

MOST KOPNO – OTOK ČIOVO

PRIPREMIO:
Branko Nadilo

Nazire se kraj prometne agonije

Na Čiovu tijekom ljeta boravi i do 25.000 stanovnika i svi prolaze prometnicom preko dvaju mostova i uz apsidu trogirске katedrale, a tuda teče i sav teretni promet

Uvodne napomene

Između Trogira i Čiova upravo se gradi most koji će vjerojatno riješiti jedan od najvećih prometnih čepova u Hrvatskoj – spoj kopnenoga cestovnog prometa s otocima Trogirom i Čiovom. Radi se ponajprije o dvotračnoj županijskoj cesti (ŽC-6134) koja vodi od Okruga Gornjeg do Trogira i potom nastavlja preko mosta koji povezuje Čiovo i Trogir, prolazi oko središnje povijesne gradske jezgre te preko maloga kamenog mosta vodi do kopnene prometnice. Na tom je dijelu u ljetnim mjesecima, posebno na dijelu od Okruga Gornjeg do Čiovskog mosta, ali i na spoju s prometnicom na kopnu, znalo doći do tolikoga prometnog zakrčenja da se ta nevelika udaljenost prelazila i po tri-četiri sata. Uzrok je toga ponajprije gotovo nezapamćena apartmanizacija otoka Čiova na kojemu prema procjenama tijekom ljeta zna boraviti i do 25.000 stanovnika. I svi

oni koriste neveliku dvotračnu prometnicu preko dvaju mostova koja prolazi tik uz apsidu trogirске katedrale. Da situacija bude još dramatičnija, istim tim putem, koji je uostalom i jedina veza s Čiovom, teče i sav teretni prijevoz za brodogradilište i brojna privatna otočka gradilišta.

Problem je odavno prepoznat i već se četrdesetak godina govori o potrebi njegova rješavanja. Opći je zaključak bio da je potrebna izravna veza između kopna i Čiova istočno od Trogira kako bi cestovni promet mogao dijelom ili u cijelosti zaobići grad koji je od 1997. na UNESCO-ovu popisu svjetske baštine. Dugo se raspravljalo o tome je li za to pogodniji tunel ili most, ali se konačno ipak došlo do prostornog rješenja toga vrijednoga urbanog obalnog prostora. Potom su sredinom 2007. *Hrvatske ceste* d.o.o. raspisale natječaj za izradu idejnog rješenja novog mosta koji bi se nalazio na udaljenosti do otprilike 850 m od zaštićene

trogirske povijesne jezgre na zapadu i približno 500 m od prirodnog rezervata Pantana. Među šest pristiglih rješenja deveteročlani je žiri jednoglasno odabrao rješenje Katedre za mostove pri Zavodu za konstrukcije Građevinskog fakulteta u Zagrebu koje su potpisali prof. dr. sc. Jure Radić, prof. dr. sc. Zlatko Šavor, prof. Ante Kuzmanić, dipl. ing. arh., Gordana Hrelja, dipl. ing. građ., i mr. sc. Nijaz Mujkanović.

Iako se najavljivalo da će radovi početi vrlo brzo, počeli su tek 16. veljače 2015., a u financiranju radova, čija je vrijednost procijenjena na 32 milijuna eura, sudjelovat će strukturni fondovi Europske unije s približno 85 posto.

Otoci Trogir i Čiovo

Općenito je prihvaćena definicija da su otoci dijelovi kopna okruženi morskom, riječnom ili jezerskom vodom. Međutim, za otoke koji su s kopnom ili drugim otokom povezani mostom ili nasipom može se reći da su svojevrsni pseudo-otoci, kako se često nazivaju u stručnoj literaturi. Njihovo je obilježje da su nakon izdizanja razine mora u gornjem pleistocenu i holocenu postali manji dijelovi kopna okruženi vodom, i to u blizini obalne kopnene crte. Međutim, nakon ponovnog povezivanja s kopnom ti su otoci izgubili velik dio dotadašnjih otočkih obilježja, što je potaknulo potpunu preobrazbu otočnih društveno-gospodarskih sustava, ali i promjenu krajobraza. Takvih je negdašnjih vrlo malih otoka i otočića u nas zaista mnogo, a mnoge rijetko svrstavamo u otoke: Rovinj, Uljanik, Nin, Zadar, Tribunj, Primošten, Rogoznica, Vranjic, Kaštel Štafilić i Kaštel Gomilica, a možda i Korčula i Dubrovnik, ali i znatno manji kao što su Sv. Andrija (Jadrija) i Sv. Nikola na ulazu u Kanal sv. Ante kod Šibenika.



Primjer tipične ljetne gužve na čiovskom mostu



Pogled iz zraka na dijelove grada na čiovskoj i trogirskoj strani

Takav je i Trogir i pritom je potpuno nevažno što je uska Foša koja ga dijeli od kopna vjerojatno nastala svjesnim prokopavanjem potaknutim obrambenim razlozima, baš kao što je to bio slučaj i sa Zadrom. Inače je Trogir službeno postao otokom tek u ožujku 1999. prihvaćanjem posebnog amandmana pri izglasavanju Zakona o otocima u Hrvatskom saboru. Unatoč tome nigdje nema podataka o tome kolika je površina toga novog otoka ni koliko točno ima stanovnika. Naime, Trogir je grad koji se prostire na površini od 39,10 km² i sa 13.192 stanovnika, što znači da ima 337 st./km², dakle četverostruko više od hrvatskog prosjeka (78 st./km²). Obuhvaća kopnene i čiovske prostore koji su sastavni dio grada u užem smislu, naselja Plano i Divulje na kopnu te Arbaniju, Mastrinku i Žedno na Čiovu, ali i mjesta Mali Drvenik i Veliki Drvenik (Ploča) na istoimenim otocima. Teško je reći koliko točno iznosi površina zaštićene i vrijedne povijesne jezgre i koliko ona ima stanovnika. Zna se da je najveća dužina otoka približno 500 m a širina 350 m, što bi bilo manje od 0,15 km². Zbog brojnih javnih sadržaja i napuštenih kuća te stanova prenamijenjenih u apartmane može se pretpostaviti da u staroj gradskoj jezgri ne živi više od 500 ljudi (u izvorima stoji da ih je u prošlosti bilo najviše 2000), a to bi značilo da je

Trogir najmanji, ali ujedno najnapučeniji hrvatski otok. Vjerojatno nije sporno da je i najljepši.

Trogir je otok i pritom je nevažno što je uska Foša koja ga dijeli od kopna vjerojatno nastala prokopavanjem zbog obrambenih razloga

Trogir su, kako se pretpostavlja, na mjestu nepoznatoga ilirskog naselja osnovali Grci Dorani iz Isse krajem 3. i početkom 2. st. pr. Kr. kao središte za trgovinu sa zaledem te kao mjesto za skladišta i radionice za popravak brodova. Kao i drugdje, to nije bio samostalni polis već se njime upravljalo iz matičnoga grada. Grci su mu najvjerojatnije nadjenuli i naziv, jer naziv Tragurion potječe od grčkih riječi *tragos* (jarac) i *oros* (brdo), a to se svakako slaže s obližnjim



Pogled na zgusnute trogirске krovove



Katedrala u Trogiru

Kozjakom. Prema nekim naznakama u pučkim predajama, naziv je možda ilirskog podrijetla i tada bi značio tri hridi. Nakon što je Cezar svladao Pompeja, kaznio je Issu ukidanjem gotovo svih kopnenih posjeda, pa tako i Trogir koji je pripojen Saloni. U rimskom je razdoblju grad bio poznat po luci, trgovini i zanatstvu te kvalitetnom mramoru, ulju i vinu s obližnjega kopna. Nakon propasti Rimskog Carstva u 5. st. Trogir je s ostalim rimskim gradovima u Dalmaciji bio pod upravom bizantskog egzarha u Raveni. Hrvati su nedugo nakon pada Salone na poziv bizantskog cara Heraklija protjerali Avare i njihovi su knezovi u obližnjim

Bijaćima, iznad sadašnje zračne luke, uz crkvu sv. Marte uredili jedan od svojih dvorova. Zna se da su Trogirani knezu Zdeslavu plaćali 100 numizmata na godinu za slobodno korištenje posjeda.

