

## OBILAZNICA OMIŠA – PRIJEDLOG KOREKCIJE TRASE

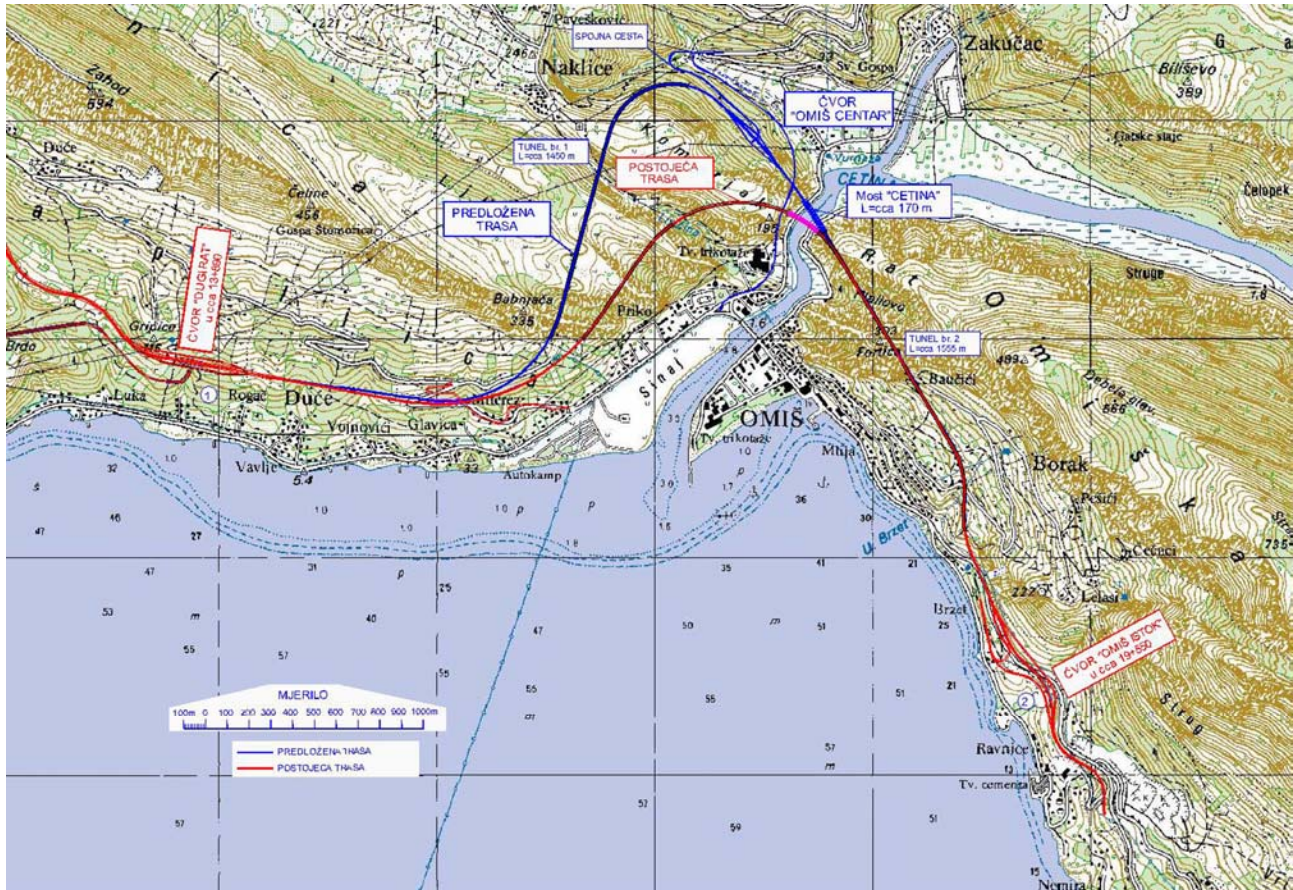
Ivan Vulić, Jure Radnić, Duško Marušić

### 1 Uvod

Obrazlagati nužnost izgradnje obilaznice Omiša, kao segmenta premještanja kompletne dionice državne ceste D8 Stobreč–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 zahtijevale 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 konačnim rješenjem.

