

OSNOVNE ODREDNICE PROMETNO- GEOGRAFSKOGA I GEOSTRATEŠKOGA ZNAČENJA ZADARSKE REGIJE



Snimio Aleksandar Bonačić

Damir Magaš

Odjel za geografiju i Centar za istraživanje
krša i priobalja, Sveučilište u Zadru



UVOD

U radu se razmatraju odrednice prometno-geografskoga i geostrateškoga značenja zadarske regije. One proizlaze iz: 1. potreba međunarodnoga, međuregionalnoga i unutarregionalnoga prometnog povezivanja u prošlosti i danas, 2. značenja Zadra kao jednog od demografski, funkcionalno, gravitacijski, gospodarski i prometno prvorazrednih regionalnih središta Hrvatske u prošlosti i danas, 3. geostrateških interesa zemlje za ujednačen, decentraliziran i sveobuhvatan razvoj u prostoru u svrhu opstanka i prosperiteta u budućnosti. Rezultat su povoljnoga zemljopisnog i geoprometnog položaja, osjetljivih i specifičnih geostrateških i geopolitičkih okolnosti u prostoru regije sve do danas, kao i razmjerno povoljnih obilježja prirodno-zemljopisne osnove. Ti su se čimbenici u vremenu i prostoru različito odražavali na dosadašnji razvoj, a određuju i perspektive razvoja u budućnosti. Uglavnom pogodni za gospodarski, a time i demografski opstanak i razvoj, te posebice postizanje odgovarajuće kulturološke razine i snage, oni u suvremenim okolnostima razvoja u Europi i svijetu čine važan okvir koji treba vrednovati, rabiti i aktualizirati, poglavito kada je riječ o geostrateškim (očuvanje integriteta nacionalnoga prostora u okvirima suvremenoga svjetskog poretka), geopolitičkim (upravni ustroj i regionalizacija), geoprometnim (strateški prometni pravci i punktovi) i gospodarskim aktivnostima (razvoj svih sektora djelatnosti uz očuvanje ekološke ravnoteže).

DOSADAŠNJA ISTRAŽIVANJA

Prometno-geografskim i geostrateškim značenjem zadarske regije bavio se manji broj istraživača geografa, povjesničara, vojnih, političkih, regionalnih i povijesnih geografa, inženjera prometa, geopolitičara, vojnih osoba itd. Pojedini istraživači drugih struka u većoj su ili manjoj mjeri dali svoj doprinos poznavanju prostorne, političke ili geostrateške problematike Zadra i njegove regije od 1945. do 1991. godine (De Schönfeld, 1938., Maštrović, 1946., Seissel, 1953., 1954., Petricioli, 1959., 1959.a, 1965., Kolb, H., 1964., Gamulin, 1967., Kulušić, 1971., Radulić, 1971., Foretić, 1972., Jurić, 1972., Kolacio, 1972., Zobundžija, 1972., Domijan, Radulić, 1976., Klaić, Petricioli, 1976., Suić, 1976., Jelić, 1978., Mohorovičić, 1986., Banjad, 1986., Deselbruner, 1986., Deselbruner i dr., 1986., Domazet-Lošo, 2003., Arbutina, 2007. i dr.).

Među geografima, u općim djelima, bavilo se širom zemljopisnom i prostornom problematikom hrvatskih gradova, obuhvativši i Zadar, nekoliko geografa (Bertić, 1973., Crkvenčić, 1976., Vresk, 1980., Magaš, 1999.),

regionalnom geografskom ili specifičnom geografskom problematikom (demogeografskom i sl.) Zadra također nekoliko njih (Kulušić, 1971., Magaš, 1996., 2000b, 2001., 2003., 2004., Faričić, 2006.), dok se uže geografskom problematikom Zadra i regije bavilo razmjerno malo autora (Rubić, 1964., Magaš, 1981., 1983., 1986., 1991., 1994., 1995., 1996., 1997., 2001., 2004., Magaš, Lončarić, 2006., Faričić, 2012.).

POJAM ZADARSKE REGIJE

U povijesno-zemljopisnom razvoju do danas oko Zadra je uvijek postojao prostorno, demografski i gospodarski prostor regionalnog okruženja. On je dosegom ovisio, pa i u suvremenim uvjetima ovisi, o više čimbenika: veličini i funkcionalnoj snazi, odnosno hijerarhijskoj razini Zadra, o političkim granicama – unutarnjima ili državnima, o odnosima gravitacijskih silnica susjednih većih središta, o prometnim vezama, o geostrateškim, sociološkim i raznim drugim. U dosadašnjem povijesno-geografskom razvoju, s obzirom na brojne mijene u prostoru, zadarski regionalni kompleks bio je izrazito, ponekad i preradikalno, izložen geopolitičkim krajnostima, nerijetko na štetu i grada i okolnoga šireg ili užeg prostora.

Osamostaljenjem Republike Hrvatske, posebice uvođenjem županijskog sustava, a ubrzo i izgradnjom autoceste, Zadar je, ako se izuzmu učinci velikosrpske agresije (na bojnem, gospodarskom, propagandno-psihološkom i obavještajnom planu), gospodarski i demografski ostvario znatan napredak. To je omogućilo i stvaranje novih gravitacijskih odnosa, poglavito slabljenjem demografske i gospodarske, a dijelom i funkcionalne snage Rijeke i Splita u uvjetima snažne koncentracije kapitala u Zagrebu. Gravitacijski sustav bitno je, osim Zadarske, prozeo najveći dio prostora Ličko-senjske i Šibensko-kninske županije. Gotovo polustoljetni kolaps zbog izdvajanja u otudenu talijansku enklavu, rušenja u Drugom svjetskom ratu, prespore obnove prvih 10-15 godina nakon njega i ukidanja kotara ublažen je potkraj 20. stoljeća. Razdoblje nakon strahovitih razaranja regije i grada u velikosrpskoj agresiji obilježeno je suvremenim razvojem Zadra i širega prostora u okruženju. Najnovija zbivanja od početka 2012. upućuju na ponovne težnje političkoga marginaliziranja i osujećivanja gravitacijskog utjecaja Zadra u korist Splita i Rijeke,¹ unatoč potrebama za postojanjem funkcija najvišeg ranga u ovom regionalnom kompleksu na središnjem dijelu Jadranske Hrvatske kao suvremene NUTS 2 europske regije.

Zadarska regija danas okuplja u prvom redu prostor Zadarske županije (170 000 stanovnika) i dijela susjednih županija (160 000 stanovnika), u središnjem dijelu suvremene Jadranske Hrvatske kao europske NUTS 2

1

Administrativne smjene vodećih ljudi u upravi i javnim poduzećima; promjene projekta Luke „Gaženica“, ukidanje trajekta za Anconu u najvećem dijelu godine, smanjenje nadležnosti carinske i drugih službi u Zadru, prijedlozi nove regionalizacije i uvođenja tzv. planskih regija Rijeke i Splita unutar Jadranske Hrvatske, bez Zadra kao prvorazrednoga središta itd.



SLIKA 1.
„Sjevnodalmatinsko-lička“ regija (Srednja Jadranska Hrvatska) kao prostor sve prisutnijega geografskog, infrastrukturnog, gospodarskog i zaštitarskog okupljanja oko središta u Zadru (Magaš, 2013.)

regije. Premda razmjerno niske gustoće naseljenosti, važan je prostorni i gospodarski te osobito prometni resurs zemlje, s jezgrom u gravitacijski najistaknutijem Zadru. Sa 71 471 stanovnikom (2011.) unutar grada i 125 000 stanovnika gradske regije Vir – Zadar – Drage, zadarski urbani kompleks ulazi danas u red najvažnijih središta regionalnog okupljanja u Hrvatskoj. To potvrđuje niz ustanova i funkcija regionalnog i nadregionalnog značaja u domeni obrazovanja, znanosti, zdravstva, kulture, uprave, pravosuđa, vjerskoga života, premda se utjecaj pojedinih od početka 2012. naprasno, ili pak zakulisno,

svakako nedovoljno demokratskim metodama, nastoji uredbama umanjiti ili dokinuti.

Osnivanje zasebne županije u samostalnoj Republici Hrvatskoj u pogledu oživljavanja središnjih funkcija Zadra bilo je od najvećeg značenja, a izgradnja autocesta, obnova cesta, pomorske flote, zračne luke i pomorske luke, kao i razvoj turizma i poljoprivrede, neposredni su poticaji ostvarenja snažne uloge regionalnog čvora u središnjem dijelu Jadranske Hrvatske. To otvara i nove izgleda sada oslabljenoj industriji i željezničkom povezivanju te daljnjem razvoju poljoprivrede, turizma, prometa i sl. u suradnji sa znanosti, obrazovanjem i svekolikom nad-



SLIKA 2.
**Sadašnje
 geografske regije
 u Hrvatskoj s
 gledišta aktualnih
 gravitacijskih
 (nodalno-
 funkcionalnih)
 odnosa**

(Magaš, 2011., 2013.)

gradnjom. Suvremeno prepoznavanje i optimalno vrednovanje Zadra i šire regije, već započeto od Svjetske banke projektom Županije Šibensko-kninska i Zadarska – Okvir za viziju regionalnog razvoja;² ulaganja u zadarsku luku na križanju jadransko-jonskog pravca s pravcem Baltik – panonski bazen – Zadar – Ancona – središnja Italija i dr. jedan je od strateških preduvjeta decentraliziranog i ravnomjernog razvoja Hrvatske kao i njezina optimalnog ustroja i raščlambe na 2. i 3. stupnju suvremene europske NUTS regionalizacije.

U suvremenim okolnostima razvoja u okvirima neovisne hrvatske države pokazalo se nespornim značenje Zadra kao važnoga regionalnog čvorišta, petoga po veličini hrvatskoga grada, istaknutoga gravitacijskog i geostrateškog središta. U prvom županijskom teritorijalnom ustroju u znatnoj su mjeri respektirani značenje i mogućnosti Zadra kao središta oko kojeg je okupljen najveći dio sjeverne Dalmacije, glavnina Like, Krbave i gornjega Pounja (Zadarsko-kninska županija; Magaš, 1996.). Naime, gravitacijski utjecaj Zadra izražen je i izvan upravno-teritorijalnih granica suvremene Zadarske županije. U ratnim prilikama jedino je Zadar mogao i u stvarnom i u formalnom (za okupirane dijelove) pogledu okupiti, za nacional-

ni teritorijalni integritet, strateški presudan prostor, što je rezultiralo definiranjem Zadarsko-kninske županije. To je bilo i logično s obzirom na dinamiku njegova gospodarskoga, demografskoga, kulturnoga i znanstvenoga razvitka. Snažan proces okupljanja društvenih i gospodarskih aktivnosti u Zadru približio je više nego ikada dosad ličko-krbavski zaobalni prostor, ne samo tradicionalnim pravcima (zadarski i ninski cestovni pravac, kninski cestovni i željeznički čvor) nego i suvremenim prometnim sustavom. Posebice je autocesta koja povezuje Kontinentalnu i Jadransku Hrvatsku, a ujedno je i dio jadransko-jonskog pravca, ličko-sjevernodalmatinski geografski prostor sažela i objedinila te s mnogih gledišta životno približila. To je od vitalnog interesa za cijelu državu, jer se često u prošlosti ponavljala njezina podijeljenost i geostrateška slabost kad god je osjetljiv prostor u porječju Zrmanje i Krke bio društveno-gospodarski oslabljen, periferan ili izoliran.

Polazeći od činjenice da se Zadar potvrdio ne samo kao županijsko središte nego da okuplja i pojedine funkcije za prostor susjednih županija, može se upozoriti na potrebu bližega povezivanja cijeloga tog prostora, imajući na umu stvarne mogućnosti i potrebe sjevernodalmatinskoga, ličkoga i krbavskoga prostora, uz respektiranje svih posebnosti Šibenika, Gospića, Knina i drugih manjih središta te, sukladno tome, mogućnosti raspršivanja ili relokacije pojedinih funkcija da bi se prostor razvijao uravnoteženo i komplementarno.

Suvremenim upravno-teritorijalnim ustrojem Republike Hrvatske 1992., odnosno 1997. godine, poštovani su neki geografski, prometno-geografski, geostrateški, demografski, povijesni i politički kriteriji, koji su, uz neka odstupanja (podjela Paga, vezivanje Senja na Gospić umjesto na Rijeku), uglavnom dobro ocrtali dosege užih regionalnih gravitacijskih silnica Zadra, Šibenika i Gospića. Pri tome je ponajprije istaknuto višestoljetno značenje Zadra kao važnoga upravnog, gospodarskog, demografskog, kulturnog i znanstvenog središta koje okuplja prostor srednjega dijela Jadranske Hrvatske, tj. sjevernu Dalmaciju i najveći dio ličko-krbavskoga prostora. Isto tako, vrednovano je značenje Šibenika kao istaknutoga sjevernodalmatinskog grada, koji se od 11. stoljeća potvrdio kao važno hrvatsko priobalno središte, a sredinom 20. st. razvio se u zapaženo lučko-industrijsko jadransko središte. U ličkom, površinom velikom prostoru, funkcionalno je oko Gospića, manjeg ali nacionalno važnoga gradskog središta, integriran prostor Like u užem smislu te Krbave (Udbina, Korenica), Gacke (Otočac) i Pounja (Donji Lapac), a u granicama županije i dijela Paga te Senja.

