



Savez za Poljica  
Povjerenstvo za komunalno i prostorno uređenje Poljica  
Broj: 35/2022  
Podstrana, 27. svibnja 2022.

**Republika Hrvatska**  
**Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture**  
**10000 Zagreb, Prisavlje 14**

**Predmet: Komentar na Odgovor MMPII u povodu Zahtjeva za inspekcijskim nadzorom sigurnosti prometa na području Poljica, daje se**

Veza: Vaš dopis KLASA: 340-07/22-02/45, URBROJ: 530-08-3-3-1-22-9  
od 22. travnja 2022.

Zahvaljujemo na Vašemu pisanome odgovoru na naš predmetni zahtjev kojim ste meritorno potvrdili opravdanost potrebe za inspekcijskim nadzorom sigurnosti prometa na području povijesnih Poljica i, nažalost, našu bojazan da postojeća prometna rješenja nisu ni učinkovita ni isplativa zbog niza manjkavosti na koje godinama argumentirano ukazujemo i zbog kojih izostaju očekivani i neophodni prometni i razvojni učinci. Stoga molimo da i ovaj komentar na Vaš odgovor shvatite kao još jedno dobronamjerno nastojanje da ukažemo na uočene pogreške i propuste kako bismo u suglasju s najnovijim prilikama na terenu zajedničkim snagama i pameću iznašli optimalna rješenja. Pa krenimo redom:

- 1. Studija izvedivosti tzv. multimodalne platforme splitske aglomeracije „Mravinci – TTTS–Dugi Rat–Omiš“ izrađena za cestovni pravac Split–Omiš** potpuni je stručni promašaj zato što ne odražava stanje na terenu i naše potrebe, i zato što ne valorizira veliki razvojni potencijal Poljičkoga primorja, a što očituje:
  - nepotrebno umetanje i k tome još prioritetna izgradnja čvora „Mravinci“ i dionice Mravinci–TTTS koja u prometnome smislu nije niti će ikada biti zaobilaznica Splita proklamirana od politike, a ne od struke
  - izbacivanje pristupne ceste od čvora „Grljevac“ do DC8
  - nelogična i neprovediva lokacija trajektnoga pristaništa u Krilu-Jesenice
  - nepotrebno vođenje trase s četiri kolnička traka do čvora „Krilo-Jesenice“ s obzirom na najnovije terenske uvjete i stanje prometnica u promatranome presjeku
  - nelogičan položaj čvora „Dugi Rat“ s obzirom na najnovije prometne postavke županijskoga PUP-a kojim se izbacuje cestovni koridor i veza s Naklicama što otvara mogućnost podizanja glavne trase dionice Dugi Rat–Omiš kako bi se sačuvalo više od 250.000 m<sup>2</sup> vrijednog građevinskog zemljišta
  - zaobilaženje jedinog logičnog prijedloga lokacije čvora „Zakućac“ i forsiranje nelogičnog projektnog rješenja koje ništa ne rješava. Izgradnja dionice



zaobilaznice iznad gradskog predjela Priko je u operativnom pogledu realizacije ambijentalno i sigurnosno vrlo upitna zbog očekivanog obrušavanja kamenja s litice koju nije moguće pouzdano štititi i trajno sanirati

- inzistiranje na projektnome rješenju raskrižja u tunelu „Komorjak“ za koje u svome odgovoru i sami konstatirate da tehnički i sigurnosno nije prihvatljivo, a čime tunel „Komorjak-sjever“ iz radnoga pretvarate u evakuacijski tunel uz nepotreban trošak zbog čega cijela investicija nema financijskoga pokrića
- izostanak izravnog prometnog spoja Grada Omiš sa zaobilaznicom (prema odobrenome projektu prometna veza Grada sa zaobilaznicom je čvor „Omiš-istok“ i čvor „Dugi Rat“ što je, najblaže rečeno, apsurdno i nefunkcionalno)
- izostanak izravne prometne veze zaobilaznice s državnom cestom DC70 Omiš–Blato n/C, što je također konceptijski promašaj
- konceptijski promašaj je i tzv. 'izlijevanje' prometa iz smjera Makarske odnosno čvora „Omiš-Istok“ u Ravnicama na neuvjetnu prometnu infrastrukturu Srednjih Poljica što je zapravo i jedina prometna veza koju ovaj nesuvisli ali nažalost i odobreni projekt zaobilaznice omogućuje
- nemar Hrvatskih cesta kao upravitelja projekta zaobilaznice i objekta mosta koji očituje činjenica da se tek u podmakloj fazi radova raspisuje natječaj za izradu projekta zaštite od vjetra na mostu unatoč tome što su o olujnim udarima vjetra u kanjonu odgovorni na vrijeme bili upozoreni i što su na objektu prisutni još od davne 2007.

