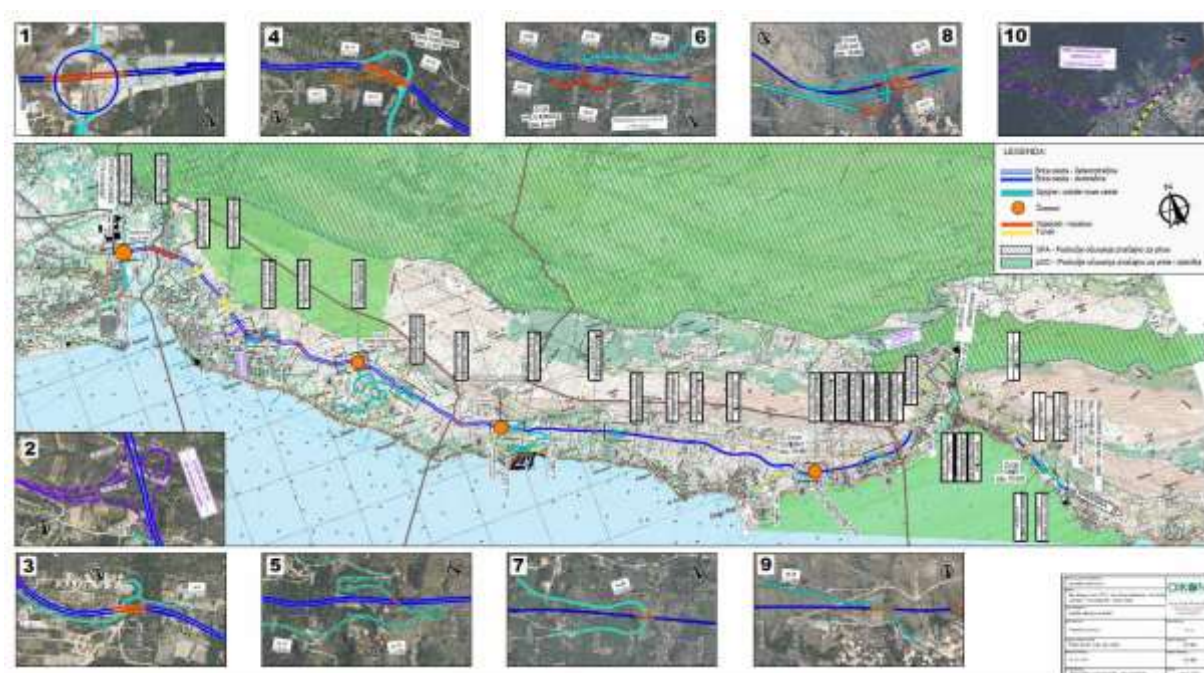


## OSVRT NA TRASU BRZE CESTE TTTS (Stobreč) – PODSTRANA – DUGI RAT – most „CETINA“ (Omiš)

Piše: **Ivan Vulić**, dipl. ing. građ.

Zahvaljujući zakonskoj obavezi stavljanja na javni uvid *Studije o utjecaja na okoliš državne ceste D8; dionica: čvor TTTS – čvor Stara Podstrana – čvor Krilo Jesenice – čvor Dugi Rat – most Cetina*, te prezentaciji *Planirane izgradnje državnih cesta na području Splitsko-dalmatinske županije* na županijskoj sjednici održanoj 30. srpnja 2018, konačno smo došli do zvaničnih saznanja o tome što se planira poduzeti po pitanju rješavanja ovog najvećeg hrvatskog prometnog problema. Analizirajući u uvodnom dijelu spomenute *Studije* opis zahvata, kao i izložene podloge, te plan izgradnje u periodu 2017. – 2020, **grozna je spoznaja da se u proteklih 11 (jedanaest) godina ništa nije poduzelo nego se još jednom kreće ispočetka.**



Nažalost, od početka izgradnje 2007, osim 'krnjeg privremenog rješenja' (radni tunel) spojne ceste od mosta „Cetina“ do D70, Hrvatske ceste nisu napravile nikakve pozitivne pomake u cilju racionalizacije i realizacije projekta, što je potvrdio i predstavnik Hrvatskih cesta d.o.o. iz Zagreba g. Goran Puž na zadnjoj sjednici gradskog vijeća Grada Splita održanoj početkom rujna 2018. Iskreno, to me osobno i ne čudi jer s jednim te istim kadrovima koji se dugi niz godina samo horizontalno rotiraju i u Hrvatskim cestama i u resornom Ministarstvu, to nije ni moguće realizirati.

