

PRIČE IZ RIJEČKE PROMETNE POVIJESTI

Od Lujzijane do autoceste

Piše Igor Žic

Na krilima »hrvatskog proljeća« počela je gradnja autoceste Zagreb – Karlovac (45 kilometara), te od Orehovice do Kikovice (11 kilometara). Prva vozila krenula su cestom od Orehovice do Kikovice 9. rujna 1972. godine i bili su to prvi kilometri autocesta u tadašnjoj Jugoslaviji. Autocesta Zagreb – Karlovac puštena je u promet 29. prosinca 1972., a istog dana Slovenci su otvorili dionicu od Vrhnika – Postojna

Ugledni pisac Milan Šenoa, sin znatno poznatijeg Augusta Šenoa, objavio je 1912. godine »Kvarnerske pripovijesti«, u kojima je topla pisao o ljudima ovog kraja. Iste godine objavio je i članak »Lujzinska i Rudolfska cesta«, u kojem je opisao cjelodnevnu vožnju kabrioletom od Zagreba do Rijeke, po neasfaltiranoj, ali dobro projektiranoj cesti. Iako je pokušao tijekom vožnje, navodi kako je »...Lujzinska cesta kao stvorena za automobile jer je široka, rijetko ima oštih zavoja, a što je vrijednije od svega, promet je kolima vrlo malen.«

Lujzinska cesta bila je rekonstruirana 1910. godine, no potom nije bilo nikakvih ozbiljnijih zahvata na njoj do iza Drugog svjetskog rata. Od 1918. do 1941. godine u cijeloj Kraljevini Jugoslaviji bilo je sagrađeno samo 245 kilometara novih makadamskih cesta, odnosno deset kilometara godišnje. U trenutku izbijanja Drugog svjetskog rata u toj ne naročito uspješnoj državi nije bilo niti jednog kilometra asfaltiranih cesta između gradova.

Rijeka je od 1924. godine bila službeno u sklopu Kraljevine Italije, što je dovelo do snažnog ekonomskog nazadovanja grada. Mussolini je obratio malo više pažnje gradu tek 1934. godine, kad je povodom desetogodišnjice aneksije, asfaltirana cesta Trst – Rijeka, te elektrifikacijom pruga Pivka – Rijeka. Oba graditeljska iskoraka bila su prvi put viđena na širem području prometno zapuštenog zapadnog Balkana.

Nakon Drugog svjetskog rata, osim podizanja industrije, krenulo se i na gradnju Autoputa bratstvo i jedinstvo Beograd – Zagreb, kao kraljevnice cijelog prometnog sustava. Nakon što je bila riješena politička situacija oko Rijeke, 1947. godine zaposlila se građevinska operativna na povezivanju Zagreba i Karlovca (52 kilometra), te Rijeke i Grobničkog polja (15 kilometara). Projektanti nove Lujzinske ceste bili su Juraj Šiprak i Mirko Fućkan, a rekonstrukcija i asfaltiranje trajali su do 1954. godine. Cesta je bila projektirana sa širinom od osam metara, minimalnim radijusom zavoja od 120 metara, s usponima od najviše 6 posto, te za planiranu prosječnu brzinu vožnje od 70 kilometara na sat.

Asfaltom do Zagreba 1954.

Napokon je 31. listopada 1954. godine Stjepan Lamer, direktor Uprave za ceste NR Hrvatske, na velikoj svečanosti u Karlovcu, prilikom puštanja rekonstruirane ceste u promet, mogao reći:

»Bilo je dosta brige s osiguranjem potrebne mehanizacije jer za ovako opsežne radove osjećalo se pomanjkanje u valjcima, drobilicama, kamionima i asfaltnim strojevima.«

Specijalna drobilica za proizvodnju kamenog agregata proizvedena je u Zagrebu, a bitumen se dovozio iz riječke rafinerije.

Godine 1961. afaltirana je Jadranska magistrala, pa su svi hrvatski obalni gradovi bili kvalitetnije cestovno povezani.

Godine 1968. najavljena je gradnja autoceste od Zagreba do Rijeke, ali i ravničarske pruge, s 25 kilometara dugačkim tunelom kroz planine Gorskog kotara.

Na krilima »hrvatskog proljeća« počela je gradnja autoceste od Zagreba do Karlovca (45 kilometara), te od Orehovice do Kikovice (11 kilometara). Prva vozila krenula su cestom od Orehovice do Kikovice 9. rujna 1972. godine i bili su to prvi kilometri autocesta u tadašnjoj Jugoslaviji. Autocesta Zagreb – Karlovac puštena je u promet na državni praznik 29. prosinca 1972., a istog dana Slovenci su otvorili dionicu od Vrhnika do Postojne.

