

## **6. RAZVOJ INFRASTRUKTURNIH SUSTAVA**

### **6.1. PROMETNI INFRASTRUKTURNI SUSTAVI**

Područje Bjelovarsko-bilogorske županije svojim položajem između šireg Panonskog prostora i metropole Zagreba nudi jednu od mogućnosti njihovog međusobnog povezivanja. Glavni državni prometni pravci teku paralelno sa županijskim prostorom, ali sjeverno (podravski pravac) ili južno (posavski pravac) od njega. Pravci koji prolaze Županijom zapravo su poveznice ovih pravaca ili "prečice" za manju kilometarsku udaljenost. Međutim, ovi pravci su zbog svojih tehničkih karakteristika nedostatni za uključenje ovog prostora u državne i međunarodne tokove roba i usluga.

Generalno se može konstatirati da je Bjelovarsko-bilogorska županija ostala prometno izolirana u odnosu na ostali državni prostor, a posebno nakon prekidanja veza sjevera i juga Hrvatske preko teritorija Bosne i Hercegovine. Bez kvalitetnijih prometnih veza nije realno očekivati ostvarivanje demografskog, gospodarskog, turističkog i sveobuhvatnog društvenog razvitka Županije, znatnijeg protoka roba i putnika, pa je razvitak prometnog sustava jedan od najvažnijih prioriteta, kako zbog povezivanja Županije sa ostalim državnim prostorom tako i dijelova Županije međusobno.

Osnovne smjernice razvitka prometnog sustava dane su na temelju prijedloga Strategije prometnog razvitka Republike Hrvatske i potreba razvitka prometnog sustava unutar prostora Županije i njenih veza sa susjednim županijama.

Prometni sustav nužno je razvijati u međusobnoj povezanosti svih činilaca, odnosno razvijati kombinirani promet koji je uvjet za ostvarivanje očekivanih učinaka prometa u području zaštite okoliša, uštede energije, sigurnosti prometa, te željenog povećanog prijevoza roba i putnika. Nezamislivo je funkcioniranje integralnog prometnog sustava bez razvitka telekomunikacija i informatizacije, odnosno suvremenog sustava veza.

Prometni sustav nužno je razvijati etapno, ali je za ispravan razvitak presudno sagledati dugoročna rješenja, te postaviti prioritete realizacije u funkciji optimalnog doprinosa poticanju gospodarskog razvitka. Pojedina područja potrebno je dodatno valorizirati i o njima posebno voditi računa.

Vodeći računa o potrebi uravnoteženog i policentričnog razvitka Hrvatske i boljeg unutarnjeg međusobnog povezivanja potrebno je posebnu pažnju posvetiti planiranju i izgradnji sustava brzih, državnih i županijskih cesta s ciljem da se stanovništvo zadrži u područjima bitnim za oživotvorenje planiranog koncepta razvitka u prostoru. Potrebno je razvijati gradsku i prigradsku prometnu mrežu koja će biti osposobljena za kvalitetnu razinu usluga u javnom i individualnom prometu.

Za smanjenje pritiska tranzitnog prometa na gradove uz koje prolazi, potrebno je izgraditi odgovarajuće zaobilaznice, naročito u Bjelovaru, gdje tranzitni promet prolazi samom jezgrom grada.

#### **6.1.1. Ceste**

U cilju ostvarenja ravnomjernog razvoja cijelog prostora Županije potrebno je realizirati:

*Brze ceste (državne ceste)*

Prostornim planom Županije su planirana tri nova koridora za izgradnju brzih cesta predviđenih i Strategijom i Programom prostornog uređenja Republike Hrvatske:

- spoj Podravine sa Zagrebom  
(Zagreb - Sv. Helena) - Vrbovec - Bjelovar - Virovitica,
- moslavačko-pokupski smjer  
(Karlovac - Petrinja - Sisak) - Kutina - Garešnica - Grubišno Polje - Virovitica,

- pakračko-okučanski smjer  
(Stara Gradiška - Okučani) - Pakrac - Daruvar - Grubišno Polje.