Prostor srednjega dijela Jadranske Hrvatske, odnosno sjevernodalmatinsko-lički prostor, snažno integrira nekoliko prirodno-geografskih poveznica, a među njima

2

The World Bank Project, Šibenik – Knin and Zadar Counties: Framework for a Regional Development Vision, 2001.; Post-Conflict Fund Grant for Croatia: Zadar and Knin-Šibenik Counties Refugee Return and Regional Development Project, Framework for a Regional Development Vision Component Summary Activity Report, January, 2001. <http://siteresources.worldbank.org/EXTGL-DEVLEARN/Resources/RDVprogram.pdf>

su istaknute tri koje se protežu u sve tri županije (Zadarska, Šibensko-kninska, Ličko-senjska):

- a) sjevernodalmatinski otoci od Paga i Silbe na SZ do šibenskih otoka na JI
- b) jedinstveni hidrogeografski sustav Zrmanje, Krke i južnoličkih voda (Otuča, Ričica i dr.) te drugih voda Like, Krbave, Gacke i Gornjega Pounja
- c) jedinstveni planinski sustav Velebita, Ličke Plješivice i Dinare.

Uz to, jedinstveni sjevernodalmatinski prostor, organiziran u Zadarsku i Šibensko-kninsku županiju, dodatno integrira zajedničko područje Ravnih kotara, Pozrmanja i Bukovice s kistanjsko-prominskom krškom zaravni, koji u prirodno-geografskom i povijesno-geografskom smislu čine središnji dio jadranskoga zaobalja koji je svojedobno funkcionirao kao dio jezgre stare hrvatske države. Ujedno, Velebit, s prostorima nacionalnih parkova i parkom prirode, velebitsko Podgorje i Pag, dijele Zadarska i Ličko-senjska županija. Vode Zrmanje, Krke te Otuče i Ričice čine hidrografske povezan, jedinstven i nedjeljiv sklop podzemne i nadzemne cirkulacije voda u kršu.

Dakle, uspostavom samostalne Hrvatske, sa Zadrom kao središtem Zadarsko-kninske županije (1992.-1997.), odnosno Zadarske županije od 1997. s izrazitim utjecajem na otoku Pagu i sve izraženijim utjecajima u susjednim županijama (Ličko-senjska i Šibensko-kninska), Zadar je potvrdio važnu ulogu regionalnoga središta, razvijajući u pojedinim funkcijama i značenje nadregionalnoga, odnosno supraregionalnoga, središta. Premda je obuhvat Županije smanjen 1997., Zadar je zadržao i ubrzano razvio funkciju najizrazitijega kulturnog, prosvjetnog, gospodarskog, prometnog, poslovnog, zdravstvenog, sudskog, sigurnosnog, informacijskog, vojnog i vjerskog središta za znatan dio Jadranske Hrvatske (zadarski i dio kvarnerskih otoka, Ravni kotari, Podgorje, velik dio Like, Krbava, Gornje Pounje, Bukovica) te dijelom i šibenske podregije s kninskom i drniškom Zagorom.

Razvojem upravnih i samoupravnih tijela za Zadarsku županiju, ali dijelom i susjedne županije, Šibensku i Ličko-senjsku, Zadar je u razmjerno kratkom vremenu i formalizirao navedenu regionalnu funkciju, štoviše uvrstio se među najsnažnija regionalna središta u Hrvatskoj, premda se u upravnom pogledu upravo u zadarskom zaobalju (Lika s Krbavom i Gornjim Pounjem) riječki gravitacijski utjecaj već dugotrajno politički favorizira.³ Već se ranije, u bivšem sustavu (kotari i zajednice općina Split i Rijeka), takav model kao i model zajedničkog razvoja preglomaznoga i izduženoga dalmatinskog prostora pokazao neučinkovitim, a na primjeru Zadra i podcjenjivačkim.

Naime, suvremeni gravitacijski (nodalno-funkcionalni) pristup, uzimajući u obzir svu složenost gravitacijskih odnosa na znatnom dijelu središnjega hrvatskog prioba-

lja i Like s Krbavom, s više motrišta upućuje na prirodnu usmjerenost prema Zadru. Znatna prostorna udaljenost od tri demografski najveća središta Hrvatske uvjetuje da Zadar u Hrvatskoj, upravo za prostor neposrednoga ličkog zaobalja, sve snažnije razvija regionalnu funkciju i u skladu s tim učestalo „iskače“ iz stereotipnih, zastarjelih, upravnih okvira još iz vremena SFRJ. Takav je razvoj i očekivan, jer je od Vira do Pakošтана oblikovana spomenuta zadarska urbana regija otprilike sa 125 000 stanovnika (2011.), koja u sustavu urbaniziranih prostora Hrvatske traži odgovarajuću potvrdu, a veličinom i značenjem približava se osječkoj. Naime, u Zadru djeluju mnoge ustanove koje imaju šire značenje, uvjetno rečeno nadregionalni gravitacijski domet. Među važnijima je Sveučilište u Zadru (5500 studenata), koje okuplja prostor sjevernodalmatinsko-ličke regije, odnosno srednjega dijela Jadranske Hrvatske, a gravitacijski domet mu je kod pojedinih studija i širi od nacionalnoga, što svakako treba imati na umu.

Nadregionalnim, pa i nacionalnim, značenjem ističu se i Državni arhiv u Zadru, Znanstvena knjižnica Zadar, Zrakoplovno visoko vojno učilište, Zavod za povijesne znanosti HAZU, Stalna izložba crkvene umjetnosti, Arheološki muzej i Muzej antičkog stakla, regionalna bolnica (uz dvije specijalne bolnice u Ugljanu i Biogradu). Tu su i važni gospodarski kapaciteti Tankerske plovidbe, lučko-industrijska zona I. reda (2. putnička i 4. teretna luka Hrvatske), međunarodna Zračna luka Zadar (Zemunik), trajektne i brzobrodske veze s Italijom, zadarskim i kvarnerskim otocima, Istrom, ostalim priobaljem Hrvatske, koji upotpunjuju snažno regionalno značenje današnjega Zadra.

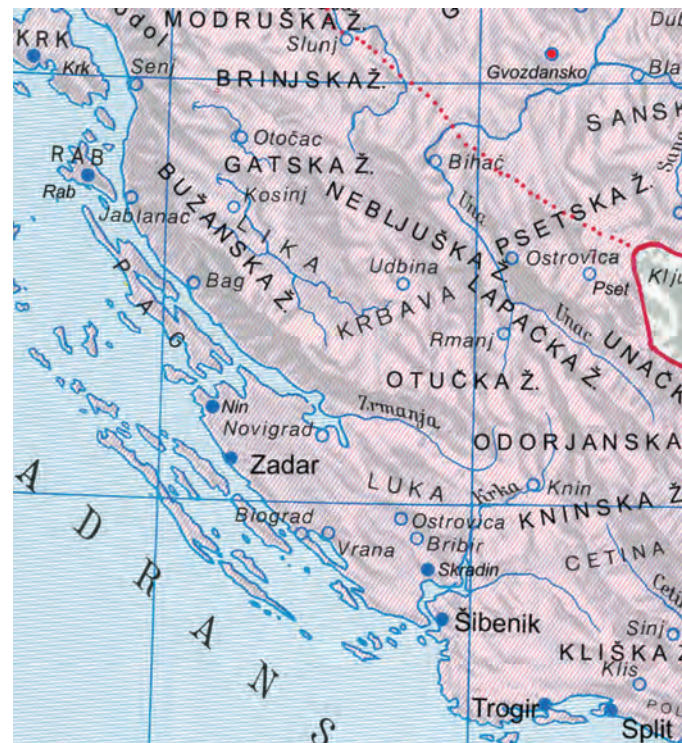
Od važnijih ustanova koje imaju regionalnu ili nadregionalnu funkciju istaknute su: Trgovački sud (s podružnicom u Šibeniku), Gospodarska komora (najstarija u Hrvatskoj, osnovana 1806.), podružnica FINA-e, veći broj srednjih škola otprilike sa 8000 učenika (4 gimnazije, pomorska, tehnička, medicinska, poljoprivredna, obrtnička, građevinska, glazbena, vojna i dr.), Hrvatsko narodno kazalište, muzeji regionalne razine (Arheološki, Narodni i dr.), Centar HRT-a, dvije regionalne televizije, bankovno središte (sustav OTP-banke s više od 15 drugih poslovnih banaka i filijala), podružnice više osiguravajućih društava, dnevne novine, četiri novinska tjednika, dvadesetak znanstvenih te više stručnih i popularnih publikacija, Regionalni zavod za zaštitu spomenika, elektrodistributivno poduzeće, mreža povezanih regionalnih vodovoda (Lika – Zadar – Šibenik) i dr., vanjskotrgovačke tvrtke, zastupstva inozemnih tvrtki za Hrvatsku itd. Zadar je i snažno vjersko središte. Od najstarijih vremena kršćanstva sjedište je biskupije, a od 12 st. i nadbiskupije (donedavno i metropolije), a ujedno i središte franjevačke provincije sv. Jeronima.

Valja naglasiti da u bilo kojoj budućoj, pa i najstrožoj, upravno-političkoj regionalizaciji Hrvatske, upravo pora-

di njezina optimalnog prostornog i gospodarskog razvoja, Zadar treba zadržati značenje prvorazrednoga središta, tj. onu razinu središta koju budu imali Split, Rijeka i Osijek, a takvo bi značenje trebala imati i druga funkcionalna i istaknutija središta s gradovima koji broje više od 50 000 stanovnika, odnosno urbanim regijama većima od 100 000 stanovnika – Slavonski Brod i Varaždin – čiji se gravitacijski utjecaj širi i izvan njihovih županija. U okolnostima zadržavanja sadašnjega ili nešto smanjenoga broja županija, očito ne bi bilo bitne promjene u odnosu na sadašnje stanje. Međutim, budući da se pojavljuju prijedlozi, koji su za hrvatski srednjojadranski prostor, odnosno zadarsku regiju, neprihvatljivi, za regionalizaciju Hrvatske na 5,⁴ 7,⁵ 8 regija ili sl., u kojima zadarska regija/nadregija ne bi funkcionirala kao samostalna nego u sklopu jedne regije ili više drugih regija, takve prijedloge treba znanstveno, stručno i politički utemeljeno pobiti i odbaciti. Oni, naime, negiraju postojeći stupanj dosegnutoga značenja, važnosti i veličine Zadra (kao i pojedinih drugih središta), ali i cjelokupno demografsko, geografsko, gospodarsko, administrativno, povijesno-kulturno, geostrateško, geoprometno, funkcionalno i drugo značenje Zadra u velikom i osjetljivom prostoru Hrvatske.

SLIKA 3.
**Zadar u
Hrvatskoj
u vrijeme
Zadarskoga mira
1358.**

(HPA, 2003.).



GEOSTRATEŠKO ZNAČENJE ZADRA I NJEGOVE REGIJE U HRVATSKOJ

Tijekom povijesno-zemljopisnog razvoja Zadra (Mohorovičić, 1986. Magaš, 2004.) njegov gravitacijski utjecaj, kao i geostrateško značenje, oscilirali su, ovisno o političko-geografskim mijenama, okolnostima geopolitičkih težnji europskih velesila, kulturnoga prožimanja i, osobito, stupnja prožetosti geografskoga profila otoci – priobalje – zaobalje. Što je ta integriranost dublje zadirala u unutrašnjost, to su i Zadar i regija, što se odražavalo pozitivno i na cio prostor Hrvatske, ostvarivali sigurniji, nesmetaniji i učinkovitiji razvoj. Grad i šira regija, a time i znatan dio Hrvatske, prosperirali su uvijek kada su funkcionalno bili primjereno povezani, u okvirima jedne političke zajednice, a stagnirali ili nazadovali u prilikama kada su bili odjeljeni političkim prekrajanjem hrvatskoga nacionalnog i političkog prostora (npr. nakon rekonkviste zapadne alijanse i povlačenja Osmanskoga Carstva na granice Bosne i Hercegovine, tj. stvaranjem tromeđe – *Triplex confinium* - ili nakon Prvoga svjetskog rata; u Drugom svjetskom ratu ili u vrijeme velikosrpske agresije od 1991. do 1995.), što se odnosi i na vanjske i na unutarnje granice.

