

RAZVOJ CESTOVNOG PROMETA POŽEŠTINE KROZ POVIJEST

DEVELOPMENT OF ROAD TRAFFIC THROUGH HISTORY

Stručni članak

*Dr. sc. Goran Matijević**
*Martina Matijević**

Sažetak

Poznavanje povijesti prometne povezanosti i značaja nekog područja kao logističkog centra u razvoju pojedinog područja značajno je za sve one koji na bilo koji način sudjeluju u procesu planiranja tog prometno-logističkog, ali i razvoja općenito, projektiranja i realizacije projekata i njihovih dijelova, odnosno za razumijevanje prometnih i logističkih mreža. Prometno geografski položaj i prirodno geografska obilježja Požeštine pogodne su za razvoj prometnih mreža i mogu se njima povoljno valorizirati, no, ovaj prostor je tijekom povijesti, posebice one bliže, nerijetko bio zapostavljen i izoliran suvremenim prometnim povezivanjem, što postaje odlučni moment za uvezivanje u važnije koridore koje se nalaze nedaleko njega (cca 35 kilometara). U radu je istražena povijest cestovne mreže, budući je ista osnovna prometna grana, odnosno željeznički promet kao još zastupljeni, davno je izgubio primat nad cestovnim, a ostali vidovi nemaju značajniju ulogu (zračni promet, samo rijetko za potrebe poljoprivrede ili šumarstva u funkciji zaštite šuma ili poljoprivrednih kultura) ili uopće ne egzistiraju (riječni).

Ključne riječi: promet, logistika, infrastruktura, povijest.

Abstract

Knowledge of the history of transport connections and the importance of an area, as a logistics center, in the development of a particular area, is important for all those who in any way participate in the planning process of transport and logistics, but also development in general, design and implementation of projects and their parts or understanding transport and logistics networks. Traffic geographical position and natural geographical

** Policijski službenik MUP RH, PU požeško-slavonska, e-mail: gmatijevic1974@gmail.com*

** Studentica Pravnog fakulteta u Osijeku, e-mail: martinamatievicz@gmail.com*

features of Požeština are suitable for the development of transport networks and can be favorably valorized, but this area throughout history, especially the closer one, has often been neglected and isolated by modern transport connections, which becomes a decisive moment for importing into important corridors located near it (approx. 35 kilometers). The paper investigates the history of the road network since the one is a basic transport branch, ie railway transport as still represented, has long lost its primacy over the road, and other aspects do not play a significant role (air transport, only rarely for agriculture or forestry in the function of forest protection or agricultural crops) or do not exist at all (river).

Key words: transport, logistics, infrastructure, history.

1. UVOD

Požeština je dio Požeško-slavonske županije (u daljnjem tekstu PSŽ), geografski je to prostor smješten u zapadnoj Slavoniji, Hrvatskoj, koji se još naziva i Požeška kotlina, koja je kako joj ime i govori, kotlina omeđena okolnim planinama. Prvi tragovi boravka i gospodarske aktivnosti ljudi na ovom području, zbog povoljnih uvjeta za boravak i rad, sežu u daleku povijest. Geografsko prometni položaj i smještaj Požeštine, možemo okarakterizirati kao vrlo povoljan, smješten između posavskog i podravskog koridora sa izduženim oblikom, pri čemu je duža os u smjeru istok – zapad duga oko 40 kilometara, a kraća os u smjeru jug – sjever u najdužem dijelu oko 20 kilometara, a kotlina je okružena okolnim gorjem (Papuk, Psunj, Požeška gora, Dilj gora i Krndija). Reljef slavonskog gorja i Požeške kotline sasvim su različiti, ali se odlično nadopunjuju i ostvaruju izvrsne uvjete za boravak i rad ljudi, odnosno gospodarsku aktivnost, a radi se i o vrlo prohodnom gorju kroz koje prolaze cestovne prometnice i željezničke pruge koje prostor Požeštine povezuju s ostalim dijelovima zemlje (susjedni gradovi su Našice, Brod, Gradiška). Nadmorska visina Požeške kotline kreće se od 130 do 300 metara i to zato što je kotlina najvećim dijelom valovita i brežuljkasta, a u manjem djelu, uglavnom uz vodotoke ravna. Gorja su kako je već navedeno nadmorske visine od 616 do 989 metara. Tla su u kotlini i na brežuljcima pogodna za poljoprivrednu proizvodnju, posebice za ratarstvo, vinogradarstvo, voćarstvo i stočarstvo, a urbane sredine opremljene prerađivačkim kapacitetima. U gorama prevladavaju šume hrasta i bukve uz prisutnost graba, klena, trešnje,

keštena i jele. Požeška kotlina bila je naseljena i prije antičkog doba, a dolaskom Rimljana na ova područja upada u zonu rimskog interesa, što potvrđuju brojna arheološka nalazišta (Kaptol, Treštanovci, Drenovac itd.). Imenom se Požega prvi put spominje 11.1.1227., godine, i to u dokumentu pape Honorija III, kojim se odobrava molbi katoličkog biskupa za kupnju utvrde Požega. Ovaj omeđeni prostor danas je administrativno je podijeljen na tri grada (Požega, Kutjevo i Pleternica) i pet općina (Brestovac, Velika, Kaptol, Čaglin i Jakšić), a prema procjeni na tom prostoru danas živi oko 50.000 stanovnika. Nažalost, gospodarski i administrativni značaj kroz povijest do danas, nije pratilo odgovarajuće prometno i logističko povezivanje Požeštine s glavnim prometnim i logističkim pravcima, (posebice koridorom X. kod Nove Gradiške, koji je udaljen od središta Požege svega 35 kilometara), što je dovelo do izolacije u određenom obliku koja je neminovno uz ostale čimbenike utjecala i na gospodarstvo. U radu se istražuje prometna i logistička povezanost kroz povijest do današnjeg doba i to kroz dva vida, odnosno cestovni i željeznički.

