

Ivan Vulić dipl. ing. građ.
21000 Split, Biogradska 9

HRVATSKE CESTE d.o.o.
n/p Predsjednika uprave
gosp. Josipa Škorića, dipl. ing. građ.
10000 Zagreb, Vončinina 3

Predmet: **Primjedbe na Novu multimodalnu platformu splitske aglomeracije Solin–Split–Stobreč–Dugi Rat–Omiš uključivo dionica Zaobilaznica Omiša**

S obzirom na niz opetovanih pisanih upozorenja i prijedloga rješenja poslanih u dužem vremenskom razdoblju kako osobno, tako i u suradnji s drugim zainteresiranim subjektima (udruge, mjesni odbori i lokalni stručnjaci) koja su, nažalost, ostala bez ikakvog odgovora, odlučio sam još jednom vas upozoriti da sve što predlažete, projektirate i izvodite na području splitske aglomeracije, a poglavito na dijelu zaobilaznice Omiša, **nema stručnog uporišta u propisima graditeljske i prometne struke.**

Već duže od jednog desetljeća pozivamo vas da organizirate stručni okrugli stol na kojemu bi stekli uvid u stanje na terenu, raspravili o mogućim rješenjima i napokon usvojili ono optimalno koje će polučiti pozitivne efekte u prometnom, razvojnom i svekolikom drugom prosperitetu ovoga kraja u budućem 50-togodišnjem razdoblju. Vaš pristup i izrađena projektna rješenja nažalost **ne vode tome cilju već imaju negativan učinak na državni proračun i dugoročni razvoj splitske aglomeracije, Grada Omiša i slavni Poljica**, usudio bih se reći najpotentnijih dijelova Splitsko-dalmatinske županije.

U više navrata bezuspješno je traženo održavanje tematskih sjednica Gradskog vijeća Grada Omiša povodom izgradnje zaobilaznice Omiša. Održana je tek jedna polovinom 2016. za vrijeme mandata gradonačelnika g. Ivana Kovačića i doživjela je potpuni fijasko jer nije ponudila nikakav stručan odgovor.

Vaše izbjegavanje sudjelovanja na nekoliko drugih tematskih sjednica Gradskog vijeća Grada Omiša, te pisani odgovor od 6. lipnja 2019. koji posjedujem, kao i Izvještaj o planiranoj izgradnji državnih cesta na području Splitsko-dalmatinske županije koji ste na tematskoj županijskoj sjednici činovnički suhoparno prezentirali (pročitali), ali ne i stručno obrazložili, upućuju na udovoljavanje formi bez stvarnoga sadržaja s obzirom da o stvarnim problemima nije bilo ni riječi. Zato ću po tko zna po koji put ponoviti ono isto što uporno ponavljam svim predsjednicima uprava HC od njihove uspostave, da su stvarni problemi slijedeći:

I. NOVA MULTIMODALNA PLATFORMA SPLITSKE AGLOMERACIJE SOLIN–STOBREČ–DUGI RAT–OMIŠ

- 1. Nova multimodalna platforma splitske aglomeracije potpuno je promašena** zato što je multimodalnost cijele regije sadržana u izvornome nazivu projekta iz daleke 1970. – Brza cesta TROGIR–SOLIN–SPLIT–STOBREČ–DUGI RAT–OMIŠ, te je dionica Stobreč–Omiš samo sastavni dio izgradnje iste. Multimodalnost ove brze ceste bila je uvijek neupitna jer polazne točke svih vidova prometa aglomeracije (cestovni, željeznički i

pomorski) nalaze se u užem području grada Splita, a ista se dopunjuje zračnom lukom Kaštela, pa nove multimodalne platforme nisu bile potrebne.

