



Svjesni smo teške situacije u državi i u gospodarstvu. Ono s čim se pak sukladno s tim svatko od nas susreće na dnevnoj bazi je i stanje na cestama. Pitali smo ravnatelja Županijske uprave za ceste Bjelovarsko-bilogorske županije Damira Grbanovića kako se kriza odrazila na njih i u kakvom su stanju trenutno županijske ceste, a dobili smo i njegovo mišljenje o mogućnosti izgradnje kružnog toka na Južnoj obilaznici u Bjelovaru, o kojoj smo u nekoliko navrata pisali.

Kolika je razlika u proračunu ove godine u odnosu na prošlu?

Već godinama iz Hrvatskih cesta dobivamo donacije, međutim one su prije iznosile 13 milijuna kuna, a prošle godine je taj iznos nenadano bio prepolovljen, tako da sad primamo od njih 6 milijuna kuna. Druga stvar je da smo prema zakonskoj obvezi s novim prekategoricizacijama cesta izgubili 130 kilometara, odnosno, one su otišle pod ingerenciju Grada Bjelovara kojem proslijeđujemo sredstva za održavanje u odgovarajućem postotku s obzirom na tih 130 kilometara. Ukupno nam to iznosi oko 11 milijuna kuna manje u godišnjem proračunu, a to je novac koji inače koristimo za nova asfaltiranja tj. za radove koji nisu u redovnom održavanju. Zbog toga trenutno nismo u mogućnosti obavljati neke veće radove.

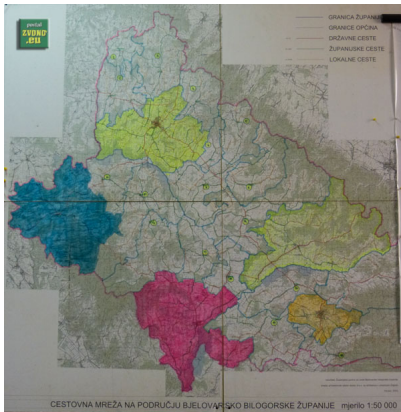
Koliki je zapravo finalni godišnji proračun kojim raspolažete?

On će za ovu godinu iznositi 37 milijuna kuna, koji će se rasporediti upravo za to redovno održavanje, što je krpanje udarnih rupa, obnavljanje linija, horizontalna signalizacija, košnja trave, odnosno baš uređivanje ceste. Doduše postoji još mogućnost dobivanja sredstava za takozvane interventne radove. To su sredstva koje ministar dijeli po posebnom nalogu. Međutim, to će biti maksimalno do milijun kuna jer su to sredstva koja se dijele po svim

županijskim upravama za ceste u Hrvatskoj.

Koliko je ukupno kilometra cesta pod vašom nadležnošću?

Nakon ove prekategorizacije ostalo nam je oko 1050 kilometara županijskih i lokalnih cesta. Nijedan dio državnih cesta nije mijenjao kategoriju. Jedino po novom zakonu, prema kojem gradovi sa brojem stanovnika iznad 40.000 moraju sami održavati ceste u granicama grada, 130 kilometara cesta je na održavanje preuzeo Grad Bjelovar za što im mi iz svog dosadašnjeg proračuna prebacujemo 3,5 milijuna kuna za to održavanje, a radove obavlja P.Z.C. d.d. Bjelovar.



U kakvom su stanju trenutno županijske i lokalne ceste?

Kad je ŽUC nastao, bili smo u donjoj polovini u odnosu s ostalima u Hrvatskoj. Međutim, napredujemo. Imali smo 450 kilometara makadama, a sad ga je 200 kilometara. Trenutno smo u gornjoj polovici. Ima još posla pred nama, pa je napredak sporiji zbog te količine posla, i same činjenice da nam je cestovna mreža jako kompleksna i jedna od gušćih u Hrvatskoj. Primjerice Čakovec nema makadama, ali ukupna cestovna mreža iznosi 400 kilometara, pa to i ne začuđuje.

Sve u svemu, imamo mali pomak prema gornjem dijelu ljestvice. Ostalo je tih 200 kilometara makadama, nove ceste smo dobro napravili, stare su takve kakve jesu, treba ih obnavljati.

Općenito, prema našem mišljenju, trebalo bi puno više ulagati u ceste. To nam je ministar obećao, ali zasad još čekamo ta najavljena ulaganja.

Pisali smo o problemu čitatelja koji žive na križanju Južne obilaznice i Malih sredica. Potpisivala se i peticija za izgradnju kružnog toka. Kakvo je Vaše mišljenje o toj situaciji?

To je bila naša cesta, takozvana obilaznica – a nije obilaznica. Vidjeli smo problem u tome kako je obilaznica napravljena, i napravili smo ovu postojeću signalizaciju. Imali smo informacije o broju nesreća prije signalizacije, bili smo svjesni da se nešto mora napraviti, a postojeća signalizacija je zapravo bila samo trenutno rješenje. Mi smo imali u planu napraviti upravo kružni tok tamo, međutim kako je pred dvije godine došlo do ove prekategorizacije, nismo zapravo nikad stigli taj plan provesti u djelo. Brojke pokazuju da je ovo rješenje smanjilo sam broj nesreća, međutim, da – definitivno bi trebalo napraviti nešto po tom pitanju. S obzirom da cesta više nije pod našom nadležnošću ne možemo na nikoga utjecati. Ta obilaznica neće nikad zaživjeti u potpunosti u onom nacrtu kako je bila planirana, da bi dobila prednost prometa. Mi smo stoga mišljenja da bi trebalo tamo napraviti kružni tok. Mjesta definitivno ima, bio bi efikasan i po pitanju sigurnosti i prometa, a danas ga je moguće napraviti i sa smanjenim troškovima. Ne mora se tamo kopati, i raditi veliki razmjer radova. Postoje gotovi betonski elementi predviđeni za to, koji bi se mogli postaviti u sredini, napuniti zemljom, i imate kružni tok.

Koliko bi bila okvirna cijena takvih radova, s nekim najpovoljnijim rješenjem?

Evo, konkretno na primjeru, kružni tok koji je napravljen kod Bille smo mi financirali. Međutim uz njega se napravio i ovaj potez ceste prema bolnici, do semafora. Napravila se i kanalizacija, i kompletna cijena toga je bila 10 milijuna kuna. Sam kružni tok je koštao oko 3 milijuna kuna. Međutim ovakvo jedno jednostavnije rješenje možete napraviti za milijun do maksimalno dva milijuna kuna. Ostaje jedino problematičan most prema Brezovcu. On je zaista kritičan – na nezgodnom je mjestu, a sama konstrukcija nije u najboljem stanju. Njega bi trebalo ili obnoviti ili napraviti novi most.