

Ivan Vulić, dipl. ing. građ.
21000 Split, Biogradska 9
mob: 099 3111 430, tel: 021 320 139

VLADA REPUBLIKE HRVATSKE
n/p Predsjednika g. Andreja Plenkovića
n/p Ministra MPI g. Olega Butkovića

Predmet: Zamolba za održavanje stručnog okruglog stola u Omišu
na temu izgradnja cestovne infrastrukture na području Poljica.

Poštovani,

kao stručnjak koji se cijeli svoj radni vijek bavio cestogradnjom i kao čovjek koji je živio i još uvijek živi svoj posao poglavito iz razloga što su moja zavičajna Poljica zajedno s Omišem i Splitom, dakle moj rodni, radni i životni prostor, desetljećima zapostavljeni po pitanju izgradnje cestovne infrastrukture, još jednom skrećem Vašu pozornost i pozornost javnosti na brojne manjkavosti u pristupu izgradnji državne ceste D8 Stobreč-Omiš sa zaobilaznicom Omiša i državne ceste D70 Omiš-čvor Blato n/C na autocesti A1 sa zamolbom da se u najkraćem mogućem roku priredi stručni okrugli stol u Omišu kako bi se iste razmotrile i otklonile dok je to još moguće. Pa krenimo redom:

I. CESTA STOBREČ – OMIŠ

1. Konceptija i sam naziv Nove multimodalne platforme splitske aglomeracije potpuno su promašeni zato što je ista sadržana u izvornome projektu brze ceste Trogir-Solin-Split-Stobreč-Dugi Rat-Omiš iz godine 1970. kao njezin sastavni dio.
2. Lociranje trajektnoga pristaništa u Krilu Jesenice potpuni je promašaj zbog nepostojećih prostornih i prometnih uvjeta, kao i zbog niza drugih opravdanih razloga.
3. Ukidanjem trajektnoga pristaništa u Krilu Jesenice, dionica 'čvor Mravinci'-TTTS-Stobreč gubi prioritet kao zaobilaznica Splita jer je provoznost postojećih glavnih kolnika sasvim zadovoljavajuća. No baš zato je prijeko potrebno nastaviti radove na dionici čvor TTTS-'čvor Grljevac' za koju postoji važeća građevinska dozvola i druga potrebna izvedbena dokumentacija, a koji su od strane Hrvatskih cesta naprasno prekinuti godine 2011. iz nikad objašnjenih razloga.
4. Izbacivanje spojne ceste između 'čvora Grljevac' i državne ceste D8 u potpunosti je nelogično jer ista s prethodnom dionicom čini prometnu cjelinu čija izgradnja trenutačno rješava prometna zagušenja kojima svakodnevno svjedočimo na potezu od mosta preko rijeke Žrnovnica do naselja Grljevac u Podstrani zbog neprojenih tzv. bočnih smetnji (napose brojnih 'divljih' pristupa magistrali).
5. Prometnicu s četiri prometna traka (2+2) potrebno je graditi samo do 'čvora Grljevac' zato što odustajanjem od trajektnoga pristaništa u Krilu prestaje potreba za istom u nastavku trase prema Omišu.

6. Zbog pogrešno i neracionalno planiranih prometnih tokova potrebno je u lokacijskom smislu korigirati neprirodni položaj pristupne ceste i 'čvora Dugi Rat' koji je ranijim planom svrsishodno postavljen.
7. Vođenje trase na potezu od korigiranoga 'čvora Dugi Rat' do portala tunela „Ljut“ treba podići na višu kotu kako bi se izbjegla nepotrebna devastacija izuzetno vrijednog i Prostornim planom predviđenog građevinskog zemljišta površine cca 300.000 m².
8. Na trasi brze ceste na području Općine Dugi Rat potrebno je umetnuti još dva križanja tipa 'desno-desno' zbog revitalizacije nekoliko starih naselja (Jesenice, Zeljovići, Krug i Duće) i izgradnje drugih PUP-om predviđenih sadržaja.

II. ZAIBILAZNICA OMIŠA

1. Projekt "Spojna cesta od mosta 'Cetina' do državne ceste D70" u dužini od oko 1000 metara u kojoj je sadržan i radni tunel „Komorjak“ čija je izgradnja u pripreмноj fazi, u sadašnjem je obliku investicija bez pokrivača zato što je u samome tunelu predviđeno izvedbeno vrlo zahtijevno i samim time nepotrebno skupo križanje. Spomenuto križanje uz to degradira cijeli projekt zato što će u konačnici omogućiti samo tzv. izlivanje prometa iz smjera Makarske, ali ne i odvijanje prometnih tokova u svim smjerovima što bi mu i trebala biti svrha.

Ispravke ili točnije korekcije projekta još uvijek su moguće ako se tunel izvede bez križanja te napusti postojeći projekt „Inžinierskog projektnog zavoda“ iz Zagreba kojim se ionako devastira jedinstveni prirodni ambijent 'trorogog' vrha (Mošnica, Babnjača, Komorjak) ponad Omiša na ušću Cetine.