Strategijom prometnog razvitka Republike Hrvatske definirane su skupine prioriteta u cestovnoj mreži Hrvatske. Spoj Podravine sa Zagrebom definiran je kao I. skupina prioriteta u mreži, a moslavačko-pokupski i pakračko-okučanski smjer kao III. skupina prioriteta u mreži.

#### *Državne ceste*

Osigurati kontinuirano razinu prometne usluge državnih cesta. Dionice kao što je Čazma - Garešnica potrebno je modernizirati i podići na nivo koji bi ona kao državna cesta morala imati. Kritične dionice treba sanirati. Potreba izrade obilaznice Bjelovara nije upitna, jer su problemi tranzitnog prometa kroz gradsku jezgru s neadekvatnim prometnicama za takav promet svakim danom sve veći.

#### *Županijske ceste*

Uspostavljenu mrežu županijskih cesta potrebno je kvalitetno održavati kako bi se omogućio policentrični razvoj Županije i na taj način postupno smanjile razlike u razvijenosti s ciljem postizanja uravnoteženog razvitka područja.

Pojedine pravce potrebno je modernizirati, kritične dionice rekonstruirati, sve u svrhu zadovoljenja gospodarskog razvoja i individualnih potreba uz osiguranje pouzdanosti i udobnosti javnog prometa.

Obzirom na loše stanje županijskih cesta i relativno mala sredstva koja su do sada ulagana, potrebno je izraditi program dugoročnih aktivnosti za unapređenje sustava županijskih cesta, s listom prioriteta i dinamikom provedbe.

#### *Lokalne ceste*

Lokalne ceste su javne ceste koje između ostalog povezuju sjedište grada, odnosno općine s naseljima s više od 50 stanovnika unutar grada ili općine. Velika je njihova važnost za stanovništvo ovakvih naselja, jer im omogućuju dobru ili lošu, javnu ili individualnu putničku prometnu vezu s ustanovama i objektima javnog standarda, naročito sa školama i zdravstvenim ambulantama, te radnim zonama.

Veliki broj lokalnih cesta različite kvalitete i njihov značajan doprinos ravnomjernom razvitku Županije iziskuje potrebu da se u okviru nadležnosti Županijske uprave za ceste izradi program dugoročnih aktivnosti za unapređenje sustava lokalnih cesta, sa prioritetima i dinamikom provedbe.

### **6.1.2. Željeznice**

Prednost željeznici pred ostalim granama prometa daju manje površine koje zauzima (~3x manja od cestovne), najmanja (uz vodu) potrošnja energije po jedinici prijevoza, najmanja emisija štetnih plinova, veća sigurnost, manji utjecaj buke i sl. Suvremena željeznica ima svoju perspektivu u prijevozu ljudi i roba, naročito na većim udaljenostima. Pretpostavka za to je brz, udoban i točan prijevoz putnika, te primjena integralnog sistema transporta roba, što znači povezivanje cestovnog sa željezničkim prometom, odnosno prilagođavanje teretnih željezničkih kapaciteta kombiniranom prijevozu zbog zahtjeva tržišta za uslugom "od vrata do vrata".

Sve pruge na području Županije svrstane su u II kategoriju i "pruge s malim radom" čija pokrivenost troškova prihodima je ispod 50%. Zbog potrebe za ovim prugama nastoji se da one ostanu u eksploataciji, a da se uz to ponude rješenja koja će omogućiti mnogo racionalnije poslovanje. Neka od rješenja su privatizacija pruge, davanje pruga u koncesiju ili u slučaju Bjelovara korištenje u

sustavu prigradskog prometa. Kako je teško očekivati da će se naći subjekti zainteresirani za ovakva rješenja, potrebno je da Županija sama i gospodarski subjekti u Županiji nađu svoj interes u zadržavanju ovakvih željezničkih pruga.