Na prezentiranim i dostupnim podlogama navedeno je da je provedena *optimalizacija trase*, dok su naznačene spojne ceste čvor „Grljevac“ – D8 i spojna cesta od mosta „Cetina“ do D70, navodno, predmet drugih projekata!? S obzirom da iste iz tog razloga nisu predmet ove *Studije* utjecaja na okoliš, **pitamo se da li će i za izostavljene spojne ceste biti potrebno provesti dodatni postupak dopune Studije** (što bi još jednom iznova prolongiralo bilo kakav ozbiljniji početak radova)?

Zato smatram potrebnim iznijeti vlastito viđenje i prijedloge u cilju dugoročnih racionalnih i argumentiranih rješenja. Počnimo redom:

## **(Navodna) optimalizacija trase:**

- 1. Ukidanje čvora „Grljevac“**
- 2. Izmještanje čvora „Dugi Rat“**

**1. Ukidanjem čvora „Grljevac“** postižu se uštede i to je točno, međutim, **kakve su posljedice toga čina?** Odustajanjem od izgradnje čvora „Grljevac“, u prometnom smislu postižu se negativni efekti jer upravo na ovom dijelu postojeće ceste D8 su i najveći zastoji i usiljeni prometni tokovi. Pored toga, spojna cesta od čvora do postojeće D8 izravno na zaobilaznicu povezuje turističku zonu Podstrane i hotele „La Meridien Lav“, „Split“, „Eden“, „San Antonio“ te apartmansko naselje „Lavicu“.

I zato, **nasuprot službenom prijedlogu o ukidanju čvora „Grljevac“, isti mora postati sastavni dio trase jer čemu služi izmještanje ceste ako ona u što većoj mjeri ne prihvaća i lokalni promet?**

**2. Izmještanje čvora „Dugi Rat“** sa stacionaže km 13+150 na stacionažu km 13+860 čitavih 710 metara istočno prema Omišu, sa spuštanjem nivelete trase sa cca 100 metara n.m. na cca 70 metara n.m. nije ušteda već je, sveobuhvatno gledajući, prostorno, položajno i prometno kontraproduktivno.

Na tom potezu, zbog tobože povoljnijih terenskih uvjeta, trasa ponire padom od 5,4 % što je izrazito nepovoljno kako u eksploatacijskom smislu tako i sa stajališta utroška energenata, pa sumnjamo da bi to smanjilo sveukupne troškove građenja, održavanja i transporta. Uz to, položaj čvora je neprirodan, pa se pitamo tko će se s postojeće trase D8 uključiti na brzu cestu iz pravca Omiša i Dugog Rata ako se cijeli jedan kilometar, što je posve nelogično, mora vraćati unazad?! Ovaj položaj čvora tipa 'dijamant' zadržan je unatoč činjenici da je otpala cesta za Naklice, te vođenje četiri kolnička traka (2+2) do čvora (a što je još uvijek sadržano u županijskim, gradskim i općinskim prostornim planovima). **Spuštanje nivelete čvora-trase brze ceste nepovoljno se odražava u otkupu zemljišta jer se zadire u ranije planom predviđenu građevinsku zonu kojoj se oduzima 250-300.000 m<sup>2</sup> građevinskog zemljišta (tržišna cijena m<sup>2</sup> je između 200 i 300 eura).** Pored toga, trasa se spuštanjem približava već postojećim izgrađenim objektima, te ugrožava kvalitetu življenja u njima, pa je prisutan i revolt korisnika istih za što postoje potpisane peticije građana upućene nadležnima. **Stoga se s pravom pitamo, gdje je u svim ovim studijama nestao čovjek?**

Za sve naprijed navedeno (čvor, spojna cesta) nudili smo prijedloge kvalitetnijih rješenja te ih u više navrata dostavljali nadležnom ministarstvu i njegovom izvršnom organu, Hrvatskim cestama d.o.o. u Zagrebu, ali nažalost nikad nismo dobili stručno relevantan odgovor. Naš prijedlog rješenja bio je predmetom 43. (tematske) sjednice Općinskog vijeća općine Dugi Rat u prošleme sazivu u povodu *Izmjena i dopuna PUP-a općine Dugi Rat*, te je bio podržan od strane vijećnika i predložen za stručnu raspravu u HC Zagreb. Međutim, pod utjecajem politike koja permanentno zabija 'autogolove' (predstavnik SD županije g. Z. Ževrnja, dipl. inž. Botić i općinski načelnik g. J. Roglić), na jednoj od sljedećih sjednica dugoratskog općinskog vijeća preispituje se i mijenja raniji zaključak vijeća, a usvaja loš i nelogičan prijedlog izmjena, pa zato sadašnji službeni prijedlog koridora, neovisno o brojnim nedostacima i dugoročnoj neisplativosti, ima pokriće u općinskom prostornom planu i ostalim aktima. **Ali, koga briga što je glupost dobila alibi?**

