



Broj: 1-2024-101-02  
Poljica, 16. listopada 2024.

**Hrvatske ceste d.o.o.**  
**Uprava**  
**Vončinina ulica 3**  
**10000 Zagreb**

[javnost@hrvatske-ceste.hr](mailto:javnost@hrvatske-ceste.hr)

**Predmet: Primjedbe na prometna rješenja Hrvatskih cesta d.o.o. na području Omiša i Dugog Rata s prijedlozima za optimizaciju istih.**

Poštovani,

Glede recentnih događanja oko izgradnje omiškog prometnog čvora osjećamo potrebu iznova upozoriti na moguće posljedice zanemarivanja uočenih problema i nedostataka na koje smo posljednjih godina u više navrata upozoravali sve nadležne i odgovorne. Ovoga puta našu pozornost posebno je privukla najava *Prostorno-prometno-građevinske studije cestovne mreže na širem području grada Omiša* koju su Hrvatske ceste d.o.o. kao investitor naručile i njenu izradu povjerile tvrtki TraffiCon d.o.o. iz Zagreba i to nakon što je izgradnja obilaznice Omiša dovršena, a *VII. Izmjene i dopune prostornog plana uređenja Grada Omiša* pred usvajanjem. U takvim okolnostima još je začudnije što Hrvatske ceste d.o.o. forsiraju nastavak izgradnje brze ceste prema Dugom Ratu po projektu IPZ-a Zagreb temeljenom na prostorno-planskoj dokumentaciji iz 1993. koja jest važeća ali koju je vrijeme odavno pregazilo pa je razložno upitati se što i kako u takvim okolnostima može promijeniti naručena Studija te koji je, zapravo, njezin pravi smisao i svrha.

Dodamo li svemu navedenom iznenadnu ostavku predsjednika uprave HC-a Josipa Škorića koji je morao biti dobro upoznat s predmetnom problematikom premda se nikada nije udostojio odgovoriti na naše dopise niti se odazvati opetovanom pozivu Grada Omiša za sudjelovanje u javnoj raspravi na što je bio obvezan, u novonastalim okolnostima nalazimo potrebnim još jednom upozoriti na posljedice projektiranja i gradnje po 'zastarjeloj' planskoj dokumentaciji, kako županijskoj tako i gradskoj, s jalovom nadom da će ugovorena izrada (po nama zakašnjele) uvodno spomenute Studije bilo što promijeniti. Kako postojeća planska dokumentacija ne može i ne smije biti isprika za stručne promašaje i nedostatke projekta izgradnje nastavka brze ceste, molimo Naslov da još jednom razmotri i preispita naše primjedbe i prijedloge koje u dobroj namjeri iznosimo u nastavku:

1. Realizacijom omiškog prometnog čvora po projektu IPZ-a Zagreb neće biti moguće ostvariti prometnu povezanost grada Omiša s autocestom A1 u čvoru Blato n/C preko DC70 Omiš–Blato n/C i zaobilaznicom Omiša zato što se ista ostvaruje tek u čvorovima Omiš-Istok i Dugi Rat. Drugim riječima, po sadašnjemu projektu u konačnici će biti moguće samo 'izlijevanje' prometa iz smjera Makarske i ništa više od toga. Zato je ovaj projekt funkcionalno i financijski promašen, a samim time i štetan po državni proračun.



