

# Izgradnja autocesta

## OSTVARENJA I PERSPEKTIVE IZGRADNJE AUTOCESTA U HRVATSKOJ

Ove su godine, uoči početka glavne turističke sezone, puštene u promet nove dionice autocesta Zagreb – Split, Zagreb – Rijeka i Zagreb – Varaždin – Goričan. Nakon gotovo deset godina gradnje otvoren je i tunel Sveti Rok, dugačak 5670 metara. Autocesta Zagreb – Split najvažniji je cestovni pravac u Hrvatskoj i ujedno najveće gradilište u našoj zemlji, ali i u ovom dijelu Europe. Na toj je autocesti krajem lipnja ove godine u promet pušteno 97 novih kilometara. Ove će godine biti dovršena 23 kilometra autoceste od Zagreba preko Varaždina do graničnog prijelaza Goričan. U lipnju je otvorena dionica Breznički Hum – Novi Marof duga 9,5 km, a potkraj godine bit će otvorena i dionica Novi Marof – Varaždin. Još je prije završena dionica između Varaždina i Goričana. Na autocesti za Rijeku kroz Gorski kotar uoči ljeta otvorena je dionica Kupjak – Vrbovsko, u dužini 19,8 km, te dionica Vukova Gorica – Bosiljevo, u dužini od 6,6 km, pa je na potezu od Zagreba do Rijeke za iduće ljeto preostalo izgraditi još posljednjih dvanaestak kilometara. Nedavno je počela gradnja autoceste od Rijeke do graničnog prijelaza Rupa, dužine 14,5 kilometara. Ta će autocesta, koja se gradi u nekoliko dionica, biti završena do ljeta 2004. godine.

Kad bude gotova, uoči ljeta 2005., autocesta Zagreb – Split bit će duga 376 kilometara. Od toga je šezdesetak kilometara od Zagreba do Vukove Gorice već otprije u funkciji, a početkom ovogodišnjeg ljeta puštene su u promet dionice Vukova Gorica – Bosiljevo (6,6 km) i Udbina – Gornja Ploča – Zadar 2 na autocesti Zagreb – Split, u dužini od 61 km, pri čemu je jedan dio obilaznica Udline i spojna cesta. Kada autocesta bude potpuno završena, vožnja od Zagreba do Splita trajat će umjesto



Prikaz svih autocesta u Hrvatskoj



Prikaz dionica Zagreb – Macelj i Zagreb – Goričan

## Izgradnja autocesta

sadašnjih pet sati (u što je uračunano i prekoračenje ograničenja brzine) samo 3, a za mnoge i 2,5 sata. Duž cijele autoceste Zagreb – Split planirane su benzinske crpke i ugostiteljski objekti, a za početak ovoga je ljeta otvoren objekt Dobra na dioni-

četiri velika pravca – Zagreb – Split, Zagreb – Rijeka, Karlovac – Ogulin – Senj i Rijeka – Split, odnosno Jadranska turistička cesta, poznatija kao Jadranska magistrala. Naime od Zagreba do Bosiljeva, što je gotovo pola puta od Zagreba do Rijeke, vodi ista

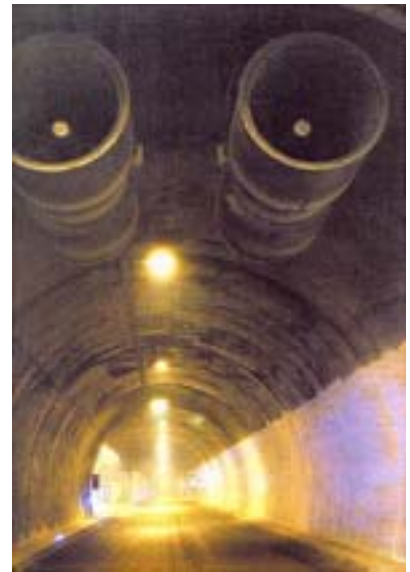


Prikaz autoceste Zagreb - Split

ci Bosiljevo – Mala Kapela i Jasenice između Maslenice i Svetog Roka.

Autocesta Zagreb – Split okosnica je cjelokupne hrvatske cestovne mreže jer su u jednoj autocesti spojena čak

autocesta i prema Rijeci i prema Dalmaciji. Što se pak tiče Jadranske magistrale, ona će izgradnjom ove autoceste moći funkcionirati kao lokalna turistička cesta, jer će autocestom biti povezani svi već gradovi uz mo-



Detalj iz tunela Sv. Rok

re – Split, poslije i Dubrovnik, Šibenik i Zadar te Senj. Trebat će, dakle, samo izgraditi 80 km autoceste od Senja do Rijeke koja je i planirana do 2008. godine. Jadranska je turistička cesta duga 390 km, a ta će razdaljina autocestom, kada 2005. bude dovršena dionica Pirovac – Vrpolje, biti 410 km, dok će završetkom spoja Rijeke i Žute Lokve iznositi 330 km.