[Trogir je aglomeracija s neprekinutom gradskom tradicijom duljom od 22 stoljeća, a svi su javni sadržaji oko glavnog trga na kojem su bili grčka agora i rimski forum](#)

Hrvati postupno prodiru u Trogir i počinju graditi svoje male crkvice. Pri osnivanju

ženskoga benediktinskog samostana 1064. među uglednicima se spominju samo hrvatska imena kao što su Dobrana, Dobro, Vitače, Mirče i Bogobojša. Hrvati su s vremenom postali gospodari Trogira, a grad je bez otpora prihvatio i hrvatsko-ugarskoga kralja Kolomana. Od 10. st. bio je sjedište biskupije, koja je ukinuta 1828., a na je čelu grada bio prior, koji se zvao i potestat ili komes, ali je o svim važnijim pitanjima odlučivao biskup koji je svoje odluke objavljivao u katedrali. Ondašnji je napredak samostalne općine privremeno zakočila velika nesreća 1123. kada su grad opljačkali i gotovo do temelja razorili Saraceni. Preživjeli su se stanovnici sklonili u Split, a život se u gradu normalizirao tek krajem tog stoljeća kada je započela i njegova temeljita obnova. Potom su gradom kraće vladali bizantski carevi, ali i ugarsko-hrvatski kraljevi, a Trogir se udružio sa Splitom, Klisom i Šibenikom protiv sve jačih knezova Bribirskih. Trogir su opsjedali i Mongoli jer se ugarsko-hrvatski kralj Bela IV. pred njima sklonio na Čiovo i otočić Kraljevac, a zauzvrat je grad dobio mnoge privilegije i posjede u Kaštelanskom zaljevu.

Potom je vlast nad dalmatinskim gradovima ipak pripala knezovima Bribirskim, a za kneza je Mladena III. utjecaj Šubića u Trogiru bio najjači. Grad je 1222. dobio statut, a u sukobu Venecije i Genove bio je na strani poražene Genove. Kraće je vrijeme Trogir bio pod upravom bosanskog kralja Tvrtka I. i njegova nasljednika Stjepana Dabiše, a 1420. svoju je vladavinu započela mletačka vlast koja je trajala puna četiri stoljeća.

Pod mletačkom je vlašću Trogir nazadovao, posebno u 17. i 18. stoljeću, ponajprije zbog turskih pustošenja u trogirskom zaleđu, ali i zbog nepovoljne gospodarske politike i stagniranja ondašnje Venecije. Nakon propasti Mletačke Republike 1797. Trogir je slijedio sudbinu ostalih dijelova obalne Hrvatske. Za talijanske okupacije tijekom Drugoga svjetskog rata sustavno su uništavani svi tragovi hrvatske prošlosti, a grad je velika razaranja doživio i tijekom jednogodišnje njemačke okupacije. U takozvanoj se drugoj Jugoslaviji Trogir počeo postupno gospodarski razvijati, a to se ponajprije



Kopneni pogled na polje, grad i otok Čiovo

odnosi na velik rast brodograđilišta te nekontrolirano naseljavanje i nestajanje plodnoga obližnjeg polja.

Trogir je jedna od najstarijih hrvatskih aglomeracija s neprekinutom gradskom tradicijom duljom od 22 stoljeća. Usto su svi glavni javni sadržaji uglavnom smješteni na istome mjestu. Grad se razvio oko glavnog trga na kojem su bili grčka agora i rimski forum, a cijeli je gradski prostor organiziran po pravilnoj ortogonalnoj mreži. Glavna je zgrada katedrale sv. Lovre (zovu je i sv. Ivana) koja se počela graditi 1200., a završena je 1598. kada je izgrađen zvonik koji se ubraja među najljepše u Dalmaciji, ali i na cijelom Sredozemlju. Crkva je zapravo najslavnija romanska građevina u Hrvatskoj koja ima tri lađe s tri polukružne apside i svođeno predvorje. Unutrašnjost je prepuna vrijednih umjetničkih sadržaja, a najslavniji je Radovanov portal koji je svrstan među najvrednije i najpoznatije spomenike cjelokupne hrvatske baštine.

Čiovo je jedan od pet otoka (preostali su Krk, Pag, Vir i Murter) koji su u posljednjih šezdesetak godina povezani s kopnom iako je, za razliku od drugih, kopnena mostovna veza preko Trogira postojala stoljećima. Otok poput lukobrana zatvara dva velika i važna jadranska zaljeva – Trogirski na zapadu i Kaštelanski na istoku. Ta su dva zaljeva međusobno spojena četiri kilometra dugim Trogirskim kanalom. Otok se pruža u smjeru istok-zapad, između kopna odnosno Trogira na sjeveru, Splita na istoku (rt Marjan udaljen je

1,8 km), poluotoka koji zatvara Marinski zaljev (2 km) i otoka Šolte na jugu od kojega ga dijeli Splitski kanal. Čiovo ima površinu od 28,12 km² i 5996 stanovnika (točan je podatak uvijek upitan jer se za čiovski dio Trogira ne obavlja poseban popis), odnosno 213 st./km², a to je dosta mnogo, osobito ako se uspoređi s ostalim jadranskim otocima. Zapravo bi Čiovo, zajedno s mnogo manjim Murterom, bilo među najgušće naseljenim "kласičnim" hrvatskim otocima.

Romanski je naziv otoka *Bua*, *Boa* i *Bavo* i vjerojatno je ilirskog podrijetla (u značenju otok zmija), a u rimskim je vremenima bilo *Caput Jovis* prema Jupiterovu hramu na najistočnijem rtu zvanom Čiova. Iz toga neki izvode i njegov sadašnji naziv (*C. Jovis*, *Čiovo*), ali je vjerojatnije stajalište jezikoslovca Petra Skoka koji smatra da potječe od osobnog imena *Čih*, što je hipokoristik od Vučihna, Vučina. Građen je od krednih vapnenaca koji se pružaju u dinarskom smjeru i nema izvora žive vode, osim ponešto bočate u Slatinama, zaljevu Saldunu i uz samostan sv. Križa pokraj Arbanije, a klimatske su i vegetacijske značajke iste kao i na susjednom kopnu.

