

Utjecaj zagušenosti prometom na kvalitetu života stanovništva Omiša

Toni Popović

Sveučilište u Splitu, Filozofski fakultet, Odsjek za sociologiju, Hrvatska
e-mail: tpopovic1@ffst.hr

SAŽETAK Upotreba prometne infrastrukture iznad njezinih kapaciteta određuje se kao zagušenost prometom. Pojava se očituje sporijom vožnjom, zastojsima i dužim trajanjem putovanja. Njezine je šire društvene posljedice moguće istraživati s pomoću pokazatelja kvalitete života. Na području grada Omiša zagušenost prometom dolazi do izražaja tijekom turističke sezone. Tada je dionica Jadranske magistrale (D8) između Splita i Omiša jedna od najopterećenijih državnih prometnica prema dnevnom broju vozila. Prometni su zastoji određeni njezinim prostornim položajem i značajkama. Ta nepregledna cesta prolazi kroz gradski centar Omiša kao prostor guste izgrađenosti s velikim brojem turista, koji je upotrebljavaju kao pješačku zonu. Nema primjerenih pješačkih staza i prijelaza, dodatnih cestovnih krakova za skretanje ni ugiba lišta za javni prijevoz. Međudjelovanjem tih čimbenika i zbog manjka parkirnih mjesta u centru grada, što vodi dužem parkiranju, stvaraju se dnevni kilometarski zastoji. Preliminarnim se istraživanjem nastoji sagledati utjecaj zagušenosti prometom na kvalitetu života stanovništva Omiša. Razmatraju se pokazatelji koji se odnose na promet, okoliš, dostupnost sadržaja, socijalne veze, slobodno vrijeme i sigurnost. Upotrijebljena je metoda polustrukturiranog intervjua na namjernom uzorku od deset stanovnika Omiša, od kojih polovina studira ili radi u Splitu (dnevni migranti), a ostali žive i rade u Omišu ili su umirovljeni. Intervjui su provedeni tijekom 2019. Prostorni i socijalni kontekst zagušenosti dodatno su istraženi analizom sadržaja dostupnih članaka na internetskom portalu *Slobodna Dalmacija*. Pritom su razmotreni duljina, smjer i uzroci zabilježenih zastoja, iskustva aktera uključenih u medijski prilog te predložena rješenja i izgledi za njihovu realizaciju.

Ključne riječi: kvaliteta života, zagušenost prometom, Omiš, prometno planiranje.

1. Uvod

Kvaliteta se života istražuje od 70-ih godina 20. st. radi usklađivanja ekonomskog razvoja s potrebama stanovništva. Seferagić je određuje kao „proces proizvodnje, raspodjele i potrošnje društvenih odnosa primjerenih potrebama pojedinaca i grupa“ (Seferagić, 1988.:17). Lay govori o stanju manje ili veće zadovoljenosti potreba (Lay prema Krištofić, 2015.:131), a Karajić o „razvojnem cilju temeljem kojeg društvo stvara uvjete opstanka na Zemlji“ (Karajić, 1992.:486). Taj koncept može uključivati brojne dimenzije – zdravlje, stanovanje, okoliš, rad, obrazovanje, zabavne sadržaje i dr. (Svirčić-Gotovac i Zlatar, 2007.; Slavuj, 2012.b; Mirkov, 2016.). Cjelovitost je obilježje visoke kvalitete života. Ako pojedinac ili grupa ne mogu zadovoljiti jednu ili više svojih potreba, struktura svakodnevice može biti ozbiljno narušena i reducirana (Seferagić, 1993.:229).

Dva su pristupa istraživanju kvalitete života: američki i skandinavski. Prvi polazi od toga kako čovjek sam najbolje određuje razinu kvalitete vlastitog življenja, dok je drugi u suprotnosti s takvim individualizmom, koji proizlazi iz liberalnih načela (Krištofić, 2015.:126). Američki model istražuje subjektivne pokazatelje zadovoljstva kao dimenzije kvalitete života. Prema skandinavskom modelu, društvo treba osigurati pristup izvorima s pomoću kojih ljudi kontroliraju osobnu razinu življenja (Lučev i Tadinac, 2008.:68). Nastoji se minimalizirati subjektivna procjena, a razmatraju se objektivni pokazatelji prema dogovorenim društvenim standardima (Svirčić-Gotovac i Zlatar, 2007.:32).

Veza je subjektivnih i objektivnih pokazatelja kvalitete života složena. Oni se nužno ne podudaraju. Primjerice, gospodarski uzlet i rast standarda u SAD-u poslije Drugog svjetskog rata pratio je porast samoubojstava, nasilja, kriminaliteta i drugih negativnih pojava. Čak je 75 % stanovništva tijekom 60-ih godina 20. st. život procijenilo lošijim nego prije (Lučev i Tadinac, 2008.:69). Takvi podatci pokazuju važnost istraživanja subjektivnih indikatora. Kako se osobno zadovoljstvo ne mora podudarati s društveno uspostavljenim kriterijima kvalitete života, sve se češće kombiniraju oba istraživačka pristupa. Ukupni rezultati pokazuju razinu zadovoljstva stanovništva i strukturalne izazove s kojima se ono suočava, te mogu biti od koristi u uspostavljanju razvojnih ciljeva na razini grada, regije ili države, motrenju njihove ostvarenosti i dr. (Slavuj, 2012.a:70). Sve veći broj gradova provodi takva istraživanja radi podizanja kvalitete života, koja je čimbenik integracije nekog područja ili društva u cjelinu.¹ Njezina visoka razina potiče gospodarska ulaganja te emocionalnu i praktičnu povezanost s određenim prostorom, dok loša kvaliteta života odbija stanovnike, potiče iseljavanje i ukupno zaostajanje prostora (Mirkov, 2016.:234).

Bogatstvom, inovativnošću i socijalnom diferenciranošću suvremeni gradovi, urbane mreže naselja i metropolitanska područja imaju izrazito privlačnu snagu. To potvrđuju

¹ Vidjeti mrežne stranice projekta *Urban Audit* u kojemu sudjeluju gradovi EU27, Velike Britanije, Norveške, Islanda, Švicarske i Turske: www.ec.europa.eu/regional_policy/hr/policy/themes/urban-development/audit/ (pristupljeno 18. rujna 2019.).

podatci Ujedinjenih naroda prema kojima od 2008. većina svjetske populacije živi u gradu. Očekuje se porast na tri četvrtine do sredine 21. st. (Šarinić i Čaldarović, 2015.:7). Socijalna i tehnološka diferencijacija te rast gradova imaju i negativnu stranu, koja se ogleda u nemogućnosti učinkovita odgovora njihove infrastrukture potrebama stanovništva. Takav je slučaj često s prometom. Kao oblik prostorne mobilnosti ljudi i dobara, promet se ubraja među najznačajnije čimbenike odvijanja urbanog života i njegove kvalitete (Bošnjak i Ižaković, 2017.:80). Iako je dostupnost njegova osnovna svrha, rast broja vozila i dominacija automobila nad ostalim oblicima prijevoza (bicikli, javni prijevoz i dr.) u gradovima često uzrokuju zagušenost prometom. Kao potražnja za prometnicama koja nadilazi postojeće tehničke kapacitete, zagušenost ima brojne posljedice na kvalitetu života, a najočitiye su gubljenje vremena u prometu, kašnjenje i zagađivanje okoliša (Harriet i dr., 2013.:228).

Godišnji se broj kilometara prijeđenih automobilom udvostručio na prostoru Europske unije od 1970. do 1990., a iduće se udvostručenje očekuje do 2030. (Europska komisija, 2004.:10). Raste i broj registriranih automobila na globalnoj razini. Početkom ovog tisućljeća bilo ih je nešto više od pola milijarde (Mišetić i Miletić, 2007.:832), a milijarda tijekom 2015.² Takav rast urbane mobilnosti čini vrlo aktualnim sociološko proučavanje utjecaja prometa na kvalitetu života i planiranja tog sustava (Mišetić i Miletić, 2007.:833).

Unutar ovog istraživanja razmatra se primjer neučinkovita gradskog prometa s negativnim posljedicama na kvalitetu života. Riječ je o zagušenosti prometom u Omišu tijekom ljetnih mjeseci. O intenzitetu zagušenosti svjedoče podatci Hrvatskih cesta prema kojima je dionica Jadranske magistrale (D8) između Splita i Omiša jedna od najopterećenijih prometnica u Hrvatskoj. Desetljećima se obećava izgradnja brze ceste, kojom bi se smanjio pritisak tijekom turističke sezone, kada tim područjem prođe približno onoliko vozila koliko na naplatnoj postaji Lučko (Šitum, 2012.:66). Na neprimjerenost postojeće infrastrukture jasno upućuje to što se Omiš i ostala naselja na spomenutom dijelu državne ceste ubrajaju u male gradove i općine (osim Splita), dok je naplatna postaja Lučko spoj glavnoga grada Zagreba s autocestom A1. Uz nepovoljne tehničke specifikacije, cesta D8 prolazi kroz gusto izgrađena središta većine naselja. Zagušenost pojačavaju pješaci koji se cestom koriste kao šetnicom zbog čega u turistički vrlo posjećenom Omišu zagušenost kulminira.

Nedovršena izgradnja brze ceste Trogir – Split – Omiš, pri čemu je realiziran dio između Trogira i Splita, predstavlja primjer manjkava planiranja u kojemu u obzir nisu uzete potrebe stanovnika, čija je ljetna svakodnevica ozbiljno narušena. Iako ih cesta treba učinkovito spajati s gradskim i prigradskim područjima, u stvarnosti im ometa funkcioniranje zbog zagušenosti i posljedično umanjuje kvalitetu života.

