

## *Prijedlozi i rasprave*

## OBILAZNICA OMIŠA – PRIJEDLOG KOREKCIJE TRASE

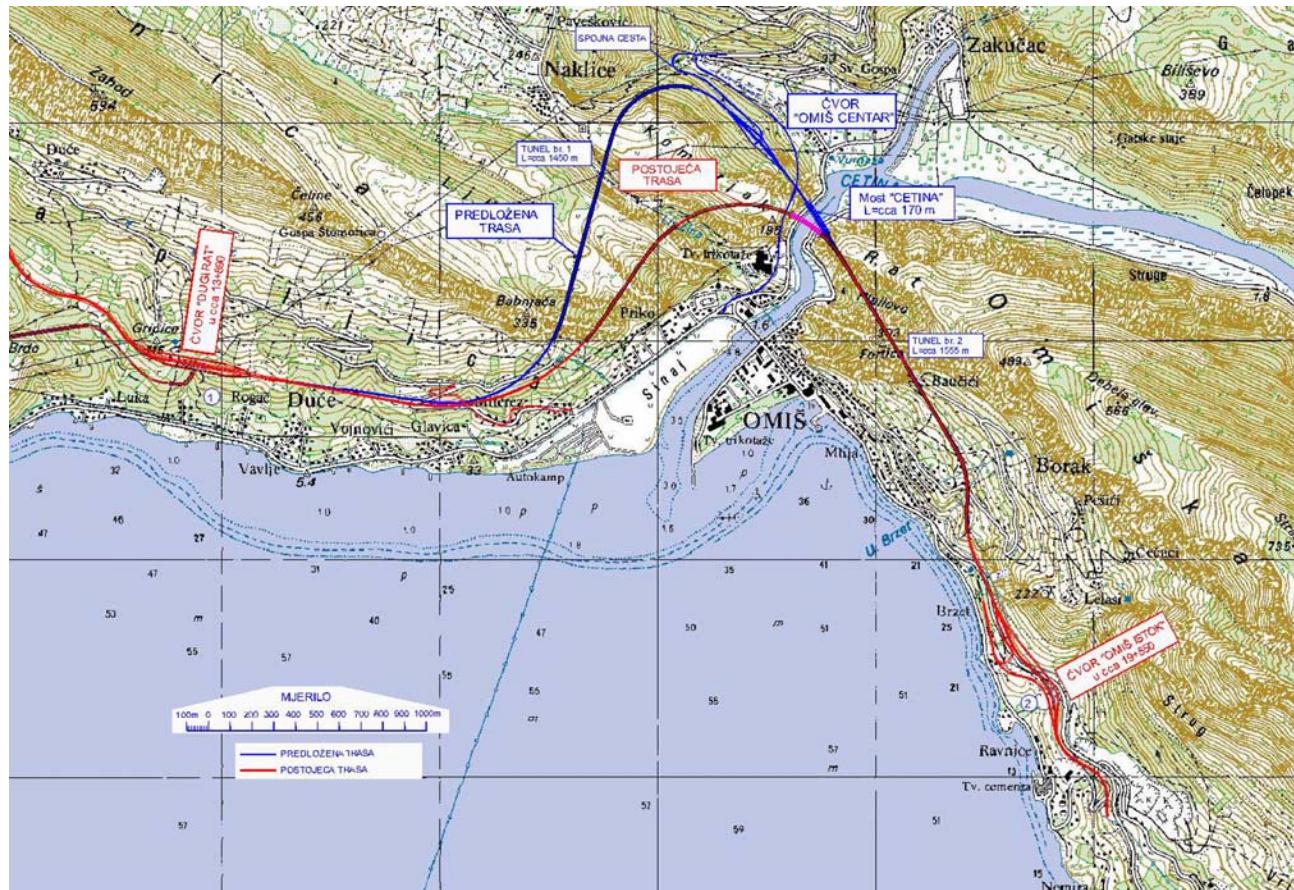
**Ivan Vulić, Jure Radnić, Duško Marušić**