U prošlosti se ne samo prometno-gospodarski nego i geostrateški kompleksu zadarske regije pristupalo različito, što je proizlazilo ne samo iz gospodarskih i prometno-geografskih okolnosti nego, vrlo često, iz složenosti i prožimanja geopolitičkih i geostrateških odnosa u širem

jadransko-podunavskom dijelu Europe. Kao glavno središte prapovijesne Liburnije, a u antici i kao najveći grad kolonija rimskih građana u provinciji Liburniji, očito je imao znatno geostrateško značenje i važnu regionalnu ulogu u širem prostoru Liburna i Japoda, od *Scardone* i *Promone do Arbe* i *Senie*, u unutrašnjosti zahvaćajući sav liburnski i velikim dijelom japodski prostor. Srednjovjekovna geostrateška, a time i regionalna, funkcija Zadra može se povezati s upravno-političkom ulogom glavnoga središta bizantskoga dalmatinskog temata. Doseljnjem Hrvata i oblikovanjem jezgre ranosrednjovjekovne hrvatske države, kneževstva i kraljevstva, stare gravitacijske silnice u okruženju – u priobalju, zaobalju i na otocima – samo su ojačale. Posebno je to bilo istaknuto u povijesno-zemljopisnim okolnostima kada je Hrvatsko Kraljevstvo (svakako treba naglasiti njegovo značenje u vrijeme vladavina kraljeva Tomislava i Krešimira IV.), upravljalo i prostorom koji je formalno bio bizantski. Slična geostrateška konstelacija obilježila je i vladavinu Ludovika I. Velikoga u 14. st., kada se Hrvatsko-Ugarsko Kraljevstvo, objedinjeno s Poljskim, nakratko oslobodilo geostrateške prevage Mletačke Republike na Jadranu.

Prostorne okolnosti širenja uprave Mletačke Republike, i posebice osmanskih prodora i osnivanja sandžaka Osmanskoga Carstva na hrvatskoj zemlji u neposrednom zaobalju u 15. i 16. stoljeću, označile su potpuno nove geostrateške, političke i prometne okolnosti. Uloga Zadra kao središta bila je ograničena dugotrajnom crtom fronte i sukobima koji su ometali tradicionalno transhumantno stočarsko gospodarstvo, kao i ustaljene trgovačke i prometne tokove, ali po tome se nije bitno razlikovao od drugih istočnojadranskih gradova, osim Dubrovnika i istarskih gradova te Trsta.



SLIKA 4.
Zadar na središnjem dijelu jadranskoga pročelja u vrijeme vrhunca kraljevstva Ludovika I. Velikog

Geostrateški sporazum velikih sila oko hrvatskih prostora u zaoblju Zadra smirenjem ratnih sukoba na početku 18. stoljeća doveo je do neprirodnih i za hrvatske interese pogubnih državnih granica (*Triplex confinium*), što se odražavalo i na gravitacijsku snagu Zadra. Ipak, budući da je imao ulogu glavnoga grada mletačke, a kasnije i austrijske, pa i kratkotrajne francuske uprave u Dalmaciji, njegovo središnje značenje posebno je bilo istaknuto u prostoru tzv. Zadarskoga kotara, odnosno velikog okruga

koji je okupljao kotarske i općinske jedinice sjevernodalmatinskoga nizinskog priobalnoga prostora Ravnih kotara i njemu usmjerenih dijelova Bukovice, Podgorja, Pozrmanja i Pokrčja te sjevernodalmatinske zagore, kao i priobalja od Mandaline do Rogoznice s pripadajućim otocima, od Raba na SZ do šibenskih otoka. Dakle, gotovo tri tisućljeća, a napose od srednjeg vijeka do početka 20. stoljeća, taj prostor, sa žarištem u Zadru, u složenom prometno-geografskom i

SLIKA 5.
**Zadar u
Kraljevini
Italiji (1920.-
1943.) omeđen
državnom
granicom,
enklava na
hrvatskoj obali
Jadrana**

IZVOR: List Zadar ...,
TK 1:100.000, VGI,
1933.; umanjeno.



geostrateškom srazu, obnašao je važne upravne, kulturne i gospodarske funkcije u prostoru Jadranske Hrvatske.

Geopolitičke i prostorno-strateške prilike bitno su, do krajnosti, promijenjene i pogoršane prepuštanjem Zadra Kraljevini Italiji 1920. godine (Magaš, 1999.). U stiješnjih 57 km² postao je glavnim gradom jedne geografski, gospodarski i prometno neprirodne i neučinkovite provincije s Lastovom, prepušten stagnaciji, militarizaciji i krijumčarenju kroz *porto franco*. Istodobno je pripadajući gravitacijski prostor bio razbijen i prepušten nazadovanju.⁴ Teškim razaranjem u Drugom svjetskom ratu i presporom obnovom nakon njega, što je klasičan primjer kombinacije urbocida i memoricida, onemogućena je uspostava normalnih gravitacijskih odnosa u ovom prostoru te cementirana, sve do neovisnosti Hrvatske, stara „imperijalistička“ geostrateška shema uprave na hrvatskom jadranskom pročelju u uvjetima Demokratske Federativne Jugoslavije (DFJ), Federativne Narodne Republike Jugoslavije (FNRJ) i Socijalističke Federativne Republike Jugoslavije (SFRJ). Premda je neko vrijeme bio kotarsko središte (do 1961.), u upravno-političkom pa i u teritorijalnom smislu uloga Zadra označena je istaknutom političkom minorizacijom u korist snažno poticanih, gospodarski i politički ojačalih Rijeke i Splita.

Ne samo u pitanjima obnove od ratnih razaranja, koja je isprva tekla vrlo sporo i svodila se na čišćenje grada i nužne sanacije,⁷ pitanjima prometa i gospodarstva, i u pogledu teritorijalnog integriteta regije ta je uloga, teritorijalnim prekrajanjem, izuzimanjem Paga, Kornata, kistanjskoga kraja i pojedinih naselja, ponovno doživljavala udarce političke arbitraže odozgo.⁸ To je bio rezultat predložka centraliziranog razvoja u komunističkoj Jugoslaviji, s naglašenom podjelom Hrvatske na utjecajna područja četiriju gradova (Zagreba, Splita, Rijeke i Osijeka), koji je posredno i neposredno poslužio, kao i nekad talijanskoj iredenti i drugima, konceptualizaciji kasnijega (neuspjelog) pokušaja rušenja Hrvatske u velikosrpskoj ratnoj agresiji. Marginalizacija je bila posebno istaknuta nakon ukidanja kotarske uprave 1961., premda je Zadar, parcijalno se obnavljajući, ostvarivao sve naglašeniji, spontano rastući gravitacijski utjecaj u sjeverozapadnom dijelu kotara, tj. kasnije Zajednice općina Split (bivše općine Zadar, Benkovac, Biograd i Obrovac s ograničenim utjecajima na dio Like i Pag). Ne samo to, postupno poboljšanje prometnih veza,⁹ učinkoviti gospodarski pomaci s praktički neusporedivo manjim ulaganjima u odnosu na ona u Splitu i Rijeci, Zadar je *via facti* gotovo sasvim neplanirano i nepredvidljivo s motrišta centara tadašnje moći ostvarivao razmjerno brz demografski i gospodarski oporavak, što je bitno utjecalo i na obnovu njegove stvarne gravitacijske uloge, premda je ona politički bila sputavana tadašnjim teritorijalnim ustrojem.¹⁰ Valja istaknuti da bi razvoj Zadra bio svakako još brži i kvalitetniji da nije bilo političko-upravnih ograničenja i potiskivanja. Lokalna politička vlast, iz objektivnih i subjektivnih razloga, nije se mogla suprotstaviti takvu položaju, a prvi i jedini pokušaj, s razmjerno uspješnim rezultatima, ostvaren je u vrijeme mandata predsjednika zadarske općine Kazimira Zankija (1967.-1972.).

Geografskim položajem na središnjem dijelu Jadranske Hrvatske, obuhvaćajući geografski profil od usitnjene i raspršenog otočnog pročelja preko priobalja do reljefno raščlanjenog zaobalja, sjevernodalmatinsko-lički prostor čini važnu geoprometnu i geostratešku poveznicu kontinentalnoga i jadranskoga dijela Hrvatske. Geostrateške analize pokazale bi nedvojbeno da nije slučajno što su procesi prometne i gospodarske izolacije, demografskog osipanja, jačanja vojnih garnizona te određivanja kotarskih i općinskih granica i sl. u vrijeme Kraljevine Jugoslavije i komunističke Jugoslavije dugotrajno bili naglašeni upravo u ovom prostoru. Tako se praktički nastavila i sporost u svestranoj i jačoj integraciji dalmatinskoga prostora s ostalim dijelovima Hrvatske iz vremena uprave Austro-Ugarske Monarhije. Iznimka su dovršenje ličke i izgradnja unske željezničke poveznice, koje su, međutim, zaobišle Zadar. Dakle, uloga Zadra kao potencijalne jezgre okupljanja u tom prostoru, poglavito ličkoga i sjevernodalmatinskoga prostora, sustavno je sputavana - od

4
Načrt ..., 2013;

5
Analitičke podloge ...,
2010., 247.

6
Pag i Rab pripali su Savskoj, a ostali dio Primorskoj Banovini. Istodobno, Zadarska nadbiskupija ograničena je prostorno na Zadar, Lastovo i dio kvarnerskih otoka (Cres, Lošinj s pripadajućim manjim otocima) pod Kraljevinom Italijom, a veći dio bio je ustrojen kao apostolska administratura kojom je upravljao šibenski biskup (Opći Šematizam ..., 1975., 306.).

prepuštanja Kraljevini Italiji do, kako je naglašeno, oduzimanja kotarske funkcije, ili danas (2013.) kroz pokušaje subordiniranja ustanova regionalnoga značenja. Pri tome treba naglasiti i rušenje zgrade nacionalnoga kazališta nakon Drugoga svjetskog rata, vrlo ograničenu izgradnju sportskih objekata, a 1974. u Zadru, u kojem je djelovao Filozofski fakultet, koji je, kako je kasnije objelodanjeno, imao tradiciju najstarijega sveučilišta na tlu Hrvatske, nije osnovano Sveučilište (učinjeno je to tek 2002. godine).

Suprotno tim negativnim procesima, suvremeni prometni sustav Hrvatske, koji je cijeli razmatrani prostor „komprimirao“ te vremenski približio tehnološkim rješenjima kroz tzv. „reljefne barijere“, pozitivno djeluje na povezivanje hrvatskoga državnog teritorija, anuliraju se mletačko-osmansko-austrijske granice te potiče suvremeno gospodarsko prožimanje. Županijska središta Šibenik i Gospić nalaze se unutar izokrone jednoga sata od Zadra. To omogućuje snažna dnevna kretanja zaposlenika, učenika, studenata te raznih kategorija građana poradi ispunjavanja potreba na polju uslužnih djelatnosti (posebno trgovine, financija i dr.), uprave, zdravstva, kulture i dr.

Uloga Zadra, u geografski vrlo izduženom prostoru Jadranske Hrvatske, s najistaknutijim značenjem upravo u središnjem, tj. sjevernodalmatinskom, dijelu priobalja s dijelom zaobalja (Lika), i danas je meta regionalističkih geopolitičkih koncepata i strategija koje nastoje podijeliti hrvatski prostor, ujedno stvarajući od golemih dijelova njezina teritorija periferiju. Nedvojbeno to ide na ruku, u nedavnoj prošlosti više puta iskazanom, geostrateškom djelovanju pojedinih vanjskih politika i pokreta (autonomaštvo, iredenta, jugoslavenstvo, velikosrpstvo i sl.). O administrativnom jedinstvu dijela Jadranske Hrvatske (tj. najvećega dijela mletačke ili austrijske Dalmacije, naravno bez Paga i Boke) vodi brigu centralistička politika, a praksa u prošlosti potvrđuje i primjenu širenja antagonizama među pojedinim gradovima, premda za njih nema osnove (antagonizam Rijeka – Split, Split – Zagreb, Zadar – Split, Zadar – Šibenik, Šibenik – Split, Novalja – Pag itd.), pa se onda, kada je trebalo provesti takav centralistički koncept, nastojalo zavaditi lokalne čimbenike, posebice Zadar i Šibenik, Liku političkim utjecajem povezati na Rijeku i sl. Tako je, primjerice, strogim političkim mjerama onemogućeno izdvajanje kotara (1961.) ili Zajednice općina Zadar (1974.), jer je učinkovito bila onemogućena politička podrška čak i ondašnjih susjednih općina Benkovac i Obrovac.

Suvremene geostrateške okolnosti, s obzirom na potrebe ovoga velikog regionalnog kompleksa i funkcionalno značenje Zadra, bitno su drukčije i potrebno ih je optimalno i objektivno sagledati i poštovati. Iznenađujuće, i u suvremenim okolnostima promjene političkih stranaka na vlasti donose radikalna upravno-politička rješenja i u ovom pogledu. Ipak, pristupalo se iz ma kojih razloga pro-

mjenama upravno-teritorijalnog ustroja ili ustroja državnih tijela i funkcija u većoj mjeri, ili su se činili samo manji pomaci, Zadar kao peti grad po veličini u Hrvatskoj, središte snažnog kulturno-povijesnog identiteta i relevantne gospodarske snage i konkurentnosti nepobitno treba zadržati status prvorazrednoga regionalnog središta s obzirom na prirodni prostor utjecaja. Svako oduzimanje statusa najvišeg ranga porazno bi se odrazilo ne samo na Zadar i razvoj njegove uže županije i šireg regionalnog prostora nego i, zbog njihova strateškoga položaja, na razvoj cijele Hrvatske. U današnjim uvjetima razvoja Hrvatske nema osnove, ni u formalnom pogledu, prijedlozima umanjavanja regionalne, odnosno političko-upravne, uloge Zadra, tj. marginalizaciji kakva se zbivala od 1918. do 1991.

