



TEMA SVIH TEMA

Bilogora i Podravina - cestovno slijepo crijevo Hrvatske. Kada će agoniji napokon doći kraj? (1)

Miljenko Maažkas

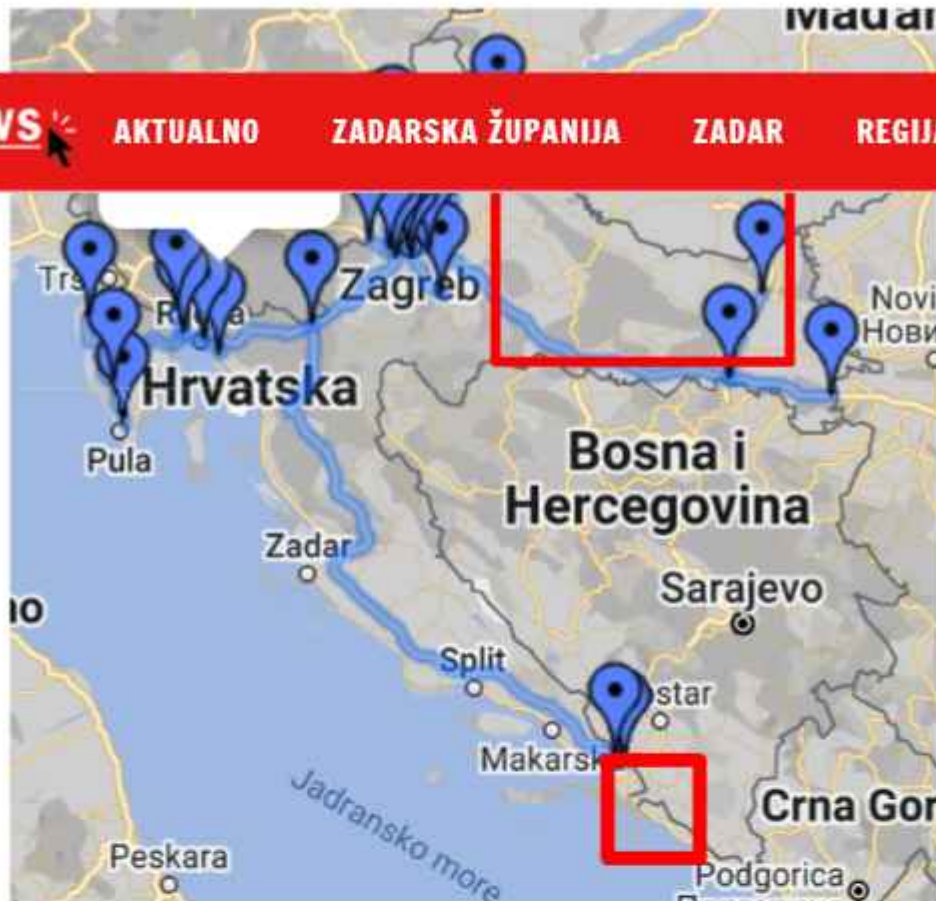
🕒 18. listopada 2023.

PODIJELI S PRIJATELJIMA!



Dovoljno je samo letimično pogledati na kartu Hrvatske i odmah ćete uočiti da su Bilogora i Podravina, uz krajnji jug Hrvatske, danas jedina područja bez suvremenih cestovnih prometnica.





Pri tome na Bilogoru i Podravinu ipak otpada znatno veći prostor nego na jug. To su jedini dijelovi Hrvatske koji su od suvremenih prometnica udaljeni i do stotinu kilometara. Zato je prometna infrastruktura u tim hrvatskim regijama tema svih tema. U bivšoj državi o tome se šujelo. O auto-cestama tada se odlučivalo u Beogradu, pa zeleno svjetlo nije mogla dobiti ni auto – cesta Zagreb – Split, a kamoli Zagreb – Bjelovar – Virovitica. I ceste su tada bile u funkciji bratstva i jedinstva, pa je na kraju građena cesta Zagreb – Beograd sa kratkom ekstenzijom od Zagreba do Karlovca i dugom ekstenzijom od Beograda do Niša.

Nakon osamostaljenja Hrvatska je sama određivala svoje gospodarske i političke prioritete. I logično, najprije su građene auto ceste prema moru i prema srednjoj Europi. Bilogora i Podravina nisu bile u prioritetima, a zaobišao ih je i najbrži put do susjedne Mađarske, za koji je odlučeno da ide preko Varaždina na Goričan i tako su Bilogora i Podravina ostale cestovno slijepo crijevo Hrvatske.

