

[POČETNA](#) > [SLAVONSKI BROD](#) > [ŽIVOT](#)

[POČETNA](#) > [SLAVONSKI BROD](#) > [ŽIVOT](#)

Autor: Ivan Majstorić

16.11.2025. u 20:00

ANALIZIRA IVAN MAJSTORIĆ

Kada bi i kako mladima ruralna područja postala poželjan dom?

„Iseljavanje mladih iz ruralnih područja preširok je fenomen da bi ga se vezalo isključivo uz (ne)dostupnost usluga, ali činjenica je da su i one vrlo važne pri donošenju odluke o životu u ruralnom području. Iskustvom iz vlastitih istraživanja o uslugama u ruralnim područjima mogu reći da stanovništvo obično vrlo realno gleda na poziciju svojeg naselja.”

SERIJU članaka „Kako su mladi ostali na selu - Primjeri društvenog angažmana mladih u Brodsko-posavskoj županiji” proširujemo na stručnu razinu, uključivanjem stručnjaka iz različitih znanosti, poglavito mladih. U prvom takvom intervjuu smo razgovarali s **Ivanom Šiškom** (29), asistentom na Geografskom odsjeku Prirodoslovno-matematičkog fakulteta

Sveučilišta u Zagrebu. U našem smo razgovoru obuhvatili teme depopulacije ruralnih područja, usluga od općeg interesa i željezničkog prometa. Sve to s ciljem promišljanja o tome kako poboljšati životne uvjete mladih u ruralnim područjima.

Ivan Šišak od veljače do listopada 2021. godine bio je zaposlen u tvrtki Urbanex d.o.o. kao stručni suradnik, gdje je sudjelovao u postupcima izrade strateškoplanskih dokumenata te u istraživačkom i stručnom radu. Od listopada 2021. godine zaposlen je kao asistent u Zavodu za socijalnu geografiju na Geografskom odsjeku Prirodoslovno-matematičkog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu.



Njegovi glavni istraživački interesi su razvoj i restrukturiranje ruralnih i prijelaznih područja, prostorno planiranje i regionalni razvoj, utjecaj prometa na prostorni i regionalni razvoj te transformacija razvojnih politika ruralnih i urbanih područja u skladu s razvojnim politikama Europske unije.

Oglas



Ugrabite Dyson uređaje po top cijenama - samo do kraja Black Friday tjedna!



VEGAS.HR i EGT DIGITAL upravo sada nude 20% CASHBACK u stvarnom novcu, samo 24.-30.11. Uđi, zaigraj i vrati dio natrag. 18+ Igraj odgovorno.





PMF

Imate li rezultate Popisa stanovništva za ruralna naselja? Koliko se razlikuje intenzitet depopulacije u razdoblju 2011.-2021. u ruralnim naseljima u odnosu na urbana naselja?

Popis stanovništva 2021. godine pokazao je da u Hrvatskoj živi 3.871.833 stanovnika, što je pad od 9,6 % u odnosu na 2011. godinu. Prema metodologiji Državnog zavoda za statistiku (DZS) 2021. godine u gradskim su naseljima živjela 2.199.902

stanovnika (56,8 % stanovništva Hrvatske), a u ruralnim i prijelaznim naseljima živio je 1.671.931 stanovnik (43,2 % stanovništva Hrvatske). Broj stanovnika u urbanim naseljima Hrvatske od 2011. do 2021. smanjio se za 7,1 %, a u ruralnim čak 12,8 %. Broj stanovnika u ruralnim naseljima smanjen je u svim županijama, izuzev Grada Zagreba gdje je primarno zbog suburbanizacije zabilježen blagi porast, svega 1 %. Razlozi depopulacije ruralnih područja nalaze se i u negativnom prirodnom kretanju (veći je broj umrlih od rođenih) i u negativnom migracijskom saldu (veći je broj odseljenih u odnosu na doseljene). U regionalnim okvirima najintenzivnije smanjenje i ruralnog i urbanog stanovništva zabilježeno je na području Istočne Hrvatske (-14,2 % u gradovima i -19,4 % u ruralnim naseljima), čime je ta regija nakon više međupopisnih razdoblja preuzela prvo mjesto po relativnom smanjenju broja stanovnika od tradicionalno depopulacijske Gorske Hrvatske. Dva su razloga takve promjene: izrazit pad broja stanovnika u Istočnoj Hrvatskoj zbog iseljavanja stanovništva i iscrpljivanje populacijskog bazena u Gorskoj Hrvatskoj, pa se u toj regiji negativne promjene zbog manjeg broja stanovnika usporevaju. Ipak, ako se pogledaju podatci DZS-a o broju doseljenih i odseljenih od 2021. do 2024., nadu u usporenje negativnih populacijskih trendova budi pozitivan migracijski saldo u velikom dijelu Hrvatske, izuzev istočnog dijela Središnje Hrvatske i Istočne Hrvatske gdje se takav trend još uvijek snažnije ne bilježi.

