
Mladen
KLEMENČIĆ

PROMETNO-
-GEOGRAFSKI
POLOŽAJ
SISKA

Sisak je zoran primjer važnosti prometnog položaja u razvitku gradskog središta. Tijekom svoje dugotrajne povijesti Sisak je doživio nekoliko uspona, uvijek u bliskoj svezi s pogodnostima prometno-geografskog položaja i razvojnim mogućnostima koje su se otvarale u pojedinim povijesnim razdobljima. Prosperitetna razdoblja sisačke prošlosti redovito su vezana uz razvojne poticaje proizašle iz iznimnih prometnih pogodnosti koje je Sisak povremeno uživao. S promjenom prometno-geografskog položaja i slabljenjem ili nestankom pogodnosti na kojima se zasnivao razvojni uzlet, nastupala bi razdoblja gospodarske stagnacije odnosno nazadovanja.

Osim prometno-geografskog položaja na razvojne uzlete odnosno padove grada utjecale su i političkogeografske prilike. Razdoblja prosperiteta Siska vezana su uz političkogeografski ambijent u kojem je Sisak mogao uživati prednosti regionalnog središta i u kojem su u njegovu prirodnom gravitacijskom području vladale sređene i stabilne prilike. S druge strane, granični položaj grada – osobito uz granicu zatvorenoga tipa, što je također obilježje položaja Siska u pojedinim povijesnim razdobljima – pokazao se kao zapreka razvitku. U takvim prilikama Sisak nije mogao obavljati ulogu regionalnoga centra, a još manje posredničku prometnu ulogu interregionalnog značenja jer je politička granica doslovce presijecala gravitacijsko područje i onemogućavala ili uvelike sputavala razmjenu dobara širih razmjera.

Historijskogeografski osvrt

I predrimska Segestica kao i rimska Siscia u svoje su vrijeme bile važna središta ponajprije zahvaljujući prometnome položaju. Razumije se da je rani razvitak gradskog naselja na mjestu današnjega Siska bio uvjetovan i drugim razlozima odnosno pogodnostima. Ponajprije, tu su topografsko-hidrografske pogodnosti položaja na poplavnom tere-

nu sutoka triju rijeka, Odre u Kupu i Kupe u Savu, što se pokazalo čimbenikom smještaja vojnog garnizona na mjestu gdje se, uz potrebne hidrotehničke zahvate, mogla organizirati uspješna obrana. No bez obzira na višestranu uvjetovanost razvitka grada, prometna je funkcija jedna od najčvršćih konstanti. Arheološki nalazi na području Siska ukazuju da je već u rimsko vrijeme Sisak bio jaka riječna luka. Točnije, postojale su dvije luke, jedna na Savi i druga na Kupi. Dobre ceste, po kojima je Rimsko Carstvo bilo bez premea, povezivale su antičku Sisciu sa ostalim važnijim središtima tog dijela prostranog carstva: Emonom (današnjom Ljubljanom), Poetoviom (Ptujem), Mursom (Osijekom) i Sirmiumom (Srijemskom Mitrovicom). Osim što je zapravo bila glavno prometno čvorište zapadnog panonskog prostora, Siscia je bila dobro povezana i s rudarski važnim donjim Posanjem, što joj je osiguravalo pristup sirovinama. Istaknut prometni položaj osiguravao je Sisciji sve pogodnosti središnjeg gradskog naselja u prostoru zapadnog savsko-dravskog međuriječja, što se potvrdilo činjenicom da je ona preuzela funkciju glavnog upravnog i crkvenog središta tog dijela Rimskoga Carstva.

Nestankom pretpostavki koje su prometnule Sisciju u upravno središte rimske provincije Panonia Savia, odnosno u sjedište biskupije, nastupa razdoblje izrazite stagnacije, pa čak i nestanka gradskog naselja na mjestu današnjega Siska (Rogić, 1982.). U tom razdoblju Sisak je izgubio i biskupsku stolicu jer je siscijanska biskupija premještena u novi centar – Zagreb.

Nepovoljni učinak političkogeografskih prilika na razvitak Siska posebice je došao do izražaja u vrijeme osmanskog prodora na područje jugoistočne Europe. Sisak se našao na samoj granici Hrvatske i kršćanskoga svijeta, točnije u obrambenom pojasu koji se organizira duž te granice. U takvim uvjetima nema ni govora o posredničkoj ulozi Siska i obnovi grada na toj osnovi. Naprotiv, do izražaja dolazi obrambena funkcija i prednosti topografskog položaja utvrde koju je na samom utoku Kupe u Savu podigao zagrebački Kaptol u dijelu Vojne granice za koji Hrvatska skrbi i vojnički i financijski.