Kada je o Zadru riječ, ne samo spomenuto svojedobno odvajanje od domovine između Prvoga i Drugog svjetskog rata nego i kasnija arbitriranja oko granica njegova gravitacijskog područja (Pag, Kornati, dijelovi Bukovice, dijelovi Like i Krbave, Podgorja) s čestim promjenama tih granica (na samom rubu političkoga podcjenjivanja) upozoravaju na potrebu da se takve mogućnosti ubuduće spriječe. U Zadru i regiji treba osmišljavati zajedničku koncepciju svih potencijala (intelektualnih, političkih, gospodarskih i drugih) da bi se ubuduće izbjegla nesuvisla i štetna prekrajanja. Kalkuliranje oštrim ličko-dalmatinskim granicama ponovno bi otvorilo pitanje Paga, južne Like itd., tj. zanemarivanje i negiranje stvarnoga funkcionalnog i gravitacijskog značenja Zadra, što bi bila nedopustiva pogreška prema ostvarenju potencijalnog razvoja značajnog i strateški važnog dijela Hrvatske koji mu prirodno gravitira.

OSNOVNE ODREDNICE PROMETNO-GEOGRAFSKOGA ZNAČENJA

Opće odrednice

Osnovne odrednice prometno-geografskoga i geostrateškoga značenja Zadra i njegove regije povezane su, odnosno ovise o:

- potrebama međunarodnoga, međuregionalnoga i unutarregionalnoga prometnog povezivanja u prošlosti i danas – proizlaze iz prirodno-geografskih i društvenih preduvjeta
- značenju i prepoznavanju Zadra kao jednog od demografski, funkcionalno, gravitacijski, gospodarski i prometno prvorazrednih regionalnih središta Hrvatske
- (geo)strateškim interesima zemlje za ujednačenim, decentraliziranim i sveobuhvatnim razvojem u prostoru zbog opstanka i prosperiteta u budućnosti
- utjecajima drugih strana, međunarodnim okolnostima i težnjama strateški zainteresiranih čimbenika, što je na primjeru Zadra posebno istaknuto.

7

Magaš, 1983.; A. Mlikota (2013.) ističu da je Zadr u 11 godina „obnove“ uništena memorija, da je opljačkan, da su se nepotrebno rušile i čistile zgrade koje su trebale biti obnovljene (Kazalište / Teatro/ „Verdi“, Grand Hotel i dr.) te da je zapravo Zadar od 1944. do 1951. bio zaboravljen grad.

8

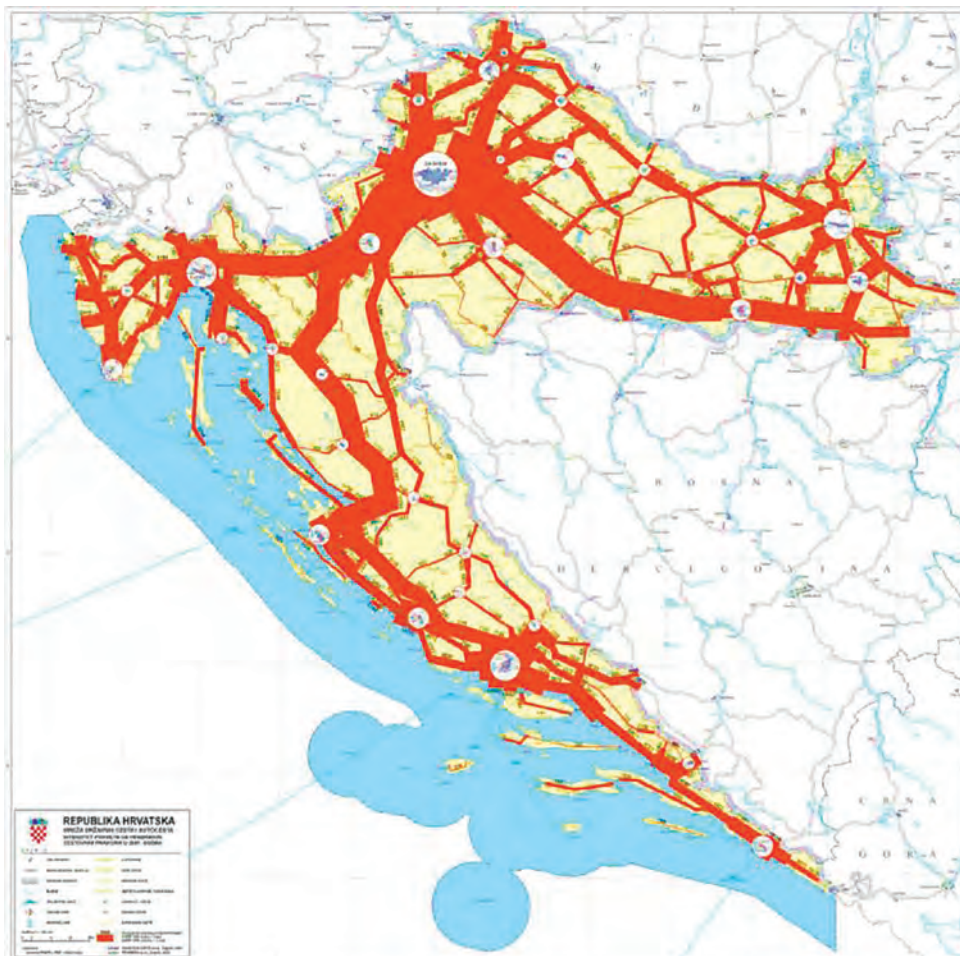
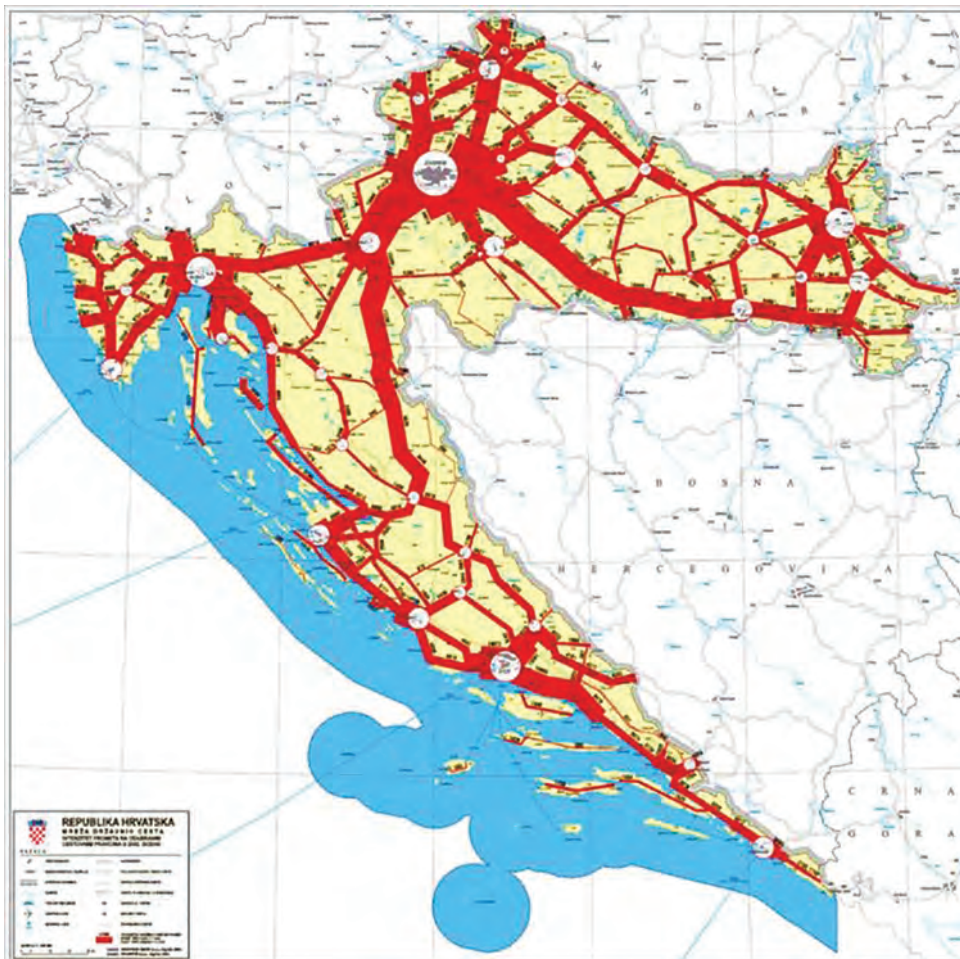
Najveći dio Kornata pripojen je kotaru Šibenik 1952. godine, Pag je 1961. pripao kotaru Rijeka, kistanjski kraj je iz nekadašnjega kotara Benkovac izdvojen i pripojen kotaru Šibenik 1953., došlo je do cijepanja k. o. naselja Banjevci u kotaru Benkovac, pa je naselje Kašić Banjevački izdvojeno u općinu Šibenik 1961.

9

Uz longitudinalne istočno-jadranske brodske (od kraja šezdesetih godina i trajektne) pruge: Jadranska turistička cesta s Masleničkim mostom 1961., Željeznički spoj za Knin 1967., most na Pag 1968., Trajektna veza za Anconu 1969., sezonska trajektna veza za Pulu i Veneciju 1969., međunarodna Zračna luka „Zadar“ u Zemunik Donjem 1969., cesta preko Prezida prema Gračacu, Udbini, Korenici i Plitvicama 1974., širenje industrijsko-lučke zone u Gaženici, poglavito nakon 1967. itd.

10

Nije uspio zadržati kotar 1961., nije uspio okupiti zajednicu općina 1974., gospodarsku (tada privrednu) komoru uspio je osnovati samo za dvije tadašnje općine, što je sve bila posljedica odnosa ratnih razaranja, ali i tadašnje službene politike prema obnovi Zadra, odnosno Dalmaciji (ali bez Paga i Raba i, naravno, Boke kotorske) kao nedjeljivoj ustrojbenoj jedinici u okviru SR Hrvatske i SFR Jugoslavije. Naime, važne funkcije Zadra, ni oih središta sjevernodalmatinskoga prostora, a još manje nekadašnjega glavnog grada, nisu obnovljane. Povezivanje s Likom i Pagom administrativno se granicama sputavano, premda se *via facti* odvijalo.



Prepoznavanje istaknute prometne funkcije Zadra, županije i regije u suvremenoj Hrvatskoj zasniva se na potrebama i mogućnostima, ali i ostvarenim rezultatima kopnenoga, vodenoga i zračnoga prometa u svrhu razvoja i poticanja nacionalnog i regionalnog razvoja gospodarstva (turizam, poljoprivreda, industrija, promet itd., tj. svih sektora djelatnosti). Uzimanjem u obzir relevantnih pokazatelja prometa, Zadar danas svakako ulazi u red prvorazrednih prometnih središta Hrvatske (Izvješće ...2013., 94, 271).

Vezano uz međunarodno, međuregionalno i unutarregionalno prometno povezivanje u prošlosti i danas, koje proizlazi iz prirodno-geografskih i društvenih preduvjeta, valja istaknuti da se ovaj prostor nalazi na **jadransko(-jonsko)j longitudinalnoj okosnici** povezivanja duž istočnoga priobalja/zaobalja Jadrana te na jednom od važnijih transverzalnih pravaca povezivanja s kontinentalnom unutrašnjosti.

U prošlosti je **dužobalni pravac** bio vrednovan uglavnom kroz plovidbu (jedrenjaci, parni brodovi, suvremene dužobalne pruge) i imao je veliko značenje za cirkumjadransko, ali i za cirkumsredozemno povezivanje. Cestovna veza, ako se isključe antičke dužobalne ceste, tek je izgradnjom Jadranske turističke ceste 1961. dobila svoje pravo značenje, što je bitno poboljšano i izgradnjom dijela Jadransko-jonske autoceste (na potezu Žuta Lokva – Ploče), što treba dalje unaprijediti s trasama prema Rijeci, odnosno Dubrovniku, Albaniji i Grčkoj. Željeznička dosad nije ostvarena, ali je to svakako jedan od najvećih infrastrukturnih zahvata Europe u budućnosti, za koji se Hrvatska treba što hitnije izboriti.

Transverzalni pravac prema Zadru iz kopnene unutrašnjosti i obrnuto u prošlosti je uvijek bio vrednovan (stočarski putovi / karavanski putovi / ceste kroz Ravne kotare, Bukovicu i Pozrmanje preko čvorišta u Kninu ili izravno preko Velebita, odnosno prijevoja Malog Alana, Vučjaka, Prezida; više sporednih), ali se zbog geopolitičkih mijena mijenjao i njegov intenzitet. Razmjerno kasno asfaltirana cesta preko Prezida (1974.), a osobito izgradnja autoceste s tunelskim i mostovnim rješenjima u neposrednoj blizini Zadra (1996.-2006.), bitno su promijenili prometno-geografske okolnosti na dobrobit ove regije, ali i velikoga dijela Jadranske Hrvatske. To je dalekovidno dokumentirano u pojedinim prostornim planovima i studijama potkraj 1970-ih i u 1980-im godinama.¹¹ Gotovo je sasvim na dulje vrijeme

SLIKA 6.

