

Sanja Paić, mag. oec.

GRAD RIJEKA – SREDIŠTE POVIJESNE, KULTURNE I PROMETNE RAZLIČITOSTI I POVEZANOSTI

1. Uvod

Rijeka je grad koji je u 2020. nosio titulu Europske prijestolnice kulture. Europska prijestolnica kulture jest titula koja se jednom na godinu dodjeljuje europskome gradu koji odabere Europska unija. Titula je gradu Rijeci dodijeljena za program „Luka različitosti“. Tijekom jedne godine tom se gradu pruža prilika prikazati svoj kulturni život i kulturno-povijesnu baštinu u najboljem svjetlu. Nažalost, zbog pandemije koronavirusa Rijeka u 2020. nije zasjala u punome sjaju, no to je tek jedna godina. Rijeka ima priliku zasjati u 2021. i u godinama koje tek dolaze.

Rijeka je grad koji u svojem nazivu nosi simbol vode; simbol života i protočnosti. To je uspavani grad velike perspektive koji će tim projektom biti razbuđen i oplemenjen. Rijeka je središte povijesne, kulturne, ali i prometne različitosti i povezanosti; različitosti koja se urbanom umjetničkom intervencijom spaja u jedinstvenu cjelinu. Zato je važno istaknuti prometne različitosti i povezanosti. Osim pomorske luke tamo se nalaze najvažnije cestovne i željezničke prometnice prema srednjoj i sjeveroistočnoj Europi. Rijeka je grad po mjeri čovjeka, što podrazumijeva prometni sustav po mjeri čovjeka. To je temelj za urbanu, umjetničku intervenciju na postojećim željezničkim objektima. Opća nastojanja gospodarskoga razvoja nalažu određenu prometnu politiku i težnju k rješenjima koja omogućuju najbolje uvjete djelovanja potrebnoga prometnog sustava odnosno korištenje postojećih prometnica i prometnog okružja koje treba prilagoditi budućim potrebama prometa kako bi se omogućilo sigurno i neometano kretanje ljudi i dobara. Treba istaknuti to kako je željeznički promet prioritet Europske prijevozne politike. Pritom se ne smije zaboraviti to da se promet 21. stoljeća gradi prema mjeri čovjeka, stavljajući upravo čovjeka u središte prometnoga sustava. Rijeka je prometna poveznica mora i kopna. Kroz razna urbana i umjetnička rješenja, važna za prometne i turističke podsustave, uključena je u program „Luka različitosti“.

Udahnujući gradu Rijeci kintsugi, japansko umijeće popravljavanja polomljenih predmeta i životno učenje kojim se ne bježi od pogrešaka, nepravilnosti, ožiljaka i lomova, već ih se, cijeneći prošlost, prihvaća kao sastavni dio cjeline te se stvara ljepša i snažnija sadašnjost. Očito je koliko objekti ožive od sjajnih tragova prošlosti koji bi bez njih bili potpuno obični i nezani-

mljivi. Umjetnost je oduvijek pratila puls života te preslikavala i opisivala stvarne priče pretvarajući ih u svezremenska čuda.

Željeznička poduzeća kao važan dio prometne različitosti i povezanosti moraju prepoznati priliku te se aktivno uključiti svojim aktivnostima, njegujući pritom željezničku baštinu. Baština nije samo dio povijesti ili kulturni fenomen, nego je i pitanje kolektivnoga identiteta.

2. Urbana umjetnička intervencija na postojećim željezničkim objektima

Planski pristup razvoju željezničkoga sustava temelji se na maksimalnome iskorištavanju postojećih infrastrukturnih i prijevoznih sredstava te na njihovu prilagođavanju budućim potrebama. Nakon što je gradu Rijeci dodijeljena prestižna titula Europske prijestolnice kulture 2020. za program „Luka različitosti“, potrebno je razmisliti o pokretanju projekta „Urbana umjetnička intervencija na postojećim odabranim željezničkim objektima“. Tri su pristupa rješenjima u prometnome sustavu: reaktivni i proaktivni pristup te pristup „stvaranja dobiti“.

Reaktivni pristup označava nezainteresiranost željezničkih poduzeća za izravno sudjelovanje u neophodnim promjenama te puško udovoljavanje standardima zbog zakona i težnja k zadržavanju postojećeg stanja, bez dodatnih aktivnosti. Proaktivni pristup obuhvaća ponudu gotovih programa preventivnih akcija u gradu Rijeci tijekom 2021. (preventivne akcije „Vlak je uvijek brži“ i „Stvaraj, ne uništavaj“). Pristup „stvaranja dobiti“ podrazumijeva prepoznavanje željeznice u gradu Rijeci kao nezaobilaznoga dijela prometnoga, gospodarskoga, graditeljskoga, turističkoga i kulturnoga podsustava te traženje novih rješenja koja će stvarati dodanu vrijednost željezničkim poduzećima i gradu te očuvati željezničku baštinu (društveno odgovorno poslovanje i održivi razvoj). U ovome se slučaju dodana vrijednost traži kroz urbane umjetničke intervencije na postojećim željezničkim objektima.