Naseljavanje je počelo još u rimskom razdoblju, a čini se da su na otok slani kršćanski prognanici što je uzrokovalo nastanak mnogih kršćanskih eremitaža poput onih u Prizidnici, Movarštici i na otočiću Sv. Fumija. Prva su naselja u 12. i 13. stoljeću nastala oko starih crkava u Slatinama, Žednom i Gornjem Okrugu,

a osnovali su ih Hrvati, sudeći po pleternoj dekoraciji u crkvama. Tada se razvilo i naselje Čiovo koje je sastavni dio Trogira. Nedugo je potom u tom mjestu, pokraj crkve sv. Lazara (danas sv. Josipa) izgrađena bolnica za gubavce (leprozorij). Upravo je u to vrijeme, nakon pobjede nad Trogiranima, jugoistočni dio Čiova pripao Splitu, a taj je dio otoka, zajedno s jedinim naseljem Slatine (1106 stanovnika), i danas u sastavu grada Splita. Poslije je broj stanovnika i novih naselja naglo porastao zbog osmanlijskih osvajanja na kopnu, posebno nakon pada Klisa 1537. Sada je Čiovo podijeljeno u tri dijela, pa cijeli jugoistočni dio pripada Splitu, sjeverozapadni s Mastrinkom, Arbanijom i Žednim Trogiru, a jugozapadni Općini Okrug (naselja su Okrug Gornji i Okrug Donji). Granica između Grada i Općine prolazi sredinom najvećega čiovskog zaljeva Saldun, inače najpopularnijeg kupališta na cijelome trogirskom području. Čiovo danas, kao što je već rečeno, prolazi nezapamćenu apartmanizaciju, osobito na području Općine Okrug i upravo je ta pojava bila uzrok mnogih prometnih i opskrbnih nedaća, osobito kada se govori o električnoj energiji i vodi.

Svi trogirski mostovi

O najstarijim trogirskim mostovima ne postoji mnogo podataka, ali je gotovo sasvim sigurno da su mostovi postojali od davnine, i to na istome mjestu na kojemu se sada nalaze cestovni mostovi. O tome svjedoče i najstarije karte (Ptolomejeva i Peuntingerova) koje međutim ne razrješavaju dvojbu je li Trogir umjetni ili stvarni otok. Zna se sasvim sigurno to da su i jedan i drugi most bili pokretni iz obrambenih i plovidbenih razloga. O tome posredno svjedoči i Konstatin Porfirogenet u svom često citiranom djelu *O upravljanju carstvom*, koji kaže da je "grad Tetrangurin mali otočić u moru s pruženim uskim vratom do kopna kojim kao mostom prolaze njegovi stanovnici". Jedan je trogirski kroničar zapisao da je jednolučni betonski most između Trogira i kopna, na mjestu prijašnjega drvenog i podiznog, izgrađen 1906. godine. Most je potpuno razrušen u Drugom svjetskom



Stara gradska jezgra Trogira iz ptičje perspektive (uočljivi su svi mostovi)

ratu i odmah ga je zamijenio provizorni drveni. Od 1952. Trogir s kopnom povezuje novi kameni most s tri luka, dug 20 m, a ispod njega jedva mogu prolaziti i najmanji čamci.

Pokretni je most između Trogira i Čiova projektirao prof. Marijan Ivančić i izgrađen je 1962., a radi se dvokrilnom preklopnom čelično-betonskom mostu, dugom 96 m

Most se prema Čiovu, koji Trogirani inače nazivaju Veliki most, oduvijek nalazio u Trogirskom tjesnacu, na mjestu gdje je Trogirski kanal najuži. Suvremeni je izgrađen 1866., također na mjestu prijašnjega drvenog mosta. Čini se da je most bio zidani i da je omogućivao pro-

lazak velikih brodova, ali je također teško oštećen u Drugome svjetskom ratu. Novi je pokretni most izgrađen i pušten u promet 1962., a njegov je projektant bio prof. Marijan Ivančić (1910. – 1984.) s Građevinskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, koji je projektirao još petnae-

stak antenskih čeličnih stupova i jarbola te četiri hale na Zagrebačkom velesajmu i viseći most za naftovod preko Save u Slavenskom Brodu. Riječ je dvokrilnom preklopnom čelično-betonskom mostu, dugom 96 m, sa širinom glavnog otvora od 25 m. Najvišu visinu dostiže na dije-



Kameni most između Trogira i kopna



Trogirska obala i most prema Čiovu

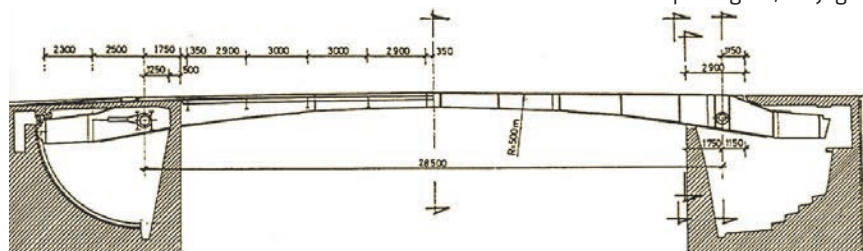
lu koji se otvara, a potom se postupno spušta prema Čiovu. Gradili su ga splitski Konstruktor i Đuro Đaković iz Slavenskog Broda.

Bio je među rijetkim našim mostovima koji se često otvara zahvaljujući značajkom projektu i solidnoj izvedbi. Inače, u Hrvatskoj je još šest pokretnih mostova, i to preko Cetine u Omišu, u Tisnom, pješački u Zadru, između Cresa i Lošinja, na prevlaci u Malom Lošinju i preko Mirne u Novigradu, a redovito se otvaraju samo most na Murteru i lošinjski mostovi. Most između Čiova i Trogira danas se ne otvara, ponajprije zbog golemog opsega prometa, ali se navodno ni ne može podignuti, iako je 1993. bio rekonstruiran. Naime, prilično jako vibrira, a ni pokretni mu dijelovi nisu dovoljno učvršćeni. Možda će izgradnja novog mosta prema Čiovu biti prava prigoda za njegovu temeljitu obnovu.

Čini se da su problemi u nedovoljnom održavanju tog mosta dijelom uzrokovani jednom tipično hrvatskom administrativnom zavrzlamom. Naime, dugo se nije znalo ni u čijoj je most zapravo nadležnosti – državnoj ili županijskoj, i to zato jer se nije znalo ni gdje se spajaju već spomenuta ŽC-6134 koja vodi od Trogira do Okruga Gornjeg i DC-126 koja Trogir povezuje s Arbanijom i Slatinama. Budući

njegovo održavanje. Sve se moglo razriješiti znatno prije proglašavanjem ceste za Okrug Gornji državnom cestom. Za to su uostalom postojala i zakonska uporišta jer se u državne ceste svrstavaju one ceste koje omogućuju tranzitni promet i čine prometnu okosnicu velikih otoka, što Čiovo, prema broju svojih stanovnika, zapravo i jest.

Valja svakako istaknuti da od 2006. Trogir ima još jedan most – pješački drveni most preko Foše. Taj drveni most omogućuje dopunsku pješačku vezu uže jezgre Trogira s kopnom, a smješten je 600 m zapadno od postojećega kamenog mosta i premošćuje morski kanal u blizini gradskog parkirališta na kopnenoj strani. Štoviše, čini se da je oživio cijelu zapadnu stranu grada. Sastoji se od dva dvozglobna drvena luka raspona 25 m, povezana poprečnim drvenim gredama i ukrućena daščanom podlogom, a njegov



Presjek pokretnog mosta Trogir – Čiovo

to nije bilo točno specificirano, smatralo se da se obje ceste spajaju na raskrižju cestâ DC-315 (Trogir – Pantana) i ŽC-6133 (Seget Donji – Trogir) te odvojka za prvi trogirski most. To bi značilo da preko Čiovskeg mosta prolaze dvije prometnice – državna i županijska cesta. Danas se ipak smatra da je spoj državnih i županijske ceste na kraju mosta na čiovskej strani, pa u skladu s time most pripada cesti DC-315.

