

GRADNJA ISTOČNE OBILAZNICE U VARAŽDINU

# Cesta duga gotovo trideset godina

PRIPREMIO:  
Branko Nadilo

**O gradnji kraka istočne obilaznice Varaždina pisali smo krajem 1985., a drugi je krak izgrađen i pušten u promet tijekom 2014., pa je ta prometnica sada u cijelosti izgrađena**

U pokušajima prisjećanja na neka stara gradilišta uočili smo da je u *Građevinaru* broj 11. iz 1985. objavljen jedan kratak prikaz gradnje istočne obilaznice Varaždina koja se upravo tada završavala, a bila je otvorena za ondašnji veliki praznik Dan Republike. Ta važna prometnica trebala je preusmjeriti cijeli međunarodni i lokalni promet koji je kroz središte grada tekao iz smjera Mađarske i Međimurja, ali i Slovenije i Austrije. Da našim čitateljima bude jasnije o čemu se zapravo radi, posebno onima koji nisu iz Varaždina, treba reći da su to današnje ceste D2 (GP Dubrava Križovljanska – Varaždin – Virovitica – Našice – Osijek – Vukovar – GP Ilok) i D3 (GP Goričan – Čakovec – Varaždin – Breznički Hum – Zagreb – Karlovac – Rijeka), a gotovo je cijeli putnički i teretni promet dotad prolazio varaždinskim ulicama. Igrom slučaja upravo je tijekom 2014. pušten u promet i drugi prometni istočni krak na toj prometnici, pa se može reći da je ta važna prometnica tek sada u cijelosti završena.

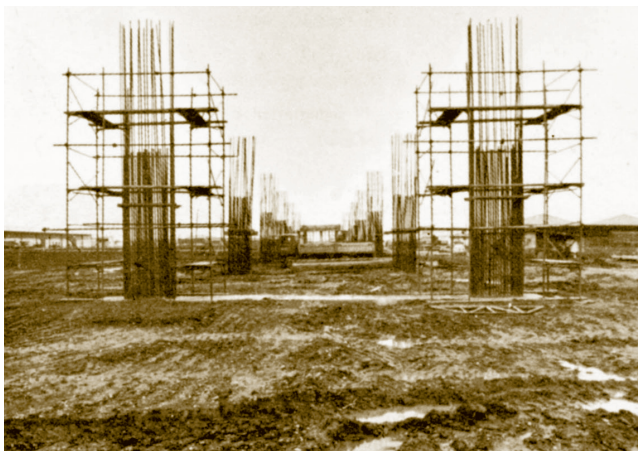
U tadašnjem članku nije nigdje izričito rečeno da se radi o jednom kolniku s dva prometna traka, a razlog je vjerojatno u tome što je to onda bilo samo po sebi razumljivo.

**U članku je bilo istaknuto da će nova obilaznica olakšati iznimno tešku prometnu situaciju u Varaždinu i omogućiti skretanje teških kamiona iz Austrije prema Zagrebu**

Objavljeno je i nekoliko slika, ali bez potpisa, a stoji da se s novom obilaznicom povezuju prometni pravci između Koprivnice i Zagreba, a spajanje s prije izvedenom sjevernom obilaznicom omogućuje skretanje cjelokupnog prometa iz Čakovca i Maribora prema Zagrebu. Ističe se da će se tako olakšati iznimno teška prometna situacija u Varaždinu i omogućiti

skretanje velikoga međunarodnog prometa, posebno teških kamiona iz Austrije prema Zagrebu i drugim gradovima u regiji. Istaknuto je da dovršetkom te značajne prometnice za grad Varaždin i regiju te za cestovni međunarodni promet neće biti riješeni svi prometni problemi, jer još treba izvesti nastavak istočne obilaznice do sela Turčina i spojiti se na cestu Varaždin – Zagreb. Za taj je manji dio obilaznice već bio izrađen idejni projekt, a realizaciji će se pristupiti kada bude novaca.

