

Od Zagreba do Splita – prema gospodarskim ili geopolitičkim kriterijima?

Radovan Pavić*

U prilogu se problematizira pitanje lokacije najpogodnije trase moderne cestovne veze između Zagreba i Splita, pri čemu se naglašava nužna korekcija gospodarskih prednosti s geopolitičnom realnošću koja će najvjerojatnije dugoročno imati veću važnost. Umjesto lokacije stare ličke magistrale, zalaže se za lokaciju cestovne trase Zagreb – Split zapadnije kroz središnju Liku, a zatim tunelom kroz Velebit za Ravne kotare i Zadar, čime se izbjegava problematičko područje srpskog etnikuma.

KLjučne riječi: geopolitički položaj, federalizacija Hrvatske, dislokacija prometnog pravca, nesigurnost, srpski etnikum, kninska vrata, maslenički most, velebitiski tunel.

From Zagreb to Split – In the Light of Economic or Geopolitical Criteria?

The paper discusses the question of the most appropriate route for a modern link road between Zagreb and Split. Emphasis is placed on the necessary correction of economic advantages arising from geopolitical reality, which will most likely have increased long-term importance. Instead of using the existing Lika Mainroad the author advocates using the Zagreb-Split route passing more through the west central Lika, and then by a tunnel through the Velebit Mountain leading to Ravni Kotari and Zadar, thus, avoiding a problematic area with a predominantly Serbian population.

Key Words: geopolitical position, federalization of Croatia, dislocation of a traffic route, unsafe, Serbian ethnic population, Knin Gate, Maslenica bridge, Velebit Tunnel.

UVOD

Nacionalni program Republike Hrvatske razumljivo uključuje i njezinu adekvatnu geoprometnu valorizaciju. Zbog prilika kakve već jesu, ta se valorizacija ravna ne samo prema gospodarskim, nego ponekad još više prema geopolitičkim kriterijima – nažalost!

Bitne društvene promjene koje su se u prostoru Male srednje Europe i dijela Balkana dogodile u razdoblju 1989/1992. godine imaju izuzetno općedruštveno prekretničko značenje. Međutim, kako s vremenom valja očekivati prevagu gospodarskih nad onim političkim činiocima, značenje prostornih odnosa i geoprometnih posljedica neće se (gledano srednjoročno, tj. u razdoblju od deset do petnaest godina) bitno promijeniti, osim dijelom u

* Dr., red. prof., Fakultet političkih znanosti, Lepušićeva 6, 41000 Zagreb, Hrvatska.

odnosima Hrvatske i Slovenije, što se već i događa. Ističemo to stoga jer se obično pretjerava sa značenjem političkih promjena na orijentaciju prometnih tokova. Važno je naglasiti da ako se i mogu očekivati znatnije promjene, da one nikako neće značiti zapuštanje nekih prometnih pravaca, nego samo dodavanje novih.

Međutim, dok osobina očekivane regionalne stabilnosti, osim spomenute promjene odnosa Hrvatske i Slovenije i u samoj Sloveniji, vrijedi u međudržavnom kontekstu, unutar same Hrvatske promjene su značajnije i bitno ovise o političkim odnosima i razvoju.

Govoreći o prometnoj valorizaciji Hrvatske u geopolitičkom kontekstu, misli se na nerazmrsivu svezu položaja, organizacije prostora, gospodarskih i političkih čimbenika. Pritom treba istaknuti dvije banalnosti: prvo, u svim, pa i najrazvijenijim, najstabilnijim i najсреđenijim društvima očita je i nužna veza krupnih infrastrukturnih sadržaja i problema (promet, energija, ekologija) s politikom – to je jednostrano prirodno stanje stvari. I drugo, to je još više naglašeno u uvjetima nastanka/nestanka pojedinih država. Iako je navedeno banalno, ono što slijedi, dakako, nije. Naime, bez obzira na mogućće (?) generalno smirivanje na Balkanu (pri čemu je ta mogućnost sve manja), kad se radi o Hrvatskoj, značajke geoprometnog bit će relativno dugotrajno i naglašeno povezane s političkim prilikama, ali, naravno, u negativnom kontekstu i daleko izrazitije nego u prva dva navedena primjera.

Kad je riječ o Hrvatskoj prometne karakteristike izražavaju se u geopolitičkom kontekstu u nekoliko bitnih aspekata koji su: 1) upravo promet kao izraz cjelovite organizacije prostora Republike Hrvatske jedan je od bitnih kriterija koji apsolutno onemogućava secesiju dijela kninske krajine od Hrvatske, 2) lokacija geopolitički najpovoljnije trase za modernu cestovnu vezu između Zagreba i Splita, 3) nova uloga Slovenije kao prometne barijere za povezanost Hrvatske sa Srednjom Europom i 4) pitanje sigurnosti prometnih pravaca duž Posavine i u Dubrovačkom primorju. Od navedenog promotrit ćemo zasad samo prva dva aspekta.