Sve prethodno navedeno upućuje na zaključak da zaobilaznica Omiša usprkos tome što je država u nju dosad uložila ili će uložiti preko 500.000.000,00 kuna novca poreznih obveznika ne opravdava svoju svrhu niti udovoljava prometnim potrebama stanovnika Omiša, Poljica kao ni ostalim sudionicima u prometu te na taj način umjesto kapitalnog infrastrukturnog objekta punog hvale postaje kapitalan promašaj tj. investicija bez pokrića.

### **Prijedlog rješenja**

Rješenja naprijed navedenih problema postoje no da bi se ista i primijenila potrebno je prvo zatamiti projektantska i investitorska ega i priznati da su planirana i projektna rješenja od prije tri desetljeća zastarjela te da ih treba dijelom napustiti, a dijelom korigirati i dopuniti.

Također je potrebno u najkraćem mogućem roku nastaviti naprasno prekinute radove na dionici TTTS–Grljevac s pristupnom cestom do DC8 te jednako žurno pristupiti izgradnji denivelacije križanja „Stobreč“ s korigiranim rješenjem u odnosu na rješenje iz GUP-a. Jedino realizacija naprijed navedenoga ima izravan utjecaj na rješavanje prometnih gužvi i zastoja na potezu od rijeke Žrnovnice do Grljevca kojima svakodnevno svjedočimo tijekom cijele godine.



Hitno je potrebno aktivirati čvor „Zakučac“ s novim dislociranim tunelom „Komorjak“ zato što se jedino takvim pristupom anuliraju svi prethodno navedeni nedostaci u prometnom i operativnom pogledu.

Novi tunel „Komorjak“ postao bi višenamjenski jer njegov evakuacijski tunel namijenjen sigurnosti sudionika u prometu postaje i hidrotehnički kojim bi se od vodospreme „Zagrad“ (na koti 220 m visine) vodio racionalni vodoopskrbni cjevovod za područje Grada Splita, otoke Brač, Hvar, Šoltu i Vis te cijelo Poljičko primorje čiji turistički najpotentniji dijelovi još uvijek nemaju riješenu vodoopskrbu.

Glavnu trasu treba dopuniti novim čvorovima tipa 'desno-desno' na području Sumpetra i križanju s lokalnom cestom za staro naselje Duće i groblje dok je čvor „Dugi Rat“ potrebno dislocirati na logičnu lokaciju i potom izvršiti korekciju nove nivelete trase zbog oslobađanja 250.000 m<sup>2</sup> zemljišta građevne namjene od nepotrebne devastacije.

2. **Po pitanju državne ceste DC70** očekivali smo kako ćete ustvrditi da ista u cijeloj dužini svoga prostiranja ni u jednome bitnome elementu (širina kolnika, horizontalni i vertikalni elementi vođenja trase itd.) ne udovoljava uvjetima propisanim za državnu cestu. Također smo očekivali da ćete zbog sigurnosti sudionika u prometu naložiti ili preporučiti njenu prioritetnu izgradnju sukladno *Pravilniku za projektiranje cesta* tim više što su prošla gotovo dva desetljeća otkako je izgrađena autocesta A1 i što uvjeti za njenu obnovu, barem po pitanju projektne dokumentacije, već desetljećima postoje i to:

- za zaobilaznicu Gata postoji izvedbena projektna dokumentacija te 'konzumirana građevinska dozvola' kao i sredstva planirana u više četverogodišnjih planova ali bez odgovarajućega operativnog učinka
- za tunel „Jurin kuk“ na predjelu „Staza“ u Zvečanju postoji izvedbeni projekt koji već cijelo jedno desetljeće leži u arhivi ili ladicu nekog službenika ili upravitelja HC-a
- neminovnost je i izgradnja tunela „Lisičina“ (što i sami ističete u svojim planovima) pa se postavlja pitanje zašto njegovoj izgradnji niste pristupili prije zatvaranje prometa i na taj način udovoljili potrebama stanovništva i poslovnih subjekata koji su to opetovano tražili u svojim opravdanim prosvjedima tim više što bi trošak izgradnje I. faze konačnoga rješenja tunela „Lisičina“ porezne obveznike manje stajao nego izravni i neizravni troškovi prouzročeni zatvaranjem prometa. Kako je ova tema još uvijek aktualna, prilika je da se brzom izgradnjom tunela iskaže više razumijevanja za stanovništvo Poljica i Omiša koje ponajviše trpi posljedice ovog nepotrebnog odgađanja