Genezu nije teško dokučiti jer potječe iz doba kada je negdašnja velika trogirski općina u svom sastavu imala sadašnje Općine Okrug i Siget, pa su ceste za nova općinska središta bile svrstane u lokalne, a cesta za Slatine, koje su u sastavu Grada Splita, u državne. Zbog toga su potaknute jalove rasprave o tome tko treba brinuti o održavanju mosta – županijska uprava za cesta Split ili Hrvatske ceste, a pritom je trpio samo most, odnosno

je projektant prof. dr. sc. Jure Radnić. Iako je među konzervatorima i povjesničarima umjetnosti bilo otpora, pa je stoga dopuštena samo uporaba prirodne drvene građe i tradicionalnih tesarskih spojeva, most je u časopisu *Structural Engineering International*, koji izdaje IABSE (Međunarodna udruga za mostove i konstrukcije), svrstan među deset najljepših drvenih mostova u svijetu. Štoviše, postao je jedna od najčešće fotografiranih trogirskih atrakcija, čak i češće od mnogih najvrednijih sadržaja graditeljske baštine. Međutim, sudeći prema nedavnim novinskim napisima, drveni je pješački most u katastrofalnom stanju. Na nekim se dijelovima drvene daske gotovo raspadaju, a prolaznici se spotiču o procjepe i često padaju. Zbog toga negoduju stanovnici Trogira, ali i turisti. Čini se da je riječ o jednoj tipičnoj hrvatskoj priči i da se most nakon što je izgrađen uopće nije



Pješački drveni most preko Foše u Trogiru

održavao, pa je drvena građa brzo počela propadati. Ipak, Brkanov će most, kako ga Trogirani nazivaju prema dogradonačelniku Vinku Brkanu za čijeg je razdoblja izgrađen, uskoro biti temeljito obnovljen jer je raspisan natječaj za izbor izvođača radova.

Karakteristike mosta između kopna i Čiova

U natječaju za idejno rješenje mosta koji su sredinom 2007. raspisale *Hrvatske ceste* bili su propisani strogi uvjeti za oblikovanje mosta, dakako zbog blizine zaštićene trogirске gradske jezgre. Most je trebao biti što manje uočljiv i sa što nižom niveletom te bez ikakvih drugih elemenata iznad kolnika. Zapravo se nastojala dobiti urbana inženjerska građevina koja će biti svojevrsna infrastrukturna arhitektura usklađena s okolinom u kojoj se gradi. Jedan je od uvjeta natječaja bio da se jedan raspon iznad plovnog puta mora projektirati kao pokretni most. Ujedno su uvjeti Lučke kapetanije u Splitu propisali da najmanja visina slobodnoga plovnog

puta ispod mosta pod prometom mora biti 6,4 m, a širina 25 m.

Deveteročlani Ocjenjivački sud, među kojima je bio i prof. Enzo Sviero sa Sveučilišta u Veneciji, razmatrao je šest pristiglih radova. Najboljim je proglašeno rješenje Katedre za mostove pri Građevinskom fakultetu u Za-

grebu, a ostala su nagrađena rješenja pristigla iz *Konstruktor-inženjeringa* d.d. iz Splita te *IGH* d.d. iz Zagreba. Kao zanimljivost valja istaknuti da je na natječaju sudjelovao i prof. dr. sc. Jure Radnić s Građevinskog fakulteta u Splitu, čiji je rad otkupljen, iako je umjesto mosta predložio gradnju tunela.



Karta s naznačenim položajem mosta kopno – otok Čiovo



Pregledna karta mosta s naznačenim dužinama mosta i prilaznih cesta

Nagrađeno je rješenje najbolje odgovorilo zahtjevima u pogledu izgleda mosta te njegove učinkovitosti i uklapanja u okoliš. Most je gotovo nevidljiv, a veličine su raspona odabrane u namjeri da se ostvari dojam harmonije cijele građevine. Projektni zadatak i zadana trasa odredili su osnovne pretpostavke oblikovanja, a malu je konstrukcijsku visinu uvjetovala i blizina splitske zračne luke. Stoga je izabran gredni most s minimalnim brojem nužnih nosivih elemenata, a svi su njegovi dijelovi oblikom, materijalom i bojom izabrani tako da ne budu nametljivi. Za sve su konstrukcijske elemente upotrijebljene zaobljene linije pa je tako ostvarena potpuna harmonija između rasponske konstrukcije, stupova i upornjaka. Meko-

ća linija presjeka nastoji izbjegavati oštre sjene, a ponavljanje elemenata pojačava smirenost cijelog rješenja. Jedino su na konzolama greda predviđene vidljive ravne uzdužne ukrute pješačkih staza kao svojevrsna posveta razigranoj graditeljskoj baštini Trogira.

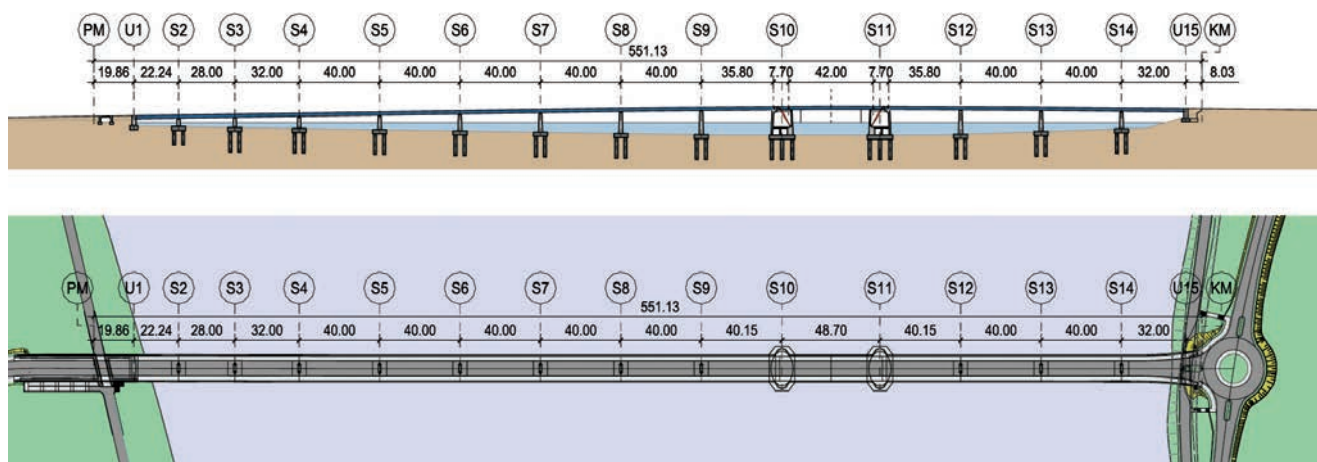
Nagrađeno je rješenje najbolje odgovorilo zahtjevima za izgled mosta, učinkovitost i uklapanje u okoliš, a malu je visinu uvjetovala i blizina splitske zračne luke

Nedugo je nakon natječaja, tijekom 2008., izrađen idejni projekt mosta ko-

pno – Čiovo s pristupnim cestama, a tijekom 2013. i glavni projekt, a potpisali su ih prof. dr. sc. Jure Radić kao glavni projektant i dr. sc. Zlatko Šavor kao projektant s Katedre za mostove pri Građevinskom fakultetu Zagrebu.