## 1 Uvod

Obrazlagati nužnost izgradnje obilaznice Omiša, kao segmenta premještanja kompletne dionice državne ceste D8 Stobrec–Omiš nije potrebno.

stavnik investitora iznijeli su svoje gledište da predmet javne rasprave Studije nije vođenje trase. Navodno, je trasa rezultat planske dokumentacije i obavljenih kontakata na razini gradova i općina (usputno, bez struč-

- uvođenje čvora Omiš–centar
  - neposrednu vezu obilaznice sa za-leđem Omiša i autocestom Zagreb–Split–Dubrovnik
  - pojednostavljenje izgradnje tunela



**Slika 1.** Situacija – postojeća i predložena varijanta

Idejno rješenje obilaznice Omiša izradio je IPZ d.o.o. Zagreb, a pripadajuću Studiju o utjecaju na okoliš IGH d.o.o. Zagreb.

Javna rasprava Studije o utjecaju na okoliš održana je i usvojena tijekom 2005. Primjedbe iz javne rasprave uglavnom su se odnosile na vođenje trase obilaznice. Brojne od njih zah-tijevale su uvođenje čvora Omiš-zapad, sa spojnom cestom do križanja s JTC-om. Izrađivač Studije i pred-

nih mišljenja strukovnih udruga), pa je treba smatrati konačnjim rješenjem.

U međuvremenu je izrađen i usvojen prijedlog novoga prostornog plana grada Omiša koji nije niti naznačio ovaj goruci prometni problem grada.

Predmet je ovoga rada prijedlog korekcije trase obilaznice koju je izradio IPZ d.o.o. Zagreb, što omogućava višestruke prednosti. To se prije svega odnosi na sljedeće:

kroz masive Komorjak i Omiška Dinara

- pojednostavljenje izgradnje mosta preko Cetine i
  - znatno skraćenje roka dovršetka čitave obilaznice.

Korigirana je trasa u suglasju s prostornim planom i ne zahtijeva izmjenu usvojene Studije o utjecaju na okoliš. Ostale su pojedinosti ukratko opisane u nastavku.

## 2 Prijedlog korekcije trase ceste

Prema Studiji o utjecaju na okoliš, favorizirana je i usvojena tzv. "tunelska varijanta" vođenja trase ceste. Ovaj prijedlog korekcije trase valja tretirati kao njezinu podvarijantu (slike 1. i 2.).

Predloženim rješenjem vođenja trase nisu dokinuti niti su u koliziji postojeći projektirani spojevi i pristupne ceste na cijeloj dužini zahvata Stobreč–Omiš, s novoformiranim čvorom Omiš–centar".

Izmjena postojeće trase počinje neposredno iza čvora *Dugi rat*, tako da se nova trasa vodi sjevernije iznad regionalne vodospreme (trasa više nije u koliziji s vodovodnim raspletom).

U masiv *Babnjace* (Trorogog vrha) nova trasa ulazi zapadnije i na većoj visini od postojećeg portala (na koti 71,5 m). Tunel ide novim smjerom i dublje zadire u brdski masiv. Polumjer zakrivenosti ceste u tunelu je minimalan i iznosi 300 m. Izlazni je portal tunela na sjevernome dijelu masiva *Komorjak* (na koti 78,8 m). Dužina tunela je 1 450 m.

Zatim se trasa vodi padinom na nadmorskoj visini 79–80 m i u dužini od oko 700 m do upornjaka mosta *Cetina*. Prisilna točka pri odabiru i vođe-

nju trase padinom je istak u samome masivu kanjona, na kojem je moguće formirati plato za izgradnju mosta *Cetina*. Plato je na oko 80 do 90 m nadmorske visine, dok je niveleta mosta u obje varijante na 75 do 85 m iznad razine mora. Nova je lokacija mosta preko Cetine oko pedesetak metara sjevernije od one iz Studije o utjecaju na okoliš. Iza mosta korigirana se trasa "vraća" na onu iz Studije o utjecaju na okoliš.