2. **Rješenje lokacije trajektnog pristaništa u Krilu–Jesenice potpuni je promašaj** jer za to ne postoje valjani razlozi niti prometni i prostorni uvjeti. Obzirom da se sve rješavalo u tajnosti bez javnoga uvida, Bračani i drugi otočani s pravom se pitaju kome je ta 'glupost' mogla pasti na pamet?! Kako od realizacije ove luke zbog gotovo nemogućih uvjeta i revolta građanstva po svemu sudeći neće biti ništa, onda i vaša inzistiranja na postojećim prioritetima i rješenjima postaju u najmanju ruku upitna.
3. **Dionica čvor Mravinci–TTTS–Stobreč** s obzirom na napisano u točki 2. više nema onaj značaj i prioritetnu realizaciju jer više nema ni 40%-nog prometa iz smjera Dugopolja prema luci Krilo-Jesenice. Unatoč tome, tu dionicu kao prioritetnu uporno ističu SD župan, gradonačelnik Splita i usputni načelnici premda ona ni u kojem slučaju nije obilaznica Splita zbog izostanka očekivanih prometnih opterećenja, te drugih terenskih uvjeta. Provoznost postojećih glavnih kolnika sadašnje zaobilaznice od čvora Bilice do čvora Stobreč je prisutna, a prometni kapacitet udovoljava sadašnjemu kao i budućemu prometu.
4. **Nelogično je izbacivanje spojne ceste odnosno veze između čvora Grljevac i D8**, pa ako je to i bio uvjet (navodno zbog fantomskog „Jaspersa“ odnosno financiranja iz EU fondova), onda se upravo tim činom pokazuje nepoznavanje prilika na terenu. Naime, svakodnevni zastoji prometa upravo su u dijelu postojeće D8 od čvora Stobreč do Grljevca i to ne samo u turističkoj sezoni zbog pristupa okolnim sadržajima (brojne plaže, marine i lučice, hoteli, pristupi naseljima i objektima, te ostalim sadržajima potrebitim sudionicima u prometu). **Zato je potrebno hitno nastaviti radove na dionici TTTS–čvor Grljevac s pristupnom cestom na D8 koji su naprasno prekinuti još 2011. tim prije što za to postoje svi potrebni uvjeti: odobrena izvedbena projektna dokumentacija, proveden potreban upravni postupak sa važećom građevinskom dozvolom, ugovorni troškovnik, te planom građenja 2017.–2020. predviđena potrebna financijska sredstva za realizaciju (265.142.000,00 HRK prema izvješću s tematske sjednice županijske skupštine).** Da bi se to provelo potrebno je znati, htjeti i raditi, te provesti javnu nabavu, otkupiti preostalo zemljište i pristupiti nastavku radova, a ne tražiti usluge drugih (vanjskih) subjekata. Međutim, **pravo je pitanje zašto su radovi u prekidu već punih 8 (osam) godina?**
5. **Prometnicu s četiri prometna traka (2+2) potrebno je graditi samo do čvora Grljevac, a nikako dalje** jer zbog navedenih okolnosti i terenskih uvjeta do Omiša, nema za to potrebe. Zbog promijenjenih okolnosti tijekom zadnjih 40 godina o čemu projekt nije vodio računa, a odnosi se na izgradnju autoceste, te ostalih cesta u zaobalnom presjeku, za prometnicu s četiri prometna traka (2+2) nema prometnoga opravdanja zato što brojači prometa posljednjih godina potvrđuju da je ustaljen. Ukidanjem ova dva nepotrebna prometna traka postigle bi se **značajne uštede u izgradnji i naravno, u državnome proračunu iz kojega se gradnja financira.**

6. **U lokacijskome smislu potrebno je korigirati neprirodni položaj pristupne ceste i čvora Dugi Rat.** Sadašnji položaj čvora ne prati logički slijed prometnih tokova kako u 'ulijevanju' tako i u 'izlijevanju', a razlog tome je PUP-om predviđen koridor prometnice Naklice–čvor Dugi Rat koji je nelogičan i nepotreban, te ga je potrebno napustiti i brisati iz PUP-ova. Grad Omiš je zbog svojih resursa i značaja ishodište i cilj svih prometnih tokova, dok je naselje Dugi Rat u prometnome smislu ipak sporednoga značenja.

7. **Vođenje trase, točnije njene nivelete na potezu od 'korigiranoga' čvora Dugi Rat do tunela „Ljut“** potrebno je podići na višu kotu jer se na taj način izbjegava devastacija 250-300 tisuća metara četvornih zemljišta prema postojećemu planu namijenjenog individualnoj stambenoj izgradnji čija tržišna vrijednost je između 250 i 300 €/m². Osim toga nanosi se i velika šteta domicilnom stanovništvu jer se nepotrebno troši dragocijeni životni prostor za daljnji razvoj i izgradnju, a zbog blizine prometnice devalvirani su i sadašnji uvjeti stanovanja postojećih stambenih objekata (već vam je upućeno prosvjedno pismo s potpisima građana!). Od nedavno je, međutim, na snazi novi PUP Općine Dugi Rat koji, upozorenjima unatoč, nije respektirao niti uvažio naprijed navedene činjenice.

