

# Izgradnja cesta

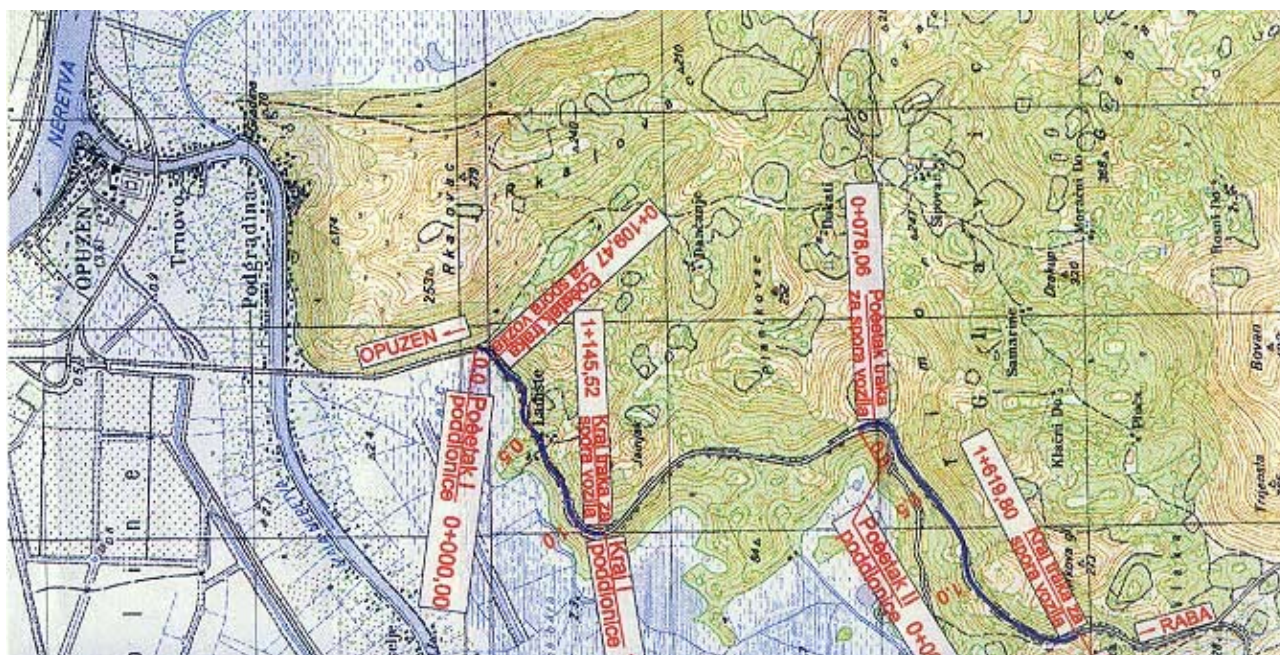
## RADOVI NA JADRANSKOJ TURISTIČKOJ CESTI KOD OPUZENA I DUBROVNIKA

Državna cesta D8, nazvana još i Jadranska turistička cesta (često se rabi i stari kolokvijalni naziv Jadranska magistrala), ima u strategiji prometnog razvitka Republike Hrvatske pri-

na tim dijelovima nije bilo potrebe za dogradnjom trakova za spora vozila. Za preostale dijelove na kojima su takvi trakovi nužni bila je 1997. ishodena i lokacijska dozvola od Žu-

te je izradio projektni biro *Palmotićeva 45 d.o.o.* iz Zagreba, a glavni je projektant Milena Anzulović, dipl. ing. građ.

Rade se, kao što je rečeno, dvije pod-



Pregledna karta rekonstrukcije na cesti D8

oritet u rekonstrukciji lošijih dionica. Želi se povećati njezina propusna moć, a time i sigurnost prometa. Cesta inače ima veliko značenje u povezivanju središnje Hrvatske s njezinim glavnim turističko-tranzitnim i industrijsko-lučkim urbanim središtima: Zadrom, Šibenikom, Splitom i Dubrovnikom. Trenutačno se na toj cesti u Dubrovačko-neretvanskoj županiji radovi obavljaju na dva mjesta – dodaju se zaustavni trakovi za spora vozila na dionici Opuzen – Raba i gradi se krak na čvorištu Ilina glavica kao ulaz u Dubrovnik.

Dionica Opuzen – Raba duga je 10,1 km, a podijeljena je u pet poddionica. Tri su poddionice ukupne duljine 7,31 km rekonstruirane prije nekoliko godina (tzv. program *Betterment* koji je završen u proljeće 1997.). No

panijskog ureda za prostorno uređenje u Dubrovniku, a bili su izrađeni i glavni projekti. No zbog zastare sada su izrađeni novi projekti. Projek-

dionice između kojih se nalazi prije rekonstruirana poddionica približne duljine 1,3 km. Prva je poddionica dugačka 1,17 km, s tim da dužina



Radovi na traku za spora vozila



Radovi na rampi

traka za spora vozila iznosi 1036 m, a druga je poddionica dugačka 1,64 km s duljinom traka za spora vozila 1542 m. Na obje se poddionice trakovi grade na pribrežnoj lijevoj strani u smjeru rasta nivelete. To se radi zbog smanjivanja zemljanih radova jer je desna strana ceste u velikom nasipu, a kosine su pretežno obložene kamenom. Na odluku da se izgrade posebni trakovi utjecalo je značajno povećavanje broja vozila (po mjerenjima prosječni je godišnji promet 2796 vozila na dan) s velikim udjelom teretnog prometa tijekom ljetnih mjeseci. Na tom je dijelu linija prometnice vođena vertikalno sa stalnim usponom koji ne zadovoljava uvjete sigurne vožnje.