Prednosti putovanja autocestom iz unutrašnjosti na more, ovog su ljeta najviše osjetili oni koji su putovali u Zadar. Naime, izgrađena je dionica od tunela Sveti Rok (čvorište Gornja Ploča) do Zadra. S postojeće se ceste D1 (Zagreb – Split) kod Udbine skreće se na novu cestu koja vodi do čvorišta Gornja Ploča, gdje počinje



Dio autoceste na dionici Sv. Rok - Maslenica



Detalj autoceste Zagreb-Split u velebitskom masivu

autocesta kroz tunel Sveti Rok i dalje preko Masleničkog mosta do čvorišta Zadar 1 i Zadar 2. S čvorišta Zadar 2 skreće se za grad Zadar, zasad još uvijek postojećom cestom, doduše malo obnovljenom i proširenom, jer će nova četvertračna brza cesta dužine 15 kilometara od čvorišta Zadar 2 do grada i nove zadar-ske luke Gaženica, kroz tunel ispod aerodroma Zemunik, biti završena tek 2005. godine.

Kroz Sveti Rok sa zaobilaznjem Knina isplatilo se ići i onima koji su ovog ljeta iz Zagreba putovali u Šibenik. Naime, od spomenutog čvorišta Zadar 2 izgrađen je još jedan kilometar autoceste u smjeru Benkovca gdje se spaja s postojećom cestom Zadar – Benkovac. Tako oni koji su išli za Šibenik nisu morali ulaziti u Zadar, odnosno silaziti do postojeće Jadranske magistrale.

Ovoga se ljeta prema Dalmaciji još uvijek vozilo preko Karlovca, iako je izgrađena šest kilometara duga dionica od Vukove Gorice do novog čvorišta Bosiljevo, a u promet je puštena i 27-kilometarska dionica od Bosiljeva do Ogulina, odnosno do tunela Mala Kapela. Tunel se upravo probija i bit će spreman za promet tek 2005. godine. Dakle, od nove dionice Vukova Gorica – Bosi-

ljevo – Ogulin ovog su ljeta imali koristi samo oni koji su išli prema Senju, jer se kod Josipdola autocesta spaja s postojećom starom zavojitom cestom Duga Resa – Josipdol – Žuta



Pogled na Maslenički most

Lokva – Senj, inače cestom koja je tijekom Domovinskog rata spasila Dalmaciju od prometne izolacije. Trenutačno se radi na cijelom potezu autoceste kroz Liku, na dionici od Josipdola do Svetog Roka, a ta će dionica biti otvorena do ljeta 2004., kad će biti završena cijela autocesta Zagreb – Zadar (osim tunela Mala Kapela koji će se zaobilaziti), pa će se vožnja automobilom između ta dva grada bitno smanjiti.

Dionice od čvorišta Zadar 2 do Pirovca te od Vrpolja do Dugopolja (Split) bit će gotove do ljeta 2004.,

pa će na potezu od Zadra do Splita do ljeta 2005. trebati dovršiti još samo 33 kilometra autoceste od Pirovca do Vrpolja, uključujući i most preko Krke kod Šibenika.

Do ljeta 2005. bit će otvorena cesta do čvorišta Bisko, 11 kilometara južnije od Dugopolja, odnosno Splita. Sljedećih 20 kilometara do Šestanovca gradit će se poslije kao i cijela autocesta do Dubrovnika. Od čvorišta Bisko bit će sagrađena spojna cesta do državne ceste D60 Sinj–Trilj. Tako će oni koji idu u Split skretati u čvorištu Dugopolje, dok će vozila koja idu dalje prema jugu, Makarskoj i Dubrovniku, voziti autocestom do Biska, odakle će put nastavljati postojećim državnim cestama.

Prema Vladinu planu, nakon završetka autoceste do Splita slijedi nastavak izgradnje sve do Dubrovnika, do kojeg bi autocesta trebala stići do 2008. Do tada bi Hrvatska trebala dovršiti cijelu mrežu novih autocesta, što je otprilike 800 kilometara. U to je potrebno uvrstiti tridesetak preostalih kilometara autoceste Zagreb – Lipovac, odnosno dionicu Županja – Lipovac, zapravo do granice sa Srbijom i Crnom Gorom. Početkom 2004. trebalo bi započeti gradnju gotovo dvadeset kilometara duge dionice od Velike Vesi do Macelja i poluautocesta Jankomir – Zaprešić (dugu 6,4 km) na autocesti Zagreb – Macelj pretvarati u autocestu.