Usprkos tome, primjećujete li kroz svoj rad da je nakon pandemije sve više ljudi spremno preseliti iz grada na selo? Što nam to govori?

Pandemija bolesti COVID-19 otvorila je nova promišljanja o budućnosti ruralnog i urbanog prostora. Kao potencijal za revitalizaciju ruralnih područja istaknula se mogućnost preseljavanja stanovništva iz gradova u selo kako bi se, u kontekstu pandemije, štitili od bolesti živeći u čistijem i širem prostoru, te kako bi se oporavili od zatvorenosti u manje stambene jedinice u gradovima. Zamah toj ideji dale su mogućnosti rada i obrazovanja od kuće putem interneta. Dio ljudi doista se trajno preselio iz grada na selo i tamo radi na daljinu ili dnevno migrira na radna mjesta u grad. U Hrvatskoj, nažalost, ne možemo statistički potvrditi snagu toga trenda jer ne postoji precizan podatak o broju stanovnika osim popisa stanovništva 2021. U nekim drugim državama s registrima stanovništva pokušalo se istražiti taj trend, ali ipak izgleda da pojava preseljenja iz gradova u sela nije toliko raširena koliko se možda očekivalo. Moramo razumjeti da je preseljenje grad-selo za razliku od nekih drugih vrsta preseljenja primarno dragovoljno, rezultat je osobnih preferencija i time neminovno obuhvaća i određenu promjenu životnog stila koju dio ljudi jednostavno nije spreman prihvatiti. U urbanoj geografiji razvijen je koncept *ljubavi prema gradu* (eng. *city love*), odnosno vezanosti stanovnika grada uz grad, čime se pokušalo objasniti zašto ljudi nisu napustili gradove tijekom i nakon pandemije.

Što su to uopće usluge od općeg interesa? Kakva je njihova prostorna organizacija i dostupnost u ruralnim područjima Hrvatske?

Pojam usluga od općeg interesa politički je termin koji je uvela Europska unija, a označava uslužne djelatnosti koje su potrebne stanovnicima pojedinog područja za svakodnevni život. Takve usluge mogu biti različite u odnosu na to što neka zajednica definira svojim općim interesom, ali u praksi su to sljedeće kategorije: temeljne usluge središnjih naselja (obrazovanje, zdravstvo, trgovina, pošta, bankarstvo, uprava i sudstvo), ostale socijalne usluge (socijalna skrb, kulturne, sportske, vjerske institucije, usluge civilnog društva, ugostiteljstvo itd.), javni prijevoz te javna komunalna infrastruktura (vodovod, kanalizacija, energetska infrastruktura, telekomunikacije, itd.). Prve dvije kategorije usluga (temeljne usluge središnjih naselja i ostale socijalne usluge) u prostoru se pojavljuju točkasto (na jednoj ili više lokacija u naselju) i prostorno su raspoređene uglavnom po hijerarhijskom principu. Javni autobusni ili željeznički prijevoz pruža se na linijskom principu na prometnicama koje su za njega prilagođene. Nedostatci u mreži mogu se pokriti tzv. prijevozom na zahtjev ili autotaksi prijevozom. Komunalna infrastruktura gleda se kroz postotne vrijednosti, primjerice koliki je udio naselja priključen na vodovodnu mrežu ili ima pristup širokopoljnom internetu. Opremljenost naselja uslugama u različitim kategorijama značajno varira od naselja do naselja. Osnovni trend u prostornoj organizaciji usluga je da su javne usluge pravilnije raspoređene u prostoru i da dopiru do šireg kruga korisnika za razliku od onih koje pružaju pružatelji iz privatnog ili civilnog sektora koji se vežu uz prostore većeg tržišta, iako ima i puno iznimaka. Dostupnost usluga mjeri se vremenom potrebnim da osoba dođe do neke usluge koja joj je potrebna. U tom kontekstu postoje brojna ruralna naselja, često s malim brojem