U tim je projektima temeljito razrađena rasponska konstrukcija koja je u cijelosti od čelika, što je bilo i uvjetovano postojanjem pokretnog mosta, a stupovi i upornjaci su od betona, pa je na taj način i s materijalima ostvarena određena harmonija. Rasponska konstrukcija stoji uzdignuto na ležajevima, na stupovima oblika krnjeg stošca (elipsastima u presjeku), čime je postignut dojam prozračnosti i izrazito vitke konstrukcije koja lebdi na stupovima. Time se nastojala izbjeći i pojava novih sjena, dok će bijela boja pojačavati smirenost i s refleksijom mora dodavati određenu dinamiku. Vijenci su mosta zaobljeni i priključeni na istake poprečnih nosača, a nastavljaju se stupcima odabrane pješačke ograde. Svjesno su izbjegavani svi vertikalni elementi na mostu, a pristupne su rampe, stube i staza za invalide za pristup mostu sa šetnice na kopnenoj strani, šetnica ispod mosta i rasvjeta dio integralnog oblikovanja. Oblik je mosta uočljiviji u noćnim vizurama kada važnu ulogu dobiva rasvjeta koja će isijavati iz ograde i šetnice, a ujedno ističe rastavljenost grede i stupova kao konstrukcijskih elemenata te pilona pokretnog dijela koji će biti posebno osvijetljeni.

Duljina je mosta od osi krajnjih oslonaca na upornjacima 521,58 m, dok je ukupna



Presjek i tlocrt novog mosta

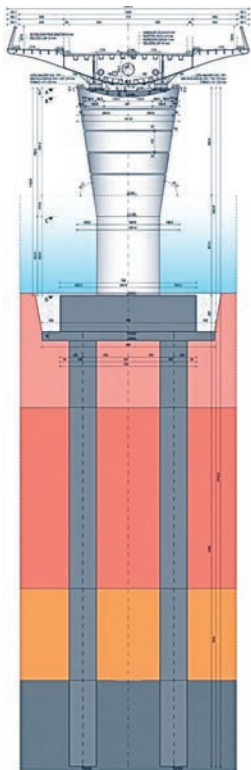
duljina 546,34 m. Sastoji se od 14 raspona ($20,58 + 28 + 32 + 5 \times 40 + 34,8 + 41,2 + 34,8 + 2 \times 40 + 32$ m) između dva upornjaka i 13 stupova. Ukupna je širina mosta između pješačkih ograda 12 m, a na mostu su, kao i na pristupnim cestama, predviđeni kolnici od 7,1 m i obostrane biciklističke i pješačke staze od po 2,45 m. Predviđeni je plovni profil ispod pokretnog dijela mosta u sklopljenom (zatvorenom) položaju zahtijevanih 6,4 m i širine 25 m, a plovni će put biti označen odgovarajućim propisanim i osvijetljenim oznakama. Zapravo su projektanti most podijelili u tri dilatacije – dvije s nepokretnim i jednu s pokretnim dijelovima. Na prvom i drugom nepokretnom dijelu (od U1 do S10 i od S11 do U2) visina je rasponske konstrukcije nepromjenjiva u uzdužnoj osi i iznosi 1,682 m. Poprečni presjek čine tročelijski čelični sanduk s konkavnim intradosom i vertikalnim hrptovima širine 7,08 m te obostrane konzolne istake širine 2,756 m, a zajedno s vijencem 3,111 m, koje su oslonjene na poprečne nosače na razmaku od četiri metra. Pokretni je most između S10 i S11 dvostrukoga rasklopnog tipa koji omogu-



Vizualizacija budućeg izgleda mosta - pogled sa zapada

ćuje najveću moguću brzinu otvaranja, a i najprihvatljiviji je za ukupno oblikovanje mosta. Svaki od krakova ima konzolu duljine 20,6 m i stražnji dio s betonskim protuutezima dug 6,57 m, postavljenima tako da im se rezultanta ukupne mase za nepromjenjiva djelo-

vanja nalazi u osi ležajeva. Zbog toga je za otvaranje i zatvaranje mosta potrebna vrlo mala sila, a za to su predviđena četiri hidraulička klipa. Otvaranje se regulira iz upravljačkog ormarića koji se nalazi na stupu S10, a unutar stupova S10 i S11 nalaze se upravljački



Pogled na stup S12 - sjeverni stup pokretnog dijela mosta (lijevo); vizualizacija budućeg izgleda mosta (pogled sa sjeveroistoka, desno)



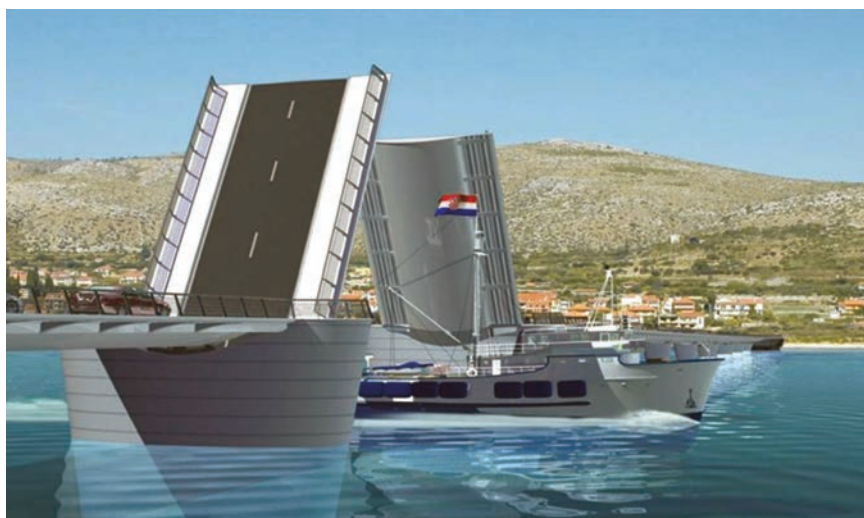
Prikaz automobilskog prometa preko pokretnog dijela mosta

mehanizmi za eventualno podizanje pojedinog kraka. Predviđeno je da cijeli proces od odbravljanja i pokretanja do ponovnog zabravljivanja traje od 15 do 20 minuta. Svi će uređaji pokretnog dijela biti od nehrđajućeg čelika radi trajnosti i potrebe za smanjivanje troškova održavanja.

Za otvaranje i zatvaranje mosta potrebna je vrlo mala sila, a predviđeno je da proces odbravljanja i pokretanja do ponovnog zabravljivanja traje od 15 do 20 minuta



Prikaz mosta u podignutom stanju

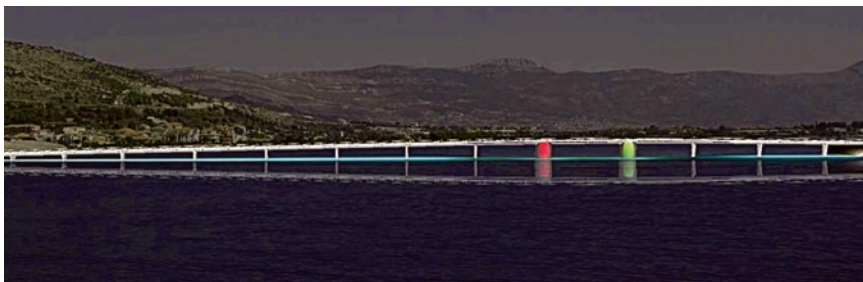


Predviđeni prolaz broda kroz most

Srednji je dio pokretnog mosta ukupne duljine 26 m i nepromjenjive visine 1,502 m. Poprečni presjek također čini čelični sanduk s tri čelije s konkavnim intradosom i vertikalnim hrptovima ukupne širine 7,08 m te obostrane konzolne istake s donjim konveksnim kružnim isječkom oslonjene na poprečne nosače na razmaku od četiri metra. Preostali su dijelovi prema stupovima duljine 7,6 m i promjenjive visine, a čelični je sanduk iza ležajeva ispunjen betonom.

