



Broj: 37/2023.

Podstrana, 11. studenoga 2023.

Grad Omiš
Gradonačelnik g. Ivo Tomasović
Trg kralja Tomislava 5
21310 Omiš

Predmet: Prijedlozi za iznalaženje funkcionalnih prometnih rješenja po pitanju izgradnje Omiške zaobilaznice i omiškoga prometnoga čvora – dostavlja se.

Poštovani gospodine Gradonačelnice,

nastavno na naša dosadašnja nastojanja da konstruktivnim prijedlozima pridonese iznalaženju funkcionalnih prometnih rješenja po pitanju izgradnje Omiške zaobilaznice i omiškoga prometnoga čvora, napose u okolnostima dok su izmjene Prostornog urbanističkog plana Grada Omiša u tijeku, a iza nas neuspjeli pokušaj organizacije javne tribine na ovu temu zbog neodziva potpredsjednika Vlade RH i ministra mora, prometa i infrastrukture Olega Butkovića i ravnatelja Hrvatskih cesta d.o.o. Petra Škorića, predlažemo sljedeće:

1. u najkraćem roku obustaviti započete radove na zaobilaznici prema Dugom Ratu koji se temelje na postojećoj projektnoj dokumentaciji zato što po njoj planirano prometno rješenje ne omogućuje odvijanje prometa u svim potrebnim smjerovima i ne pruža neophodnu zaštitu od odrona stijena na Priku dok istovremeno trajno narušava prepoznatljivu vizuru grada Omiša i njegove ambijentalne vrijednosti sa stajališta estetike, buke i čistoće zraka,
2. zbog prethodno navedenoga, u VII. Izmjene i dopune PUP-a Grada Omiša uvrstiti novu trasu tunela „Komorjak-novi“ dužine oko 1400 metara prema Dugom Ratu sa čvorom „Omiš-centar“ u Zakućcu zato što se jedino na taj način može ostvariti prometna povezanost u svim željenim smjerovima. Štoviše, tunel „Komorjak-novi“ može imati dvostruku namjenu zato što je u njegovoj servisnoj cijevi moguće položiti vodoopskrbni cjevovod za potrebe Splita, Podstrane i Dugog Rata te dodatni vodovod za srednjodalmatinske otoke. Uputno je, također, ispitati mogućnost korekcije nastavka trase prema Dugom Ratu u horizontalnom i vertikalnom smislu kako ista ne bi nepotrebno zauzimala u vrijedno građevinsko zemljište ali i zbog racionalnije odvodnje i zbrinjavanja oborinskih voda. K tome, usvajanje ovako korigirane trase zaobilaznice ne bi remetilo odvijanje prometa na postojećoj trasi što je dodatna prednost u odnosu na postojeći projekt. *(Napomena: kako predložena korekcija trase nije sadržana u Prostornome planu SDŽ, iz svih navedenih razloga opravdano je zatražiti njegovu izmjenu po hitnome postupku),*
3. potrebno je hitno rekonstruirati državnu cestu DC70 od spoja sa državnom cestom DC8 na Priku do čvora „Omiš-centar“ u Zakućcu zato što postojeća cesta ne udovoljava odredbama pravilnika za projektiranje cesta državne razine. Kako je navedena dionica DC70 istovremeno i spoj Omiša sa zaobilaznicom, potrebno je izgraditi „T-križanje“ umjesto rotora, zatim dva tunela (prvi, zasad neimenovani, dužine 50-tak metara i drugi



„Lisičina“ od oko 350 metara), napustiti nepregledno i neuvjetno križanje prema hidrocentrali i starome selu Zakućac te novom trasom pribriježnom stranom uklopiti je u čvor „Omiš-centar“ u Zakućcu. Izgradnja ove dionice DC70 u dužini od svega jednog kilometra neophodna je i prije uspostave privremene regulacije prometa. Idejno rješenje za predmetni odsjek ceste (koji Vam je dostavljen) projektirao je IGH Split davne 1993. godine, a za isti su svojevremeno od strane tadašnje Općine Omiš izdani i uvjeti uređenja prostora (današnja lokacijska dozvola),