Dovoljno govori i podatak da je u Hrvatskoj 1974. godine, postojalo 2660 km državnih cesta, a 2018. taj broj je povećan na 7175 km. U to ne računamo stotine i stotine

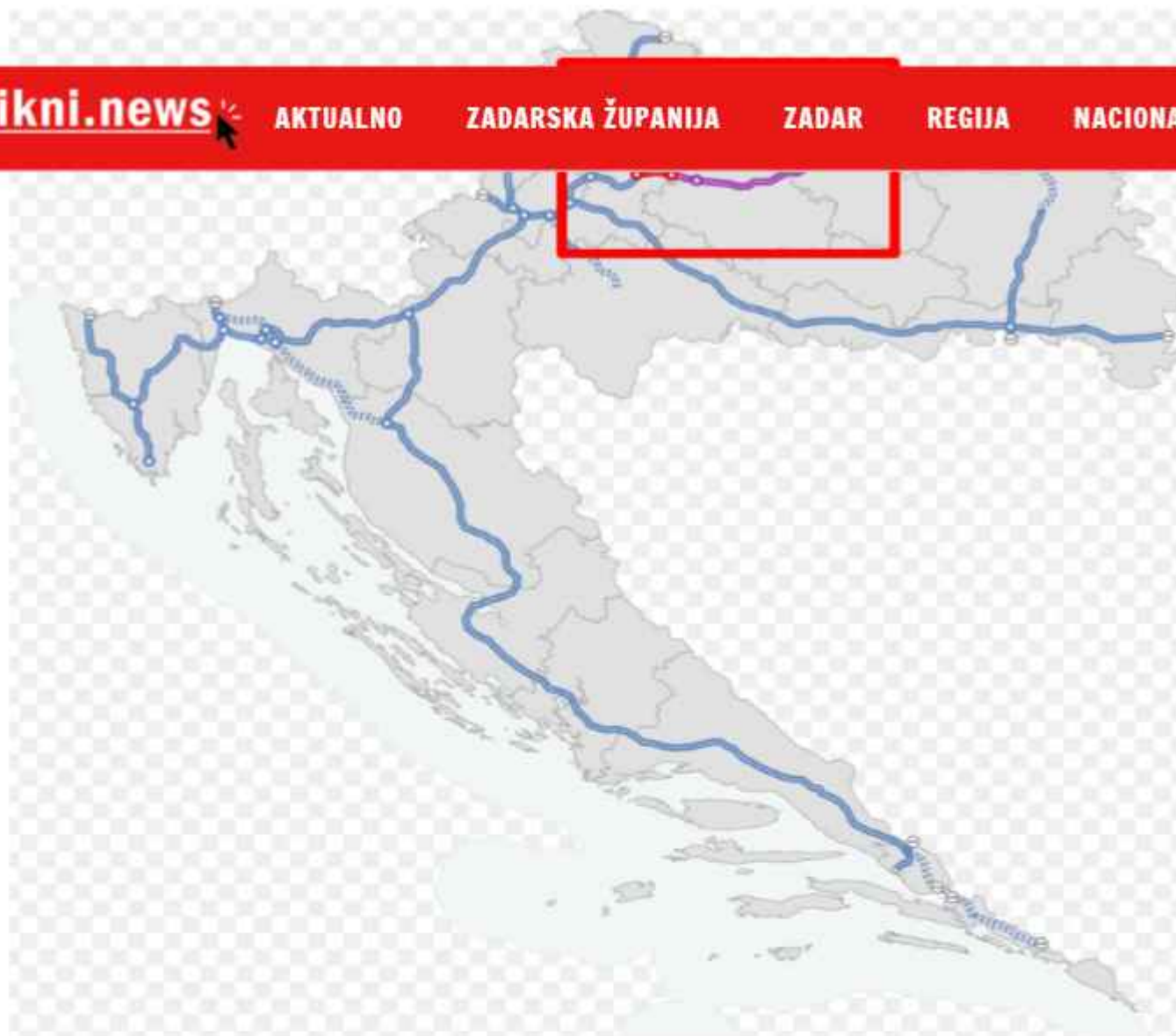
kilometara auto cesta koje su sagrađene u Hrvatskoj od njezine samostalnosti. A tu su još

Nije li sramotno za cijelu Hrvatsku da je Bjelovarsko bilogorska županija danas jedina županija u Hrvatskoj bez ijednog kilometra suvremenih cesta, bilo da se radi o autocestama, polu autocestama ili brzim cestama?