Mreža državnih cesta i autocesta – Intenzitet prometa na odabranim cestovnim pravcima 2002.

(Hrvatske ceste d.o.o., 2003.)

SLIKA 7.

Mreža državnih cesta i autocesta – Intenzitet prometa na odabranim cestovnim pravcima 2007.

(Hrvatske ceste d.o.o., 2008.).



SLIKA 8.
Zadar na karti strateških prometnih pravaca s nadnacionalnim, nacionalnim i regionalnim središtima prometa u Hrvatskoj
(Izvišeže...MGIPU, ZPP, 2013., 94).

me anulirana koncepcija izravnoga autocestovnog povezivanja Zagreba i Splita zaobilaznjem Zadra te je ostvaren najkraći pravac povezivanja Baltik – Panonski bazen – Zadar – Ancona – Srednja i Južna Italija. Ovaj je zacijelo već trebalo zatražiti kao poseban EU-prometni koridor ili kao varijantu jednog od postojećih.¹² Naime, pravac Baltik – Panonski bazen/Srednje Podunavlje – Zadar – Srednja Italija, premda nije posebno potican uz postojeći autocestovni sustav i trajekt Zadar – Ancona, potencijalno je vrlo privlačan i za važne tokove ne samo putnika nego još više kamionskoga teretnog prijevoza (već je 2009. na toj pruzi ostvareno 61 200 putnika i 18 500 vozila¹³ s učestalošću veze od samo 5 puta na tjedan u sezoni i 2 puta na tjedan izvan sezone).

Premda se u političkim i dijelu ekonomskih krugova, a to se odražavalo i na planove razvoja i ulaganja, u bivšoj Jugoslaviji sve do velikosrpske ratne agresije na Hrvatsku više poticao pravac Zagreb – Knin – Split dolinom Une preko Bihaća (Bosna i Hercegovina), taj je koncept iz više razloga napušten:

- prvi je razlog taj što lički pravac prema Ravnim kotarima na sebe vezuje povoljnije Liku, Zadar i Šibenik, tj. znatno više korisnika, gospodarstva i prostora s tek neznatno duljom trasom do Splita
- drugi je razlog taj što je to, uz riječki i senjski pravac, najkraći i strateški važan pravac povezivanja na hrvatski Jadran

11
OPP Zadar, 1979., PPZOS, 1982., Magaš, 1986., Pasarić, 1986., Banjad, 1986., Desselbruner i dr., 1986., Desselbruner, 1986.

12
Svakako su neprihvatljivi izostavljanje ovoga pravca iz vodećih strateških dokumenata zemlje i nepostojanje odgovarajuće promidžbe, a još više ukidanje trajektne veze Zadar – Ancona u većem dijelu godine (od 2011.), čime se polučuju tek osrednji rezultati na „konkurentskoj“ vezi Split – Ancona, skupljijoj i dužoj, pa je veći dio prometa skrenut prema Sloveniji kroz sjeverni dio Italije. S tim je u izravnoj vezi i ukidanje jednog od trajekata (Blue Line) i iz Splita 2013. Poticanje i promicanje pravca preko Zadra pozitivno bi se odrazilo i na veze iz Splita.

13
Maričić, 2010., 10.

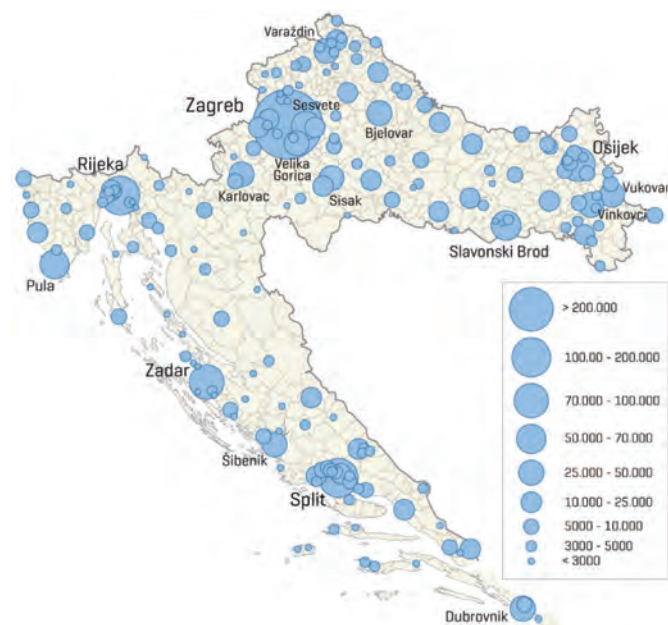


SLIKA 9.
Prometna veza Zadar – Ancona u konstelaciji europske prometne mreže

SLIKA 10.
Zadar u mreži gradskih naselja i ostalih naselja Hrvatske s više od 3000 stanovnika, 2011.

(Magaš 2013.)

- treći je razlog dugotrajna latentna politička nestabilnost, koja je u novije vrijeme vrhunac imala u vrijeme velikosrpske agresije na Hrvatsku, kada je baš u Kninu djelovalo lokalno središte širenja velikosrpskoga koncepta i „srpskoga“ teritorija (tzv. „Republika Srpska Krajina“) na hrvatskom prostoru s ekstenzijama u pravcu Gračac – Medak, Gračac – Krbava – Kordun – Banovina ili Pounjem prema sjeveru. Ujedno, raspadom Jugoslavije, dolina Une postala je granica dviju država i znatno je teže urediti promet njome, o čemu svjedoči i zapuštanje prometa unskom željezničkom prugom, premda tehnički povoljnijom od ličke, u novim političko-geografskim prilikama složenog razgraničenja s BiH
- četvrti je razlog primjena suvremenih tehničkih dostignuća u izgradnji autocesta, čime se u velikoj mjeri anuliraju postojeće prirodne zapreke i poteškoće (re-ljef, klimatski utjecaji i sl.).

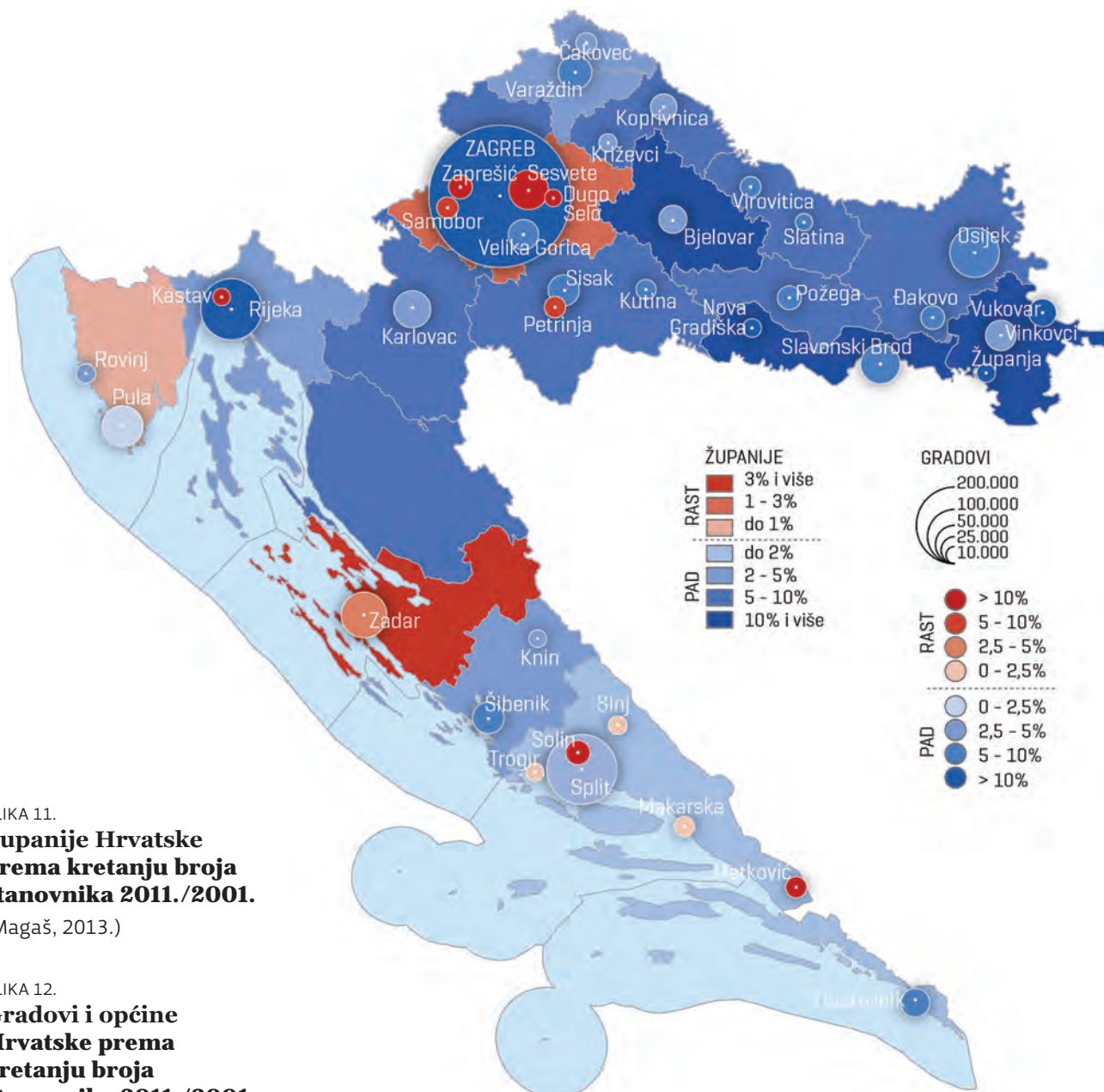


Za razliku od cestovnoga, promet željeznicom je stagnantan i oslabljen, a željeznički pravac nije osuvremenjen, pa se rabi za Zadar manje povoljna trasa preko Knina. Tek bi uređenjem longitudinalne brze željeznice Trst – Rijeka – Zadar – Split – Dubrovnik – te dalje za Crnu Goru, Albaniju i Grčku došlo u obzir i rješavanje novoga transverzalnog pravca za unutrašnjost, što je naznačeno u novijoj prostorno-planskoj dokumentaciji i na razini zemlje i na razini županija.

Vezano za pomorski promet, zadarska teretna luka ulazi u red luka najviše razine u Hrvatskoj, s varijabilnim prometom 0,5-0,9 milijuna t/god. tereta u zadnjim godinama, pa zauzima 4. ili 5. mjesto, a sa 2,3 mil. putnika u godini zauzima uglavnom 2. ili, rjeđe, 3. mjesto u zemlji. Ujedno, Zadar je najjače brodarsko središte Hrvatske sa 1,4 mil. t nosivosti (pretežno tankeri), što čini 45% nosivosti hrvatske flote.

Poseban oblik prometa, zračni, na primjeru Zadra u suvremenim okolnostima pokazao je mogućnosti brzog razvoja u gravitacijskom području od Otočca do Knina i Šibenika. Međunarodna Zračna luka „Zadar“ u Zemunik Donjem postigla je više od 470 000 putnika, tj. gotovo pola milijuna putnika i 17 tisuća tona tereta zračnim prijevozom 2013.

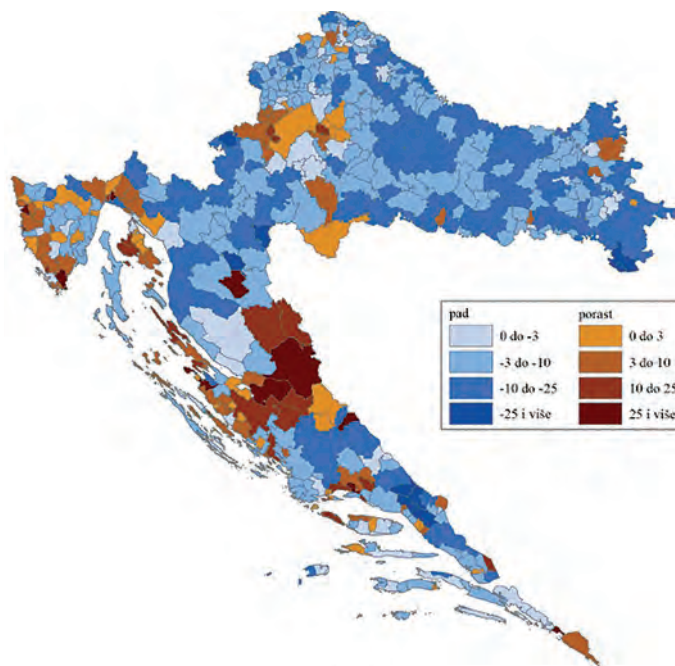
Smotrišta značenja i prepoznavanja Zadra kao jednoga od demografski, funkcionalno, tj. gravitacijski,¹⁴ gospodarski i prometno¹⁵ prvorazrednih regionalnih središta Hrvatske, već je uvođenje županijskog ustroja 1993. godine omogućilo bolji, učinkovitiji i prožiljeniji razvoj svih razina regionalnih središta, pa tako i Zadra. Još od 1981. godine Zadar je brojem stanovnika ponovno među pet najvećih gradova u Hrvatskoj. Godine 2011. imao je 71 471 stanovnika, urbana aglomeracija (Petrčane – Sukošan) oko 81 000, a njegova urbana regija (Vir – Drage) oko 125 000 stanovnika.