U međuvremenu je izrađen i usvojen prijedlog novoga prostornog plana grada Omiša koji nije niti naznačio ovaj gorući 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 skraćivanje roka dovršetka čitave obilaznice.

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





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 rasponskog sklopa samo napredovanjem s desne obale rijeke, ne čekajući proboj tunela na lijevoj obali rijeke Cetine.

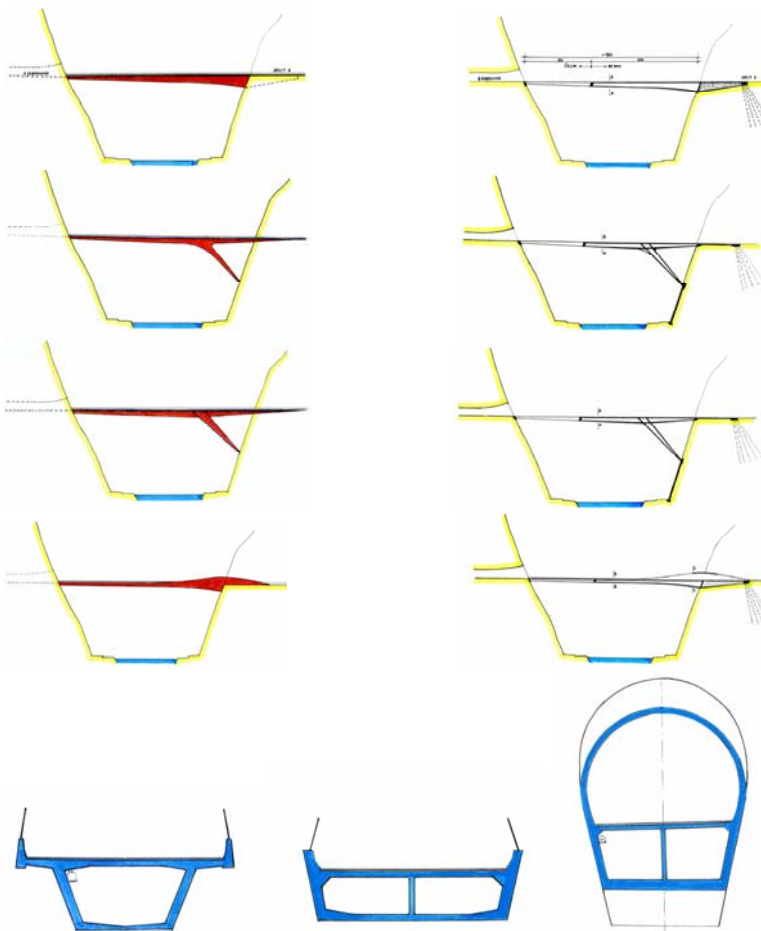
Predložena su četiri varijantna rješenja mosta (slika 3.), među kojima treba tražiti najpovoljnije rješenje. Na bokovima mosta je visoka prozirna zaštita od vjetra i buke; odvodnja kolnika je unutar sanduka mosta. Detaljniji projekt mosta moguć je tek nakon izrade detaljne geodetske podloge lokacije.

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

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

laznice ima sljedeće prednosti:

- ostvaruje se najpovoljnije iskorištavanje 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 moguća je veza cijelog područja *Poljičke rivijere* na zaleđe i na autocestu Zagreb-Split-Dubrovnik u čvoru *Blato n/C*
- osim tranzitnog prometa, preko predloženog će raspleta 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 moguća je s više napadnih mjesta i na više objekata. Tehnički i tehnološki zahtjevna trasa obilaznice Omiša dužine 6,3 km može se prema ovome rješenju podijeliti u dvije posebne funkcijske 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 dužine 360 m i 50 m), rekonstruirana se najzahtjevniji segment ceste Omiš-Gata



Slika 3. Neka varijantna rješenja mosta preko rijeke Cetine

- 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 daljnjim 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 dopunskog 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 prihvatiti 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 konfiguracija 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 najboljom 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. građ., Hrvatske autoceste, Širolina 4, Zagreb; prof. dr. sc. **Jure Radnić**; prof. dr. sc. **Duško Marušić**, Građevinsko-arhitektonski fakultet Sveučilišta u Splitu, Matice hrvatske 15, Split