

# Socijalni aspekt utjecaja prometa na primjeru otoka Brača

---

Čuljak, Ana

Undergraduate thesis / Završni rad

2024

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Science / Sveučilište u Zagrebu, Prirodoslovno-matematički fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:217:412176>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-02-21**



Repository / Repozitorij:

[Repository of the Faculty of Science - University of Zagreb](#)



Sveučilište u Zagrebu  
Prirodoslovno-matematički fakultet  
Geografski odsjek

**Ana Čuljak**

**Socijalni aspekt utjecaja prometa na primjeru otoka Brača**

Prvostupnički rad

Mentor: izv. prof. dr. sc. Slaven Gašparović, prof. dr. sc. Martina Jakovčić

Ocjena: \_\_\_\_\_

Potpis: \_\_\_\_\_

Zagreb, 2024. godine.



Sveučilište u Zagrebu  
Prirodoslovno-matematički fakultet  
Geografski odsjek

Prvostupnički rad

## Socijalni aspekt utjecaja prometa na primjeru otoka Brača

Ana Čuljak

**Izvadak:** Promet je jedan od temeljnih čimbenika povezanosti određenog prostora. Adekvatno razvijen prometni sustav nužan je preduvjet za mobilnost ljudi i obavljanje osnovnih životnih funkcija. Otoci su često u opasnosti zbog slabije razvijenog prometnog sustava što može uzrokovati prometnu marginaliziranost i socijalnu isključenost. Premda Brač pripada otocima koji imaju dobro razvijenu lokalnu cestovnu mrežu i osiguran javni prijevoz, niz je problema s kojima se suočava zaposleno stanovništvo u svojim dnevnim migracijama. Sukladno tome, cilj je ovog rada bio istražiti utjecaj prometa na zaposleno stanovništvo otoka Brača pri čemu se posebno željela istražiti prostorna diferencijacija prometnih problema s kojima se istraživano stanovništvo svakodnevno susreće. Istraživanje je pokazalo kako se kao najveći problemi ističu: loša kvaliteta cesta, ljetne gužve (osobito u Supetru, jedinom gradu na otoku) te grupe biciklista na cestama koje nemaju adekvatnu biciklističku infrastrukturu. Linije javnog autobusnog prijevoza nisu dovoljno frekventne i nisu vremenski usklađene s potrebama stanovnika.

32 stranice, 11 grafičkih priloga, 4 tablice, 25 bibliografskih referenci; izvornik na hrvatskom jeziku

Ključne riječi: socijalni aspekt, cestovni promet, javni prijevoz, otok Brač, prometna infrastruktura

Voditelj: izv. prof. dr. sc. Slaven Gašparović  
prof. dr. sc. Martina Jakovčić

Tema prihvaćena: 7. 12. 2023.

Datum obrane: 19. 9. 2024.

Rad je pohranjen u Središnjoj geografskoj knjižnici Prirodoslovno-matematičkog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, Marulićev trg 19, Zagreb, Hrvatska.



BASIC DOCUMENTATION CARD

University of Zagreb  
Faculty of Science  
Department of Geography

Undergraduate Thesis

**The social aspect of the impact of transportation: a case study of Brač island**

Ana Čuljak

**Abstract:** Traffic is one of the fundamental factors in the connectivity of a particular area. An adequately developed transportation system is a prerequisite for people's mobility and fulfilling basic life functions. Islands are often at risk due to less developed transportation systems, which can lead to transport disadvantage and social exclusion. Although Brač is among the islands with a well-developed local road network and available public transportation, the employed population faces several problems in their daily commutes. Accordingly, this paper aimed to explore the impact of traffic on the working population of the island of Brač, with a particular focus on the spatial differentiation of the traffic problems encountered by the surveyed population on a daily basis. The research highlighted the main issues as poor road quality, summer traffic congestion (especially in Supetar, the island's only town), and groups of cyclists on roads lacking adequate cycling infrastructure. Public bus services are not frequent enough and are not scheduled in alignment with the needs of the residents.

32 pages, 11 figures, 4 tables, 25 references; original in Croatian

Keywords: Social aspect, Road traffic, Island of Brač, Public transport, Transport infrastructure

Supervisor: Slaven Gašparović, PhD, Associate Professor

Martina Jakovčić, PhD, Full Professor

UndergraduateThesis title accepted: 07/12/2023

Undergraduate Thesis defense: 06/09/2024

Thesis deposited in Central Geographic Library, Faculty of Science, University of Zagreb, Marulićev trg 19, Zagreb, Croatia

# SADRŽAJ

1. UVOD.....	1
2. METODOLOGIJA RADA .....	2
3. PROSTORNE KARAKTERISTIKE OTOKA BRAČA.....	3
3.1. Prirodno-geografski značajke otoka Brača .....	3
3.2. Prometno-geografski položaj .....	3
3.3. Administrativno-teritorijalni ustroj.....	5
3.4. Povijesni razvoj .....	7
4. ANALIZA PROMETNOG SUSTAVA OTOKA BRAČA .....	8
4.1. Cestovni i automobilski promet.....	8
4.1.1. Javni autobusni promet.....	12
4.1.2. Biciklistički promet .....	17
5. REZULTATI I ANALIZA PROVEDENOG INTERVJUIRANJA .....	18
5.1. Analiza prvog dijela intervjua .....	18
5.2. Analiza drugog dijela intervjua – najveći prometni problemi.....	23
5.3. Suvremeni razvoj prometnog sustava .....	27
5.4. Prijedlozi za poboljšanje .....	28
6. ZAKLJUČAK .....	31
LITERATURA.....	32
IZVORI.....	33
PRILOZI.....	IV

# 1. UVOD

Prometni sustav predstavlja jedan od temelja društveno-gospodarskog razvoja i organizacije prostora nekog područja. Postoje makroprometni sustavi važni za globalni i makroregionalni razvoj te mikroprostorni prometni sustavi koji imaju značenje isključivo u lokalnim tj. mikroprostornim okvirima. Jadranski otoci ubrajaju se upravo u takve mikroprostorne cjeline (Magaš, 1993). Utjecaj prometa na stanovništvo nedvojben je i neizostavan proces, a zbog odnosa između prometa i stanovništva često se javljaju i promjene u broju i raspodjeli stanovništva (Njegač, 1993). Promet je neizmjerljivo važan za funkcioniranje, razvoj, pa čak i opstanak nekog područja osobito kada je riječ o izoliranim prostorima poput otoka. Slaba prometna povezanost može biti jedan od uzroka negativnih procesa na njima. To se odnosi na prometnu povezanost otoka s kopnom, ali i na prometni sustav te, najčešće, cestovnu mrežu na samom otoku. Promet se također smatra jednim od ključnih čimbenika u životima ljudi koji ima utjecaj na obavljanje pojedinih životnih funkcija i različitih aktivnosti te pristup njima, što su temeljne potrebe svakog pojedinca. Ukoliko su mogućnost i potreba kretanja pojedinca te dostupnost određene usluge ili aktivnosti otežane, ograničene ili čak onemogućene ugrožavanjem korištenja prometnih usluga, nastupa proces prometne marginaliziranosti (Gašparović, 2016). Otoci kao izolirana područja u opasnosti su od nastanka procesa prometne marginaliziranosti. Premda otok Brač pripada skupini većih i naseljenijih otoka Hrvatske koji imaju razvijenu lokalnu cestovnu mrežu (Magaš, 1993) te u određenoj mjeri i javni prijevoz, postoje određeni prometni problemi koji mogu ukazivati na naznake prometne marginaliziranosti za pojedine socijalne skupine, a koji će biti kasnije objašnjeni u radu.

Ovaj rad nastoji ispitati socijalne aspekte utjecaja prometnog sustava na otoku Braču na zaposleno stanovništvo otoka i njihove dnevne migracije. Ta je skupina društva uzeta za istraživanje iz razloga njihove svakodnevne mobilnosti i korištenja prometnih opcija na Braču. U radu se ponajprije opisuju opće prostorne karakteristike otoka Brača, njegov prometno-geografski položaj, administrativno-teritorijalni ustroj i povijesni razvoj uz grafičke, tablične i kartografske priloge. Zatim se analizira prometni sustav otoka kroz cestovni i automobilski promet, javni autobusni promet i biciklistički promet. S obzirom na to da rad uključuje intervjuiranje stanovnika Brača vezano za njihovo zadovoljstvo prometom i probleme s kojima se susreću na Braču, slijedi analiza provedenog istraživanja te na kraju prijedlozi za poboljšanje stanja.



## 2. METODOLOGIJA RADA

Kako bi se opisala prometna obilježja otoka Brača korištena je dostupna relevantna znanstvena i stručna literatura te ostali sekundarni izvori podataka. Valja napomenuti kako radova koji se tiču Brača u okviru prometnog aspekta ima vrlo malo (npr. Šaškor i Gašparović, 2021), stoga je ovo istraživanje dodatni prilog obradi prometne problematike tog prostora. Za kartografsku vizualizaciju korišten je program ArcMap 10.8., a za grafičke priloge i tablice korišten je program Microsoft Excel 365.

Ispitivanje utjecaja prometa na zaposleno stanovništvo provedeno je kvalitativnom metodom intervjua i tako su dobiveni njihovi subjektivni stavovi i razmišljanja. Intervjuiranje je provedeno u razdoblju od 3. do 6. svibnja 2024. godine primjenom polustrukturiranog intervjua na zaposlenim stanovnicima otoka Brača. Obuhvaćeni su tzv. „stariji“ i „mlađi“ radnici, a prema podjeli Svjetske zdravstvene organizacije kao točka razgraničenja između „mlađih“ i „starijih“ radnika uzima se kronološka dob od 45 godina života (M. Bubaš i dr., 2009). S obzirom na to da je Brač upravno-teritorijalno podijeljen na sedam općina i jedan grad, iz svake je općine izabran minimalno jedan ispitanik. Intervjuirano je ukupno 11 ispitanika. Stanovnike se ispitalo općenito o zadovoljstvu cestovnim prometom i prometnicama na otoku te zadovoljstvu javnim prijevozom. Zatim su postavljena pitanja o kvaliteti i broju prometnica te o potencijalnim rješenjima poteškoća u sustavu i povezanosti prometnica. Uz navedeno postavljena su pitanja vezana za utjecaj prometa na poslovni i privatni život ispitanika. Intervjui su provedeni uživo i sa svakim ispitanikom se razgovaralo prosječno 10 minuta. Uz prethodno dopuštenje svaki se razgovor snimao mobilnim uređajem zbog lakše obrade podataka, a razgovori su zatim transkribirani.