² Vidjeti više na www.statista.com/statistics/281134/number-of-vehicles-in-use-worldwide/ (pristupljeno 20. rujna 2019.).

2. Zagušenost prometom i opadanje kvalitete života: važnost organiziranja održivog prometa

Promet je predmet sociološkog interesa kao sustav koji treba racionalno organizirati radi učinkovita razvoja urbanog prostora. U tom smislu moguće je istraživati: (1) pitanja moći povezana s planiranjem, uključivanje javnosti, profesionalnost i etičnost planera (Mišetić i Miletić, 2007.:833); (2) ponašanje vozača, putnika i pješaka; (3) utjecaj prometa na kvalitetu života (Schmidt-Relenberg, 1986.:131); (4) identitet-ske odrednice i subkulture povezane s vozilima (npr. bajkeri i gaseri) (Broughton, 2009.:59). Sociološka su istraživanja prometa uočljiva od 80-ih godina 20. st. Sve veći broj radova razmatra automobilitet kao aspekt urbanog načina života, čijoj se dominaciji podređuje planiranje radnih, stambenih, trgovačkih i rekreacijskih zona (Sheller i Urry prema Mišetić i Miletić, 2007.:832). Sociološke kritike često ukazuju na neodrživost upotrebe automobila zbog nedostatka ili mnogo veće konzumacije prostora u odnosu na javni i nemotorizirani prijevoz, posljedica na okoliš, zdravlje ljudi, lokalni razvoj itd. (Vannini, 2010.:117).

Utjecaj zagušenosti prometom na kvalitetu života poprilično je razmotren u znanstvenoj literaturi, a negativne je posljedice moguće idealtipski grupirati u ekonomske, okolišne i socijalne. Jednu od klasifikacija iznosi Europska komisija (Slika 1), čije su pojedine dimenzije uvrštene u provedeno istraživanje. U odnosu na posljedice zagušenosti, raspravlja se o prometnom planiranju kao doprinosu „gradu po mjeri čovjeka“ (Supek, 1987.), koji uravnotežuje potrebe zajednice i izgradnju (Šarinić i Čaldarović, 2015.:18).

Slika 1.

Posljedice zagušenosti prometom (prilagođeno prema Europska komisija, 2004.:13)



Promet ima izravan utjecaj na produktivnost u ekonomskom smislu. Zagušenost ometa poslovanje uzrokujući kašnjenja na posao, nemogućnost isporučivanja u predviđenim rokovima, poskupljenje logistike prijevoza, narušavajući potrošačke navike u trgovačkim centrima itd. (Meyer, 1996.:4). Zagušeni prostori mogu postati neatraktivni za ulaganja, što se nepovoljno odražava na ekonomski rast općenito (Harriet i dr., 2016.:235).

Posljedice na okoliš uočavaju se iz podataka o potrošnji neobnovljivih izvora energije i automobilima kao jednom od značajnijih izvora onečišćenja zraka (čak 40 % emisije CO₂ uz ostale plinove)³. Iz tih razloga održive strategije razvoja prometa postaju međunarodni prioritet (Europska komisija, 2004.). Primjerice, potiču se alternativni oblici prijevoza (bicikli, romobili, javni prijevoz i dr.). Njemački gradovi od 2007. uspostavljaju ekološke zone temeljem *Direktive EU o kvaliteti zraka* u kojima se vožnja ograničava na vozila koja ispunjavaju ekološke standarde definirane tzv. zelenom vjetošom⁴. Negativan utjecaj na okoliš mogu imati buka i vibracije zbog ometanja životinjskih staništa, a imaju i individualne te socijalne posljedice jer ometaju svakodnevne ljudske aktivnosti kao što su spavanje i komunikacija te negativno utječu na zdravlje (CEDs, 2004.:1-2).

Socijalne se posljedice jasno očituju narušavanjem osjećaja zajednice i slabljenjem socijalnih veza zbog otežane dostupnosti obitelji, prijatelja i susjedstva (Slavuj, 2012.b:190-191; Xerox, 2016.:2). Dominantno konzumiranje prostora prometnica u odnosu na pješake pretvara dijelove grada u apstraktne prostore kruženja automobila kao atomiziranih čestica. Davanje prednosti alternativnim oblicima mobilnosti pretvara ih u prostore življenja i raznih socijalnih interakcija (Lefebvre prema Mišetić i Miletić, 2007.:834). Zagušenost nagrđuje gradove, a može rezultirati i protestom javnosti ako se dio prometa premjesti u susjedstva koja tomu nisu namijenjena, kao i pretvaranjem ulica u parkirna mjesta zbog njihova nedostatka i neplanske izgradnje (Meyer, 1996.:4).

Smanjena je sigurnost neizostavna posljedica zagušenosti. Na prostoru Europske unije više od 25 000 ljudi izgubi život u prometu svake godine, od čega oko 80 % u urbanim sredinama⁵. Ne iznenađuju rezultati anketnog istraživanja provedenog 2013. na uzorku od 27 680 stanovnika EU-a prema kojima većina njih (73 %) povećanje sigurnosti na cestama smatra važnim pitanjem. Također, velika se važnost pridaje

³ Vidjeti više na www.ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en (pristupljeno 20. kolovoza 2019).

⁴ Popis i prometne karakteristike ekoloških zona vidjeti na www.green-zones.eu/en.html (pristupljeno 20. rujna 2019.).

⁵ Vidjeti više na www.ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/EDN-20171119-1?inheritRedirect=true (pristupljeno 20. rujna 2019.).

ublažavanju utjecaja prometa na onečišćenje zraka (81 %), buku (72 %) i konzumaciju životnog prostora (69 %), što utječe na zdravlje stanovnika. Zbog zagušenosti zagovaraju se različite mjere održivog prometa kao što su bolji i jeftiniji javni prijevoz, unapređivanja biciklističke infrastrukture, ograničavanja pristupa vozilima i naplate uporabe preopterećenih prometnica.⁶

Kada je riječ o prometnom planiranju, tradicionalni se pristup temeljio na pretpostavci kako taj sustav služi stanovništvu u urbanim sredinama. Promatralo ga se sektorski izdvojeno, što je rezultiralo rastom cestovne infrastrukture, ali ona nije dovedena u vezu s ostalim potrebama zajednice (Mišetić i Miletić, 2007.:833). Zbog visokih troškova i nedostatka urbanog prostora za gradnju novih cesta, ali i potencijalno dodatnog zagušenja dolazi do promjene paradigme u smjeru planiranja održivog prometa. Oduzima se ekskluzivni legitimitet rješenjima koja se temelje na novim cestama. Grad se sagledava kao mreža tehnološke i društvene infrastrukture, pri čemu se promatra njihov dinamični međuodnos (Jukić i dr., 2018.:94). Poznat je primjer brazilskoga grada Curitibae koji je 60-ih godina 20. st. uveo brzi javni prijevoz zbog velikog rasta populacije i prijetnje zagušenosti prometom. Uvedeni su traka samo za autobuse, jeftinije karte te razgranata mreža linija i stanica koje nisu udaljenije od četristo metara od mjesta stanovanja. Takvo je planiranje imalo vrlo povoljne rezultate jer 85 % stanovništva danas se koristi javnim prijevozom. Zanimljivi su primjeri Portland i Beč u kojima se promiče bicikliranje izgradnjom javnih spremišta za bicikle, širih dizala, novih staza, garaža za popravke i dr. Kao u slučaju Curitibae, rezultat je smanjenje zagušenosti, povećanje javnog prostora za pješake, ušteda energije i finansijskih sredstava, smanjenje zagađenosti okoliša i broja prometnih nesreća (Xserox, 2016.:6).

Uzrok gužvi također može biti i manjak parkirnih mjesta, pa je moguće rješenje gradnja garaža ili etaža u građevinama namijenjenima drugim sadržajima (Bošnjak i Ižaković, 2017.:84). U nedostatku prostora za njihovu izgradnju moguće je cijenom utjecati na smanjenje zagušenja. U takvim područjima treba nuditi skuplje parkiranje, a jeftinije u udaljenima, u kojima nema tog problema. U uvjetima stvaranja profila vozača „lovca na parking“ (*Homo parkingiensis*), koji kružeći zagušenim ulicama pridonosi toj pojavi, takvo planiranje može voditi lakšem pronalasku parkirnog mjesta i smanjiti gužve uz zadržavanje slične razine prihoda od naplaćivanja usluge (Bjelajac, 2009.:82).

Pored tih najuočljivijih mjera postoje i neke druge kojima se gradovi nose sa zagušenosti prometom. Jedna je od njih ekološka vožnja. Njome se smanjuje emisija štetnih plinova, buka i potrošnja goriva uz istodobno povećanje sigurnosti i udobnosti zbog rjeđeg kočenja i manjeg broja okretaja motora (Bošnjak i Ižaković, 2017.:87). Raste broj zemalja u kojim se nude takvi programi obrazovanja vozača, a Europska unija

⁶ Vidjeti više na www.ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/archives/ebs/ebs_406_fact_hr_en.pdf (pristupljeno 22. rujna 2019.).

financira projekte uvođenja ekološke vožnje u obrazovanje prometnih instruktora⁷. Tijekom posljednjih dvaju desetljeća vrlo je raširena i primjena informacijsko-komunikacijske tehnologije radi što učinkovitijeg upravljanja prometnim sustavom (npr. navigacija, najbliže benzinske postaje, dostupnost parkinga, prohodnost ceste i alternativne dionice itd.) (Meyer, 1996.:16).