Spojna cesta za Omiš odvaja se od obilaznice deniveliranim križanjem, na oko pola udaljenosti između izlaznog portala tunela *Komorjak* i upornjaka mosta *Cetina*. Potom nastavlja istom padinom, u suprotnome smjeru do križanja sa županijskom cestom ŽC 6165 na otprilike 65 m iznad razine mora.

Jedan se krak županijske ceste ŽC 6165 nastavlja novom trasom istom padinom do Omiša. Trasa je u sugušaju s prostornim planom. Kanjon se savladava tunelom dužine 360 m, te paralelno s postojećom cestom i još jednim kraćim tunelom dužine 50 m ostvaruje vezu s državnom cestom D8. Vezu s središtem Omiša ostvaruje križanjem ispred mosta na desnoj obali rijeke Cetine.

Drugim krakom iste prometnice ŽC 6165 ostvaruje se veza sa zagorskim

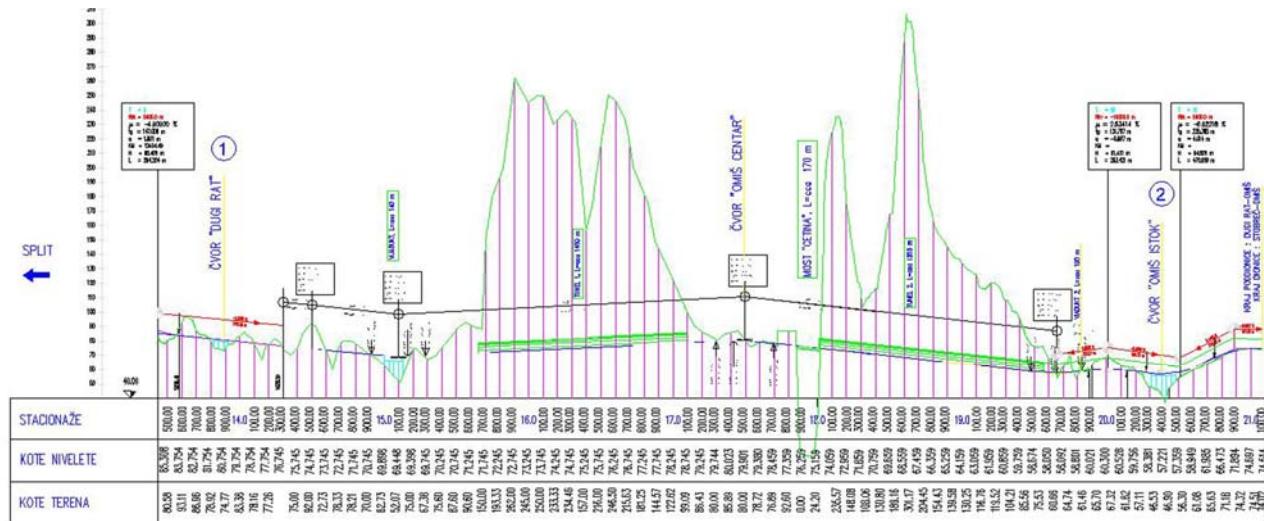
dijelom grada Omiša. U nastavku, preko županijske ceste ŽC 6142, dolazi se do buduće proizvodno – uslužne zone na predjelu Kostanjske ljeti, a preko čvora *Blato n/C* na autocestu Zagreb–Split–Dubrovnik.

