

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

GRADONAČELNIK GRADA OMIŠA
g. Ivo Tomasović, dipl. oec.
21360 Omiš, Trg Kralja Tomislava 5

Predmet: Izgradnja Zaobilaznice Omiša – Zatvaranje prometa na D70.

Poštovani,

u povodu članka objavljenog u Slobodnoj Dalmaciji od 22. rujna 2020. pod naslovom "Vojska će postaviti ponton preko rijeke Cetine i spasiti Poljičane od kilometarskih vožnji" autorice Sandre Barčot, kao stručnjak upoznat s predmetnom problematikom dobronamjerno i pravovremeno želim ukazati na određene zablude glede rješenja koja u spomenutom tekstu predlažete ukoliko je, naravno, navodima iz teksta vjerovati.

Prvo što iznenađuje je spoznaja da u predmetnoj stvari dopuštate sebi rizik da kao laik preuzimate na sebe obvezu Hrvatskih cesta d.o.o. u iznalaženju rješenja nastalome problemu koji je još u fazi planiranja morao biti sagledan i riješen. Stoga se pitam da li ste svjesni da osobnim zauzimanjem za pontonski most ulazite u nepotrebnu avanturu koja može imati neželjene posljedice po sigurnost sudionika u prometu, pa se nameće pitanje koga, zapravo, u ovoj stvari zastupate: investitora HC ili građane Omiša i Poljica koji su Vas izabrali da štitite njihove interese?

Kako sam životno vezan s ovim prostorom, a profesionalno i s predmetnom tematikom, poznata mi je i problematika pontonskih mostova još iz vojničkih dana, pa osjećam ljudsku i profesionalnu dužnost upozoriti Vas da, blago rečeno, srljate u nepotrebnu, financijski skupu i po ljudske živote opasnu avanturu. Evo i zašto.

U najkraćemu, zato što je pontonski most kao alternativa privremenome zatvaranju kanjonskoga dijela prometnice D70 nefunkcionalno i neracionalno rješenje. Prvo, pontonski most (PMP park) potrebno je iz Karlovca dopremiti na gradilište omiške zaobilaznice, potom izgraditi pristupne rampe, zatim ga montirati i uz remorkersku podršku usidriti te osigurati ljudski nadzor za svo vrijeme uporabe pontonskoga mosta od 0–24 sata zbog problema s vodostajem i brzinom riječnih struja s obzirom da ulazimo u kišni period. Sve to, naravno, ima svoju cijenu koju netko mora platiti, a to su, po običaju, porezni obveznici.

Drugo, mostom-pontonom širine kolnika 5 metara promet je moguć samo u jednome smjeru pa će biti neophodna i semaforška regulacija prometa. Poseban problem su pješaci, pa se postavlja pitanje što s njima jer vozila i pješaci nikako ne bi smjeli istovremeno biti u ophodnji pontonom, a alternative nema. Pješaci će uz to morati poduže pješaciti kroz čak dva tunela dok uopće dođu do pontonskoga mosta odnosno grada da bi se prije i poslije nadmetali s vozilima u prelasku preko rijeke.

Treće, zbog činjenice da skromni pontonski most ne može zamijeniti prometnicu koja prema podacima za 2019. bilježi prosječni ljetni dnevni promet vozila (PLDP) od oko 8500 i prosječni godišnji dnevni promet (PGDP) od oko 5700 PA jedinica, nije teško predvidjeti da će zbog neuvjetnih vozni elemenata i poprečnoga presjeka prometnice zastoje u svakodnevnom odvijanju prometa biti neizbježni što će svima nepotrebno povećati troškove i gubitke, a napose gospodarskim subjektima.

Četvrto, kako pontonski most ljudima i tvrtkama nepotrebno komplicira živote i poslovanje te ugrožava sigurnost svih udionika u prometu i uz to nepotrebno opterećuje državni proračun, potrebno je smjesta posegnuti za alternativnim rješenjima koja u konkretnome slučaju postoje što bi Vama itekako moralo biti poznato. Međutim, zbog javnosti ću iznova podsjetiti na relevantne činjenice.