Idealno gledajući, planiranje je racionalno odlučivanje o budućim djelovanjima (Weber prema Bjelajac, 2009.:16). Urbano planiranje, a time i ono koje se tiče prometa, treba služiti javnom interesu, tj. stvaranju grada kao poželjnog mjesta za život povezujući pojedinačne projekte s dugoročnom vizijom prostora (Šarinić i Čaldarović, 2015.:212). Meyer (1996.:3) ističe kako razvojne projekte treba ograničavati ako utjecaj na budući promet nije jasan. Učinkovito je ono prometno planiranje kojim se na najisplativiji način rješava problem zagušenosti i prevenira buduću zagušenost imajući pritom na umu potrebe zajednice. Zato sve novije teorije planiranja ukazuju na važnost uključivanja javnosti u procese odlučivanja kako bi se saznale perspektive i želje građana. To otvara prostor sociološkim istraživanjima (Mišetić i Miletić, 2007.:834). Iako ekonomisti, inženjeri i planeri obično favoriziraju jedno ili dva prometna rješenja, najčešće nema jednostavnih rješenja. Potrebno je kombinirati više njih promišljajući kako utječu na kvalitetu života lokalnog stanovništva (Meyer, 1996.:11).

3. Prometna situacija u Omišu kao socio-prostorni kontekst istraživanja

Ljetne gužve u prometu određuju Omiš tijekom zadnjih dvaju desetljeća. Takva situacija otežava svakodnevicu lokalnom stanovništvu, turistima i korisnicima Jadranske magistrale (D8), koji gravitiraju iz okolnih područja prema Splitu. Postojeća su prometna infrastruktura i njezino planiranje neprimjereni gospodarskim promjenama u Splitsko-dalmatinskoj županiji kao odredištu na kojem je masovni turizam u porastu. Planovi o izgradnji brze ceste Trogir – Split – Omiš postoje i prilagođavaju se desetljećima, ali je njihova realizacija izostala. Ukratko će biti predstavljena prometna situacija na prostoru koji je predmetom ovog istraživanja radi razumijevanja nepovoljnog utjecaja koji ima na kvalitetu života lokalnog stanovništva, što proizlazi iz dobivenih rezultata.

Jadranska magistrala predstavlja lokalnu prometnu okosnicu. Dovršena je 60-ih godina 20. st., a brza se cesta između Trogira i Omiša počela planirati 1975. (Nadilo, 2014.:837). Potrebu je unapređenja prometne infrastrukture potencirao industrijski razvoj i izrazito naseljavanje obalnog pojasa. Bjelajac (2009.:32) ističe kako je šire područje Splita imalo prosječne godišnje stope mehaničkog rasta populacije od otprilike 15 % između 1948. i 1960., a od tada do 1980. od 25 %. Radilo se o procesu litorali-

⁷ Vidjeti više na www.ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/en/projects/ecowill (pristupljeno 1. listopada 2019.).

zacije tijekom kojeg su praznjena ruralna područja Zagore i otoka, a koji je nastavljen i kasnije. Uz populacijski rast, tehnološki razvoj i rast platežne moći kontinuirano je rastao broj vozača i automobila. Prema Šitumu (2012.:65), od ukupno 454 798 stanovnika Splitsko-dalmatinske županije svaki je drugi bio registrirani vozač 2012., a broj registriranih vozila iznosio je 214 270. Iz podataka proizlazi izrazita usmjerenost na privatni prijevoz, koja je znatno pojačana dolaskom turista. Magistrala između Splita i Omiša godinama je najopterećenija na nacionalnoj razini prema podacima Hrvatskih cesta o prosječnom ljetnom dnevnom prometu (Božić i dr.; 2014.; 2015.; 2016.; 2017.; 2018.). Dionica između Trogira i Splita također je pri samom vrhu, ali je u tom slučaju zagušenost razriješana realizacijom tog dijela brze ceste Trogir – Split – Omiš tijekom 2017. Kada je riječ o realizaciji dijela između Splita (tj. Stobreča) i Omiša, situacija je mnogo nepovoljnija u financijskom i izvedbenom smislu. Naime, realiziranom je dijelu dograđen prometni trak. U potonjem slučaju dogradnja nije moguća jer je s jedne strane magistrala preblizu obale, a s druge je strane gusta stambena izgrađenost. Potrebno je izgraditi potpuno novu trasu, što izrazito poskupljuje radove. Tako je dionica od Trogira do Splita koštala oko 37 milijuna eura, dok je dionica od Stobreča do Omiša procijenjena na više od 300 milijuna eura, što je gotovo jednako kao troškovi Pelješkog mosta (Nadilo, 2014.:840). Takva situacija čini realizaciju te trase vrlo neizvjesnom u smislu rokova koji su postali čest predmet političkih obećanja i sučeljavanja, ali i rezignacije javnosti.

Struka i politika nepodijeljene su o tome kako izgradnja brze ceste između Stobreča i Omiša i omiške obilaznice kojom bi se izbjegao centar grada nema ni približno učinkovitu alternativu. Polovično dovršena brza cesta Trogir – Split – Omiš ne može udovoljiti potražnji, te ograničava gospodarski razvoj i kvalitetu života na obuhvaćenom području (Šitum, 2012.; Nadilo, 2014.; Čović, 2015.). U priopćenju iz 2012., Hrvatska udruga diplomiranih inženjera i inženjera Fakulteta prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu istaknula je kako najprometnija cesta u Hrvatskoj zaslužuje bolji politički tretman i kako je brza cesta odavno trebala biti u funkciji. Raspoloživa prometnica D8 prolazi kroz priobalna naselja, pri čemu se miješaju tranzitni, prigradski i međugradski promet, što dovodi do slabije propusnosti, a ljeti do zagušenosti i zastoja (Nadilo, 2014.:840). Situacija je najizraženija u Omišu u kojem je tek oko 7 000 stanovnika, no rast turizma govori za sebe. Tako je 2013. grad ostvario 634 430 noćenja, što predstavlja rast od 95 % u odnosu na 2003. U istom je razdoblju cijela županija ostvarila rast od 72 % (TZ Omiš, 2015.a:14). U takvim uvjetima postojeća je magistrala jednostavno nedostatna prometna infrastruktura. Naime, prolazi kroz gusto izgrađen prostor između Splita i Omiša, nepregledna je, nedovoljno osvijetljena, često nema ugibališta za javni prijevoz, nema dodatnih krakova za brojna skretanja ni dovoljno pješačkih staza, nathodnika i pothodnika za pješake. Zagušenost se tijekom ljeta povećava u Omišu jer u centru grada dionica D8 služi kao pješačka zona za turiste, koji prelaze cestu na brojnim pješačkim prijelazima (zebrama). Istodobno velik broj vozača nastoji ostvariti tranzit ili pokušava pronaći oskudna parkirna mjesta u

odnosu na dnevni ljetni promet od 20 000 vozila na području grada (Vranješ i dr., 2017.:54). Prometna je svakodnevica Omiša prikazana na Slici 2. Gornje se fotografije odnose na centar grada, a donje na ulaz iz Splita.

Slika 2.

Ljetna prometna svakodnevica u Omišu (www.dalmacijadanas.hr; www.sprdex.hr; www.tportal.hr)



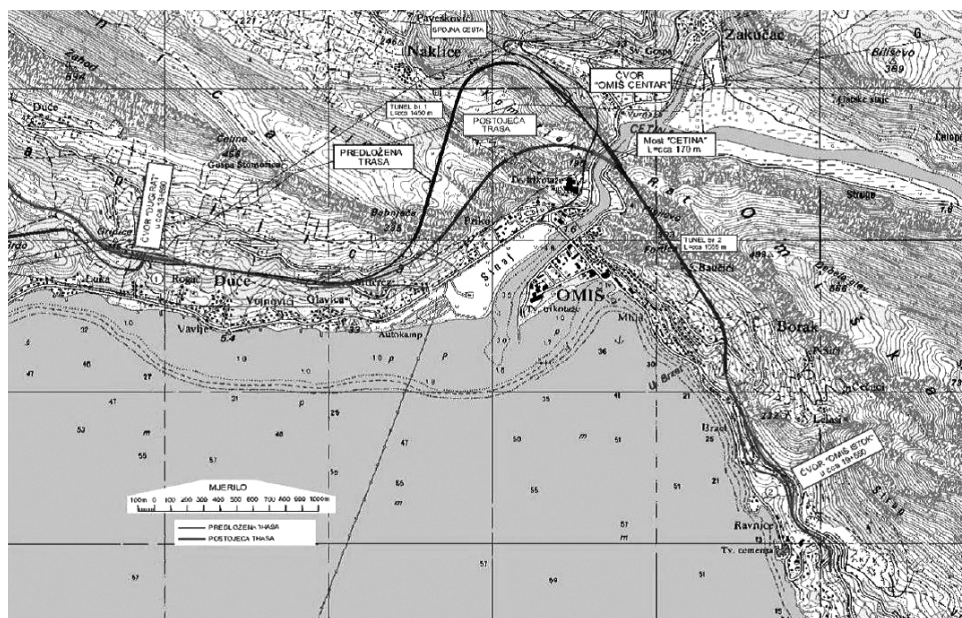
Postavlja se pitanje kako planiranje prometa pridonosi rješavanju problema zagušenosti. Potrebno je napomenuti da je planiranje uvijek bolje od izostanka plana, kao što tvrde Šarinić i Čaldarović (2015.:212-213). Tomu najbolje svjedoči bespravna gradnja, koja se manifestirala na rubovima velikih gradova tijekom posljednjih desetljeća i otok Vir kao klasičan primjer takve izgradnje. Prema tome, kada je riječ o dionici brze ceste između Stobreča i Omiša te omiškoj obilaznici, njihovo planiranje smatramo pozitivnima unatoč uočenim nedostacima. U osnovi, urbano planiranje treba biti javnog karaktera. U taj proces treba uključivati lokalno stanovništvo čiji je grad životni prostor. Ono treba imati mogućnost i biti motivirano odlučivati o svojoj sudbini. U suprotnom, urbano planiranje ne zadovoljava (Čaldarović i Šarinić, 2017.:56).