## 3 Novi most preko Cetine

U odnosu na usvojeno idejno rješenje mosta u okviru Studije o utjecaju na okoliš, novi je most preko rijeke Cetine na nešto sjevernijoj lokaciji i nadmorskoj visini od oko 80 m i nešto je kraći. Dublje je uvučen u kanjon Cetine i manje je primjetan iz vizura s juga i jugozapada. Tlocrtna je os mosta u pravcu, a niveleta u jednostranome uzdužnom nagibu. Novo predloženo rješenje trase obilaznice omogućava znatne prednosti glede izgradnje mosta, kao i tunela s obje strane rijeke Cetine, odnosno uvelike smanjuje njihovu cijenu.

Prema usvojenom rješenju vođenja trase ceste, most preko rijeke Cetine bio je lociran neposredno između dva tunela. Za realizaciju takvog rješenja

bilo bi nužno najprije u potpunosti probiti oba tunela, a tek bi se potom mogao započeti graditi most. Pri tome bi se oba tunela morala bušiti samo s jedne strane. Izrada betonske obloge u tunelima bila bi moguća tek pošto se dovrši most (ili bi se u prvoj fazi moralo izvesti betonsku



Slika 2. Uzdužni profil predložene varijante

oblogu tunela, a tek potom započeti graditi most). U svakom slučaju, izgradnja mosta i obaju tunela bila bi dugotrajna i skupa.

Predloženim rješenjem vođenja trase izgradnja mosta nije limitirana izgradnjom tunela jer je moguć pristup upornjaku mosta na desnoj obali rijeke preko prethodno probijene trase na sjevernim padinama brda *Komorjak*.

Tunel na desnoj obali rijeke može se graditi s obje strane i nije vezan za most. Tunel na lijevoj obali rijeke treba probijati s istočne strane, ali se nakon izgradnje mosta obloga tunela može raditi s obje strane.

S obzirom na izuzetno lijep prirodni okoliš i neposrednu blizinu grada, najveću pažnju treba posvetiti oblikovanju mosta. Kako je moguć slo-

bodan pristup k mostu s desne obale rijeke, ključnu prednost treba dati onim rješenjima mosta koja omogućavaju izgradnju čitavoga raspovrhskog sklopa samo napredovanjem s desne obale rijeke, ne čekajući proboj tunela na lijevoj obali rijeke Cetine.

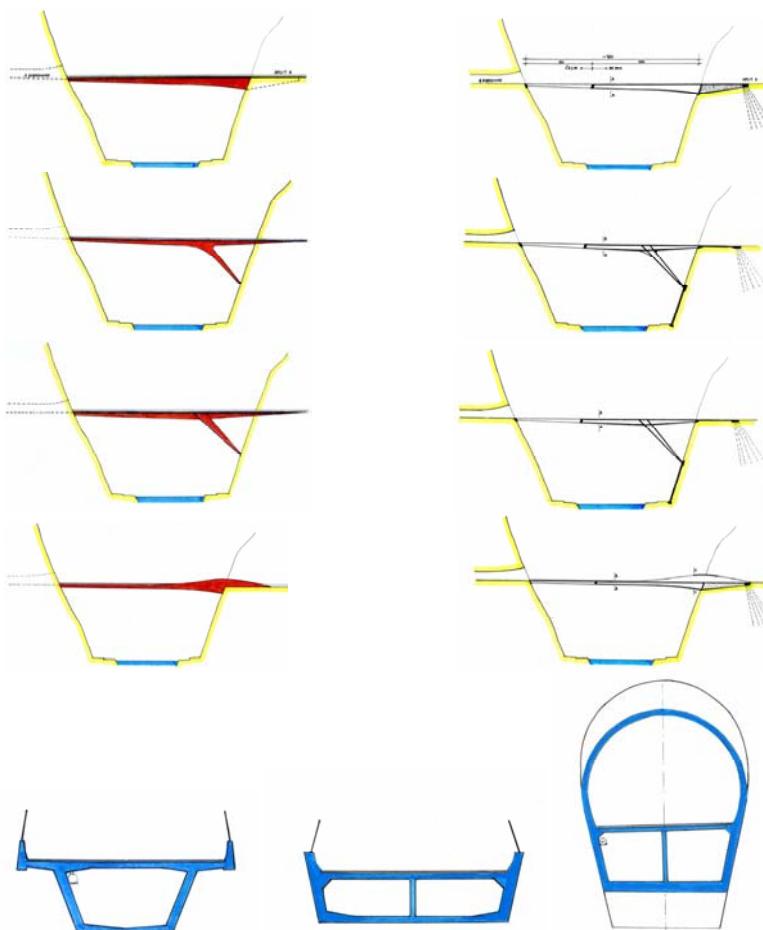
Predložena su četiri varijantna rješenja mosta (slika 3.), među kojima treba tražiti najpovoljnije rješenje. Na bokovima mosta je visoka prozirna zaštita od vjetra i buke; odvodnja kolnika je unutar sanduka mosta. Detaljniji projekt mosta moguće je tek nakon izrade detaljne geodetske podloge lokacije.