NAČELO PROMETNE POVEZANOSTI KAO »RAZLOG DRŽAVE«

Bitan je problem Hrvatske pritisak za njezinu moguću federalizaciju, a zatim i secesiju onih 11 općina koje imaju srpsku apsolutnu većinu, gdje bi na toj osnovi postojalo »pravo« na samoodređenje. Kao odlučni kriterij smatra se pritom etnički sastav koji je danas, nakon gotovo dovršenog genocida i etničkog čišćenja od strane srpskog agresora u tom prostoru, praktički stopostotno – srpski (pritisak za federalizaciju Hrvatske koji postoji od strane relevantnih čimbenika i izvan Hrvatske, ali i unutar Hrvatske, trebalo bi u javnosti konačno shvatiti ozbiljno). Međutim, u ovom slučaju, etnički sastav kao inače itekako relevantan kriterij – nema apsolutno nikakva značenja jer ga nadjačava i nadilazi kompleks drugih razloga koje, zbog povezanosti prostornog, geografskog i političkog čimbenika nazivamo geopolitičkim (promet, teritorijalna cjelovitost, voda, geostrategija, granične funkcije). A to znači da Hrvatska na ovom mjestu (tri ključne općine kninske krajine: Knin, Gračac, Obrovac) ne smije biti prometno presječena na dva dijela. Upravo je, dakle, promet jedan od onih kompleksnih sadržaja koji svi za-

jedno čine razlog države za onemogućavanje secesije. Time je sveza prometnog i političkog maksimalno izražena, a u našim prilikama i dugotrajna. To znači da u spomenutom prostoru udjel Srba može biti i »preko 100%« (tako obično ispada na krajinskim »referendumima«), ali secesija ipak nije moguća zbog drugih bitnih, tj. geopolitičkih razloga: nije moguće da jedna mala skupina stanovništva odredi sudbinu države, tj. njezinu teritorijalnu necjelovitost. Godine 1991. općine Knin, Obrovac i Gračac, koje su ključne za cijepanje Hrvatske na dva dijela, nastavao je 53031 Srbin, što čini 1,13% ukupnog pučanstva Hrvatske.

LOKACIJA CESTOVNE TRASE ZAGREB – SPLIT

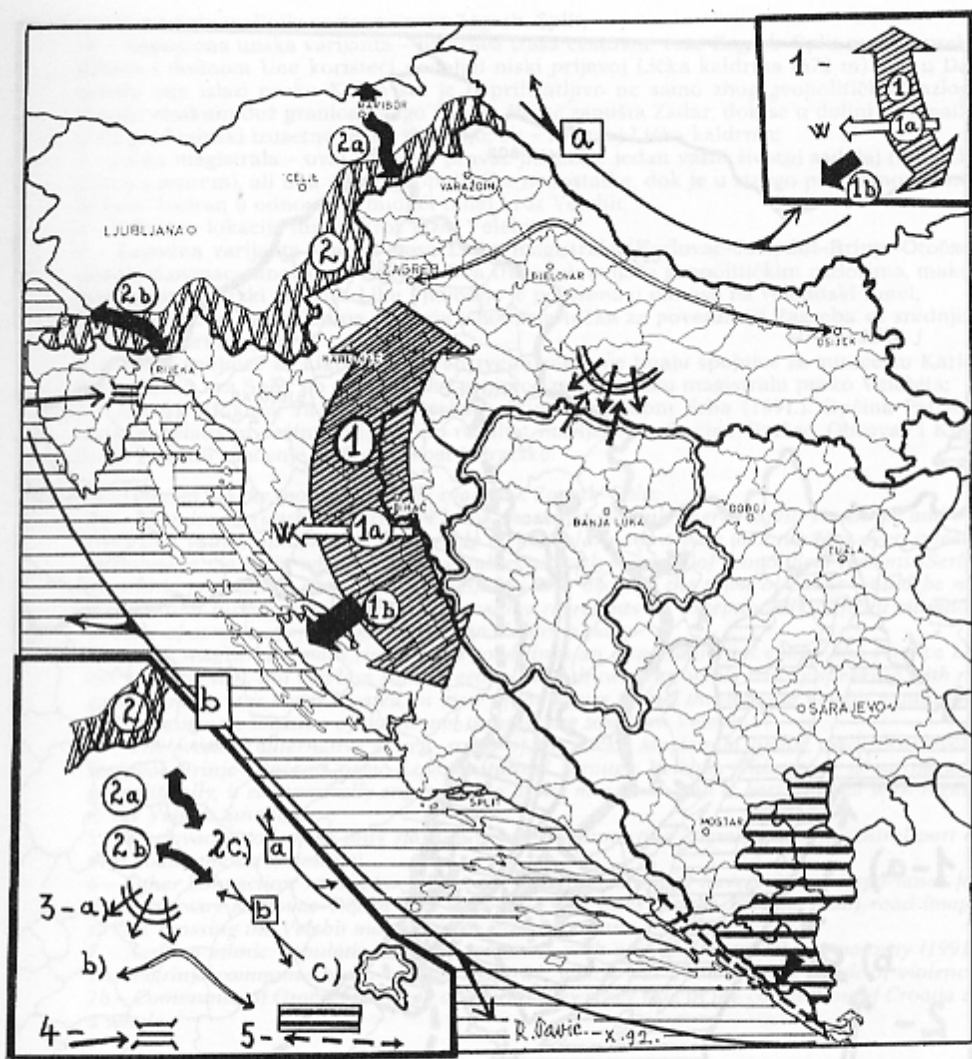
Poseban je problem lokacija najkraće i najpovoljnije cestovne veze Zagreb – Split. Pritom je, razumljivo, posve jasno da u novim političkim i geopolitičkim prilikama apsolutno otpada nekada razmotrena najkraća trasa Zagreb – Topusko – Velika Kladuša – Cazin – Bihać – prijevoj Lička Kaldrma (672 m) – Knin – Split, i to zbog postojanja tzv. i »Republike Srpske« u zapadnoj Bosni i tzv. »Krajine« u Hrvatskoj. Hrvatskoj očito nije u interesu da političkim tvorevinama koje su rezultat, ali i izvorište agresije i koje imaju subverzivno značenje u odnosu na Hrvatsku i BiH, na najmoderniji način otvori pristup Panoniji i Jadranu. Štoviše, u pounskom prostoru Hrvatsku očekuju složeni problemi oko uređenja granice, jer je teško zamislivo da bi ona mogla ostati onakvom kakva jest bez odgovarajućih (dogovornih) rektifikacija, budući da na nekoliko mjesta granica siječe tok Une, što samo može otežavati odnose Republike Hrvatske s jednom neprijateljskom tvorevinom kakva je »Republika Srpska« u BiH. Zaključak je, dakle, jasan: Hrvatskoj je u postojećim prilikama (a takvo će stanje, izgleda, biti dugotrajno) u interesu da se taj pounski prometni pravac zatvori, a ne da mu se otvaraju najpogodnije mogućnosti, i to bez obzira na djelomično negativne posljedice za šibensku ili splitsku luku.