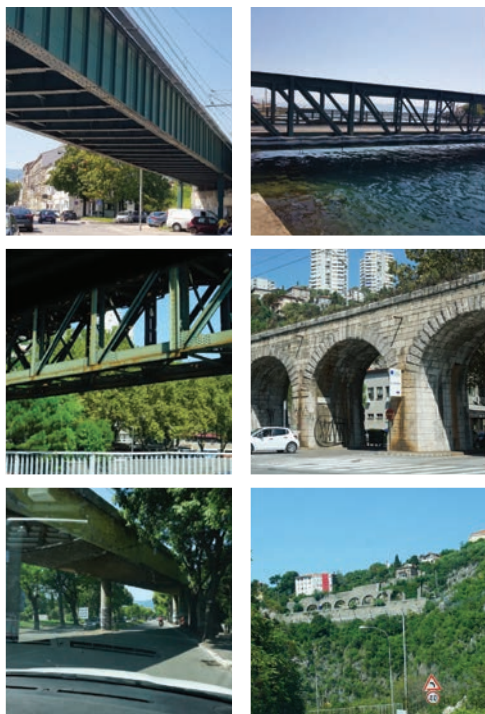
Taj se pristup sastoji od tehničkoga dijela, tehničke studije i ekonomskoga dijela. U nastavku rada izrađen je tehnički dio s prijedlogom idejnoga rješenja, a svaki pojedini dio sastoji se od dijagnoze stanja (snimanje postojećega stanja željezničkoga podsustava u Rijeci), buduće prognoze razvoja željezničkoga podsustava u Rijeci te razvojne „terapije“ koja obuhvaća plan-sku koncepciju i pronalazi zadovoljavajuća rješenja te utvrđuje opseg aktivnosti.

Tehnički se dio sastoji od prijedloga urbanih, umjetničkih intervencija na sljedećim željezničkim objektima:

- mostovima sa zakovicama kao glavnim simbolima povijesne, kulturne i prometne povezanosti
- pruzi L212 Rijeka Brajdica – Rijeka
- željezničko-cestovnim prijelazima
- ogradi uz područje kolodvora Rijeka
- galeriji
- ostalim sadržajima.

2.1. Željeznički mostovi

Općepoznata je stvar da su mostovi građevine koje služe za povezivanje. Oni povezuju obale i ljude, pristupačni su, njima se hoda potpuno besplatno i može ih se doživjeti osobno i izbliza. Iako je njihova uloga ponajprije funkcionalna, ne moraju neophodno biti dosadni. Štoviše, neki od njih predstavljaju veličanstvene primjere arhitekture, imaju estetsku vrijednost i političko-društvenu funkciju. Neki se ističu ljepotom, neki veličinom, a neki zanimljivim pričama. Željeznički mostovi najviše privlače ljude svojom ljepotom i pristupačnošću.



Slika 1. Željeznički mostovi u Rijeci

Izvor: autor

Mladi ljudi često nisu ni svjesni opasne klopke u koju upadaju zbog vlastite znatiželje i poigravanja adrenalinom, zanemarujući pritom ploču upozorenja „Zabranjeno hodanje prugom“ [1]. Kakvu opasnost kriju željeznički mostovi? Naizgled su slični svi ostalim mostovima, no postoje određene različitosti koje nose i određene opasnosti. Prva opasnost odnosi se na nepostojanje pješačke staze na mostu i na uski prostor prilikom nailaska vlaka. Vlak je širi od same pruge te zauzima i uzak dio mostovne konstrukcije. Staze postoje, ali samo za željezničke radnike i ostale službene osobe. Sljedeća je opasnost na mostovima visokonaponska kontaktna mreža zbog koje prijete velika opasnost od strujnoga udara. Ne treba zanemariti ni mogućnost da neodgovorni putnici bace predmete kroz prozor vlaka. Lijepi i primamnljive konstrukcije te potreba za ostavljanjem vlastitoga „umjetničkog“ traga dovode mlade u velik rizik i smrtnu opasnost.

Rijeka ima niz lijepih mostova, a među željezničkima ističu se četiri sa sljedećim posebnostima i zanimljivostima koje su temelj za urbanu umjetničku intervenciju (tablica 1.).

Tablica 1. Tehnička rješenja za željezničke mostove

Dijagnoza	Prognoza	Prijedlog rješenja
<ul style="list-style-type: none"> – tri željezna mosta sa zakovicama, velike graditeljske, kulturne i umjetničke vrijednosti – jedan od ta tri mosta više ne služi za potrebe željezničkog prometa, već cestovnoga – tri su betonska mosta; dva prelijepa, velike graditeljske, kulturne i umjetničke vrijednosti, a jedan betonski i neugledan te je na njemu potrebna umjetnička intervencija 	<ul style="list-style-type: none"> – reaktivna: održavati postojeće stanje mostova – proaktivna: istaknuti ljepotu betonskoga mosta – „stvaranje dobiti“: mostovi sa zakovicama dio su tradicije i povijesti graditeljske kulture; rijetko tko se još bavi njihovim održavanjem te je u urbanu, umjetničku intervenciju potrebno usmjeriti u tome smjeru 	<ul style="list-style-type: none"> – informativna ploča s QR kodom – info, edukacija, prevencija – igrom boja istaknuti kopče ili fuge koje spajaju most; vratiti mostu stari sjaj novim rješenjima – grafiti – rješenja – unificiranje svih željezničkih mostova; stvaranje prepoznatljivosti – edukativna rješenja – ilustracije na zidovima ispod mostova

Izvor: obrada autora

2.2. Željezničko-cestovni i pješački prijelazi

Željezničko-cestovni prijelaz (ŽCP) jest mjesto križanja željezničke pruge ili industrijskoga kolosijeka i ceste u istoj razini. Može uključivati i križanje s pješačkom i biciklističkom stazom ili drugim putovima namijenjenima prolasku ljudi, životinja, vozila ili strojeva [2]. Križanje željezničke pruge i druge prometnice mora biti izvedeno tako da promet po željezničkoj pruži i po drugoj prometnici teče sigurno te da je zajamčena sigurnost svih sudionika u prometu. Jedan od najčešćih prigovora željezničkome prometu na željezničko-cestovnim prijelazima odnosi se na dugo čekanje na dolazak vlaka. Pod dugim čekanjem obično se podrazumijeva vrijeme od tri minute i dulje, osobito ako se u obzir uzme to kako postoji niz ŽCP-ova do kojih vlak stiže za manje od jedne minute. Većini korisnika ŽPP-ova (željezničko-pješačkih prijelaza) nije jasno zašto se taj kraći period čekanja ne primjenjuje na svim takvim prijelazima. Sve te primjedbe su vrlo logične, osobito zato što mnogi pješaci ne čekaju dolazak vlaka, već prelaze preko pruge pored upaljene signalizacije.