U okviru Strategije prometnog razvitka Države predviđa se izgradnja nove dionice moderne željezničke pruge Gradec - Sv.Ivan Žabno. Time se smanjuje dužina pruge Zagreb - Bjelovar za 12,7 km, a vrijeme vožnje ispod 1,0 sata. Nastavak te nove dionice na moderniziranu prugu Sv.Ivan Žabno - Bjelovar - Kloštar otvara mogućnost tranzitnog prometa Zagreb - Bjelovar - Kloštar - Osijek, odnosno preusmjerenje dijela putničkog i teretnog prometa, između metropole i podravskog prometnog koridora, te naročito u putničkom prometu bolju vezu sa Zagrebom.

Da bi se grad Bjelovar i gravitirajuća privreda uključila u suvremeni promet roba i ljudi tom prugom potrebno je cjelovito uređenje kolodvora i terminala, uvođenje nove tehnologije posluživanja roba i tereta, poboljšanje organizacije upravljanja i rukovođenja svih izravnih i neizravnih procesa proizvodnje željezničkih usluga, zamjena vučnih i prijevoznih sredstava te kontinuirani rad na povećanju sigurnosti prometa. Na postojećoj trasi pruge uspostavljeno je 39 cestovnih prijelaza koji su dobrim dijelom nezaštićeni i predstavljaju sigurnosni problem u željezničkom, ali i cestovnom prometu, te ih je pri modernizaciji pruge potrebno najhitnije riješiti. Osim toga, aktualni su i drugi problemi željezničkog prometa: deregulacija i liberalizacija željeznice kao državne službe, informatizacija, uvođenje suvremenih tehnologija, otklanjanje uskih grla itd., a samo rješavanjem ovih problema moguć je povratak roba i putnika u željeznički promet.

Prugu Banova Jaruga - Daruvar - Pčelić treba prometno-tehnološki valorizirati kao moguću spojnicu dva glavna prometna koridora, posavskog i podravskog, te sukladno tome poduzeti odgovarajuće mjere.

### 6.1.3. Zračni promet

Na prostoru Županije postoje dva letjelišta za sportske i lake komercijalne zrakoplove do 6,5 tona, kod Bjelovara i Daruvara, te četiri namjenjena zrakoplovima za potrebe poljoprivrede i sporta.

Strategijom i Programom uređenja Republike Hrvatske nije predviđena izgradnja drugih letjelišta na području Županije, a do sada se na području Županije nije ni ukazala potreba za ovakvom vrstom prometa. Stoga se planom ne predviđa izgradnja novih letjelišta, već je postojeća letjelišta potrebno urediti i opremiti za svrhu kojoj su namjenjena, te ih kao takova treba održavati. Intencija je da se boljom povezanošću ostalom prometnom infrastrukturom zračna luka Pleso (Zagreb) učini što pristupačnijom području Županije.

### 6.1.4. Pošta i telekomunikacije

Sustav veza i prijenosa informacija je u velikom usponu i imperativ je razvitka svake države da dostigne i održi tehnološki nivo razvoja telekomunikacija. Iz tih razloga Uprava Hrvatskih telekomunikacija prilazi izradi Srednjoročnog plana razvoja Hrvatskih telekomunikacija d.d. za razdoblje od 1999. do 2001. godine.

Osvremenjivanje telekomunikacija ne predstavlja značajniji problem u prostoru, ali je poželjno objedinjavati instalacije u zajedničke infrastrukturne koridore.

Poseban naglasak u slijedećem razdoblju treba dati mreži svjetlovoda prema korisnicima, u cilju izgradnje jedinstvene komunikacijske infrastrukture za pružanje interaktivnih i distribucijskih usluga.

Razvitak sustava bežičnih veza, TV i radio difuzije ne predstavlja posebne prostorne zahtjeve i realizacija je uglavnom moguća bez posebnih prostornih ograničenja.