Pravo je pitanje, dakle, gdje locirati cestu Zagreb – Split? Pritom treba podsjetiti na pobunjeničko-secesionistički srpski etnikum u spomenutih 11 općina (čemu treba dodati i rubne prostore). Očito je da će taj prostor dugo vremena biti poprište nestabilnosti, hajdučije i pobune jer je jasno da militantni veliko-Srbi neće ovdje nikada priznati Hrvatsku (osim ako Krajina izgubi potporu SR Jugoslavije), a i tada će je priznati samo iz nužde, što znači da neki problemi neće nestati. Zato je posve neprimjereno da se barbarima/balvanašima preda u ruke jedna supermoderna prometnica europskog značenja koju oni mogu uvijek prekinuti u skladu s arhetipskim ponašanjem barbara – a to je uvijek sukob s cestom i gradom. Problem je zapravo u tome što nesigurnost u tim prostorima neće trajati samo kao recidiva današnjeg stanja, nego može biti izraz i nove pobune. I to iz dvaju razloga, prvo, veliko-srpska ideja općenito nije poražena (pogotovo ne vojno), Veliki svijet ipak čuva Srbiju, velikosrpska ideja je donekle samo potisnuta, suzbijena i prigušena, a to znači: kad se pokaže povoljna prilika, ona će se pojaviti ponovno, na isti način i s istim ciljem. I drugo, tome, naravno, pridonosi i zakon o oprostima koji jasno kazuje da je militantnim veliko-Srbima sve oprosteno. A to znači da smatraju – ako i opet krenu u pobunu – bit će im po-

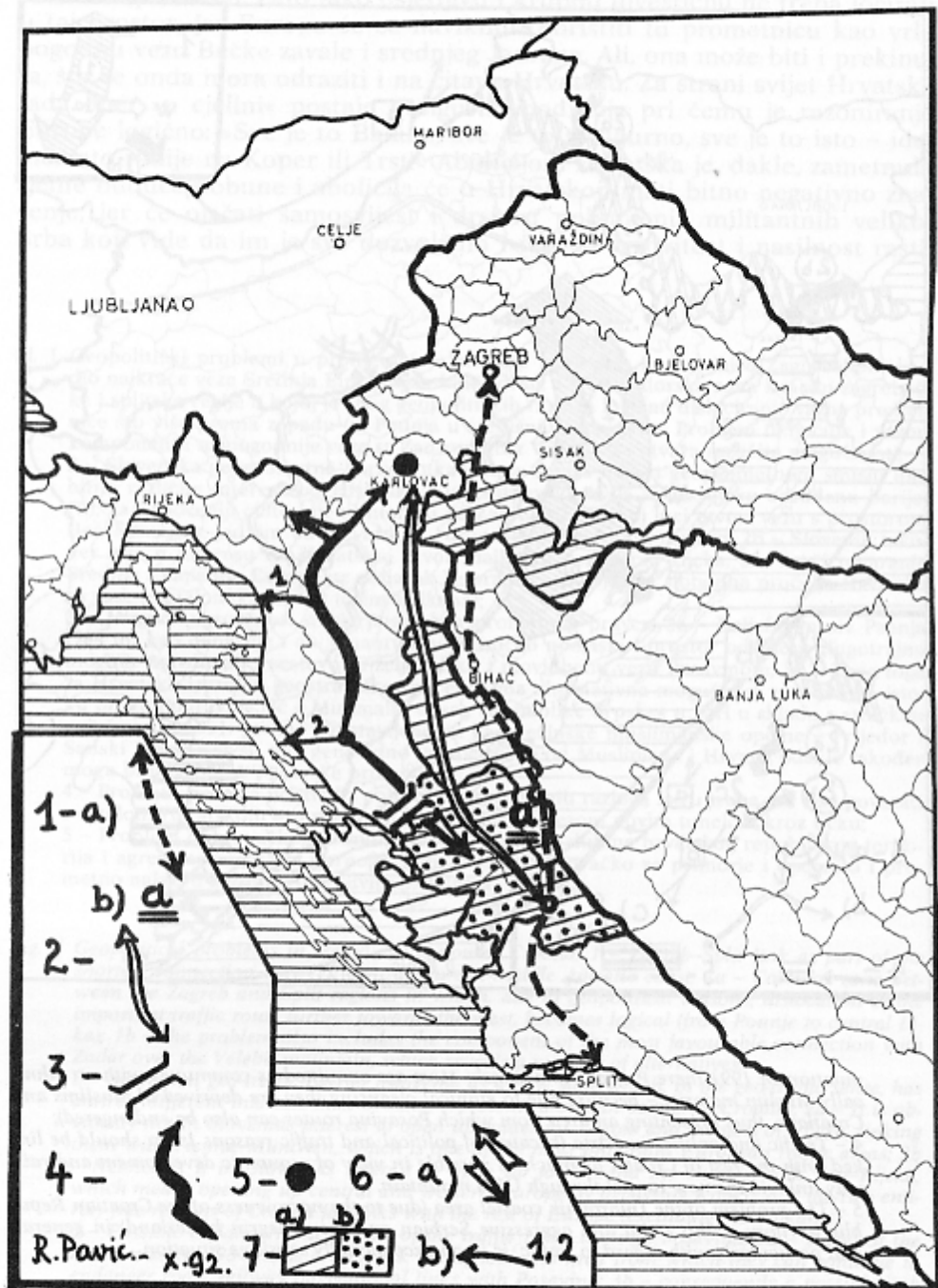
novno i oprošteno. Zato tako osjetljivu i krupnu investiciju ne treba locirati u taj prostor, jer Europa će se naviknuti koristiti tu prometnicu kao vrlo pogodnu vezu Bečke zavale i srednjeg Jadrana. Ali, ona može biti i prekinuta, što se onda mora odraziti i na čitavu Hrvatsku. Za strani svijet Hrvatska tada opet »u cjelini« postaje nesigurno područje pri čemu je rezoniranje Europe logično: »Sve je to Balkan, sve je to nesigurno, sve je to isto – ide-mo zato radije na Koper ili Trst!« Abolicijom Hrvatska je, dakle, zametnula sjeme buduće pobune i abolicija će u Hrvatskoj imati bitno negativno značenje, jer će ojačati samosvijest i drskost pobunjenih militantnih veliko-Srba koji vide da im je sve dozvoljeno i čija će drzovitost i nasilnost rasti:

- Sl. 1 Geopolitički problemi u prometnoj valorizaciji Hrvatske; 1 – spojnica Zagreb–Split kao dio najkraće veze Srednja Europa–srednji Jadran; 1a – Koridorska zona između zagrebačke i splitske regije u kojoj je zbog geopolitičkih razloga logično dislociranje važne prometnice što više prema zapadu (iz Pounja u središnju Liku); 1b – Problem uključuje i važnu komponentu najpogodnije veze sa Zadrom kroz Velebit što otvara različite mogućnosti; 2 – Slovenska geoprometna barijera (kao nova država koja u geoprometnom smislu ima bitno različite interese od Hrvatske, Slovenija predstavlja za Hrvatsku određenu barijeru); 2a – Sloveniji očito nije u interesu da Zagrebu i riječkoj luci otvori vezu s prostorom Beč–München, jednim od najvažnijih europskih prometnih prostora; 2b – Sloveniji također nije u interesu da Hrvatskoj otvori najkraću vezu Trst–Rijeka, što znači otvaranje Srednje i Zapadne Europe uz obilazak Kopra; 2c – Dva posve slobodna pročelja Hrvatske za veze s ostalom Europom (osim Balkana); 3 – Moguća ugroženost dijela posavskog prometnog pravca; 3a – Reljefni masiv Psnja (984 m) kao današnje i dalje naružano četničko uporište i prostor odakle je dugotrajno moguće ugrožavati i cestovnu i željezničku i plovidbenu vezu Posavinom; 3b – Zbog toga za Hrvatsku izuzetno geostrateško značenje ima alternativna mogućnost veza prema istoku preko Podravine; 3c – Minimalni opseg »Republike Srpske« u BiH u skladu s etničkim sastavom iz 1991. godine (izostavljene su kao većinske muslimanske općine – Prijedor i Sanski Most – jer su one genocidno već očišćene od Muslimana i Hrvata, odakle također mogu biti ugrožene posavske prometnice); 4 – Promet i politika u Istri (iz političkih i prometnih razloga Istru treba što više povezati s ostalom Hrvatskom i to razvojem i željezničkom vezom novim tunelom kroz Učku; 5 – Problem dubrovačkog primorja (zbog vrlo male dubine hrvatskog republičkog teritorija i agresivnog srpskog i crnogorskog zaleđa dubrovačko se primorje i općenito i prometno nalazi u izuzetno osjetljivim prilikama).