#### 4 Usporedba usvojenog i predloženog rješenja vođenja trase

Prema usvojenom rješenju iz Studije o utjecaju na okoliš, predloženo modificirano rješenje vođenja trase obi-

laznice ima sljedeće prednosti:

- ostvaruje se najpovoljnije iskoristavanje svih prometnih tokova u vrlo složenim terenskim uvjetima
- ostvaruje se najkraća moguća veza grada Omiša (kao najznačajnijeg regionalnog središta na cijeloj dužini prelaganja D8) s obilaznicom preko novog čvora *Omiš–centar*
- preko istog spoja moguće je veza cijelog područja *Poljičke rivijere* na zalede i na autocestu Zagreb–Split–Dubrovnik u čvoru *Blato n/C*
- osim tranzitnog prometa, preko predloženog će raspletati teći vrlo značajan lokalni promet, što je vrlo bitno za grad Omiš
- novo vođenje trase obilaznice i izgradnja tunela na novoj lokaciji anulira potrebu izgradnje tunela na višim horizontima, predviđenog županijskim planom prometnica za vezu obilaznice i autoceste
- anuliranjem izgradnje još jednog tunela duljine oko 1 km i trase ceste duljine oko 6 km štede se znatna sredstva i opravdavaju ponešto povećana početna ulaganja na obilaznici
- u operativnom smislu, izgradnja obilaznice moguće je s više nadaljnih mesta i na više objekata. Tehnički i tehnički zahtjevna trasa obilaznice Omiša dužine 6,3 km može se prema ovome rješenju podijeliti u dvije posebne funkcione cjeline, i to:
  - I. od čvora *Dugi Rat–do* čvora *Omiš centar*
  - II. od čvora *Omiš centar*–do čvora *Omiš istok*
- izgradnjom spojne ceste od obilaznice do Omiša kroz kanjon Cetine i raskrižja na D8 (prostornim planom predviđena su dva tunela duljine 360 m i 50 m), rekonstruira se najzahtjevniji segment ceste Omiš–Gata



Slika 3. Neka varijantna rješenja mosta preko rijeke Cetine

## Prijedlozi i rasprave

- novotrasirani tunel *Komorjak* više zadire u brdski masiv, pa se tijekom izgradnje smanjuje rizik od odvale stijenskih gromada prema gradu
- tijekom uporabe moguće je intervenirati pri održavanju i u incidentnim situacijama na pojedinim segmentima obilaznice, a da se njome uz regulaciju prometa može djelomično služiti
- izgradnja mosta preko rijeke Cetine neusporedivo je lakša jer mu je moguće izravno pristupiti sa strane upornjaka na desnoj obali rijeke
- ukupno je vrijeme građenja obilaznice znatno skraćeno, što donosi mnoge pozitivne efekte
- prema provedenim troškovnim analizama, predloženo korigirano vođenje trase ceste zahtijeva dodatna početna ulaganja do otprilike milijun eura, ne računajući spojnu cestu od spoja *Omiš–centar* do Omiša. Ako se uračuna da novim rješenjem otpada potreba tunela i nove trase za spoj Dugi Rat–županijska cesta ŽC 6142, za što su potrebno više od 13 milijuna eura, slijedi da se predloženim rješenjem dugoročno štedi najmanje 12 milijuna eura.