Upornjak je na kopnenj strani (U1) složena armiranobetonska konstrukcija koja se sastoji od zida upornjaka i armiranobetonskog prolaza ispod prometnice koja prolazi preko mosta. Upornjak na drugoj strani (U15) klasičnog je oblika sa

zakrivljenim krilima. Iza oba upornjaka predviđene su prijelazne ploče kako bi se smanjila diferencijalna slijeganja između rasponske konstrukcije i nasipa. Stupovi na nepokretnim dijelovima mosta (od S2 do S9 i od S12 do S14) puni su i elipsastoga poprečnog presjeka, a pri vrhu im je širina 562 cm u poprečnom i 144,4 cm u uzdužnom smjeru. Visina im znatno varira od 3,05 m (S2) do 6,21 m (S12), a razumljivo najviši su stupovi na pokretnom dijelu i njihova se visina penje do 14,2 m (S10 i S11). Njihovo je oblikovanje bilo vrlo složeno, ali su također elipsastog presjeka, a i dimenzije su im veće i u gornjem (12,34 m u uzdužnom i 22,26 m u poprečnom smjeru) i donjem dijelu



Rasvjeta mosta u noći

(13,36 m u uzdužnom i 18,71 u poprečnom). Iz estetskih su razloga za vidljive dijelove stupova iznad morske razine predviđene horizontalne kanelure od 10 cm, a svi se stupovi premazuju antikorozivnim zaštitom prikladnom za morski okoliš i bez boje.

Uz gradnju je mosta predviđena i rekonstrukcija postojećih prometnica, ali i gradnja kružnih raskrižja na sjeveru i jugu, a na Čiovu treba izgraditi i dva potporna zida

S obzirom na karakteristike morskog dna (glavni je geotehnički projekt izradio *Institut IGH*) koje se sastoji od lako do teško gnječivih gline, nanosa i površinskoga trošnog pojasa od gline kršjem, predviđeno je temeljenje svih stupova i upornjaka na Čiovu (U15) na bušenim armiranobetonskim pilotima promjera 1500 mm, s time što se profil smanjuje u karbonatnoj stijeni (1350 mm). Stupovi se na nepokretnim dijelovima mosta temelje na četiri pilota povezana naglavnom gredom, a stupovi na pokretnom dijelu mosta na skupini od 13 pilota povezanih masivnom naglavnom pločom. Piloti su raspoređeni tako da prate eliptični oblik stupa. Zid se upornjaka U15 temelji na tri pilota u jednom dijelu, a krajevi krila upornjaka na po jednom pilotu. Upornjak U1 i pješački pothodnik temeljeni su plitko na temeljnoj ploči.

Za nepokretne pristupe mostovima s jedne i druge strane projektirano je tzv. plivajuće oslanjanje u uzdužnom smjeru. Za oslanjanje mosta odabrani su specijalni elastomerni ležajevi za preuzimanje



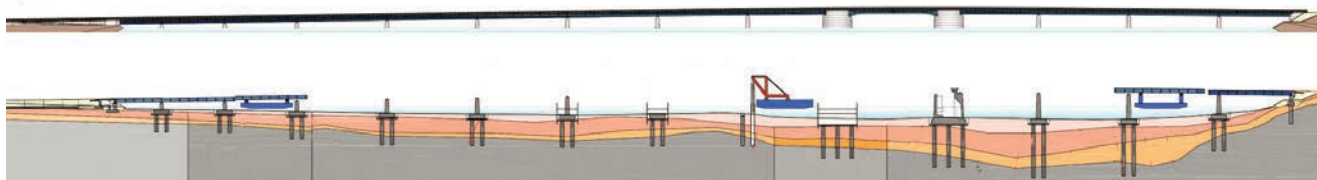
Budući izgled južnog dijela mosta

većih seizmičkih pomaka – tzv. seizmički izolatori. Na upornjake i stupove pokretnog dijela mosta (S10 i S11) potrebno je ugraditi dodatne ležajeve za preuzimanje horizontalnih sila zbog potresnog djelovanja u poprečnom smjeru. Prijelazne naprave od armiranih elastomernih ploča predviđene su i na krajevima nepokretnih pristupnih mostova, nad upornjacima i nad stupovima uz pokretni dio mosta. Dakako da je predviđena antikorozivna zaštita, posebno vanjskih površina čelične rasponske konstrukcije, ali i raznovr-

Uz gradnju je mosta predviđena i rekonstrukcija postojećih prometnica – cesta DC-315 na kopnu i DC-126 na otoku Čiovu. Cesta na kopnu asfaltirana je prometnica, širine 7,5 m s obostranim bankinama i otvorenom odvodnjom oborinske vode, a rekonstruirana se u pravcu u duljini od 180 m. Kružno raskrižje na kopnu (sjever) projektirano je s vanjskim radijusom 17,5 m. Cesta na Čiovu također je asfaltirana i ima bankine i vanjsku odvodnju oborinskih voda, ali je široka 5,3 m, a rekonstrukcija je predviđena na duljini



Budući pješački prilaz i prolaz kroz most



Prikaz fazne izgradnje mosta

od 960 m. Spoj mosta na rekonstruiranu prometnicu DC-126 izvest će se preko kružnog raskrižja Čiovo (jug) u radijusu 15 m. Budući da se ta cesta pruža približno u smjeru istok-zapad usporedno s linijom obale, a prolazi sjevernom padinom otoka nagiba od približno 18°, radi dizanja nivelete i omogućivanja povezivanja sa spojnom cestom kopno – otok Čiovo potrebno je izgraditi dva potporna zida. Također je potrebno rekonstruirati jedan propust na cesti DC-315.

Most je projektiran za uporabni vijek od stotinu godina, pa je tom roku prilagođena i čvrstoća betonskih dijelova. Svi su podaci izneseni prema projektnoj dokumentaciji i nekim objavljenim napisima, ali i povremenim telefonskim razgovorima s projektantom dr. sc. Zlatkom Šavorom.

Obilazak gradilišta

Domaćin i organizator našeg obilaska gradilišta bio je voditelj projekta u ime *Hrvatskih cesta* Davor Trlaja, dipl. ing. građ. Inženjera Trlaju upoznali smo prije dvade-



Radovi na sjevernoj strani mosta

setak godina kao zaposlenika *Konstruktor inženjeringa* d.d. na brojnim gradilištima mostova, a na mnogima je bio i glavni inženjer gradilišta. Nakon što je diplomirao počeo je raditi na gradilištima mostova u čiju je gradnju bio uključen *Konstruktor* iz Splita, pa ih je gotovo nemoguće i nabrojiti: Maslenički most, *Drava 1*, Dubrovački most, *Kamačnik*, *Krka* pokraj Šibenika, *Guduča*, preko Cetine kod Čaporica i na autocesti, vijadukt *Hreljin*, most *Drava* na

koridoru 5c te Pelješki most. U *Hrvatskim cestama* radi nešto više od godinu dana i s obzirom na njegovo dugogodišnje iskustvo, nije iznenađenje da vodi gradnju velikih cestovnih mostova.

