



Broj: 27/2019

Strožanac, 14. prosinca 2019.

Splitsko-dalmatinska županija
Upravni odjel za graditeljstvo i prostorno uređenje
Domovinskog rata 2
21000 Split

Predmet: Prijedlog izmjena Prostornog plana Splitsko-dalmatinske županije – dostavlja se.

Poštovani,

udruge Savez za Poljica koja okuplja stotinjak aktivnih i podržavajućih članova, kao vjerojatno jedini subjekt s područja nekoć slavne Poljičke knežije nepravedno rastrojene u čak sedam jedinica lokalne samouprave (gradovi Omiš, Split i Trilj, te općine Podstrana, Dugi Rat, Dugopolje i Šestanovac) u otvorenome roku dostavlja Naslovu predmetni prijedlog izmjena Prostornog plana Splitsko-dalmatinske županije odnosan na cjelovito područje povijesnih Poljica s neskrivenom nadom da će baš zbog toga ove primjedbe biti pomno razmotrene neovisno o primjedbama Poljicima nadležnih gradova i općina, na čemu unaprijed zahvaljujemo. Naše primjedbe odnose se na sljedeće:

1. Korištenje i namjena prostora

1.1 Umjesto proizvodno-servisne zone "Kostanjska ljut" obuhvata 160 hektara planirane na području Kostanjske ljuti, predlažemo da se cjelokupno područje Kostanjsko-pograjsko-selačke ljuti zajedno sa (pra)šumom Ščadin primarno sačuva u što izvornijem obliku te da se pojedini njegovi dijelovi namijene izgradnji *Interpretacijskog centra Poljica* u kombinaciji sa adrenalinskim parkom i/ili pustolovno-izletničkim centrom s poučnim tematskim stazama koje bi istaknule sveukupne pejzažne, povijesne, kulturološke i sve druge vrijednosti i potencijale Poljica, a napose izletnički, rekreativni, turistički i poljoprivredni potencijal ovog prostora koji s obzirom na blizinu kraške ljepotice Cetine koja ga većim dijelom okružuje i blizinu autoceste A1 s čvorom Blato n/C ima sve pretpostavke da postane epicentar revitalizacije povijesnih Poljica.

Premda su ovu nenaseljenu kršku zaravan planeri svojedobno doživjeli kao prostor pogodan tek za izmještanje neuglednih armirano-betonskih kubusa, a vrijeme je pokazalo i tržišno gotovo nezanimljivih s obzirom na veliki broj sličnih tzv. gospodarskih zona koje životare ili su posve propale, mi baš ovaj prostor prepoznavamo kao svojevrsni izlog Poljica i zalog svekolikog poljičkog prosperiteta. Štoviše, Kostanjsko-pograjsko-selačka ljut je krajnja istočna točka poljičke kraljeznice čije ishodište je poljičko povijesno zborište brdo Gradac na koju se poput rebara nadovezuju svi ostali dijelovi Gornjih i Donjih Poljica, pa su i razlozi za prenamjenu ovog strateški važnog prostora istovremeno povijesni, kulturni, vjerski, prirodni, ekološki, prometni i gospodarski. Ukratko, sveukupan prostor Poljica u stvarnosti je jedan veliki muzej na otvorenome čiji su 'eksponati' sveukupna poljička materijalna i nematerijalna kulturna baština, a 'kustosi' Poljičani koji žive svoje tradicijsko naslijeđe, i to je ono što moramo sačuvati!

1.2 Predlažemo da se u zoni prijelaza autoceste preko kanjona rijeke Cetine koji graniči sa zaštićenim lokalitetom spomenute (pra)šume Ščadin, na već deposediranom i otkupljenom zemljištu omogući izgradnja uslužnog kompleksa (*Interpretacijski centar Poljica*, motel, bezinska crpkica s pratećim sadržajima i tome sl.) s mogućnošću korištenja iz oba prometna smjera s obzirom na već postojeće infrastrukturne preduvjete (podvožnjaci, most, parkirališni prostor i dr.), a prostor nasuprot njemu, dakle sa sjeverne strane autoceste, da se namijeni izgradnji Poljičkog zoološkog i botaničkog parka s kojim bi dijelio istu infrastrukturu. Ovaj prostor