## 3. PROSTORNE KARAKTERISTIKE OTOKA BRAČA

### 3.1. Prirodno-geografski značajke otoka Brača

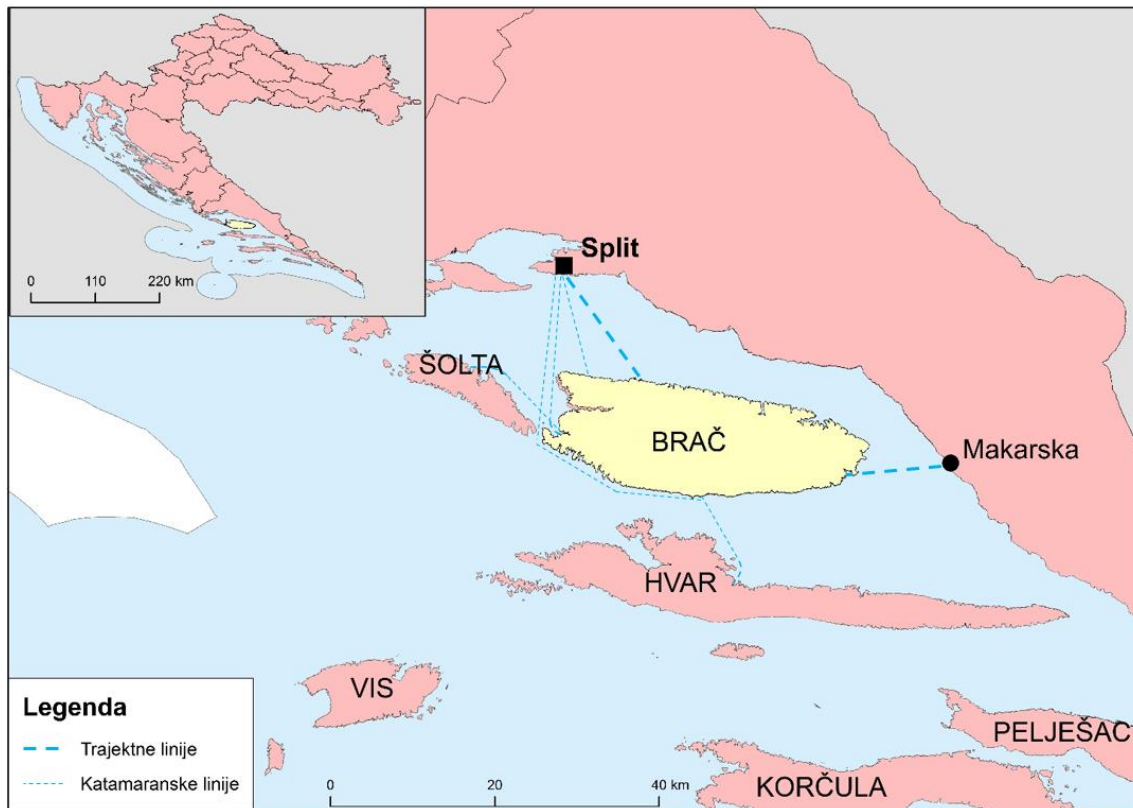
Prostorni obuhvat istraživanja je otok Brač, treći po veličini i broju stanovnika jadranski otok koji se nalazi u Splitsko – dalmatinskoj županiji. Brač je najveći dalmatinski otok s površinom od 395,4 km<sup>2</sup>. Prema popisu stanovništva iz 2021. godine otok ima 13 825 stanovnika (Popis stanovništva, 2022). Brač se pruža u smjeru zapad-istok, od kopna ga dijeli Brački kanal, od Šolte Splitska vrata, a od Hvara Hvarski kanal. Građen je od vapnenaca i dolomita s uskom plodnom zonom lapora, gline i pješčenjaka koja se prostire na južnoj strani otoka u podnožju. Njegov najviši vrh je Vidova gora (Vidovica, Sutvid; 780 m), što je ujedno i najviši vrh jadranskih otoka. Prevladava krški vapnenački reljef sa škrapama, jamama, ponikvama i malim poljima. U unutrašnjosti, na dolomitnim terenima, raširena su smeđa primorska tla - najplodnija na otoku. Ukupna duljina obale iznosi 180,6 km, a koeficijent razvedenosti 2,6, pokazuje da Brač nije prerazveden. Sjeverna je obala niža, razvedenija i pristupačnija, što je utjecalo na razvoj naselja i veću koncentraciju stanovništva na tom dijelu otoka, kao i izgradnju prometne infrastrukture. Zbog karakteristika reljefa na sjevernoj obali lakše je bilo izgraditi prometnice dostatne širine te bolje funkcionalnosti i sigurnosti, za razliku od prirodnih ograničenja koje ima strma južna obala kada je riječ o izgradnji prometnica.

Srednja temperatura u siječnju kreće se od 1,2 do 4,9 °C, a u srpnju od 22,9 do 24,7 °C. Padalina ima više u unutrašnjosti nego na obali. Otok je izložen jugu i buri, a u ljetnim mjesecima maestralu (*Hrvatska enciklopedija*, n. d.). Najbliži gravitirajući centar Braču je Split, koji je kao najveći grad i luka u srednjoj Dalmaciji ujedno i sjedište Splitsko-dalmatinske županije te gospodarsko i kulturno središte Dalmacije (*Hrvatska enciklopedija*, n. d.). Otok Brač je uspješnim povezivanjem sa Splitom ušao u njegovu urbanu regiju te je tako grad Supetar postao prekomorsko predgrađe Splita (Jerečić, 2018 prema Opačić, 2002).

### 3.2. Prometno-geografski položaj

Prometno-geografski položaj otoka Brača određen je fizičkom izoliranošću od kopna čime ovisi o trajektnim i katamaranskim vezama s kopnom, ali i blizinom obale i posebno Splita kao makroregionalnog središta. Uz povoljnija prirodno-geografska obilježja, sjeverna obala

otoka je naseljenija te prometno povezanija i zbog blizine Splita. Od vitalnog je značaja za Brač što efikasnije povezivanje cestovnog i pomorskog prometa u jedinstven prometni sustav. Pomorski, cestovni i zračni promet čine prometni sustav otoka.



Sl. 1. Prometno-geografski položaj otoka Brača

Izvor: Izradila autorica prema DGU, 2024

Kao posljedica povoljnog ekonomskog razvoja, sve bolje prometne povezanosti s kopnom te unapređenja infrastrukture, neki površinom veći nepremošteni otoci, poput Brača, posljednjih popisnih godina čak povremeno bilježe i porast ukupnoga broja stanovnika ili tek blagi pad (Nakićen i Čuka, 2016). Cestovni promet kao središnja tema ovoga rada bit će detaljno razrađen u daljnjem tekstu. Što se tiče pomorskog prometa Brač je trajektim i katamaranskim linijama povezan s kopnom. Postoje dvije trajektne luke, Supetar i Sumartin, no za stanovništvo Brača je puno važnija veza Supetar-Split, nego Sumartin-Makarska. Trajektni promet na linijama za otok Brač obavlja državno poduzeće „Jadrolinija“. Na liniji Supetar-Split prevezeno je 1 993 146 putnika, što je najveći broj putnika u usporedbi sa svim ostalim državnim linijama u javnom obalnom pomorskom prijevozu na Jadranu za 2022. godinu (Agencija za obalni linijski pomorski promet, 2023). Tri su katamaranske linije koje prometuju prema otoku Braču: Split-Milna, Split-Sutivan i Split-Bol i sve pokazuju obilježja sezonalnosti uvjetovane turističkom sezonom.

Zračni promet na otoku Braču odvija se preko Zračne luke „Brač“, koja ima državni značaj. Smještena na području Općine Pučišća, na nadmorskoj visini od 541 metra, zračna luka povezana je autobusnim linijama s Bolom i Supetrom. Otvorena je 1992. godine i do 2018. godine djelovala je pretežno sezonski, primajući uglavnom manje zrakoplove. Nakon rekonstrukcije piste 2018. godine, koja je uključivala njeno produljenje, omogućeno je slijetanje mlaznih zrakoplova s kapacitetom do 150 sjedala. Danas je zračna luka otvorena tijekom cijele godine i može opsluživati zrakoplove 24 sata dnevno (Brač Airport, 2024). Bračka zračna luka prihvatila je i otpremila ukupno 19 073 putnika u 2023. godini, što je 5 tisuća putnika više u odnosu na 2022. godinu (Croatian Aviation, 2024).

### 3.3. Administrativno-teritorijalni ustroj

Godine 1823. organiziraju se dalmatinske općine te naselja Milna, Sutivan, Supetar, Nerežišća, Postira, Pučišća, Bol, a nešto kasnije i Selca, postaju općinska središta. Sva središta osim Nerežišća i Selca nalaze se na obali. Nerežišća su zadržala važnost zbog povijesne uloge, a Selca su napredovala zbog značajne industrije kamena. Nakon što je Supetar postao središte kotara, potvrdio je preuzimanje titule glavnog naselja što će zadržati do danas (Jerčić, 2018 prema Jutronić 1940;1960). Značajna promjena dogodila se 1997. godine kada je status Grada dobio Supetar čime je otok Brač podijeljen na 8 administrativno-teritorijalnih jedinica, od čega je 7 općina i jedan grad, a ta podjela postoji i danas. Do 1981. godine najveće naselje na otoku bila su Pučišća, tada najvažniji otočni industrijski centar s poznatom tvrtkom za obradu kamena „Jadrankamen“, a nakon toga primat preuzima Supetar kao trajektna luka odlične prometne povezanosti sa Splitom. Prema najnovijem popisu najviše stanovnika živi u Supetru (23%), a on je po broju stanovnika dvostruko veći od Bola koji je drugo naselje prema broju stanovnika. Postoje značajne demografske razlike između pojedinih otočnih naselja. Glavnina stanovništva smještena je na obalnom prostoru, što se prije svega odnosi na četiri otočna naselja - Supetar, Bol, Pučišća i Postira – u kojima živi 55,7% ukupne populacije otoka. S druge strane na otoku postoje i naselja koja bi s obzirom na demografske pokazatelje nažalost vrlo skoro mogla izumrijeti, poput Bobovišća, Murvice i Dračevice (Nakićen i Čuka, 2016). Broj stanovnika u Supetru porastao je s 4074 (2011. godine) na 4449 stanovnika (Popis stanovništva, 2013; 2022), a broj stanovnika u Bolu i Sutivanu je u istom periodu porastao za 48 stanovnika, odnosno za 114 stanovnika. Pad broja stanovnika u navedenom periodu bilježi Milna za 103 stanovnika, Selca za 114 stanovnika i

Pučišća za 245. Ukupan broj popisanih stanovnika na otoku 2011. godine iznosio je 13956, a 2021. godine 13825, što znači da je otok u periodu od 10 godina izgubio ukupno 131 stanovnika.