2.2.1. ŽCP Krešimirova ulica

ŽCP Krešimirova ulica, kod samog kolodvora Rijeka, odlikuje niz posebnosti zbog kojih mu treba posvetiti posebnu pozornost:

- S jedne je strane ulaz u kolodvor, a s druge tunel pa je vidljivost vlaka slaba.
- To je željezničko-cestovni prijelaz i željezničko-pješački prijelaz.

- To je ŽCP na kojemu se vlak čeka dulje od tri minute zbog ograničenja tehnološkog rješenja pruge.
- U posljednjih pet godina na tom je prijelazu zabilježeno 50 lomova polubranika, a šteta je iznosila 107.000 kuna. [3]
- Tijekom rada signalizacije na ŽCP-u građani i turisti prelaze preko pruge. Za sada bez posljedica, ali negiraju prometna pravila i propise i na to treba djelovati.
- Prilikom približavanja vlaka pojačava se zvučna signalizacija.



Slika 2. ŽCP Krešimirova ulica

Izvor: autor

Jeste li primijetili kako vrijeme brzo prolazi kada vam je lijepo, a jako sporo kada vam se žuri? Sigurno jeste. Henry van Dyke davno je rekao: „Vrijeme je sporo za one koji čekaju, vrijeme je brzo za plašljive, vrijeme je dugo za one koji tuguju, vrijeme je kratko za one koji se raduju, za one koji vole, vrijeme ne postoji!“. Ako se vrijeme dolaska vlaka do ŽCP-a ili pješačkoga prijelaza preko pruge već ne može skratiti, može li se ikako privući pozornost ljudi kako ne bi prelazili prugu dok je signalizacija upaljena i na taj način riskirali svoje živote? Što bi to ljudima moglo biti toliko zanimljivo i privlačno kako bi usporili svoj užurbani ritam?

Tablica 2. Tehnička rješenja za ŽCP Krešimirova ulica

Prognoza	Prijedlog rješenja
- reaktivna: prihvaćanje stanja i saniranje šteta uzrokovanih izvanrednim događajima (pitanje je vremena kada će se dogoditi nesreća)	- informativna ploča s QR kodom – info, edukacija, prevencija
- proaktivna: organiziranje preventivnih akcija „Vlak je uvijek brži“	- 3D grafit na cesti uzduž pruge
- „stvaranje dobiti“: upozoravajuća signalizacija za vozače cestovnih vozila na ŽCP-u i urbana umjetnička intervencija na ŽPP-u kojom će se djelovati na strpljivost	- tenda na žičanoj ogradi – edukativna, ilustrativna poruka
	- „na zidicu desno – grafit – edukativna, ilustrativna poruka
	- uočljivom bojom obilježiti prijelaz preko ŽCP-a
	- edukativne poruke na nogostupu
	- „školica“ na nogostupu prije mimoilazne ograde
	- tunel – obojiti upozoravajućim bojama
	- postaviti videokameru koja bi snimala aktivnosti na ŽPP-u

Izvor: obrada autora

2.2.2. ŽPP Krnjevo

Na željezničko-pješačkom prijelazu i stajalištu Krnjevo vrijeme kao da je stalo. Obnovljeno stajalište zadovoljava formu i ništa više. S aspekta sigurnosti prometa možda je to i dovoljno jer prema statistikama izvanrednih događaja, u zadnjih pet godina tamo nije bilo stradanja.



Slika 3. ŽPP Krnjevo

Izvor: autor

Ipak, tamo se kriju i još neke lijepe i manje lijepe činjenice. Naime, pogled na more iz stajališta Krnjevo prelijep je da ne bi ostao zabilježen, no na toj je pružnoj dionici bilo samoubojstava te krađa i uništavanja željezničke imovine.

Tablica 3. Tehnička rješenja za ŽPP Krnjevo

Prognoza	Prijedlog rješenja
- reaktivna: prihvaćanje stanja i saniranje šteta	- informativna ploča s QR kodom – info, edukacija, prevencija
- proaktivna: organiziranje preventivnih akcija „Vlak je uvijek brži“	- uočljivom bojom obilježiti prijelaz preko ŽPP-a šteta
- stvaranje dobiti: svakom prolazniku jasno je da to mjesto vapi za osvježenjem, boljom komunikacijom s korisnicima i urbanom umjetničkom intervencijom	- obojiti stube edukativnim prometnim i proaktivnim porukama
	- na zidicu desno – grafit – edukativna, ilustrativna poruka
	- obilježiti mjesto „za zagrljaje i poljupce“; „Zastani, pričekaj da vlak prođe!“
	- edukativne poruke na stajalištu, uz žutu liniju
	- obojati stajalište, stvoriti „sjenila“ (zaštitu od sunca) s grafičkim rješenjima
	- obojiti zid kuće – grafit – edukativna, ilustrativna poruka
	- postaviti vidikovac s dalekozorom usmjerenim prema moru i otocima
	- postaviti videokameru koja bi snimala aktivnosti na ŽPP-u i stajalištu

Izvor: obrada autora

2.2.3. ŽPP Sušak-Pećine

ŽPP Sušak-Pećine još je jedan od prijelaza koji udovoljavaju propisima i standardima te statistike izvanrednih događaja pokazuju kako na njemu nije bilo težih izvanrednih događaja.