Detalj Autoceste Zagreb - Split na dionici Maslenica – Zadar 1



Pregledna karta autoceste Rijeka - Zagreb

Autoceste Rijeka-Zagreb duga je 146,50 km, a od toga se dio od Zagreba do Bosiljeva poklapa s autocestom Zagreb-Split u duljini od 63,0 km. Prije ljeta ove godine (2003.) pušten je u promet nastavak autoceste u punom profilu od Vukove Gorice do Bosiljeva 1 (6,93 km) te Bosiljevo1-Bosiljevo2 (3,76 km). U interregionalnom čvoru Bosiljevo2 (2,885 km) odvajaju se autoceste za Split i Rijeku. Tih je dana puštena u promet dionica Kupjak-Vrbovsko u duljini od 17,78 km, a od toga je 6,84 km u punom profilu autoceste s tri vozna traka u oba smjera. Do ljeta sljedeće godine spojit će se preostali dio autoceste od Vrbovskog do čvora Bosiljevo2 u duljinu od 13,57 km. U *Autocesti Rijeka-Zagreb d.d.*, društvu za građenje i gospodarenje autocestom izrađen je detaljan plan dinamike radova II. faze izgradnje autoceste Rijeka-Zagreb koja obuhvaća radove na kompletiranju cijele trase na puni profil autoceste. Ti će se radovi izvoditi na dionicama od

početne dionice Orehovica-Kikovica do kraja dionice Bosiljevo-Vukova Gorica. Planirano je da se svi radovi II. faze obave u razdoblju 2003. do 2012. godine.

Valja također istaknuti da će do proljeća 2006. biti dovršen Istarski ipsilon, mreža poluautoceste duga 315 kilometara. Na dionici Medaki – Nova Vas radovi su počeli u ožujku ove godine, a dionica Medaki – Nova Vas – Umag, koja će uz zapadnu obalu povezivati turistička mjesta od Rovinja do Umaga, treba biti dovršena do proljeća 2005. Na dionici Buje – Umag radovi bi trebali započeti još ove jeseni i trajat će do jeseni 2005., a posljednja dionica Vodnjan – Pula gradit će se od proljeća 2005. do proljeća 2006. godine. Inače se mreža istarskih poluautocesta neće naplaćivati, naplaćivat će se samo kao i dosad ispred tunela Učka, a potom i na mostu Mirna.

Hrvatska je izuzetno zainteresirana i za izgradnju europskoga prometnog

koridora 5C, dakle autoceste Budimpešta – Ploče, posebno stoga što će hrvatski dio koridora 5B (Budimpešta – Zagreb – Rijeka) biti dovršen do ljeta. Doduše to je jednim dijelom od Karlovca do Rijeke poluautoceste, ali je najavljeno da će u autocestu cijelom duljinom biti dograđena do 2008. godine. Autocesta Budimpešta – Ploče ulazila bi u Hrvatsku kod Petlovca u Baranji, prolazila bi pokraj Belog Manastira, Osijeka i Đakova do Svilaja na granici s Bosnom i Hercegovinom, a bila bi duga 87 kilometara. Dio od Ploča do granice s Bosnom i Hercegovinom na jugu bio bi dugačak desetak kilometara, a s autocestom Split – Dubrovnik (dijelu Jadransko-jonske autoceste) križao bi se u čvorištu Ploče. Hrvatska je vrlo zainteresirana da njezina građevinska operativa bude uključena i u izgradnju toga značajnoga europskog koridora u Bosni i Hercegovini, o čemu se u posljednje vrijeme pokušava pregovarati. Ujedno se pregovara i o prolazu autoceste kroz



Prikaz prometnog koridora 5C kroz Bosnu i Hercegovinu

Neum, a o tim pregovorima ovisi i trasa autoceste prema Dubrovniku. Naime, ako se ne postigne dogovor, ili se pregovori budu beskrajno produživali, mogla bi trasa ići mostom

preko Malostonskog zaljeva i Pelejšca.

Kada je krajem 2001. hrvatska Vlada donijela četverogodišnji ubrzani plan izgradnje autoceste, u taj je am-

biciozni plan tada malo tko vjerovao, a danas gotovo više u njega i ne sumnja. Za nositelja tih poslova imenovane su *Hrvatske autoceste*, tvrtka koja je osnovana da izgradi, održava i gospodari autocestama, a glavni joj je zadatak bio suvremeno cestovno povezivanje Zagreba i Splita, ali i drugih autocesta, te povezivanje Hrvatske s paneuropskim koridorima.

U razdoblju od 2001. do 2005. predviđeno je izgraditi 450 kilometara autoceste i 81 kilometar poluautoceste, od čega *Hrvatske autoceste* trebaju izgraditi 400 kilometara autoceste, a koncesionari 50 kilometara autoceste i 81 kilometar poluautoceste. To je više nego što je ukupno izgrađeno u Hrvatskoj od 1970. do 2000., kada je bilo izgrađeno 400 kilometara autoceste i 142 kilometara poluautoceste. No ti ambiciozni planovi nisu time zaključeni pa se od 2005. do 2008. planira izgraditi još 373 kilometara autoceste i 61 kilometar poluautoceste. Stoga je danas Hrvatska vjerojatno najveće cestovno gradilište u Europi.

Inače se 2003. planira u izgradnju autoceste utrošiti 5 milijardi i 49 milijuna kuna, do 2005. 15 milijardi kuna, a od toga za gradnju ceste od Zagreba prema Dalmaciji 11 milijuna kuna.

Branko Nadilo