## Sl. 2. Teritorijalno-administrativna podjela otoka Brača

Izvor: Općina Milna, n. d.

Tab. 1. Osnovne značajke jedinica lokalne samouprave otoka Brača

Jedinica lokalne samouprave	Broj stanovnika	Površina (km <sup>2</sup> )	Naselja
Grad Supetar	4449	29,13	Supetar, Mirca, Splitska, Škrip
Općina Bol	1678	21,88	Bol, Murvica
Općina Milna	931	36,09	Bobovišća, Ložišća, Milna
Općina Nerežišća	878	78,54	Donji Humac, Dračevica, Nerežišća
Općina Postira	1538	50,66	Dol, Postira
Općina Pučišća	1926	103,35	Gornji Humac, Pražnica, Pučišća
Općina Selca	1613	53,96	Novo selo, Povelja, Selca, Sumartin
Općina Sutivan	936	22,18	Sutivan

Izvor: Popis stanovništva 2021., 2022

Otok Brač ističe se među otocima veličinom, položajem, prostranom unutrašnjošću i bogatstvom struktura. Fizička izoliranost utjecala je na razvoj posebnog svijeta gospodarstva,

kulture i običaja, povijesnog i geopolitičkog značenja. Tehnološki napredak najviše je poremetio ravnotežu u trokutu priroda – stanovništvo – gospodarstvo (Šimunović, 1997). Povijest gospodarstva na otoku Braču veže se za zemlju tj. poljoprivredu kao temeljnog resursa otoka, zatim ribarstvo i vađenje kamena. U novije vrijeme kao važna gospodarska djelatnost ističe se turizam. Tradicionalne grane gospodarstva koje i danas postoje su kamenarstvo i prerada svjetski poznatog bračkog kamena te riboprerađivačka industrija u Postirama. Razvojna prednost koju Brač ima u odnosu na druge otoke jest snažan sekundarni sektor. Brač se smatra jednim od najljepših hrvatskih otoka i omiljena je turistička destinacija. Plaža Zlatni rat na Bolu najprepoznatljiviji je *brand* otoka i jedna je od najpoznatijih šljunčanih plaža na našoj obali nastala taloženjem šljunka oko grebena (pod utjecajem valova i vjetrova vršak plaže stalno mijenja svoj oblik). Stoga je Bol postao najposjećenija turistička destinacija na Braču s većim brojem noćenja od Supetra.

#### 3.4. Povijesni razvoj

Naseljenost Brača potvrđena je već u prapovijesnim razdobljima. Prisutnost ljudskih zajednica na Braču još od neolitika potvrđuju arheološki nalazi pronađeni u špilji Kopačina u blizini Donjeg Humca. U brončanom i željeznom dobu otok naseljavaju Iliri koji grade brojne gradine. Premda grčka kolonizacija nije ostavila značajniji trag, poznato je da su Grci posjećivali otok radi trgovine s Ilirima. Slijedi razdoblje rimske kolonizacije i utemeljenja provincije Dalmacije koja je romanizirala tadašnje bračko stanovništvo i imala važne kamenolome na Braču. Od 476. godine kada je propalo Zapadno Rimsko carstvo Dalmacija postaje bizantska provincija, a razaranjem Salone u 7. stoljeću Brač postaje utočište za izbjeglice. U 12. stoljeću Brač postaje dio Ugarske, a zatim dolazi pod mletačku vlast 1420. godine, premda zadržava komunalnu samoupravu, s knezom i vijećima plemića i pučana. Stanovnici se bave stočarstvom, poljoprivredom i kamenarstvom (Selca.hr, n. d.). „Do sredine 15. stoljeća nije bilo naselja pored bračkih morskih obala. Sva su naselja bila samo sela i to u unutrašnjosti otoka, pa tako i glavno mjesto Nerežišća...” (Jutronic, 1956). U vrijeme mletačke vladavine Brač postaje utočište za izbjeglice iz Bosne i Poljica koji su bježali pred Turcima, a naselja se počinju premještati na obalu. Obalna naselja se postepeno razvijaju u male gradove tijekom 18. stoljeća. Otok se nalazi pod francuskom upravom od 1805. do 1813. godine, a nakon toga pripada Austriji sve do 1918. godine. Tijekom Drugog svjetskog rata

Brač je prvo okupiran od talijanskih, a kasnije i od njemačkih snaga, a oslobođen je u srpnju 1944. godine.

U Domovinskom ratu Bračani se organiziraju u obrani protiv jugoslavenske vojske, a nakon rata Brač postaje dio Splitsko-dalmatinske županije (Selca.hr, n. d.). Na Braču nikada nije postojalo gradsko naselje, osim antičkog Škripa. Premda su dugo bila glavno središte otoka i donesena je odluka 1292. godine da se podignu zidovi i utvrdi mjesto, Nerežišća se nikada nisu uspjela razviti u grad. Također nikada nije postojalo mjesto pod imenom Brač, kao na nekim drugim otocima. Geograf Andre Jutronić (1956.) navodi nekoliko uzroka za to: svi otočki gradovi koji su bili glavna mjesta i središta nastali su na obali otoka, a na Braču je glavno mjesto bilo u unutrašnjosti i neutvrđeno; glavno zanimanje stanovnika bilo je stočarstvo, a stočari nisu gradili gradove već male zaseoke i pastirske stanove; poljodjelci koji su osnivali zbijena primorska naselja nisu bili gradsko stanovništvo; lokalna vlast je bila u rukama seoske vlastele koji nisu živjeli u otočkom središtu, već svaka u svome selu; loše prometnice nisu pomogle da se razvije jače trgovište; blizina grada Splita koji je preuzeo ulogu središta kako u prošlosti, tako i danas (Jerčić, 2018 prema Jutronić, 1956).

## 4. ANALIZA PROMETNOG SUSTAVA OTOKA BRAČA

### 4.1. Cestovni i automobilski promet

Cestovni promet pripada kopnenom prometu, a odnosi se na obavljanje prijevoza ljudi i robe cestovnim vozilima. Razvijena cestovna infrastruktura uvjet je za uspješan gospodarski razvoj nekog područja te oblikuje prostor i način života. Otok Brač ima prilično dobro razvijenu cestovnu mrežu za razliku od ostalih jadranskih otoka. Cijela sjeverna obala Brača povezana je jednom državnom i jednom županijskom cestom, koje se protežu od Milne do Pučišća, sa čvorom u Supetru. Također, gledajući Engelov koeficijent, što je opći pokazatelj gustoće prometne mreže, otok ima koeficijent 65,82, veći od koeficijenta Republike Hrvatske koji po

najnovijim podacima iznosi 56,72. Prostorna gustoća Brača iznosi 38,92, a demografska gustoća 11,13.

Tab. 2. Državne ceste

D-113	Supetar - Nerežišća - Sumartin (trajektna luka)	39,4 km
D-114	Milna - Sutivan - Supetar (D-113)	18,4 km
D-115	Gornji Humac (D-113) - Bol	11,4 km
UKUPNO		69,6 km

Izvor: Narodne Novine, 2021

Tab. 3. Županijske ceste

Ž-6159	Sutivan - Ž-6188	0,8 km
Ž-6160	T.L. Kaktus - Ž-6188	1,0 km
Ž-6161	Supetar (D-113) - Postira - Pučišća (Ž-6193)	23,6 km
Ž-6164	Postira (Ž-6161) - Dol	2,7 km
Ž-6188	Ložišća (D-114) - Nerežišća (D-113)	9 km
Ž-6189	Škrip - Nerežišća (D-113)	3,8 km
Ž-6190	D-113 - Vidova Gora	6,1 km
Ž-6191	Zlatni Rat - Bol (D-115)	3,0 km
Ž-6192	Zračna luka Brač - D-115	4 km
Ž-6193	Pučišća (Ž-6161) - Praznica (D-113)	6,6 km
Ž-6194	Povlja - Selca (D-113)	5,8 km
UKUPNO		66,4 km

Izvor: Narodne Novine, 2021

Tab. 4. Lokalne ceste

L-67113	G. Mirca - Ž-6188 - Mirca	0,8 km
L-67126	Ž-6164 - Postira - Ž-6161	2,4 km
L-67171	Splitska (Ž-6161) - Škrip (Ž-6189)	3,0 km
L-67172	D-113 - Donji Humac (D-114)	2,3 km
L-67173	Donji Humac (D-114) - Nerežišća (D-113)	1,8 km
L-67174	D-113 - Osrike - Selca (D-113)	6,1 km
L-67175	D-113 - Nadsela	0,9 km
L-67176	Osrike (L67174) - Polsmrčevik	0,6 km



UKUPNO	17,9 km
--------	---------

Izvor: Narodne Novine, 2021

Ukupna duljina razvrstanih cesta na otoku Braču iznosi 153,9 km.