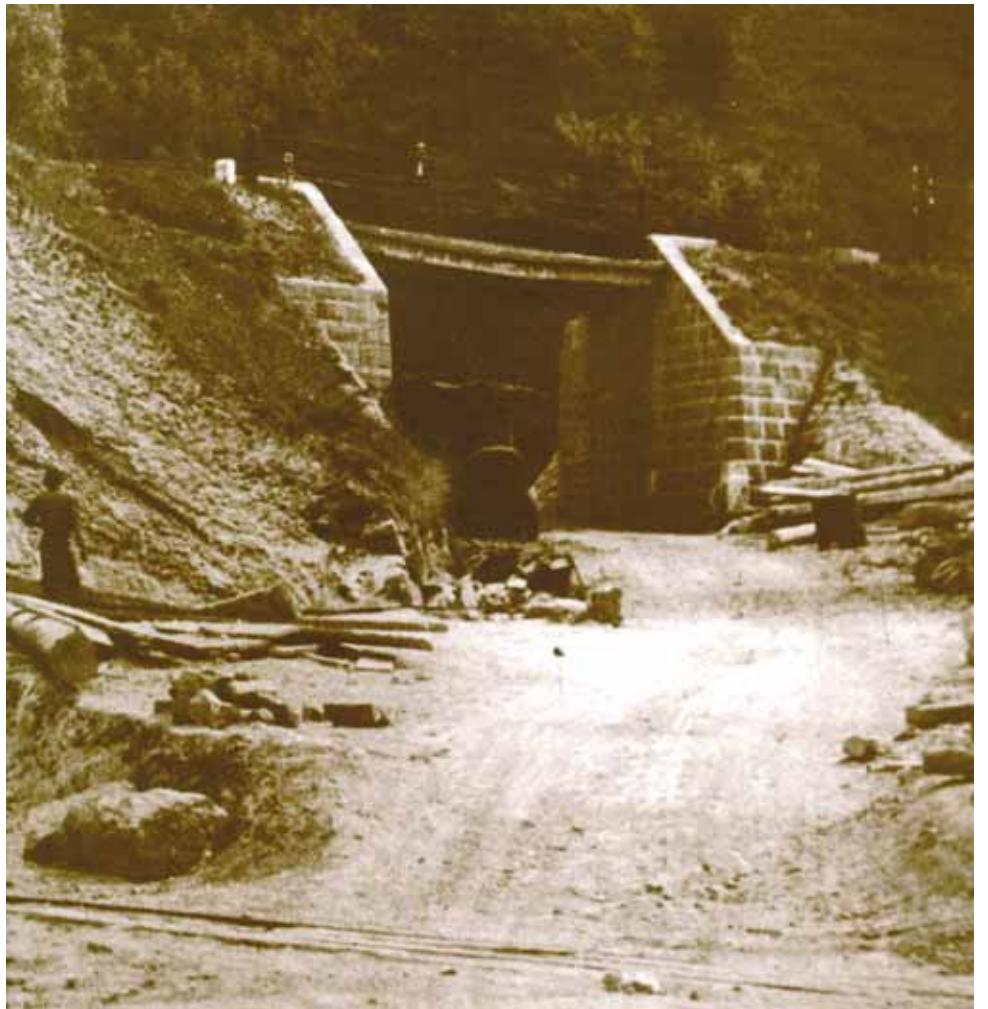
Od većih graditeljskih zahvata na ovom području treba spomenuti da je 1980. dovršen Krčki most, a 1981. godine probijen je tunel kroz Učku. To ipak nije bitnije olakšalo riječku prometnu situaciju, pa se tako događalo da tijekom ljetnih mjeseci u jednom danu prođe kroz grad 40.000 vozila.

Zbog velikih financijskih problema posrnule države poluautocesta od grobničke Kikovice do Oštovice dovršena je i puštena u promet tek 1982. godine, a iz istog razloga vrlo loše projektirana riječka zaobilaznica (u stvari brza gradska cesta) bila je puštena u promet poslije jedanaest godina (!) izgradnje – 8. srpnja 1988.

Zamah u slobodnoj Hrvatskoj

S novim elanom krenulo se u gradnju strateške ceste između Rijeke i Zagreba u samostalnoj Hrvatskoj, no kao zapreka se pojavio Domovinski rat. Poluautocesta od Oštovice do Kikovice, u dužini od 20 kilometara, puštena je u promet 30. studenog 1996. godine. Tu je bio najvažniji objekt tunel »Tuhobić« (2.138 metara). U punom profilu od Rijeke do Kikovice prometuje se od 20. studenog 2007. godine.

Dionica Vrata – Delnice (9 kilometara) puštena je u promet kao poluautocesta 1996. godine, Delnice – Kupjak (8 kilometara) 1997. godine, Kupjak – Vrbovsko (20 kilometara) u lipnju 2003., s time što su dijelovi ove dionice izvedeni u punom profilu, a isto važi i za dionicu Vrbovsko – Bosiljevo



(14,5 kilometara) otvorenu u lipnju 2004. godine. Bosiljevo – Vukova Gorica (8 kilometara) otvorena je u punom profilu u lipnju 2003., a Vukova Gorica – Karlovac 2001. godine. Na žalost, pokazalo se, kao i u slučaju riječke zaobilaznice, da je izuzetno opasno imati na jednoj cesti različitu širinu, odnosno broj traka, pa prema tome i posve različite uvjete vožnje, u jednom pravcu, tako da su se neke od najtežih automobilskih nesreća dogodile u Gorskom kotaru. Rijeka i Zagreb trebali bi autocestom punog profila biti spojeni 2008. godine, što bi za Hrvatsku trebao biti važan iskorak u uklapanju u europske standarde.

Već danas moguće je za manje od sat i pol doći od Zagreba do Rijeke – i obrnuto – no potom se ukazuje problem gradske vožnje i parkiranja, koji mogu oduzeti iznenađujuće puno vremena. Ozbiljan urbanizam i ozbiljna cestogradnja podrazumijevaju precizno planiranje razvoja prometa i najrazumnijih rješenja predvidljivih problema. S povezivanjem Rijeke i Zagreba, ponekad (rjeđe) išlo se ispred vremena, a ponekad (znatno češće) kaskalo se za događajima.