Investitor radova bio je ondašnji SIZ za regionalne i magistralne ceste iz Zagreba, a dio je novca uložila i Zajednica općina Varaždin. Vrijednost je novoizvedene prometnice duge 2000 m iznosila ondašnjih 600 milijuna dinara, a kako je krajem studenoga 1985. jedan dolar iznosio 297,99 dinara (njemačka je marka vrijedila 115,16 dinara, ali s obzirom na današnji odnos eura i dolara nije prikladna za usporedbu), to znači da su radovi približno vrijedili nešto više od dva milijuna dolara (točan iznos 2.013.490 dolara). Kako smo već i prije u sličnim prigodama iznijeli da je sadašnja vrijednost dolara u odnosu na vrijednost od prije



Gradnja stupova za jedan od vijadukata (iz reportaže)



Izgradnja jednog vijadukata (iz reportaže)



Dovršeni vijadukt preko željezničke pruge (iz reportaže)



Promet istočnom obilaznicom prije gradnje novoga kraka



Puštanje u promet oba kraka istočne obilaznice

tri desetljeća triput manja, to znači da je vrijednost radova veća od 6 milijuna dolara (6.040.471 dolara), što je ipak više nego danas. Doduše s prilaznim je cestama bilo izgrađeno više od pet kilometara kolnika.

Radove je izvodio ondašnji RO (radna organizacija) za ceste Varaždin, OOUR *Rekonstrukcija cesta* (dakle današnja *Cesta-Varaždin* d.d.), a projektnu je dokumentaciju izradio *Inženjerski projektni zavod (IPZ)* iz Zagreba koji i danas djeluje. Na obilaznici su 1985. izrađena i dva vijadukta koje je, kao kooperant, izvodio GIK *Zagorje*, čiji je današnji sljednik *Zagorje-Tehnobeton* d.d., sada u predstečajnoj nagodbi i u vlasništvu njemačke tvrtke *Max Bögl*. To je nadvožnjak preko ulice Vilka Novaka (koja se i danas tako zove), dug 191 metar, koji je ujedno premostio kolosijek za Koprivnicu i budući još neizgrađeni ranžirni kolodvor, a drugi, dug 131 metar, današnju Varaždinsku ulicu.

Istočna je obilaznica prolazila kroz razvijenu industrijsku zonu Varaždina, pokraj tvornice *Vartilen* (djelovala od 1979. do 1996., a srušena 2009.), *Florijan Bobić* (koji je od 1992. djelovao kao *Mundus* d.d., a od 2011. je u stečaju),

*LTA* (danas *MIV* d.d.), *Tvornice disk kočnica* (koja je nekad djelovala u sastavu koncerna *Varteks*) te robni terminal, buduće carinsko skladište i terminal za teretnjake.

**Najviše je problema na gradilištu bilo s nedostatkom radne snage, pa ih je primljeno približno 160 bez obzira na radnu sposobnost, ali ih je ostalo tridesetak**

U nastavku se govori o posjetu gradilištu, baš kada je varaždinske brežuljke bio zabijelio snijeg, ali su se radovi nesmetano obavljali. Sugovornik je bio Krešimir Sever, dipl. ing. građ., rukovodilac gradilišta, koji je rekao da su radove počeli u veljači 1985. Bilo je dosta teškoća, posebno u početku, zbog duge zime i kišnog proljeća te nabujale Drove koja je neko vrijeme onemogućavala vađenje pijeska. Bilo je i drugih manjih problema s tehničkom dokumentacijom, oko rješavanja komunalnih pitanja, nabave neoprenskih ležajeva za vijadukta i tadašnjih problema s dobavom nafte. Ipak najviše je muke bilo

s nedostatkom radne snage, pa su za potrebe gradilišta primili sve prijavljene sa SIŽ-a za zapošljavanje, približno 160 radnika bez obzira na radnu sposobnost. Na obilaznici ih je ostalo tridesetak, a "otjerali" su ih teški uvjeti rada. Na gradilištu ih je svakodnevno bilo stotinjak, radilo se od 6 do 17 sati svakog dana, i subotom i nedjeljom. Ipak obilaznica je dovršena na vrijeme. U nastavku je ing. Sever opširno govorio o ugrađenom betonu i bitumenu te o stručnosti i opremljenosti tvrtke u kojoj je zaposlen.

