

SPOJNA CESTA D40 OD BAKRA DO ČVORIŠTA ČAVLE

Višegodišnjom izgradnjom riječka je industrijska zona značajno narasla pa tu svoja skladišta imaju najznačajnije riječke tvrtke. Izgrađeni su skladišni i proizvodni pogoni, a zadovoljava i infrastruktura koja je dimenzionirana za maksimalne uvjete, a unutar prostora postoje i cestovne i željezničke veze. Istodobno se planira gradnja industrijske zone u Bakru koja je dobila i status slobodne zone.

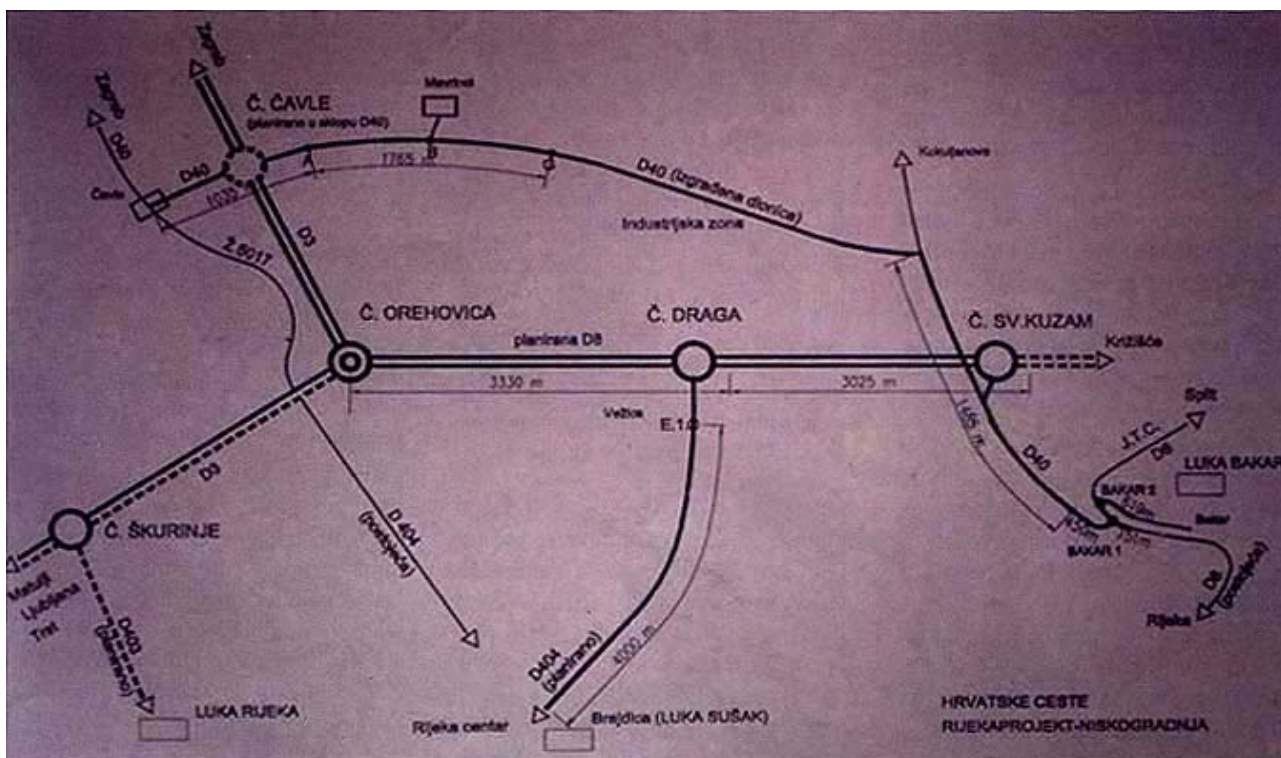
Cestovna se povezanost tog prostora obavlja preko neprimjerene ceste koja spaja Čavle – Sv. Kuzam – Bakar, a ta ja cesta razvrstana u državnu cestu D40. Cesta ima vrlo loše tehničke karakteristike, a prolazi selima Grobinštine – kroz Čavle, Cernik, Mavrince, Kukuljanovo, Škriljevo i Sv. Kuzam, a s jadranskom se turističkom cestom (D8) spaja iznad

Bakra. U raskrižje iznad Bakra i u nastavku prema Bakru stalno se događaju prometne nesreće i stoga je tu nužna hitna rekonstrukcija. Naime tom se prometnicom koriste i svi kamioni te kamioni cisterne koji dolaze ili odlaze iz rafinerije u Urinju. Važan je i putnički promet, i javni i osobni, koji se koristi cestom kroz naselje Draga i potom se vezuje na cestu Bakar – Čavle za Škriljevo, Križišće i Hreljin odnosno Kukuljanovo i Čavle. Valja reći da uz sjeverozapadni rub ovog područja prolazi autocesta Rijeka – Zagreb sa šestorotračnim kolnikom.

Uočljivo je da na jugoistočnom dijelu Rijeke nije izgrađena ni restrukturirana niti jedna prometnica. Stoga nije teško zaključiti da je cestovna mreža postala usko grlo daljeg razvoja.