2. CESTOVNA POVEZANOST KROZ POVIJEST

2.1. Rimske ceste u Požeštini

Požeština je prema arheološkim istraživanjima bila naseljena i prije antičkog doba.

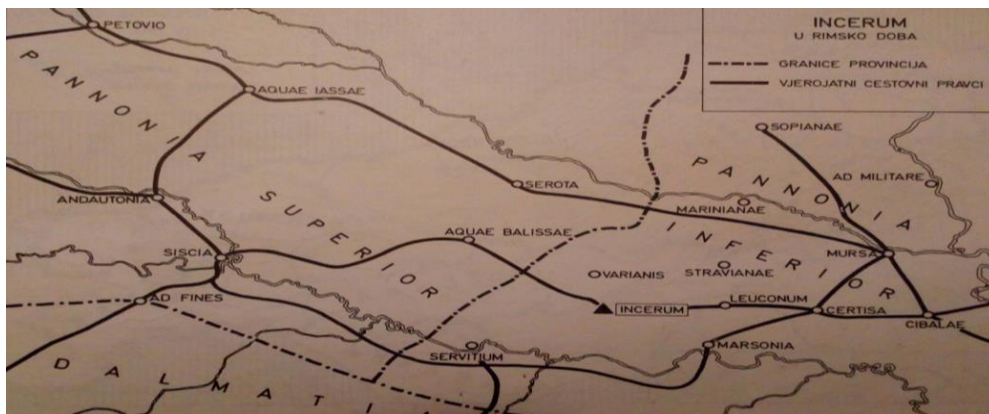
Panonija (grčki Παννονία, Pannonía, latinski Pannonia), antički je naziv za područje kojemu je na sjeveru i istoku, od Bečke šume do ušća Save u Dunav, bila granica desna obala Dunava, na jugu je granica bila nešto južnije od Save i Kupe, a na zapadu je Panonija graničila s Norikom. Panoniju su nastanjivali Panonci, pomiješani mjestimično s keltskim plemenima (Skordisci, Boji, Latobici i dr.).

Rimljani su 35. godina prije Krista pod Oktavijanom počeli prodirati u Panoniju, koja je nakon Panonskoga rata od 12. do 9. godine prije Krista postala rimskom provincijom. Na početku II. stoljeća upravno je bila podijeljena na Gornju Panoniju (Pannonia Superior) na zapadu i na Donju Panoniju (Pannonia Inferior) na istoku.



Slika 1. Rimske provincije na tlu Hrvatske Izvor:
https://hr.wikipedia.org/wiki/Rimska_vlast_u_Iliriku

Prvi pisani trag o cestama na području Požeštine potječe iz doba Rimljana. Rimski itinerar, poznat pod nazivom Antoninov itinerar,* pisani je trag koji je precizan i jasan i vrlo lako ga se može rekonstruirati, a to potvrđuju i rimske topografske karte kasnije izrađene.



Slika 2. Incerum – naselje „Vallis aurea“ u sklopu rimske Panonije
Izvor: Požega 1227-1977.-grupa autora Požege, 1977

U Antoninovom itineraru prvi put se spominje naziv rimske postaje Incero (Incerum), koja odgovara današnjoj lokaciji Požege. Incero, Antoninov itinerar spominje na trasi rimskog puta od Siscije (Siska) prema Mursi (Osijeku), i to između postaja Aquis Balissis i Straviana. Postaja Aquis Balissis nalazi se danas na mjestu grada Lipika u Požeško-slavonskoj županiji, a

* *Itinerarium Antonini et Hierosolymitanum*. Ed. G. Parthey., M. Pinder, Berolini 1848.

Straviana na mjestu današnjih Našica na području Osječko-baranjske županije, odnosno protezala se smjerom zapad-istok. Rimska cesta prema tom zapisu imala je trasu dolinom rijeke Pakre između planine Psunja i Ravne Gore do Bučja, odakle je preko Kamenske silazila u Požešku kotlinu. Iza Incera prema Mursi (Osijeku) kao prva postaja spominje se Stravina (Našice) i to znači da je rimska cesta od Požege prema Osijeku isprva prolazila uz rječicu Londžu, a zatim se trasa penjala na planinu Krndiju prolazeći kroz Našički Gradac odakle se spuštala u Našice.

Uspoređujući važnost tog pravca u vrijeme Rimljana, prema dostupnim izvorima, vidljivo je da je Požega u to doba dio važnog cestovnog pravca od Siska do Osijeka i za to doba logističko središte, jer na trasi današnje autoceste Zagreb-Lipovac prema podacima u to vrijeme nema cesta. S gledišta građenja cesta za to doba to je i razumljivo, naime ovom trasom koja je prolazila šumskim predjelima i uz manje riječne tokove koji su obilovali materijalom za izgradnju tadašnjih cesta bilo je lakše i izgraditi i održavati ceste za razliku od močvarnih i često plavljenih područja uz rijeku Savu. Uspoređujući današnje prometne pravce s podacima iz rimskog doba, razvidno je da se cestovni pravac Pakrac-Lipik-Požega-Pleternica (koji je danas dio državne ceste D-38), pruža trasom rimske ceste. Dio ove trase od rijeke Londžice kod Pleternice danas nastavlja državnom cestom do Đakova, dok je preko planine Krndije također cestovni pravac koji danas spaja Požeštinu s Našicama. U Antoninovu itineraru se postaja Incero spominje još jedanput i to na cesti od Siscije (Sisak) do Sirmiuma (Srijemska Mitrovica), koji odgovara današnjoj cesti od Nove Gradiške preko Bačindola, Banićevca, i Brestovca do Požege (danas državna cesta D-51) i dalje u smjeru istoka i okolice Čaglina (Latinovac, Slobodne Vlasti i Levanjske Varoši do Đakova do Vinkovaca i Srijemske Mitrovice). I ova trasa kao i prethodna izbjegavala je niski i močvarni teren jer je brdsko zemljište bilo očito pogodnije i sigurnije za tadašnji promet. Iz pregleda obje trase s današnjeg gledišta dolazi se do dva zaključka i to:

- u vrijeme Rimljana Požeština je bila važna postaja na putu istok-zapad, budući da u to doba nema cesta na današnjoj trasi autoceste Zagreb-Lipovac ili ceste na pravcu Nova Gradiška-Slavonski Brod;
- trase cesta koje su Rimljani projektirali i izgradili danas su dijelovi najvažnijih državnih cesta koje Požeštinu spajaju s ostalim dijelovima zemlje.