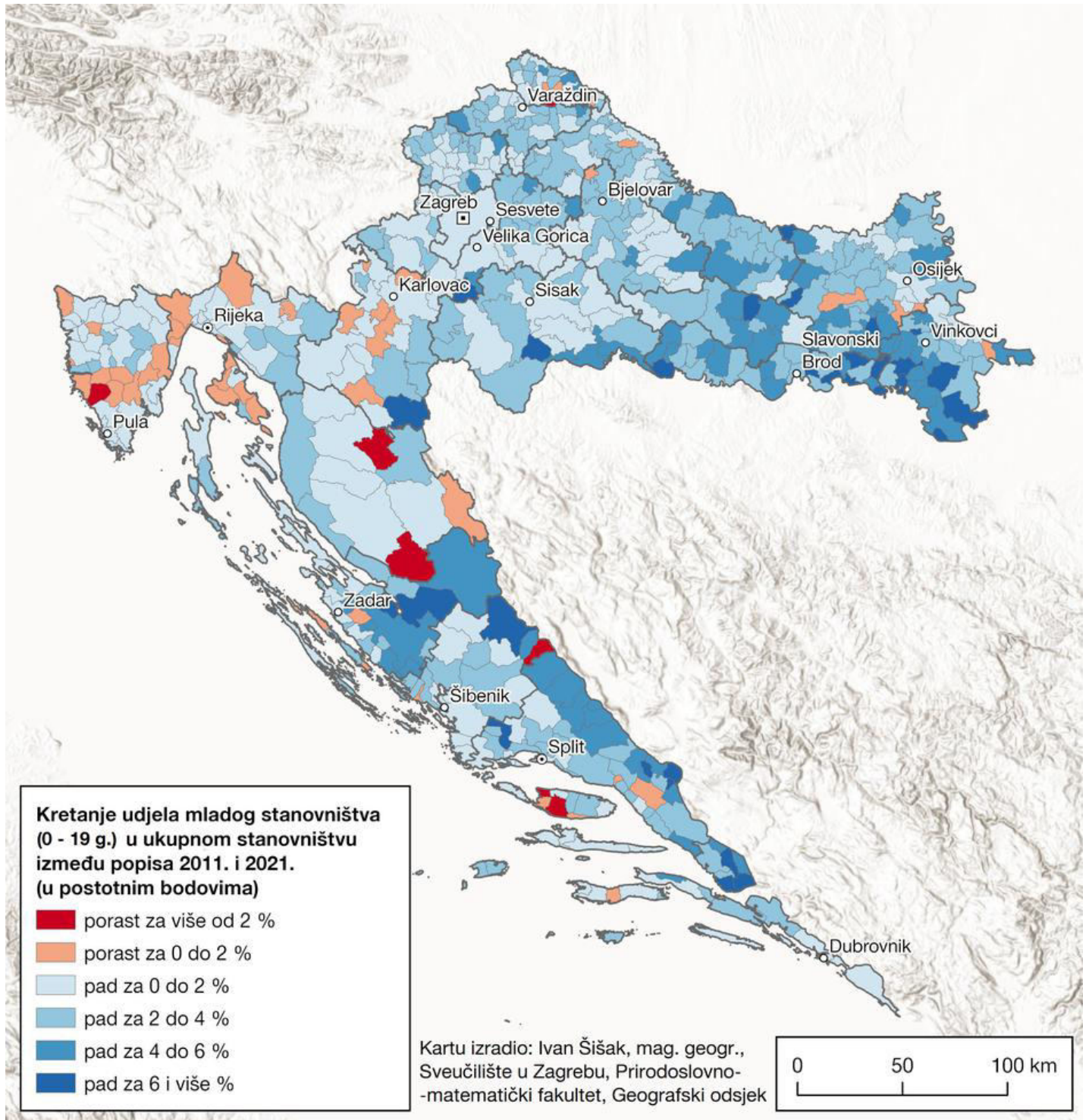
stanovnika, koja su u opasnosti od marginalizacije i daljnje depopulacije, ako u njima nema usluga i iz njih treba puno vremena putovanja da se dođe do naselja u kojima potrebne usluge postoje.



Ivan Šišak

Ima li to veze s iseljavanjem mladih iz ruralnih područja? Imate li neki primjer?