Fig. 1 Geopolitical problems in traffic evaluation of Croatia; 1 – Zagreb–Split link as part of the shortest connection between central Europe-middle Adriatic coast; 1a – Corridor zone between the Zagreb and Split regions in which, due to geopolitical reasons, dislocation of the important traffic route further towards the west, becomes logical (from Pounje to central Lika); 1b – the problem also includes the component of the most favourable connection with Zadar over the Velebit mountain, which reveals a number of alternatives; 2 – Slovenian geo-traffic barrier (Slovenia as a new state which, in the geo-traffic sense, has entirely different interests than Croatia, represents a certain barrier to Croatia); 2a – It is obviously not in Slovenias interest to open up routes for Zagreb and the port of Rijeka, linking them with Vienna–München, which is one of the most important European traffic areas; 2b – Neither is it in Slovenias interest to open up for Croatia the shortest link Trst–Rijeka, which means opening up central and western Europe by bypassing Koper; 2c – the two entirely free regions of Croatia for links with the rest of Europe (excluding the Balkans). 3 – Possible endangerment of part of the traffic route through Posavina; 3a – Relief of the Psnj massive (984 m) is a Chetnick stronghold and area from which they can continue to endanger road, railway navigational links with Posavina; 3b – consequently a possible link towards the East via Posavina has particular geostrategetic significance for Croatia. 3c – Minimal size of the »Serbian Republic« in Bosnia and Herzegovina, corresponding to ethnic po-



putation in 1991 (here Prijeđor and Sanski Most are omitted as communes with an ethnically Muslim majority – because due to ethnical cleansing they are deprived of Muslims and Croats, thus presenting an area from which Posavina routes can also be endangered); 4 – Traffic and politics in Istria (because of political and traffic reasons Istria should be linked with the rest of Croatia as much as possible in view of economic development and railway link via the new tunnel through Učka mountain. 5 – The problem of the Dubrovnik coastal area (due to the narrowness of the Croatian Republic territory at this point and aggressive Serbian and Montenegrin hinterland) in general, and particularly with regard to traffic, is in an exceptionally sensitive situation.



Sl. 2 Varijante najpovoljnije cestovne veze Zagreb–Split;

- 1a – Napuštena unaska varijanta – najkraća trasa cestovne veze Zagreb–Split prolazi preko Bihaća i dolinom Une koristeći povoljni niski prijevoj Lička kaldrma (672 m). Ali, u Dalmaciju ona izlazi preko Knina što je neprihvatljivo ne samo zbog geopolitičkih razloga (srpski etnikum duž granica), nego i stoga što se zapušta Zadar, dok se u dolini Une nailazi na građevinski izuzetno tešku situaciju; 1b – Prijevoju Lička kaldrma;
- 2 – Lička magistrala – ovaj cestovni pravac povezuje jedan važni životni sadržaj (Plitvička jezera s morem), ali ima slične geopolitičke nedostatke, dok je u strogo prometnom smislu bolje lociran u odnosu na budući tunel kroz Velebit;
- 3 – Približna lokacija tunela kroz južni Velebit;
- 4 – Zapadna varijanta – nova trasa Ličke magistrale (Karlovac–Josipdol–Brinje–Otočac–Gospić–Lovinac–tunel kroz Velebit). Ova trasa udovoljava geopolitičkim razlozima, maksimalno gospodarski aktivira Liku i najbolje je položena u odnosu na velebitski tunel;
- 5 – Karlovac je danas jedina moguća ishodišna točka za povezanost Zagreba sa srednjim Hrvatskih primorjem;
- 6 – Ostale spojnice za Liku; 6a – Prvenstveno značenje imaju spojnice za autocestu Karlovac – Rijeka i za Split; 6b – Važne su i spojnice za jadransku magistralu preko Velebita;
- 7 – Srpski etnikum; 7a – Općine sa apsolutnom većinom Srba (1991.). Općina Petrinja imala je relativnu većinu što je očito rezultat nasilja; 7b – Općine Gračac, Obrovac i Knin imaju ključno značenje za povezanost Hrvatske.

Fig. 2 Alternatives for the most favourable road link Zagreb–Split;

- 1a – Abandoned «unaska» alternative – the shortest road link Zagreb–Split, via Bihać and the river Una valley, utilizing the favourably Lička Kaldrma low pass (672 m). However, it leads to Dalmatia via Knin which is unacceptable, not only because of geopolitical reasons (Serbian ethnic population along the borders), but also because the town of Zadar would be neglected, and furthermore the Una river valley represents an exceptionally difficult situation in view of construction works; 1b – Lička Kaldrma pass;
- 2 – Lička magistrala (main road) – this road links an important vital entity, (the Plitvice Lakes with the sea), but displays similar geopolitical drawbacks, while strictly speaking with regard to traffic, it is better located, in view of the future tunnel through the Velebit mountain;
- 3 – Approximate location of the tunnel through the southern Velebit;
- 4 – The western alternative – new route of the Lička Magistrala (main road) (Karlovac–Josipdol–Brinje–Otočac–Gospić–Lovinac–tunnel through Velebit). This route is satisfactory geopolitically, it economically engages Lika to the maximum and is best situated with regard to the Velebit tunnel;
- 5 – Karlovac is today the only starting point for connecting Zagreb with the central part of the Croatian coast (primorje)
- 6 – Other connection routes for Lika; 6a – Connection routes have primary importance for the motorway Karlovac–Rijeka and Split; 6b – The links for the Adriatic main road (magistrala), crossing the Velebit mountain are also important;
- 7 – Serbian ethnic population; 7a – Communes with and absolute Serbian majority (1991). The Petrinja commune had a relative majority, which was obviously the result of violence; 7b – Communes of Gračac, Obrovac and Knin play a key role in the connection of Croatia as a whole.

sjetimo se samo besprimjerne drskosti pobunjenih militantnih veliko-Srba s desne obale Korane i uz Kupu nizvodno od Karlovca koji su Karlovčanima poručili da, istina, mogu osposobiti pogone KIM-a, ali u njima mogu raditi isključivo pobunjeni i abolirani Srbi, iako su u bližoj okolici sve sama hrvatska sela!