površine oko 120 hektara većim je dijelom ograničen kanjonom rijeke Cetine i postojećom zaštitnom mrežom autoceste, pa bi ga bilo potrebno ograditi istom žičanom ogradom tek sa njegove zapadne strane od zaseoka Dajaci u Blatu n/C tj. od autoceste do kanjona rijeke Cetine. Ovaj zoološki i botanički park bio bi nastanjen autohtonim životinjskim i biljnim vrstama koje, nažalost, postaju rijetkost i u našim ruralnim sredinama, pa bi se njegovom izgradnjom omogućilo sadašnjim i budućim naraštajima domicilnog stanovništva, ali i putnicima-namjernicima te napose turistima bolje upoznavanje ovog dijela Splitsko-dalmatinske županije i Lijepe naše. Pristup ovome prostoru moguć je iz više smjerova od kojih bi svakako najatraktivniji bio iz smjera Kreševa preko postojećeg pješačkog mosta s kojega se pruža bajkoviti pogled na veći dio kanjona rijeke Cetine.

2. Prirodna i graditeljska baština

2.1 Na području povijesnih Poljica pod posebnu zaštitu spomeničke, graditeljske i prirodne baštine potrebno je staviti Poljičanima kultno brdo Gradac zajedno sa Podgradacem tj. cjelokupan prostor sa sjevera i zapada omeđen državnom cestom D70, sa istoka pristupnom cestom GHE Zakučac i s juga liticom odnosno ŽC. Osim kulturno-povijesnog i vjerskog značaja ovog prostora za sve Poljičane, upravo na brdu Gradac ispod kapelice sv. Jure nalazi se napuštena makadamska cesta sa serpentinama u dužini od oko kilometar i pol izgrađena koncem 19. stoljeća kako to piše na spomen ploči na početku dionice. Ovaj sačuvani izvorni oblik ceste starih austrijskih inženjera nesporno pripada graditeljskoj baštini, pa je kao takvu treba obnoviti i zaštititi.

2.2 Dodatnu zaštitu svakako zavrijeđuje i planina Mosor neovisno o tome što se dobrim dijelom već nalazi u obuhvatu međunarodne ekološke mreže „Natura 2000“. Naime, „Mosor nije samo kamen“ – kako pjeva veliki poljički i hrvatski pjesnik akademik Jure Kaštelan – „Za nas, djecu njegovu, Mosor je živo biće. Spomenik života. Neuništiv.“ Zato smatramo da je i Mosor, poput Biokova i (uskoro) Dinare potrebno proglasiti parkom prirode, te izmjenom plana to provesti i naznačiti. Mosor kao budući Park prirode „Mosor“ nalazi se na području gradova Splita i Omiša, te općina Dugopolje, Šestanovac i Zadvarje, pa bi zato upravo Splitsko-dalmatinska županija morala biti nositelj aktivnosti oko izrade elaborata i pokretanja inicijative proglašenja ovog parka prirode pred nadležnim državnim institucijama. Planina Mosor za to posjeduje sve potrebne pretpostavke, od starih naselja, katuna, jama, flore i faune do rekreativno-turističkih potencijala te ni u kojem pogledu ne zaostaje za postojećim parkovima prirode na području Hrvatske.

2.3 Kanjon rijeke Cetine po sadašnjem stupnju zaštite pripada kategoriji „zaštićenog prirodnog krajobraza“ što je zaštita nacionalne kategorije. Smatramo potrebnim poraditi na podizanju stupnja zaštite kompletnog kanjona rijeke Cetine (od brane Prančevići do kanjona nadomak ušću) uključujući i stoljetnu šumu Šćadin. Na taj način bi se uvelo više reda u zaštitu i gospodarenju prostorom, a to se poglavito odnosi na bespravnu izgradnju, rafting i kanjonig, automobilski i brodski promet, te očuvanje prostora od različitih uzurpatora (bespravnih graditelja, graditelja vjetro-parkova, mini elektrana itd.). Poželjno bi bilo objedinjavanje ovih dvaju resursa, Mosora i Cetine, u jedinstvenu instituciju parka prirode što bi bio ogroman iskorak obogaćivanju turističke ponude, napose revitalizacijom postojećih 'prtenih putova' i pretvaranjem istih u edukativne pješačke ili ciklo-staze, kao i revitalizacijom starih naselja i kulturne baštine kojom nekoć slavna Poljička knežija obiluje.