## **Prijedlozi dodatnih rješenja za istinsku optimalizaciju trase:**

Kad smo već kod čvorova, smatramo potrebnim **uvesti nove čvorove tipa 'desno-desno' na području Sumpetra (vijadukt „Greiben“; km 11+100) i križanja postojeće lokalne D8 – Stare Duće, kako bi se**

mogao prihvatiti lokalni promet iz sve značajnijih novih naselja, ali i revitalizirati stara naselja jer su postojeći pristupi na D8 (Mali Rat, Sumpetar) vrlo opasni po sigurnost sudionika u prometu.

Nadalje, neminovno se nameće izgradnja **čvora „Zakučac“** (predlažemo tip 'rotor') **u sasvim novim odnosima preko kojega bi se ostvarila veza iz svih smjerova zaobilaznice sa gradom Omišem i autocestom A1 u čvoru Blato n/C koristeći trasu državne ceste D70 od čvora do D8 na Priku.** Upravo preko čvora Zakučac i ovom poljičkom kralježnicom, državnom cestom D70 ali kao suvremenom prometnicom, omogućava se sveobuhvatni razvoj Poljica kao najvećeg i najpotentnijeg dijela grada Omiša i cijele SDŽ, što od Austro-ugarske vladavine prije stotinu i više godina još nitko od dosadašnjih obnašatelja vlasti, nažalost, nije prepoznao.

Umetanjem čvora „Zakučac“ **nameće se potreba napuštanja projektirane trase** po multimodalnoj platformi jer u sadašnjoj verziji ona prometno ne opravdava svoju svrhu, a forsiranjem izgradnje iste to postaje investicija bez pokrića! Glavna trasa brze ceste sa čvorom „Zakučac“ ostvaruje se izgradnjom novog tunela „Babnjača“ dužine oko 1400 metara.

U financijsko-troškovnom pogledu, izmjena spomenute trase ekvivalentna je aktualnom projektnom rješenju, ali je znatno povoljnija u operativnom smislu kao i u vremenu potrebnom za njenu realizaciju. Ovim tunelom, točnije servisnim tunelom, moguće je ostvariti ugradnju vodovodnih cijevi za potrebe trase vodovoda od vodospreme „Zagrad“ preko primorskih Poljica do Splita, te Brača, Šolte, Hvara i Visa. Prema tome, ovom izmjenom navedeni projekti postaju kompatibilni i financijski pozitivni, te usputno omogućuju izgradnju luke Omiš zbog zbrinjavanja viška iskopnog materijala, a sve to u okviru istog resornog ministarstva.

**Četverotračnu cestu (2x2 kolnika) potrebno je izvesti do, zaključno, čvora „Grljevac“**, a nastavak do Omiša dvotračnom cestom (1x2 kolnika) jer se time postižu efekti uštede. Izgradnja četverotračne prometnice planirana je prije izgradnje autoceste A1, ali sada u tom presjeku postoji dovoljno cesta, a promatrani promet (brojač Bajnice) na tom odsjeku proteklih se godina stabilizirao. Ako su se pak četiri kolnika do čvora „Kriilo“ vodila zbog **planiranog trajektnog pristaništa**, onda još jednom treba naglasiti da od te zamisli treba odustati jer za to nema potrebnog manipulativnog prostora niti ekonomskog opravdanja. Na taj način napušta se cca 5 km trase jednog kolnika što donosi izravnu uštedu, a zatim i uštedu na vijaduktima „Duge njive“ (L = 90 m), „Krpotin“ (L = 120 m), „Gračina“ (L = 150 m), „Drinovci“ (L = 40 m), „Pelegrica“ (L = 80 m). Ako je 'umetanje' trajektnog pristaništa motivirano pak konkurentnošću projekta prema EU fondovima ili prioritetom u realizaciji ove dionice (umjesto ostvarenim prometom i razinom usluge), onda se s pravom pitamo koji su to elementi prevagnuli u financiranju obilaznice Vodica i Petrijevac iz EU fondova?!