Od ing. Davora Trlaje doznali smo osnovne podatke o tome zanimljivom gradilištu čiji je puni naziv *Most kopno – otok Čiovo u Trogiru s pristupnim cestama*. Doznali smo da se most gradi u fazama, od kojih je prva upravo gradnja mosta s pristupnim cestama i rekonstrukcijom postojećih prometnica nadomak mostu, a druga gradnja izravnih spojnih prometnica na kopnu i Čiovu. Projektante smo već spomenuli, a njihov je najčešći predstavnik na gradilištu Marijan Šteković, dipl. ing. građ. iz tvrtke *Viadukt Projekt* d.o.o., glavni projektant izvedbenog projekta.

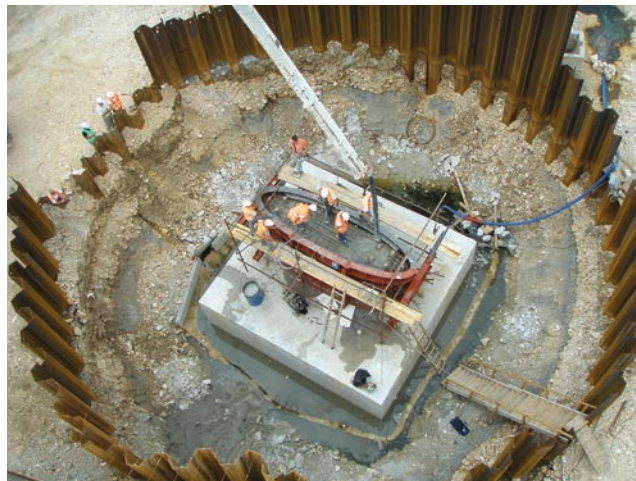
Most gradi tvrtka *Viadukt* d.d. iz Zagreba koja je posao dobila na javnom nadmetanju održanom krajem 2014. i na koji je pristiglo osam ponuda – tri domaće i pet stranih. Od domaćih bile su stigle i zajednička ponuda *Zagreb Montaže* i *ZM-Montinga* te ponuda *Brodosplit Holdinga*, a od stranih ponude *Swietelskog* i *Strabaga* (zajedno sa *Skladgradnjom*) iz Austrije, *Integral Inženjeringa* iz Bosne i Hercegovine, zajednice ponuditelja koju su činili *DCS* i



Čelične talpe za zaštitu građevne jame stupišta



Iskopi u građevnoj jami



Betoniranje stupa snimljeno s dizalice

Stavokov iz Slovačke i mađarske tvrtke A-Hidepito.

Usljedili su prigovori koji su uobičajeni u takvim prigodama, pa se neko vrijeme čak strahovalo da će radovi, koji su počeli 16. veljače 2015. i trebaju biti završeni u roku od 20 mjeseci, biti zaustavljeni, što bi bilo pogubno za cijeli projekt. Naime, prvi je put za jedan cestovni projekt osigurano sufinanciranje iz fondova Europske unije, a kao razlog navedeno je to da se povećanje razine prometne sigurnosti te rješavanje tzv. uskih grla i prometnih zagušenja u gradovima može prepoznati kao opravdan razlog sufinanciranja. Obje faze moraju biti završene do listopada 2016. jer se krajem godine zaključuje spomenuti operativni plan, pa se samo dotad odobrena sredstva mogu povući za izvedene radove.

Javno je nadmetanje za izbor izvođača radova održano krajem 2014. i pristiglo je osam ponuda (tri domaće i pet stranih), a izabrana je tvrtka Viadukt d.d. iz Zagreba

Radovi na gradnji stupova dobro napreduju i približno su u terminskom planu, ali bi određenih problema moglo biti s čeličnom konstrukcijom. Naime, Viaduktov podizvođač Iskra iz Kumanova u Makedoniji dobavlja limove i izrađuje elemente nosive konstrukcije. Potom će elementi biti dopremljeni na gradilište gdje će ih radnici tvrtke Metalno iz Zenice u Bosni i Hercegovini okrupniti i pripremiti za

ugradnju. Potom slijedi antikorozivna zaštita i montaža konstrukcije. Sugovornika ing. Trlaju zapitali smo i kakva je suradnja s gradskom upravom i doznali da obično razgovaraju s načelnikom Antom Stipčićem i da je suradnja sasvim zadovoljavajuća. Uostalom, u ovom slučaju zaista nisu suprotstavljene strane.

Na gradilištu smo zatekli i predstavnike nadzora, također stare znance iz Instituta IGH d.d. Glavni je nadzorni inženjer, a ujedno i FIDIC inženjer Zdenko Bilić, dipl. ing. građ., koji usto obavlja nadzor nad gradnjom cestâ. S njim je na gradilištu gotovo svakodnevno i Ivo Barbalić, dipl. ing. građ. koji nadzire i geotehničke radove. U timu je i nadzorni inženjer za izradu i montažu čelične konstrukcije Zoran Trogrlić, dipl. ing. građ., ali njega nismo zatekli na gradilištu jer se ti radovi trenutačno



Jedan izbetonirani stup



Detalj gradilišta tijekom obilaska



Pripreme za betoniranje jednog stupa



Pogled na gradilište s čiovske strane

obavljaju u Makedoniji. Dakako da su u nadzornu službu uključeni i nadzorni inženjeri za strojarke i elektrotehničke radove, ali i geodetska mjerenja. Uglavnom su svi iz Poslovnog centra Split ili iz tvrtki s kojima dugo surađuju. Od ing. Barbalića doznalo smo da je *Institut IGH* ugovorio i brojna kontrolna ispitivanja.

Gradilište smo obišli zajedno s nadzornim inženjerima Zdenkom Bilićem i Ivom Barbalićem te voditeljem projekta Davorom Trlajom. Izvode se zemljani radovi i buše piloti (tipa *Benotto*). Uprava je gradilišta smještena na kopnenoj strani i plato je nasipavanjem dosta proširen radi pristupa stupnim mjestima, a služiti će i za zavarivanje dijelova rasponskog sklopa. Tu su smješteni i kontejneri za upravo gradilišta, ali je instalirana i betonara. Na mjestu stupa najprije se buše piloti, a potom se pobijaju čelične talpe za zaštitu građevne jame. Nakon crpljenja mora i iskopa do projektirane dubine, pristupa se izradi podložnog betona, temeljne ploče (naglavnice pilota) i stupa. Svi se ti radovi obavljaju uz kontinuirano crpljenje procjedne vode iz građevne jame, dakle na suhom. Trenutačno se još radi na početnim stupovima gdje su dubine mora vrlo male.

Na tom se dijelu upravo uređuje i privremena gradilišna trajektna rampa koja će poslužiti za transport svježeg betona do stupova u moru i za bolju komunikaciju s gradilištem mosta na čiovskoj obali. Zasad se veza uspostavlja manjim motornim čamcem. Njega smo

iskoristili i mi da obiđemo taj dio gradilišta gdje će biti upornjak i kružno raskrižje, ali i da iz daljine snimimo radove. Prolazili smo i uz označeni plovni put koji je za potrebe gradilišta djelomično premješten, a neko će vrijeme, kada to radovi budu zahtijevali, biti i stalno zatvoren. Na Čiovu su se tijekom našeg obilaska obavljali iskopi u usjeku, na mjestu gdje će biti potporni zidovi.