Na nedovoljnu uključenost (stručne) javnosti tijekom izgradnje projekta omiške obilaznice kao dijela brze ceste Stobreč – Omiš upozorila je Hrvatska udruga diplomiranih inženjera i inženjera Fakulteta prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu (2012.). Ukazali su na tehničke nedostatke projekta koji je osmislio Inženjerski projektni zavod sugerirajući kako je potrebno ujediniti stav struke, javnosti i lokalnih političara kada je riječ o toj brznoj cesti. Istaknuli su nepostojanje dijaloga i konsenzusa koji bi snažnije potaknuli državnu vlast i Hrvatske ceste kao nadležno poduzeće na postavljanje dionice među nacionalne prioritete i kandidiranje na strukturne fondove Europske

unije. Kada je riječ o tehničkim aspektima projekta, njegove nedostatke precizira Čović (2015.:50-55) ukazujući na to kako bi omiška obilaznica trebala biti izmještena sjevernije na čvoru Omiš – centar (Slika 3). Time se zaobilazi pogon vodovoda kao rizično postrojenje, infrastrukturu se približava sjevernim naseljima Omiša i priključku s autocestom A1 u Blatu na Cetini, most koji prelazi preko Cetine spajajući čvorove Omiš – istok i Dugi Rat smanjuje se za dvadeset metara i pojednostavljuje se njegova izgradnja, a usto se značajno skraćuje vrijeme potrebno za dovršavanje čitave obilaznice. Unatoč svemu, izrađivač studije i investitor istaknuli su kako položaj trase nije predmet javne rasprave. Rezultat je planske dokumentacije i kontakata s predstavnicima Grada Omiša i Općine Dugi Rat, pri čemu se smatra završnim rješenjem (Čović, 2015.:49).

Slika 3.

Omiška obilaznica s prijedlozima izmještanja trase (Čović, 2015.: 49)



Unutar razmatranja ostalih mjera kojima se planira unaprijediti prometna infrastruktura u Omišu, opisanima u strateškim dokumentima *Strategija razvoja Grada Omiša do 2020. godine* (2017.) i *Strateški marketinški plan Grada Omiša* (2015.), također nije uočeno uključivanje javnosti. U metodologiji je izrade drugog dokumenta spomenuta provedba triju radionica na kojima je sudjelovalo svega po deset sudionika („predstavnicima lokalne zajednice i glavni dionici destinacije“). No dvojbeno je postojanje motivacije javnosti ako bi bila pozvana na sudjelovanje. Naime, uz planiranu dionicu Stobreč – Omiš povezana su brojna neispunjena obećanja i pomicanja rokova. Sažetu kronologiju tijekom posljednjeg desetljeća iznosimo na temelju tekstova Slobodne Dalmacije (Tablica 1).

Tablica 1.

Kronologija obećanja o izgradnji brze ceste Stobreč – Omiš i omiške obilaznice (www.slobodnadalmacija.hr)

| | |
|-------|--|
| 2012. | Hrvatske ceste najavile izgradnju omiške obilaznice u roku od dvije godine i improvizirano/privremeno spajanje na županijsku cestu koja zaledem spaja Split i Omiš (do završetka brze ceste) |
| 2014. | Najavljeno uvrštavanje brze ceste među prioritete Ministarstva mora, prometa i infrastrukture; projekcija puštanja u promet tijekom 2020. |
| 2017. | Splitsko-dalmatinska županija najavila početak izgradnje brze ceste tijekom jeseni; projekcija završetka 2023. |
| 2018. | Na skupštini Splitsko-dalmatinske županije predstavnici Hrvatskih cesta nisu znali odgovor na pitanje kada će izgradnja brze ceste započeti (nedostatak sredstava, jedina opcija prijava na EU fondove) |
| 2019. | Hrvatske ceste najavile završetak omiške obilaznice u roku od 36 mjeseci i njezino improvizirano/privremeno spajanje sa županijskom cestom u zaleđu; započeli radovi koje izvodi austrijska tvrtka STRABAG |

U ovom je trenutku realiziran tek dio omiške obilaznice (čvor Omiš – istok i tunel do mosta preko Cetine; Slika 3). U fazi je izrada mosta koji bi trebao integrirati obilaznicu. Ipak, naznaka početka izgradnje cjelokupne brze ceste ne postoji. Trenutno je u planu dovršavanje obilaznice i njezino spajanje na županijsku cestu u zaleđu Omiša, čime se namjerava prometno rasteretiti centar grada od tranzitnog prometa. Radovi su započeli 2019., a rok je njihova dovršenja 2023. To se ističe kao privremeno rješenje do realizacije brze ceste (Tablica 1).

Mjere prometnog planiranja koje se spominju u dvama strateškim dokumentima donesenima na razini omiške lokalne samouprave nisu zaživjele do ovog trenutka. Smatramo ih važnima zbog njihove komplementarnosti s brzom cestom i omiškom obilaznicom u smanjenju prometne zagušenosti. Primjerice, spominju se nova parkirna mjesta zbog nedostatka kapaciteta za promet u mirovanju, poboljšanje kvalitete javnog prijevoza (novi ekološki prihvatljivi autobusi, digitalizacija usluge), dužobalni morski prijevoz (manji putnički brodovi), sustav parkiraj i vozi se (engl. *park and ride*), uvođenje inteligentnog prometnog sustava, nathodnici i pothodnici za pješake i dr. Iako su te mjere važne, jednako je važno ispitivati stavove lokalne javnosti o njima (ali i turista), tj. interes za uporabu i pod kojim uvjetima.

Pored toga što nijedna od spomenutih mjera nije ostvarena, neodgovarajuće prometno planiranje Grada Omiša kao jedinice lokalne samouprave pokazuje prenamjena polovine najvećega gradskog parkinga u lunapark tijekom ljetnih mjeseci. To se odvija u gradu u kojem se ističe deficit parkirnih mjesta jer je samo 30 – 40 % ljetnog prometa tranzitno (Vranješ i dr., 2017.:72). Konačno, s obzirom na veliki broj turista koji magistralu u centru grada pretvaraju u šetnicu, postavljanje nathodnika ili pothodnika koji bi služili kao pješački prijelazi nedvojbeno je učinkovitije rješenje zagušenosti u odnosu na brisanje dijela pješačkih prijelaza, čemu se svjedočilo 2019.

Unatoč svim nedostacima prometnog planiranja na prostoru Omiša, čiji učinci nisu doveli do smanjenja zagušenosti i poboljšanja kvalitete života, sam je proces pozitivan. Takvo je planiranje ipak dovelo do izgradnje dijela omiške obilaznice i nastavka radova, koji se trenutno odvijaju. Realizacija obilaznice pridonijela bi određenom smanjenju zagušenosti čak u formi predstavljenog privremenog rješenja. Tu je mjeru potrebno kombinirati s ostalima koje su spomenute, mnogo jeftinijima i izglednijima za dogledno ostvarenje za razliku od brze ceste Stobreč – Omiš koja je imperativ kojemu treba težiti.

4. Metodologija istraživanja

U ovom preliminarnom istraživanju o utjecaju zagušenosti prometom na kvalitetu života stanovništva Omiša⁸ razmatraju se: (1) sustav prometa kao element kvalitete života i njegov utjecaj na (2) okoliš, (3) dostupnost sadržaja i usluga, (4) socijalne veze, (5) slobodno vrijeme i (6) sigurnost. Upotrijebljen je polustrukturirani intervju kao metoda kojom je obuhvaćen namjerni uzorak od deset stanovnika Omiša. Intervjui su provedeni tijekom lipnja i srpnja 2019. Dvoje sudionika jesu umirovljenici, troje zaposlene osobe koje rade u Omišu, a petero punoljetni dnevni migranti koji putuju u Split zbog posla (troje) ili studiranja (dvoje). Kako bi im se osigurala anonimnost, od podataka su navedeni samo spol i dob sudionika.

Prometna zagušenost može predstavljati veći problem dnevnim migrantima zbog učestalih putovanja. Pritom se suočavaju sa slabom protočnošću prometa i zastojsima na ulasku u Split i Omiš, kao i na drugim mjestima tog dijela dionice D8 u slučaju izvanrednih prilika (primjerice, kišovito vrijeme kada turisti umjesto kupanja masovno odlaze u kupovinu i razgledavanje Splita, vrhunac sezone, produženi vikend i dr.). U takvim prilikama zastoji u oba smjera između Splita i Omiša mogu se spojiti pa sudionici u prometu nemaju alternativu osim čekanja. S obzirom na velik broj dnevnih migranata, njihova je perspektiva važna radi cjelovitijeg razumijevanja negativnih posljedica prometne zagušenosti na obuhvaćenom prostoru.⁹

Razmatrani pokazatelji kvalitete života dijelom su preuzeti i modificirani iz radova *Reclaiming city streets for people. Chaos or quality of life?* (Europska komisija, 2004.), *Kvaliteta života u odabranim susjedstvima Grada Rijeke* (Slavuj, 2012.a) i *Quality of Life: Assessment for Transportation Performance Measures* (Schneider, 2013.). Posljednja je studija korištena kao primjer razvoja kvalitativnog dizajna. Takve studije pružaju

⁸ Istraživanje je provedeno uz financijsku potporu temeljem Stipendije za izvrsnost namijenjene studentima poslijediplomskih doktorskih studija Filozofskog fakulteta u Zagrebu.