Zaustavljanje osmanskog prodora bilo je dugotrajan proces, a jedan od ključnih događaja u tom procesu bila je bitka kod Siska 1593. Nakon nekoliko uzastopnih pokušaja osvajanja sisačke utvrde, bosanski je paša te godine pretrpio odlučujući poraz te je osmanska vojska odbačena od Siska. Nemirna granica konačno je odmaknuta od Siska i stabilizirana nakon 1699. kada se i veći dio panonskog prostora oslobađa od Turaka i vraća u sastav habsburških zemalja. Nastupa razdoblje u kojemu će Sisak, ko-

risteći se pogodnostima prometno-geografskog položaja, obnoviti dio svog nekadašnjeg centraliteta i oživjeti posredničku ulogu.

Od prve polovice 18. stoljeća pa sve do sredine 19. st. na prostoru Podunavlja i sjevernoga Jadrana oblikovao se i razvijao novi, dotad nepoznat prometno-trgovački sustav. Riječ je o kombiniranom sustavu unutrašnjih plovnih putova, cesta i gradova koji povezuju agrarno najproduktivnije dijelove Podunavlja sa sjevernojadranskim morskim lukama. Nakon reintegracije potencijalno vrijednih prostora pravih panonskih ravnica, Habsburškom je carstvu uspjelo u 18. stoljeću u tim područjima organizirati agrarnu proizvodnju koja je davala komercijalne viškove žitarica. Problem koji je trebalo riješiti u nastojanju da se ostvareni viškovi izvezu, bila je organizacija njihova efikasnog prometnog prijevoza do najbližih morskih luka na sjevernome Jadranu. I dok se izvoz žive stoke i stočnih proizvoda i dalje mogao usmjeravati tradicionalnim karavanskim putevima kroz Dinarsko gorje, izvoz žitarica nametao je preusmjerenje na rentabilniji vodeni prijevoz. Dunavski vodeni put omogućavao je izvoz prema srednjoeuropskim gradovima, no za povezivanje Podunavlja sa sjevernim Jadranom bilo je potrebno organizirati promet Savom uzvodno i potom prebacivanje robe na postojeće cestovne prometnice koje su svladavale Dinarsko gorje na mjestima gdje je Panonski prostor najbliži sjevernojadranskim lukama. Riječ je bila o otvaranju novog unutrašnjeg plovnog puta, a kao jedan od terminala savske plovidbe te mjesto prekrcanja robe na tom novom podunavsko-sjevernojadranskom sustavu pojavljuje se i Sisak.

Roba, ponajprije žito iz vojvođanskog dijela Panonske nizine a kasnije osobito drvna građa, stizala je Savom do Siska. Tu se sa savskih brodova prekrcavala na manje brodove kojima se Kupom moglo ploviti do Karlovca, završnog plovidbenog terminala gdje se obavljao prekrcaj na kola ili se, pak, roba odmah u Sisku prekrcavala na kola i upućivala cestama preko Karlovca do sjevernojadranskih luka, poglavito Rijeke, Bakra i Senja. Čak i u slučaju nastavka plovidbe Savom do Ljubljane, što je također bila jedna od korištenih varijanata kombiniranog prijevoza, Sisak je opet bio važna točka budući da plovidbeni uvjeti na Savi nizvodno od Siska i uzvodno od njega nisu bili isti.

Kao važna točka na novom plovidbenom putu Sisak je postao privlačno odredište za mnoge lađare, trgovce, kirijaše, obrtnike, činovnike kao i sve ostale nositelje najrazličitijih poslovnih inicijativa. Treba imati na umu da je rijeka Sava u vrijeme procvata panonsko-sjevernojadranskog sustava još uvijek zadavala brojne probleme za plovidbu i

da je nije bilo jednostavno svladavati. Troškovi plovidbe bili su veliki, pa nastojanja da se plovni put poboljša nisu jenjavala, a bilo je potrebno i ljudstvo koje će na tom poslu raditi. Stalni radovi na održavanju i uređenju savskog korita nisu, međutim, bili jedini građevinski pothvati. U samome Sisku bilo je potrebno izgraditi brojne lučke objekte: pristanište, skladišta, brodogradilišnu radionicu, trgovine, što je uvelike utjecalo na fizionomiju naselja, ali i ponudu radnih mjesta, koja je u Sisku bila bogata i raznolika kao rijetko gdje u ondašnjoj Hrvatskoj.