Sl. 3. Prostorni razmještaj cestovne mreže na otoku Braču

Izvor: Izradila autorica prema DGU, 2024

Otokom dominira automobilski promet. Cestovna mreža je nejednako razvijena u različitim dijelovima otoka. Iz sl. 3 vidljiva je veća prostorna gustoća prometnica u sjeverozapadnom dijelu otoka, dok je stanje slabije na istočnom dijelu, a južni dio uopće nema obalnu cestu. Više je razloga koji su doveli do toga: već spomenuta prirodno-geografska obilježja južne i strmije strane otoka; povezanost i orijentacija stanovništva Brača na kopno; povijesni razvoj naselja koji se odvijao njihovim premještanjem iz unutrašnjosti otoka na obalu, pri čemu se na južnoj strani od većih naselja razvio samo Bol; izostanak većih gospodarskih aktivnosti koje

bi potaknule razvoj cestovne infrastrukture na tom dijelu otoka. U razvojnim strategijama lokalnih vlasti otoka Brača prometna je povezanost veoma važna (Plan razvoja Splitsko-dalmatinske županije 2022.-2027., 2022). Od nedvojbene je koristi za sjeveroistok i istok Brača cesta Pučišća-Povlja (Sl. 3.), čija je izgradnja započela prije 10 godina, a zasada je tek napola izgrađena. Njome će se značajno skratiti put između općina Pučišća i Selca, a sva naselja na sjevernoj strani otoka bit će povezana jedinstvenom cestom. Prema Prostornom planu uređenja Splitsko-dalmatinske županije na jugoistočnom dijelu otoka planira se izgradnja prometnica, dok se na jugozapadnom dijelu planira uređenje postojeće obalne makadamske ceste (Prostorni plan Splitsko-dalmatinske županije, 2021). Pri tome dolazi do suprotstavljenih stavova između lokalnih vlasti s jedne strane te županijskih i državnih s druge strane. Općine Milna i Nerežišća u otvaranju južnog cestovnog pravca vide mogućnost razvoja, no županija i država u tome vide potencijalnu prijetnju ekosustavu. Postoje dva prostorna elementa na tom prostoru kategorizirana kao „značajni krajobrazi“ - Vidova gora i pustinja Blaca. Osim toga čitav je niz vrijednih prirodnih krajobraza i vizura na čitavom potezu jugozapadne obale. Na otoku postoje četiri benzinske crpke, prostorno dobro raspoređene. Jedna je u Milni na jugozapadu, druga u Supetru na sjeveru, treća u Bolu na jugu te četvrta u Sumartinu na jugoistoku.

Za prostorno uređenje, a samim time i za gradnju i rekonstrukciju cesta otoka Brača, kao temeljni dokument koristi se prostorni plan Splitsko-dalmatinske županije. Crveno označene ceste su već izgrađene, dok su plave ceste one koje će se tek izgraditi (Sl. 4).



Sl. 4. Prostorni plan Splitsko – Dalmatinske Županije za cestovni promet na otoku Braču

Izvor: Zavod za prostorno uređenje Splitsko-dalmatinske županije, 2024

#### 4.1.1. Javni autobusni promet

Lokalni linijski prijevoz putnika smatra se oblikom komunalne djelatnosti koja ima lokalno značenje te treba biti dostupan svim korisnicima prijevoza. On se odvija na unaprijed zadanom području za koji je prijevoznik dobio dozvolu na određenim linijama, prema dogovorenim cijenama, definiranim polascima i dolascima, odnosno voznim redom te ostalim uvjetima. Vozila lokalnog linijskog prijevoza moraju ispunjavati uvjete utvrđene Zakonom o prijevozu u cestovnom prometu (NN 41/2018, 98/19) kako bi se prijevoz odvijao neometano i prema svim propisima (Narodne novine, 2018).

Javni prijevoz na otoku Braču obuhvaća autobusni prijevoz koji karakteriziraju stalne linije te utvrđeni red vožnje, kao i taksiji koji prema učinku uglavnom imaju marginalno značenje, premda je u vrijeme turističke sezone njihova prisutnost na cestama učestalija. Javni prijevoz na Braču suočava se sa sličnim problemima s kojima se suočava javni prijevoz u ostalim gradovima i mjestima: cijene karata su preskupe, a rute nisu pomno isplanirane i nedovoljno su frekventne. Poduzeće koje obavlja usluge putničkog prijevoza na otoku je „Autotrans d.d.“ pod vodstvom „Arriva Hrvatska d.o.o.“. Tvrtka ima monopol na javni prijevoz na otoku, uz besplatne karte za posebne socijalne skupine kao što su učenici, umirovljenici, invalidi i zdravstveno osoblje. Sve linije imaju ishodište i cilj u Supetru i usklađene su s polascima i dolascima trajekta. Javni cestovni promet subvencioniran je od države, pa država prema potrebi pokriva gubitke koji se događaju radi kvarova, besplatnih karata za određene skupine i ostalih troškova koji se kupnjom karata ne mogu pokriti. Cijene karata se službeno, prema dostupnim mrežnim stranicama „Arriva Hrvatska d.o.o.“, ne mijenjaju zimi i ljeti, već su uvijek iste. U voznom redu koji stupa na snagu u mjesecu siječnju, tijekom radnih dana Supetar je povezan s ostalim naseljima minimalno dvama linijama (Supetar-Dračevica) i maksimalno s osam linija (Supetar-Postira). Na nekim rutama, poput rute Supetar-Milna, dodane su još dvije linije petkom poslijepodne. Subotom autobusi iz Supetra ne voze u sva naselja, a u ona koja voze osigurane su maksimalno dvije linije. Nedjeljom je Supetar povezan sa samo 8 naselja od ukupno 21 koji su na popisu voznoga reda. Primjerice na liniji Supetar-Bol uopće nema linija subotom niti nedjeljom (Sl. 5. i 6.). Na voznom redu koji je aktualan od mjeseca svibnja uočavaju se dodatne linije na nekim rutama, osobito na liniji Supera-Bol te se intenziviraju linije subotom, nedjeljom i praznikom. No neke linije poput Supetar-Povlja imaju identičan vozni red kao i zimi, a npr. Supetar-Milna ima isti broj linija, samo je polazak posljednje linije pomaknut za pola sata kasnije (Sl. 7. i 8.). Sve navedeno

vrijedi i u obrnutom smjeru, za polaske za Supetar. Također se u tom periodu uvodi i linija Zagreb – Bol zbog turističke potražnje.

## POLASCI IZ SUPETRA | BUS STATION: FROM SUPETAR

### VOZNI RED - TIMETABLE

#### POLASCI IZ – PARTENZE DA – ABFAHRTEN VON – DEPARTURES FROM

SUPETAR – BOL	06:15* 10:25 12:25 14:20* 15:25 17:45 <sup>3</sup>
SUPETAR – GORNJI HUMAC	06:15* 10:10 10:25 12:25 14:20* 15:25 17:45 <sup>2</sup> 21:35 <sup>2</sup>
SUPETAR – PRAŽNICA	06:15* 10:10 10:25 12:25 14:20* 15:25 17:45 <sup>2</sup> 21:35 <sup>2</sup>
SUPETAR – NEREŽIŠĆA	06:30* 10:25 12:25** 14:20* 15:40*
SUPETAR – DONJI HUMAC	06:30* 10:25 12:25** 14:20* 15:40*
SUPETAR – DRAČEVICA	06:30** 12:25**
SUPETAR – POVLJA	10:10 12:25** 14:20* 15:25** 17:45 <sup>1</sup>
SUPETAR – NOVO SELO	10:10 12:25** 14:20* 15:25** 17:45 <sup>1</sup>
SUPETAR – SUMARTIN	10:10 12:25** 14:20* 15:25** 17:45 <sup>1</sup>
SUPETAR – SELCA	10:10 12:25** 14:20* 15:25** 17:45 <sup>1</sup>
SUPETAR – PUČIŠĆA	06:05* 06:15* 09:00** 10:10 12:25 14:20* 15:25 17:45 <sup>1</sup> 21:35 <sup>2</sup>
SUPETAR – POSTIRA	06:05* 06:15* 09:00** 10:10 12:25 13:30** 14:20* 15:25 16:55**** 17:45 <sup>1</sup> 18:15* 21:35 <sup>2</sup>
SUPETAR – SPLITSKA	06:05* 06:15* 09:00** 10:10 12:25 13:30** 14:20* 15:25 16:55**** 17:45 <sup>1</sup> 18:15* 21:35 <sup>2</sup>
SUPETAR – DOL	06:05** 12:25* 13:30*** 14:20* 16:55**** 18:15*
SUPETAR – ŠKRIP	06:05** 12:25* 13:30*** 14:20* 16:55****
SUPETAR – MILNA	06:10** 10:10 12:25** 14:15* 15:25 17:45 <sup>2</sup> 21:35 <sup>2</sup>
SUPETAR – BOBOVIŠĆA	06:10** 10:10 12:25** 14:15* 15:25 17:45 <sup>2</sup> 21:35 <sup>2</sup>
SUPETAR – LOŽIŠĆA	06:10** 10:10 12:25** 14:15* 15:25 17:45 <sup>2</sup> 21:35 <sup>2</sup>
SUPETAR – BOBOVIŠĆA η/m	06:10** 10:10 12:25** 14:15* 15:25 17:45 <sup>2</sup> 21:35 <sup>2</sup>
SUPETAR – SUTIVAN	06:10** 10:10 12:25** 14:15* 15:25 17:45 <sup>2</sup> 21:35 <sup>2</sup>
SUPETAR – MIRCA	06:10** 10:10 12:25** 14:15* 15:25 17:45 <sup>2</sup> 21:35 <sup>2</sup>