3. Cestovni promet

Dionica državne ceste od Stobreča (čvor TTTS) do Omiša godinama se projektira i devastira u istom izvornom koridoru, a prema javno dostupnim informacijama i postavkama „Nove multimodalne platforme (...)“ (čija multimodalnost u izvornom obliku Trogir – Omiš nikada nije bila upitna!) potrebno je dopuniti sljedećim:



- vezu između čvora TTTS i čvora Bilice predvidjeti tunelskom varijantom jer se na taj način postiže prava multimodalnost i ostvaruje najkraća i najbezbolnija veza svih vidova prometa (zračnog, željezničkog, cestovnog i pomorskog) kompletne aglomeracije. Tunelska varijanta je najjeftinija u ukupnim troškovima investicije (nema skupog otkupa zemljišta), najkraća je veza, nema utjecaja na odrednice GUP-a Splita, te je zato i vremenski najbrža u realizaciji.

- na čvor TTTS priključiti Vukovarsku ulicu kao još jedan ulaz-izlaz grada Splita na tranzitnu državnu mrežu i pristup budućim lukama (trajektnoj i marini za mega jahte) na potezu između Duilova i Stobreča

- korigirati vezu čvor Mravinci – čvor Karepovac (prema važećem GUP-u grada Splita) od čvora Karepovac na sjevernu stranu rotora TTTS sa logičnom nastavnom vezom na županijsku cestu ŽC 6142 na predjelu oko bivšeg kamenoloma Lavčević. Čvor TTTS postaje najvažniji distributer prometnih tokova što mu je namijenjeno i planom od prije 40 godina, a tu ulogu na zapadnom dijelu grada ima čvor Bilice

- vratiti u Prostorni plan neopravdano izbačen čvor Grljevac sa spojnom cestom do postojeće D8 kod ugostiteljskog objekta „Fabio“ odnosno hotela „Le Meridian“ u Strožancu, a koji je navodno izbačen zbog multimodalnosti što je apsurd jer na ovom potezu JTC-e stvaraju se svakodnevne gužve tijekom cijele godine, a ne samo za vrijeme turističke sezone. Izbacivanje čvora Grljevac ukazuje na nerazumijevanje stvarnih problema i nepoznavanje situacije na terenu ili pak na nečista posla

- izbaciti nelogičnu lokaciju trajektnog pristaništa u Krilu Jesenice zato što na toj lokaciji nema ni prostornih ni prometnih uvjeta. Ako se već inzistira na trajektnom pristaništu onda je prikladnija lokacija u Dugom Ratu jer tu postoje terenski uvjeti i prostor za prihvat automobila, izgrađena obala sa dovoljnim gazom koju samo treba adaptirati i izgraditi pristupne rampe. Međutim, u prioritetu Vlade RH i SD županije je izgradnja tunela Kozjak kao novog pristupa-ulaza u grad Split, Kaštela i Solin. Time čvor Dugopolje postaje drugorazredan čvor, a čvor Vučevica preuzima primat jer se preko istoga skraćuje put u smjeru Zagreba za 13 kilometara u jednome smjeru. Prema tome, pretpostavka u „Novoj multimodalnoj platformi...“ i francuskoj „Studiji opravdanosti“ da će 40% planiranog prometa sa čvora Dugopolje dospjeti u luku Krilo Jesenice za Sumpetar na Braču je deplasirana jer nema pokriće u stvarnim činjenicama, pa je nije moguće ni ostvariti

- zbog svega navedenoga, lokaciju nove trajektne luke treba predvidjeti na području između Duilova i Stobreča jer za to postoje svi preduvjeti: neiskorišteni prostor, relativno plitko more s blatnjavim dnom, blizina TTTS-a kao ranžirne stanice, veza s vanjskom mrežom prometnica bez opterećenja gradskih ulica, mogućnost kombinacije s marinom za mega jahte tj. dislociranje prostora za gradski projekt na Žnjanu istočno prema Stobreču itd. Na taj način akvatorij postojeće luke u Splitu bio bi uglavnom rezerviran za putnički promet, kruzere i mini kruzere koji su u ekspanziji. To je povoljno za sve sudionike u prometu, pogotovu za otočane jer sve njihove vitalne potrebe (posjet bolnicama, trgovačkim centrima i drugim javnim sadržajima) nalaze se na istoj udaljenosti, ali sa suprotne strane. Model takve lokacije luke već postoji u Zadru, a to je luka Gaženica. Dakle, postojeća luka s poluotoka kao što je splitski dislocirana je istočnije na znatno pristupačniju lokaciju u prometnom smislu, te na taj način postaje zanimljiva i za potencijalne ulagače. Iz plana je svakako potrebno izbaciti lokaciju luke u predjelu Stinica koja se u zadnje vrijeme nameće od strane lučke uprave jer je to u svakom pogledu nepovoljno zbog postojeće i planirane izgradnje. Taj atraktivni prostor sjeverne obale primjerenije je namijeniti građanima te im omogućiti pristup moru i kompatibilnim sadržajima (plaže, obale, privezišta i dr.)

