekti autoceste. Suradnjom zainteresiranih općina osnovano je poduzeće koje se brinulo da se usvojena odluka ostvari.

Nakon izrade projektne dokumentacije pristupilo se izvedbenom projektu, koji je na početku 1971. god. bio gotov za trasu Split – Bihać (184 km). Budući da se u međuvremenu prišlo ostvarenju autoceste Zagreb – Karlovac, što će se produžiti do Rijeke, uzeto je u obzir da bi autocesta do Karlovca bila zajednička za Rijeku i Split. Općine srednje i istočne Hrvatske zainteresirane su da dobiju što povoljniju vezu s važnim tržištem južne Hrvatske. Stoga je riješeno da se dio trase Zagreb – Bihać posebno prouči i usvoji najbolje rješenje. Za taj sektor obrađeno je pet varijanti od kojih su dvije najvažnije. Probijanjem nove ceste Karlovac – Bihać trasa Zagreb – Karlovac – Bihać – Knin bila bi duga 314 km, a varijanta Zagreb – Topusko – Bihać – Split 298 km. Izbor između tih varijanti olakšat će se daljim raščišćavanjem svih problema koji su s time povezani (sl. 3). Utvrđeno je, dakle, da se između Zagreba i Splita može ostvariti autocesta dužine manje od 300 km, a to znači nepuna 3 sata vožnje, koliko je sada potrebno i u avionskoj vezi! Kolika razlika i dobit prema sadašnjoj, zaobilaznoj (498 km) i nepogodama prekidanoj vezi preko Gopića i Karlobaga!

Cesta će imati najsuvremenije osobine i u najtežim dijelovima odgovara svim zahtjevima međunarodnog standarda. Najveći nagib je 3,7% (dopušteno do 4%), zavoji imaju polumjere više od 600 m, te će biti dopuštene brzine od 120 km/s. Cesta prelazi planinsku barijeru na obrađenom Dugom polju (672 m) i zimske nepogode neće prekidati promet.

Kraj uz cestu je veoma slikovit i pitom. Dolina Une, s vrljetnim kanjonima i slikovitim proširenjima skriva jedinstvene ljepote. Štrbački buk i Martinbrod oduševljavat će i zadržavati putnike. Jedinstvena probojnica Butišnice kao da je udešena za veze između primorja i zaleđa, a njezine izuzetne specifičnosti traže da se zaštiti kao nacionalni park. Na primorskoj se strani Krka sa svojim, u kanjonima skrivenim čarima, može takmičiti s Unom.



Autocesta Zagreb – Split je dio jedne od najstarijih i najperspektivnijih transevropski veza. Uklapa se u magistralni pravac između Baltičkog i Jadranskog mora, kuda su u prapovijesnoj tami prenošeni baltički jantar i izrađevine sredozemnog obrta. Tim prohodnim pojasom vodili su rimski putovi i tu su bila uređena uporišta, a u novijoj povijesti razvile su se milijunske metropole, važna gospodarska područja, te postoji najveća potreba i težnja da ih povezu odgovarajuće prometne veze.

Naša primorska središta, predvođena Dubrovnikom, privlače posjetu iz dalekoga evropskog zaleđa. Ogrankom nove ceste, preko Sinja i Metkovića, Dubrovnik će biti udaljen od Zagreba uvijek prohodnom cestom 455 km, tj. bit će izletišno dostupan. Kolika razlika prema sadašnjih 566 km s prijelazom preko visokog (1 123 m) i zimi neprohodnog Makljenja!

Ali i u suprotnom smjeru, od Zagreba prema Beču, postoje najbolji uvjeti i velike potrebe za suvremenom autocestom duljine oko 300 km; nešto manje bilo bi do Budimpešte i još manje do Bratislave. To znači da će naše primorje biti i izletišno pristupačno srednjoj Evropi. Činimo važan korak prema ostvarenju magistralne transevropske

prometnice koja će bitno pridonijeti ne samo valoriziranju našega primorskog pojasa već i zemlje kao cjeline.

Apel da se ova prekretnička akcija kolektivno podrži naišao je na odaziv koji je prešao sva očekivanja. Sa zanosom je upisivan zajam i davani su nepovratni prilozi. U Splitu je upisano preko 10 milijardi starih dinara. Zagreb je preuzeo da ne zaostane za Splitom. Svi su izgledi da će se prikupiti svota koja će biti oko trećine predračunskih troškova za dionicu Knin – Bihać. U prvoj etapi bit će izvedena jedna cesta sa svim elementima suvremene autoceste. Izvedbeni projekti, trećina potrebne svote i posjed zemljišta na kome će biti položena autocesta čine osnovu za pristup probijanju dionice Knin – Bihać, odnosno spajanju postojeće cestovne mreže u primorju i zaleđu.

Oba spomenuta pothvata su prekretničke akcije, kojima je dana svesrdna i najšira podrška. Može se očekivati da će isti zanos doći do izražaja i u toku izvođenja. To je u skladu s bitim prometom, koji povezuje, aktivira i unapređuje; njime struji snaga kolektivnog, života nužna za svaki napredak.