

RADOVI NA SPLITSKOJ OBILAZNICI

Obilaznica Splita, zapravo dionica od Kaštel Sućurca do Stobreča (duga približno 11,15 km) na predviđenoj brzini od 110 km/h, počela se graditi još 1978. godine, u vrijeme priprema za Mediteranske igre u Splitu. Druga se dionica te ceste, od Solina do gradskog groblja Lovrinac, počela graditi 1990., a zbog ratnih nedaća završena je tek 1995. godine. Upravo je sredinom srpnja ove godine u promet puštena prva etapa preostale treće dionice do Stobreča, dakle približno trećina preostalog dijela dužine od 3,2 km. Zapravo radi se o

rekonstrukciji stare ceste koja je izgrađena u Drugom svjetskom ratu i koja je bila poznata po tome što je kao rijetka na obali, uz jednu u Istri i na Lastovu, imala betonski kolnik. Ta je cesta temeljito rekonstruirana i asfaltirana 1965. (poznatiju kao Jadranska godine i uklopljena u Jadransku cestu magistrala), sadašnju državnu cestu D-8.

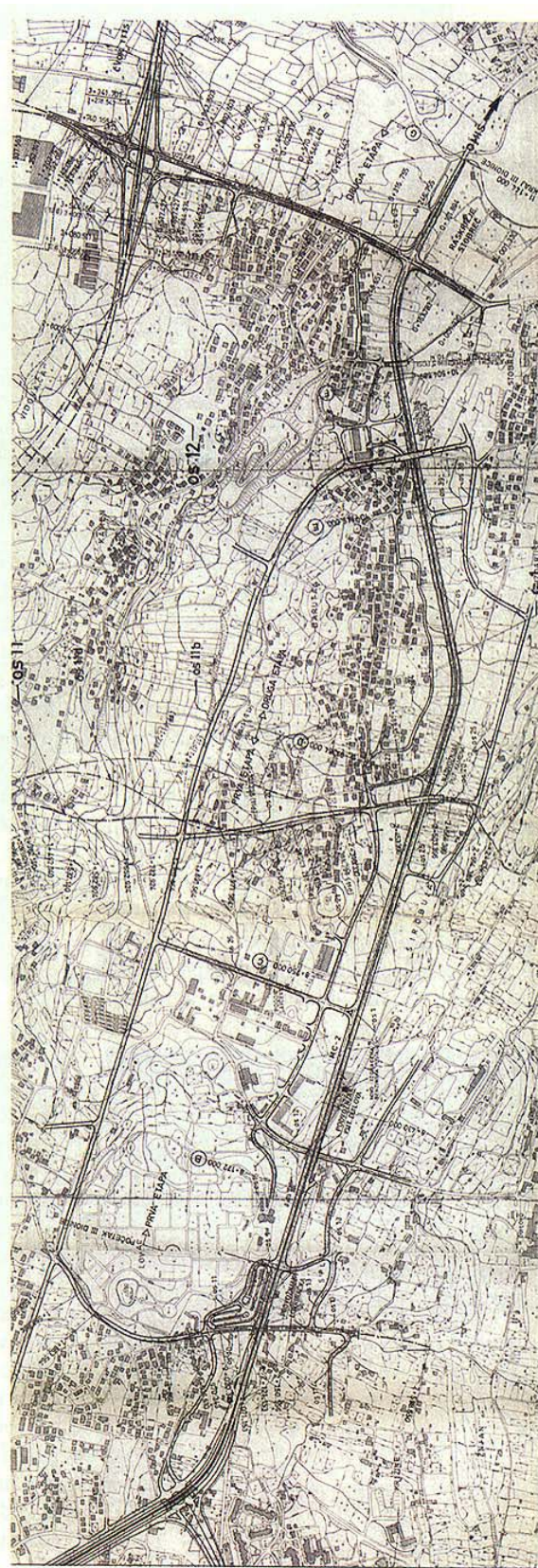
Početak sedamdesetih godina Generalnim je urbanističkim planom grada Splita predviđen prometni koridor za obilaznicu jer tada istočno i sjeverno do ove ceste nije bilo nikakva naselja. Međutim od ideje do realizacije prošlo je zaista mnogo vremena. U međuvremenu grad se značajno proširio i prešao na drugu stranu, tako da je nedovršena prometnica postala zapravo gradska cesta. Kako je to jedina prometna veza između Splita, Makarske i Dubrovnika, te ujedno za Metković i Bosnu i Hercegovinu, a kako služi i za gradski i prigradski promet, ispada da je dio od groblja Lovrinac do Stobreča u Splitu jedna od najopterećenijih cestovnih dionica u Hrvatskoj. Računa se da tim dijelom ceste s jednim kolnikom izvan sezone svakog dana prođe više od 20.000 vozila. Koliko vozila prođe tijekom ljeta za turističke sezone teško je i procjenjivati, ali se po stalnim prometnim zastojevima može vrlo lako i zamisliti i uočiti. No sada je barem trećina tog dijela dobila četiri vozna traka pa su gužve ipak značajno smanjene. Očekuje se da će cijela obilaznica do Stobreča biti završena u sljedeće dvije godine.