- zbog višestruko razložnog odustajanja od trajektne luke u Krilu Jesenice (i to ne samo zbog protesta mještana!) nema potrebe do čvora Krilo graditi cestu s četiri prometna traka (2+2), već samo do čvora Grljevac. Izgrađenost mreže cesta u presjeku, uključujući i autocestu, opravdava nastavak izgradnje s dva prometna traka, ali s križanjima izvan nivoa jer se time u izgradnji ostvaruju znatne



uštete. Tim potezom ona ne gubi značaj 'brze ceste', što je hrvatska formulacija koja nije vezana sa širinom poprečnog presjeka prometnice (dva ili četiri prometna traka) nego je uvjet za istu izgradnja raskrižja izvan nivoa

- planom predvidjeti dva nova križanja po sistemu 'desno-desno' na predjelu križanja s postojećim lokalnim cestama u Supetru (Zeljevići) LC 67142 i LC 67120 za novoformirano naselje i nastavno za Stare Duće, te planom predviđene turističke zone. Izgradnjom ovih dvaju križanja omogućava se revitalizacija starih naselja koja je u tijeku, te se omogućava bolja prometna iskoristivost ove ceste što joj je zapravo krajnji cilj i svrha

- planom predvidjeti koridor za izgradnju pristupne ceste od čvora Krilo do županijske ceste ŽC 6142 u Tugarima (Podume)

- iz plana izbaciti planirani koridor ceste Naklice - čvor Dugi Rat jer isti više nema opravdanja, a upravo je on prejudicirao nelogičan položaj čvora Dugi Rat kao i nelogično spuštanje trase u planom predviđeno građevinsko područje smanjujući mu površinu za oko 250.000 m² za što nema nikakvog valjanog opravdanja. Zato iznova apeliramo da se ostane u koridoru po 'starome' planu s prijedlogom nove lokacije pristupne ceste za što postoje svi terenski preduvjeti. Ovo je inače tipičan primjer situacije u kojoj struka ustupa mjesto politici pod pritiskom lobističkih skupina, pa je krajnje vrijeme da struka povрати svoj izgubljeni dignitet na dobrobit društvene zajednice u cjelini

- na području omiškog prometnog raspleta potrebno je svakako ubaciti čvor Omiš – centar u Zakučcu kako je to već bilo implementirano u prethodnom županijskom planu na zahtjev UGIS-a Split, ali je nažalost izbačeno iz županijskog plana bez obrazloženja. Prema postavkama postojećeg plana nemoguće je ostvariti prometnu vezu grada Omiša i autoceste A1 u svim potrebnim smjerovima, pa to postaje investicija bez pokrića. Da bi se spomenuta prometna veza ostvarila potrebno je napustiti postojeći projekt Hrvatskih cesta na predjelu 'trorogog vrha', a usvojiti prijedlog izmjena domaćih stručnjaka o čemu već desetljećima upućeni bezuspješno upozoravaju Vladu RH, nadležno Ministarstvo MPI RH, Hrvatske ceste Zagreb, SD županiju, te nadležne gradove i općine.

3.2 Državna cesta D70 Omiš – čvor Blato n/C (A1)

- zbog izgrađenosti regionalnog vodovoda i energetskih kablskih raspleta i terenskih uvjeta u kanjonu, te zbog opasnosti od obrušavanja stijena, trasu državne ceste u njenom ishodišnom dijelu od križanja s državnom cestom D8 na Priku, pa sve do čvora Omiš – centar u Zakučcu potrebno je voditi novim koridorom s dva kraća tunela (dužine 60 i 300 metara) i otvorenom padinskom trasom do čvora Omiš – centar u Zakučcu. Ovaj prijedlog vođenja trase već je ranije (do 2013.) bio sadržan u prostornom planu SDŽ, ali je na zahtjev politike i ugađanja potencijalnim investitorima i trgovcima prenamjene prostora, zaobilazeći struku vraćen na postojeću trasu što je praktično neprovedivo i dugoročno štetno

- dionicu ceste od Čišala (spoj na staru trasu kod škole) do Zvečanja (Badnja) potrebno je voditi novom trasom, tunelskom varijantom u predjelu Prvinčića, a nikako kroz postojeća i novoformirana naselja uz postojeću trasu. Samo takav plan i koridor je iskorak u budućnost.

