



REPUBLIKA HRVATSKA
PRIMORSKO - GORANSKA ŽUPANIJA



GRAD RIJEKA
Gradonačelnik

KLASA: 024-03/22-03/60
URBROJ: 2170-1-15-00-22-2
Rijeka, 14. lipnja 2022.

Gradsko vijeće Grada Rijeke
n/p predsjednice, gospođe Ane Trošelj

Predmet: NIKOLA IVANIŠ– pitanje člana Gradskog vijeća Grada Rijeke
- dostava odgovora

Poštovana gospođo Trošelj,

član Gradskog vijeća **NIKOLA IVANIŠ** je, na 10. sjednici Gradskog vijeća Grada Rijeke, 2. lipnja 2022. godine, *postavio pitanje koje se odnosi na problematiku kružnog raskrižja na Rujevici preko puta Interspara, odnosno ispod stadiona Hrvatskog nogometnog kluba Rijeka. To raskrižje je mjesto gdje se svakodnevno dešavaju manje ili veće prometne nesreće. Stručnjaci ga nazivaju klasičnim dvotračnim kružnim raskrižjem, koje za broj ulaza i izlaza sa tog raskrižja (sedam kod ulijevanja i sedam kod izlaza) prema stručnim mišljenjima nije dobro i nije u redu.*

Naime, unutrašnja traka na svim izlazima ulazi u koliziju sa vanjskom trakom i to s obzirom na relativno jače brzine, jer su dva pravca ravna prema njima, proizvodi velike probleme u prometu. Postoji drugi tip raskrižja, koji on ne bi posebno obrazlagao, a koji prometni stručnjaci nazivaju turbokružnim raskrižjem, koje ozbiljno smanjuje kolizijske točke između tokova i omogućava puno bolju razinu uslužnosti ulaza i izlaza nego ovo klasično raskrižje.

Slijedom svega navedenog je upitao da li se u okvirima Grada, s obzirom da je ta cesta sada prešla u nadležnost Grada Rijeke, planira pokretanje bilo kakvog preprojektiranja kako bi se pripremila i izvršila rekonstrukcija tog raskrižja. Ono je previše blizu obilaznici, previše blizu posjećenom Intersparu, previše blizu posjećenom stadionu HNK Rijeke i na pravcu je prema značajnom dijelu prigrada i smatra da bi se moralo sve učiniti da ono bude ipak nešto sigurnije nego što je sada.

Ovo raskrižje rekonstruirano je 2017. godine, a poseban značaj dobilo je izgradnjom hipermarketa te izgradnjom i puštanjem u promet nove ceste prema Viškovu i Marišćini. Za vrijeme izgradnje ovom cestom i raskrižjem upravljale su Hrvatske ceste, što je preuzeto Odlukom o razvrstavanju javnih cesta iz 2019. godine kada je cesta prešla u nadležnost Grada Rijeke.

Kružni tok je vanjskog radijusa 30 m sa dvije prometne trake. Četiri privoza kružnom toku su tako oblikovani da su tri privoza, odnosno odvoza s po dvije trake na ulazu, odnosno izlazu iz kružnog toka, četvrti privoz prema hipermarketu je s jednom prometnom trakom

ulaza i izlaza. Kružni tokovi kao oblik raskrižja kod nas se primjenjuju tek posljednjih petnaestak godina. Takvo oblikovanje doživjelo je procvat rekonstrukcijama postojećih raskrižja na državnim prometnicama, upravo zbog mogućnosti skretanja u razne smjerove bez lijevih skretača, čime se znatno smanjuju kolizione točke i nesreće te smanjenjem troškova održavanja skupih semaforskih sustava. Posebna su pogodnost pritom jednotračna kružna raskrižja. Čvorište Rujevica je izgrađeno kao kružni tok s dvije trake. Do problema dolazi zbog toga što su postojeći privozi također dvotračni te vozači ne uvažavaju činjenicu da se nalaze u kružnom raskrižju i u vožnji ne poštuju utvrđena i propisana pravila na koja smo do sada u više navrata skretali pažnju. Naime, prije kružnog toka bilo je izvedeno trokrako raskrižje koje je radi izgradnje hipermarketa preuređeno u kružni tok s četiri privoza.

Naime, vožnja u kružnom toku je specifična. Prilikom ulaza u kružni tok vozači moraju propustiti vozila koja se nalaze u kružnom toku. Izlaz iz kružnog toka obavlja se s njegove vanjske trake. Za izlaz s unutarnje trake rotora, vozač se prije svega mora prestrojiti na vanjsku traku rotora a tek potom izaći na privoz prometnice. To znači da vozila iz unutrašnje trake nemaju prednost prilikom izlaska te moraju pričekati prolaz vozila iz vanjske trake ili se prethodno prestrojiti u vanjsku traku prilikom izlaska. Često vozači to pravilo ne poštuju te nasilno s unutarnje trake unutar rotora izlaze na traku privoza, bez prethodnog prestrojavanja, smatrajući da se voze na otvorenoj cesti te ovu traku doživljavaju kao desnu traku koja ima funkciju i preticajne trake. Takvo ponašanje je suprotno propisanim pravilima vožnje u kružnom toku.

Nesrećama koje su se događale na ovom raskrižju nisu prouzročene veće materijalne štete, već je bila riječ uglavnom o bočnim udarima i oduzimanju prednosti prolaska, a s malim brojem ozlijeđenih. Brzine vožnje u samom raskrižju nešto su veće od uobičajenih, ali su u granicama koje vozači mogu kontrolirati.