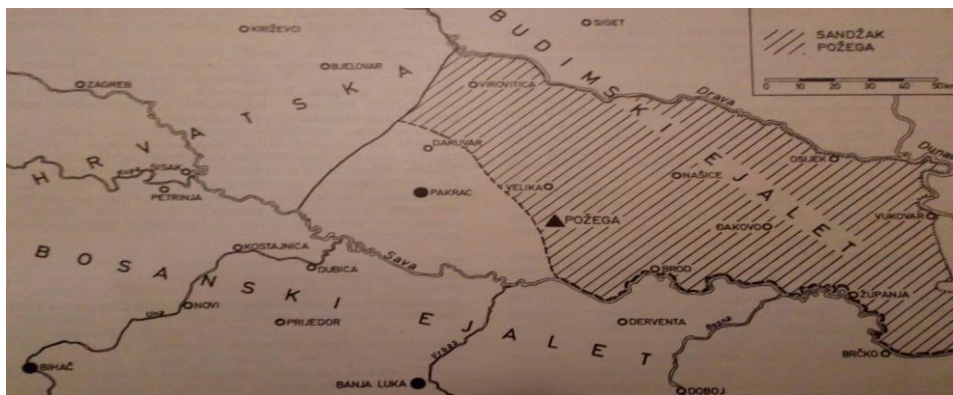
2.2. Ceste u Požeštini za vrijeme turske vladavine

Nakon propasti Zapadnog Rimskog Carstva i seoba naroda malo je značajnih pisanih tragova o Požeštini i cestama na tom području. 1528. godine, u Ingolstadtu je štampana karta Ugarske na kojoj se po prvi puta na tom vrstu zapisa spominje naznačena Possega (Požega) te rijeke Orljava i Londža koje protječu Požeškom kotlinom. 1556. godine, bečki profesor Wolfgang Lazius izradio je topografsku kartu Ugarske i susjednih zemalja s potpunijim pregledom naselja na našem području koja su u to doba bila prometno povezana.* U vrijeme opsade Požeštine od strane Osmanskog Carstva (1537-1691), pretpostavlja se da su se koristile trase cesta i ceste koje su izgradili i trasirali Rimljani na ovom području, jer prema dostupnim izvorima Turci su pokorivši Slavoniju onemogućavali bilo kakav rad na području topografije osim za svoje potrebe. No, unatoč teškom razdoblju, Požegi u to doba pripada jedna od najistaknutijih uloga u organizaciji osmanske vlasti u Slavoniji jer 1538. godine Požega postaje središtem Požeškog sandžaka, što je u to doba bila osnovna upravna jedinica koja je pokrivala veće područje. Šezdesetih godina 16. stoljeća Požeški sandžak je pokrivaio područje između Save, Bosuta, Drave do utoka u Dunav i gornjeg toka rijeke Ilove. (Šabanović, 1959).

Stoga je jasno da je Požega u to doba bila vojno, političko, administrativno, sudsko i upravno, kulturno, a time i trgovinsko središte i neizostavan logistički centar, odnosno prometno čvorište, kakvo nikad prije u povijesti ili naknadno nije bio. To potvrđuje i navod Evlije Čelebi* koji uz ostalo navodi „...vrhovni komandant Ferhad-paša popravio je i uredio grad, snabdio ga svim ratnim potrebama i opskrbom kao što je bio i ranije..“ Potkraj 16. stoljeća i početkom 17. stoljeća dolazi do naglog zaostajanja i pada važnosti Požege koji će se nastaviti do propasti vladavine Turaka. Od sjedišta Sandžaka u tom razdoblju po važnosti pada na drugo mjesto, a primat preuzima Osijek. Razlozi u tome leže najvjerojatnije u blizini granice, plovnosti Dravom, provalama krajiške vojske, uništavanjem od kojih se Požega nije oporavila, a s padanjem turske moći našla se na slijepom kolosijeku društvenog i privrednog razvoja.

* *Faksimil izdali: E. Oberhummer i F. von Wiesner, Wolfgang Lazius Karten der Osterreichischen Lande und des Konigreichs Ungaren aus den Jaharen, 1545-1563, Innsbruck 1906.*

* *Evlija Čelebi, o.p.238.*



Slika 3. Požega središte Sandžaka

Izvor: Požega 1227-1977.-grupa autora Požega, 1977

2.3. Ceste Požeštine nakon turske vladavine

U komorskom popisu sela Kadanovci, udaljenom 4 kilometra od Pleternice, 1702. godine, spominje se međaš Dubrovački put,* temeljem čega se može pretpostaviti da su područje Požeške kotline u to doba posjećivali i trgovci iz Dubrovnika, koristeći prometni pravac preko Dilj gore kojim je Požega bila (a i danas je) povezana sa Slavonskim Brodom i dalje s Bosnom. To je ujedno prvi pisani trag u kojem se spominje ovaj prometni pravac. Danas je to dio državne ceste Požega-Slavonski Brod, s mogućnošću priključka na A3, te prometovanja u smjeru BiH.

Tijekom 18. stoljeća prometna povezanost Požege i okolice s današnjim prostorima Osječko-baranjske, Virovitičko-podravske i Brodsko-posavske županije, uglavnom se odvijala prijašnjim spominjanim pravcima i prijelazima preko planina koje okružuju kotlinu i to usjecima gdje je to bilo najpogodnije. Na sjeveru je cesta išla u pravcu Našica (danas također državna cesta), na jugoistoku je jedna cesta išla u pravcu Slavenskog Broda, a na jugozapadu do Nove Gradiške (također i danas državni cestovni pravci). Cesta uz rijeku Orljavu (kao i danas) povezivala je Požegu i Pleternicu, a dalje se pružala u pravcu Slavenskog Broda i Bosne. 1799. godine sagrađena je cesta od Kutjeva do Pleternice (Pavličević, 1961).