3.3 Županijska cesta ŽC 6166 Omiš – Zadvarje

Županijska cesta Omiš – Zadvarje trebala bi doživjeti znatne izmjene kod prometnog korištenja iste. Zbog ranije iznijetog prijedloga o proglašenju kanjona rijeke Cetine parkom prirode, potrebno je spomenutu prometnicu zadržati na nivou današnjih prometnih usluga od kanjonskog dijela u Omišu



(ulaza u budući park prirode) do Smolina, te izbjeći svaku veću graditeljsku intervenciju koja bi narušila postojeće stanje. Od Smolina ili pak Radića u Kučićima planom je potrebno predvidjeti novi koridor ceste prema Podašpilju (Mimice) te tunelom dužine ispod 1000 metara izbiti na južne padine Omiške dinare u Predjelu naselja Popovci i izvršiti vezu na postojeći prometnu mrežu. Alternativa ovoj varijanti je koridor Gornje Tafre – tunel – Lokva. Ostali dio ceste od Kučića do Zadvarja potrebno je rekonstruirati u

postojećim koridorima. Na taj način sada napuštena sela omiškog zaleđa (Podašilje, Svinišće, Smoline, Kučiče dobivaju praktično izlaz na more što im omogućuje nove sadržaje u turističkoj ponudi, proizvodnji i plasmanu zdrave hrane.

3.4 Spojna cesta čvor Blato n/C – D70 – Podgrađe – ŽC 6166 (križanje za Slime)

Ovo je novi koridor spojne ceste koji je potrebno unijeti i rezervirati u Prostornom planu SDŽ, a koji je već naznačen i izveden na nivou donjeg ustroja u svom ishodišnom dijelu od D70 do planirane poslovne zone s nadvožnjakom preko autoceste. Normalan slijed trase pristupne ceste je preko Kostanjsko-pograjske ljuti do Podgrađa te novom trasom i novim mostom preko rijeke Cetine (postojeći Pavića most pripada spomeničkoj i graditeljskoj baštini i nije ga moguće rekonstruirati za prihvat dvosmjernog prometa) ostvariti vezu sa ŽC 6166 kod križanja za naselje Slime.

Ovim novim koridorom kao i naprijed iznijetim prijedlozima ostvaruje se kvalitetna veza od autoceste A1 za pristup spomenutoj Kostanjsko-pograjskoj ljuti kao području iznimnog turističkog potencijala, naseljima Kostanje, Podgrađe, Slime, Kučiče, Svinišće, Podašpilje, omiškoj rivijeri i gradu Omišu, što će u najvećoj mogućoj mjeri utjecati na revitalizaciju i razvoj Poljica kao i omiškoga zaobalja.

3.5 Spojna cesta Gornji Dolac (Pocrići, Perdići) – Gata (D70)

Predvidjeti koridor budućeg spoja Zamosorja sa svojim administrativnim središtem, gradom Omišom, tunelskom vezom kroz masiv Mosora. Tom vezom otvara se mogućnost revitalizacije cijelog zamosorskog dijela Poljica i Grada Omiša, kao i nastavnom vezom područja Novih sela i preostalog rubnog područja gradova Omiš i Trilj.

4. Energetski sustavi

U prijedlogu energetskih sustava na području Poljica potrebno je izbaciti bilo kakvu mogućnost lociranja i gradnje novih vjetroelektrana i mini hidrocentrala jer iste nisu u skladu s međunarodnim sustavom zaštite „Natura 2000“ kojim su Poljica većim dijelom obuhvaćena.

Iz plana je potrebno izbaciti revirzibilnu hidrocentralu 'Mosor' sa akumulacijom u zaštićenom značajnom krajoliku u Zakuću jer je ista u suprotnosti s postojećim režimom turističkog i poljoprivrednog korištenja te potrebama domicilnog stanovništva u budućnosti. Alternativa je potapanje dijela Gata (Podgradac) u okviru mogućeg kao što je nekada bilo planirano ili pak za to koristiti sjevernu padinu Mosora u kombinaciji s već postojećom akumulacijom Prančevići.