Zahvaljujući svojoj prometnoj ulozi i uz promet vezanoj trgovini, Sisak je u 19. stoljeću postao jednim od najdinamičnijih naselja u Hrvatskoj. Novi razvojni poticaj Sisak je dobio i na samom početku nove etape u razvitku prometa u Hrvatskoj.

Godine 1862. Sisak je dobio priključak na austrijsku Južnu željeznicu (*Südbahn*) koja je povezivala Beč sa Trstom. Te je godine, naime, izgrađen odvojak od te pruge od Zidanog mosta preko Zagreba do Siska. Izgradnja željeznice isprva je bila silan poticaj daljnjem razvitku sisačkog prometnog i trgovinskog tranzita. Spomenuti odvojak kojim je Sisak postao jednim od prvih naselja sa željeznicom u Hrvatskoj, nije slučajno izgrađen na odabranoj trasi. Razloge treba tražiti ponajprije u boljem povezivanju krajnje postaje savske plovidbe s ostalim prometno važnim točkama u carevini. Osim toga izgradnja pruge do Siska bila je i dio planirane uspostave intenzivnije trgovine s Bosnom i Otomanskim Carstvom, a savršeno se uklapala i u rastući politički i strateški interes Beča za najzapadniju otomansku pokrajinu.

Pojava željezničke pruge u Sisku imala je kao posljedicu preusmjerenje prometa s tradicionalnog smjera Sisak-Karlovac-sjeverni Jadran na novoizgrađenu željezničku prugu. Stari trgovački put nudio je, u usporedbi sa željeznicom, spor i skup prijevoz ograničenih količina robe. Željeznička pruga bila je u svakom pogledu superiorna kolskom prometu. Sam Sisak isprva je zadržao svoju tranzitnu ulogu i u promijenjenim uvjetima, štoviše, pojava željeznice uzrokovala je u prvi mah čak i porast prometa u Sisku te dala nov poticaj razvitku grada. Umjesto u kupske lađe ili pak na kola, roba se sada prekrivala u vagone, a umjesto prema Karlovcu te dalje do Rijeke ili Senja otpremala se do Trsta. Promet je skrenut, no Sisak je i dalje bio važna tranzitna točka na prometnom putu. Daljnji razvoj željezničke mreže, međutim, nije pogodovao Sisku.

Iako su postojali planovi prema kojima je željeznička pruga do Srijema trebala biti nastavak pruge koja je 1862. stigla do Siska, glavna željeznička pruga izgrađena je sjever-

no od Save. Osim toga, nakon preustroja monarhije, dio željezničke mreže građen je sukladno interesu novoga centra – Budimpešte. Budući da su se u ugarskom dijelu monarhije pruge gradile ponajprije na način da povežu Budimpeštu s rubnim dijelovima, kao jedna od prioriternih izgrađena je 1873. pruga koja je Budimpeštu povezala s Rijekom, glavnom lukom ugarskog dijela monarhije. I ta je pruga, kao i ona koja je vodila prema istoku, zaobišla Sisak. Ulogu glavnog prometnog križišta preuzeo je Zagreb, gdje su se križale dvije glavne željezničke pruge, a Sisak je ostao na “sporednom kolosijeku” u novim, korjenito promijenjenim prometnim odnosima.

Pad prometne važnosti Siska nije zaustavila niti činjenica da je 1888. predana u javnu uporabu pruga Sisak-Banja Luka, čime se Bosna spojila na željezničku mrežu Austro-Ugarske. Iste godine puštena je u promet i dionica Sisak–Novska–Nova Gradiška, čime se Sisak povezoao i s posavskom željeznicom, a 1906. željeznicom su povezani Sisak i Karlovac. Na taj način Sisak je postao i željezničko prometno čvorište, no ta činjenica nije mu vratila nekadašnje značenje jer su glavni robni tokovi već nepovratno bili preusmjereni na druge smjerove.