Pogrešno bi bilo ustvrditi da o suvremenoj prometnoj infrastrukturi u toj županiji nisu postojali planovi. Danas zvuči bizarno da je prema Programu prostornog uređenja Republike Hrvatske dionica Vrbovec – Bjelovar trebala biti izgrađena do 2005. godine, a dionica Bjelovar-Virovitica do 2015. godine. Danas je 2023. godina, a nije dovršena niti polovica dionice Vrbovec – Bjelovar.

Početak stoljeća spomenute dionice dobile su novi kontekst, uvrštene su u mrežu međunarodnih pravaca pa su tako postale dva nova kraka budućih autocesta prema Mađarskoj, a koje bi napokon prolazile kroz Podravinu i Bilogoru. Jedna je Autocesta A12 od čvorišta Sveta Helena (A4) preko Vrbovca, Križevaca i Koprivnice do graničnog prijelaza s Mađarskom, Gola. Druga je Autocesta A13 od čvorišta Vrbovec 2 preko Bjelovara i Virovitice do graničnog prijelaza s Mađarskom kod Terezinog Polja.







Te dvije planirane Autoceste u međuvremenu su prekategoriizirane u Državne ceste.

Od velikih strategija cestovnih mreža, naziva cesta i spajanja sa susjedima i Europom, stanovnicima Podravine i Bilogore bilo je važnije da te suvremene ceste napokon povežu njihove gradove sa Zagrebom, ali i međusobno. Jer Bjelovarčanima, na primjer, koji su svega 80 kilometara udaljeni od Zagreba, put do metropole, dosadašnjim magistralnim cestama trajao je sat i četrdeset pet minuta. I tako od kad znaju za sebe. Dakako uz uvjet da poštuju prometne znakove o brzini vožnje. A vlakom, to je tek bila posebna avantura.

Radovi na obje spomenute dionice službeno su otvoreni 27. travnja 2009. godine.

Logično, jer prva trasa do Vrbovca bila je zajednička za obje ceste. Radosti nije bilo kraja. Rokovi završetka procjenjivali su se na 3 – 5 godina. A onda je svijet zatresla velika

recesija i sve je stalo. I kad je Hrvatska napokon izašla iz recesije, lista prioriteta ponovno

Vjerovali ili ne, za dionicu Državne ceste D10 od Građeca do Križevaca u duljini od 11 kilometara, trebalo je 8 godina. Otvorena je tek krajem ljeta 2016. godine.

Ali to je još uvijek bilo brže u odnosu na prvu dionicu Državne ceste D12, Vrbovec – Farkaševac. Za nju je trebalo punih 10 godina, premda joj je dužina nešto kraća od ove prve i iznosila je 10,6 kilometara. Otvorena je dakle sredinom travnja 2019. godine.

Hoće li se u godinama koje dolaze tu nešto promijeniti. Moralo bi. Čini se da su Bilogora i Podravina sada konačno i napokon u prioritetima. Nadamo se ne i navodno. Jer ovdje iznesene činjenice, a i onaj prvi letimični pogled na cestovnu kartu Hrvatske sve govore. Ni Bilogora, ni Podravina ne smiju biti kažnjavane samo zato što nisu na putu prema moru, a čini se da su kažnjavane i to predugo i prestrogo.

Ovaj tekst objavljen je uz financijsku potporu Agencije za elektroničke medije iz programa poticanja novinarske izvrsnosti

PODIJELI S PRIJATELJIMA!



AKTUALNO





AFRIČKA SVINJSKA KUGA

Ministrica se sastala sa svinjojgojcima, evo što su dogovorili



NJEMAČKA, STIŽEMO!

U napetoj atmosferi na Maksimiru Hrvatska izborila Euro.





TEHNIČKA ISPRAVNOST

Odvezite limenog ljubimca na besplatan pregled i osvojite prigodnu nagradu



VUKOVAR IZNAD SVEGA

Janović: Penavi nije pošlo za rukom unijeti razdor među ljude. Baš suprotno...



Klikni.news



KONTAKT

IMPRESSUM

O NAMA

Klikni.news je news portal koji vam svakodnevno donosi svježe vijesti iz cijele Hrvatske. Uživajte u čitanju.

PRATITE NAS