Prirodno je, dakle, zaključiti da nova moderna veza Zagreb – Split ne može ići trasom današnje Ličke magistrale (Karlovac – Slunj – Plitvička jezera – Titova Korenica – Udbina – Gračac), nego da mora biti pomaknuta na zapad. Pritom je važno upozoriti da Hrvatska može zbog toga doći i pod dodatni međunarodni pritisak (kojem je, uostalom, i danas izložena), i to

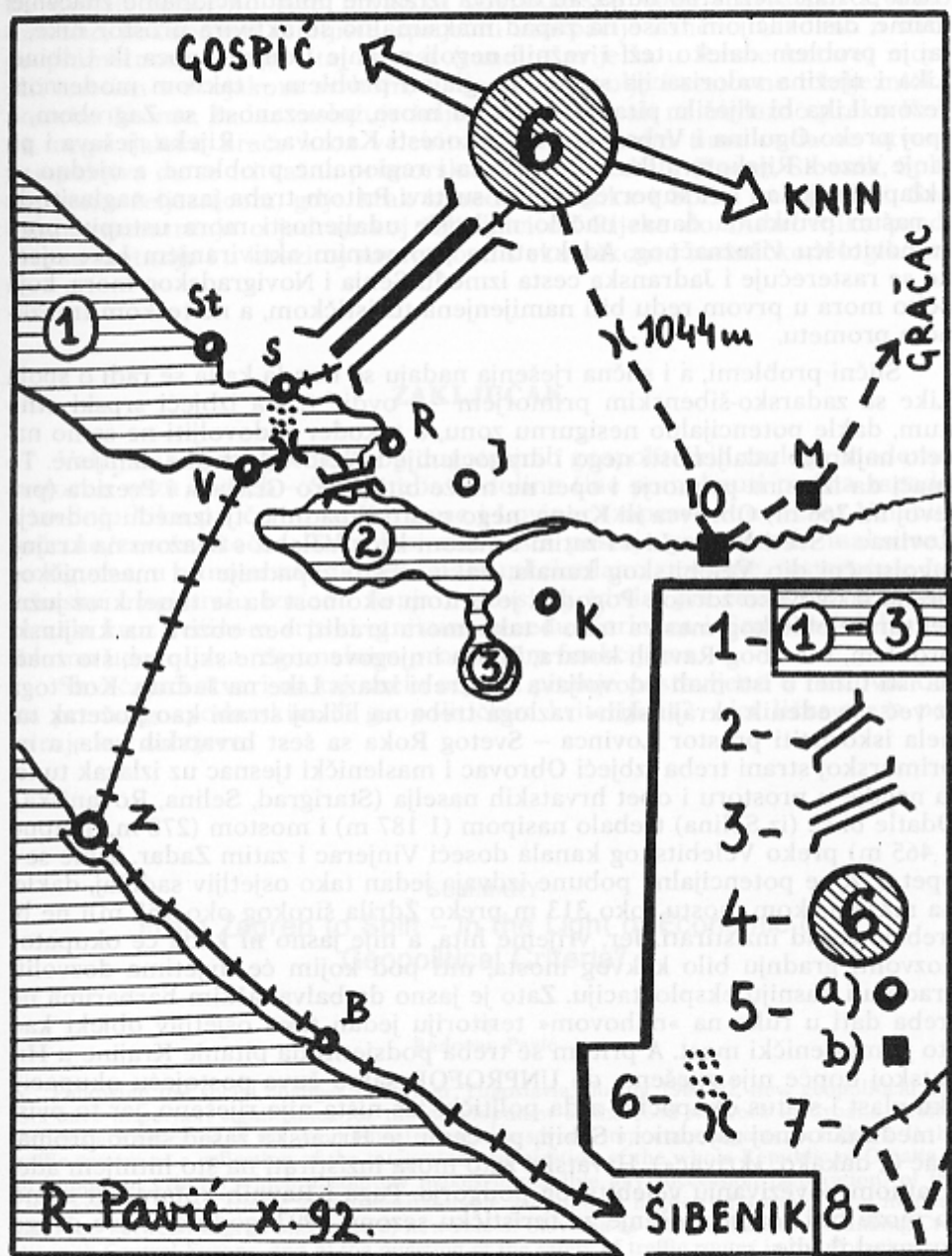
tako da joj se spočitne da ona, eto, na riječima zastupa ravnopravnost Srba, ali gospodarski »zapušta« njihove krajeve. Međutim, taj prigovor otpada jer i dalje ostaje u funkciji spomenuta Lička magistrala, a ostaje i Unska pruga, a za taj prostor, s tim brojem pučanstva i takve gospodarske dinamike, takva regionalna povezanost više je nego odgovarajuća. Istina je da Donji Lapac ostaje dosta izoliran, ali ako se podsjetimo da je 1991. god. čitava ta općina imala 8 054 stanovnika, onda problem ne bi trebalo dramaturizirati. Ali, u svakom slučaju stoji mogućnost da će Hrvatska biti optužena i iznutra da »zapušta« srpske krajeve, ali i izvana, sve iz istog razloga.

