



REPUBLIKA HRVATSKA

PRIMORSKO - GORANSKA ŽUPANIJA



GRAD RIJEKA

Gradonačelnik

KLASA: 023-01/18-05/134

URBROJ: 2170/01-15-00-19-3

Rijeka, 27. ožujka 2019.

Gradsko vijeće Grada Rijeke  
N/p predsjednika Gradskog vijeća,  
gospodina Andreja Poropata

**PREDMET: DUŠKO MILOVANOVIĆ – pitanje člana Gradskog vijeća Grada Rijeke**  
- dostava odgovora

Poštovani gospodine Poropat,

član Gradskog vijeća **DUŠKO MILOVANOVIĆ**, postavio je dana 6. studenoga 2018. godine sljedeće pitanje u vezi čvora Orehovica:

**Postavljam pitanje vezano za čvor Orehovica, inače jedno od „najvećih“ hrvatskih inženjerskih dostignuća.**

**Znam da se ne radi o djelokrugu Grada, no kako se radi o važnom infrastrukturnom zahvatu za Grad Rijeku, mišljenja sam da grad iako bez ovlasti, mora biti uključen u problematiku.**

**Dakle, da ne ponavljam povijest oko izgradnje čvora Draga i posljedično tome smanjenja „opcija“ ulaza i izlaza čvora Orehovica, postavljam pitanje da li postoji volja od strane ARZ d.d. da se trenutno mrtvi, ali gotovo potpuno funkcionalni odvojak koji vodi od raskrižja na Orehovici prema smjeru zapad, odnosno o ulazu na obilaznicu u smjeru zapad stavi u funkciju.**

**Dakle, radi se o mogućnosti otvaranja još jednog izlaza prema obilaznici uz minimalna financijska izdvajanja. Što se tiče o sigurnosti, sigurnost korištenja izlaza je jednaka ili čak i veća od izlaza s čvora Rujevica prema zapadu na kojemu se inače pojavljuje ulazna rampa za benzinsku postaju Petrol privatnog investitora. Navodim isto čisto za slučaj da se sigurnost korištenja navede kao razlog za nestavljanje izlaza u funkciju. Isto tako, uključenje iz čvora Škurinje prema zapadu i istoku ima još i kraću rampu.**

**Dakle, pitanje je da li postoji volja od strane ARZ d.d. da se uz minimalna financijska ulaganja otvori još jedan, gotovo već sada funkcionalni ulaz na obilaznicu, ili ćemo planirati trošiti milijune kuna u davnoj budućnosti, a koje nemamo, da se izvede skupi infrastrukturni zahvat, te dodatno intervenira u okoliš.**

**Kako su ograničenja brzine na riječkoj obilaznici ionako neprimjerena uvjetima na cesti (50-70 km/h), ovdje bi barem mogli govoriti o opravdanom ograničenju brzine radi sigurnog uključivanja na obilaznicu.**

**Molio bih ako je moguće da se pitanje proslijedi i ARZ d.d. kako bi dobili potpuniji odgovor te radi navedenoga ne tražim da odgovor bude dostavljen u roku sukladno Poslovniku o radu Gradskog vijeća.**

Na čvoru Orehovica spajaju se dvije autoceste - autocesta A6 Rijeka Zagreb (od čvorišta Bosiljevo II do čvora Orehovica A7) te autocesta A7 (Rupa- Križišće) kojom upravlja koncesijsko društvo ARZ d.d. Građenje ovih dviju autocesta bilo je povjereno društvu Hrvatske ceste d.o.o.



Prije svega, ističem kako je Grad Rijeka uložio velike napore da se čvor Orehovica iz interregionalnog čvora autocesta spusti na nižu razinu, odnosno da se na njemu omogući i lokalni spoj s prometnicama u okruženju, a koje su kategorizirane kao državne i nerazvrstane ceste. U principu takvi čvorovi jesu mogući, ali zahtijevaju veliki prostor i višestruke denivelacije, koje nisu predviđene niti u našim prostornim planovima, a niti je to bilo predviđeno dokumentacijom na osnovu koje se čvor gradio, odnosno rekonstruirao. Nakon rekonstrukcije i spajanja dviju autocesta A6 i A7, Grad je pristupio izradi projektne dokumentacije kojom se dokazalo da čvor Orehovica ipak može biti i lokalni čvor. Tako je izrađen idejni projekt, dobivena je lokacijska dozvola te je izrađen glavni projekt i izgrađen lokalni izlaz sa riječke obilaznice iz smjera Opatije prema Trsatu 2015. godine, a koji je rekonstrukcijom čvora bio zatvoren. Time je izgrađena I faza nove rekonstrukcije čvora.

Preostale su još dvije faze i to:

- II faza koja predviđa lokalni ulaz s Orehovice na autocestu u smjeru Opatije te izlaz s autoceste iz smjera Zagreba na Orehovicu koji u principu i danas postoji i koji se koristi
- III faza koja predviđa ulaz s Orehovice na autocestu u smjeru Zagreba

Čvor Orehovica, prema stavu prometnih stručnjaka, izuzetno je kompliciran i opasan, prvenstveno zbog skućenog prostora koji zauzima te križanja triju smjerova na kratkom prostoru. Stoga, uvažavajući kritike gospodina Milovanovića, ipak smatramo da je i dalje potrebno nastaviti s do sada učinjenim te uložiti napore da se nastavi s II i III fazom izgradnje čvora, za koje su dobivene dozvole.

U nastavku također prenosim i očitovanja nadležnih društava.

Društvo **Autocesta Rijeka-Zagreb d.d.**, vezano uz rekonstrukciju i dogradnju čvora Orehovica, navelo je kako je zbog rješavanja međusobnih odnosa potpisan Sporazum između Autoceste Rijeka-Zagreb d.d., Hrvatskih cesta d.o.o. i Grada Rijeke. Navedenim sporazumom Autocesta Rijeka-Zagreb d.d. prenijela je na Hrvatske ceste d.o.o. sva prava i obveze investitora vezana uz pripremu i realizaciju rekonstrukcije i dogradnje čvora. Obvezu glede prve faze rekonstrukcije Autoceste Rijeka-Zagreb d.d. je ispunila te je prva faza i izgrađena.

**Hrvatske ceste d.o.o.** obavijestile su nas da su temeljem Sporazuma, ugovorile projektiranje dogradnje čvora koje je u tijeku, a odnosi se na II. fazu (lokalni izlaz s A6 na Ul. Franje Rački i lokalni ulaz s Ul. Franje Rački na A7 u smjeru čvora Škurinje) i III. fazu dogradnje (lokalna ulazna rampa iz Ul. Franje Račkog na A6 smjer Zagreb i rekonstrukcija nerazvrstane ceste Put pod Rebar).

S poštovanjem,