Problem je, kao što znate, prisutan duže od 15-tak godina i na njega je još 2006. upozoravala grupa domaćih stručnjaka i uz to predlagala rješenja koja su zadobila potporu stručne i laičke javnosti (UGIS-a Split, Via-Vita, brojnih udruga građana, mjesnih odbora itd.), ali ne i 'sveznajućih' političara s čime ste Vi i Vaši prethodnici kao i „stručnjaci“ iz Hrvatskih cesta i resornoga ministarstva bili iscrpno upoznati, o čemu postoje i pisani dokazi.

Prilikom Vašega preuzimanja gradske vlasti godine 2013. iznova sam Vas upozorio na predmetnu problematiku i molio da ispravite pogreške Vašeg prethodnika po pitanju regulacije 'omiškog prometnog čvora' u Prostornome planu. Međutim, trebalo je punih sedam godina da Vam napokon dođe 'iz guzice u glavu' kako je nužno mijenjati županijski PUP koji bi omogućio optimalno rješenje problema (za neupućene, radi se o novoj trasi ceste D70 Omiš – Blato n/C od D8 do čvora Zakučac koja u ovoj dionici predviđa dva tunela od kojih je onaj u kanjonskome dijelu, sad je to i laicima jasno, postao prijeka potreba).

Zbog Vaše sklonosti propustima iznova apeliram da se ostavite ćorava posla oko pontona i hitno se zauzmete za prioritetnu izgradnju tunela dužine oko 350 metara na konačnoj lokaciji trase prometnice D70 kroz koji treba preusmjeriti kolni i pješački promet, te nesmetano nastaviti izgradnju nažalost (samo) 'radnog' tunela „Komorjak“ i mosta „Cetina“ te sanaciju klisure. Svaka uložena kuna u ovaj kanjonski tunel daje optimalan financijski učinak držanome proračunu jer se radi o faznome ulaganju u trajno rješenje ovog segmenta dionice D70 (za razliku, ponavljam, od nepotrebnog trošenja novca na primarne i sekundarne troškove izazvane preusmjeravanjem prometa preko pontonskoga mosta).

Na kraju ću spomenuti i ono što Vi niste, a trebali ste odavno: od posljednjeg većeg obrušavanja kamenja u kanjonu u svibnju 2018. Hrvatske ceste nisu poduzele ništa osim što su raspisale javno nadmetanje za izgradnju mosta „Cetina“ i pristupne ceste s tunelom, a da problem sanacije litice nije obuhvaćen ugovornom dokumentacijom. Zato samo godinu poslije, dakle 2019. imamo novo obrušavanje kamenja, a snimanjem litice izvođač dolazi do katastrofalnih podataka o stanju iste zbog čega se prioritetskim nameće potreba probijanja tunela u kanjonu kao dijela konačnog rješenja državne ceste D8 što, usput rečeno, ni najmanje ne remeti dinamiku izvođenja radova na izbijanju tunela „Komorjak“ prema osnovnom ugovoru Zaobilaznice Omiša nego samo odgađa sanaciju litice dok se promet ne preusmjeri kroz novi tunel. Eventualni prigovori da tunel i trasa nisu planirani ne mogu biti prepreka realizaciji jer isti se slučaj dogodio kod obrušavanja litice u predjelu Stupica na državnoj cesti

Makarska-Vrgorac pa se odmah prišlo izvedbi tunela i to na prometnici koja je tri do četiri puta manje opterećena od ove naše D70 (oko 2000 pA jedinica prema brojanju prometa).

Kako je privremeno zatvaranje prometa na D70 i sanacija litice u njenom kanjonskome dijelu samo jedan u nizu značajnih problema povezanih sa izgradnjom omiške zaobilaznice, još jednom apeliram na potrebu hitnog sazivanja stručnog okruglog stola u Omišu kako bi se napokon čuo glas domaćih stručnjaka te iznašla funkcionalno i financijski optimalna rješenja aktualnog i svih drugih uočenih problema.

U Omišu 23. rujna 2020.

Ivan Vulić dipl. ing. građ.

Dostavljeno:

1. Ministarstvo MPI RH
2. Splitsko-dalmatinska županija
3. Hrvatske ceste d.o.o. – Zagreb
4. HC – Podružnica Split
5. Strabag d.o.o.
6. Slobodna Dalmacija, novinarka Sandra Barčot