8. **Svakako je potrebno umetnuti još dva čvora tipa „desno–desno“ na postojećem razvoju trase.** Čvorovi su nužni na području Suhog potoka i križanju s lokalnom cestom za naselje Stare Duće i planom predviđenu zonu turističke namjene. Na taj način omogućava se revitalizacija starih naselja uzduž prometnice, te prihvaćanje i uključivanje većega lokalnog prometa što je i cilj dislokacije odnosno izmještanja prometnice.

II. ZAIBILAZNICA OMIŠA

Posebno ću se osvrnuti na **Zaobilaznicu Omiša** kao integralni dio „Nove multimodalne platforme (...)“ koja je djelomično izgrađena. Tom gradnjom nije postignut pozitivan prometni učinak jer nije ostvarena prometno-tehnička cjelina. Ishodili ste građevinsku dozvolu usprkos odredbama „Direktive Evropske unije o zahtjevima za sigurnost sudionika u prometu za tunele“ iz 2004. S obzirom da se Republika Hrvatska opredijelila za pristup EU te bila u statusu kandidata za prijem u EU, **pravila koja nalaže spomenuta Direktiva morala su vrijediti i za tunel „Omiš“ dužine L=1.471 m** koji je kapitalni objekt na ovoj dionici. Na te okolnosti ste na vrijeme bili upozoreni, ali niste pravovremeno reagirali. Nakon mnogih odgađanja **proveli ste i Austrijancima nepotrebno platili analizu rizika** s obzirom da su i 'vrapci na krovu' znali da je izvedeno potrebno ispraviti i dopuniti dodatnim rješenjima i radovima. Dakle, svjesno ili nesvjesno svejedno, upustili ste se u realizaciju ne privodeći izgrađeno uporabi. **Takvo ponašanje svojstveno je samo neodgovornima jer za propušteno, nerealizirano i utrošeno vrijeme, kao i nastalu štetu na teret državnoga proračuna nitko, nažalost, nije odgovarao.**

Temeljem dostupnih projektnih rješenja koja nemaju uporišta u graditeljskoj struci, dolazi do devalvacije dugoročnih koristi. Ovom prilikom ću vam, po tko zna koji put, ponoviti o kojim se propustima radi:

1. **Projekt „Spojna cesta od mosta 'Cetina' na dionici D8 Stobreč–Dugi Rat–Omiš do ceste D70“** dužine cca 1000 metara u kojoj je sadržan „Radni tunel Komorjak“ od cca 600 metara za koji pokušavate ishoditi građevinsku dozvolu, **predstavlja nepotpuno i neprimjereno projektno rješenje, a njegova realizacija (izgradnja) investiciju bez pokrića.** Naime, prema predloženom projektnom rješenju ova će spojna cesta u konačnici služiti samo za tzv. izlivanje prometa iz smjera Makarske, a grad Omiš i autocesta A1 u čvoru Blato n/C istim ovim rješenjem **ostaju bez spoja sa zaobilaznicom**, pa se na taj način uludo i nepotrebno troši oko **60 milijuna kuna** proračunskih sredstava.
2. **Projektnim rješenjem iz prethodne točke te križanjem spojne ceste sa D70 prejudicirate privremeno rješenje** koje s vremenom lako može prerasti u dugoročno ili trajno preusmjeravanje ukupnog magistralnog prometa preko Tugara. **Tkogod da zagovara i forsira ovakvo rješenje vođenja trase, ili je zalutao u cestovnu branšu ili je zlonamjeran! Svakom građevinskom inženjeru, traseru, mora biti poznato i jasno što u vođenju trase znači izgubljena visina (Tugare-Dočine su na preko 300 m nadmorske visine), te kako se to odnosi na vozno-dinamičke uvjete trase, potrošnju energenata (goriva) u čiju štednju se zaklinjemo, te na onečišćenje okoliša.** Kako Tugare nepostoje od jučer, napominjem da nikome od eminentnih stručnjaka koji su se traserskom problematikom bavili u proteklih 50-tak godina, tako nešto nije palo na pamet! Odustajanje od izgradnje dužobalne trase, te nelogično preusmjeravanje prometa preko Tugara makar privremeno, katastrofalno je loš potez. **Ovakav pristup donosi ogromne štete u razvojnom smislu jer umjesto jednog dobivamo dodatni, dakle, dva prometna problema uz neodgovorno trošenje proračunskih sredstava.**
3. **Projektno rješenje račvanja u tunelu u brdu Komorjak, takozvane 'hlače', potrebno je napustiti** jer tako suludo rješenje u graditeljskoj praksi ne postoji! Stoga bi važno bilo znati koji su 'stručnjaci' ovo nebulozno rješenje implemetirali u projekt? Izvedba ovako nelogičnog rješenja komplicira i poskupljuje izgradnju bez ikakvog pozitivnog efekta u prometnom i financijskom smislu. **Zato je potrebno pod svaku cijenu djelomično napustiti projekt IPZ-a, korigirati čvor Zakućac u kružni tok, te sa istog omogućiti izgradnju tunela novom, neznatno dužom, ali u konačnici logičnijom i primjerenijom trasom. Time se postižu dugoročni pozitivni prometni efekti kojima je u svim smjerovima omogućen pristup gradu Omišu i autocesti A1 u čvoru Blato n/C, pa time i ulaganja u ovaj projekt postaju svrsishodna.**
4. **Uz pretpostavku da ste se već odredili u odnosu na ovo rješenje, postavlja s pitanje kako ostvariti spoj omiške zaobilaznice sa D8?** Ta veza, sadašnja cesta D70 u svom ishodišnom dijelu od križanja s cestom D8 koja se nastavlja trasom kroz urbani dio Prika desnom stranom kanjona Cetine do spojne ceste most 'Cetina' – D70 prema Gatima, ne udovoljava potrebnim i propisanim uvjetima za državne ceste kako u horizontalnim elementima, tako i u poprečnom presjeku prometnice. Pored toga evidentno je permanentno obrušavanje kamenja na prometnicu u kanjonu, zasad još uvijek bez tragičnih posljedica, ali koje će eskalirati izgradnjom tunela i mosta. Prema

tome već sad je potrebno razmišljati o izbjegavanju mogućih posljedica izgradnjom tunela u kanjonu kao dijela trajnog rješenja u 'roch-bau' izvedbi. To je potrebno poduzeti radi preusmjerenja prometa s postojeće ceste (PDLP preko 7000 vozila i PGDP preko 5000 vozila), te radi nesmetanog izvođenja radova na zaobilaznici (tunelu i mostu). **Trajno rješenje ovog dijela državne ceste D70, ujedno spojne ceste grada Omiša, potrebno je izvesti novom trasom čija izvedba je moguća bez remećenja postojećih prometnih tokova.** Za realizaciju ovog dijela državne ceste u vašemu planu izgradnje 2017–2020. postoji predviđen dovoljan iznos financijskih sredstva od 67.250.000,00 HRK (izvor: izvještaj sa sjednice županijske skupštine).

5. **Projekt mosta 'Cetina' koji je ugovoren za izvedbu, ne sadrži tehničko rješenje bočne zaštite od vjetra.** To je veliki propust jer u prizemnome dijelu kanjona veliki su udari vjetra, te bi se s tom činjenicom trebalo ozbiljno pozabaviti i ispitati da li isti uvjeti vladaju i na visini mosta. Nelogično je da se sudionici u prometu izlažu nenadanim promjenama uvjeta vožnje od onih bez vjetra u tunelima do jakih bočnih udara vjetra na izlazima iz tunela, što ima itekakav utjecaj na sigurnost sudionika u prometu.
6. Iako se podalje od očiju javnosti drži **rješenje dopune projekta tunela „Omiš“ prema analizi rizika i usklađenja s Pravilnikom o sigurnosti prometa u tunelima**, koliko nam je poznato to ste riješili probijem dvaju prokopa dužine 340 metara i 205 metara kroz, uvjetno rečeno, stabilnu padinu klizišta „Mlija“, ali bez mogućnosti pristupa interventnih vozila (vatrogasci, vozila hitne pomoći i sl.) u slučaju nesreće. Takvo rješenje moguće udovoljava goloj formi, ali ne i konačnoj funkciji i namjeni jer rješava tek segment tunela ne uzimajući u obzir ambijent (most, drugi tunel u kontinuitetu).