Završetak obilaznice koja se gradi više od dva desetljeća ometaju složeni i teški imovinsko-pravni odnosi. Cesta prolazi rubnim dijelom središnjega gradskog područja koje tek poprima urbane značajke s većim industrijskim i skladišnim



Sjeverni (novoizgrađeni) trak dijela splitske obilaznice

prostorima. Riječ je o djelomično izgrađenom području s neodgovarajućom cestovnom i uličnom mrežom koja je nastala na matrici nekadašnjih poljskih putova. Komunalna je infrastruktura tek dijelom izgrađena i zadovoljava samo sadašnje potrebe pa je gradnjom obilaznice nužno osigurati vodove, koridore i objekte za buduće komunalne priključke. Nova cesta na više mjesta presijeca lokalne vodove i priključke, a teče i uz glavni vodoopskrbni cjevovod (Ø 500 mm), što sve dodatno opterećuje jednu od najtežih i najskupljih cesta u Hrvatskoj. Inače posljednja



Prikaz treće dionice splitske obilaznice

dionica splitske obilaznice proteže se od groblja Lovrinac do mosta preko rijeke Žrnovnice, smještenog nakon križanja za Stobreč. Njezin je konačni završetak najmanja moguća prometna cjelina koja može osigurati svrsishodnu prometnu povezanost između Solina i Stobreča.

Posjetili smo gradilište uoči završetka dionice i njezina puštanja u promet. Naš je domaćin na gradilištu bio Matko Čović, dipl. ing. građ., glavni nadzorni inženjer iz IGH d.d. - PC Split. Razgledavajući gradilište saznali smo da se zapravo radi o rekonstrukciji budući da se gradi samo sjeverni prometni trak, a postojeći se rekonstruira i pretvara u južni trak. Tako se dobivaju dva kolnika odvojena razdjelnim pojasom širokim 3 m. Svaki kolnik ima u normalnom profilu dva prometna traka širine od po 3,85 m. Na pojedinim je mjestima dodan i poseban trak (3,5 m) za nesmetano uključivanje i uključivanje prometa. Kolnici sa svake strane imaju bankine i berme široke 1.5 m.

Nakon iskopa površinskoga zemljanog materijala izgrađen je osnovni nasip od kamenog materijala. Iskop je inače služio samo za nasip ispod bankina i bermi te ispod razdjelnog pojasa, a ostatak je odvezen na odlagalište. Bilo je potrebno, a tako je i projekt predviđao, temeljno tlo mehanički zbijati. Kako se po okolnom materijalu zaključilo da je riječ o terenu koji je dijelom nekontrolirano nasipan, bilo je potrebno jedan dio slabo nosivog tla i ukloniti. Predviđeno je da se bankine i razdjelni pojas nasipaju plodnom zemljom i prekriju travom, ali kako je razdjelni pojas točno u sredini, njega se je moglo urediti tek nakon završetka svih radova rekonstrukcije na južnom kolniku.

Točan je naziv gradilišta bio: Obilaznica Splita (državna cesta broj 8), III. dionica, I. etapa. Investitor su *Hrvatske ceste*, a za izradu projektne dokumentacije bio je zadužen IGH d.d. - PC Split. Glavni je projektant mr. sc. Vjekoslav Dorić, dipl. ing. građ., a projektant Jurica Vojnović, dipl. ing. građ. Suradničke tvrtke na projektu bili su Geodetski zavod d.d. iz Splita, HEP d.d. Zagreb - DP *Elektrodalmacija*



Postavljanje signalizacije na južnom traku ceste

Split, IPZ-Spelprojekt d.o.o. Zagreb i Ing-Projekt d.o.o. Zagreb. Izvoditelj radova je *Konstruktor-inženjering* iz Splita, s kooperantima *Cestar* d.d. za asfalte i HEP d.d. - DP *Elektrodalmacija* Split za elektromontažerske radove i rasvjetu prometnice.