Nadalje, još uvijek se podalje od očiju javnosti drži **projektno rješenje dovođenja već izgrađenog tunela „Omiš“ (L = 1471 m) u okvire EU Direktive i Pravilnika o sigurnosti sudionika u prometu**, a što je preduvjet za dobivanje uporabne dozvole. Koliko nam je poznato, provedena je 'analiza rizika' od strane austrijskih stručnjaka i predloženo je da se na tunelu primjeni polupoprečna ventilacija dogradnjom ventilacijskih kanala spuštanjem kalotnog dijela tunela. To skupo rješenje bilo bi prvi put primijenjeno na cestovnim tunelima u Hrvatskoj, ali u zadanim terenskim uvjetima ipak ne bi bilo i dovoljno pouzdano. Prikladnijim i znatno jeftinijim rješenjem (odnos cijene je 1:3) držimo dokop servisne cijevi koja uz veću sigurnost pruža mogućnost smještaja niza drugih komunalnih instalacija.

## **Plan izgradnje**

Prema izlaganju predstavnika Hrvatskih cesta g. Gorana Puža u županijskoj skupštini, *Planom izgradnje za period od 2017. – 2020. godine za brzu cestu: Stobreč – Dugi Rat – Omiš + spojna cesta od mosta „Cetina“ (po PUP-u)*, predviđena su znatna financijska sredstva u iznosu od **265.142.000,00 kuna**. Ona su, međutim, samo mrtvo slovo na papiru jer već sredstva planirana za 2017. u iznosu od

**25.254.000,00 kuna**, te sredstva planirana za 2018. u iznosu od **119.197.000,00 kuna** još uvijek nisu, a nažalost niti će, u dogledno vrijeme biti realizirana, kao što vjerojatno neće biti utrošena ni sredstva planirana za 2019. u iznosu od **100.700.000,00 kuna** odnosno 2010. u iznosu od **20.000.000,00 kuna**.

S druge strane, ako za to postoji volja i znanje, spomenuta i planirana sredstva **moгуće je gotovo odmah utrošiti aktiviranjem radova na dionici čvor TTTS – čvor Grljevac** koji su prekinuti upravo na zahtjev Hrvatskih cesta. Za predmetne radove postoji zakonski proveden upravni postupak, konzumirana građevinska dozvola, projektna dokumentacija, ugovorni troškovnik. Potrebno je tek ponoviti provedbu javne nabave. Pored toga, dio predviđenih sredstava **moгуće je utrošiti i na spojnu cestu od mosta „Cetina“ do D70**, ali ne na 'krnje' nego na stručno usuglašeno konačno rješenje.

U istom planskom razdoblju 2017.-2020. na **državnoj cesti D70** planirano je utrošiti **ukupno 67.250.000,00 kuna** odnosno **1.200.000,00 kuna** godine 2017, **22.635.000,00 kuna** godine 2018, **10.550.000,00 kuna** godine 2019, **32.865.000,00 kuna** godine 2020. **Kao i u prethodnome primjeru, slučajno ili ne, na planirano dosad nije utrošeno niti jedne jedine kune!**

**Zato predlažemo da se navedena planirana sredstva utroše na izgradnju tunela „Jurin kuk“ na najkritičnijem dijelu ceste D70 u predjelu „Zvečanjska staza“** s obzirom da za to postoje svi preduvjeti (izvedbeni projekt, riješeni imovinsko-pravni odnosi), a izbijanjem tunela dobiva se 30-40.000 m3 kvalitetnog materijala koji se može upotrijebiti na ostalim dionicama (tamponski sloj, poboljšanje temeljnog tla), a uz to pri izgradnji nema ni znatnijeg remećenja prometnih tokova. Po hitnom postupku potrebno je i moguće provesti upravni postupak, ishođenje građevinske dozvole, te javnu nabavu i izbor izvođača radova. Sa preostalim sredstvima licitirati i **izvesti zemljane radove na dionici obilaznice Gata**, za što postoji konzumirana građevinska dozvola.