Neusporedivo bolje rješenje je izgradnja paralelnog servisnog tunela neznatno veće dužine s obzirom da se time postiže maksimalna sigurnost sudionika u prometu, omogućuje nesmetan kolski pristup, te je servisni tunel moguće višenamjenski koristiti za polaganje vodovodnih i ostalih energetske instalacije. U operativnom smislu u servisnom tunelu moguće je izvoditi radove sa više napadnih mjesta što znatno pojeftinjuje i skraćuje vrijeme njihova izvođenja uz maksimalno iskorištavanje strojeva i ostalih angažiranih sredstava.

7. Skrećem pozornost **Ministarstvu zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva, odnosno odjelu ministarstva koje izdaje građevinske dozvole, da iz prethodno opisanog primjera izvuče pouku kako u praksi nije najvažnije jedino poštivanje formalne procedure kod provedbe upravnog postupka** jer na taj način i loša rješenja dobivaju potreban legalitet. U slučaju Zaobilaznice Omiša postoji više dozvola i rješenja koja investitoru omogućuju razne manipulacije, pa da toga ne bi došlo potrebno je suspendirati sve dosad izdane akte, a izvedene i planirane radove objediniti jednom suvislom građevinskom dozvolom koja će imati pokriće u uporabljivosti objekta. Na taj način bismo u budućnosti izbjegli izgradnju objekata koji vode 'iz ničega u ništa' u korist projekata i objekata sa smislenim i opravdanim ulaganjima.

III. ZAKLJUČCI

Temeljem naprijed iznesenih zapažanja i argumenata, nameću se slijedeći zaključci:

1. **Još jednom se potvrdilo pravilo da mnogi propusti imaju 'pokriće' u urbanističkim planovima županije, gradova i općina, što lošim rješenjima daje potreban legalitet.** U izradama spomenutih planova niste, nažalost, aktivno sudjelovali, a kad se od vas tražilo očitovanje kod rasprave i donošenja istih, vaš odgovor koji posjedujemo i u pisanoj formi bio je da će se to regulirati prometnom studijom omiškog prometnog raspleta koja nikada nije izvedena. Pošto ste bili bez stava kod izrade spomenutih planova, prepustili ste 'provjerenim' lokalnim 'stručnjacima' da bez stručne rasprave provode rješenja koja su od njih tražile političke opcije koje su obnašale vlast.
2. **Rezultat takvog politikanstva sada dolazi na naplatu jer smo s realizacijom projekta brze ceste još uvijek na početku kao i prije 50 godina. Kad je već tome tako bilo bi dobro da se u novonastalim okolnostima napokon opredijelimo za dugoročno održiva razvojna prometna rješenja.** Da bi uhvatili korak s vremenom koje nas neumitno gazi, potrebno je odmah nastaviti radove koji su prekinuti, te inicirati radove koje je potrebno izvesti kako bi u uporabno stanje doveli dosad izgrađeno. Dakako, odabir radova treba biti takav da se omogući tehničko-prometna cjelina, odnosno da isti kao dio konačnog izvedenog stanja već po završetku radova budu privedeni prometnoj svrsi uz izravan povrat uloženog kapitala.
3. U svemu ovome ponajviše začuđuje ponašanje resornog **Ministarstva mora, prometa i infrastrukture koje stoji po strani** iako mu je problematika splitske aglomeracije dobro poznata, ili je barem morala biti jer sve dopise upućene Hrvatskim cestama i oni su dobivali na znanje. **Odgovornost za ovakvo stanje svakako snose županijska i lokalne vlasti koje nisu stručno ekipirane.**
4. **Začuđuje i činjenica da nitko od stručnjaka u Hrvatskim cestama i resornome Ministarstvu ne prepoznaje kompatibilnost projekta zaobilaznice Omiša i luke Omiš jer je evidentno da višak iskopnog materijala na zaobilaznici zadovoljava potrebe općeg nasipa uređenja obale i plaža, tim prije što u neposrednoj blizini ne postoji lokacija trajnog deponija.** Ovaj podatak po sebi govori o kvaliteti stručnog kadra i njegovom operativnom znanju obzirom da čak dva resora u istome Ministarstvu to nisu u stanju prepoznati i državnom proračun uštedjeti znatna financijska sredstva.
5. Isti je slučaj i sa **izgradnjom vodoopskrbnog cjevovoda za napajanje grada Splita iz Cetine, te regionalnog vodovoda Brač, Hvar, Šolta (zahvat u HE Zakučac) čije se trase poklapaju s trasom i objektima brze ceste.** Koordiniranom akcijom svih dionika u projektu, izgradnji i realizaciji ovih objekata moguće su značajne uštede u državnome proračunu iz kojega se sve to financira. Međutim, čini se da ni u ovome slučaju nikome nisu važne uštede nego svatko tjera po svome na teret poreznih obveznika.