⁹ Od ukupno 14 936 stanovnika Omiša i naselja koja pripadaju toj jedinici lokalne samouprave, 1 588 zaposlenih i 299 studenata dnevno migriraju u drugu općinu ili grad unutar Splitsko-dalmatinske županije (Popis stanovništva, 2011.). Najveći udio tih migracija ima za odredište Split kao regionalno središte.

mnoštvo informacija iz perspektive aktera i mogu prethoditi kvantitativnim istraživanjima s razrađenim nacrtom, provedenima na većim ili reprezentativnim uzorcima (Tonton, 2015.:19).

Uz polustrukturirane intervjuje provedena je analiza sadržaja medijskog portala *Slobodna Dalmacija* (SD). Obuhvaćeni su članci u kojima se izvještava o prometnoj zagušenosti na spomenutoj dionici ceste D8 (Split – Omiš). U njihovoj pretrazi upotrijebljene su sljedeće ključne riječi: zagušenost, promet, gužve, Split i Omiš. Vremenski je okvir analize bilo razdoblje glavne turističke sezone u Splitsko-dalmatinskoj županiji, što je od 1. lipnja do 30. rujna (NN 2009/92), kada je zagušenost svakodnevna i najintenzivnija. Pronađeno je 16 članaka – sedam iz 2019., šest iz 2018., dva iz 2017. i jedan iz 2016. Prema informacijama iz novinarskih krugova, članci koji nisu aktualni uklanjaju se s portala. To objašnjava rjeđu zastupljenost priloga o stanju na cestama starijih od dvije godine. Razlog je izbjegavanje prezasićenosti informacijama koja ometa pozornost i informiranost (Maletić, 2014.:719). Vjerojatno iz tog razloga nije bilo moguće pronaći članke za analizu sadržaja starije od 2016. Pored analiziranih priloga, na dobru medijsku zastupljenost te tematike na SD portalu i njezinu važnost upućuje veći broj članaka (25) u kojima se razmatra planiranje brze ceste između Splita i Omiša kao političko i socijalno pitanje (Tablica 1). U tom su slučaju dostupni i stariji članci koje možemo smatrati aktualnima u određenoj mjeri jer upućuju na kronologiju predložених i ostvarenih rješenja.

Analizom sadržaja dobiveni su dodatni rezultati o prostornom i socijalnom kontekstu zagušenosti, i to o: (1) veličini, smjeru i uzrocima gužvi, (2) iskustvima aktera uključenih u medijski prilog i (3) kratkoročnim i dugoročnim rješenjima uz izgleda za realizaciju. Time su triangulirani subjektivni pokazatelji kvalitete života intervjuiranih sudionika, koji dobivaju na vjerodostojnosti, što je metodološki i empirijski važno s obzirom na broj provedenih intervjuja. U istu je svrhu upotrijebljena sekundarna statistika o utjecaju prometa na kvalitetu života (objektivni pokazatelji) kada je riječ o dimenzijama u kojima su dostupni podatci koji se odnose na prostor Omiša.

5. Rezultati

Iz prikazane prometne situacije u Omišu proizlazi kako taj sustav kao komponenta kvalitete života nije na zavidnoj razini. Podatke o prosječnom ljetnom dnevnom prometu, magistrali D8, javnom prijevozu i parkirnim mjestima možemo smatrati objektivnim indikatorima. Zanimalo nas je kako intervjuirani vide promet tijekom ljetne sezone. Jedan od dnevnih migranata u Split, koji se uglavnom koristi javnim prijevozom radi putovanja na posao, opisuje svoju svakodnevnicu na sljedeći način:

Gužve počinju u Dućama [tri do četiri kilometara prije Omiša, op. a.], a u smjeru Splita u Podstrani i traju do izlaza iz Stobreča [četiri kilometra, op. a.]. Pred Omišem sve to ide značajno sporije radi turista. Kada je kišno vrijeme, nema kupanja, pa gužve započnu na pola puta u oba smjera. Tako je intenzivno od 1. srpnja do 31. kolovoza. (M, 34)

Slično ističe i student koji učestalo putuje u Split do kraja srpnja, kada počinje kolektivni godišnji odmor u visokom školstvu:

Lokalno stanovništvo izdvaja dva do tri sata na put od Splita do Omiša. To se loše odražava na sve nas, a vidimo u medijima kako gužve smetaju i turistima. Lokalci pokušavaju pronaći rupe u satima kada je moguće zimskom minutažom doći do Splita, ali to vrijedi samo kada nisu ograničeni nekim rokom. (M, 22)

Nezadovoljstvo turista prometom u Omišu pokazuju rezultati anketa TZ-a Grada Omiša. Provedene su 2014. i 2015. na stratificiranim uzorcima od kojih je svaki obuhvatio po 200 turista (TZ Omiš, 2014.:12; 2015.b:15). Polovina ispitanika nije zadovoljna lokalnim cestama i prijevozom. Istovremeno su ostali elementi određita ocijenjeni najvišim ocjenama (uređenost, plaže, ljubaznost domaćina, sigurnost, prirodne ljepote i dr.), izuzmemo li noćni život. Moguće je da bi rezultati danas bili povoljniji s obzirom na noćni život. U međuvremenu je otvoreno nekoliko slastičarnica i barova, ali su ceste ostale nepromijenjene.

Nepovoljna prometna situacija potvrđena je u člancima *Slobodne Dalmacije*. Treba istaknuti kako ta novinska kuća gotovo ni ne izvještava kada je zagušenost uobičajena – pred ulazima u Split i Omiš. Analizirani se tekstovi obično tiču izvanrednih situacija kada se gužva proteže cijelom dionicom, koje nisu tako ni rijetke. O takvih je sedam slučajeva izviješteno u *Slobodnoj Dalmaciji* tijekom srpnja i kolovoza 2019. Pronađeno je pet članaka o zagušenosti istog intenziteta tijekom ranijih razdoblja, od čega četiri datiraju iz 2018. U takvim situacijama zagušenost je iznosila 10 kilometara ili više (u 12 članaka). Nadalje, u trima je navratima u dostupnim člancima bilo izviješteno o zagušenosti od 5 do 10 kilometara, a jednom o kraćoj od pet kilometara. Iz analize sadržaja proizlazi da do intenzivne zagušenosti dulje od 10 kilometara najčešće dolazi zbog vremenskih neprilika, tj. kišovitog vremena kada turisti odlaze u kupovinu i razgledavanje (osam navrata), a često i zbog vrhunca sezone (četiri navrata). Naravno, moguće su različite kombinacije izvanrednih čimbenika koje pogoršavaju situaciju. Tu se ubrajaju produženi vikendi (tri navrata) i događaji zbog kojih dolazi do masovnih okupljanja poput finala svjetskog nogometnog prvenstva ili festivala ULTRA.

Propitujući prometnu infrastrukturu, sudionike smo pitali i za mišljenje o lokalnom javnom prijevozu – njegovoj učestalosti i pouzdanosti linija. Također, zanimala su nas razmišljanja o dostatnosti parkirališnih mjesta u Omišu i gradskoj politici upravljanja parkiralištima. Ukazali smo na to da učinkovit javni prijevoz može biti

čimbenik smanjenja vožnje automobilom, na koju su stanovnici Splitsko-dalmatinske županije izrazito usmjereni. S druge strane, strateški dokumenti na razini Omiša ističu nedostatak parkirnog mjesta u gradu kao važan čimbenik zagušenosti prometom.

Troje sudionika često se koriste javnim prijevozom ljeti zbog odlaska na studij ili posao u Splitu. Ističu kako prijevoznici čine sve što mogu u organizaciji linija, ali se ne može učiniti mnogo. Također, ukazuju na dotrajalost takva prijevoza, osobito kada je riječ o pojedinim tvrtkama. Jedna je od zamjerki natiskivanje ljudi u autobuse, čime je ionako niska razina udobnosti dodatno smanjena. Iz sljedećih izjava proizlazi zašto se javnim prijevozom ljeti koriste uglavnom oni koji moraju. Naime, spomenuti sudionici nemaju položen vozački ispit.

Linije nisu pouzdane, a naročito u kritične sate između jedanaest ujutro i osam posljednje kada ljudi idu na plažu, putuju u turistička odredišta, na posao, vraćaju se kući i sl. (M, 22)

Kasni sve na relaciji između Omiša i Splita, pa tako i autobusi. Mnogi od njih nisu nešto naročito. Kvare se cestom, pa niti ne dođu ili zamjenski dođu kasnije. Mislim kako se radi o dotrajalosti autobusa, a ne velikim vrućinama kojima su izloženi. (M, 43)

Vozači znaju voziti sporednim putem selima između Splita i Omiša kako bi brže došli. Najbolje je ići ranije u Split kako bi stigli na vrijeme. Također, najbolje je koristiti Makarsku koja staje na najmanje stanica, prima manje putnika i ima bolje klima uređaje. Drugi nas naguraju kao srdele... (M, 34)

Kao sljedeći izazov u Omišu sudionici vide potragu za parkirnim mjestom. Nitko od njih ne ističe ništa pozitivno u vezi gradskog upravljanja parkiralištima.