Vjerojatno je vrlo brzo na toj obilaznici izgrađeno preostalih 500 m obilaznice do Turčina i spoja s državnom cestom D3, jer je ta cesta bila vrlo prometna. Otad se mnogo toga promijenilo jer je kroz varaždinsko područje od 1998. do 2008. građena autocesta A4 između Goričana i Zagreba, duga 97 km. Posljednji su bili izgrađeni tuneli Vrtlinovac (575 m) i Hrastovec (510,5 m) između čvorova Varaždin i Novi Marof. No mjerenjem je prometa ustanovljeno da gotovo sav promet i Međimurske županije i dalje teče preko Varaždina, najčešće i cestom D3 prema Zagrebu te da su i ostale ceste preopterećene, a da





Promet je još tekao uz neka ograničenja



Istočna obilaznica Varaždina pod punim prometnim opterećenjem

promet na autocesti stagnira. Razloge vide u naplati cestarine.

Treba dodati da je zapadna obilaznica između prigradskih naselja Hruščica i Gojanec izgrađena 2004., a posljednja je 2007. izgrađena jugozapadna obilaznica Varaždina, između čvorova Nedeljanec i Knežinec, duga 8,4 km. Investitor su bile *Hrvatske ceste d.o.o.*, izvođači su tvrtke *Cesta-Varaždin* i zagrebački *Dalekovid* i tako je sav tranzitni promet iz smjera zapadne Europe prema Zagrebu i Jadranu konačno zaobišao Varaždin. Treba reći da je u međuvremenu znatno poboljšana jer je obnovljena i rekonstruirana, a mjestimice su na strmim usponima u brdima nadomak Varaždina pridodani i pretjecajni trakovi na usponima. Zasad je najveći problem cesta D3 što cijeli promet teče središtem Novog Marofa, ali bi se uskoro trebala početi graditi i istočna obilaznica toga grada nadomak Varaždina.

Drugi se istočni krak istočne obilaznice radio od 2012. do 2014., a izvođač je bila tvrtka *Zagorje-Tehnobeton*. Taj se dio ceste, ukupne dužine 2600 m, radio nešto duže, ponajprije zbog arheološkog nalazišta na području Brezje koje se prostire sjeverno od ri-

jeke Plitvice, s obje strane ceste Turčin – Varaždin. To je arheološko nalazište poznato već šezdesetak godina, ali se dosad nije sustavno istraživalo. Na dionici su izgrađene tri veće prometne građevine – novi most preko rijeke Plitvice i dva raskrižja, jedno kod benzinske postaje, a jedno kod prodavaonice *Calzedonia*, odnosno ulaza u Tehnološki park. Izgradnja je istočnog kraja i obnova zapadnoga stajala 17,6 milijuna kuna, a dio je bio otvoren u siječnju, dok je cesta u cijelosti puštena u promet u rujnu 2014. godine.

U cijelosti su izgrađene sve obilazne ceste oko Varaždina i u grad više ne ulazi nikakav tranzitni promet, a najavljuje se i početak gradnje brze ceste prema Krapini

Tako su u cijelosti završene sve obilazne ceste oko Varaždina u koji više ne ulazi nikakav tranzitni promet. Valja samo dodati da se uskoro očekuje početak gradnje brze ceste Varaždin – Ivanec – Lepoglava – Krapina, pa će cestovni promet na varaždinskom po-

dručju biti potpuno izgrađen. Najavljuje se i početak otkupa zemljišta.

Na kraju uvijek pokušavamo reći što se u međuvremenu dogodilo s onima koji su spomenuti u staroj reportaži. Jedini je sugovornik bio Krešimir Sever koji je tada radio u poduzeću iz kojega se razvila *Cesta-Varaždin*. Internetskom pretragom ustanovili smo da u Varaždinu postoji jedan Krešimir Sever, dipl. ing. građ., koji je vlasnik tvrtke *Gradform d.o.o.* Iako Severa ima mnogo, vjerojatno se radi o istoj osobi jer je u reportaži spomenuto da je bio mladi inženjer. Vjerojatno je stoga i pokušao samostalno voditi posao. Tvrtka je osnovana 1994. i imala je 23 zaposlenih radnika. Bavila se, sudeći po web-stranici, svim vrstama građenja zgrada i konstrukcija, gradnjom kolnika, odvodnjom i kanalizacijom, rušenjima, zemljanim radovima, uređenjem okoliša, završnim građevinskim radovima te instalacijskim i izolacijskim radovima. Među referencijama ima i mnogo primjera, ponajprije stambenih i poslovnih zgrada. Međutim, na jednom smo mjestu naišli na podatak da je tvrtka ugašena 2014. godine. Razlog je vjerojatno sadašnja kriza u građevinarstvu.