Sl. 3 Prometni koridor južna Lika-Zadar;

- 1 – Vodena barijera, 1 – Velebitski kanal, 2 – Novigradsko i 3 – Karinsko more. Zatvorenost krajnjeg jugoistočnog dijela Velebitskog kanala, Novigradskog i Karinskog mora zahtijeva dužne ekološke obzire;
- 2 – Lokacija nekadašnjeg masleničkog mosta u Novskom ždrilu. U normalnim prilikama najpogodnija mogućnost za povezivanje velebitskog i ravnokotarskog prostora. Pristup masleničkom mostu je sa sjeverozapada jadranskom magistralom, a sa istoka iz Obrovca;
- 3 – Tunnel kroz Velebit ima bitno značenje za povezanost sjeverne Hrvatske sa središnjim Hrvatskim primorjem. Zapravo, radi se o dva tunela – najprije cestovnom, a zatim i željezničkom. Tunnel mora povezati hrvatski prostor Lovinac-Sveti Rok, s hrvatskim prostorom Seline-Rovanjska, a izbjeći srpsku zonu oko Obrovca;
- 4 – Šest hrvatskih sela u području Lovinac-Sveti Rok kao pogodno hrvatsko etničko uporište kod tunela kroz Velebit;
- 5 – Raspored hrvatskih i srpskih naselja; 5a – Glavna hrvatska naselja važna u geopolitičkom i prometnom kontekstu; 5b – Glavna srpska naselja;
- 6 – Zaobilazak Novskog ždrila. Između Selina i Vinjerca moguća je veza putem nasipa (1187 m) i mosta od 278 m. Ova trasa najviše odgovara geopolitičkim razlozima, ali može biti ekološki problematična jer još više zatvara sav jugoistočni morski bazen;
- 7 – Velebitski tunnel mora dobiti željezničku trasu. Time se Zadar željeznički najbolje povezuje sa zaleđem, a tada nije problem izgraditi i dionicu Zadar-Sibenik. Kako je Sibeni već željeznicom povezan sa Splitom, povezuju se sve tri hrvatske srednjojadranske luke (Zadar, Sibeni, Split);
- 8 – Cestovni pravci koje treba izbjeći.

Fig. 3 Traffic corridor Southern Lika-Zadar;

- 1 – Water barrier, 1 – Velebit Channel, 2 – Novigrad and Karin seas. The closed in nature of the far south-eastern part of the Velebit Channel, Novigrad and Karin seas requires longitudinal environmental concern;
- 2 – Location of the former Maslenica bridge at Novsko ždrilo. In normal conditions it is the best way of linking the Velebit and Ravni Kotari regions. Access to the Maslenica bridge is via the north-western Adriatic Magistrala (main road), and in the east from Obrovac.
- 3 – The tunnel through the Velebit mountain plays as essential role in linking northern Croatia with the central part of the Croatian coast. In fact it is a matter of two tunnels – first a road tunnel and then a railway tunnel. The tunnel has to link the Croatian area Lovinac-Sveti Rok, with the Croatian area Seline-Rovanjska, and to avoid the Serbian zone near Obrovac;
- 4 – Six Croatian villages in the Lovinac-Sveti Rok region as a suitable Croatian ethnical base near the tunnel through Velebit;
- 5 – The distribution of Croatian and Serbian settlements; 5a – Main Croatian settlements important geopolitically and traffic wise; 5b – main Serbian settlements;
- 6 – Novsko ždrilo by-pass. Between Selina and Vinjerca the connection would be possible via an embankment (1187 m) and bridge of 278 m. This route best meets the geopolitical requirements, although ecologically it could represent a problem as it also encloses the whole south-eastern basin;
- 7 – Velebit tunnel must have a railway track. In this way Zadar would be best linked with the hinterland, and there would be no difficulty in constructing a section Zadar-Sibenik. As Sibeni is already connected by rail with Split, all three Croatian middle-Adriatic harbours would be connected (Zadar, Sibeni, Split).
- 8 – Road routes which have to be avoided.



Iz navedenog logično slijedi da trasu ceste Zagreb – Split treba zbog geopolitičkih razloga pomaknuti na zapad, i to kroz hrvatski etnikum. Time trasa postaje neznatno dulja, ali dobiva izrazitije polifunkcionalno značenje: naime, dislokacijom trase na zapad maksimalno se aktivira prostor Like, a taj je problem daleko teži i važniji negoli pitanje Donjeg Lapca ili Udbine. Lika i njezina valorizacija su, dakle, glavni problem – takvom modernom vezom Lika bi riješila pitanje izlaza na more, povezanosti sa Zagrebom, a spoj preko Ogulina i Vrbovskog na autocesti Karlovac – Rijeka rješava i pitanje veze s Rijekom. Lika tako rješava i regionalne probleme, a ujedno se uklapa i u jedan širi superregionalni sustav. Pritom treba jasno naglasiti da u našim prilikama danas načelo najkraće udaljenosti mora ustupiti pred svrhovitošću višeznačnog. Adekvatnim prometnim aktiviranjem Like ujedno se rasterećuje i Jadranska cesta između Senja i Novigradskog mora, koja očito mora u prvom redu biti namijenjena turističkom, a ne teškom tranzitnom prometu.