#### NAPOMENE / NOTES:

\*RADNIM DANOM (PON-PET) / GIORNO LAVORATIVO / ARBEITSTAG / WORKDAY

\*\* RADNIM DANOM I SUBOTOM / GIORNO LAVORATIVO E SABATO / ARBEITSTAG UND SAMSTAG / WORKDAY AND SATURDAY

\*\*\* SAMO SUBOTOM / SOLO SABATO / NUR SAMSTAG / SATURDAY ONLY

\*\*\*\* NEDELJOM I BLAGDANOM / DOMENICHE E FESTIVI / SONNTAGE UND FEIERTAGE / SUNDAYS AND HOLIDAYS

<sup>1</sup> RADNIM DANOM I NEDELJOM / GIORNO LAVORATIVO E DOMENICHA / ARBEITSTAG UND SONNTAG / WORKDAY AND SUNDAY

<sup>2</sup> SAMO PETKOM / SOLO VENERDI / NUR FREITAG / FRIDAY ONLY

<sup>3</sup> SAMO PONEDELJKOM / SOLO LUNEDI / NUR MONTAG / MONDAY ONLY

<sup>4</sup> PETKOM I NEDELJOM

VOZNI RED VRIJEDI OD 08. SJEČNJA, DO OPOZIVA / TIMETABLE VALID FROM JANUARY, 08. TO CANCELLATION

## POLASCI ZA SUPETAR | BUS STATION: ALL, FOR SUPETAR

## VOZNI RED - TIMETABLE

POLASCI IZ – PARTENZE DA – ABFAHRTEN VON – DEPARTURES FROM

BOL – SUPETAR	06:35** 11:20**** 13:00** 13:45***** 14:05* 16:30
GORNJI HUMAC- SUPETAR	05:05 <sup>1</sup> 6:10* 06:50** 09:00**** 11:35***** 13:15** 14:00**** 14:20 <sup>2</sup> 16:45
PRAŽNICA – SUPETAR	05:10 <sup>1</sup> 6:15** 06:55** 09:05***** 11:40***** 13:20** 14:05***** 14:25 <sup>2</sup> 16:50
NEREŽIŠĆA – SUPETAR	07:00** 07:15** 12:00***** 12:55** 17:05
DONJI HUMAC- SUPETAR	06:55** 07:20** 12:05***** 12:50** 17:10
DRAČEVICA – SUPETAR	06:50** 12:45**
POVLJA – SUPETAR	05:30** 08:20**** 12:20** 16:05
NOVO SELO – SUPETAR	05:35** 08:25***** 12:25** 16:10
SUMARTIN – SUPETAR	05:45** 08:35***** 12:35** 16:20
SELCA – SUPETAR	05:50** 08:40***** 12:40** 16:25
PUČIŠĆA – SUPETAR	05:20 <sup>3</sup> 06:30** 07:00* 09:20 <sup>4</sup> 11:20** 13:35** 14:20***** 14:40* 17:05
POSTIRA – SUPETAR	05:40 <sup>1</sup> 06:50** 07:20* 08:00* 09:40 <sup>1</sup> 11:40** 13:35** 14:40**** 15:00 <sup>1</sup> 17:15**** 17:25
SPLITSKA – SUPETAR	05:45 <sup>1</sup> 06:55* 07:25* 08:05* 09:45 <sup>1</sup> 11:45** 14:00** 14:45***** 15:05* 17:20***** 17:30
DOL – SUPETAR	06:30** 07:55* 13:55** 15:10* 17:15*****
ŠKRIP – SUPETAR	07:00** 15:20* 17:30*****
MILNA – SUPETAR	06:40** 08:00* 11:30 13:30** 14:50* 16:00** 17:00**** 18:35 <sup>2</sup> 22:05 <sup>2</sup>
BOBOVIŠĆA – SUPETAR	06:45** 08:05* 11:35 13:35** 14:55* 16:05** 17:05***** 18:40 <sup>2</sup> 22:10 <sup>2</sup>
LOŽIŠĆA – SUPETAR	06:47** 08:08* 11:38 13:38** 14:57* 16:07** 17:07**** 18:42 <sup>2</sup> 22:12 <sup>2</sup>
BOBOVIŠĆA n/m – SUPETAR	06:50** 08:10* 11:40 13:40** 15:00* 16:10** 17:10**** 18:45 <sup>2</sup> 22:15 <sup>2</sup>
SUTIVAN – SUPETAR	07:00* 08:20* 11:50 13:50** 15:10* 16:20** 17:20**** 18:55 <sup>2</sup> 22:25 <sup>2</sup>
MIRCA – SUPETAR	07:05** 08:25* 11:55 13:55** 15:15* 16:25** 17:25**** 19:00 <sup>2</sup> 22:30 <sup>2</sup>

IMPOMERIE / NOTES:

\*RADNIM DANOM (PON-PET) / GIORNO LAVORATIVO / ARBEITSTAG / WORKDAY

\*\* RADNIM DANOM I SUBOTOM / GIORNO LAVORATIVO E SABATO / ARBEITSTAG UND SAMSTAG / WORKDAY AND SATURDAY

\*\*\* SAMO SUBOTOM / SOLO SABATO / NUR SAMSTAG / SATURDAY ONLY

\*\*\*\* NEDELJOM I BLAGDANOM / DOMENICHE E FESTIVI / SONNTAGE UND FEERTAGE / SUNDAYS AND HOLIDAYS

† RADNIM DANOM I NEDELJOM / GIORNO LAVORATIVO E DOMENICHA / ARBEITSTAG UND SONNTAG / WORKDAY AND SUNDAY

‡ SAMO PETKOM / SOLO VENERDI / NUR FREITAG / FRIDAY ONLY

§ SAMO PONEDELJKOM / SOLO LUNEDI / NUR MONTAG / MONDAY ONLY

VOZNI RED VRIJEDI OD 08. SIEČNJA, DO OPOZIVA / TIMETABLE VALID FROM JANUARY, 08. TO CANCELATION

Sl. 5. i 6. vozni red na otoku Braču od 8.01.2024. do opoziva

Izvor: Facebook stranica Milna, Brač, 2024

# POLASCI IZ SUPETRA | BUS STATION: FROM SUPETAR

## VOZNI RED - TIMETABLE

### POLASCI IZ – PARTENZE DA – ABFAHRTEN VON – DEPARTURES FROM

SUPETAR – BOL	06:15* 09:00** 10:25 12:25 14:20* 15:25 15:40* 17:45 <sup>3</sup>
SUPETAR – GORNJI HUMAC	06:15* 09:00** 10:10 10:25 12:25 14:20* 15:25 15:40* 17:45 <sup>4</sup> 22:05 <sup>2</sup>
SUPETAR – PRAŽNICA	06:15* 09:00** 10:10 10:25 12:25 14:20* 15:25 15:40* 17:45 <sup>4</sup> 22:05 <sup>2</sup>
SUPETAR – NEREŽIŠĆA	06:30* 10:25 12:25** 14:20* 15:40*
SUPETAR – DONJI HUMAC	06:30* 10:25 12:25** 14:20* 15:40*
SUPETAR – DRAČEVICA	06:30** 12:25**
SUPETAR – POVLJA	10:10 12:25** 14:20* 15:25** 17:45****
SUPETAR – NOVO SELO	10:10 12:25** 14:20* 15:25** 17:45****
SUPETAR – SUMARTIN	10:10 12:25** 14:20* 15:25** 17:45****
SUPETAR – SELCA	10:10 12:25** 14:20* 15:25** 17:45****
SUPETAR – PUČIŠĆA	06:05* 06:15* 09:00** 10:10 12:25 14:20* 15:25 17:45 <sup>4</sup> 22:05 <sup>2</sup>
SUPETAR – POSTIRA	06:05* 06:15* 09:00** 10:10 12:25 13:30**** 14:20* 15:25 16:55***** 17:45 <sup>4</sup> 18:15 <sup>4</sup> 22:05 <sup>2</sup>
SUPETAR – SPLITSKA	06:05* 06:15* 09:00** 10:10 12:25 13:30**** 14:20* 15:25 16:55***** 17:45 <sup>4</sup> 18:15 <sup>4</sup> 22:05 <sup>2</sup>
SUPETAR – DOL	06:05** 12:25* 13:30**** 14:20* 16:55***** 18:15*
SUPETAR – ŠKRIP	06:05** 12:25* 13:30**** 14:20* 16:55*****
SUPETAR – MILNA	06:10** 10:10 12:25** 14:15* 15:25 17:45 <sup>2</sup> 22:05 <sup>2</sup>
SUPETAR – BOBOVIŠĆA	06:10** 10:10 12:25** 14:15* 15:25 17:45 <sup>2</sup> 22:05 <sup>2</sup>
SUPETAR – LOŽIŠĆA	06:10** 10:10 12:25** 14:15* 15:25 17:45 <sup>2</sup> 22:05 <sup>2</sup>
SUPETAR – BOBOVIŠĆA n/m	06:10** 10:10 12:25** 14:15* 15:25 17:45 <sup>2</sup> 22:05 <sup>2</sup>
SUPETAR – SUTIVAN	06:10** 10:10 12:25** 14:15* 15:25 17:45 <sup>2</sup> 22:05 <sup>2</sup>
SUPETAR – MIRCA	06:10** 10:10 12:25** 14:15* 15:25 17:45 <sup>2</sup> 22:05 <sup>2</sup>

#### NAPOMENE / NOTES:

- \*RADNIM DANOM (PON-PET) / GIORNO LAVORATIVO / ARBEITSTAG / WORKDAY
- \*\* RADNIM DANOM I SUBOTOM / GIORNO LAVORATIVO E SABATO / ARBEITSTAG UND SAMSTAG / WORKDAY AND SATURDAY
- \*\*\* SAMO SUBOTOM / SOLO SABATO / NUR SAMSTAG / SATURDAY ONLY
- \*\*\*\*NEDJELOM I BLAGDANOM / DOMENICHE E FESTIVI / SONNTAGE UND FEERTAGE / SUNDAYS AND HOLIDAYS
- † RADNIM DANOM I NEDJELOM / GIORNO LAVORATIVO E DOMENICHA / ARBEITSTAG UND SONNTAG / WORKDAY AND SUNDAY
- ‡ SAMO PETKOM / SOLO VENERDI / NUR FREITAG / FRIDAY ONLY
- § SAMO PONEDELJKOM / SOLO LUNEDI / NUR MONTAG / MONDAY ONLY
- # PETKOM I NEDJELOM
- ° PETKOM I DAN UOČI BLAGDANA

