



REPUBLIKA HRVATSKA

PRIMORSKO - GORANSKA ŽUPANIJA



GRAD RIJEKA

Gradonačelnik

KLASA: 023-01/21-05/25

URBROJ: 2170/01-15-00-21-2

Rijeka, 22. ožujka 2021.

Gradsko vijeće Grada Rijeke
n/p predsjednika Grada Rijeke,
gospodina Andreja Poropata

**Predmet: VEDRAN VIVODA – pitanje člana Gradskog vijeća Grada Rijeke
- dostava odgovora**

Poštovani gospodine Poropat,

član Gradskog vijeća **VEDRAN VIVODA** je, na 33. sjednici Gradskog vijeća Grada Rijeke, 11. ožujka 2021. godine, *upitao kada će se prometno regulirati odnosno označiti ulice Marohnićeva i Slavka Krautzeka, kod nekadašnjeg ulaza u vojarnu, danas ulaza u Kampus. Iznio je da je hvalevrijedno što se otvorilo igralište za građane koje danas posjećuje veliki broj građana. S obzirom da je jedna cijela traka zatvorena, gdje su nekad bile dvije trake unutar ceste Slavka Krautzeka, zanima ga kada će se na toj traci označiti parkirna mjesta, s obzirom da je shvatio da je Grad odlučio da ta jedna cijela traka postane mjesto za parkiranje vozila. Nadalje, tom cestom građani dosta brzo voze pa bi bilo pametno da se postave usporivači prometa pred sam pješački prijelaz, koji je ujedno i jedini prijelaz do samog igrališta.*

Druga ulica kojoj bi također trebalo posvetiti pažnju je Marohnićeva ulica, na kojoj bi isto trebalo dodatno označiti parkirna mjesta i postaviti usporivače prometa, posebno što se nalazi između jednog vrtića i osnovne škole. Posebnu pažnju bi trebalo posvetiti i osvjetljavanju pješačkog prijelaza koji je vrlo slabo osvjetljen i vrlo prometan tako da u zimskim mjesecima, kada je vidljivost slaba, postoji velika opasnost da se dogodi neka tragedija.

Prema očitovanju Odjela gradske uprave za komunalni sustav i Rijeka prometa d.d., u Ulici Slavka Krautzeka, nakon otvaranja igrališta za građane, s aspekta uređenja prometa već su realizirani sljedeći zahvati: premještena je postojeća autobusna postaja koja se nalazila neposredno ispred pješačkog prijelaza koji vodi prema Kampusu, kako bi se povećala preglednost i ostvarila zadovoljavajuća uočljivost pješaka na predmetnom pješačkom prijelazu, a formiran je i novi pješački prijelaz blizu ulaza u igralište.

Što se tiče parkiranja vozila na južnom, desnom prometnom traku, od raskrižja s Marohnićevom ulicom prema jugoistoku, činjenica je da je zbog velikog interesa građana,

taj trak stalno zauzet parkiranim vozilima. S obzirom na intenzitet prometa tom ulicom, takva situacija prometno nije problematična i s tog aspekta bilo bi moguće označiti uzdužna parkirna mjesta. Međutim, problem je što se između prometnog traka na kojemu su parkirana vozila i nogostupa nalazi zelena površina, pa vozač pri izlasku iz vozila nema izravan pristup nogostupu. Na pojedinim mjestima denivelacija terena između nogostupa i kolnika je visoka čak i do jednoga metra. Jedno od mogućih rješenja je da se parkirna mjesta ne označe odmah do nogostupa, već s odmakom od pola metara, kako bi se suvozač, kada izađe iz parkiranog vozila, mogao nastaviti sigurno kretati kolnikom. Za ovako obilježena parkirna mjesta potrebno je na svakih cca 20 metara izgraditi stepenice između kolnika i nogostupa, kako bi se ostvarili uvjeti za sigurno kretanje pješaka između parkirnog mjesta i nogostupa.

Iz navedenoga proizlazi da za „legalizaciju“ parkirnih mjesta na ovoj dionici ulice Slavka Krautzeka, osim horizontalnog obilježavanja, treba predvidjeti i građevinske radove za izgradnju stepenica. Prilikom pripreme ukupnog zahvata, potrebno je u sklopu prioriteta nadležnog mjesnog odbora, predvidjeti i isplanirati sredstva koja uključuju projekt i izvođenje.