Slični problemi, a i slična rješenja nadaju se i onda kada se radi o spoju Like sa zadarsko-šibenskim primorjem – i ovdje treba izbjeći srpski etnikum, dakle potencijalno nesigurnu zonu, a također zadovoljiti ne samo načelo najkraće udaljenosti nego i dragocjenije načelo višestruke namjene. To znači da izlaz na primorje i opet ne može biti preko Gračaca i Prezida (prijevoj na 766 m) Obrovca ili Knina, nego nešto zapadnije, tj. između područja Lovinac – Sveti Rok u Lici i zatim tunelom kroz Velebit s izlazom na krajnji jugoistočni dio Velebitskog kanala, dakle nešto zapadnije od masleničkog tjesnaca (Novsko ždrilo). Pogodna je pritom okolnost da se tunel kroz južni sektor velebitskog masiva tako i tako mora graditi bez obzira na krajinski problem, i to zbog Ravnih kotara, Zadra i njegove otočne skupine, što znači da isti tunel u isti mah udovoljava i potrebi izlaza Like na Jadran. Kod toga iz već navedenih »krajinskih« razloga treba na ličkoj strani kao početak tunela iskoristiti prostor Lovinca – Svetog Roka sa šest hrvatskih sela, a na primorskoj strani treba izbjeći Obrovac i maslenički tjesnac uz izlazak tunela negdje u prostoru i opet hrvatskih naselja (Starigrad, Selina, Rovanjaska). Odatle bi se (iz Selina) trebalo nasipom (1 187 m) i mostom (278 m, ukupno 1 465 m) preko Velebitskog kanala doseći Vinjerac i zatim Zadar. Time se i opet iz zone potencijalne pobune izdvaja jedan tako osjetljiv sadržaj, dakle, na masleničkom mostu (oko 313 m preko Ždrila širokog oko 155 m) i ne bi trebalo zasad inzistirati. Jer, vrijeme hita, a nije jasno ni kada će okupator dozvoliti gradnju bilo kakvog mosta, niti pod kojim će uvjetima dozvoliti gradnju i kasniju eksploataciju. Zato je jasno da balvanaškim barbarima ne treba dati u ruke na »njihovom« teritoriju jedan tako osjetljiv objekt kao što je maslenički most. A pritom se treba podsjetiti da pitanje Krajine u Hrvatskoj uopće nije riješeno, da UNPROFOR samo čuva postojeću okupacijsku vlast i status okupacije, a da politički još ništa nije riješeno, jer to ovisi o međunarodnoj zajednici i Srbiji, pri čemu je Hrvatska zasad samo promatrač (i, dakako, »krivac«). Hrvatska zato mora inzistirati na što hitnijem adekvatnom povezivanju velebitskog podgorja, Paga i Ravnih kotara, jer samo to može biti realno rješenje za turističku sezonu 1993. godine, a sve drugo su zasad iluzije.

Međutim, i to nije sve: Republika Hrvatska mora što bolje osigurati prisutnost Hrvata u tome cjelokupnom kritičnom prostoru, a to znači da i u

onih šest hrvatskih sela u Lici i u onima na obali treba ne samo vratiti prognanike i izbjeglice, nego taj prostor demografski (brojčano) i ojačati i uopće stvoriti relativno jaču hrvatsku gospodarsku bazu i hrvatsko životno uporište, pokupovati zemljište, spriječiti uzurpacije i slično. Gledano u strogo prometnom smislu i taj zahvat (tunel – prijelaz u Ravne kotare) mora biti izveden s dvojakom svrhom, tj. da se zadovolje i cestovne i željezničke potrebe. Naime, Zadar zaslužuje željezničku vezu, ali ne obilazno preko Knina, nego daleko kraće kroz velebitski tunel. Samim time onda se otvara perspektiva da se tri važna primorska urbana središta (Zadar, Šibenik, Split) povežu željeznicom, gdje krak između Šibenika i Splita već postoji. Sva ostala razmatranja o jadranskoj željeznici od Rijeke do Dubrovnika predmet su fantazije i u izrazitoj suprotnosti s ekološkom i turističkom logikom.

ZAKLJUČAK

Valja, dakle, zaključiti: Zbog dugotrajnih geopolitičkih razloga modernu cestovnu vezu Zagreb – Split treba iz doline Une pomaknuti prema zapadu u srednju Liku pri čemu su Karlovac i Lovinac (zapravo tunel kroz Velebit) početne/završne točke. Tako locirana cesta postaje geostrateški maksimalno sigurna, u odnosu na Liku ima polifunkcionlano značenje, rasterećuje Jadransku magistralu između Senja i Novskog ždrila, pri čemu važna transverzala kroz većinom srpski etnikum između Karlovca i Gračaca i dalje apsolutno udovoljava regionalnim prometnim funkcijama.

Shvaćajući stvari na taj način otpada pitanje postavljeno u naslovu: Cesta prema gospodarskim ili geopolitičkim kriterijima? – jer lička trasa pomiruje sve zahtjeve.

SUMMARY

From Zagreb to Split – in the Light of Economic or Geopolitical Criteria?

by
Radovan Pavić

Following the social changes in former Yugoslavia, during 1989–92, new geopolitical factors have important significance for the development of the road network in Croatia. Traffic features are reflected in the geopolitical context in several important aspects, as follows: 1) the traffic system as a reflection of the integrated organization of the whole Republic of Croatia is an important criteria which absolutely makes impossible any succession (separation) of the Knin 'krajina' from Croatia; 2) the most suitable geopolitical location of a route for a modern link road between Zagreb and Split; 3) new role of Slovenia as a traffic barrier for linking Croatia with Central Europe, and 4) the question of the safety of traffic routes in the Posavina and Dubrovnik coastal areas.

Because of 'state reasons', Croatia – regardless of the ethnic structure in part of the Knin 'krajina' – must not allow splitting up of its state territory, and for safety reasons a new link