Nakon gubitka prometne važnosti, gospodarska se aktivnost u gradu jače usmjerava podizanju industrije. U razvitku grada to je također vrlo važna etapa, no u kontekstu vrednovanja prometnoga položaja nemjerljiva s prethodnom, u kojoj je upravo promet bio pokretač razvitka. Industrijalizacija Siska započela je već u 19. stoljeću, no glavni industrijski pogoni podignuti su nakon Prvog svjetskog rata. Puni zamah industrijalizacija je doživjela nakon Drugog svjetskog rata kada željezara i rafinerija prerastaju okvire grada i preuzimaju u svojim granama vodeću ulogu u hrvatskim okvirima. Industrijalizaciji Siska nedvojbeno je pogodovao položaj grada u prometnoj mreži. Baštineći tekovine prometnoga procvata u ranijim razvojnim etapama, Sisak je, naime, raspolagao s vrlo dobrom prometnom opremljenošću za hrvatske prilike. Industrijalizaciju nije, dakle, trebalo podupirati izgradnjom prometnica jer su one već otprije bile tu.

Nakon raspada Austro-Ugarske i ulaska hrvatskih zemalja u novu državnu zajednicu, znatno se promijenio političkogeografski okvir, no nisu se bitno promijenile prometnogeografske silnice. I u Jugoslaviji Sisak je uglavnom ostao izvan glavnih prometnih tokova i razvojnih transversala. U promijenjenom političkogeografskom okviru posavski je prometni smjer dodatno dobio na važnosti. Postojeća željeznička pruga osuvremenjena je, a na istom prometnom koridoru izgrađena je i moderna cesta Zagreb-Beo-

grad, koja na većem dijelu svoje trase u Hrvatskoj ima puni profil autoceste. I jedna i druga, razumljivo, zaobilaze, Sisak. Nakon Drugog svjetskog rata Sisak je prestao biti i jedini željeznički “izlaz” Bosne i Hercegovine. Izgrađene su željezničke pruge kojima je Bosna i Hercegovina povezana s lukom Ploče u Hrvatskoj na jugu odnosno s glavnom posavskom željezničkom prugom u Strizivojnoj (Šamac-Sarajevo), koje su po važnosti zasjenile prugu koja se preko Banja Luke i Prijedora upravo u Sisku vezivala na državnu željezničku mrežu i usmjeravala Bosnu i Hercegovinu prema zapadu. Važnost Siska kao željezničkog čvorišta nije podigla niti činjenica da je pruga Sisak-Sunja-Hrv. Kostajnica-Bosanski Novi, izvorno izgrađena kao dio pruge Sisak-Banja Luka, postala i dionicom pruge Zagreb-Split, kolokvijalno poznate pod nazivom “unska” pruga.

U razdoblju nakon Drugog svjetskog rata posebice se afirmirao cestovni promet. I u cestovnoj mreži Hrvatske u tom razdoblju Sisak je ostao izvan prioriternih prometnih pravaca i glavnih prometnica koje su bile klasificirane kao “europske” odnosno “magistralne” (Batinić, 1997.). Posavska cestovna magistrala izgrađena je sjeverno od Save, a glavna cesta koja je Banovinu povezivala sa Zagrebom išla je preko Petrinje a ne preko Siska, iako je to u najvećem dijelu zapravo cesta Zagreb-Sisak.

Za razliku od uglavnom stagnantnog željezničkog odnosno cestovnog prometa, stanovit uspon nakon Drugog svjetskog rata bilježi riječni promet i brodarstvo. Bez obzira na činjenicu da su cestovni i željeznički promet zahvaljujući brzini preuzeli znatan dio roba, Sisak se u tom razdoblju definitivno afirmirao kao najzapadnija luka riječne plovidbe. Osim konkurencije cestovnog i željezničkog prometa, kao nepovoljan čimbenik javlja se i neuređenost oko 600 km dugačkog savskog plovnog puta, no unatoč nepovoljnim čimbenicima sisačka riječna luka nema alternative. To se ogleda u porastu godišnjeg lučkog prometa s vrhuncem na prijelazu iz 70-ih u 80-e godine, kada je više puta uzastopce zabilježen ukupan prekrcaj veći od 2 milijuna tona, kao i u činjenici da je Sisak od 1953. sjedište brodarke tvrtke Dunavski Lloyd.