Slika 4. ŽPP Sušak-Pećine

Izvor: autor

Ipak, kao i ŽCP Krešimirova ulica, i taj prijelaz ima neke svoje posebnosti:

- S jedne se strane nalazi veliki trgovački centar, a s druge naselje i učenički dom.
- Nakon prijelaza preko ŽPP-a građani nailaze i na cestovni pješački prijelaz, odnosno na zebdu, koja se nalazi na zavoju, neposredno uz trgovački centar.
- Na vlak se čeka dulje od tri minute zbog ograničenja tehnološkog rješenja pruge.
- Tijekom rada signalizacije na ŽPP-u više od 98 posto nestrpljivih građana prelazi preko pruge. Imali smo priliku susresti mlade ljude koji ne poštuju prometne propise i prelaze preko pruge dok je signalizacija upaljena, nesvjesni rizika u koji se upuštaju. Srećom, za sada bez posljedica. Na to treba djelovati.

Tablica 4. Tehnička rješenja za ŽP Sušak-Pećine

Prognoza	Prijedlog rješenja
- reaktivna: prihvaćanje stanja	- informativna ploča s QR kodom – info, edukacija, prevencija
- proaktivna: organiziranje preventivnih akcija „Vlak je uvijek brži“	- uočljivom bojom označiti prijelaz preko ŽPP-a
- „stvaranje dobiti“: to suhoparno i monotono prometno mjesto vapi za sadržajem koji će korisnicima privući pozornost i povećati razinu njihove strpljivosti	- obojiti stube edukativnim prometnim i proaktivnim porukama
	- QR kod povezati s kreditnom karticom i stvarati dobre navike kod korisnika
	- ugraditi pametni semafor koji bi odbrojavao vrijeme do dolaska vlaka
	- edukativne poruke na bivšoj prometnoj kućici i ogradi uzduž pruge („Ima li budnih?“)
	- postaviti videokameru koja bi snimala aktivnosti na ŽPP-u

Izvor: obrada autora

2.3. Pruga Rijeka Brajdica – Rijeka

Grad Rijeka jest najveća hrvatska luka i treći po veličini grad u Hrvatskoj. Zbog njegova izvrsnog geoprometnog položaja posebna pozornost posvećena je prometnim rješenjima od luke Rijeka prema odredištima u Hrvatskoj i srednjoj Europi. Pritom se ističu željeznički i cestovni promet. Zbog rekonstrukcije željezničkoga kolodvora Rijeka Brajdica, koja je počela u svibnju 2018., kroz središte grada Rijeke svakodnevno prolazi najmanje desetak vlakova s kontejnerima. Na taj način dodatno se ističe isprepletenost željezničkoga i cestovnoga prometa. Na samoj obali ne može se ne primijetiti vrlo neobična pruga koja se stopila s cestom i obalom i koja se proteže od željezničkoga kolodvora preko autobusnoga kolodvora prema kontejnerskome terminalu Brajdica. Ona ima sljedeće značajke:

- To je pruga od lokalnog značaja L212 Rijeka Brajdica – Rijeka, duljine 2037 kilometara [4].
- Služi pretežno za dopremu i otpremu kontejnera iz kontejnerskoga terminala Brajdice prema kolodvoru Rijeku i dalje u raznim smjerovima.
- Kako bi jedan vlak sastavljen od dvadesetak vagona prošao tom prugom, on mora izravno sudjelovati u gradskome cestovnom prometu dulje od pet minuta. Vozači automobila ne čekaju klasičnu željezničku odjavu, već odmah nakon prolaska vlaka kreću u traženje parkirnih mjesta i stvaraju „riječku prometnu čaroliju“.
- Prolazi užim središtem Rijeke.
- Prolazi neposredno uz gradsku tržnicu i Hrvatsko narodno kazalište „Ivan pl. Zajc“.
- Po njoj teče i cestovni promet, što je izuzetno u prometnome smislu i vrijedno posebne pozornosti.
- Pruga je neobična jer na njoj više vrijede pravila cestovnoga nego željezničkog prometa. Može se naići na nekoliko pješačkih prijelaza, na iscrtane zebre preko pruge, parkirališta za automobile i na cestovnu rampu. Bez obzira na tu posebnost, sve dobro funkcionira.
- To nije ni industrijski kolosijek ni industrijski matičnjak, već lokalna pruga, ali regulacija prometa na njoj je kao na industrijskome kolosijeku. Promet na toj pruzi reguliran je izvršnim odredbama. [5] To kompromisno rješenje prihvaćeno je zbog radova na relaciji Rijeka Brajdica – Sušak-Pećine.
- Problem su naleti cestovnih vozila na manevarski sastav koji je već na pruzi. U posljednjih pet godina zabilježena su tri takva slučaja sa štetom od 16.000 kuna za željeznička poduzeća.
- Po završetku radova pruga L212 ostat će bez svojega temeljnog značaja.