U drugoj polovici 19. stoljeća Požega je sjedište Požeške županije, kotarske oblasti, u njoj su sudske, financijske, i kulturno prosvjetne institucije, a time i značajno logističko područje, a administrativno joj pripadaju kotari

* Smičiklas., T.: o.c., II, p.197

Požega, Kutjevo, Pakrac, Daruvar, Virovitica, Podravska Slatina i Voćin (posljednja tri grada danas nisu u sastavu Požeško-slavonske županije). Osamdesetih godina 19. stoljeća u sastav Požeške županije ušli su i Novogradiški, Novski i Brodski kotar. Unatoč značajnom središtu, već tada se ističe da zbog nepovoljnih prometnih veza i geografske odvojenosti (okružena planinskim lancima) zaostaje industrijska djelatnost u Požeškoj kotlini. Već tada bilježimo prve odlaske industrijskih i obrtničkih radionica u susjedne bolje prometno povezane gradove. Kao primjer iz toga doba ističe se Dragutin Lobe, čija je pivovara uspješno radila na području Požege, a istu je zatvorio i pogon preselio u Novu Gradišku, koja je s obzirom na blizinu plovnog puta Savom imala bolje preduvjete za rad nego prometno izolirana Požega.* Drugi primjer je iz 1861. godine, tada je trebalo s područja Kutjeva posjeći i isporučiti austrijskoj mornarici dio od 50 000 debala hrasta za gradnju brodova, a taj dio se prevozio kolima i zapregom lošim cestama prema Savi i dalje do Siska riječnim putem, a potom željeznicom do Trsta, no s obzirom na loše ceste i troškove prijevoza od isporuke je kupac odustao. Također se ističe i da je prijevoz u pravcu Osijeka bio skup i da je cesta u kritičnom stanju.

Izgradnja cestovne prometne infrastrukture u prethodno navedenim povijesnim razdobljima išla je najvećim djelom u smjeru da su se prometni pravci gradili pod utjecajem političko-gospodarskih centara koji su bili izvan teritorija RH, pa je i cestovna mreža oblikovana prema njihovim potrebama i interesima, ali više-manje pratila pravce uspostavljenje u vrijeme Rimskog carstva s manjim odstupanjima.

2.4. Ceste i cestovni prijevoz u Požeštini u 20. stoljeću

Doba iza Prvog svjetskog rata i prije Drugog svjetskog rata obilježava održavanje postojećih makadamskih cesta i izgradnja ponekih kroz veća naselja ili s ciljem spajanja istih. Zapisi iz toga doba,* govore o prvim privatnim cestovnim prijevoznicima Bošoš i Veseli koji su prevozili na linijama Požega-Nova Gradiška-Okučani i Požega-Pakrac, što potvrđuje da su se na tim pravcima nalazile za tadašnje uvjete suvremenije ceste.

Nakon Drugog svjetskog rata (koji je zahvatio i ovaj prostor) prišlo se organiziranju cestovnog prometa na području tadašnje općine Slavonska

* *Požega 1227-1977.-grupa autora Požega, 1977.*

* *Isto*

Požega (prostor bez Lipika i Pakraca u to doba) i osnovana je stanica državnog autopoduzeća Hrvatske, s upravom u Osijeku, a putnici su se prevozili teretnim motornim vozilima na kojima su bile postavljene cerade. Vozila je odmah iza rata bilo malo i uglavnom su bila dio ratnog plijena, a nedugo se državno auto poduzeće rasformiralo i osnovalo se „Slavonsko autopoduzeće“ pri čemu mu je sjedište bilo u Osijeku, a u Požegi je bila stanica, a organizacijom su sva bolja vozila prebačena u Osijek, no i ovo je poduzeće ubrzo rasformirano. Početkom 1948. godine osniva se kotarsko auto poduzeće koje je kasnije preimenovano u Auto-saobraćajno poduzeće Požega, a nakon osamostaljenja Hrvatske u APP Požega, koji je danas sastavnica poznate zapadne logističke Arriva grupe. U razdoblju između 1948-1991. godine, poduzeće je prevozilo putnike i teret, a od 1991. godine isključivo putnike, pri čemu je postalo jedan o regionalnih lidera u cestovnom prijevozu putnika na našem području.

To upravo i predstavlja zanimljiv pokazatelj, a to je da prijevozničko poduzeće iz relativno prometno zaostale sredine, postane jedan od lidera na državnoj razini. Uz radioničke prostore, u Požegi je 1977. godine otvoren moderan autobusni kolodvor s turističkim, ugostiteljskim i trgovačkim dijelovima, koji je 2009. godine zamijenjen novim.

Slijepo crijevo u pogledu cestovne povezanosti, prema većini autora, Požeška kotlina postaje sredinom dvadesetog stoljeća i to 1950. godine, kada je izgrađena dionica autoputa "Zagreb-Beograd" u dužini od 382 km koji je otvoren za promet 27. srpnja 1950. godine. Autoput je prošao posavskim koridorom, dakle cca 35 kilometara južnije od Požege kod Nove Gradiške, nizinskim prostorom, pogodnijim za izgradnju i održavanje. Od toga doba do današnjih dana nije izgrađena kvalitetna brza poveznica Požege s autocestom koja je dio europske ceste E-70, unatoč činjenici da je Požega od autoceste udaljena u smjeru jugozapada i Nove Gradiške oko 35 kilometra, odnosno pravcem državne ceste D-51.

Udaljenost od 20 kilometara do Nove Kapele i autoceste putem južnog izlaza iz Požege preko Vrhovaca je najbliža cestovna udaljenost od Požege do autoceste, no osim manjeg proširenja prometnice i postavljanja suvremene kolničke konstrukcije nije se daleko odmaklo niti na kvalitetnom uređenju ovog pravca do autoceste, kao i na zapadnijem pravcu do Nove Gradiške kojim je autocesta od središta Požege udaljena oko 35 kilometara.