2. Projekt štetno djeluje i na 'trorogi vrh' kao ambijentalni simbol grada Omiša zato što će narušiti prepoznatljivu vizuru i estetiku grada i k tome još stvarati nepotrebnu buku i zagađenje zraka u naselju ispod što treba izbjeći kao i udare vjetra kroz brdske prodoline. Poseban problem predstavljat će stalni odroni sa uvjetno stabilne padine na brojne stambene objekte u njenom podnožju, pa će zaštita istih predstavljati vrlo skup i složen operativni problem, a uz to, slutimo, i trajan.
3. Nastavak trase prema Dugom Ratu operativno je iznimno zahtjevan pa čak i problematičan zato što je napadno mjesto radova moguće jedino u račvi 'radnog tunela' „Komorjak“ u kojoj je već izveden početak tunela „Komorjak-Jug“ koji najprije treba u cjelosti izbiti da bi se uopće moglo pristupiti radovima na vijaduktu-mostu „Lisičina“. Tek potom slijedi izbijanje tunela „Ljut 2“ i „Ljut 1“, a za to treba proći dugo vremena. Poseban operativni problem je izbijanje padinskih tunela „Ljut 1 i 2“ zato što njihovo izbijanje traži poseban pristup izradi projekta miniranja kako se ne bi ugrozili postojeći objekti ispod uvjetno stabilne litice. Prije svih radova svakako treba pristupiti projektiranju i izgradnji barijera zaštite izgrađenih objekata od ugroze što angažira dodatna financijska sredstva i vrijeme. Eventualni obostrani pristup gradilištu zbog terenskih uvjeta moguć je samo iz smjera Dugog Rata ali, nažalost, bez utjecaja na navedene probleme osim što bi se donekle skratilo vrijeme izvedbe.
4. Za vrijeme gradnje navedene dionice s napadnog mjesta iz tunelske račve bit će potrebno izvršiti zahtjevnu regulaciju prometa i to zatvaranjem dionice u određenim vremenskim intervalima ili semaforskom regulacijom zbog čega će odvijanje prometa izgrađenim dijelom dionice godinama biti otežano, a jednako problematična će biti i sama izgradnja odnosno pristup gradilištu te doprema strojeva i materijala.

### **Prijedlozi rješenja opisanih problema:**

Da bi se izbjegle navedene prometne i operativne poteškoće potrebno je na naprijed spomenutoj dionici izvršiti izmjenu trase te od budućega čvora „Omiš-zapad“ u Zakućcu za koji se zdušno zalažemo izbiti novi tunel „Komorjak“ dužine oko 1400 metara (umjesto kraka „Komorjak-Jug“ iz postojeće tunelske račve). Ovom izmjenom trase i kasnijom adaptacijom čvora osigurava se nesmetan kontinuitet radova bez remećenja uspostavljenog toka prometa, a u konačnici ovakvim rješenjem biti će omogućeni svi prometni tokovi spoja Omiša i autoceste sa zaobilaznicom. Novi tunel „Komorjak“ zbog svoje dužine i značaja prometnice zahtjeva izvedbu servisnog tunela.

Izmjenu trase potrebno je iskoristiti i za polaganje trase vodovoda u servisnu cijev za potrebe gornjih zona primorskih Poljica pa sve do Splita kao rezervno napajanje sa već postojećeg postrojenja „Zagrad“ te dopunu vodovodnih potreba srednjodalmatinskih otoka, Brača, Šolte, Hvara i Visa. Time ovaj tunel postaje višenamjenski. U dogovoru Hrvatskih cesta sa Hrvatskim vodama potrebno je trasu cjevovoda smjestiti u bermu buduće prometnice, a rezultat toga su višestruke financijske uštede u korist državnoga proračuna.



Deponij za iskopni materijal iz tunela može biti u Omišu s obzirom da ga se može upotrijebiti za nastavak izgradnje proširenja platoa postojećeg brodogradilišta s parkirališnom površinom te za izgradnju velikog lukobrana kao konačnog rješenja luke Omiš. Rezultat takvog pristupa su ogromne uštede za ministarstvo MPI RH zato što su u njegovoj nadležnosti i ceste i luke.

Nakon što se usvoji rješenje s korekcijom trase tunela, potrebno je razmisliti o novom položaju i podizanju cijele trase prometnice do Dugog Rata prateći izohipsu na koti od oko 100 nadmorske visine te izmjenu položaja čvora „Dugi Rat“ koji u sadašnjem projektnom rješenju nije logičan. Razlozi spuštanja nivelete trase ne postoje tim više što ista zadire u građevinsku zonu te ugrožava dosad izgrađene objekte. Stoga predlažemo novu logičnu lokaciju čvora „Dugi Rat“ neposredno iznad naselja kao što je prikazano na preglednoj situaciji u privitku. Za provedbu predloženih izmjena ima dovoljno vremena zato što će realizacija izbjivanja novog tunela „Komorjak“ potrajati godinama. U konačnici, na opisan način oslobađa se jedini preostali slobodni prostor u gradu Omišu za širenje na području izmjene PUP-a, a isto tako i Duća u nastavku na području Općine Dugi Rat.