VOZNI RED VRIJEDI OD 20. SVIBNJA, DO OPOZIVA/ TIMETABLE VALID FROM MAY, 20. TO CANCELLATION

## POLASCI ZA SUPETAR | BUS STATION: ALL, FOR SUPETAR

### VOZNI RED - TIMETABLE

#### POLASCI IZ – PARTENZE DA – ABFAHRTEN VON – DEPARTURES FROM

BOL – SUPETAR	06:35**10:45** 11:20***** 12:45** 13:45***** 14:05* 16:30 17:50
GORNJI HUMAC- SUPETAR	05:05 <sup>1</sup> 6:10** 06:50** 09:00*****11:00** 11:35***** 13:00** 14:00***** 14:20* 16:45 18:05
PRAŽNICA – SUPETAR	05:10 <sup>1</sup> 6:15** 06:55** 09:05*****11:05** 11:40***** 13:05** 14:05***** 14:25* 16:50 18:10
NEREŽŠĆA – SUPETAR	07:00** 07:15** 12:00***** 12:55** 17:05
DONJI HUMAC- SUPETAR	06:55** 07:20** 12:05***** 12:50** 17:10
DRAČEVICA – SUPETAR	06:50** 12:45**
POVLJA – SUPETAR	05:30** 08:20 <sup>1</sup> 12:10** 16:05
NOVO SELO – SUPETAR	05:35** 08:25 <sup>1</sup> 12:15** 16:10
SUMARTIN - SUPETAR	05:45** 08:35 <sup>1</sup> 12:25** 16:20
SELCA – SUPETAR	05:50** 08:40 <sup>1</sup> 12:30** 16:25
PUČIŠĆA – SUPETAR	05:20 <sup>1</sup> 06:30** 07:00 <sup>1</sup> 07:50 <sup>1</sup> 09:20 <sup>1</sup> 11:20** 13:20** 14:20***** 14:40 <sup>1</sup> 17:05 18:25
POSTIRA – SUPETAR	05:40 <sup>1</sup> 06:50** 07:20 <sup>1</sup> 08:00 <sup>1</sup> 08:10 <sup>1</sup> 09:40 <sup>1</sup> 11:40** 13:40** 14:40*****15:00 <sup>1</sup> 17:15*****17:25 18:45
SPLITSKA – SUPETAR	05:40 <sup>1</sup> 06:55 <sup>1</sup> 07:25 <sup>1</sup> 08:05 <sup>1</sup> 08:15 <sup>1</sup> 09:45 <sup>1</sup> 11:45** 13:45** 14:45*****15:05 <sup>1</sup> 17:20*****17:30 18:50
DOL – SUPETAR	06:30** 07:55* 13:55** 15:10* 17:15*****
ŠKRIP – SUPETAR	07:00** 15:20* 17:30*****
MILNA – SUPETAR	06:40** 08:00* 11:30 13:30** 14:50* 16:00** 17:00***** 18:35 <sup>2</sup> 22:35 <sup>2</sup>
BOBOVIŠĆA – SUPETAR	06:45** 08:05* 11:35 13:35** 14:55* 16:05** 17:05***** 18:40 <sup>2</sup> 22:40 <sup>2</sup>
LOŽIŠĆA – SUPETAR	06:47** 08:08* 11:38 13:38** 14:57* 16:07** 17:07***** 18:42 <sup>2</sup> 22:42 <sup>2</sup>
BOBOVIŠĆA n/m – SUPETAR	06:50** 08:10* 11:40 13:40** 15:00* 16:10** 17:10***** 18:45 <sup>2</sup> 22:45 <sup>2</sup>
SUTTVAN – SUPETAR	07:00** 08:20* 11:50 13:50** 15:10* 16:20** 17:20***** 18:55 <sup>2</sup> 22:55 <sup>2</sup>
MIRCA – SUPETAR	07:05** 08:25* 11:55 13:55** 15:15* 16:25** 17:25***** 19:00 <sup>2</sup> 23:00 <sup>2</sup>

#### NAPOMENE / NOTES:

\*RADNIM DANOM (PON-PET) / GIORNO LAVORATIVO / ARBEITSTAG / WORKDAY

\*\* RADNIM DANOM I SUBOTOM / GIORNO LAVORATIVO E SABATO / ARBEITSTAG UND SAMSTAG / WORKDAY AND SATURDAY

\*\*\* SAMO SUBOTOM / SOLO SABATO / NUR SAMSTAG / SATURDAY ONLY

\*\*\*\*NEDJELJOM I BLAGDANOM / DOMENICHE E FESTIVI / SONNTAGE UND FEIERTAGE / SUNDAYS AND HOLIDAYS

<sup>1</sup> RADNIM DANOM I NEDJELJOM / GIORNO LAVORATIVO E DOMENICHA / ARBEITSTAG UND SONNTAG / WORKDAY AND SUNDAY

<sup>2</sup> SAMO PETKOM / SOLO VENERDI / NUR FREITAG / FRIDAY ONLY

<sup>3</sup> SAMO PONEDELJKOM / SOLO LUNEDI / NUR MONTAG / MONDAY ONLY

VOZNI RED VRIJEDI OD 20. SVIBNJA, DO OPOZIVA / TIMETABLE VALID FROM MAY, 20. TO CANCELLATION

Sl. 7. i 8. vozni red na otoku Braču od 20.05.2024. do opoziva

Izvor: Facebook stranica Milna, Brač, 2024

#### 4.1.2. Biciklistički promet

Biciklistički promet na otoku Braču predstavlja sve značajniji aspekt turističke ponude i lokalnog prometa. Otok nudi atraktivne rute kroz raznolike krajolike, od obalnih puteva do brdovitih staza. Međutim, unatoč potencijalu, infrastruktura za bicikliste još uvijek je nedovoljno razvijena. Neadekvatna signalizacija i sigurnosni problemi na prometnicama ograničavaju puni razvoj ovog oblika prometa. Unapređenje biciklističke infrastrukture ne bi samo povećalo sigurnost biciklista, već bi i pridonijelo smanjenju cestovnog prometa,



poticanju ekološki prihvatljivih načina prijevoza te diverzifikaciji turističke ponude otoka Brača. Cikloturizam u Splitsko-dalmatinskoj županiji organiziran je u pet ciklo regija, a jedna od njih obuhvaća otok Brač. Svaka od ovih regija nudi razrađene i tematski osmišljene biciklističke rute. Brač broji čak 25 staza, što ga čini otokom s najviše biciklističkih staza. (Cikloturizam.hr, 2017)

## 5. REZULTATI I ANALIZA PROVEDENOG INTERVJUIRANJA

Ispitano je ukupno 11 zaposlenih osoba, od toga 36% osoba ženskog spola i 64% osoba muškog spola. S obzirom na to da se željelo obuhvatiti stavove i mišljenja stanovnika iz različitih dijelova otoka, intervjuirana je barem po jedna osoba iz svake općine i grada Supetra. Prilikom odabira ispitanika nastojalo se pronaći osobe kojima je radno mjesto udaljeno od mjesta stanovanja te moraju svaki dan koristiti ceste i putovati određeno vrijeme do posla.

### 5.1. Analiza prvog dijela intervjuja

Prvi dio intervjuja uključivao je pitanja vezana za sam put od mjesta stanovanja do mjesta rada i obrnuto. Ispitanici su upitani kako dolaze do posla, kojim prijevoznim sredstvom te koji su izazovi i koje prednosti tog putovanja. Također je postavljeno pitanje kakvo je njihovo mišljenje o javnom prijevozu i zadovoljava li njihove potrebe kada ga koriste.

Ukupno 64% ispitanika odgovorilo je da na posao ide osobnim automobilom, a jedan od njih ponekad putuje i organiziranim prijevozom od tvrtke. Dva ispitanika na posao dolaze i odlaze biciklom, a preostala dva idu pješice, s tim da je jedan od njih vozač javnog prijevoza.

Što se tiče prednosti i izazova na putu do posla, ispitanici su podjednako zadovoljni i nezadovoljni na svojim svakodnevnim rutama i cestama. Najveći problem s kojim se svi susreću jesu rupe na cesti te selektivno krpanje cesta. Sljedeći problem koji se učestalo spominje jest gužva tijekom ljetne sezone te potreba ranijeg polaska kako bi stigli na posao. S druge strane najpozitivnija stvar kod dolaska i odlaska na posao je upravo izostanak gužve tijekom ostatka godine. Na određenim dionicama cesta gdje su veliki zavoji i uske prometne trake sigurnost nije na visokoj razini.

*„...sigurnost je ok, a kvaliteta ono, loše; rupe po cesti i grbe, krpaju ceste selektivno a ne u većim komadima.“ (muškarac, 30 godina, Poblja)*

*„Ima par glavnih prometnih problema, glavne ceste su dobre, samo ih popravljaju tako da ih krpaju a mogli bi više u komadu, ovu iz Supetra (D-113) su napravili dobro, ali Nerežiško polje je preuska dionica; opasna je, ljudi prebrzo voze, ima raskrsnica na sredini. ... Ljeti je čudna situacija, na glavnoj cesti bude puno biciklista, dođu grupe po 30, 40 biciklista, ljudi se iživciraju nastaje gužva.“ (muškarac, 55 godina, Bol)*

*„Najveći problem liti su biciklisti - blokiraju promet, ne zauzmu trećinu trake nego cijelu, pričaju, nemoš ih preteć zbog zavoja na cesti.“ (muškarac, 63, Dol)*

Jedna ispitanica je također navela da je tijekom ljetnih mjeseci riva u Sutivanu zatvorena te je primorana ići biciklom na posao. Drugi ispitanik koji ide biciklom na posao nije zadovoljan time što na novo asfaltiranoj cesti Bol - Murvica, koja je bila makadamska, nije označena biciklistička staza te se često susreće s agresivnim vozačima, zbog čega se ne osjeća ugodno. Obje osobe koje koriste bicikl posjeduju auto, ali zbog relativne blizine radnome mjestu koriste bicikl.

*„Zimi je otvorena riva pa idem autom a liti biciklom jer je toplo i zatvorena cesta na rivi zbog gužvi. Što se tiče prometnih problema, nije loše nije loše, zimi je ok al jedino su iritantne te rupe na cesti i liti biciklisti koji usporavaju promet.“ (žena, 37 godina, Sutivan)*

Zaključno, većina ispitanika koristi osobne automobile kako bi došla do posla, a dio ispitanika je zadovoljan cestama, dok drugi smatraju da ima prostora za unaprjeđenje prometnica. Turistička sezona jako utječe na prohodnost cesta, a time i na dolaske i odlaske na posao. Svi ispitanici ističu problem turistifikacije, prenapučenosti prometnica u vrijeme ljeta te lošu organizaciju prometa u tom periodu godine.