Omiš naraste dvostruko ili više tijekom ljeta. Kad su građeni, parkinzi su planirani za situaciju od prije četrdeset ili trideset godina. Imamo dva velika parkinga koja su postojala i tada. (M, 66)

Zimi ima dovoljno mjesta, ali ljeti nastaje kaos. Kada se u usijanom autu voziš u koloni pa ne možeš pronaći parking... užas... Znao sam ostaviti auto dva kilometra od kuće pa hodati po vrućini. Jedini veliki parking u gradu je ljeti iznajmljen kao cirkus. Politika ovog grada je cirkus. (M, 28)

Parkirnih mjesta nema ni približno koliko treba. Grad označava crte na mjestima gdje one ne bi trebale biti, npr. u ulicama unutar kvartova. Jedna se traka prenamijeni za bočni parking, a onda se drugom vozi u oba smjera, kako se tko snađe. Neki dijelovi grada nemaju javna parking-mjesta, a imaju velike kuće s apartmanima. Kapacitet parkinga nije ni približan kapacitetu ležaja. Kada naiđe puno automobila, vraćaju se u centar u potrazi za mjestom i tako se gužva samo nastavlja i raste. (M, 52)

Kada je riječ o dimenzijama kvalitete života na koje promet može utjecati, prva koju smo istraživali jest okoliš. Sudionike smo pitali kako se zagušenost odražava na kvalitetu zraka, količinu buke i vibracija, kao i nagrđuje li velika količina automobila izgled grada. Osim prve, ostale se navedene stavke smatraju i socijalnim posljedicama (Slika 1). Za potrebe ovog istraživanja priključene su okolišu jer velika količina automobila može utjecati na ukupni ekosustav u smislu moderiranja životnog staništa, a ne samo na ljude.

Prema *Strategiji razvoja Grada Omiša do 2020. godine* (2017.:40), to područje nema državne postaje za praćenje zraka, no uspostavljene lokalne mreže pokazuju njegovu visoku kakvoću. Ipak, upozorava se na stalan porast ispuštanja štetnih tvari od 2010., ali bez incidentnih ispusta ili prekoračenja normi. Omiš se industrijski nije razvijao tijekom spomenutog razdoblja, pa određeni utjecaj ima zagušenost prometom. Mjerne se postaje nalaze u izgrađenom prostoru uz prometnicu D8 i pokazuju kvalitetu zraka reprezentativnu za udaljenost od najmanje 100 metara. Prema dostupnim istraživanjima, visoke su vrijednosti ozona (O_3) zabilježene u Zagrebu i Rijeci kao posljedica zagađivanja prometom i industrijom. Povišene su vrijednosti dušikovog dioksida (NO_2) također utvrđene u blizini prometnica u Zagrebu (HAOP, 2016.:11). Već smo ranije spomenuli kako je na području između Stobreča i Omiša količina vozila koja prolaze ljeti veća nego u najvećim hrvatskim gradovima. Sve to ukazuje na njihov nepovoljan utjecaj na okoliš. Isto se sugerira u mjerama razvoja prometne infrastrukture Omiša, pri čemu se planira uvođenje ekološki prihvatljiva javnog prijevoza, bukobrana, banke i dr., a emisije štetnih plinova u konačnici bi trebala smanjiti i dovršena brza cesta Stobreč – Omiš (Vranješ i dr., 2017.:109).

Sudionici su jasnije upozorili na probleme buke, vibracija i nagrđivanja nego na onečišćenost zraka. To je razumljivo jer spomenute elemente mogu lakše uočiti.

Divim se ljudima koji žive uz magistralu kako mogu održavati neku svakodnevicu, odmor, spavanje... pogotovo ako imaju malu djecu. Gomila automobila nije ni lijepa estetski... (Ž, 68)

Dobro je što turisti stižu modernijim automobilima, koji se manje čuju. Ipak, iznajmljivači koji imaju nešto udaljeniji smještaj od centra ističu mir od pješaka i automobila kao komparativnu prednost. To je veći problem u samom centru grada. (M, 34)

Ne radi se samo o automobilima. Cesta je istrošena i ima rupe. Kada prolaze teretnjaci i veća vozila, čuje se klapanje. Bilo bi ljepše vidjeti više zelenila nego automobile i psovke koje iz njih izlaze. (smijeh) (M, 43)

„Prostorna pokretljivost radi realizacije društvenih vrijednosti i potreba karakterizira gradski život“ (Low prema Tomić i dr., 2018.:38). Prometna se zagušenost nepovoljno

odražava na dostupnost različitih sadržaja stanovništvu Omiša. Osobito su pogođeni oni koji zbog obveza učestalo putuju prema Splitu. Naravno, nepovoljna situacija pogađa i stanovnike koji nisu dnevni migranti, pri čemu se pokušavaju snaći na različite načine. Uočeno je izbjegavanje odlaska u taj grad u slobodno vrijeme, osim ako se radi o nečemu za što su sudionici jako zainteresirani ili se odvija navečer kada su prometne gužve nešto manje.

Kada imam ljetni ispitni rok, sigurno krenem barem dva sata ranije. Što se tiče samog Omiša, problem je manji jer se radi o manjoj udaljenosti. Oni koji su bliže mogu ići pješke. Dosta ih ima skutere, što je sigurno velika prednost tijekom ljeta. (M, 22)

Sve je teže dostupno ljeti. U Omišu se snalazimo sporednim ulicama, ali ne možemo zaobići centar ako trebamo u drugi dio grada. Dosadi svaki dan to raditi ako moraš u dućan, na trening ili zbog drugih stvari. Lakše je biciklom. Pješke je naporno. Treba ti 20 minuta za udaljenost od 100 metara. Stranci gledaju i neće se maknu. Briga njih, došli su razgledavati i ne žuri im se. (M, 40)

Koliko nam je puta palo na pamet otići u Split prošetati, na sladoled, kino... Nedavno je bio koncert u devet sati. Krenuli smo u šest. Nismo se htjeli voziti seoskim putevima i išli smo magistralom jer je Google pokazivao kako nije tolika gužva. Na kraju smo zapeli na pola puta do Splita. Google je zakazao. Htjeli smo se vratiti, ali smo odustali jer smo shvatili kako je isto i prema natrag. Samo smo stajali na mjestu... (Ž, 29)

Sudionici ističu nepovoljan utjecaj prometa i na socijalne veze s obitelji i prijateljima, osobito ako isti žive u mjestima prema Splitu. Ljeti se kontakt održava telefonski, a ljudi se nalaze ako je posebna prigoda. Mladima situaciju olakšava smanjena gužva u noćnim satima. Nedavno uvedene cjelonoćne linije javnog prijevoza i taksiji dodatan su čimbenik koji im olakšava izlaske i siguran povratak kući.

Možda promet ne utječe presudno, ali ipak utječe. Ako nekoga baš želite vidjeti, sjest ćete u auto i žrtvovati se. Jednom sam išao na večeru s bivšim gostima koji su bili u Stobreču. Parkirao sam auto kraj LAV-a i hodao sa suprugom po temperaturi od 30 stupnjeva. Kad smo došli onako znojni, njihovim prijateljima ništa nije bilo jasno jer nikada nisu bili u Omišu... (M, 40)

U Splitu imam kolege s faksa, prijatelje. Ako želim organizirati druženje s njima, najbolje je koristiti večer. Neki od njih bi željeli doći u Omiš na plažu i dalmatinske klope. Ljudi živčane, odustanu ili se nakon prvog puta teže odluče na tako nešto. Sve se može podnijeti ako je važno, ali često viđanje s obitelji i prijateljima nije opcija. (M, 22)

Problem je jer trebaš četrdeset minuta za doći u drugi dio grada. Pitaš se čemu. Snalazim se tako da kombiniram više druženja u istom danu. (Ž, 36)

Značajke prometnog sustava i njegov utjecaj na dostupnost sadržaja i socijalne veze implicira i utjecaj na količinu i kakvoću slobodnog vremena. Onima koji svakodnevno odlaze u Split zagušenost magistrale osobito narušava slobodno vrijeme i umara ih. U svakom slučaju, ono se uglavnom provodi u Omišu.

Većina nas, što mladih što starijih, ima sezonske poslove. Više vremena gubim na dolaske i odlaske s posla, što utječe na slobodno vrijeme. Nekako smo navikli na to. U jednu ruku, to nije dobro jer se ne valja naviknuti na loše stvari. (M, 34).

Matematika je jednostavna. Ako svaki dan ideš u Split, gubiš minimalno dva do tri sata bez veze. To treba uzeti u obzir kada planiraš bilo što ljeti. (M, 52).

Sigurnost od prometnih nesreća i ozljeda posljednja je razmatrana dimenzija kvalitete života, a tiče se vozača, putnika i pješaka. Prema Šitumu (2012.:71) na dionici D8 između Omiša i Splita u razdoblju od 2004. do 2011. došlo je do 1 852 nesreće. Dakle, u prosijeku je bilo više od dvjesto nesreća godišnje. Ozlijeđeno je bilo 618 osoba, a smrtno je stradalo njih 17. Autor ističe kako je uzrok nesreća nepovoljna prometna infrastruktura, no svejedno su izostala nastojanja oko izgradnje brze ceste Stobreč – Omiš. Nepovoljno stanje prometnica kao sigurnosnu ugrozu iskazuju i sudionici, pri čemu je jedan od njih nekadašnji policajac.

Prometnica nije pregledna. Kuće su odmah uz nju pa se vozači nemaju gdje skloniti u slučaju opasnosti. I gužve utječu iako djeluje čudno jer automobili voze sporo pred Omišem. Kada je promet pojačan, ljudi postanu nervozni, voze sporednim uličicama, kao i onima koje nisu ucrtane. Uključuju se na magistralu sa svih strana. Sve to pojačava neopreznosti u prometu koji ionako nije dobro reguliran, što može voditi nesrećama. (M, 66)

Omiš nije problem za pješake. Ne može se udariti sa 70 ili 80 km/h, već malom brzinom. Može se ulupiti blatobran, branik, razbiti retrovizor, ali poginuti nitko neće. Eventualno će nešto slomiti. (M, 43)

Angažman hitne pomoći je općenito veći tijekom ljeta. Ambulantna se kola teže probijaju do unesrećenih radi gužvi. (Ž, 29)

Takvo stanje potvrđeno je u izjavama aktera (stanovništva) u analiziranim člancima *Slobodne Dalmacije*. Primjerice, jedan je stanovnik istaknuo kako se na prolazak kroz Omiš čekalo više od dva sata, i to pri temperaturi od 36 Celzijevih stupnjeva u hladu. U više je navrata istaknuta nervoza među vozačima i polagani prelazak mnoštva turista brojnim pješačkim prijelazima.