Nakon obilaska gradilišta, na kojem se na južnom restauriranom traku upravo dovršavala prometna signalizacija, razgovarali smo, u društvu s inženjerom Čovićem, s direktorom projekta Tončijem Ljubetićem, dipl. ing. građ. iz *Hrvatskih cesta*. Saznali smo da su radovi započeli 15. Veljače i da su po ugovoru trebali završiti 15. kolovoza 2001., ali da dionicu dugu približno 1000 m puštaju u promet mjesec dana prije roka. Bili bi završili i prije da izvoditelj nije imao petnaestodnevni zastoj uvjetovan sudskim natezanjem s vlasnikom vulkanizerske radionice uz samu trasu prometnice. Cijena je svih ugovorenih radova 19 milijuna kuna, ali je samo za izvlaštenje zemljišta za sjeverni kolnik prometnice na potezu od groblja Lovrinca do budućeg nadvožnjaka Put Kamena utrošeno 38 milijuna kuna.

Radovi su bili vrlo teški jer je promet normalno tekao i nikad se nije prekidao. Bilo je problema s instalacijama i s pripremom elaborata i dozvola. Dobivene su i lokacijska i građevna dozvola, ali samo za ovu etapu. Ing. Ljubetić je izuzetno zadovoljan kvalitetom rada i zalaganjem izvoditelja, a s tim je pohvalama suglasan i glavni nadzorni inženjer. Radili su po 12 sati svakog dana i po kiši i po jakom dalmatinskom suncu, a ostajali su, prema potrebi, i do dugo u noć, posebno kada se postavljala signalizacija. Ipak je najveći problem što grad zbog svojih financijskih teškoća ne može pratiti ovu investiciju. Grad ima mnogo razumijevanja i želje da se obilaznica što prije završi, ali nije napravio ono što je njegova obveza - nije izgrađena sekundarna cestovna mreža, posebno podvožnjaci za Lovrinac i za Duilovo. Stoga su sva križanja na ovom dijelu obilaznice za sada ostala u istoj razini što je za brzu cestu i za toliki promet zaista neprimjereno. Inače valja posebno istaknuti i izuzetno ponašanje vozača koji su za radove imali mnogo razumijevanja te su strpljivo podnosili teškoće koje su prometu izazivali mehanizacija i radovi na trasi. Radovi na sjevernom traku



Završetak sadašnje faze izgradnje treće dionice splitske obilaznice

Na kraju smo popričali s Ninom Velom, dipl. ing. građ., glavnim inženjerom gradilišta. On nam je rekao da je na dan zaključenja radova na gradilištu bilo četrdesetak radnika, iako ih je prosječno znalo biti i do sedamdesetak. Jedine su teškoće na gradilištu dolazile od gustog prometa i od infrastrukture. Kako se zapravo radi o gradskoj cesti, i kako je zapravo okolni prostor gusto naseljen, ima mnogo svakojakih instalacija i prilaza. Kada se izračuna da je u 5.5 mjeseci u takvim uvjetima izgrađeno otprilike 2 km dvotračnog kolnika (jer je i južni trak produžen), onda razloga za zadovoljstvo ipak ima. Ionako kratak rok dodatno je skraćen, ali važno je bilo izgrađeno

što prije pustiti u promet. Ing. Vela inače vjeruje da će osobno sa svojom tvrtkom nastaviti graditi preostali dio ove dionice do Stobreča te da će natječaj za izvoditelje biti raspisan što prije.

Napuštajući ovo gradilište na jednoj od najopterećenijih cestovnih dionica u Hrvatskoj, pokušali smo otkriti kako je došlo do toga da se gotovo sav promet između sjevera i krajnjeg juga Hrvatske svede na jednu dvotračnu cestu, inače opterećenu velikim gradskim i prigradskim prometom. Kumovala je tome nekontrolirana i neplanska izgradnja, ali i nedovoljna odlučnost da se problem riješi prije nego što poprmi gotovo dramatične razmjere. Podsjetilo nas je to na nešto što nam je usput spomenuo ing. Matko Čović dok smo razgledavali gradilište. U razgovorima o izgradnji autoceste od Zagreba do Splita, Split se stalno spominje kao završetak jedne od dionica. Ako se to jednog dana dogodi, sav će tranzitni promet preko Klisa opet doći na ovu istu cestu i tada će (iako četvertračna) cesta ponovno biti zakrčena. Bilo bi prometno logično i gospodarski opravdano da se cesta do Splita gradi odmah do Šestanovca, zaključio je ing. Čović, jer se samo tako tranzitni promet ne bi opet vodio kroz grad. Čini se da je ipak nužno probleme predvidjeti i rješavati ih prije nego što se pojave.

Branko Nadilo