SLIKA 11.
**Županije Hrvatske
prema kretanju broja
stanovnika 2011./2001.**
(Magaš, 2013.)

SLIKA 12.
**Gradovi i općine
Hrvatske prema
kretanju broja
stanovnika 2011./2001.**
(Magaš, 2013.)

Županijski ustroj omogućio je decentralizaciju mnogih funkcija državne uprave i samouprave na razinu županija, pri čemu je prepoznavanje Zadra kao važnoga regionalnog i nacionalnog središta doseglo višu razinu od one u razdoblju komunističke uprave. Naime, stari koncept od samo četiri regionalna središta, potican u SR Hrvatskoj kao dio modela regionalizacije SFR Jugoslavije, bio je odraz centralizirane komunističke uprave, u kojoj su ostala središta imala znatno slabije mogućnosti razvoja. Razvoj Zagreba, Splita i Rijeke poticao se u svakom pogledu, a Osijek s obzirom na potrebe istočnoga dijela Hrvatske. Relativno gledajući, ipak nešto brži razvoj Zadra od 1961. do 1991. tek je u ograničenom smislu bio nadoknada izgubljenog od 1918.

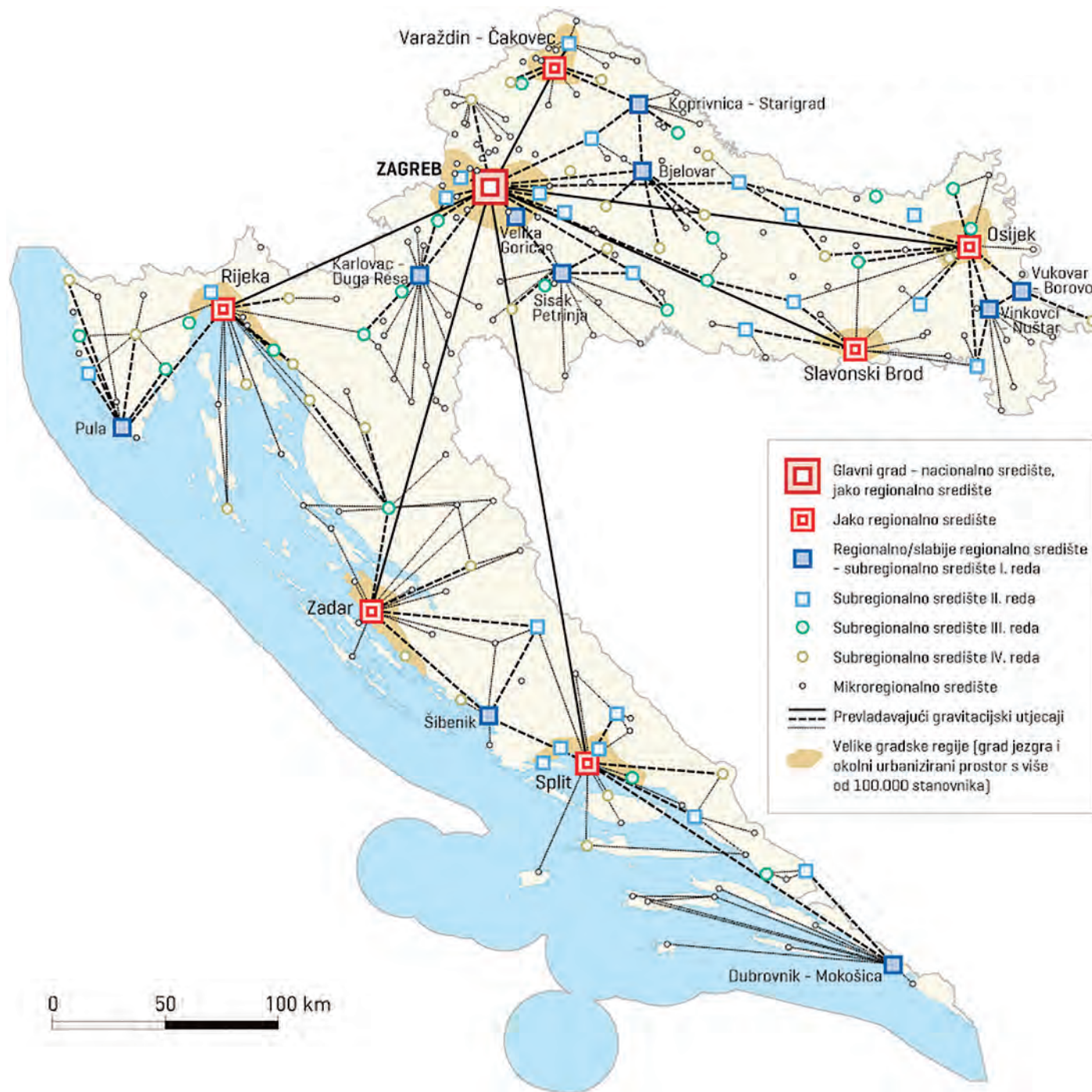


14

Zadar je, gravitacijski, odnosno nodalno-funkcionalno gledajući, važno (nad)regionalno središte. U upravnom pogledu u prošlosti je imao ulogu: središta Liburne, provincije Liburnije, arhontije Dalmacije, krunidbenoga hrvatskoga grada, sjedišta hrvatskoga bana, glavnoga grada Mletačke Dalmacije i Albanije, glavnoga grada austrijske Dalmacije (osim u razdobljima teških razaranja: 1202.; 1943./1944.; zbog prepuštanja Kraljevini Italiji 1920.-1943./47., ili ukidanja kotara 1961. kao posljedica upravno-političke marginalizacije i geostrateških odnosa na hrvatskom priobalju nekad i danas). Obrazovno-znanstveno, zdravstveno, bankarski, trgovačko-turističko-ugostiteljski, prometno, sudski, vojno, crkveno itd., Zadar je središte među prvih pet gradova i urbanih regija u Hrvatskoj.

15

Zadar je najvažnije brodarsko središte u Hrvatskoj, važno prometno i snažno turističko središte. Njegova je županija najjači ribarski i marikulturni resurs Hrvatske, središte sitnoga stočarstva, poljoprivredni sredozemni potencijal, važno industrijsko i poduzetničko područje. Zadarska županija jedna je od rijetkih u Hrvatskoj koja ima pozitivnu vanjskotrgovinsku bilancu, tj. veći izvoz od uvoza itd.



SLIKA 13.
**Zadar u mreži
suvremenih
gravitacijskih
središta
Hrvatske
(Magaš, 2013.)**

do tada, a više odraz prednosti njegova prirodno-geografskoga položaja, demografskih pokazatelja (razmjerno visoka rodnost, smanjena smrtnost) nerazvijenoga prostora u čijem je žarištu bio te, što je vrlo važno, poboljšanja u prometnom povezivanju. Ulaganja u Zadar bila su višestruko isplativija, premda su bila osjetno manja u odnosu na vodeća središta. Tako je Zadar postao jedan od najpropulzivnijih gradova SR Hrvatske potkraj sedamdesetih i na početku osamdesetih godina 20. st., što mu je omogućilo, premda iznimno, osnivanje vlastite privredne komore (1981.), tj. izvan sjedišta zajednice općina, Splita.

Prometno povezivanje i razvoj gospodarstva (industrija, promet, turizam, poljoprivredni kompleks i dr.) i

tzv. društvene nadgradnje, a time i demografski rast, bili su u uzročno-posljedičnoj vezi s prometnim povezivanjem. Postignut je maksimum u pomorskom povezivanju (longitudinalne pruge, trajektno povezivanje s Italijom, veza s Istrom i lokalne veze), kao i u željezničkom prometu putnika i roba. Razvijale su se i prometne tvrtke, tankersko brodarstvo (dosegnuto drugo mjesto u zemlji po tonaži) i snažno autotransportno poduzeće (putnički i teretni promet). Zračni promet, uglavnom domaći, imao je međutim obilježja stalna kolebanja i slaba rasta. Prvi puta nakon 1918. Zadar se u jačoj mjeri pojavio u nadmetanju s Rijekom i Splitom (brodarstvo; promet putnika), premda su njegove mogućnosti tada uvelike ovisile o smjernicama

partijskih lobija na političkoj razini, u čemu je u odnosu na ta dva grada stajao zamjetno lošije i strateški nije imao podršku za veće poteze (npr. sveučilište, kazalište, balet, filharmoniju, međunarodnu veću sportsku ili kulturnu investiciju ili zbivanje poput Mediteranskih igara u Splitu i sl.).

U neovisnoj Republici Hrvatskoj mnoge su okolnosti drukčije. Postizanje regionalnih funkcija za potrebe svoje i susjednih županija, tipa trgovačkoga suda, porezne uprave, ureda državne uprave, carine, otvaranje sveučilišta, kazališta itd., uz neke starije nacionalne i regionalne ustanove, arhiv, SICU, Zavod za povijesne znanosti HAZU itd., **posredno je i neposredno potpomognuto autocestovnim povezivanjem**, pa je Zadar u tom pogledu počeo zauzimati **peto mjesto ne samo po broju stanovnika nego i po snazi i značenju svojih regionalnih funkcija.**

Posebno je geoprometni položaj posljedica (geo)strateških interesa zemlje za ujednačenim, decentraliziranim i sveobuhvatnim razvojem u prostoru u svrhu opstanka i prosperiteta. Dugotrajna izolacija, granice i geopolitička zbivanja u širem prostoru oko Zadra dovele su do snažne depopulacije širega ličkog prostora, prostora sjevernodalmatinskoga brdskog zaobalja i malih otoka. Istodobno, s obzirom na snagu velikosrpskih interesa u ovom prostoru i njihov oslonac na srpsku nacionalnu manjinu u Lici i sjevernoj Dalmaciji, razmjerno je dugo tinjao koncept prekrajanja hrvatskoga teritorija upravo na ovom prostoru. Već su između dva svjetska rata prepuštanje Zadra Italiji, osnivanje općina većeg obuhvata s većinskim srpskim stanovništvom u Ravnim kotarima i Bukovici, osnivanje jakih vojnih garnizona s pretežno srpskim časničkim kadrom, pokrenuli proces **izmjene nacionalnoga sastava u pojedinim središtima neposrednog zaobalja (Knin, Gračac, Obrovac, Benkovac) na štetu udjela Hrvata, dok su tijekom Drugoga svjetskog rata prostori pojedinih općina u Lici praktički „očišćeni“ od Hrvata (Udbina, Donji Lapac – naselje Boričevac itd.), što nije ispravljeno u komunističkoj Jugoslaviji, nego je antagonizam prema Hrvatskoj, s poticanjem granica dalmatinskoga prostora kao velikoga kotara (1961.-1967.) ili zajednici općina (1974.-1990.) latentno trebao značiti možebitno redefiniranje njezina shvaćanja u nekoj budućoj, drukčijoj, Jugoslaviji ili, radikalnije, čak „Velikoj Srbiji“.** Tome su **zauzastavljanje izgradnje autoceste od Zagreba prema srednjem dijelu Jadranske Hrvatske (1971.), kao i politička marginalizacija Zadra, s razvojnom hipertrofijom Splita, samo pridonosile.** Srbijanska agresija 1991.-1995. potvrdila je takve nakane tadašnje velikosrpske politike, međutim se one, s obzirom na jak nacionalni osjećaj Hrvata jadranskoga priobalja i Hercegovine te njihov snažan otpor velikosrpskoj politici i agresiji, poglavito baš i u Splitu, nisu ostvarile. Poraz te politike, kojoj je upravo u zadarskom zaobalju prometno razdvajanje hrvatskoga prostora bilo presudno, bio je, suprotno, praćen novim prometnim dostignućima,

izgradnjom tunela Sveti Rok (1993.-2003./2009.), autoceste (dionice Karlovac – Zadar 2004., Zadar – Split 2005. i dalje do Ploča predviđeno 2014.), novoga Masleničkog mosta (1997.), obnovom staroga Masleničkog mosta (2005.), autocestovnim mostom preko Krke itd., što je u **suvremenim uvjetima upravo u zadarskoj regiji glavna okosnica prometnoga povezivanja, opstanka i budućega prosperiteta srednjega i južnoga dijela Jadranske Hrvatske s ostalim dijelovima zemlje.** Vojni poraz nacionalističke velikosrpske ideje 1995., upravo u sjevernoj Dalmaciji i Lici, tj. u širem regionalnom kompleksu oko Zadra, omogućio je povezanost, opstanak i budući prosperitet Hrvatske, tj. ostvarenje njezinih (geo)strateških interesa za ujednačenim, decentraliziranim i sveobuhvatnim razvojem u prostoru.