Iseljavanje mladih iz ruralnih područja preširok je fenomen da bi ga se vezalo isključivo uz (ne)dostupnost usluga, ali činjenica je da su i one vrlo važne pri donošenju odluke o životu u ruralnom području. Iskustvom iz vlastitih istraživanja o uslugama u ruralnim područjima mogu reći da stanovništvo obično vrlo realno gleda na poziciju svojeg naselja. Karikirano, neće se očekivati otvaranje trgovačkog centra u naselju s 200 stanovnika izvan važnijeg prometnog pravca, nego manje seoske trgovine. Ono što mlado stanovništvo s pravom očekuje je dobra dostupnost – do mjesta rada, obrazovanja ili potrebne usluge – te zadovoljavajuća razina osnovne infrastrukture (posebice stabilan internet i telekomunikacijski signal). Danas kada raste stupanj obrazovanja teško je očekivati da će mlada osoba lako naći posao u skladu sa svojim kvalifikacijama u ruralnom području i zato je nerijetko primorana na dnevnu (ili tjednu) mobilnost iz svojeg ruralnog naselja do nekog drugog mjesta rada. Ja, kao relativno mlada osoba koja stanuje u ruralnom naselju u okolici Zagreba, svjedočim tome da se sve više mladih osoba iz mojeg naselja odlučuje na život u Zagrebu jer im iz raznih razloga nije privlačno duže putovanje do mjesta rada ili visokog obrazovanja unatoč dostupnom i relativnom pouzdanom javnom prijevozu, i unatoč riješenom stambenom pitanju u svojem naselju. Naravno, i brojni drugi razlozi i osobni izbori utječu na preseljenje. S druge strane, u analizi dostupnosti usluga u naseljima Zagrebačke regije pokazalo se da naselja s frekventnim javnim autobusnim i željezničkim prijevozom statistički bilježe pozitivnije demografske trendove u odnosu na ostatak regije. Zaključio bih da je ključno razumjeti što mladim, ali i ostalim dobnim skupinama na selu treba, na koji način tome pristupaju i u kojim mjestima, pa na temelju toga osmišljati politike revitalizacije ruralnog prostora.



Ivan Šišak

U svojim istraživanjima proučavate i željeznički promet. Zašto je u Hrvatskoj općenito ta vrsta prometa neučinkovita, poglavito izvan Zagrebačke regije?

Ne bih rekao da je željeznički promet u Hrvatskoj potpuno neučinkovit, ali stanje mu je daleko od idealnog. Korijen svih problema u željezničkom prometu jest neodržavana željeznička infrastruktura. Većina željezničke mreže u Hrvatskoj izgrađena je u doba Austro-Ugarske Monarhije, a pruge su trasirane u skladu s obrascima gradnje toga vremena. U Središnjoj i Istočnoj Hrvatskoj većina je trasa u nizinama gdje se samom obnovom infrastrukture bez skupih pretrasiranja mogu postići značajno više brzine. Tu osobito mislim na posavsku i podravsku prugu. Loše stanje infrastrukture dovodi do smanjenja brzine zbog sigurnosti odvijanja prometa, to povećava nezadovoljstvo putnika i smanjuje njihov broj, a zbog toga se smanjuje i raspon usluga za putnike. Infrastruktura se obnavlja sporo, posebice ona na glavnim koridorima, gdje projekti obnove financirani sredstvima Europske unije zapinju u provedbi javne nabave i gdje se rokovi građevinskih radova znatno

probijaju. Nije to slučaj samo u Hrvatskoj, nego i u drugim europskim državama (npr. Njemačka). Unatoč lošem stanju infrastrukture, proteklih godina učinjeni su neki koraci u pozitivnom smjeru. Tu prvenstveno mislim na nabavku novih, zasad ponajviše elektromotornih vlakova, razvoj baterijskog i elektrobaterijskog vlaka te uvođenje besplatnog prijevoza za djecu, studente i umirovljenike. Unatoč svim navedenim izazovima, u Središnjoj i Istočnoj Hrvatskoj na većini pruga postoji kakva-takva ponuda od nekoliko putničkih vlakova dnevno prema regionalnim centrima i Zagrebu i koje ipak putnici koriste u nemalom broju. Zagrebačka regija specifična je zbog mreže prigradskih vlakova koji su prilično popunjeni i relativno frekventni (iako bez ikakve pravilnosti polazaka). Problem u tom prostoru je podložnost kašnjenju zbog prenesenog kašnjenja i čekanja daljinskih vlakova koji prolaze istom trasom, a koji preuzimaju dio prigradskih putnika jer se zaustavljaju na svakom stajalištu, što stvara neugodu i putnicima na prigradskim i na daljinskim relacijama.



Ivan Šišak

Baš su nedavno na inicijativu studenata Sveučilišta u Zagrebu uvedeni noćni vlakovi za mlade iz okolnih gradova i općina koji vikendom dolaze u Zagreb zbog kulturnih, društvenih i sportskim događaja, često vozeći se automobilima. Je li to sigurnosno rješenje i za druge veće gradove?