Tablica 5. Tehnička rješenja za prugu Rijeka – Rijeka Brajdica

Prognoza	Prijedlog rješenja
<ul style="list-style-type: none"> reaktivna: pozornost se posvećuje nailasku manevarskih sastava na otvoreni dio pruge, gdje se susreću s cestovnim vozilima i pješacima; manevarsko osoblje pazi na jednu i na drugu stranu pruge kako ne bi došlo do naleta na cestovna vozila. proaktivna: pokretanje preventivnih akcija i označavanje mjesta susreta manevarskih sastava i cestovnih vozila te propisno označavanje pješačkih prijelaza preko pruge L212 „stvaranje dobiti“: pretvoriti to neobično i posebno prometno sjecište željezničkoga i cestovnoga prometa urbanom umjetničkom intervencijom u prometnu, kulturnu i turističku atrakciju 	<ul style="list-style-type: none"> informativna ploča s QR kodom – info, edukacija, prevencija odabranom bojom obilježiti prugu podna mapa grada i infopunktovi grada turistička drezina postaviti videokameru koja bi snimala aktivnosti na lokaciji biciklistička staza

Izvor: obrada autora



Slika 5. Pruga Rijeka – Rijeka Brajdica

Izvor: autor

2.4. Početak i kraj pruge Rijeka Brajdica – Rijeka

Na početku pruge L212, odnosno na izlazu iz kolodvora Rijeka Brajdica, i na kraju pruge L212, odnosno na ulaz u kolodvor Rijeka, postoje određeni propusti prilikom križanja željezničkog i cestovnog prometa:

- Izlaz iz kolodvora i križanje s cestom nisu označeni cestovnom signalizacijom koja upozorava na nailazak na željezničku prugu, ali je zato cestovna signalizacija postavljena na području željezničke pruge.
- Na ulazu u kolodvor Rijeka Brajdica nalazi se željezničko-cestovni prijelaz koji je nepravilno označen.

Tablica 6. Tehnička rješenja za početak i kraj pruge Rijeka – Rijeka Brajdica

Prognoza	Prijedlog rješenja
<ul style="list-style-type: none"> reaktivna: postaviti propisanu cestovnu signalizaciju proaktivna: pokretati preventivne akcije i postaviti upozoravajuću signalizaciju u slučaju nailaska manevarskoga sastava „stvaranje dobiti“: u Hrvatskoj nema slučajeva postavljanja krajputaša pored željezničke infrastrukture te bi to bio novitet u kulturnome, religioznome i prometnome smislu; postoji potreba da se uz željezničku prugu ili u samim kolodvorima pronađu mjesta gdje bi ljudi mogli zastati i duhovno se okrijepiti 	<ul style="list-style-type: none"> krajputaš vezan uz kapucinsku crkvu Gospe Lurdske jer se na tome mjestu okuplja veći broj turista i građana zbog blizine željezničkoga i autobusnoga kolodvora te trajektne luke krajputaš vezan uz Gospu Trsatsku, čuvaricu obitelji (vidikovac prema Trsatu)

Izvor: obrada autora

2.5. Ograda uz željeznički kolodvor

Ograda je ono čime je što odijeljeno od čega drugog, što znači da ima svrhu zaštite određenoga područja od nedopuštenoga ulaska. Željeznička područja, osobito uz kolodvore, ograda su iz različitih razloga. Ponajprije je riječ o sigurnosnim razlozima, bilo da je riječ o sigurnosti prometa bilo o zaštiti i čuvanju željezničke imovine. Zbog toga je vrlo važno imati kvalitetnu i uredno održavanu ogradu uz željezničke objekte.

Ograda uz područje željezničkoga kolodvora Rijeka, od Lumbijske ulice do autobusnoga kolodvora, ima sljedeće značajke:

- Ograda je duga oko pet kilometara i različitog je oblika izrade:
 - zapuštena, ali lijepa kamena ograda (oko 2,5 km)
 - zapuštena, ali lijepa ograda od cigle s podnožjem od kamena (oko 1 km)
 - bez ograde uz glavnu kolodvorsku zgradu
 - dijelovi zapuštene metalne ograde ondje gdje nema zgrada, odmah uz cestovnu prometnicu
 - manji dijelovi prirodne ograde; živica.
- Uz cijelu duljinu ograde nalazi se zapušteni drvodred.
- Na pojedinim dijelovima na ogradu su postavljeni reklamni jumbo plakati.
- Uz željeznički prostor kolodvora Rijeka i Zvonimirovu ulicu izvode se veliki infrastrukturni radovi koji dodatno narušavaju ljepotu graditeljske baštine željezničkoga prostora.

Tablica 7. Tehnička rješenja za ogradu uz željeznički kolodvor Rijeka

Prognoza	Prijedlog rješenja
<ul style="list-style-type: none"> reaktivna: prihvaćanje postojećega stanja ograde na području kolodvora Rijeka jer ono ne ugrožava sigurnost željezničkoga prometa proaktivna: sanacija uništenih dijelova ograde cijelom duljinom kako bi se područje kolodvora Rijeka osiguralo s aspekta obrambenih priprema i sigurnosti sustava od terorističkih napada; po mogućnosti što više te ograde trebalo bi iskoristiti za reklamne panoe „stvaranje dobiti“: uređenje ograde po cijeloj duljini urbanom umjetničkom intervencijom 	<ul style="list-style-type: none"> popravljene dijelove obojiti zlatnom niti cijelom duljinom postaviti videonadzor zid ukrasiti i pločama s nazivima službenih mjesta na kojima bi se nalazio dosadašnji popis prijestolnica kulture (kolodvori na području čvorišta Rijeka) zid ukrasiti turističkim pločama ugraditi nosače ploča s uzorkom metalnog mosta sa zakovicama urediti drvodred kako bi ograda dobila na prozračnosti i svjetlosti održavanje ograde i videonadzora osigurati kroz najam reklamnoga prostora na određenim razmacima postaviti klupe / pametne klupe

Izvor: obrada autora

2.6. Željezničke zgrade i objekti

Stagnacija i propadanje željeznice u drugome dijelu prošloga stoljeća, razvoj željeznica u Europskoj uniji nakon 1991. te razvoj novih tehničkih i tehnoloških rješenja u željezničkome prometu izravno su utjecali na funkcionalnost željezničkih zgrada i drugih objekata. Ono što je jučer bilo neophodno danas je postalo bespotrebno. Za te zgrade i objekte potrebno je pronaći novu namjenu, prodati ih, iznajmiti ili srušiti. Čvorište Rijeka nije izuzetak od ostatka željezničke mreže u Republici Hrvatskoj pa i u Europskoj uniji. Postoje tri zanimljiva primjera zapuštenosti željezničkih zgrada i objekata:

- Okretnica u industrijskoj zoni zapadnoga dijela kolodvora Rijeka, zgrada i objekti iznimne kulturne i graditeljske vrijednosti u cijelosti su zapušteni i neupotrebljivi.
- Skretnička kućica na zapadnome dijelu kolodvora Rijeka Brajdica u dobrom je stanju, ali bez nekog funkcionalnog značaja, s tendencijom da bude neuporabljiva nakon ukidanja pruge L212 Rijeka Brajdica – Rijeka.
- Zahod u zgradi kolodvora Rijeka.

Tablica 8. Tehnička rješenja za željezničke zgrade i objekte

Prognoza	Prijedlog rješenja
– reaktivna: prihvaćanje stanja u željezničkome prometu i dodatno zapuštanje navedenih objekata	– osposobljavanje okretnice za rad i uređenje zgrade lokomotivskoga depoa
– proaktivna: obnova navedenih objekata i njihovo iznajmljivanje	– uređenje kolosijeka do okretnice
– „stvaranje dobiti“: urbanim, umjetničkim intervencijama od navedenih objekata stvoriti slikovite turističke atrakcije	– izrada turističkih i umjetničkih ploča uz kolosijek do okretnice
	– uređenje vidikovca u blizini okretnice
	– uvođenje turističkoga vlakova s lakom motornom drezinom i vagonima koji bi se mogli okrenuti na okretnici
	– uređenje skretničke zgrade u kolodvoru Rijeka Brajdica kao kuće kulture i sigurnosti u prometu
	– oslikavanje zahoda u zgradi kolodvora Rijeka i besplatna usluga njegova korištenja za sve putnike, turiste i radnike

Izvor: obrada autora

Moguća rješenja za željezničke objekte prikazana su na slici 7.



Slika 7. Umjetničke intervencije na objektima

Izvor: autor

3. Kulturne i turističke atrakcije

3.1. Galerija kulture i sigurnosti u prometu

Iako stara poslovice kaže: „Preko preče, naokolo bliže“, svi traže prečice, posebno ako je u pitanju pravodobni dolazak na prometno odredište. Takva je situacija i s gradskim parkiralištem u Rijeci. Vozači, korisnici toga parkirališta, koji trebaju stići u Krešimirovu ulicu bez problema će koristiti ulazni prostor nekadašnje željezničke upravne zgrade koji nije pod nadzorom niti je zaključan te je dosta zapušten. To tako može funkcionirati sve dok se ne dogodi neka veća šteta u zgradi (ako taj prostor počnu koristiti neuobičajeni korisnici parkirališta, provalnici ili neke druge osobe s lošim namjerama).

Tablica 9. Tehnička rješenja za galeriju kulture

Prognoza	Prijedlog rješenja
– reaktivna: zaključati vrata ili postaviti čuvere koji će nadzirati prolaz kako bi se osigurala sigurnost cijele zgrade	– videonadzor
– proaktivna: postaviti videonadzor nad prolazom te ga urediti kako bi se stanari zgrade, zaposlenici u uredima te korisnici parkirališta osjećali što ugodnije i sigurnije	– monitori na kojima bi se mogle promatrati prometne situacije na važnijim ŽCP-ovima u Rijeci
– „stvaranje dobiti“: uređenje prostora u galeriju kulture i sigurnosti prometa	– galerija slika poput one u predvorju u Mihanovićevoj 12 u Zagrebu
	– snimanje mostova i ostalih prometno-turističkih atrakcija te njihovo prikazivanje u galeriji i na glavnim točkama projekta

Izvor: obrada autora

Moguća rješenja za galeriju kulture i sigurnosti prometa prikazana su na slici 8.



Slika 8. Galerija kulture i sigurnosti u prometu

Izvor: autor

3.2. Turističke prijevoznice atrakcije u Rijeci

Jedna Maslowljeva teorija dijeli ljudske potrebe na fiziološke, sigurnosne, društvene, na potrebe za poštovanjem te na potrebe za samoostvarenjem [6]. Turizam se može svrstati u treću skupinu potreba, a proteže se na četvrtu i petu skupinu potreba. Uloga prijevoza u turizmu očituje se kroz dostupnost turističkoga odredišta, kretanje unutar turističkoga odredišta te kroz putovanje određenim prijevoznim sredstvima.

Prometna dostupnost jest skup različitih čimbenika koji prijevoz čine sigurnim, udobnim, pogodnim s obzirom na vrijeme prijevoza i prihvatljivost cijene te koji omogućuje prijevoz

većeg broja putnika. Unutarnja prometna dostupnost jest mogućnost dolaska do pojedinoga odredišta u turističkome odredištu nekim prijevoznim sredstvom odnosno pješice od objekta smještaja ili neke druge ishodišne točke u odredištu pod prihvatljivim uvjetima. Svaki odlazak iz mjesta privremena stanovanja u turističkome odredištu do nekog odredišta u tome turističkom odredištu udaljeno više od 500 metara smatra se putovanjem u prometnome smislu. Pomoć turistima u snalaženju po turističkim odredištima u velikoj mjeri pružaju turistička signalizacija i obavijesti [7]. Nezaobilazni problem jesu gužve pa gradskim prometnicama zbog kojih je usporeno razgledanje turističkoga odredišta. Zbog toga se sve češće pojavljuju turistički autobusi i druge turističke prijevozne atrakcije.