**Spojnu cestu od Omiša i postojećeg križanja na D8 (Priko) do čvora „Zakučac“** potrebno je projektirati po novoj trasi sa dva tunela (dužine cca 50 i 350 metara) u kanjonskom dijelu. Spojna cesta sa raskrižjem tipa 'rotor' je ujedno i **početni dio državne ceste D70 Omiš – Gata – čvor Blato n/C na autocesti A1**. Koridor ove dionice D70 do 2013. godine bio je sadržan u *Prostornom planu Grada Omiša*, a zatim od 'politike' i bez stručnog obrazloženja izbačen. Nažalost, ni u slijedećem sazivu Gradskog vijeća prilikom izmjena PUP-a nije udovoljeno zahtjevu za njegovo ponovno uvrštenje. Međutim, ovim izmjenama *Prostornog plana grada Omiša* koje su u tijeku, **spomenuti koridor dionice D70 treba pod svaku cijenu i bez odgode vratiti**. Novom trasom omogućeno je nesmetano izvođenje radova na predmetnoj dionici kao i na budućem mostu „Cetina“ na zaobilaznici bez remećenja prometnih tokova, s prosječnim godišnjim prometom od preko 7000 vozila/dan prema automatskom brojaču prometa.

## **Zaključak**

Na temelju naprijed iznijetoga možemo ustvrditi da **postoje sve pretpostavke za aktiviranje izgradnje pojedinih faza Multimodalne platforme dijela Splitske aglomeracije: čvor TTTS (Stobreč) – Podstrana – Dugi Rat – most Cetina (Omiš)**, te spojne ceste od mosta Cetina do D70. Predmetni projekt je nazvan **strateškim** prema zaključku sa sjednice Vlade Republike Hrvatske održane 4. svibnja 2018. u Splitu, a od strane Hrvatskih cesta **svrstan je na prvo mjesto istaknutih projekata** u Splitsko-dalmatinskoj županiji.

Projekt se može realizirati u fazama kao dio konačnog rješenja zatvarajući prometno-tehničku cjelinu i prije apliciranja iste za EU fondove jer za to postoje svi potrebni preduvjeti. **Realizacijom ove faze projekta ostvaruje se izravan povrat uloženog kapitala.**

**Drugi važan projekt za ovu regiju, a poglavito za žitelje nekoć slavne Poljičke knežije i nadamo se buduće suvremene hrvatske povijesne regije i cjelovite turističke destinacije iznimnoga potencijala je državna cesta D70** koju, nažalost, unatoč ostvarenom prometu i značaju nisu vrednovali ni prepoznali 'stručnjaci' Hrvatskih cesta kao ni oni na razini Splitsko-dalmatinske županije. Zanimljivo je primjetiti da je to **jedina pristupna cesta prema obalnim gradovima koja je ostala nerealizirana** pri izgradnji autoceste A1, što je presedan na cijelom prostiranju autoceste A1. Inače, trasa ceste D70 nalazi se na povijesnom koridoru, te je ista od životne važnosti za Poljica, Grad Omiš i središnji dio SDŽ. Trenutno stanje projektne dokumentacije, te planirana sredstva u periodu 2017.-2020. daju mogućnost fazne realizacije njene izgradnje i to bez značajnijih remećenja prometnih tokova.

Međutim, da bi se to i ostvarilo, **treba htjeti, znati i raditi**, ali sa postojećim kadrovima koji u proteklom periodu nisu ništa poduzeli, to će biti teško ostvarivo **jer u Splitu se ne razmišlja, a iz Zagreba se niti vidi niti osjeća problematika Dalmacije** što najbolje potvrđuje stanje u splitskoj aglomeraciji koja u infrastrukturnom pogledu već godinama 'puca po šavovima'.

**Naši dalmatinski kadrovi u nadležnim državnim institucijama, te njihovo stručno operativno znanje, htjenje i zauzetost za predmetnu cestovnu problematiku za područje čije bi interese morali zastupati, je poražavajuće** (izuzetak su tek rijetki pojedinci koji su zbog navedenih okolnosti nemoćni da bilo što promijene!). Ovakvo stanje **još važnijom čini ulogu lokalne politike koja je zbog manjka stručnosti i viška strančarenja također izostala.**

Stoga jedino moguće rješenje vidimo u regionalnom ustroju koji podrazumijeva **decentralizaciju sredstava, odlučivanja i odgovornosti**, kao i **realizaciju izgradnje na regionalnoj odnosno lokalnoj razini.**

Ukratko, dosadašnja praksa da se o svemu odlučuje u Zagrebu, a ignorira lokalna zajednica – je neodrživa.

U Omišu, rujna 2018.