Uvođenje noćnih vlakova smatram svakako pozitivnim unaprjeđenjem usluge. Takav oblik prijevoza nudi alternativu mladim osobama i pomoći će povećanju sigurnosti u prometu. Ti su vlakovi, međutim, kao i svi putnički vlakovi na teritoriju Hrvatske subvencionirani javnim sredstvima jer inače ne bi bili ekonomski isplativi. Oni su još uvijek u pilot-projektu za koji ne znamo hoće li se nastaviti nakon devet mjeseci. Ovisno o uspješnosti i broju korisnika tih vlakova vjerujem da će se iskristalizirati i ideja o njihovom uvođenju u drugim gradskim regijama. Međutim, iz ovog se primjera vidi vrijednost proaktivnosti i afirmativne komunikacije pojedinih skupina u cilju unaprjeđenja željezničkog prometa. U ovom slučaju to je Studentski zbor Sveučilišta u Zagrebu, ali još utjecajnija tijela mogu biti županijske uprave koje su u više primjera uspjele

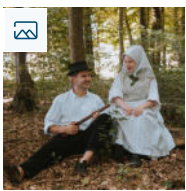
svojim angažmanom u suradnji s Ministarstvom prometa i HŽ Putničkim prijevozom dovesti do unaprjeđenja željezničkog prometa na svojem području.

Na kraju, stanovništvo Brodsko-posavska županije u velikoj mjeri gravitira Zagrebu i Osijeku, osobito u obrazovne, zdravstvene, kulturne i poslovne svrhe. Možemo li u budućnosti očekivati brze vlakove, ne one nalik japanskima ili kineskima, koji bi za manje od tri sata povezali Zagreb i Osijek? Naime, vožnja vlakom između Pariza i Marseillea za udaljenost od približno 770 km traje od 3 i pol do 4 sata, dok između Zagreba i Osijeka za udaljenost od oko 280 km traje više od toga, ovisno o trasi.

Kako sada stoje stvari, brzina na posavskoj pruzi koja je okosnica prometa Brodsko-posavske županije trebala bi u nekom narednom razdoblju biti podignuta na 160 km/h, što odgovara trenutnom stanju voznog parka i signalno-sigurnosnog sustava. Time bi došlo do značajnog unaprjeđenja željezničkog prometa (udaljenost od Zagreba do Slavenskog Broda bi se mogla prevaliti za otprilike sat i pol do dva) i dnevne migracije iz Slavenskog Broda u Zagreb ne bi bile nezamislive. Kod Osijeka je problem činjenica da do njega još uvijek nije došla elektrifikacija i da su na prugama prema njemu potrebna i značajna ulaganja i u signalno-sigurnosni sustav da bi se s obnovljenom prugom brzina podigla iznad 100 km/h. Međutim, i samom obnovom podravske pruge i dizanjem brzine na tu vrijednost, vrijeme putovanja između Zagreba i Osijeka smanjilo bi se značajno – vjerojatno na nešto više od tri sata. Uz mogućnost uvođenja i vlakova koji bi od Zagreba do Osijeka prometovali i posavskom prugom (s odvojkom ili u Strizivojni-Vrpolju ili u Vinkovcima), Slavonski Brod bio bi dobro integriran u prometnu mrežu i prema Zagrebu i prema Osijeku. Željeznice velikih brzina (200 km/h i više) trenutno nisu planirane na teritoriju Hrvatske, ali ako bi se razmišljalo o toj opciji u nekom budućem vremenu, mislim da bi to značajno pojačalo poziciju i Slavenskog Broda i Osijeka, te čak u nekoj mjeri pomoglo decentralizaciji različitih funkcija iz Zagreba jer bi omogućilo u racionalnom vremenu čak i dnevnu migraciju iz Zagreba u te gradove. Takva decentralizacija je zapravo i bila cilj gradnje pruga takve vrste, primjerice u Francuskoj ili Španjolskoj.

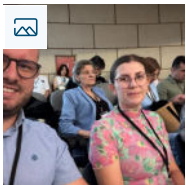
Tekst financira Agencija za elektroničke medije, u sklopu Programa za poticanje novinarske izvrsnosti.

Ostali tekstovi iz ove serije članaka nalaze se na poveznicama u nastavku:



EVO KAKO SU MLADI OSTALI NA SELU

'Nadam se da će iz Andrijevac krenuti revolucija kakvu trebamo'



PIŠE IVAN MAJSTORIĆ

Kako svoju lokalnu zajednicu pokreću znanjem i radom?



PIŠE IVAN MAJSTORIĆ

'Gradovi i općine mjerama se trebaju natjecati u zadržavanju mladih'



VRATIO SE U RODNO SELO POSTAO NAČELNIK

Politika ne mora biti prljav posao, nego sredstvo za razvoj i napredak



MLADI - SNAŽAN GLAS ZABORAVLJENIH SLAVONSKIH SELA

Osnovali seoski portal te u godinu i pol postigli veliki uspjeh