S tim u vezi najnoviji potezi političke vlasti da se pojedine državne funkcije ponovno vrata samo u okvire Zagreba, Rijeke, Splita, Osijeka¹⁶ uključivši i znatno manji Varaždin, (očito kao rezultat ponovno ojačalog regionalizma s podcjenjivanjem hrvatskoga tradicionalnog županijskog ustroja te odnosa snaga na dnevno-političkoj strateškoj sceni), ignoriraju i postojeće povoljne prometne okolnosti uz smanjenje funkcionalne snage i značenja Zadra, Slavenskoga Broda, Pule i pojedinih drugih vodećih središta. Na **primjeru Zadra to se vidi u izmjeni planova izgradnje Luke „Gaženica“, smjenama vodstava teretne luke i zračne luke, problemima u financiranju županijskoga poduzeća za ceste, ukidanjem trajekta Zadar – Ancona u većem dijelu godine, odnosu prema željezničkom spoju na Knin itd.** To se može **sagledavati kao strateški povratak politike regionalnog razvoja na stari, centralizirani, sustav upravljanja zemljom i njezinim razvojem.** U svakom slučaju, već 2012. i 2013. ima, a može imati i dalekosežnije negativne posljedice za razvoj mnogih krajeva Hrvatske koji bi se primjenom takva modela našli na periferijama utjecaja (ponovno) povlaštena vodeća četiri središta Hrvatske.

GEOSTRATEŠKI INTERESI ZEMLJE I ZADARSKA REGIJA

Suvremeni (u smislu deklarirani) geostrateški interesi zemlje za ujednačenim, decentraliziranim i sveobuhvatnim razvojem u prostoru radi opstanka i prosperiteta proizlaze iz prožimanja, odnosno sučeljavanja, interesa: odgovarajućega / optimalnoga položaja Hrvatske unutar novoga svjetskog poretka, UN, EU, NATO, WTO itd. i snaga strateški protiv takvih interesa, odnosno ciljeva.

Mjesto Zadra i njegove regije u suvremenoj Hrvatskoj strateški je unutar optimalnoga decentraliziranog, ravnomjernog, prožiljenog razvoja u sklopu jedinstvene učinkovite europske mreže regija (NUTS 1, 2, 3), odnosno unutar njega teritorijalnog ustroja na županije, gradove i općine.

16

Ova četiri grada zamišljena su kao „gradske aglomeracije“ Hrvatske i uz Varaždin bi bili središta predviđenih „planskih regija“ Hrvatske (Naert... 2013.). Europa ne poznaje planske regije nego NUTS-regije (tri razine), pa bi u okolnostima kad Hrvatska ima dvije definirane NUTS regije 2. reda bilo najkorisnije definirati sustav EU NUTS regija 3. reda u Hrvatskoj tako da optimalno zadovoljavaju europske kriterije veličine (150 000 – 800 000 stanovnika).

Grad	Broj stanovnika po službenim popisima			Sveučilište		Središnje funkcije
	1910.	2011.		> 5000 studenata	< 5000 studenata	
		naselje	urbana regija			
Zagreb	100 275	688 163	1 100 000	1	1	N+R
Split	21 407	167 121	280 000	1		R
Rijeka	67 875	128 384	230 000	1		R
Osijek	34 014	84 104	130 000	1		R
Zadar	19 426	71 471	125 000	1		R
Varaždin	13 844	38 839	100 000			R
Slavonski Brod	13 659	53 531	100 000			R
Karlovac	16 667	46 833	70 000			Ž
Sisak	8530	33 322	70 000			Ž
Pula	59 610	57 460	70 000		1	Ž
Vinkovci-Vukovar	10 455	32 029	70 000			Ž
Bjelovar	9266	27 024	50 000			Ž
Šibenik	14 195	34 302	50 000			Ž
Dubrovnik	11 824	28 434	50 000		2	Ž
Velika Gorica	3278	31 553	50 000			Ž

TABLICA 1.

Vodeća središta Hrvatske prema broju stanovnika grada (1910. i 2011.), gradske regije (2011.), sveučilištima i prosječnom značenju drugih centralno-mjesnih funkcija

IZVOR: dopunjeno po Magaš, 2011., 230.

N – nacionalno značenje,
R – pretežno regionalno značenje,
Ž – pretežno županijsko značenje

Županijski ustrojbeni sustav i njegova prilagodba europskoj regionalizaciji nužnost je ravnomjernoga i učinkovitog razvoja Hrvatske, kao i aktualni odgovor donedavnim (i eventualnim prikrivenim aktualnim) posezanjima u hrvatski prostor.

U prošlosti geostrateški odnosi često nisu išli u korist jedinstva hrvatskoga prostora (avarski, ugarski, mletački, osmanski, austrijski, talijanski, /veliko/srpski, jugoslavenski unitaristički, autonomaški, pa i njemački, ruski, britanski, francuski i sl. interesi i geostrateški ciljevi), i kada su bili usmjereni protiv integriteta hrvatskoga prostora, tada su se u pravilu negativno odražavali i na razvoj Zadra i njegove regije (razgraničenja unutar regije, razaranja Zadra, Zadar u Italiji, odvajanje od regije, ukidanje kotara, cijepanje regije, ustrajavanje na granicama „mletačke“ ili „austrijske“ Dalmacije i „austrijske“ ili „ugarsko-hrvatske“ Like itd.).

Zadnji geopolitički pokušaj prekrajanja granica u zadarskoj regiji rezultat je geostrateških, političkih i napokon vojnostrateških zbivanja 1991.-1995. U sklopu korjenitih geopolitičkih promjena u svjetskim okvirima (raspad socijalističkoga sustava, odnosno Varšavskog bloka, Sovjetskoga Saveza, prestanak tzv. Hladnog rata, slabljenje Pokreta nesvrstanih i dr.), pa i SFRJ vođenom kolektivnim predsjedništvom, prvi višestranački slobodni izbori 1990. godine omogućili su sudbinski proces demokratizacije Hrvatske. Naime, nakon agresivnih političkih udara radikalnih nacionalističkih snaga provedenih u Srbiji (smjena u komunističkom vrhu s uvođenjem „an-

tibiokratske revolucije“ i režima čvrste ruke dolaskom S. Miloševića na vlast 1987.), Vojvodini (tzv. „mitinzi istine“ i „jogurt revolucija“, 1988.), Crnoj Gori (1988.) i već ranije na Kosovu (od 1981.), raspada političke partije na vlasti, Saveza komunista Jugoslavije, i pokušaja rušenja vlasti u Sloveniji i Hrvatskoj („Marš na Ljubljanu“ 1989., „balvan revolucija“ sa zaprečivanjem prometnica i oružanim prepadima po Hrvatskoj 1990.-1991.), u Hrvatskoj je uvedeno višestranačje i provedeni su slobodni izbori. Terorističke aktivnosti ekstremista srpske manjine, uz surove barbarske napade (Uskrs na Plitvicama i dr.) nerazmjerno premoćne Jugoslavenske armije na demokratiziranu Hrvatsku 1991., bez mogućnosti ravnopravne obrane, potaknuli su **presudni proces osamostaljenja Republike Hrvatske** uz mučno rađanje slobode i suvereniteta.

Prostor zadarske regije, sjevernodalmatinski i lički, našao se, s obzirom na tamošnji radikalni dio srpske manjine, u žarištu ovih zbivanja. Prometnice kroz dijelove naseljene Srbima bile su vrlo nesigurne, opasne za život, i na njima se zbilo više ekscesa, nekoliko i sa smrtnim ishodom. Knin je postao političko središte organiziranja tzv. SAO Krajine, odnosno tzv. „Republike Srpske Krajine“.

Navedene ekstremno izražene velikosrpske težnje i akcije (Kosovo, Vojvodina, Crna Gora) s prijetnjama Sloveniji i Hrvatskoj te ratna agresija na Hrvatsku 1991. doveli su do raspada SFR Jugoslavije na samostalne države Sloveniju, Hrvatsku, Bosnu i Hercegovinu, Makedoniju te Srbiju s Crnom Gorom (kasnije, 2006., Crna Gora se tako-

der osamostalila, kao i Kosovo, 2008.). Raspadom SFRJ, pošto su srpske snage svim sredstvima nastojale od bivše Jugoslavije stvoriti u pravom smislu veliku Srbiju, koja bi samo donekle zadržavala jugoslavensko ime, ostvarile su se vjekovne težnje hrvatskoga naroda da ponovno ima vlastitu državu. U neravnopravnoj borbi izvojevana samostalnost i međunarodno priznanje označili su prije svega neovisno, za nacionalni interes prioritarno, odlučivanje o najpovoljnijim putovima razvoja.

U prostoru širega zadarskoga zaobalja, privremeno zaposjednuti teritorij do početka 1992. proširio se na polovicu Like, cijelu Krbavu i gornje Pounje, Bukovicu i Pozrmanje, najveći dio južnog Velebita, velik dio Ravnih kotara te kninsku, veći dio drniške i dio šibenske zagore. Crta vojnih djelovanja došla je do predgrađa Zadra (Muspapstan, zračna luka s Babin Dubom), Otočca, Gospića i u neposrednu blizinu Šibenika. Knin, Gračac, Udbina, Korenica, Donji Lapac, Drniš, Obrovac i Benkovac našli su se unutar zaposjednutoga područja. Nekoliko stotina osoba, vojnika i civila, izgubilo je živote, a ranjeno je više osoba. Građevinski fond i infrastruktura doživjeli su teška razaranja. JTC i željeznica nisu bili u funkciji, promet se

odvijao preko otoka Paga, ili brodskim vezama, a vodoopskrba i elektroopskrba odvijala se uz velike prekide i nestatišice. Gospodarstvo je trpjelo znatna razaranja i štete zbog prekida u radu, a promet se odvijao vrlo otežano. Obrana Zadra za Hrvatsku je bila od izvanredne strateške važnosti, jer je grad jamčio jedinu kopnenu prometnu vezu dijelova Hrvatske južno od Zadra i BiH sa svijetom, premda se ona vrlo otežano održavala preko otoka Paga trajektnim prijevozom. Pad Zadra označio bi zacijelo bitno drukčiju vojnostratešku situaciju u pogledu opstanka hrvatske države.

Agresija na Bosnu i Hercegovinu 1992. te zajednička obrana Hrvata i Muslimana uvelike su odredili razdoblje najnovijih promjena. Geografska i povijesna povezanost, a još više suvremeno određena potreba međusobnoga gospodarskog povezivanja Bosne i Hercegovine i Hrvatske, potaknuli su nove odnose u složenoj geopolitičkoj konstelaciji između dviju susjednih država, nakon potpisivanja Daytonskog ugovora 1995. godine. Ipak, ti su odnosi opterećeni nizom problema, koji odražavaju geostrateške namjere održavanja nestabilna stanja, poglavito unutar BiH.



SLIKA 14.
Odnos slobodnoga i zaposjednutoga prostora Republike Hrvatske u neposrednoj blizini Zadra prije i poslije oslobodilačke vojno-redarstvene akcije Maslenica, veljača 1993.

(<http://www.udruga2gbr-gromovi.hr/novosti/maslenica-dokumentarni-film-hrt-a>)

ZAKLJUČAK

Može se zaključiti da je srednjojadranski hrvatski prostor, unutar Jadranske Hrvatske, u današnjim granicama Zadarske, Šibensko-kninske i Ličko-senjske županije, prometno-geografski i geostrateški izrazito važan dio nacionalnoga prostora i društveno-gospodarskoga sustava, čije značenje umnogome nadilazi kvantitativni udio u površini i stanovništvu države.

Respektirajući dosadašnja ostvarenja, budući regionalni razvitak toga prostora svakako bi se trebao temeljiti na nacionalnom konceptu ravnomyerna prostornog razvitka svih regija Hrvatske, pa tako i sjevernodalmatinsko-ličkoga prostora, koji se u najvećoj mjeri vezuje za Zadar kao središnje položeno i funkcionalno najistaknutije središte. U suvremenoj gravitacijskoj strukturi hrvatskih središta, Zadar ima prvorazredno značenje, što proizlazi iz njegova prometno-geografskoga i strateškoga značenja. Naime, mnoge suvremene inovacije, osobito u pogledu izgradnje županijskog ustroja, prometne i vodoopskrbne infrastrukture, obnove od ratnih stradanja, poticanja razvoja poslovnih zona i sl., dobra su osnova i poticaj za daljnje konkretne korake koji bi mogli barem ublažiti opterećujuće opće trendove ruralnog egzodusa i gospodarske recesije (od 2008.). U tom cilju trebalo bi moguće regionalne funkcije pažljivo rasprišiti u prostoru Hrvatske, držeći Zadar kao jedno od prvorazrednih hrvatskih središta, ali i Šibenik i Gospić kao važna županijska središta te ostale gradove kao istaknutija općinska središta. Time bi se u okvirima optimalno ustrojene regionalizacije spriječila nepotrebna i kontraproduktivna polarizacija i centralizacija Hrvatske te omogućio skladan i ravnopravan razvitak zemlje na načelima komplementarnosti i sinergije, čime bi se dugoročno, nakon više stoljeća, učinkovito zacijelio i geostrateški procjep, nastao upravo u prostoru Like i sjeverne Dalmacije, u širem zadarskom regionalnom okruženju, kao jamstvo budućega optimalnog i jedinstvenog razvoja Republike Hrvatske.