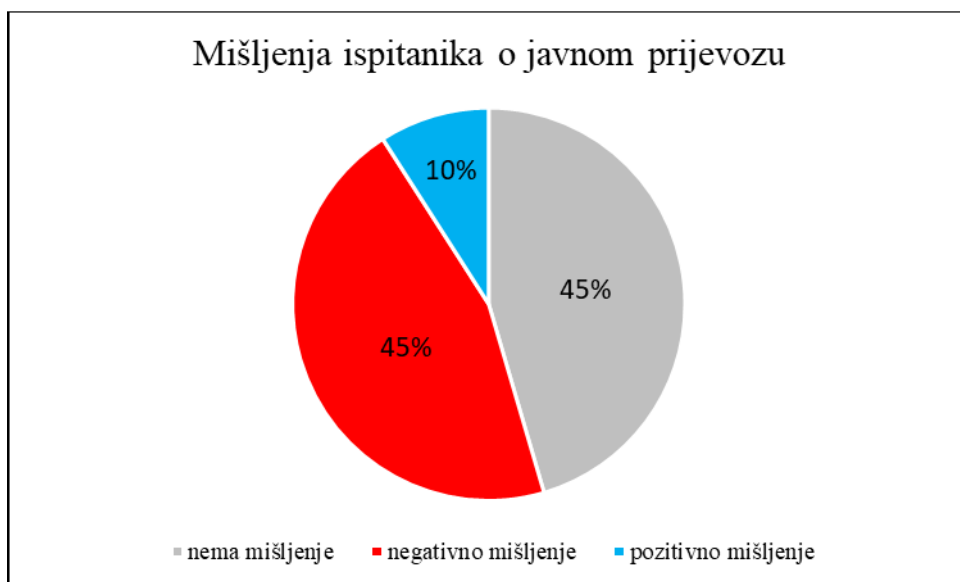
*„Liti gubimo živce, a zimi ih čuvamo.“ (žena, 22 godine, Nerežišća)*

Pitanje koje je slijedilo jest što ispitanici misle o javnom prijevozu. S obzirom na to da niti jedan od ispitanika ne ide na posao autobusom, jedna ispitanica je opisala kako njezina prijateljica odlazi na posao koristeći javni prijevoz, što se čini dragocijenim za ovo

istraživanje, pa će u daljnjem tekstu biti izloženo. Naime, gospođa živi u Pučišćima koja se nalaze na sjeveroistočnoj strani Brača, a radi u gradu Supetru. Vozni red autobusne linije Pučišća-Supetar ne podudara se s potrebama njezinog radnog mjesta, pa kada radi u popodnevnoj smjeni dođe na posao prerano i mora čekati nekoliko sati do početka smjene. Ukoliko bi koristila liniju koja kreće kasnije, ne bi stigla na posao, što pokazuje da linije nisu podešene sukladno potrebama radnika. Također ne postoji linija iz smjera Supetra za Pučišća koja vozi nakon 18 sati te nakon završetka smjene gospođa ovisi o sumještanima, susjedima ili prijateljima koji također rade u Supetru kako bi je prevezli kući. Ovo nije jedinstveni slučaj, već jedan od mnogih, navodi ispitanica.

*„Ona dođe na posao uru dvi ranije pa čeka smjenu, pije kavu, kad ide doma ne postoji ni jedna linija za Pučišća iza 20 uri pa mora ić doma s nekim mještanima ili prijateljima jer nema druge. Ovakvih primjera Vam znam još puno al eto ona mi je najbliža kolegica pa se neće ljutiti da sam Vam rekla.“ (žena, 22 godine, Nerežišća)*

Iz ovoga se može zaključiti kako vozni red jedinog javnog prijevoza na otoku ne prati stvarne potrebe stanovnika. Postoji i taksli služba, no to je skup oblik javnog prijevoza koji se koristi samo u iznimnim slučajevima, a ne svakodnevno.



Sl. 9. Mišljenja ispitanika o javnom prijevozu

Izvor: Intervju, 2024

Ispitanici uglavnom ne koriste javni prijevoz, samo nekoliko ispitanika se izjasnilo da koristi autobus u izvanrednim situacijama. Prema Sl. 9. može se zaključiti da gotovo pola ispitanih (45%) nema nikakvo mišljenje o javnom prijevozu, a ostalih 45% uglavnom promatraju javni prijevoz kroz negativnu prizmu i imaju niz prigovora. Većina njih smatra da je cijena karte preskupa s obzirom na kvalitetu ponude. Cijena jedne autobusne karte na nekoj liniji, npr. Supetar – Povelja ili Supetar – Bol, iznosi 6,30 € (2.5.2024.). To je ujedno i najskuplja moguća karta za jednu cijelu liniju tj. trasu. Naravno, cijena je niža ako se ne putuje do konačnog odredišta autobusne linije, već se izlazi ranije, npr. Supetar – Splitska (udaljenost 5,7 km). Najmanja moguća cijena karte iznosi 2,60 € (2.5.2024.).

Veliki problem predstavlja činjenica da ukoliko putnik želi doći s jedne strane otoka na drugi, najčešće mora presjedati. Npr. želi li putnik iz Povelja, koja se nalaze na sjeveroistočnoj strani otoka, doći do Milne na jugozapadu, mora promjeniti 2 autobusa i prijeći 50 kilometara ceste. U idealnim uvjetima, bez dugog čekanja prilikom presjedanja, putovanje traje 2 sata i 10 minuta. Automobilom bi za istu trasu trebalo sat vremena. Autobusna karta u ovom slučaju košta 10,80 €. Ovakvi primjeri, kojih ima puno, čest su uzrok nezadovoljstva stanovnika javnim prijevozom. Karte su skupe, a vrijeme vožnje također je često predugo. Autobus staje u skoro svakom mjestu na svojem putu do konačnog odredišta te nije vremenski isplativo koristiti autobus. Automobil je odlična alternativa jer mu treba dvostruko manje vremena do odredišta nego autobusu. Vozni red autobusa također nije dobro prihvaćen od strana nezadovoljnih ispitanika jer su linije prerijetke i nisu uključive u svakodnevne aktivnosti. Dokaz za to je i navedeni primjer stanovnice Pučišća koja se svakodnevno muči s dolaskom i odlaskom na posao i s posla.

*„...mladi svi polažu što prije za aute, ne mogu ovisit o busu, jednostavno ti treba auto na Braču.“ (muškarac, 21 godinu, Sumartin)*

Jedan od ispitanika ipak ima pozitivno mišljenje o javnom prometu. Ispitanik je iz Povelja i ima 30 godina. Više ne koristi javni prijevoz, ali koristio ga je intenzivno kad je išao u srednju školu. Smatra da se učestalnost autobusnih linija ne bi trebala povećati, niti cijene karata spustiti. Tvrdi da je premalo stanovnika na otoku da bi autobusne linije bile frekventnije, a to bi samo po sebi povećalo troškove i karte bi posljedično postale još skuplje. Svjestan je koliko je teško financirati javni prijevoz te da Bračani i turisti trebaju biti zadovoljni time što imaju.

*„...ne bih poboljšao javni prijevoz, nema za koga, nema ljudi, cijene su ok, takva je situacija, sve bi išlo gore, a netreba pretjerivat, ovakvo stanje s busevima je realno.“ (Muškarac, 30 godina, Povelja)*

Ispitanik iz mjesta Pučišća smatra da su autobusi stari i neadekvatni za Brač. Takvi već istrošeni autobusi često se kvare i uzrokuju prometne probleme u smislu iznenadnih zastoja na cesti i nemogućnosti poštivanja voznog reda, što izaziva nezadovoljstvo putnika. Također u većini autobusa na otoku ne radi klima, što vožnju čini izrazito neugodnom. Smatra da su s obzirom na uvjete vožnje karte preskupe.

*„...šalju autobuse koji su stari, kad autobus pređe određene kilometre pošalju ga na Brač i onda se dogode stalno neki kvarovi, klima najčešće ne radi, a upravu briga za otoke... Cijena ne opravdava kvalitetu.“ (muškarac, 63 godine, Pučišća)*

Vozač iz Pučišća također je izrazio nezadovoljstvo izračunom vremena vožnje autobusa po određenoj trasi te činjenicom da je vozni red uređen tj. predviđen prema idealnim okolnostima koji su neostvarivi. U realnim okolnostima događaju se kvarovi autobusa, grupe biciklista na cesti i općenito gužva, što otežava realizaciju predviđenog voznog reda. Autobusne stanice nisu dobro prostorno i funkcionalno smještene. Većina stanica nalazi se u samom središtu mjesta, što naizgled nije loše, no gužve, ograničenost prostora za okretanje autobusa i dostupnost nekih važnih lokacija, nisu ujednačene s potrebama putnika. Vozač je naveo i nekoliko primjera. Stajalište u Pučišćima nalazi se u samom središtu mjesta i vozači se autobusa do stanice moraju provlačiti kroz uske ulice te se ponekad autobus ne može niti okrenuti na svojem stajalištu jer mještani i ostali parkiraju osobne automobile pored stanice. Također, stanice se često nalaze u područjima najveće gužve te se događaju nezgode i nesreće koje bi se mogle izbjeći kada bi se stanica dislocirala. Vozač nije zadovoljan niti kvalitetom i sigurnošću prometnica te (ne)kulturom nekih vozača na cesti.

*„Ljudi su nezadovoljni, namjerno parkiraju tu di se bus okreće. Trebale bi se općine dogovoriti oko sigurnosti i lokacije stanica i zahtjevat od uprave te nove izmjene.“ (muškarac, 63 godine, Pučišća)*