Svakako treba podsjetiti na nesreću s jednom poginulom osobom koja je doživjela epileptički napad i pritom potpuno izgubila kontrolu nad vozilom. No, to se nije dogodilo zbog raskrižja, već narušenog zdravstvenog stanja te osobe.

Prema dostupnim informacijama, od 1. siječnja 2017. do 31. prosinca 2021. godine na tom se kružnom toku dogodilo 56 prometnih nezgoda, uglavnom bočnih udara, od čega u prve tri godine 46, dok je u posljednje dvije godine broj pao na 16. Nezgode koje su se dogodile, a nisu prijavljene policiji, nisu u statistici. Od ukupnog broja nezgoda jedna je bila s teže, a jedna s lakše ozlijeđenom osobom.

Riječ je o raskrižju koje je opterećeno vrlo velikom količinom prometa. Prema podacima Hrvatskih autocesta, čvorište Rujevica je među šest najopterećenijih čvorišta u Hrvatskoj, s više od 35.000 prosječnog dnevnog prometa te 45.000 prosječnog ljetnog dnevnog prometa. Prilaz autocesti se odvija preko kružnog toka Rujevica, a zaobilaznica je zapravo preuzela gradski promet. Upravo dvije trake unutar kružnog toka omogućavaju relativno brzo uključivanje u pojedine smjerove te brzo prestrojavanje vozila, posebice u jutarnjim vršnim satima. Dodatno povećanje prometa dogodilo se izgradnjom prometnice Rijeka – Marišćina koja je omogućila brzo cestovno povezivanje sjeverozapadnog dijela grada, dok je izgradnjom hipermarketa Interspar cjelokupno područje dobilo i dodatni lokalni karakter kao mini centar okupljanja ljudi.

O mogućnostima rekonstrukcije rotora Savjet za sigurnost prometa dao je izraditi elaborat kojim bi se ovaj rotor preoblikovao u turbo raskrižje, pri čemu bi se iz jednog privoza usmjeravao promet u prvi susjedni privoz. Međutim, situacija nije tako jednostavna iz dva

razloga. Jedan od razloga je kratki privoz do rampe autoceste i do, nažalost, semforiziranih rampi koje daju prednost vozilima koja dolaze iz smjera autoceste, a drugi je taj što svi privozi nemaju dva prometna traka, kao primjerice privoz prema Intersparu. U ovom slučaju izgradnja turboatora dovest će do toga da se na prilaznoj cesti zaobilaznice odvija prestrojavanje i punjenje traka koji ne može prihvatiti cjelokupni promet koji izlazi na sve druge privoze, osim krajnjeg desnog, za centar, što za posljedicu ima nakupljanje vozila na samoj trasi zaobilaznice, što je nedopustivo. S druge strane prestrojavanje između privoza unutar rotora je vrlo kratko te ne omogućava promjenu traka na zadovoljavajućoj dužini, što će donijeti nove probleme u vožnji kružnim tokom. Sve ovo ovisi i o velikoj količini prometa koja se događa unutar rotora, o čemu svjedoči i vrijeme pandemije koronavirusa 2020. godine, kada je zabilježena smanjena količina prometa, a time i samih nesreća, od kojih su zabilježene svega tri tijekom cijele godine.

Izrađeni elaborat predviđa samo jednu vrstu rekonstrukcije u kojoj nije provjerena i propusna moć pojedinih privoza i ukupnog kružnog toka, odnosno dane su prednosti rekonstrukcije raskrižja u turboator, dok se nedostaci takvog nisu analizirali. Nije provjerena ni neka druga mogućnost rekonstrukcije kao primjerice ukidanje unutarnje prometne trake te utvrđivanje dobrih i loših elemenata koje takva rekonstrukcija ima.

Praksa pokazuje da vozači vrlo teško prihvaćaju novine u prometu te je potrebno određeno vrijeme navikavanja i usvajanja rutine u vožnji raskrižjem. Prema mišljenju Ministarstva unutarnjih poslova koji se bave prometom, ovo raskrižje, s obzirom na količinu i intenzitet prometa, s aspekta sigurnosti prometa nije posebno ugroženo. Iz podataka o nesrećama primjetan je pad incidenata.

Za sada se raskrižje ne vodi kao posebno problematična prometna točka, točnije „crna točka“ te za ovu godinu u Planu i Programu rada Odjela gradske uprave za komunalni sustav nisu predviđena sredstva za njegovu rekonstrukciju.

Uspoređujući se s drugim gradovima i rješenjima kojima se gradske ceste spajaju na obilaznice ili autoceste, vidljivo je da se uvijek radi o velikim cestovnim čvorištima s uglavnom deniveliranim rampama prilaza. Nažalost, zbog skućenog gradskog prostora koje je ranije značajno urbanizirano, za novu infrastrukturu nedostaje prostora te je i prostorno rješenje cjelokupnog čvorišta Rujevica vrlo skućeno. S obzirom na nedostatak prostora i njegove opterećenosti količinom prometa i ljudskim aktivnostima Rijeka plus d.o.o. će i nadalje aktivno pratiti stanje količine, intenziteta i protočnosti raskrižja te, ukoliko se utvrdi da je potrebno pristupiti izradi novog rješenja, u proračunu osigurati sredstva za izmjene. Svakako je potrebno naglasiti da rješenje mora biti prometno ispitano i prometnom analizom i simulacijom utvrđeno bolje odvijanje prometa.

S poštovanjem,