2. Planirano križanje s državnom cestom D70 preudicira preusmjeravanja prometa s Jadranske magistrale na neodgovarajuću cestovnu infrastrukturu dijela srednjih Poljica (na županijsku cestu ŽC6142 Strožanac-Srinjine-Tugare-Naklice koju je Alfons Pavić izgradio početkom 20. st.) što je višestruko štetno i opasno, pored ostaloga i zbog potrebe savladavanja visinske razlike od preko 300 m nadmorske visine na kojoj se nalaze Tugare što će uvjetovati znatno veći utrošak goriva te onečišćenje okoliša povećanom emisijom štetnih ispušnih plinova i bukom koju će dodatno potencirati akustika kanjona.

Alternativa je izgraditi novi 'čvor Zakučac' tipa 'rotor' s novim višenamjenskim tunelom „Komorjak“ (koji će istovremeno služiti i za polaganje vodovoda za Split i otoke) do ulaznog portala napuštenog tunela „Ljut“. Ovim rješenjem omogućuje se promet u svim smjerovima, kao i pristup gradu Omišu odnosno autocesti A1 u čvoru Blato n/C, pa time i ulaganja u ovaj projekt postaju svrsishodna i dugoročno opravdana.

3. Ugovoreni projekt mosta „Cetina“ prema javno dostupnim saznanjima ne sadrži zaštitu od vjetra, što je veliki propust koji će uvjetovati brojne opasnosti i zastoje u prometu.

4. Usklađenje već izvedenoga tunela „Omiš“ sa stajališta analize rizika sigurnosti prometa u tunelima također je potpuni promašaj jer služi samo da bi se udovoljilo trenutačnim prometnim potrebama bez moguće višeznačne namjene.

III. DRŽAVNA CESTA D70

1. Spoj Grada Omiša odnosno državne ceste D8 sa 'čvorom Zakučac' ujedno je i početna dionica državne ceste D70 pa je isti potrebno izvesti novom trasom jer na postojećoj za to ne postoje uvjeti. Štoviše, ovo bi trebao biti prioritet u realizaciji kanjonskoga dijela zbog nesmetanog izvođenja radova na tunelu i mostu zbog prijetnje obrušavanja kamenja i ugrožavanja prometa i drugih korisnika s obzirom da je to jedina veza Omiša s poljičkim zaleđem.
2. Druga dionica ove ceste, obilaznica Gata dužine oko 5 km koja se uklopa u postojeću cestu, već je davno spremna za rekonstrukciju jer posjeduje izvedbenu tehničku dokumentaciju i važeću građevinsku dozvolu, uostalom kao i tunel „Sveti Jure“ u predjelu Zvečanjske staze, a planom 2017.-2020. predviđena su sredstva za njenu realizaciju koja je moguća bez remećenja postojećih prometnih tokova jer se odvija novom trasom.
3. Nedopustivo je da Omiš i nadalje ostaje jedini grad na cijelom prostiranju autoceste A1 koji unatoč prirodnom i povijesnom koridoru nema spoj s autocestom za normalno odvijanje prometa.

Uz sve naprijed navedeno začuđuje i činjenica da nitko od stručnjaka u Ministarstvu MPI i Hrvatskih cesta nije prepoznao kompatibilnost projekta izgradnje ceste s projektom izgradnje gradske luke i uređenja obale u Omišu čija bi izgradnja trebala započeti krajem ove godine. Ovo je tim važnije što se sinergijom ovih projekata i dogovorom dvaju odjela istoga ministarstva postižu milijunske uštede i osigurava prikladan deponij za odlaganje iskopanoga materijala kojega u bližoj okolici nema. Upravo je mineralna sirovina u vlasništvu Republike Hrvatske dobivena iz iskopa tunela idealna za radove općeg nasipa i lukobrana.

Slično je i sa izgradnjom vodovoda za opskrbu pitkom vodom Grada Splita, srednjodalmatinskih otoka i usputnih korisnika uzduž primorskih Poljica koji može koristiti isti tunel i trasu bez dodatnih troškova probijanja posebnoga tunela i radnih staza, kao i rješavanja imovinsko-pravnih odnosa. Zahvat vode kao i uređaj za njenu obradu ionako se već nalazi u Zakučcu i raspolaže dovoljnom slobodnom količinom vode za konzumaciju.

Sve naprijed navedeno upućuje na prijeku potrebu da se u Omišu napokon održi stručni okrugli stol na kojemu bi se detaljno razmotrile sve relevantne činjenice te iznašla optimalna rješenja koja će osigurati dugoročne prometne i razvojne, a time i financijske učinke. Zato Vas još jednom pozivamo da svojim autoritetom primorate odgovorne na svim razinama da iz prve ruke saslušaju primjedbe, mišljenja i prijedloge domicilnih stručnjaka različitih profila koji su istovremeno i vrsni poznavatelji prilika na terenu i koji baš zato lakše i bolje uočavaju manjkavosti i nedostatke sadašnjih projektnih rješenja, a uz to su spremni dati svoj obol iznalaženju optimalnih rješenja u interesu svojih rodničkih Poljica i Lijepe nam naše.

U očekivanju Vašeg pozitivnog odgovora stojim Vam na usluzi.

S poštovanjem!

Ivan Vulić, dipl. ing. građ.

P.S. Napominjem da se predmetnoj zamolbi pridružuje i udruga Savez za Poljica čiji sam član, a koja okuplja najveći broj spomenutih stručnjaka raznih profila s područja Poljica, što žigom i potpisom ovjerava predsjednik udruge.

Ante Mekinić, predsjednik SZP

Na znanje:

1. Splitsko-dalmatinska županija
2. Grad Omiš
3. Općina Dugi Rat
4. Općina Podstrana