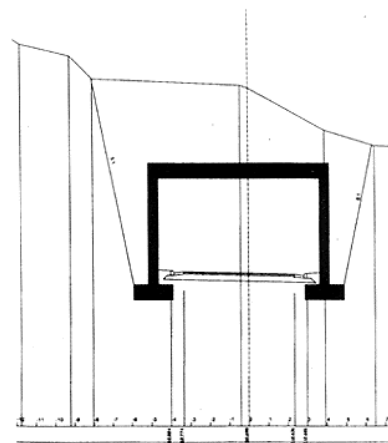
Obje poddionice Jadranske turističke ceste na mjestu gdje se ona uzdiže iznad ušća Neretve gradi *Poduzeće za ceste* (PZC) d.d. iz Splita (glavni inženjer Ivica Jujnović, dipl. ing. građ.). Radovi su počeli u siječnju 2003., rok za dovršenje je 6 mjeseci, ali svi radovi moraju biti okončani do početka turističke sezone. Ukupna je vrijednost radova 11,23 milijuna kuna (s PDV-om). Radove nadzire *IGH* d.d. PC Split, a nadzorni je

inženjer Matko Čović, dipl. ing. građ. Pred Dubrovnikom se gradi ulaz s Jadranske turističke ceste u grad, zapravo se dovršava raskrižje povezano s novim dubrovačkim mostom nazvano spojnomo cestom Jadranske turističke ceste (D8), Iline glavice i Dubrovnika, koja se još naziva rampa JTC zapad (D8) – Batala. Projekti su bili izrađeni još 1979., doduše bez rampe, a 1982. izrađen je projekt osiguranja pokosa za slučaj istodobnog izvođenja radova na cijelom raskrižju. No za sadašnje je radove trebalo izraditi potpuno nov projekt rampe, a predviđena je i izgradnja umjetnog tunela u najvišim usjecima. Projekte je izradio projektni biro *Palmotićeveva 45* iz Zagreba, a odgovorni projektant je Tomo Perić, dipl. ing. građ. Rampa JTC zapad odvaja se od postojeće državne ceste D8 s desne strane izljevnim trakom dužine 60 m i 3,5 m širine te se zatim spušta do priključka na rampu JTC istok – spojna cesta.

Zbog blizine raznovrsnih objekata predviđena je ugradnja umjetnog tunela dugog 135 m. Projekt umjetnog tunela s portalima, uz privremene i trajne zaštite pokosa, izradila je

tvrtka *Conex* d.o.o. iz Zagreba. Prema projektu bilo je predviđeno nasipanje ploče tunela nasipom od 80 cm te zatavljenje i sadnja čempresa. Međutim sada su u tijeku pripreme da se prostor nad tunelom iskoristi za parkiranje otprilike šezdesetak vozila, jer takvim površinama grad Dubrovnik uvelike oskudijeva. Upravo se izrađuje projektna dokumentacija, grad je donio odgovarajuće odluke i očekuje se suglasnost za preinaku od investitora *Hrvatskih cesta* d.o.o. kao vlasnika građevine. Izgradnju parkirališta financirat će grad Dubrovnik.

Ukupna je duljina rampe 393,2 m, a širina je kolnika 5 m bez proširenja na krivinama, osim u dijelu uljevne cijevi gdje se širina kolnika sužuje na 3,5 m. Debljina je zidova u umjetnom tunelu 50 cm, debljina ploče 80 cm, a visina 6 m.



Presjek ukopanog tunela

Radove izvodi GP *Dubrovnik* (glavni inženjer Zdenko Bender, dipl. ing. građ.), a ukupna je vrijednost investicije 22,5 milijuna kuna (s PDV-om). Izgradnja je započela u siječnju 2003., a predviđeni je rok za dovršetak radova pet mjeseci. No zbog kašnjenja s premještanjem instalacija na trasi, te dijelom zbog neriješenih imovinsko-pravnih odnosa, radovi će se ponešto produžiti. Trenutačno se radi na vrlo opsežnom i zahtjevnom iskopu, koji se zbog blizine stambenih zgrada i velikih dubina iskopa

## Izgradnja cesta

---

(mjestimice i po 16 m) vrlo pažljivo radi bagerima jer je miniranje isključeno. Izvode se radovi na potpornim zidovima na početku trase. Zid je inače visok 5,7 m i dug 76 m. Svi sudionici u građenju ulažu velike napore da se radovi završe na vrije

me i da se početkom turističke sezone puštanjem u promet te spojne ceste smanje gužve na ulazu u Dubrovnik. Valja reći da radove nadzire *IGH* d.d., a da je glavni nadzorni inženjer Hrvoje Macan, dipl. ing. građ. Investitor obaju zahvata na Jadranskoj turističkoj cesti, kao uostalom i

na svim ostalim državnim cestama na području Republike Hrvatske, su *Hrvatske ceste* d.o.o. Koordinator radova u ime investitore na oba je gradilišta Dominik Brigović, dipl. ing. građ., od kojega smo i dobili osnovne podatke za ovu informaciju.

B. Nadilo

---