LITERATURA

- Arbutina, D. (2007.): *Glavna obilježja urbanističkog razvoja Zadra 1918.-1944.*, Narodni muzej Zadar, Zadar.
- Bertić, I. (1973.): *Gradsko stanovništvo SR Hrvatske*, Geografski glasnik, 35, 183-194.
- Banjad, I. (1986.): *Svladavanje velebitskog masiva cestovnim arterijama*, u: *Zbornik radova JAZU sa savjetovanja u Zadru 1985., Prometno povezivanje Jadrana s posebnim osvrtom na Zadar i sjevernu Dalmaciju*, ur. B. Vukas, Znanstveni savjet za pomorstvo, Zagreb, 279-294.
- Crkvenčić, I. (1976.): *Veći gradovi SR Hrvatske prema stupnju relativne razvijenosti tercijarnih djelatnosti*, u: *Centralna naselja i gradovi SR Hrvatske*, ŠK, Zagreb, 109-116.

- De Schönfeld, E. (1938.): *Movimento della popolazione nella provincia di Zara*, Casa Ed. de Schönfeld, Zadar.
- Desselbruner, D. (1986.): *Željezničko povezivanje sjeverne Dalmacije s kontinentalnom Hrvatskom*, u: *Zbornik radova JAZU sa savjetovanja u Zadru 1985., Prometno povezivanje Jadrana s posebnim osvrtom na Zadar i sjevernu Dalmaciju*, ur. B. Vukas, Znanstveni savjet za pomorstvo, Zagreb, 273-278.
- Desselbruner, D., Pollak, B., Babić, Z., Bleiweiss, R. (1986.): *Cestovna i željeznička transverzala na linijini Zagreb – Lika Zadar*, u: *Zbornik radova JAZU sa savjetovanja u Zadru 1985., Prometno povezivanje Jadrana s posebnim osvrtom na Zadar i sjevernu Dalmaciju*, ur. B. Vukas, Znanstveni savjet za pomorstvo, Zagreb, 263-272.
- Domazet-Lošo, D. (2002.): *Hrvatska i veliko ratište*, Udruga Sv. Jurja, Zagreb.
- Faričić, J. (2006.): *Geografski aspekti razvitka zadarske luke*, u: *Luke istočnog Jadrana*, ur. M. Kozličić, Zaklada Cvito Fisković i Pomorski muzej Orebić, Orebić, 67-96.
- Faričić, J. (2012.): *Geografija sjevernodalmatinskih otoka*, Školska knjiga i Sveučilište u Zadru, Zagreb.
- Foretić, D. (1972.): *O etničkom sastavu stanovništva Dalmacije u XIX st. s posebnim osvrtom na stanovništvo Talijanske narodnosti (Ethnical Structure of the Population of Dalmatia in XIX Century, Specially According to the Italian Nationality Population)*, Dalmacija 1870, Zadar, 63-86.
- Jelić, R. (1978.): *Zdravstvo u Zadru i njegovu području*, Narodni list, Zadar.
- Jurić, B. (1972.): *Razvoj industrije u Zadru od pojave prvih manufaktura do suvremene industrijske ekspanzije*, *Radovi Instituta JAZU u Zadru*, 19, 499-524.
- Klaić, N., Petricioli, I. (1976.): *Prošlost Zadra II: Zadar u srednjem vijeku*, Filozofski fakultet u Zadru, Zadar.
- Kolb, H. (1964.): *Željeznička veza Zadra sa zaledem*, u: *Zadar: geografija, ekonomija, saobraćaj, povijest, kultura*, ur. J. Ravlić, Matica hrvatska, Zagreb, 71-86.
- Kulušić, S. (1971.): *Stanovništvo Zadra i zadarske regije*, *Zbornik za narodni život i običaje*, 45, 451-469.
- Magaš, D. (1981.): *Prostorno određivanje urbano-ruralnog pojasa na primjeru Zadra i okolice*, *Zadarska revija*, 30 (1), 66-80.
- Magaš, D. (1983.): *Prostorni razvoj Zadra poslije Drugog svjetskog rata*, Magistarski rad u arhivi Arhitektonskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Zadar.
- Magaš, D. (1986.): *Regionalna funkcija Zadra u prostoru*, u: *Zbornik radova JAZU sa savjetovanja u Zadru 1985., Prometno povezivanje Jadrana s posebnim osvrtom na Zadar i sjevernu Dalmaciju*, ur. B. Vukas, Znanstveni savjet za pomorstvo, Zagreb, 25-36.
- Magaš, D. (1991.): *Neke promjene u gradskim naseljima zadarske regije u razdoblju 1857.-1971. godine*, *Radovi Zavoda za povijesne znanosti HAZU u Zadru*, 33, 239-258.
- Magaš, D. (1994.): *Urbano-geografska preobrazba Zadra, etape razvoja i demografske promjene nakon II. svjetskog rata do 1991. g.*, *Radovi Filozofskog Fakulteta u Zadru*, 33 (20), 215-240.
- Magaš, D. (1995.): *Urbano-geografska preobrazba Zadra – elementi prometnog sustava 1945.-1991.*, *Radovi Filozofskog Fakulteta u Zadru*, 34 (21), 247-258.
- Magaš, D. (1996.): *Značenje Zadarsko-kninske županije u suvremenom razvoju Hrvatske*, u: *Prvi hrvatski geografski*

- kongres: Geografija u funkciji razvoja Hrvatske*, ur. Z. Peponik, Hrvatsko geografsko društvo, Zagreb, 359-372.
- Magaš, D. (1997.): Zadar – geografska obilježja, *Geografski horizont*, 43 (2), 47-61.
- Magaš, D., (1997.): The Development of Geographical and Geopolitical Position of Croatia, *Geoadria*, 2, 5-36.
- Magaš, D., (1998.): Croatia – a Revived Geographic Fact on the Adriatic, *Geoadria* 3, 21-28.
- Magaš, D. (1999.): Zadar on the Crossroad of Nationalisms in the 20th Century, *GeoJournal*, 48 (2), 123-131.
- Magaš, D. (2000.): Suvremeni problemi prostornog razvoja Hrvatske, u: *Drugi hrvatski geografski kongres*, ur. D. Pejnović, Hrvatsko geografsko društvo, Zagreb, 305-316.
- Magaš, D. (2001.): Osnovna geografska obilježja, u: *Zadarska županija*, ur. R. Vanjak, ZADIZ, Zadar, 20-49.
- Magaš, D., (2002.): Les Conditions Géographiques et Géopolitiques de l'Intégration de la Croatie et de la Bosnie dans l'Union Européenne, *Mosella*, 27 (3-4), 308-313.
- Magaš, D. (2003.): NATO and the Recent Geopolitical Situation in the Adriatic Sea Area, „After You Voted“ How Would You Play Nato?, u: *Proceedings of the 2nd International NATO Conference*, ur. I. Tarrósy, University of Pécs, Pécs, 74-83.
- Magaš, D. (2003.): Contemporary Aspects of the Geographical Regionalization and Administrative Territorial Organization of Croatia, *Geoadria* 8 (1), 127-147.
- Magaš, D. (2004.): Zadar – starodrevna metropola i južnohrvatsko županijsko središte, *Rundschau*, 4 (7-8), 31-40.
- Magaš, D. (2005): Croatia: Towards the Concept of Euroregions, u: *Globalizirana Evropa/Globalized Europe*, ur. A. Gosar, Annales, Univerza na Primorskem, Koper, 247-258.
- Magaš, D. (2009.): Prostorni razvoj Zadra 1945.-1991., u: *Zadar i okolica od Drugoga svjetskog rata do Domovinskog rata*, ur. T. Oršolić, Zavod za povijesne znanosti HAZU u Zadru i Sveučilište u Zadru, Zagreb i Zadar, 274-347.
- Magaš, D. (2011.): Koncept teritorijalnog ustroja Jadranske Hrvatske / The Concept of Territorial Organisation of Adriatic Croatia, *Geoadria* 16 (2), 211-236.
- Magaš, D. (2013.): *Geografija Hrvatske*, Manualia Universitatis Studiorum Iadertinae, ur. D. Feletar, Biblioteka Geographica Croatica, Meridijani i Sveučilište u Zadru, Odjel za geografiju, Samobor i Zadar.
- Magaš, D., Lončarić, R. (2006.): Litoralizacija i prostorno planске vizije hrvatskih priobalnih središta, Akademik Josip Roglić i njegovo djelo, Zbornik radova, Međunarodni znanstveni skup Makarska, ur. M. Matas, 19.-22. travnja 2006., Split, Zadar, Zagreb, 245-268.
- Maričić, D. (2010.): Potiho gušenje jedine zadarske međunarodne trajektne linije, *Zadarski list*, 25. veljače 2010., 10.
- Maštrović, V. (1946.): *Spomendani grada Zadra, vlastita naklada*, Zadar.
- Mlikota, A. (2013.): *Obnova i izgradnja povijesne jezgre Zadra nakon razaranja u Drugom svjetskom ratu*, doktorska disertacija, Filozofski fakultet Sveučilišta u Zagrebu, 2013.
- Mohorovičić, A. (1986.): Povijesno nasljeđe zadarske regije, u: *Zbornik radova JAZU sa savjetovanja u Zadru 1985., Prometno povezivanje Jadrana s posebnim osvrtom na Zadar i sjevernu Dalmaciju*, ur. B. Vukas, Znanstveni savjet za pomorstvo, Zagreb, 13-18.
- Pasarić, B. (1986.) Gospodarske i demografske odrednice Zadra u prostoru sjeverne Dalmacije, u: *Zbornik radova JAZU sa savjetovanja u Zadru 1985., Prometno povezivanje Jadrana s posebnim osvrtom na Zadar i sjevernu Dalmaciju*, ur. B. Vukas, Znanstveni savjet za pomorstvo, Zagreb, 15-23.
- Petricioli, I. (1959.): Dva tisućljeća zadarskog urbanizma, *Urbs*, 2, 65-71.
- Petricioli, I. (1959.a): Marginalije uz obnovu Zadra, *Urbs*, 2, 91-97.
- Petricioli, I. (1965.): Lik Zadra u srednjem vijeku, *Radovi Instituta JAZU u Zadru*, 11-12, 143-186.
- Radulić, K. (1971.): Zadar budućnosti: nekoliko temeljnih napomena u povodu izgradnje novog poslovnog središta grada, *Život umjetnosti*, 15-16, 143-146.
- Rubić, I. (1964.): Neki problemi geografije Zadra i njegove regije, u: *Zadar: geografija, ekonomija, saobraćaj, povijest, kultura*, ur. J. Ravlić, Matica hrvatska, Zagreb, 1964., 9-22.
- Seissel, J. (1953.): *Što traži Zadar*, Arhitektura, 7 (1), Zagreb, 56.
- Seissel, J. (1954.): Urbanistički lik i problemi rekonstrukcije grada Zadra, *Radovi Instituta JAZU u Zadru*, 1, 17-35.
- Suić, M. (1976.): *Antički grad na istočnom Jadranu*, Studije iz historije urbanizma, Institut za arheologiju Sveučilišta u Zagrebu, knj. 1, Zagreb.
- Šimičić, V. (1986.): Osnove određenja optimalnog cestovnog povezivanja Zadra, u: *Zbornik radova JAZU sa savjetovanja u Zadru 1985., Prometno povezivanje Jadrana s posebnim osvrtom na Zadar i sjevernu Dalmaciju*, ur. B. Vukas, Znanstveni savjet za pomorstvo, Zagreb, 347-351.
- Vresk, M. (1977.): *Osnove urbane geografije, Manualia Universitatis studiorum Zagradiensis*, 2. izdanje, Školska knjiga, Zagreb, 170.
- Vresk, M. (1980.): Gradovi SR Hrvatske i njihove okolice, Problem definiranja gradova i gradskih regija, *Geografski glasnik*, 41-42, 61-70.
- Zobundžija, L. (1972.): *Optimalno povezivanje Zadra i njegovoga užeg gravitacionog područja s kontinentalnim zaledem*, Institut za saobraćaj, pomorstvo i veze, Zagreb.
- Analitičke podloge za učinkovitu decentralizaciju u Hrvatskoj (Analitičke...)*, Projektna studija, Voditeljica projekta: dr. sc. Dubravka Jurlina Alibegović, Ekonomski institute Hrvatske, Zagreb, 2010.
- Hrvatski povijesni atlas* (HPA), LZ „Miroslav Krleža“, Zagreb, 2003.
- Izješće o stanju u prostoru Republike Hrvatske, 2008. – 2012.*, Ministarstvo graditeljstva i prostornog uređenja (MGIPU), Zavod za prostorno planiranje, ZPP, Zagreb, 2013.
- Topografska karta M=1:100.000*, List Zadar, VGI Kraljevine Jugoslavije, Beograd, 1933.
- Nacrt prijedloga Zakona o regionalnom razvoju* (Nacrt...), Ministarstvo regionalnog razvoja i fondova Europske unije Republike Hrvatske, Zagreb, 2013.
- (<http://www.mrrfeu.hr/default.aspx?id=1674>)
- Opći šematizam katoličke crkve u Jugoslaviji, Crkve v Jugoslaviji*, Biskupska konferencija Jugoslavije, Zagreb, 1975.
- Prostorni plan općine Zadar* (OPP Zadar), Skupština općine Zadar, Zavod za urbanizam Zadar, Zadar, 1979.
- Prostorni plan Zajednice općina Split* (PPZOS), Urbanistički zavod Dalmacije i sur., Split, 1982.