Svakako najnepovoljniji prometnogeografski položaj u cijelom 20. stoljeću Sisak je imao u razdoblju 1991.-95. kada se ponovno našao gotovo na samoj granici. Pritom nije riječ o priznatoj političkoj granici, nego o nepriznatoj ali na terenu itekako vidljivoj granici između samoproglašene Srpske Republike Krajine i slobodnog dijela Republike Hrvatske. U ratnim prilikama koje su različitim intenzitetom trajale gotovo pet godina Sisak je imao položaj grada na granici i to na takvoj granici, na kojoj su se pre-

kidali svi prometni tokovi. Prekinut je sav cestovni i željeznički promet prema Banovini i prema Bosni i Hercegovini, potpuno obustavljena svaka plovidba Savom, a stao je čak i cjevovodni promet na Jadranskom naftovodu koji je pušten u promet u 1980-im godinama i koji se baš kod Siska račva u dva kraka: sjeverni, koji vodi preko Ivanić Grada prema Mađarskoj, i istočni, koji vodi prema Pančevu u Vojvodini.

Temeljne odrednice današnjeg položaja

Posljedice agresije na Hrvatsku utječu na obilježja prometno-geografskog položaja Siska i nakon što je sam rat završio, budući da prometni tokovi nisu obnovljeni u punoj mjeri. U još većoj mjeri Sisak osjeća i utjecaj nesređenih unutarnjih političkih prilika u susjednoj zemlji, Bosni i Hercegovini.

Uloga regionalnoga središta koju je Sisak tradicionalno obnašao opetovana je i u novom političkogeografskom okviru samostalne hrvatske države. Prema prvom upravno-teritorijalnom ustroju uvedenom potkraj 1992. Sisku je pripala uloga središta jedne od najvećih hrvatskih županija. Istu ulogu Sisak je zadržao i nakon prve reorganizacije toga ustroja provedene 1997. Iako je prvotna površina Sisačko-moslavačke županije 1997. smanjena za područje Ivanić Grada koje je priključeno Zagrebačkoj županiji, Sisak je i nadalje ostao središtem najprostranije i geografski složene županije. Takvo je upravno-teritorijalno rješenje uvelike sukladno s geografskim položajem Siska kao centra na kontaktu nekoliko različitih geografskih cjelina: Banovine na jugu, Turopolja i sisačke Posavine na sjeverozapadu te poplavnog Lonjskog polja i Moslavine na sjeveroistoku i istoku. U širem, pak, regionalno-geografskom kontekstu Sisak je jedan u skupini srednje velikih centara koji okružuju Zagreb na udaljenosti od 50–80 km pri čemu svaki od tih centara ima svoje pripadajuće gravitacijsko područje, ali se i zajedno s tim područjem nalazi u sferi gravitacijskog utjecaja Zagreba, glavnog središnjeg naselja sjevernog i zapadnog dijela kontinentalne Hrvatske, odnosno tzv. zagrebačke makroregije. Zajedno s Karlovcem, Bjelovarom i Varaždinom, Sisku u toj regiji pripada uloga regionalnog centra najvišeg stupnja.

Pokušaj s organizacijom prostrane i regijski složene upravne cjeline sa središtem u Sisku iznio je na vidjelo neadekvatno stanje prometnica koje bi Sisak trebale povezivati s gravitirajućim područjem kao i određene slabosti položaja Siska u postojećoj prometnoj mreži Hrvatske. U postojećoj cestovnoj mreži Hrvatske Sisak ne leži izravno niti

na jednoj magistralnoj prometnici. Glavna cesta u posavskom koridoru izgrađena je sjeverno od Save, a spoj Siska s postojećom auto-cestom ne zadovoljava kakvoćom kolnika. Glavna cesta koja povezuje Banovinu i Zagreb ide preko Petrinje, dakle također prolazi pokraj Siska, iako na vrlo maloj udaljenosti.