Ovo moje poduže, ali zato cjelovito i iscrpno **obraćanje nema za cilj tražiti krivce nego ukazati na činjenično stanje na terenu kao i na moguća dugoročna razvojna rješenja,** usudio bih se reći za period od barem stotinjak godina koliki je vijek trajanja projektiranih

objekata. Zato je potrebno zatomiti povrijeđena investitorska, planerska, projektantska i druga slična ega i taštine, te istini pogledati u oči, pa projektna rješenja prilagoditi sadašnjim i budućim terenskim prilikama. Sve ovo pišem kao čovjek i stručnjak koji se cijeli svoj radni vijek bavio cestogradnjom, koji je živio i još uvijek živi svoj posao, a u konkretnome slučaju tim više što su gradovi Omiš i Split moj rodni, radni i životni prostor. Dakle, u svoju struku nisam zalutao kao mnogi uhljebi koji cestogradnju smatraju usputnom stanicom u karijeri. **Nadalje, sve ovo na što godinama ukazujem ne činim zbog vlastitih interesa jer nemam ni vlastite paralelne tvrtke niti druge interese ili koristi nego to radim isključivo zbog ljubavi za svoje zavičajno podneblje i za domovinu Hrvatsku u cjelini, te zbog digniteta građevinske struke koja je sadašnjim načinom rada ugrožena kao nikada ranije.**

Do saznanja o vašemu radu i poduzetim aktivnostima glede navedenih projektnih rješenja dolazim snalazeći se na razne načine, najčešće posredstvom sredstava javnog informiranja, zatim izvješća koja dostavljate na sjednice županijske skupštine, putem raznih prezentacija, javnih nabava itd. **Stoga sam slobodan primjetiti da se vi uopće ne držite onoga što je temelj vašega djelovanja, a to je javnost rada zbog raspolaganja i trošenja sredstava poreznih obveznika. Zato bi bio red da sukladno Zakonu o pristupu informacijama o svemu izviještavate javnost umjesto što svoje djelovanje proglašavate poslovnom tajnom.**

Sve naprijed izneseno smatram dovoljnim razlogom za konačno održavanje stručnog okruglog stola na kojemu ćemo u stručnome ozračju i pred očima zainteresirane javnosti zajedno pokušati iznaći optimalna dugoročna rješenja uz racionalno trošenje proračunskih sredstava.

Stoga se nadam da će moji prijedlozi konačno naići na vaše razumijevanje i odobravanje zato što su dobronamjerni, stručno utemeljeni, racionalni i provedivi. A za prava rješenja nikada nije kasno!

U Splitu, 30. rujna 2019.

Ivan Vulić, dipl. ing. građ.

Prilog: Pregledne situacije sa prijedlogom rješenja

Dostavljeno:

1. Predsjedniku Vlade RH g. Andreju Plenkoviću
2. Ministarstvu mora, prometa i infrastrukture RH
3. Ministarstvu zaštite okoliša, prostornog uređenja i graditeljstva RH
4. Članovima Uprave Hrvatskih cesta d.o.o.
5. Nadzornom Odboru Hrvatskih cesta d.o.o.
6. Splitsko-dalmatinskoj županiji
7. Gradu Omišu