4. županijska cesta ŽC 6142 (Strožanac-Žrnovnica-Srinjine-Tugare-Naklice) nema preduvjete za prihvata prometa koji se očekuje po stavljanju novoizgrađenoga mosta „Cetina“ u funkciju pa čak niti kao privremeno rješenje kako to ističe investitor usprkos tome što ono konačno, izgradnja brze ceste Stobreč-Omiš, nije ni na vidiku. Naime, poprečni profil ove ceste rekonstruirane još sredinom 70-tih godina prošloga stoljeća nije primjeren ni sadašnjemu, a nekmoli očekivanome prometu. Cesta je k tome opterećena brojnim bočnim smetnjama koje usporavaju promet i ugrožavaju sudionike u prometu, a kako nema ni nogostupa već sada je, posve razložno, opterećena s 50-tak uspornika (tzv. ležećih policajaca), a bit će ih potrebno i više, naročito u naseljima. To je i razlogom zbog kojega su predviđene zaobilaznice Tugara, Srinjina i Žrnovnice (za dionicu kod restorana „Rus“ u nadležnosti Grada Splita već postoji glavni projekt, dok je za dionicu kroz Tugare u nadležnosti Županijske uprave za ceste Split projekt u završnoj fazi izrade). Kako je nemoguće istovremeno odvijanje prometa i izgradnja ovih odsjeka, kao rješenje se nameće izgradnja obilaznice Srinjina i Tugara novom trasom u dužini od oko osam kilometara za koju ŽUC u Splitu posjeduje idejni projekt. Investitor ovih radova trebale bi biti Hrvatske ceste d.o.o., a radove je moguće izvesti bez remećenja postojećih prometnih tokova i u kratkome roku po ubrzanoj proceduri,
5. isto ili slično potrebno je učiniti i sa pojedinim dionicama državne ceste DC70 prema Blatu n/C počevši od obilaznice Gata u dužini od oko 5 kilometara kao prve, zatim prilagodbe dijela dionice od Čišala do Zvečanja sa izgradnjom tunela „Jurin kuk“ dužine 300 metara na Stazi za koji postoji izvedbena projektna dokumentacija kao druge i napokon dionice s tunelom „Prvinčići“ i obilaznicom Zvečanja kao treće. Na taj način Poljica bi imala transverzalu koja cestovno povezuje i objedinjuje cijeli prostor povijesnih Poljica, a koja bi istovremeno povezala Grad Omiš i Zaobilaznicu s autocestom A1 u čvoru „Blato n/C. Ovdje treba napomenuti kako je ovo jedina prometna veza na cijelom prostiranju autoceste A1 koja nije ostvarena premda je riječ o povijesno važnom koridoru s posebnim tretmanom. Štoviše, stanje projektne dokumentacije za tri spomenute dionice je takvo da je moguće odmah i nesmetano pristupiti realizaciji ali nadležni o tome ne vode brigu premda su upravo na području Poljica locirani mnogi energetske objekti (GHE Zakućac, HE Prančevići, HE Dale), razni privredni objekti i subjekti koji vrše eksploataciju mineralnih sirovina.

Sve naprijed navedeno nužno je provesti u najkraćem roku kako bi dosadašnja ulaganja u prometnu infrastrukturu na području Grada Omiša i Poljica postala smisljena, a zajedno sa budućim ulaganjima i isplativa pa je stoga nužno da Grad Omiš ustraje na cjelovitome rješenju bez kojega nema prosperiteta ni Omišu ni Poljicima.