Povijesni izvori o cestama u Požeškoj kotlini u periodu iza drugog svjetskog rata do 1970. godine govore da su sve ceste vrlo loše, a posebno ceste do auto puta u Novoj Gradišci ili Slavonskom Brodu, te ceste prema Osijeku

ili Pakracu, što su upravo i gotovo svi pravci koji povezuju kotlinu sa susjednim gradovima.* (Osim pravca Čaglin-Đakovo). Modernizacija cestovne mreže u to doba, kao i do današnjih dana svodila se na nasipanje ili polaganje asfaltnih slojeva na podlogu koja je u većini slučajeva bila neadekvatna prometnom opterećenju, kategoriziranjem postojećih pravaca u državne ili županijske ceste prema susjednim gradovima, opremanjem i zamjenom prometnom signalizacijom i to sve u složenim tehničkim elementima (zavoji, prijevoci, koji su često bili uzrok neriješenih imovinsko pravnih odnosa) i velikim rizicima za sigurnost.

Poseban problem državnih cesta na čitavom prostoru Požeško-slavonske županije je činjenica da su uz prometnice, posebice 70-godina prošlog stoljeća, građena naselja i da su ove ceste praktično ceste i ulice u naselju koje obilježava mala propusna moć, mala putna brzina, prisutnost ne motornog prometa i time zadani prostorni okviri za bilo kakvo širenje ili unaprjeđenje.

U ratu 1991-1996. godine, zbog okupacije dijela prostora Brodsko-posavske županije i zatvaranja autoceste Zagreb-Beograd, na važnosti su dobili prometni pravci u Požeško-slavonskoj županiji, a posebno se povećala gustoća prometa na državnim cestama D-51, D-38, D-53 s obzirom na to da je sav promet iz pravca Nove Gradiške i Slavenskog Broda u Zagreb prolazio PSŽ prema Našicama i Podravskoj magistrali i dalje Mađarskoj, odnosno Slavskom Brodu i Bosni. Umjesto iskorištavanja te činjenice u pogledu zahtjeva državnoj vlasti za obnovu i izgradnju novih prometnica, nakon poslijeratne obnove i činjenice da je došlo je do novih oštećenja cestovne mreže (oštećenost površine kolnika - pukotine, kolotrazi, udarne jame i dr.), nije se značajnije, osim presvlačenja dijela gornjeg ustroja kolnika, ulagalo u te prometnice i osigurala brža i sigurnija povezanost PSŽ s ostalim susjednim gradovima, odnosno prometnim pravcima, a posebice s autocestom Lipovac-Zagreb (prijašnja Zagreb-Beograd).

Iz opisanog povijesnog pregleda razvidno je da se u novije doba, odnosno drugoj polovici 20. stoljeća (nakon izgradnje autoceste Zagreb-Beograd i trasiranjem međunarodnih koridora kroz Hrvatsku) nije prilazilo sustavnom rješenju problema cestovnog prometa, posebice adekvatne brze ceste do autoceste Zagreb-Beograd. Rješenja u smislu obnavljanja ranije

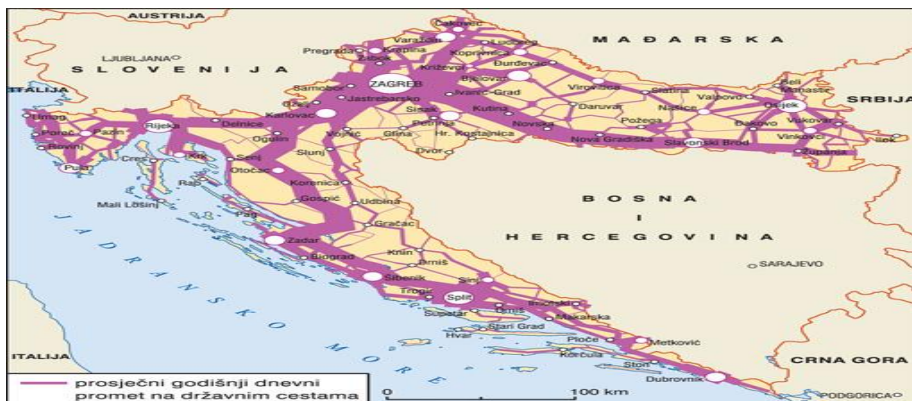
* *Požega 1227-1977.-grupa autora Požega, 1977.*

izgrađenih prometnih pravaca bila su sve drugo osim potpunih prometnih rješenja koji bi doprinijeli osiguranju potrebne razine kvalitete i sigurnosti u logističkom lancu i zasigurno osiguralo ostanak žitelja na ovom području, privuklo investitore i ulagače i time osiguralo bolji gospodarski rast.

3. CESTOVNA POVEZANOST POŽEŠTINE DANAS

Dobra prometna povezanost određenog područja, odnosno njegovo uključivanje u glavne i značajnije prometne i logističke tokove, doprinosi i njegovom bržem i ravnomjernijem razvoju, utječe na razvitak naselja, lociranje gospodarskih kapaciteta, razmještaj i migraciju stanovništva, korištenje prirodnih resursa, kvalitetu čovjekova života, zaštitu okoliša, dostupnost prostora, razvitak manje razvijenih područja, brzinu i kapacitet putovanja i cjelovitost teritorija regije. Logistički sustav je sustav međusobno svrsishodno povezanih i među utjecajnih podsustava i elemenata koji pomoću logističke infrastrukture, suprastrukture, logističkog intelektualnog kapitala i drugih potencijalnih resursa u visoko sofisticiranoj logističkoj industriji omogućuju uspješnu, učinkovitu i racionalnu proizvodnju logističkih proizvoda. (Zelenika, 2005)

Požeština, odnosno Požeška kotlina, svojim zemljopisnim položajem čini sastavni dio spoja istočne Hrvatske prema zapadu i europskim prostorima te je geoprometno vrlo povoljno smještena, ali razvoj prometnog sustava nije iskoristio pun potencijal te pozicije, tako da strateški i ekonomski važni prometni pravci u smjeru istok-zapad kao i smjeru od sjevera do juga ne prolaze kroz ovo područje, a nisu izgrađene niti obnovljene postojeće poveznice na važnije prometne pravce koji nisu značajnije udaljeni (oko 30-ak kilometara).