Prioritet svakako treba dati razvoju održivog turizma od kojega je profit puno veći. U tu svrhu potrebno je revitalizirati postojeće davno napuštene stare mlinice (npr. Mišerdine, Čkotinu lađu, Mindoljevića i druge), te ih uklopiti u postojeće i buduće sadržaje, napose u budući park prirode. Prioritet na području Poljica svakako treba dati solarnim elektranama kao alternativnim obnovljivim izvorima energije pomno birajući lokacije na višim kotama koje su nevidljive s pozicije primorske i zamosorske strane, koje ne narušavaju krajobraz i postojeću kvalitetu stanovanja i koje ne priječe razvoj svih vrsta održivog turizma i poljoprivrede.



5. Vodoopskrba i kanalizacija

Najlogičniji alternativni vodoopskrbni pravac za grad Split je iz smjera Omiša s postojećeg postrojenja za kondicioniranje vode. Na istom zahvatu postoje rezerve kojima je moguće udovoljiti sadašnjim i budućim potrebama vodoopskrbe poljičkog primorja s nizom revitaliziranih starih naselja i srednjodalmatinskih otoka, a sve prema usuglašenom idejnom rješenju splitskih projektnih kuća po

nalogu Hrvatskih voda. Idealna trasa vodovoda za potrebe napajanja grada Splita, poljičkog priobalja, starih naselja Duća, Jesenica, Podstrane, kao i dodatne trase za potrebe srednjodalmatinskih otoka je uz brzu prometnicu sa priobalne strane. Takav pristup vođenja trase vodovoda je kompatibilan s projektom prometnice, te se na taj način ostvaruju znatne uštede i problemi kod otkupa zemljišta, kao i pri samoj izgradnji te eksploataciji jer se koristi prirodni pad zbog idealnog postojećeg visinskog položaja uređaja na samome zahvatu.

Vodoopskrbni rasplet potrebno je dopuniti s trasom cjevovoda od zahvata na izvorištu rijeke Žrnovnice do naselja Gornje Podstrane jer se istim zahvatom i cjevovodom napokon može kvalitetno riješiti vodoopskrba Žrnovnice, te navodnjavanje padina Vilara i obradivih poljoprivrednih površina.

Odvodnju s područja Tugara, te dijela ili cijelih Naklica te glavni kolektor potrebno je izvesti u budućem nogostupu najavljene rekonstrukcije županijske ceste ŽC 6142 koja je u fazi projektiranja.

Potrebno je također planirati nastavak postojeće kanalizacijske mreže koja je izvedena do granice Grada Splita kroz Tugare sve do predjela Progon-Naklice do točke koja za otjecanje može koristiti prirodni pad bez utroška energije. Također je potrebno planirati priključak za naselja Naklice, Sitno Donje, Sitno Gornje i Dubravu.

6. Područja posebnih ograničenja u prostoru

Da bi se spriječila daljnja devastacija obalnog pojasa i saniralo do sada provedeno potrebno je od Splita (Bačvica) do Omiša utvrditi granicu pomorskog javnog dobra. U okviru istog potrebno je rezervirati prostor i planirati izgradnju biciklističke i pješačke staze u ukupnoj dužini prostiranja s logičnim nastavkom prema omiškom primorju. Na taj način morska obala kao javno dobro postala bi dostupna svim građanima, a ne samo pojedinim uzurpatorima iste. Svakako da bi takav pristup kao i dislocirana trasa biciklističke i pješačke staze od ostaloga prometa itekako imao utjecaj na kompletnu prometnu sliku od Splita do Omiša. Građevinski materijal za provedbu ovog projekta može se osigurati iz viška iskopa prilikom izgradnje buduće planirane prometnice Split – Stobreč – Dugi Rat – Omiš. Svakako da je u buduću planiranu prometnu stazu moguće uplanirati i ugradnju odvodnje, vodoopskrbe, energetske kabele, te druge infrastrukturne sadržaje dok bi uvođenje bicikala i ostalih ekoloških prometala bilo zanimljivo i Europskoj uniji iz čijih bi se fondova to moglo vrlo brzo i učinkovito realizirati.

Za sva dodatna objašnjenja i informacije ostajemo raspoloživi, te Vas srdačno pozdravljamo.



Savez za Poljica:

Ante Mekinić, predsjednik