Rijeka je kao i većina primorskih i lučkih turističkih odredišta zatrpana cestovnim vozilima po gradskim prometnicama. S druge strane pruga L212 Rijeka Brajdica – Rijeka prolazi kroz središte grada i kao takva može biti zanimljiva za uvođenje određenih turističkih prijevoznih atrakcija. Neke od činjenica vezane uz tu prugu kao potencijalnu turističku prijevoznčku atrakciju jesu:

- Pruga povezuje željeznički kolodvor, autobusni kolodvor i trajektnu luku.
- Pruga prolazi pored važnih kulturnih i povijesnih objekata u Rijeci poput Hrvatskog narodnog kazališta ili tržnice.
- Pruga se koristi samo za teretni prijevoz i po završetku radova na dionici Rijeka Brajdica – Sušak-Pećine više neće imati svoju funkciju te će možda biti zatvorena.

Tablica 10. Tehnička rješenja za turističke prijevoznčke atrakcije

Prognoza	Prijedlog rješenja
- reaktivna: prihvaćanje stanja i samoorganiziranje turista	- prijevoz turista oslikanom motornom drezinom
- proaktivna: prihvaćanje stanja u i uvođenje turističkih razgledanja grada autobusima	- prijevoz turista posebnim oslikanim vlakovima
- „stvaranje dobiti“: stvaranje slikovitih turističkih prijevoznčkih atrakcija koje koriste željezničku prugu	- uvođenje oslikanih električnih romobila u prijevoznu ponudu
	- oslikavanje manevarske lokomotive koja prevozi kontejnere
	- oslikavanje teretnih vagona za prijevoz kontejnera
	- oslikavanje nekoliko kontejnera
	- turistička šetnica kao oslikani prometni tok Rijeke
	- izrada turističke mape „Zlatnom niti do novih znanja“

Izvor: obrada autora



Slika 9. Galerija kulture i sigurnosti u prometu

Izvor: autor

3.3. Turistička signalizacija i obavijesti

Kada je u pitanju cestovna prometnica, svi su se navikli na prometnu signalizaciju (sustav za vođenje prometa), a sve se više navikavamo i na turističku signalizaciju (sustav za informiranje turista). To je logično jer većinu čine vozači cestovnih vozila. Za kretanje turista i njihovo snalaženje u prostoru pravodobno, svrsishodno i istinito informiranje na cestovnoj mreži vrlo je važan dio ukupnoga turističkog doživljaja i uspješne valorizaciju turističkoga odredišta i atrakcije. Turistička i ostala signalizacija namijenjena je za obavještanje sudionika u prometu o kulturnim, povijesnim, prirodnim i turističkim znamenitostima te o ostalim objektima i sadržajima u naseljenome mjestu. Sadržaj, boja, veličina i oblik znakova propisani su Pravilnikom o turističkoj i ostaloj signalizaciji, a obično se nazivaju „smeđi znakovi“.

Kada je u pitanju željeznička infrastruktura, situacija je znatno drugačija. Prometna signalizacija koja se tiče voznog osoblja detaljno je propisana, a što se tiče putnika, u prvi plan dolaze ploče s nazivima službenih mjesta koje su propisane u poglavlju „Isticanje naziva kolodvora i stajališta“:

- (1) “Na peronu, kolodvorskoj zgradi ili na drugom prikladnom mjestu mora biti na više mjesta istaknut naziv kolodvora odnosno stajališta, dobro vidljiv iz vlaka.
- (2) Tehnički uvjeti kojima moraju udovoljavati natpisi naziva kolodvora i stajališta propisuju se posebnim propisima kojima se uređuje građevinski infrastrukturni podstav.“ [8]

U željezničkim kolodvorima table se postavljaju na ulazu u kolodvor i na kolodvorskoj zgradi, a u stajalištima na samome stajalištu. Na području kolodvora ili uz željezničku infrastrukturu ne postoji nikakva turistička signalizacija. Takva je situacija i u Rijeci. Primijećeno je da neodgovorni pojedinci šaraju ploče s nazivima službenih mjesta.

Tablica 11. Tehnička rješenja za turističku signalizaciju i obavijesti

Prognoza	Prijedlog rješenja
- reaktivna: prihvaćanje stanja u željezničkome prometu i povremeno čišćenje grafita s ploča s nazivima službenim mjestima	- stvaranje ploče s nazivom službenog mjesta kao brenda (poput registarskih pločica)
- proaktivna: prihvaćanje stanja u željezničkome prometu i sankcioniranje počinitelja štete na željezničkoj imovini	- postavljanje turističke signalizacije uz željezničku prugu
- stvaranje dobiti: stvaranje slikovitih prometnih i turističkih ploča uz željezničku infrastrukturu	- postavljanje turističkih obavijesti u službenim mjestima
	- postavljanje turističke karte u kolodvorskoj zgradi
	- postavljanje ploča za urbanu, umjetničku intervenciju uz željezničku prugu
	- postavljanje i edukativne ploče i QR koda uz glavne točke projekta

Izvor: obrada autora

4. Zaključak

Projektna ideja „Grad Rijeka – središte povijesne, kulturne i prometne različitosti i povezanosti“ svoju urbanu, umjetničku intervenciju na željezničkoj baštini i objektima temelji na suvremenim smjernicama društveno odgovornoga poslovanja željezničkih poduzeća i održivoga razvoja grada Rijeke. Što to znači? Uložena sredstva željezničkih poduzeća trebaju omogućiti bolje poslovanje, racionalizaciju troškova te stvaranje nove vrijednosti za željeznička poduzeća.