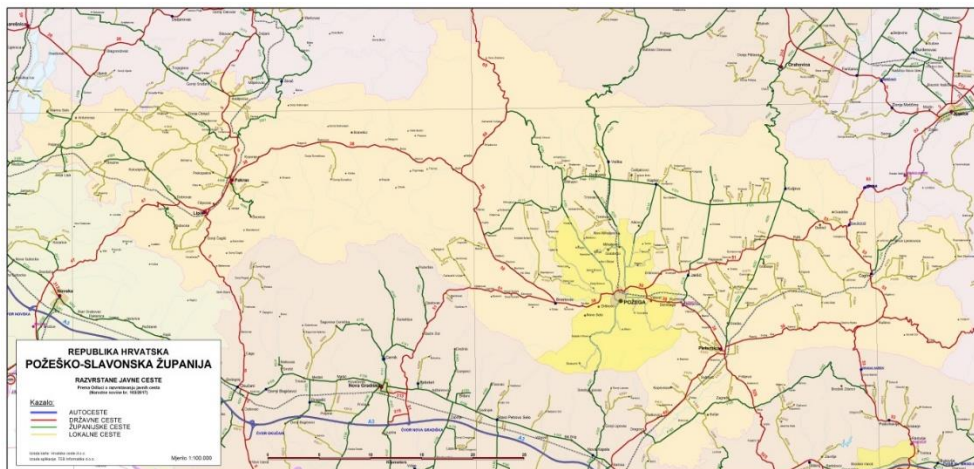


Izvor: Slika 4. Intenzitet prometa na glavnim prometnim pravicima RH-e, 2016. Hrvatska tehnička enciklopedija

Cestovni promet je grana prometa koja obavlja prijevoz ljudi i robe cestovnim vozilima. U slučaju Požeštine, ovo je najzastupljeniji i najznačajniji vid prometne povezanosti.

Postojeća cestovna mreža nastala je na podlozi nekadašnjih makadamskih cesta, a modernizacija cestovne mreže svodila se na polaganje asfaltnih slojeva na podlogu koja je u većini slučajeva bila neadekvatna prometnom opterećenju, tj. modernizacija se svodila na polaganje tek nekoliko centimetara većinom samonosivog sloja asfalta. Pri tome su trase cesta (izvedeni zavoji unatoč mogućnosti pružanja ceste u pravcu) na nekim dijelovima cesta, najvjerojatnije zbog imovinsko pravnih odnosa, vođeni mimo svih današnjih, a i ranijih uobičajenih pravila struke za trasiranje i projektiranje cesta.

Dokazi koji to potvrđuju su dijelovi cesta kod mjesta Ferovac, Mihaljevci, Kula, Bektež, Zakorenje, Bišupci i niz drugih, gdje unatoč dobrim preduvjetima, trasa iz ravnih dijelova i pravca iznenadno prelazi u zavoj ili više uzastopnih zavoja, a što su i danas mjesta na kojima se često događaju prometne nesreće, a u većini slučajeva se radi o glavnim cestovnim pravicima na ovom području.



Slika 5. Javne ceste Požeško-slavonske županije

Izvor: Županijska uprava za ceste Požeško-slavonske županije

Na području Požeško-slavonske županije, prema Odluci o razvrstavanju javnih cesta i Odluci o cestama na području velikih gradova koje prestaju biti razvrstane,* krajem 2017. godine, bilo je 694 kilometara cesta, od kojih 219 kilometara državnih, 202 kilometra županijskih i 273 kilometara lokalnih cesta. Autocesta, niti modernih brzih cesta na području ove županije nema, kao niti kvalitetnih poveznica s najbližim autocestama, a uspoređujući s ostalim županijama, samo Međimurska županija ima manje kategoriziranih kilometara cesta i to njih 579, ali svoju prometnu povezanost upotpunjuje s 22 kilometra autoceste koji je spajaju s ostalim dijelovima zemlje. U donjoj zoni s manje od 1000 kilometara razvrstanih cesta su također Virovitičko-podravska (867 km), Brodsko-posavska (907 km) i Vukovarsko-srijemska (952). Međutim i na području Brodsko-posavske i Vukovarsko-srijemske županije izgrađene su autoceste, dok prometnu povezanost s ostalim dijelovima zemlje u Virovitičko-podravskoj županiji osigurava dobro poznata tzv. „Podravska magistrala“.

Najveći broj kilometara kategoriziranih cesta nalazi se na području Splitsko-dalmatinske županije i to njih 2.654. Tako su prostor Požeštine, planom razvoja cestovne mreže u RH-e, zaobišla dva uzdužna (longitudinalna) pravca od kojih je jedan kontinentalni (posavski), a drugi obalni (jadranski) te četiri poprečna (transverzalna) pravca koji ih povezuju.

* *Narodne novine, Službeni glasnik RH 44/12*

- Posavski pravac (koridor) definiran je smjerom Ljubljana – Bregana / Zagreb – Slavonski Brod – Lipovac – Beograd.
- Jadranski pravac je određen pravcem Trst – Pasjak / Rijeka – Zadar – Split – Dubrovnik / Debeli Brijeg.