Kupska dolina nije nikad prometno valorizirana u mjeri kako su predlagali još u 19. stoljeću pioniri cestogradnje u nas ili pak u novije vrijeme viđeni geografi (Pavić, 1973.). Glavna cesta koja povezuje Sisak i Karlovac ne ide najkraćom, nizinskom trasom po kupskoj dolini, nego je izgrađena južnije, na trasi kroz Banovinu, kako bi izravno zahvatila manja središta poput Gline ili Vojnića. U sisačkom prometnom čvorištu, u koje svakako spada i Petrinja, sastaju se i tri ceste kojima se iz Bosne i Hercegovine može ući u Hrvatsku. To su prekounski prijelazi Dvor-Bosanski Novi, Hrvatska Kostajnica-Bosanska Kostajnica te Hrvatska Dubica-Bosanska Dubica. Valja reći da se sva tri tradicionalna prijelaza preko Une nalaze na dijelu državne granice gdje se s bosanskohercegovačke strane nalazi Republika Srpska. S obzirom na politiku koju vodi taj entitet susjedne države, prometni tokovi na tim smjerovima bili su zasad u velikoj mjeri ovisni o stanju političkih odnosa u susjednoj državi, odnosno o stupnju (ne)suradnje Republike Srpske. Štoviše, za razliku od mosta između Hrvatske Dubice i Bosanske Dubice, koji je obnovljen i pušten u promet 2000., most između Hrvatske Kostajnice i Bosanske Kostajnice nije ni obnovljen niti su radovi na obnovi započeli. Most između Dvora i Bosanskog Novog jedini je koji nije oštećen u razdoblju 1991.-95., no niti taj most nije bio otvoren za promet u cijelom razdoblju od otvaranja državne granice.

U postojećoj željezničkoj mreži Sisak leži na ogranku posavskog koridora koji se s drugim alternativnim ogranakom, onim što od Zagreba ide prema istoku sjeverno od Save, spaja u Novskoj. To nije optimalno rješenje, no valja reći da je sisački željeznički ogranak posavskog koridora ipak kakva-takva alternativa sjevernome ogranaku, za razliku od stanja u cestovnoj mreži gdje je Sisak potpuno marginaliziran u odnosu na glavni posavski koridor.

U unutrašnjem plovnom prometu također se osjećaju posljedice potpune blokade savskoga puta u prvoj polovici 1990-ih godina. Iako na prvi pogled nema vidljivih zapreka potpunoj obnovi plovidbe Savom, do nje ipak nije došlo ni pet godina od formalne normalizacije prilika u Hrvatskoj. Sisačka riječna luka jest oživljena, no promet je obnovljen tek u manjoj mjeri, znatno ispod razine mogućeg. Budući da Hrvatska ne raspolaže razgranatijom mre-

žom unutrašnjih plovnih putova, lako je uočiti ključno mjesto koje Sisak u tom sustavu ima kao završni terminal plovidbe rijekom Savom (Božičević, Kreč, 1998.) i kao točka gdje se dunavski plovidbeni put najviše približava sjevernom Jadranu.

Iznesena obilježja prometnogeografskog položaja Siska na prijelazu iz 20. u 21. stoljeće potvrđuju se i sagledavanjem mjesta Siska u međunarodnoj prometnoj mreži. U tom kontekstu valja se poslužiti jedinom postojećom strategijom prometnog razvitka na kontinentskoj razini – paneuropskom mrežom prometnih koridora (Božičević, Kreč, 1998.).

Paneuropska mreža europskih koridora jest svojevrsna strategija prometnog razvitka, odnosno prometna strategija i plan proširenja Europske unije, budući da svi predviđeni koridori povezuju jača gospodarska središta i prometna križišta u rubnim dijelovima Europske unije s razvojnim jezgrama u pojedinim dijelovima tzv. tranzicijskih zemalja kojima pripada i Hrvatska. Riječ je zapravo o planu kojim će se prometni sustavi tranzicijskih zemalja nastojati integrirati s prometnim sustavom Europske unije. S obzirom na općepoznate razlike u stupnju opremljenosti i mogućnostima prometovanja koji postoje između Europske unije, s jedne strane, i kandidata za prijem s druge strane, jasno je da se neće moći integrirati cjelokupne prometne mreže tranzicijskih zemalja. Paneuropska mreža prometnih koridora izbor je prioriteta, popis prometnih koridora na kojima se planira pojedine prometnice modernizirati ili graditi uz međunarodnu pomoć i potporu.