Na križanju glavne trase zaobilaznice sa lokalnom cestom DC8–staro selo Duće potrebno je ubaciti i izvesti dopunski čvor odnosno križanje po sistemu 'desno-desno'.

Usporedo sa zahvatima na glavnoj trasi zaobilazne prometnice potrebno je istovremeno pristupiti izgradnji spojnice sa cestom DC70 Omiš–Blato n/C s naglaskom na njen ishodišni dio od križanja sa DC8 do čvora „Omiš-zapad“ u Zakućcu zato što postojeća trasa ne udovoljava osnovnim uvjetima i elementima vođenja trase državnih cesta, a pogotovu ne u kontekstu sigurnosti prometa. Zato predlažemo izgradnju predmetnog odsjeka spojne ceste u dužini od oko jednoga kilometra prema idejnom projektu izrađenom 1993. godine od strane IGH sa umetanjem tunela „Lisičina“ u kanjonskome dijelu. Za predmetno projektno rješenje izdani su tada i uvjeti uređenja prostora, što je danas odgovarajuće lokacijskoj dozvoli.

Sadašnje rješenje križanja DC8 i DC70 s rotorom za koje su prikupljene ponude i odabran izvođač radova treba napustiti zato što postojeći obim prometnog opterećenja (DC8 18.000, a DC70 više od 6000 vozila na dan!) zahtjeva rotor većih dimenzija. Upitno je također da li je rješenje s rotorom optimalno zbog velikog pješačkog prometa na tom potezu ili je prikladnije križanje prema spomenutom idejnom projektu (napominjemo da prema važećim planovima Grada Omiša, aktiviranjem donje obilaznice te izradom valjanoga spoja sa zaobilaznicom i autocestom A1, ovaj pravac postaje dominantan). Povoljna okolnost projektnog rješenja IGH iz 1993. s dopunom tunela „Lisičina“ je u tome što se izgradnja odvija po novoj trasi bez kolizije s postojećom cestom te se promet može nesmetano odvijati po postojećemu režimu za svo vrijeme gradnje predmetne spojne ceste.

Neovisno o konačnome odabiru prometnog rješenja križanja (rotor ili križanje prema idejnom projektu) bezuvjetno je potrebno otkupiti i ukloniti napušteni stambeni objekt s problematičnim pristupom kojemu naprosto nije mjesto unutar prometnih površina u vlasništvu Hrvatskih cesta d.o.o. zbog čega je, zapravo, odavno morao biti otkupljen i uklonjen.

Sve naprijed izneseno smatramo više nego razložnim da se barem preispitaju sadašnja prometna rješenja i to **obilaskom terena u suradnji sa stručnjacima iz naše udruge** koji su najbolji poznavatelji lokalnih prilika i neprilika ali isto tako i prometnih potreba domicilnog stanovništva. Bila bi to ujedno i prilika **da se napokon održi stručni okrugli stol** koji bi okupio



## SAVEZ ZA POLJICA

Ured: 21312 Podstrana, Strožanačka cesta 20 • Mob: 091 544 33 03 • E-pošta: [info@poljica.hr](mailto:info@poljica.hr) • [www.poljica.hr](http://www.poljica.hr)  
OIB: 18046330535 • MB: 4860284 • IBAN: HR2823600001102667736 (Zagrebačka banka)

sve zainteresirane dionike u provedbi kako bi se napokon iznašla i odabrala optimalna rješenja koja jamče svekoliki razvoj u budućnosti zato što je postojeće planove stare trideset i više godina odavno pregazilo vrijeme čineći ih zastarjelima i nefunkcionalnima.

U nadi da će razum u konačnici prevladati i dovesti do ozbiljnog reseta i preispitivanja postojećih prometnih rješenja koja naprosto nisu održiva, molimo Naslov da prihvati naš poziv na dijalog i suradnju dok za to ima vremena i smisla, na čemu unaprijed zahvaljujemo.

*U privitku:*

1. Grafički prikaz službenog i alternativnog prometnog rješenja na području Omiša i Dugog Rata prema prijedlogu Saveza za Poljica



**Savez za Poljica:**

*Ante Mekinić*  
Ante Mekinić, predsjednik

Na znanje:

1. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture
2. TraffiCon d.o.o. Zagreb
3. Grad Omiš, gradonačelnik
4. Općina Dugi Rat, načelnik