Četiri transverzalna pravca su:

- od mađarske granice (Goričan / Čakovec), preko Varaždina i Zagreba, kroz Gorski kotar i grad Rijeku, s vezom na jadranski cestovni pravac te dalje prema Istri i Trstu;
- od austrijske granice (Šentilj / Maribor) preko Zagreba do Splita i Zadra - tzv. pyhrnski pravac;
- od mađarske granice (Terezino Polje / Virovitica) preko Okučana i Banje Luke do Splita
- od mađarske granice (Luč / Beli Manastir) preko Osijeka i Sarajeva do Ploča. (Hozjan, 2006)

S obzirom na strateške planove RH-e i transnacionalnu prometnu mrežu, Požeština svoju prometnu povezanost mora graditi na kvalitetnim brzim – državnim cestama u pravcu najbližih značajnijih koridora, a to su posavski koridor (A-3, odnosno E70). Promatrajući gustoću cestovne mreže (m/km^2), PSŽ bilježi 381 metar cesta na kilometar kvadratne površine, a od nje manju gustoću cestovne mreže ima samo Ličko-senjska županija koja ima 336 metara cesta na kilometar kvadratni površine. U donjoj zoni s najmanjom gustoćom cestovne mreže nalaze se Šibensko-kninska županija ($385 m/km^2$), Vukovarsko-srijemska ($388 m/km^2$) i Osječko-baranjska županija s $397 m/km^2$. Iako također pri samom dnu pri gustoći cestovne mreže kroz navedene tri županije prolaze autoceste, značajne državne ceste i međunarodni cestovni koridori kojima se osigurava dobra cestovna prometna povezanost. Najveću gustoću cesta na području Hrvatske ima Varaždinska županija i to $939 m/km^2$. PSŽ ima izgrađenih 8,03 kilometara cesta na 1000 stanovnika te je i prema ovom pokazatelju o izgrađenosti cesta na dnu državnog prosjeka.

Prema definiciji pojma opisanog u Zakonu o javnim cestama RH-e, državne su ceste javne ceste koje imaju funkciju povezivanja Republike

* Državni zavod za statistiku

Hrvatske u europski prometni sustav, ostvarivanje kontinuiteta E-ceste prometnog povezivanja regija Republike Hrvatske, prometnog povezivanja sjedišta županija međusobno, povezivanja sjedišta županija s većim regionalnim sjedištima susjednih zemalja (gradovi veći od 100 000 stanovnika), omogućivanja tranzitnoga prometa koje čine cestovnu okosnicu velikih otoka i kojima se ostvaruje kontinuitet državnih cesta kroz gradove, a razvrstane su kao državne ceste.* Cestovna prometna povezanost Požeške kotline s važnijim državnim i međunarodnim koridorima, zbog neizgrađenosti autocesta temelji se tako upravo na državnim cestama koje prolaze Požeškom kotlinom i to:

- Državnom cestom D38 (Pakrac/D5/–Požega–Pleternica–Đakovo/D7/)
- Državnom cestom D49 (Pleternica – čvorište Lužani /A3/),
- Državnom cestom D51 (Gradište /D53/ – Požega – čvorište N. Gradiška /A3/)
- Državnom cestom D53 (G. P. D. Miholjac /gr. R Mađarske/ – Našice – G. P. Sl. Brod /gr. BiH/),
- Državnom cestom D69 (Slatina /D2/ – Čeralije – Voćin – Zvečevo – Kamensko /D38/),
- Državnom cestom D525 (Pleternica /D49/ – čvorište SlavonSKI Brod zapad /A3/ – Sl. Brod /D53/).*

Uz navedene, kao najbliža veza Požege i Požeštine s autocestom A3 ističe se i županijska cesta:

- Požega-Nova Kapela-A3. (dio županijske ceste 4100).

Državnim cestama, i to njima ukupno šest, tako je isprepletено područje Požeške kotline, a uz navedenu županijsku cestu, ukupno ih sedam osigurava prometnu povezanost Požeške kotline s ostalim dijelovima zemlje i predstavlja dobar preduvjet za međusobno povezivanje gradova i općina na području Požeštine, ali sigurno ne i kvalitetnu poveznicu, posebice grada Požege i središnjeg djela Požeške kotline s autocestom, u ovom slučaju A3, odnosno europskim pravcem E 70.

* *Zakon o cestama RH-e, Narodne novine, Službeni glasnik RH 84/11, 18/13, 22/13, 54/13, 148/13 i 92/14*

* *Odluka o razvrstavanju javnih cesta Narodne novine, Službeni glasnik RH 44/2012.*



Slika 6. Državne ceste na području Požeške kotline (označene plavim)

Izvor: google.maps

Naime, vidljivo je da državna cesta D-38 prolazi Požegom i osigurava joj povezanost s Pakracom i Pleternicom i mjestom Brestovac (do kojeg iz Požege prolazi istom trasom kao D-51). U smjeru sjeverozapada i Pakraca nema autocesta, te tako ovaj prometni pravac povezuje prostor unutar županije. U smjeru istoka i Pleternice od koje je Požega udaljena 12,7 kilometara, D-38, također možemo reći predstavlja i osigurava uvezanost Požege i Pleternice s gledišta stanovnika Požege i Pleternice, budući da je logični izlaz Požege na autocestu A3 u smjeru Nove Gradiške, odnosno juga i jugozapada ako putujete u smjeru Zagreba i Europe, a udaljenost iznosi oko 35 km, dok udaljenost Požege do čvora Lužani preko Pleternice iznosi oko 32 km, što se može zaključiti nije velika razlika, ali predstavlja put na istok jer je Nova Gradiška od Lužana autocestom udaljena 29 km, odnosno ovaj pravac je pogodan u slučaju putovanja prema istoku (Srbiji i drugim zemljama istočne Europe).

Državna cesta D-49 je poveznica istočnog i sjeveroistočnog dijela Požeške kotline (Kutjevo, Čaglin, Pleternica) s autocestom A3 (udaljenost od Pleternice do čvora Lužani na A3 je 19 km), dok, kako je navedeno za D38, koja se u Pleternici spaja s D49, ne predstavlja najkraći i najbrži prometno - logistički pravac za grad Požegu te općine Brestovac, Velika, Kaptol i Jakšić ako se prometuje u smjeru zapada.