U odnosu na usvojeno rješenje, predloženo rješenje ima nedostatke:

- ponešto nepovoljnija geometrija trase ceste na dijelu tunela *Komorjak*
- veća dužina trase za oko 700 m.

- veća dužina tunela za približno 100 m.
- povećana početna ulaganja do otprilike milijun eura.

Iz navedenog, je očito da predložena korigirana trasa obilaznice Omiša ima više nedvojbenih prednosti; treba je usvojiti kao konačno rješenje i pobliže razraditi u dalnjim fazama izrade projektne dokumentacije.

### 5 Upravni postupak, suglasnosti i dozvole

Prema dostupnim informacijama, na cijelome potezu od Stobreča do Omiša izrađena je stručna podloga i podnesen zahtjev na ishođenje lokacijske dozvole. Studija o utjecaju na okoliš je prihvaćena. Kako se predložene izmjene nalaze u istome koridoru i nemaju dopunskega utjecaja na okoliš, nije potrebno obnavljati postupak oko donošenja ili izmjene Studije.

Izmjena trase obilaznice nema nikakvog utjecaja na produljenje roka realizacije, već izgradnju znatno ubrzava. Pri ishođenju dozvola za građenje treba se koristiti načelnom dozvolom za građenje (za segment: spojna cesta od križanja D8 u Dugom Ratu–čvor *Dugi Rat*; trasa i čvor *Dugi Rat* – ulazni portal tunela *Komorjak*; tunel *Komorjak*; tasa izlaznog portala tunela *Komorjak*–most *Cetina*; most *Cetina*; tunel *Borak*; čvor *Omiš istok*). Ona je potrebna kako bi se na vrijeme dobila građevna dozvola za pojedine objekte te skratilo vrijeme izgradnje čitave obilaznice.

### 6 Zaključci

- Predložena korigirana trasa obilaznice Omiša ima niz prednosti u odnosu na postojeće rješenje.
- korigiranu trasu moraju hitno razmotriti Hrvatske ceste i nadležno Ministarstvo. Vjeruje se da će mjerodavni ovaj prijedlog prihvati kao kvalitetno dugoročno rješenje prometnih problema grada Omiša i okolice, odnosno kao gospodarski opravdano rješenje od šireg društvenog značaja.
- ako se predložena korigirana trasa obilaznice prihvati, potrebno je odmah dopuniti stručnu podlogu za ishođenje lokacijske dozvole.
- zbog složenosti izvođenja brojnih objekata (više tunela, most preko Cetine, vijadukata i sl.), što uvjetuje konfiguraciju terena, obilaznici Omiša valja dati prioritet u sklopu realizacije čitave prometnice Trogir–Split–Omiš.
- Treba preispitati odluku da se na potezu Stobreč–Dugi Rat gradi brza cesta sa dva odvojena kolnika. Smatramo dugoročno najboljim izvedbu brze ceste sa dva prometna traka i križanjima izvan razine, uz očuvanje koridora za eventualnu dogradnju drugog kolnika u budućnosti na potezu Stobreč–Omiš centar. Uštedom bi se, primjerice, odmah mogao realizirati nastavak pravca od čvora Omiš–istok do Piska.

Autori: **Ivan Vulić**, dipl.ing. grad., Hrvatske autoceste, Širokina 4, Zagreb; prof. dr. sc. **Jure Radnić**; prof. dr. sc. **Duško Marušić**, Građevinsko-arkitektonski fakultet Sveučilišta u Splitu, Matice hrvatske 15, Split