Paneuropska mreža prometnih koridora utvrđena je na konferenciji prometa održanoj 1997. u Helsinkiju. Toj konferenciji prethodile su konferencije održane 1991. u Pragu i 1994. na Kreti. Preko područja Hrvatske prolazi nekoliko paneuropskih koridora. Peti (V.) koridor povezuje jadranski bazen s Ukrajinom, a preko Hrvatske su predviđena dva ogranka toga koridora: ogranak V. b. Budimpešta-Zagreb-Rijeka i V. c. Budimpešta-Osijek-Sarajevo-Ploče. Kroz Hrvatsku djelomice vodi i predviđeni spoj Pragerško-Murakeresztur između osnovnog smjera V. koridora, koji prolazi kroz Sloveniju, i njegova ogranka V. b. Deseti koridor povezuje Istočnoalpski i panonski prostor s Ateonom, Solunom i Sofijom. U Zagrebu se spajaju dva početna kraka toga koridora, Salzburg-Ljubljana-Zagreb (X.) i Graz-Zagreb (X. a.). Od Zagreba koridor se nastavlja duž Posavine prema granici s Jugoslavijom i Beogradu. I na V. i na X. paneuropskom koridoru riječ je o cestovnom i željezničkom povezivanju pojedinih dijelova Europe. Treći paneuropski koridor u kojem participira i Hrvatska ozna-

čen je brojem VII. On povezuje Beč s ušćem Dunava u Crno more. Riječ je zapravo o koridoru koji je istovjetan dunavskom plovnom putu. Na tom koridoru, razumljivo je, ne predviđa se izgradnja cestovnih ili željezničkih prometnica, nego ulaganja u unutrašnju plovidbu i dunavski plovni put.

Zadaća svih zemalja na pojedinom koridoru jest ujednačavanje kakvoće prometnica i uvjeta prometovanja na njima. Postojeće bi, dakle, prometnice na pojedinim koridorima valjalo osuvremeniti ukoliko trenutačnim stanjem ne zadovoljavaju potrebnu razinu, a eventualno nepostojeće dionice izgraditi. Ako se mreža paneuropskih koridora preklopi s prometnom mrežom u Hrvatskoj, vidi se koje će prometnice biti međunarodni prioritet u modernizaciji ili izgradnji, a koje pak ostaju isključivo nacionalni interes.

Položaj Siska u odnosu na paneuropske prometne koridore u osnovi je sličan osnovnim obilježjima položaja Siska u prometnoj mreži Hrvatske. Sisak ne leži izravno niti na jednom od paneuropskih koridora koji su predviđeni za Hrvatsku, no istodobno Sisak se nalazi u njihovoj neposrednoj blizini, dovoljno blizu da bude zainteresiran za promjene i napredak koji se očekuju u budućnosti te da i sam sudjeluje u diobi dividendi koje će iz takvoga napretka proisteći. Također, uz stanovite prilagodbe nije nemoguće zamisliti i realizaciju europskih prometnih planova u kojoj će i Sisak biti izravni sudionik. Neka razmišljanja o tome iznose se u sljedećem poglavlju.

Prema postojećem stanju Sisak je ponajprije zainteresiran za X. koridor, koji od Zagreba vodi prema istoku, prateći u osnovi dolinu rijeke Save. Europski projekt je prema današnjem stanju hrvatskih prometnica u vrlo visokom stupnju već realiziran u cestovnom prometu. Postojeća autocesta na tom koridoru u najvećem je dijelu na području Hrvatske već izgrađena i ona ostavlja Sisak po strani. U željezničkom prometu, međutim, na tom koridoru Hrvatska ima dva rješenja: sjeverni krak Zagreb-Kutina-Novska i južni Zagreb-Sisak-Sunja-Novska. Budući da je spomenuti južni krak istodobno i dionica "unske" pruge Zagreb-Split kao i pruge koja ide prema Banja Luci te se nastavlja dalje u Bosnu i Hercegovinu, ova dva kraka u nacionalnoj strategiji prometnog razvitka željezničke mreže treba svakako tretirati ravnopravno, tj. postići iste uvjete vožnje na oba. Što se, pak, tiče ostalih paneuropskih koridora, Sisak je prema postojećem stanju prometne mreže izvan njih, što potvrđuje njegovu trenutačnu prometnu marginalizaciju kao jedno od osnovnih obilježja današnjeg prometnog položaja.

Bez obzira na sadašnju prometnu marginalizaciju Siska, valja ukazati na dosad nedovoljno korištene ili pak neadekvatno cijenjene, no svakako trajne mogućnosti koje slijede iz prometnogeografskog položaja. Postoji nada da će barem neke od njih biti i oživotvorene u skoroj budućnosti.