Zlatne niti u ovome projektu stvaran su doprinos održivome razvoju željezničkog prometa u Rijeci. Navedene ideje trebaju verifikaciju, a nakon toga treba utvrditi i faze implementacije u tri razine:

1. faza zagrijavanja: provođenje najjeftinijih i najjednostavnijih aktivnosti kojima bi se privukla pozornost javnosti na projekt
2. faza punoga rada: provedba svih ključnih aktivnosti projekta koji daju puni doprinos Rijeci kao europskoj prijestolnici kulture
3. faza budućega rada: provedba aktivnosti koje će donositi dobiti željezničkim poduzećima.

U teškim uvjetima uzrokovanim uvođenjem strogih mjera radi pandemije koronavirusa željeznička poduzeća pokušala su prepoznati svoje prednosti i mogućnosti u sklopu projekta Rijeka – Luka različitosti kao Europska prijestolnica kulture. S obzirom na to da nije bilo moguće provoditi preventivne aktivnosti na željezničkim objektima i stvarati dodanu vrijednost na željezničkoj baštini u Rijeci, ovaj rad podloga je za neke nove aktivnosti u 2021.

Literatura:

- [1] Monteral Domaćin ILAC-a 2017, Željezničar broj 859, HŽ Infrastruktura, Zagreb, 2017.
- [2] Pravilnik o uvjetima za određivanje križanja željezničke pruge i drugih prometnica, Narodne novine broj 111/15, Zagreb, 2011.
- [3] Izvod iz Analiza izvanrednih događaja u željezničkom prometu u 2018. Godini, HŽ Infrastruktura, Zagreb, 2019.
- [4] Odluku o razvrstavanju željezničkih pruga, Narodne novine broj 3/14, Zagreb, 2011.
- [5] Izvršne odredbe za organizaciju rada u kolodvorima Rijeka Brajdica i Rijeka i prevoženje manevarskih sastava na relaciji Rijeka – Rijeka Brajdica, HŽ Infrastruktura, Rijeka, 2019.
- [6] <https://repozitorij.velegs-nikolatesla.hr/islandora/object/velegs%3A514/datastream/PDF/view>, preuzeo 30.03.2020.
- [7] Horak, S.: Turizam i promet, VERN, Zagreb, 2014.
- [8] Pravilniku o tehničkim uvjetima za sigurnost željezničkog prometa kojima moraju udovoljavati željezničke pruge RH-600, Narodne novine broj 128/2008, Zagreb, 2008.

UDK: 625.1/008

Adresa autora:

Sanja Paić, mag.oec
safety.guru INSTITUT
e-pošta: safety.guru@gmail.com

SAŽETAK

GRAD RIJEKA – SREDIŠTE POVIJESNE, KULTURNE I PROMETNE RAZLIČITOSTI I POVEZANOSTI

„Europska prijestolnica kulture“ jest titula koja se jednom na godinu dodjeljuje europskome gradu koji odabere Europska unija. Rijeka je grad koji u 2020. nosio titulu Europske prijestolnice kulture. Titula je gradu Rijeci dodijeljena za program „Luka različitosti“. Rijeka je središte povijesne, kulturne, ali i prometne povezanosti i različitosti, koja se urbanom umjetničkom intervencijom spaja u jedinstvenu cjelinu. To je temelj za urbanu, umjetničku intervenciju na postojećim željezničkim objektima. Uдахujući gradu Rijeci kintsugi, japansko umijeće popravljivanja lomljenih stvari i životno učenje kojim se ne bježi od pogrešaka, nepravilnosti, ožiljaka i lomova, već ih se, cijeneći prošlost, prihvaća kao sastavni dio cjeline te se stvara ljepša i snažnija sadašnjost.

Projektna ideja „Grad Rijeka – središte povijesne, kulturne i prometne različitosti i povezanosti“ svoju urbanu, umjetničku intervenciju na željezničkim objektima temelji na suvremenim smjernicama društveno odgovornoga poslovanja željezničkih poduzeća i održivoga razvoja grada Rijeke.

I u ovim teškim uvjetima koji su posljedica uvođenja strogih mjera tijekom pandemije koronavirusa željeznička poduzeća bi trebala prepoznati svoje prednosti i mogućnosti u sklopu projekta „Rijeka – Luka različitosti kao Europska prijestolnica kulture“.

Ključne riječi: Europska prijestolnica kulture, urbana intervencija, različitost, prometna dostupnost

Kategorizacija: stručni rad

SUMMARY

CITY OF RIJEKA - THE CENTER OF HISTORICAL, CULTURAL AND TRAFFIC DIVERSITY AND CONNECTION

The “European Capital of Culture” is a title awarded once a year to a European city chosen by the European Union. Rijeka is a city that in 2020 carried the title of the European Capital of Culture. The title was awarded to the city of Rijeka for the “Port of Diversity” program. Rijeka is the center of historical, cultural, but also traffic connections and diversity, which is merged into a single whole by an urban artistic intervention. It makes a foundation for an urban, artistic intervention on existing railway structures. The city of Rijeka was inspired by kintsugi, the Japanese art of repairing broken things and lifelong learning that does not escape from mistakes, irregularities, scars and fractures, but, by appreciating the past, accepts them as an integral part of the whole and creates a more beautiful and stronger present.

The project idea of the “City of Rijeka - the Center of Historical, Cultural and Traffic Diversity and Connection” bases its urban, artistic intervention done on railway structures upon modern guidelines of socially responsible business of railway companies and sustainable development of the city of Rijeka.

Even in these difficult conditions, which are a result of introducing strict measures during the coronavirus pandemic, railway companies should recognize their strengths and possibilities within the project entitled “Rijeka – the Port of Diversity as the European Capital of Culture”.

Key words: European capital of culture, diversity, traffic accessibility

Categorization: professional paper