Sudionike smo pitali o rješenjima zagušenosti prometom. Razumljivo, prepoznaju razne mjere, koje su navedene i u strateškim dokumentima, a najvažnije su realizacija

brze ceste i omiške obilaznice. Ipak, vrlo su skeptični prema tom pitanju. Slične smo rezultate dobili i analizom članaka *Slobodne Dalmacije*. Te su dvije mjere navedene u njih deset. U osam su navrata istaknuti vrlo slabi ili slabi izgledi za njihovu realizaciju, dok su ni dobri ni slabi izgledi istaknuti u dvama navratima.

Ne putovati jedino je što preostaje stanovništvu Omiša kako bi izbjeglo ljetnu zagušenost prometom. Kao što se ističe u većem broju članaka *Slobodne Dalmacije*, treba biti jako strpljiv, oprezan i prilagoditi se prometnim uvjetima. Ta novinska kuća čak predlaže ostanak kod kuće kada nastanu gužve u obama smjerovima duž dionice D8 između Splita i Omiša. Problem je u tome što mnogi građani često nemaju mogućnost izbora, kao što ni ta prometnica nema pravu alternativu. Dodatni je problem općenito narušena kvaliteta života lokalnog stanovništva. Kako zaključuje jedan od sudionika: „Ostaje vidjeti hoće li zaživjeti barem improvizirana omiška obilaznica. U njenu je svrhu prokopan tunel duž omiške Dinare, ali građani još ne vide svjetlo na njegovom kraju“.

6. Zaključak

Kvaliteta života ovisi o značajkama fizičke i društvene okoline, ali i o drugim čimbenicima kao što su stratifikacijski položaj i mobilnost aktera. Na sve veću važnost tog koncepta u sociologiji ukazuje njegova prisutnost u udžbenicima i enciklopedijama. Ipak, očituje se potreba češćih istraživanja, iako treba napomenuti kako kvaliteta života kao koncept i istraživačka tema nisu jedno te isto. Naime, razmatranje je pojedinih pokazatelja nedvojbeno zastupljenije, pri čemu se ona ni ne spominje kao jedna od ključnih riječi unutar radova (Krištofić, 2015.:121-122).

Neki od mogućih uzroka rijetkih istraživanja kvalitete života u hrvatskoj sociologiji mogu biti zanemarivanje urbanog planiranja i uključivanja javnosti kada i postoji. Nadalje, njezina narušenost ili niska razina u korelaciji su s niskom građanskom participacijom (Mirkov, 2016.). Lokalno se stanovništvo prilagodi situaciji ako se ne može odseliti, odnosno racionalizira takvo postupanje određenim dobrobitima, dok većina pokazatelja kvalitete života nije krajnje ugrožena.

Uvidi o zanemarivanju potreba javnosti tijekom procesa urbanog planiranja potvrđuju se u ovom istraživanju o utjecaju zagušenosti prometom na kvalitetu života stanovništva Omiša. Iako su sve razine vlasti svjesne neprimjerene prometne infrastrukture, izostala su ozbiljnija nastojanja njezina unapređenja. Ne postoji konsenzus stručne javnosti oko optimalnih značajki predmetne brze ceste i obilaznice, a opća javnost do sada nije ni bila uključena u rasprave. Nisu zaživjela ni komplementarna prometna rješenja donesena na razini Grada Omiša kao jedinici lokalne samouprave, a javnost ni u tom slučaju nije bila pitana za mišljenje.

Magistrala D8 između Splita i Omiša nije prilagođena uvjetima 21. stoljeća, tj. dostignuta je razina nakon koje dolazi do intenzivne zagušenosti prometom s nepovoljnim

posljedicama po lokalno stanovništvo. To potvrđuju subjektivni i objektivni pokazatelji kvalitete života razmatrani u ovom istraživanju. Tvrdnje u prethodnim studijama, strateškim dokumentima i analiziranim člancima *Slobodne Dalmacije* u skladu su s navodima sudionika istraživanja, koji izražavaju nezadovoljstvo prometnim sustavom. Kako je pretpostavljeno u istraživačkom nacrtu, spomenuti se sustav nepovoljno odražava na druge relevantne pokazatelje kvalitete života. Subjektivno je nezadovoljstvo sudionika najuočljivije izraženo na dostupnost sadržaja i usluga te mogućnost ostvarivanja socijalnih veza. To je slučaj osobito ako spomenuti pokazatelji podrazumijevaju svakodnevna ili česta putovanja u Split. Time se potvrdila i pretpostavka o nepovoljnijem utjecaju zagušenosti prometom na dnevne migrante. S druge strane, ne treba umanjivati nepovoljan utjecaj prometa na doživljaj kvalitete života onih koji žive i rade u Omišu. Svakodnevno prevoženje iz jednog dijela grada u drugi dio može biti izazov koji iziskuje mnogo vremena i napora.

Intervjuirani se građani konformiraju s prikazanom situacijom vjerojatno zbog povoljnijih ekonomskih prilika na ovom području Hrvatske uslijed intenzivnog razvoja turizma. Međutim, iako su ekonomski vibrantni gradovi često opterećeni zagušenošću prometom, (lokalna) vlast treba provoditi mjere njezina reduciranja i prilagođavati ih novonastalim prilikama (Harriet i dr., 2013.: 227). Kvaliteta života i povjerenje stanovništva time mogu biti povećani. Kao što ističu sudionici, ljeti se ne bi radilo „ono što se mora, nego i ono što se želi“ i ne bi se trebalo „privikavati na situaciju koja nije dobra“.

Usmjerenost na osobna vozila čini sociološki aktualnim razmatranje utjecaja zagušenosti prometom na kvalitetu života. Slučaj Omiša znakovit je primjer, čijim se približavanjem nastoji potaknuti slična istraživanja tematike prometa u hrvatskoj sociologiji.

Literatura

1. AMAC – FSC (2012). *Zaključci tribine „Razvoj cestovne infrastrukture u županiji“*. Split: Hrvatska udruga diplomiranih inženjera i inženjera Fakulteta prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu.
2. Bjelajac, S. (2009). *Podijeljeni grad: urbosociološka istraživanja o Splitu u razdoblju 1970-1990*. Split: Redak.
3. Bošnjak, D. i Ižaković, I. (2017). Urbana mobilnost. *Paragraf*, 1 (1): 77-93.
4. Božić, D.; Kopic, D. i Mihoci, F. (2015). *Brojanje prometa na cestama Republike Hrvatske godine 2015*. Zagreb: Prometis d.o.o.
5. Božić, D.; Kopic, D. i Mihoci, F. (2014). *Brojanje prometa na cestama Republike Hrvatske godine 2014*. Zagreb: Prometis d.o.o.
6. Božić, D.; Kopic, D.; Mihoci, F.; Marold, N.; Gršetić, J. (2018). *Brojanje prometa na cestama Republike Hrvatske godine 2018*. Zagreb: Prometis d.o.o.
7. Božić, D.; Kopic, D.; Mihoci, F.; Marold, N.; Gršetić, J. (2017). *Brojanje prometa na cestama Republike Hrvatske godine 2017*. Zagreb: Prometis d.o.o.

8. Božić, D.; Kopic, D.; Mihoci, F.; Marold, N.; Gršetić, J. (2016). *Brojanje prometa na cestama Republike Hrvatske godine 2016*. Zagreb: Prometis d.o.o.
9. Broughton, P. (2009). *Motorcycling and Leisure: Understanding the Recreational PTW Rider*. Aldershot, UK: Ashgate.
10. CEDS (2004). *Traffic & Neighborhood Quality of Life*. Freeland, Maryland: Community and Environmental Defense Services.
11. Čaldarović, O. i Šarinić, J. (2017). *Suvremeni grad. Javni prostori i kultura življenja - Primjer Zagreba*. Zagreb: Jesenski i Turk.
12. Čović, R. (2015). *Utjecaj cestovne mreže na razvoj turizma u Republici Hrvatskoj*. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu.
13. Europska komisija (2004). *Reclaiming city streets for people. Chaos or quality of life?* Bruxelles: Directorate-General for the Environment.
14. Harriet, T.; Poku, K. and Emmanuel, A. K. (2013). An Assessment of Traffic Congestion and Its Effect on Productivity in Urban Ghana. *International Journal of Business and Social Science*, 4 (3): 225-234.
15. HAOP (2016). *Odabrani pokazatelji okoliša i prirode u Hrvatskoj*. Zagreb: Hrvatska agencija za okoliš i prirodu.
16. Jukić, T.; Vukić, J.; Vukić, F.; Podnar, I. (2018). Javni prostor središta Trešnjevke i Dubrave u Zagrebu: kriteriji kvalitete i modeli preobrazbe. *Prostor*, 26 (1): 94-105.
17. Karajić, N. (1992). Važnost pojedinih komponenti kvalitete života. *Socijalna ekologija*, 1 (4): 485-499.
18. Krištofić, B. (2015). Kvaliteta života i tranzicija. Sociološka rekonstrukcija na primjeru Zagreba, u: Svirčić Gotovac, A. i Zlatac, J. (Ur.). *Kvaliteta života u novim stambenim naseljima i lokacijama u zagrebačkoj mreži naselja*, Institut za društvena istraživanja u Zagrebu, str. 117-143.
19. Lučev, I. i Tadinac, M. (2008). Kvaliteta života u Hrvatskoj – povezanost subjektivnih i objektivnih indikatora te temperamenta i demografskih varijabli s osvrtnom na manjinski status. *Migracijske i etničke teme*, 24 (1-2): 67-89.
20. Maletić, F. (2014). Informacija je ponovno „in“. *In medias res: časopis filozofije medija*, 3 (5): 716-723.
21. Meyer, M. D. (1996). *A toolbox for alleviating traffic congestion and enhancing mobility*. Georgia Institute of Technology: Institute of Transportation Engineers.
22. Mirkov, A. (2016). Kvalitet života u gradu: mišljenje i delanje stanovnika pojedinih gradova u Srbiji. *Sociologija*, 58: 232-244.
23. Mišetić, A. i Miletić, G. M. (2007). Socijalni aspekti planiranja gradskog prometa: stavovi javnosti o razvojnim posljedicama gradnje tunela i metroa u Zagrebu. *Društvena istraživanja*, 16 (5): 831-850.
24. Nadilo, B. (2014). Tunelski portal u kanjonu Cetine. *Građevinar*, 66 (9): 837-847.
25. *Popis stanovništva* (2011). Zagreb: Državni zavod za statistiku.
26. *Pravilnik o razdobljima glavne sezone, predsezone, posezone i izvansezone u turističkim gradovima i općinama* (2009). Zagreb: Narodne novine, 92/2009.