Što se tiče mogućnosti postavljanja usporivača prometa u obliku umjetnih izbočina preko cijele širine kolnika, Zakonom o sigurnosti prometa definirano je da na cestama po kojima se kreću vozila javnog gradskog prijevoza, kao i na dionicama ceste u neposrednoj blizini ustanova hitne pomoći i bolnica, nije dozvoljeno postavljanje takvih usporivača. Analizom drugih tipova usporivača prometa koji se inače koriste u takvim prilikama i na sličnim lokacijama, zaključeno je da na ovoj poziciji, nažalost, nije moguće postaviti niti usporivače prometa tipa „jastuk“ koji inače omogućuju nesmetan prolaz većih vozila sa širim razmakom kotača, dok osobna vozila moraju usporiti i sa smanjenom brzinom preći preko usporivača. Naime usporivači tipa „jastuk“ bi se morali postaviti odmah iza autobusnog stajališta, jer ne smiju biti postavljeni preblizu pješačkom prijelazu, i u takvoj situaciji autobus ne može proći a da ne nagazi na usporivač. Dodatni problem je što bi na ovoj poziciji usporivači prometa tipa „jastuk“ ometali i sigurno prestrojavanje vozila koja na obližnjem raskrižju skreću udesno. Kada bi se usporivači tipa „jastuk“ postavili prije ovog autobusnog stajališta, na toj bi poziciji bili previše udaljeni od pješačkog prijelaza. Tako postavljeni ne bi ostvarili željeni efekt usporavanja vožnje u neposrednoj blizini pješačkog prijelaza. U cilju poboljšanja vidljivosti navedenog pješačkog prijelaza, s lijeve strane kolnika postaviti će se još jedan dodatni znak C02, odnosno obilježen pješački prijelaz.

U cilju povećanja stupnja sigurnosti kretanja pješaka u Marohnićevoj ulici, na pješačkom prijelazu kod kućnog broja 10, tj. kod marketa, neposredno ispred pješačkog prijelaza, u kolnik su postavljeni LED markeri, vidljivi iz oba smjera kretanja. Na samom pješačkom prijelazu s istočne strane kolnika izvedeno je proširenje nogostupa kako bi se smanjila širina kolnika koju pješak mora preći te povećala uočljivost pješaka koje više ne zaklanjaju vozila parkirana dužinom istočnog prometnog traka. Neposredno ispred obilježenih pješačkih prijelaza postavljene su vibracijske trake, preko cijele širine kolnika, a sve u svrhu smanjenja brzine kretanja vozila, odnosno povećanja stupnja sigurnosti kretanja pješaka.

U Marohnićevoj ulici „legalna“ parkirna mjesta obilježena su na način da se vozila moraju uzdužno parkirati dužinom istočnog prometnog traka, dijelom na nogostupu, cca 30 cm te većim dijelom na kolniku. Međutim, u praksi se nitko ne pridržava ovakvog načina parkiranja, pa su sva vozila parkirana na kolniku, odnosno cijelom svojom širinom, zbog čega je istočni prometni trak sužen. Da bi se ovakav način parkiranja uredio sukladno propisima trebalo bi sužiti nogostup za cca 40 cm i to po cijeloj njegovoj dužini. Time bi se

stvorili uvjeti za obilježavanje uzdužnih legalnih parkirnih mjesta s istočne strane kolnika, cijelom širinom parkirnog mjesta na kolniku. Za ovakav zahvat potrebno je predvidjeti i isplanirati sredstva po prioritetima mjesnih odbora, kako bi se navedeno moglo i izvesti.

Što se tiče osvijetljenosti pješačkih prijelaza, u Rijeka prometu navode kako je slažu da su nedovoljno osvijetljena. Razlog tomu je što su stupovi javne rasvjete prilično udaljeni od pješačkih prijelaza, tako da ih ne osvijetljavaju dovoljno, niti se kao takvi mogu iskoristiti za postavljanje dodatne rasvjete u obliku specijalnih reflektora, čija bi se svjetlost usmjerila samo na pješački prijelaz. Rješenje je u postavi dodatnog konzolnog stupa s usmjerenim reflektorima, kako bi se postiglo adekvatno osvijetljenje na dotičnim pješačkim prijelazima. Stoga će se mjesnim odborima predložiti da u okviru prioriteta planiraju odgovarajuća sredstva, a sve kako bi se navedeno moglo i realizirati.

S poštovanjem,

GRADONAČELNIK

Mr.sc. Vojko Obersnel