Planovi su predviđali da se uz autocestu prema Zagrebu i dio obilaznice Rijeke (Jušići – Orehovica) nastavi izgradnja obilaznice tog grada, zapravo Jadranske turističke ceste na potezu Orehovica – Sv. Kuzam – Križišće. Sabirna se državna cesta D40 Bakar – Čavle trebala izgraditi kao nova prometnica s priključkom na autocestu izgradnjom čvorišta Čavle i priključkom na novu planiranu trasu Jadranske autoceste u čvorištu Sv. Kuzam. Planirana je bila i izgradnja dvaju raskrižja na cesti D8 te rekonstrukcija dijela postojeće ceste Bakar – Čavle. Ipak zbog velikih ulaganja u cestovnu mrežu sve je potrebno graditi etapno.

Poseban problem ovog područja je Jadranska turistička cesta koja je preopterećena prometom, posebno tijekom turističke sezone. To dovodi do



Prikaz trase cesta u okolici Bakra

stvaranja prometnih čepova i formiranja kolona vozila. Ne postoji ni mogućnost skretanja prometa jer na tom istočnom dijelu Rijeke nema alternativnih prometnica, osim neodgovarajuće ceste kroz Dragu. Stoga će izgradnja veze između Čavala i Bakra omogućiti da se dio prometa od Orehovice preusmjeri te da se time rastereti gradska mreža prometnica Sušaka, Drage te naselja Čavle i Cernik.

Mjerenje prometa u Kostreni pokazala su da na državnoj cesti D8 promet premašuje propusnu moć. U ljetnoj je sezoni zabilježeno 16.196 vozila, od čega je bilo blizu 2600 teretnih vozila i autobusa.

Stoga je sasvim jasno da se izgradnjom državne ceste D40 postižu višestruke koristi. Između ostalih bolje će se iskoristiti autocesta Rijeka – Zagreb, rasteretit će se cesta D8 od kamionskog i turističkog prometa, kvalitetno će se povezati luka Bakar s industrijskom lučkom zonom u središtu Rijeke, povezat će se općine Grobištine, prvenstveno Čavle i Jelenje s drugim gradovima i općinama u Županiji, a time će se ubrzati razvoj industrijske zone i otvaranje ciklusa stranih ulaganja.

Zaključeno je da će se izgradnjom dviju dionica, dionice Čavle – Mavrinci – industrijska zona s čvorištem Čavle te dionice Sv. Kuzam – Bakar s priključkom na D8, omogućiti uporaba postojeće nove prometnice kroz zonu, dakako uz nužnu adaptaciju i obnovu.

Sve smo to saznali u razgovoru sa Slavkom Kalčićem, dipl. ing. građ., iz *Hrvatskih cesta*, direktorom grupe za građenje svih cesta i objekata u riječkoj aglomeraciji. Dionica Bakar – Sv. Kuzam je u prvoj etapi bila podijeljena u tri poddionice. Izgrađen je spoj Bakra i državne ceste D8, dug 619 m, a tu je izgrađen i vijadukt dug 106 m monolitne konstrukcije u horizontalnoj krivini s temeljenjem na pilotima. U duljini od 751 m re-

konstruirana je cesta D8, a između Jadranske turističke ceste i Sv. Kuzama izgrađena je prva etapa u duljini od 450 m.



Radovi na čvoru Bakar 1

Radovi su započeli 19. ožujka 2002., poddionica Bakar – D8 puštena je u promet 23. prosinca iste godine, a preostale dvije 9. svibnja 2003. Projekttnu je dokumentaciju izradio *Rijekaprojekt* d.o.o., glavni je projektant bio Branimir Pliskovac, dipl. ing. građ. Radove je izvodio GP *Krk* d.d. (voditelj radova Zdravko Sršić, dipl. ing. građ.), a dio radova vezanih uz rasvjetu i signalizaciju tvrtka *Jelačić* d.o.o. iz Zagreba. Nadzor je obavljao mr. sc. Vladimir Car, dipl. ing. građ. iz *IGH* d.d. PC Rijeka. Za tu je dionicu obavljen tehnički pregled i ishoda uporabna dozvola.

Dionica Bakar – Sv. Kuzam II. etapa duga je 1485 m, a uključuje izgradnju ceste i podvoznjaka ispod željezničkih pruga Zagreb – Rijeka i Škrljevo – Bakar te raskrižja Škrljevo i Kukuljanovo. Radovi su započeli početkom godine, a u rad je svečano puštena 19. srpnja ove godine. Projekttnu je dokumentaciju također izradio *Rijekaprojekt*, a isti su i svi

ostali sudionici u građenju, osim što je dio radova premještanja instalacije i rasvjete izvodila tvrtka *Elektrocentar Petek* d.o.o. iz Zagreba.

I konačno preostala je još spojna cesta Čavle – čvorište Čavle i dionica G-B-A (kako se u projektu naziva) koja se izvodi od čvorišta Čavle prema Bakru, zapravo do već izgrađene ceste u industrijskoj zoni koju je trebalo rekonstruirati. Spojna cesta Čavle – čvorište Čavle duga je 135 m, dionica G-B-A 1765 m, dok se čvorište Čavle izvodi zbog priključka novoizgrađene državne ceste D40 na autocestu Rijeka – Zagreb. Radovi su započeli u siječnju 2003., a završetak je radova također predviđen za 18. srpnja. Projekttnu je dokumentaciju izradio *Rijekaprojekt*, a glavni je projektant Zvonimir Medek, dipl. ing. građ., za dionicu G-B-A, a za čvorište Čavle i spojnu cestu Branimir Pliskovac, dipl. ing. građ. Nadzor je također obavljao *IGH* PC Rijeka (glavni nadzorni inženjer mr. sc. Vladimir Car), radove izvodi GP *Krk*, a glavni je inženjer gradilišta Zdravko Sršić, dipl. ing. građ.

B. Nadilo