27. Schmidt-Relenberg, N. (1986). On the Sociology of Car Traffic in Towns, in: de Boer, E. (Ed.). *Transport Sociology: Social Aspects of Transport Planning*, Pergamon Press, 119-132.
28. Schneider, I. E. (2013). *Quality of Life: Assessment for Transportation Performance Measures*. University of Minnesota: Tourism Center & Department of Forest Resource.
29. Seferagić, D. (1993). Kvaliteta svakodnevnog življenja u prostoru. *Prostor*, 1 (3-4): 223-234.
30. Seferagić, D. (1988). *Kvaliteta života i nova stambena naselja*. Zagreb: Sociološko društvo Hrvatske.
31. Slavuj, L. (2012a). Kvaliteta života u odabranim susjedstvima Grada Rijeke. *Hrvatski geografski glasnik*, 74 (2): 69-88.
32. Slavuj, L. (2012b). Evaluacija kvalitete urbanog susjedstva – prednosti i nedostaci neposrednog životnog prostora. *Sociologija i prostor*, 193 (2): 183-201.
33. Supek, R. (1987). *Grad po mjeri čovjeka: s gledišta kulturne antropologije*. Zagreb: Naprijed.
34. Svirčić Gotovac, A. i Zlatar, J. (2007). Prehrana i zdravlje kao elementi kvalitete života u mreži naselja Hrvatske. *Sociologija i prostor*, 175 (1): 29-60.
35. Šarinić, J. i Čaldarović, O. (2015). *Suvremena sociologija grada – od nove urbane sociologije prema sociologiji urbanog*. Zagreb: Naklada Jesenski i Turk, Hrvatsko sociološko društvo.
36. Šitum, J. (2012). Cestogradnja na splitskom području u funkciji sigurnosti prometa, u: Juriša, J. (Ur.). *Zbornik radova „Šesto hrvatsko savjetovanje o održavanju sigurnosti cesta“*, Gospodarsko interesno udruženje trgovačkih društva za održavanje cesta „Hrvatski cestar“, 65-73.
37. Tomić, V.; Relja, R.; Popović, T. (2015). Ethnography of urban public transport: A tale of two cities in Croatia. *Anthropological Notebooks*, 21 (1): 37-59.
38. Tonton, G. (2015). Relevance of the Use of Qualitative Methods in the Study of Quality of Life, in: Tonton, G. (Ed.). *Qualitative Studies in Quality of Life: Methodology and Practice*, Springer, 3-21.
39. TZ Omiš (2015a). *Strateški marketinški plan turizma Grada Omiša*. Omiš: Turistička zajednica Grada Omiša.
40. TZ Omiš (2015b). *Anketa o turizmu*. Omiš: Turistička zajednica Grada Omiša.
41. TZ Omiš (2014). *Anketa o turizmu*. Omiš: Turistička zajednica Grada Omiša.
42. Vannini, P. (2010). Mobile Cultures: From the Sociology of Transportation to the Study of Mobilities. *Sociology Compass*, 4/2: 111-121.
43. Vranješ, D.; Lončar, G.; Butorac, V.; Tomašević, I.; Čović, K.; Peleš, P. (2017). *Strategija razvoja Grada Omiša do 2020. godine*. Zagreb: VITA PROJEKT d.o.o.
44. Xerox (2016). *Make your city flow: seven causes of congestion and how cities are tackling them*. Norwalk: Xerox.

Izvori

1. www.ec.europa.eu/regional_policy/hr/policy/themes/urban-development/audit/ (pristupljeno: 18. 08. 2019.)
2. www.statista.com/statistics/281134/number-of-vehicles-in-use-worldwide/ (pristupljeno: 20. 08. 2019.)
3. www.ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en (pristupljeno: 20. 09. 2019.)
4. www.green-zones.eu/en.html (pristupljeno: 20. 09. 2018.)
5. www.ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/EDN-20171119-1?inheritRedirect=true (pristupljeno: 20. 09. 2019.)
6. www.ec.europa.eu/commfrontoffice/publicopinion/archives/ebs/ebs_406_fact_hr_en.pdf (pristupljeno: 22. 09. 2019.)
7. www.ec.europa.eu/energy/intelligent/projects/en/projects/ecowill (pristupljeno: 1. 10. 2019.)
8. www.sprdex.com/2016-07/lijepa-strana-hrvatskog-turizma-poljakinja-rodila-nacesti-izmedu-splita-i-omisa-djecak-na-ulazu-u-omis-diplomirao/ (pristupljeno: 15. 5. 2020.)
9. www.dalmacijadanas.hr/evo-kako-gradani-komentiraju-novu-prometnu-regulaciju-na-fosalu-daba-su-brisali-zebre/ (pristupljeno: 25. 5. 2020.)
10. www.tportal.hr/vijesti/clanak/prosvjed-usred-guzve-vide-li-se-iz-zagreba-split-i-omis-20140802 (pristupljeno: 25. 5. 2020.)
11. www.slobodnadalmacija.hr/dalmacija/split-zupanija/clanak/id/170689/stopirana-brza-cesta-omisu-utjeha--novi-most-na-cetini (pristupljeno: 17. 4. 2020.)
12. www.slobodnadalmacija.hr/dalmacija/split-zupanija/clanak/id/431146/je-li-tomoguće-nova-cesta-iznad-cetine-i-omisa-gotova-do-2020 (pristupljeno: 17. 4. 2020.)
13. www.slobodnadalmacija.hr/dalmacija/split-zupanija/clanak/id/514007/cesta-omis--split-starta-na-jesen-a-bit-ce-gotova-2023-godine-nas-lazljivi-novinar-jos-jednom-otkriva-pravu-istinu--ovako-stvari-zapravo-stoje (pristupljeno: 17. 4. 2020.)
14. www.slobodnadalmacija.hr/dalmacija/split-zupanija/clanak/id/558555/o-guzvama-na-zupanijskoj-skupstini-boban-pritisnuo-predstavnike-hc-a-odgovor-na-pitanje-kad-ce-ceste-bit-i-izgraene-nitko-nije-mogao-dati (pristupljeno: 17. 4. 2020.)
15. www.slobodnadalmacija.hr/dalmacija/split-zupanija/clanak/id/567848/bla-zenko-boban-do-kraja-godine-pocinju-radovi-na-mostu-preko-cetine-promet-emo-maknuti-s-magistrale-i-rijesiti-problem-guzvi-u-splitu-i-omisu (pristupljeno: 17. 4. 2020.)

The Impact of Traffic Congestion on the Quality of Life of the Population of Omiš

Toni Popović

*University of Split, Faculty of Humanities and Social Sciences, Department of Sociology, Croatia
e-mail: tpopovic1@ffst.hr*

Abstract

The use of transport infrastructure above its capacity is defined as traffic congestion. The phenomenon is manifested through slower driving, delays, and longer journey times. Its wider social consequences can be explored through the quality of life indicators. In Omiš, traffic congestion comes to the fore during the tourist season. At that period, the section of the Adriatic Highway (D8) between Split and Omiš is one of the busiest state roads in terms of the daily number of vehicles. Traffic jams are determined by its spatial position and features. This road passes through the center of Omiš as an area of dense construction with a large number of tourists who use it as a pedestrian zone. It has no suitable footpaths and crossings, additional road branches for turning as well as public transport stops. The interaction of these factors, along with the lack of parking spaces in the Omiš center, which leads to a long search for them, creates daily kilometers-long deadlocks. The preliminary research aims to explore the impact of traffic congestion on the quality of life of the population of Omiš. Indicators related to the traffic, environment, availability of social contents and relations, amount of free time, and safety are considered. A semi-structured interview method was used on a deliberate sample of ten Omiš residents, half of whom study or work in Split (daily migrants), and the rest live and work in Omiš or are retired. Interviews were conducted during 2019. The spatial and social context of congestion was further explored utilizing the content analysis of articles on the Slobodna Dalmacija web portal. The length, direction and causes of the recorded delays, the experiences of the actors involved in the media report, and the proposed solutions and prospects for their implementation are discussed.

Key words: quality of life, traffic congestion, Omiš, traffic planning.