Također je nužno ove prijedloge žurno uvrstiti u Prostorni plan Grada Omiša čije izmjene su u tijeku (i to bez obzira na stanje PUP-a SD županije!) pored ostaloga i zato što se time Hrvatskim cestama d.o.o. kao investitoru uskraćuje mogućnost izlike za nečinjenje tim više što je manjak njihova interesa za rješavanje omiškoga prometnoga čvora i drugih prometnih problema na području Poljica i cijele splitske urbane aglomeracije više nego očigledan. Zoran primjer je odustajanje od izgradnje tunela „Lisičina“ pozivom na stanje prostorne dokumentacije premda je, usporedbe radi, izgradnja tunela „Stupica“ na cesti Makarska-Vrgorac u sličnim okolnostima ali sa višekratno manjim dnevnim protokom vozila (2000 u Stupici prema 7000 vozila u kanjonskoj dionici DC70) pokazala da u izvanrednim okolnostima dokumentacija ne mora uvijek biti zaprekom. A stanje u prometu na području Grada Omiša, povijesnih Poljica i cijele splitske urbane aglomeracije, na našu žalost, odavno je zavrijedilo status 'izvanrednih okolnosti'.

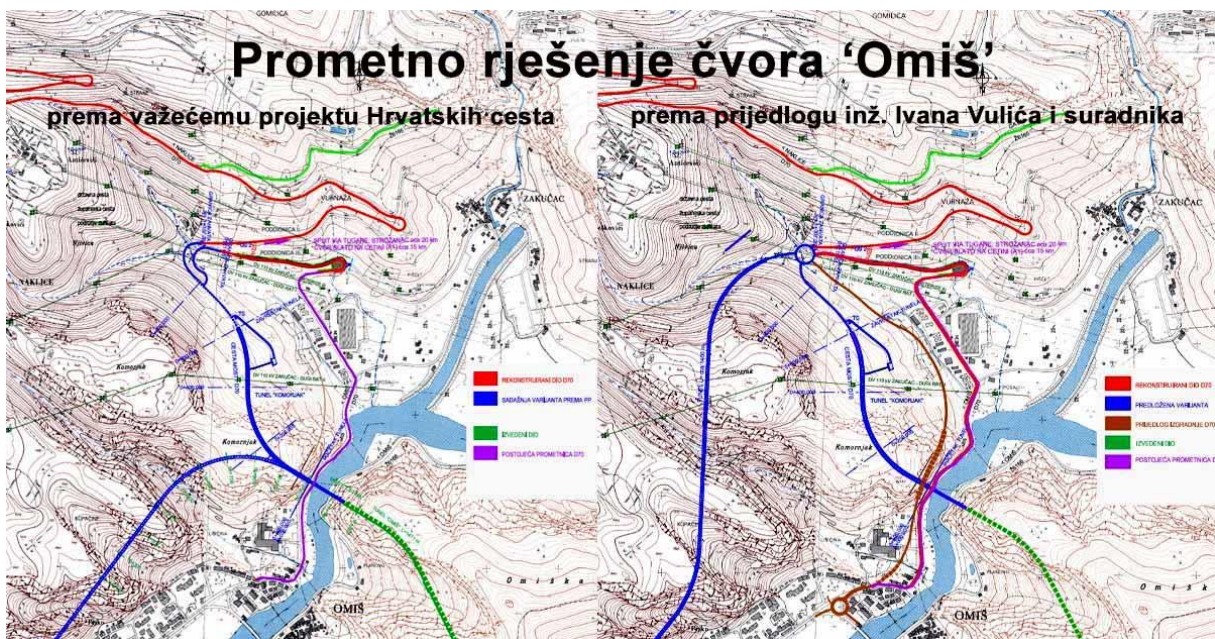
Zato Vas molimo da žurno poduzmete sve što je u Vašoj moći, a naša udruga i njeni stručni suradnici rado će Vam u tome pomoći.

Uz srdačan pozdrav,



Savez za Poljica:

Ante Mekinić, predsjednik



„Čvor Omiš“ - službeno (lijevo) i alternativno (desno) rješenje koje zagovara Savez za Poljica