Ponajprije, trajna vrijednost položaja Siska jest njegov smještaj na savskom unutrašnjem plovnom putu. U današnjoj situaciji čini se da su definitivno postale nerealne kombinacije s izgradnjom nove zagrebačke luke u Rugvici, uzvodno od Siska. Produljenje plovnog puta i približavanje Zagrebu koje bi se na taj način postiglo, nije, čini se, vrijedno sredstava koja bi se na taj projekt morala potrošiti. Jedino logično rješenje stoga je da sisačka luka preuzme funkciju završnog terminala plovidbe Savom. Osim samih plovidbenih uvjeta, na taj zaključak navodi i činjenica da Sisak već raspolaže dijelom potrebne infrastrukture kao i s tradicijom. Lučka funkcija posebice bi dobila na važnosti nakon izgradnje planiranog kanala Vukovar-Šamac, kojim bi se znatno skratila plovidba od Dunava do Siska.

Perspektivno jačanje lučke funkcije ponovno bi naglasilo tranzitnu ulogu Siska, uz korištenje pogodnosti zbog loma prometnih tokova. Ako bi se Sisak afirmirao kao glavni terminal riječne plovidbe u ovom dijelu Europe, to bi moglo otvoriti i sljedeću mogućnost o kojoj se danas nedovoljno razmišlja. U razmatranju mjesta Siska u mreži paneuropskih koridora konstatirano je da se Sisak u postojećoj željezničkoj mreži nalazi na južnom ogranku X. koridora, no i da je glavna cesta na X. koridoru već izgrađena sjeverno od Save i Siska te da nije realno očekivati da se Sisak izbori za drukčije rješenje. S nešto manje no ipak dovoljno sigurnosti slično se može ustvrditi i za cestu na V. koridoru. Na taj način Zagreb će potvrditi primat glavnog prometnog čvorišta. Želi li se, međutim, osigurati uravnotežen razvitak i izbjeći zagušenje do kojega može doći prevelikom koncentracijom na jedno središte na V. koridoru, valja razmišljati i o alternativnoj cesti koja bi povezala Karlovac, Sisak i Bjelovar, u luku zaobišla Zagreb te se na osnovni smjer Rijeka-Zagreb-Budimpešta priključila na hrvatsko-mađarskoj granici ili pak u južnom dijelu Mađarske. Takav prostorni razmještaj budućih prometnica omogućio bi unutarregionalnu dislokaciju u kojoj bi Sisak preuzeo na se primarno riječni promet te jedan dio industrije.

Drugi potencijalno važan čimbenik jačanja prometnogeografskog položaja Siska može biti otvaranje Bosne i

Hercegovine, odnosno djelatnije uključivanje toga prostora u prometne tokove. Iako Sisak nije jedini izlaz te zemlje i mjesto gdje se prometni tokovi povezuju s hrvatskom prometnom mrežom ili se od nje odvajaju, sigurno je da je barem jedan njezin dio prometno najlogičnije usmjeren na Sisak. U postojećim prilikama ostaju dakako politički preduvjeti koji se moraju ispuniti da bi do prometnog otvaranja došlo. U situaciji nesigurne političke budućnosti i rješenja koja imaju karakter privremenosti, jasno je da nikakvog ozbiljnijeg napretka na tom planu ne može biti.

LITERATURA

1. Batinić, M., 1997., *Etape prometne valorizacije Siska*, diplomski rad. Geografski odjel, PMF, Zagreb
2. Bošnjak, R., 1929., *Sisak*, Glasnik Geografskog društva, sveska XV, Srpsko geografsko društvo, Beograd
3. Božičević J., Kreč. S., 1998., *Prometno povezivanje Srednje Europe s Jadranom*, Zbornik radova znanstvenog skupa Povezivanje srednjoeuropskih zemalja s Jadranom (Mediterranom), HAZU, Zagreb
4. Degmedžić, I., Karaman, I., 1968., *Sisak*, Enciklopedija Jugoslavije 7, Jugoslavenski leksikografski zavod, Zagreb
5. *Geografija SR Hrvatske*, knjiga 2 (1974.), Školska knjiga, Zagreb
6. Pavić, R., 1973., *Perspektivne mogućnosti Siska kao prometnog čvorišta*, Osnove opće i regionalne političke geografije, geopolitike i geostrategije, I dio, Fakultet političkih nauka, Zagreb
7. Rogić, V., 1982., *Regionalna geografija Jugoslavije*, knjiga 1. Prirodna osnova i historijska geografija, Školska knjiga, Zagreb