Državna cesta D51 je državna cesta koja povezuje središnje i zapadne prostore Požeške kotline s autocestom A3 u smjeru zapada, dok u smjeru istoka povezuje ova područja sa sjeverno istočnim dijelom Požeške kotline, a uključivanjem na D53 omogućava povezivanje s Našicama i Slavonskim Brodom.

Državna cesta D53 je najbrža i najkraća poveznica grada Kutjeva i općine Čaglin s Našicama i Slavonskim Brodom, kao i svih područja Požeške kotline sa Našicama, odnosno Osijekom i istokom zemlje.

Državna cesta D69 koja povezuje državnu cestu D-38 i Požešku kotlinu s Virovitičko-podravskom županijom, gdje također nema izlaza na autoceste i nema značajniju prometno-logističku ulogu, posebice za grad Požegu, a na značaju je izgubila i prošlim ratnim zbivanjima budući da je većina naselja uz istu raseljena i uništen turistički kompleks u mjestu Novo Zvečevo.

Državna cesta D525 povezuje Pleternicu i njen jugoistočni dio, a preko Bilica Pleternicu sa Slavonskim Brodom. Ovo je pravac kojim prometuju robe i usluge koje u Požešku kotlinu ulaze iz istoka s autoceste A3, na izlazu kod Slavanskog Broda.

Županijska cesta 4100 koja iz središta grada Požege vodi južno u smjeru autoceste A3 i ulaz/izlaz na autocestu kod čvorišta Lužani, koji je najkraći prometni pravac povezivanja Požege s autocestom A3, ali zbog konfiguracije terena (brdoviti) te naselja čije su obiteljske kuće tik uz prometnicu, ne predstavlja pravac posebice siguran za prometovanje vozila većih gabarita kojima se u pravilu opskrbljuju logistički centri.

Uzimajući sve navedeno, razvidno je da je državna cesta D-51, smjer Požega-Rešetari-čvorište A3 Nova Gradiška, s obzirom na sve prirodna i logična poveznica središnjeg djela (ali i sjevernog) Požeške kotline s autocestom A3.

4. ZAKLJUČAK

Iz iznesenog je razvidno da se obilježja današnjeg cestovnog prometa Požeštine, odnosno izgrađenosti prometnica temelje na gotovo istim pravcima iz daleke povijesti. Nadalje u današnje vrijeme bilježe se niske stope izgrađenosti u odnosu na ostala područja, ali unatoč tome, opet s obzirom na broj i kategorizaciju cesta (i razinu uslužnosti – mala i gotovo nepostojeća slijeđenja uzorkovana niskim prosječnim dnevnim i godišnjem prometom, te sve manji broj stanovnika) može se reći da su gradska i općinska središta, te im pripadajuća mjesta dobro povezana cestama s suvremenim kolničkim zastorom. Istovremeno, na njima se nalaze brojne točke (zavoji, usjeci, prijevoji) potencijalno opasne za sigurnost prometa ali predstavljaju i „uska grla“ u odvijanju prometa, na kojima su nužni zahvati kojima bi se osigurala bolja protočnost i sigurnost. Najslabije točke suvremene cestovne prometne

povezanosti Požeštine su nedostatak obilaznice najvećeg grada – Požege, te nedostatak brze ceste kojom bi se Požeština spojila na autocestu A3. No kod planova izgradnje budućih brzih poveznica sa autocestom, treba se voditi pokazateljima o broju stanovnika, prosječnom dnevnom i godišnjem broju vozila na pojedinim dionicama, te mogućnosti ne odvajanja naselja zapadno od Brestovca obilaznicom preko Požeške gore, što će postati preduvjet za izumiranje ionako slabo naseljenih mjesta Zakorenja, Gučani, Busnovi i Ivandol. Odnosno prema mišljenju autora, brzo cestovno povezivanje s gledišta prometne ekonomike najbolje je provesti osuvremenjivanjem postojeće državne ceste Požega-Nova Gradiška. Naime, 70-godina prošlog stoljeća, kada je Požega bila značajno industrijsko središte i izvoznik proizvoda širom naše i drugih zemalja, sa gotovo 100.000 stanovnika, a postojeća mreža uz vozila koja za današnjim značajno zaostaju, ispunila je svoju zadaću, te je osnovano temeljitu prometnu procjenu na dostatnoj državnoj postojećoj cesti i njenom osuvremenjivanju, koje iziskuje najmanja ulaganja, za razliku od skupih projekata bez ekonomsko-prometne osnovanosti.

Istovremeno, na kritičnim mjestima i „uskim grlima“ treba provesti mjere sanacije i usklađivanja s tehničkim i sigurnosnim normama kako bi se razina usluge i sigurnosti podigla na viši nivo.

LITERATURA

1. Državni zavod za statistiku Republike Hrvatske, dostupno na: <https://www.dzs.hr/>
2. Evlija Čelebi, putpis, p.238.
3. Faksimil, E., (1906). Oberhummer i F. von Wiesner, Wolfgang Lazius Karten der Osterreichischen Lande und des Konigreichs Ungaren aus den Jaharen, 1545-1563, Innsbruck
4. Šabanović, H., (1959). Bosanski pašaluk, Sarajevo
5. Hozjan., D., (2006). Cestovne prometnice I, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb,
6. Parthey, E. G., Pinder, M., (1948). Itinerarium Antonini et Hierosolymitanum., Berolini
7. Matijević, G., (2020). Prometna povezanost i sigurnost cestovnog prometa kao čimbenici gospodarskog razvoja Požeštine, Banja Luka
8. Narodne novine, Službeni glasnik RH 44/12
9. Odluka o razvrstavanju javnih cesta Narodne novine, Službeni glasnik RH 44/2012.
10. Pavličević, D., (1961). Na vratima požeške doline (Požega,1961).
11. Požega 1227-1977.-grupa autora Požega, 1977.
12. Zakon o cestama RH-e, Narodne novine, Službeni glasnik RH 84/11, 18/13, 22/13, 54/13, 148/13 i 92/14
13. Zelenika, R., (2005). Logistički sustavi Ekonomski fakultet Sveučilišta, Rijeka, str. 214