



REPUBLIKA HRVATSKA
PRIMORSKO - GORANSKA ŽUPANIJA



GRAD RIJEKA
Gradonačelnik

KLASA: 023-01/15-05/13
URBROJ: 2170/01-15-00-15-2
Rijeka, 15. svibnja 2015.

Gradsko vijeće Grada Rijeke
N/p predsjednice Gradskog vijeća,
gospođe Dorotee Pešić Bukovac

**Predmet: DUŠKO MILOVANOVIĆ – pitanje člana Gradskog vijeća Grada Rijeke
- odgovor, dostavlja se**

Poštovana gospođo Pešić Bukovac,

Član Gradskog vijeća **DUŠKO MILOVANOVIĆ** je pisanim putem, temeljem članka 73. stavka 1. Poslovnika Gradskog vijeća Grada Rijeke, postavio sljedeće pitanje.

"Molio bih vas odgovor vezan za vođenje prometa na području grada Rijeke, odnosno područja Podvežice. Zanima me zašto Grad Rijeka, odnosno Rijeka promet inzistira na vođenju prometa putem sabirnih cesta u kojima se nalaze obrazovne ustanove sa skromnim prometnim uvjetima a ne putem glavnih gradskih cesta, a zbog čega postoji veća mogućnost ugroze pješaka. Radi se o prometu koji se vodi ulicama Radnička, Drage Gervaisa, Kvaternikova, Tihovac i Kumičićeva, a sve kako bi se iz područja Tower Centra stiglo u centar grada ili na Trsat.

Naime, trenutno se vertikalnom i horizontalnom signalizacijom cjelokupan promet iz Radničke ulice koji se kreće s juga prema sjeveru za potrebe dolaska u centar grada preusmjerava u ulicu Drage Gervaisa u kojoj se nalazi veliki broj stambenih zgrada kao i učenički dom. Korištenje pločnika za pješake je ograničeno radi velikog broja parkiranih vozila a i sama ulica je relativno uska pa niti nema središnje crte, a sve to umjesto da se dopusti skretanje na raskrižju lijevo iz Radničke ulice u Kvaternikovu koja ima puno bogatiji profil ceste. Također, ukoliko se putem Radničke ulice želi doći na Trsat, promet umjesto da se na raskrižju s Kvaternikovom vodi ravno i tako pristupi ulici Tihovac nakon nekoliko metara, promet se vodi obilazno, siječe se jedan prometni trak da bi se skrenulo u Kvaternikovu ulicu, što usporava promet, te se neposredno mora proći uz Osnovnu školu i uz školsku dvoranu! Navedena prometna organizacija prometa je imala smisla kada se je čvor Orehovica koristio kao glavni izlaz s obilaznice i autoputa prema Zagrebu, u svrhu što manjeg opterećenja raskrižja Radničke i Kvaternikove, no danas kad je navedeni čvor izgubio spomenutu važnost, nema razloga da se ne razmisli o preregulaciji prometa u svrhu povećanja sigurnosti prometa na cestama ali i povećanja učinkovitosti prometa pa me ovom prilikom zanima da li se u narednom razdoblju razmišlja o navedenoj preregulaciji prometa.

U nastavku je odgovor na postavljeno pitanje.

Svakako je korisno i potrebno ponovno analizirati postojeća prometna rješenja te predlagati izmjene ili nova rješenja, s obzirom da se i uvjeti u kojima se promet odvija stalno mijenjaju.

U odgovoru na Vaše isto pitanje, koje ste postavili još 2012. godine, detaljno je izložena prometna situacija na kritičnom raskrižju Kvaternikova-Radnička, kao i način na koji bi se mijenjala prometna opterećenja s obzirom na Vaš prijedlog da se smjer Radnička-Kvaternikova ulica koristi kao glavni prometni smjer prema gradu.

Stručne službe Rijeka prometa slažu se s Vama da ciljevi vođenja prometa nisu uvijek jednoznačni te da ponekad imaju posljedice koje bi, ako je moguće, trebalo izbjeći. Nažalost, to nije uvijek moguće. Naime, događaju se situacije kada analiza svih varijanti mogućih preregulacija prometa pokaže da promjene koje se predlažu nisu optimalne, uzevši odvijanje prometa u cjelini.

S obzirom na ukupnu količinu prometa u ovoj zoni, ona je od puštanja ceste D-404 u punoj dužini bitno smanjena te se više ne može govoriti o magistralnom prometnom pravcu Čvor Vežica-centar grada i obrnuto, jer se glavnina prometa koji komunicira sa zaleđem ipak odvija cestom D-404.

Međutim, u konkretnom slučaju, količina prometa koji se odvija smjerom Radnička-Kvaternikova (istočni dio)-Donja Vežica i obrnuto, daleko je veća od prometa koji se odvija smjerom Kvaternikova-Drage Gervaisa-Kumičićeva-centar grada, pa Rijeka promet smatra da to opravdava sadašnju regulaciju prometa. Drugim riječima, broj vozila koja iz smjera Radničke putuju prema centru grada ili Trsatu bitno je manji od ostalih opisanih smjerova. Ukoliko bi došlo do promjena u odnosima prometnih opterećenja u toj zoni, svakako bi bilo potrebno predložiti i odgovarajuću preregulaciju.

Bez obzira na prometna opterećenja, razmatra se mogućnost da se otvori pristup s predmetnog raskrižja u ulicu u nastavku Radničke ulice, čime bi se izbjeglo kruženje prometa oko škole. Za taj je zahvat prethodno potrebno izraditi građevinski projekt nogostupa i osigurati sredstva za realizaciju, no Rijeka promet smatra da bi se time popravila sigurnosna situacija u prometu. U tom smislu, Služba prometnog planiranja i projektiranja Rijeka prometa stoji na raspolaganju za izravan kontakt i raspravu po svim temama vezanim za promet. Također, za sva dodatna pojašnjenja ili dogovor oko sastanka slobodno kontaktirate rukovoditelja Sektora prometa, gospodina Danijela Frku na tel: 352-535 ili mob: 098/328-059.

Rijeka promet i dalje prati stanje prometnih tokova na području Vežice i Podvežice te će se svaka promjena analizirati te po potrebi predložiti mjere preregulacije prometa.

S poštovanjem,


GRADONAČELNIK
Mr.sc. Vojko Obersnel