Glede kanjonskoga dijela državne ceste DC70 moramo još napomenuti kako nas brine Vaša konstatacija, citiramo, kako se „zbog sigurnosti svih korisnika državne ceste (i vozača i pješaka kojima je promet ispod stijene ionako zabranjen na duljini od 300 metara) zatvaranje prometnice vrši u skladu s dinamičkim planom izvođenja radova“ pa se pitamo tko će biti odgovoran za slučaj incidenta koji se može dogoditi upravo u okolnostima kad je prometnica unatoč formalnoj zabrani otvorena za promet?!



Nadalje, a s obzirom na opće stanje prometnice DC70, nadali smo se da će te uvidjeti potrebu prioritete izgradnje ove državne ceste u kompletnoj dužini njenog prostiranja. Stoga se Vaš nalog o poboljšanju vertikalne i prometne signalizacije jedva može nazvati 'kozmetičkim' zahvatom kojim se u suštini ništa ne rješava pa ugroza sudionika u prometu po gotovo svim prometnim parametrima i nadalje ostaje.

3. **Županijska cesta ŽC 6142 Stobreč–Gata**, koju je austrougarski carski podpredsjednik Dalmatinskog namjesništva i poljički neimar Alfons Pavić dao izgraditi još potkraj 19. stoljeća, a koja je 'modernizirana' daleke 1973. postavljanjem asfaltnoga zastora, na koju po našim saznanjima Hrvatske ceste planiraju 'privremeno' preusmjeriti promet nakon izgradnje zaobilaznice Omiša, neprovodivo je i neprihvatljivo rješenje te predstavlja totalni promašaj zbog lokacije, sigurnosti prometa i općega stanja ove prometnice (širine i stanja kolnika, horizontalnih i vertikalnih elemenata prometnice, bočnih smetnji, maksimalne visine trase i emisije CO<sub>2</sub>). Drugim riječima, Hrvatske ceste ovim jednostrano vrše atak na županijsku cestovnu mrežu pa bi se u ovoj stvari morala odrediti i Splitsko-dalmatinska županija putem svoje Županijske uprave za ceste umjesto što 'mudro' šuti.
4. **Županijska cesta ŽC 6260 Bisko–Blato n/C** poslije 'modernizacije' provedene prije više od četrdeset (40) godina izložena je sličnoj praksi 'kozmetičkih intervencija' koje provodi spomenuta Županijska uprava za ceste, a što nadležna inspekcija nije utvrdila premda postoji projektna dokumentacija za cijelu dionicu. Stoga je neprihvatljivo Vaše zauzimanje za djelomičnu obnovu signalizacije zato što biste upravo Vi morali sankcionirati 'praksu' neprimjerenu 21. stoljeću. Također, začuđuje i činjenica da ŽC 6260 kroz Bisko ima jedan tretman i nivo usluge, a desetljeće poslije u nastavku dionice taj standard obarate dopuštajući rekonstrukciju bez i mimo odobrene dokumentacije.

Što se tiče izrade i stanja projektne dokumentacije te upravnoga postupka na cijelom prostiranju brze ceste Trogir–Split–Omiš, ona je još uvijek u takvoj fazi obrade da su moguće i poželjne konstruktivne intervencije kako bi se provela prava racionalizacija s dugoročnim pozitivnim učincima u financijskom, prometnom i razvojnem obliku.

Naposlijetku, da bi Vaš odgovor na koji se referiramo bio dostupan i razumljiv svakom zainteresiranom građaninu, nedostaju mu grafičke podloge i simulacije prometnih tokova kako za pojedine faze realizacije tako i za buduća konačna rješenja. Zato Vas još jednom lijepo molimo da napokon iznađete vremena i načina kako biste zainteresiranome građanstvu ili barem njihovim legitimnim predstavnicima na razini županijske, lokalne i mjesne samouprave koje bi trebale biti nositelji i/ili sudionici ovih aktivnosti, detaljno prezentirate sve što radite ili namjeravate učiniti jer samo tako se mogu iznaći optimalna i dugoročno održiva rješenja.

Povjerenstvo za komunalno i prostorno uređenje Poljica:



dipl. ing. građ. Ivan Vulić, predsjednik

Savez za Poljica:

Ante Mekinić, predsjednik