Zbog turista je bio smanjen intenzitet radova i bila su prekinuta miniranja na čiovskoj strani, a u Kumanovu je počela proizvodnja elemenata konstrukcije

Nakon povratka u upravu gradilišta razgovarali smo s voditeljem radova Mirom Ravličem, dipl. ing. građ., a s tim smo mladim ali iskusnim inženjerom razgovarali jer je glavni inženjer gradilišta Božidar Stipković, dipl. ing. građ., bio odsutan. Od njega smo doznali da na gradilištu stalno radi šezdesetak radnika, uglavnom strojara, i da ih sa svim ostalim radnicima bude stotinjak. Svi su smješteni u *Viaduktovu* stambenom naselju. Zasad se radi samo u jednoj smjeni, a grade se stupovi i upornjak na kopnenoj strani. Do S5 su izvedeni piloti, izveden je temelj na S2 i spremna je betonaza stupa S2. Za stupa od S6 do S9 zaštita građevne jame sa žmurjem

nije moguća pa će biti izvedena postavljanjem betonskog zdenca u segmentima. Zasad se još izvode zemljani radovi za gradnju potpornog zida na DC-126 i kružnog raskrižja na DC-315. U slučaju potrebe moći će se raditi u dvije ili tri smjene i ing. Ravlič vjeruje da neće biti nikakvih problema s rokovima.

Zanimalo nas je jesu li imali bilo kakvih problema zbog uobičajene zabrane građevinskih radova u turističkoj sezoni. Ing. Ravlič rekao nam je da radove nisu prekidali, ali su zbog mnogobrojnih turista znatno smanjili njihov intenzitet, čak i prekinuli miniranja na čiovskoj strani, a prije su ih redovito obavljali triput dnevno. Također je potvrdio da je počela proizvodnja elemenata konstrukcije u Kumanovu, a nakon okrupnjavanja i anti-korozivne zaštite, koju će izvoditi radnici iz Zenice, rasponska će se konstrukcija montirati na upornjake i stupove, s tim što će se na kopnenom dijelu to raditi s pomoću skele, a na morskome uz pomoću barže *TEG 31*, koja je u vlasništvu *Viadukta*, a nabavljena je za gradnju Pelješkog mosta.

Razgovoru su se potom pridružili i nadzorni inženjeri te voditelj projekta. Svi su se složili s time da je gradilište vrlo složeno i da će se mnogi specijalizirani radovi vezani uz čeličnu konstrukciju te elektrotehničke i hidrauličke radove morati riješiti podugovaranjem. Doznali smo da je zbog Pantana, obližnjega zaštićenog rezervata u kojem su stari Trogirani imali prvo pravo ribogojilište, rađena i teme-



Radovi na čiovsjoj strani mosta



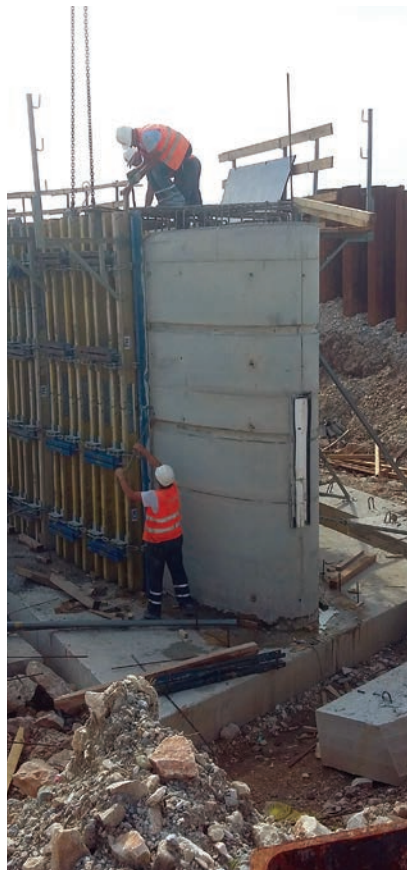
Detalj gradilišta – u pozadini ornitološki i ihtiološki rezervat Pantan

ljita Studija utjecaja na okoliš i da se, uz pomoć uređaja koje je postavio Oceanografski institut, stalno mjeri kvaliteta vode. Zasad nije bilo nikakvih problema, iako su pripremljene i zavjese protiv mogućih onečišćenja. Naime, u tome plitkom moru ima dosta školjki, ali i riba. Na kraju smo doznali da će se taj most, za razliku od onoga u Trogiru kojemu je nužna temeljita obnova, sasvim sigurno morati otvarati. Naime, zapadno od novog mosta postoji jedna manja marina čije bi jedrilice, kad se most ne bi otvarao, ostale potpuno zatočene.

Zaključne napomene

Nema nikakve sumnje u to da će unatoč brojnim poteškoćama most između kopna i Čiova biti pušten u promet krajem sljedeće godine. To će dijelom, a možda i u cijelosti, osloboditi Trogir od kamionskog i automobilskog prometa i spriječiti nastanak mogućih oštećenja vrijedne kulturne baštine. Tada će postojeći Čiovski most dobiti prigodu za temeljitu rekonstrukciju, pa će se moći češće otvarati, možda čak i redovito i sinkronizirano sa svojim novim istočnim susjedom.

Uostalom, glavina vozača cestovnih vozila više neće imati nikakvu potrebu uopće zalaziti u Trogir. Zapravo bi najbolje bilo da se taj cijeli neveliki grad proglasi pješačkom zonom, iako će to izazvati najveći otpor jer parkiralište donosi znatnu dobit. No nije dostojno jednoga lijepoga grada pod zaštitom



Detalj najnovijih radova na gradilištu

UNESCO-a da bude golemo javno parkiralište na otvorenom. Parkirališta bi se mogla urediti ili na kopnenoj ili na čiovsjoj strani, možda (zašto ne?!) i s podzemnim garažama.

Trogir dosad nije imao mnogo sreće sa zaštitom od svakojakih onečišćenja. Poznato je da preko grada prelijeću

brojni zrakoplovi u dolasku u obližnju splitsku zračnu luku ili u odlasku s nje i tako grad ispunjavaju neizdrživom bukom. Navodno su svi piloti, i domaći i strani, upoznati s tim problemom te bi trebali izbjegavati let iznad grada, ali se toga ne pridržavaju ili ih u tome ne sprečavaju kontrole letenja. Najčešće iznad grada lete u slučaju lošeg vremena, ali možda i iz objesti jer izostaju bilo kakve kazne.

Bilo bi najbolje da se cijeli neveliki Trogir proglasi pješačkom zonom jer nije dostojno grada pod zaštitom UNESCO-a da bude golemo javno parkiralište

Kada bi se riješio taj problem i kada bi se obližnje brodogradilište pokušalo nekako prilagoditi te makar maskirati ružne dizalice, Trogir bi na sredini staroga kamenog mosta, koji je dio gradske vizure, ali je nastao sasvim slučajno i nepraktično, mogao postaviti pokretni drveni most koji bi goste i posjetitelje povremeno puštao u grad, baš onako kako se to radilo stoljećima.

Kada bi se sve to napravilo, i kada bi njegovi stanovnici brojnim akcijama i atrakcijama pokazali više ljubavi prema svom gradu, tada bi Trogir postao ono što je oduvijek trebao biti – jedno od naših najpoželjnijih i najljepših turističkih odredišta.