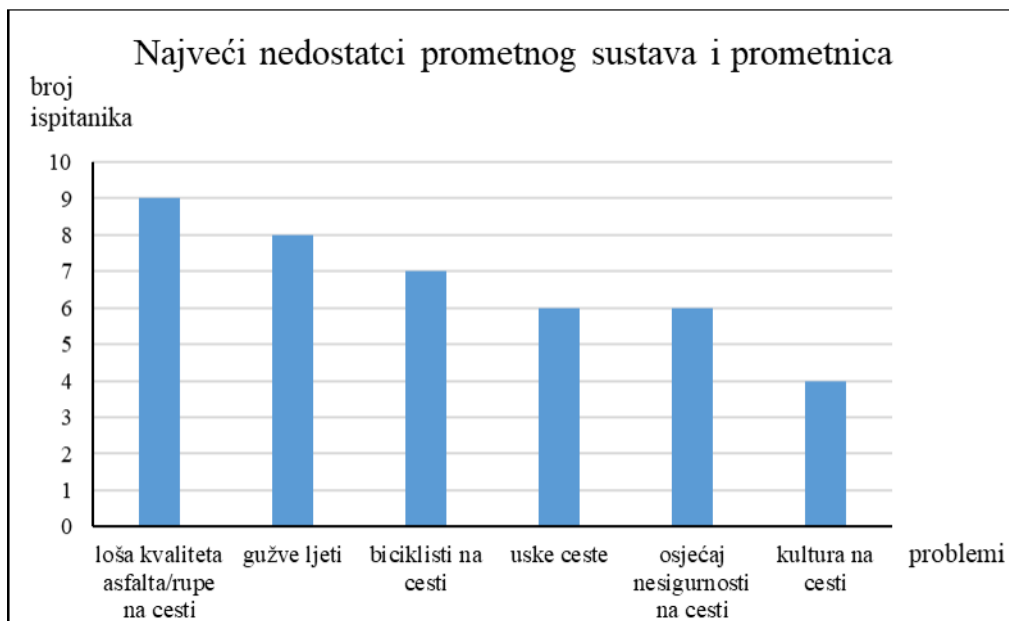
Sl. 10. Autobusna stanica u Pučišćima

Izvor: Google Maps, 2024

Troje „mladih“ ispitanika prepričali su svoja iskustva s korištenjem javnog prijevoza u školskim danima. Naime, prijevoz za učenike je besplatan. Kada su ispitanici bili učenici, vozili su se iz svojih mjesta stanovanja do srednjih, a poneki i do osnovnih škola. Svi ispitanici koristili su javni autobusni prijevoz kada su pohađali srednju školu jer se većina srednjih škola nalazi u Supetru. Dva ispitanika koja su iz općine Selca morali su se ustajati ujutro u 5 sati jer je prvi i jedini prikladan autobus za dolazak na vrijeme u Supetar kretao već u 5:30 sati iz Povelja. Autobus bi stajao u svakom mjestu do Pučišća te bi uz obalu prošao kroz Postira do Supetra. U idealnim uvjetima učenici su u Supetar dolazili oko 7:05 sati te bi čekali početak nastave u 8:00 sati. Ispitanici su se toga iskustva prisjećali s dozom nezadovoljstva. Ispitanici iz Nerežišća se čak znalo dogoditi, čekajući na stanici autobus za Supetar, da autobus uopće ne stane na njezinoj stanici ili se jednostavno ne pojavi, pa bi je majka morala voziti u školu.

## 5.2. Analiza drugog dijela intervjua – najveći prometni problemi

U drugom dijelu intervjua ispitanici su zamoljeni da izraze svoje zadovoljstvo tj. nezadovoljstvo prometnicama otoka Brača u smislu prometne infrastrukture, kvalitete i sigurnosti cesta te da se izjasne o glavnim prometnim problemima. Postavljena su im sljedeća pitanja: Ima li na Braču dovoljno prometnica i jesu li naselja dobro prometno povezana? Jesu li usluge poput doktora, banke, trgovine, itd. prometno dostupne te kako dolaze do tih usluga? Kako promet utječe na njihove raznovrsne aktivnosti?



Sl. 11. Stavovi ispitanika prema stanju i nedostacima u cestovnom prometu

Izvor: Intervju, 2024

Većina ispitanika, njih 9 od 11, smatra da su rupe na cesti tj. loša kvaliteta asfalta i selektivno „krpanje“ dionica najveći problem (Sl. 11). Takva loša vozna podloga uništava dugotrajnost osobnih automobila i izaziva češće kvarove. Ispitanici su svjesni da to nije problem samo na Braču, već je univerzalna pojava i u ostalim mjestima i gradovima u Hrvatskoj. Prema mišljenjima ispitanika selektivno „krpanje“ cesta događa se iz dva razloga: općina nema dovoljno sredstava za cjelovito prekrivanje dionice novim asfaltom, pa pribjegava samo popunjavanju rupa na cestama i kao drugo zbog privatnih inicijativa pojedinaca probijaju se nove nesvrstane čestice, pa se zatim „krpa“ šteta koja je nastala.

*„...puno para uzimaju na tehničkom za samu cestarinu, onda bi se mogle neke glavne prometnice proširiti, ali asfalt je potrebniji i trenutno najveći problem.“ (muškarac, 56 godina, Gornji Humac)*

Sljedeći najveći problem koji su ispitanici istaknuli, točnije njih 8 od 11, jesu problematične ljetne gužve na cestama (Sl. 11). Turistička sezona kreće već početkom travnja i traje sve do listopada. Najveće su gužve u žarištu sezone, točnije u srpnju i kolovozu. Svaka važna funkcija (bolnica, dom zdravlja, banke, itd.) nalazi se u Supetru, a tamo je i glavni autobusni kolodvor i trajektna luka u središtu grada. Iz trajektne luke Supetar za vrijeme ljetne sezone u prosjeku svakih sat i pol isplovljava jedan trajekt, no čak niti takav plovidbeni red ne zadovoljava potražnju tijekom turističke sezone. Rotor koji se nalazi na istočnoj strani ulaska u grad i vodi do trajektne luke, spaja državnu cestu D-113 i županijsku cestu Ž-6161, najviše „trpi“ ljetne gužve. Kada koncentracija vozila koji žele ući u trajektnu luku postane prevelika, vozila naprave kolonu dugu ponekad i 3,5 km. Kolona se tada zadržava na rotoru i blokira ga za upotrebu, pa sudionici u prometu koji ne idu u trajektnu luku ne mogu nastaviti svoju vožnju, nego stoje u koloni. Svih 8 ispitanika kao najveći problem ljeti istaknuli su upravo gužvu u Supetru, tj. na rotoru. Policija samo ponekad regulira promet na rotoru te su vozači osobnih vozila osuđeni na čekanje da se rotor oslobodi. Također, stanovnici su napomenuli kako ljeti, zbog prenapučenosti cesta, često dolazi do prometnih prekršaja na ulicama Supetra zbog zastoja na glavnom ulazu u grad. Gužva ljeti nije problem kada stanovnici ujutro idu na posao, već je problem na povratku kući nakon posla. Još je veći izazov odlaziti na posao u grad u popodnevnu smjenu jer je tada gužva naveliko prisutna. Jedna ispitanica iz Selca vrlo je ogorčena na takve okolnosti jer u ljetnim mjesecima mora kretati osobnim automobilom na posao dva sata ranije, dok zimi kreće na posao 50 minuta ranije.

*„Brač je jedan veliki grad, lud je čovik koji će liti u Supetar ić autom“ (žena, 22 godine, Nerežišća)*

No ljeti nije problem samo gužva jer ispitanici, njih 7 od 11, osim gužve kao veliki problem ističu bicikliste na cestama (Sl. 11.). Biciklisti izazivaju prilično velike frustracije gotovo svim ispitanicima. Znatno broj uglavnom stranih turista prakticira aktivni odmor bicikliranjem. Obično bicikliraju u okviru organiziranih tura, ali često i u vlastitim aranžmanima. Otok Brač „brendira“ se kao otok s najviše biciklističkih staza, a većina tih staza koristi kombinaciju makadamskih i asfaltiranih cesta. Pravilo je da biciklist ako nema biciklističke staze ili trake vozi što bliže desnom rubu kolnika u smjeru kretanja. Ako se dva ili više vozača bicikala kreću u skupini, dužni su kretati se jedan iza drugoga“ (Zakon o sigurnosti prometa na cestama, 2023). No strani biciklisti rijetko poštuju to pravilo i voze se



po cesti kao da je slobodna zona. Također često voze u skupinama i pričaju. Zbog svega navedenog automobil teško može prestići biciklista ili skupinu biciklista po bračkim vijugavim i uskim cestama na kojima je preglednost ionako loša. Kao posljedica takvih okolnosti usporava se promet, stvaraju kolone i kasni se na posao. Život samog biciklista također je u opasnosti.

Problem uskih cesta istaknulo je 6 od 11 ispitanika (Sl. 11). Mala širina je jedna od karakteristika otočkih cesta te uobičajeno stanje na prostorno izoliranijim područjima. No ispitanici su izrazili nezadovoljstvo neadekvatnom širinom glavnih, tj. državnih cesta. U vrijeme snimanja intervjua širila se dionica D-114 ceste, između Miraca i Sutivana te velika dionica županijske ceste Ž-6188 između Ložišća i Neržišća, što su ispitanici pozitivno ocijenili. Cesta kojom su svi ispitanici bili nezadovoljni jest D-113 (Sl. 3.), a pogotovo dionicom koja prolazi kroz Nerežiško polje. Dionica je vrlo uska, ali ravna te izaziva vozače da prekorače zadano ograničenje brzine, što može biti vrlo opasno. Uz tu glavnu cestu nalaze se, kako samo ime govori, polja. Događaju se nezgodne situacije pri ulasku, tj. izlasku iz polja pošto je sama D-113 jedini ulaz. Brzina vožnje na dionici ne poklapa se s brzinom ulaska i izlaska u polje. Na sreću ove zime postavljen je radar koji registrira i snima vozila koja voze iznad 60 km/h. Osjećaj nesigurnosti na bračkim cestama izrazilo je 6 od 11 ispitanika, što nije iznenađujuće zbog svega spomenutog, a 5 od 11 ispitanika požalilo se na kulturu ponašanja vozača koja nije na očekivanoj razini (Sl. 11).

*„zbog nekih pojedinaca koji doslovno voze reli na cesti moram bit preskoncentrirana jer se bojim njihove vožnje“ (žena, 29 godina, Supetar)*

U intervjuu postoje pitanja koja se dotiču zadovoljstva prometnom dostupnošću usluga, međusobnom povezanošću naselja na otoku te utjecaja prometa na rasonodne aktivnosti zaposlenog stanovništva. Generalno, stanovništvo je zadovoljno prometnom dostupnošću (7 od 11) svih aktivnosti koje se ne tiču odlaska na posao. Također je zadovoljno unutrašnjom povezanošću među naseljima. Ispitanici koji nisu zadovoljni ovim funkcijama su većinom mlado zaposleno stanovništvo s istočnijih dijelova otoka Brača. Ispitanici nisu toliko uznemireni prometnom (ne)dostupnošću određenih funkcija već kvalitetom istih. Moguće je da stanovnici ne doživljavaju putovanje do određene funkcije kao prepreku pošto su puno nezadovoljniji kvalitetom funkcija. Na primjer, ispitanici smatraju da bolnica u Supetru ne pruža adekvatne usluge nužne potrebama stanovnika otoka, pa ostale prepreke, kao što su

manjak parkirnih mjesta, gužva ljeti i druge prometne nepogodnosti, nisu toliko bitne niti naglašene kao problem.

Nezadovoljniji ispitanici su stanovnici istočnog dijela otoka, točnije stanovnici općine Selca. Može se zaključiti iz slike 3. kako je općina manje promrežena te povezana s ostalim naseljima. Mjesta Povelja, Novo Selo, Selca i Sumartin povezana su s ostatkom otoka samo cestom D-113, preko Gornjeg Humca te svaki izlazak iz općine zahtjeva prolazak kroz istu dionicu. Slaba cestovna infrastruktura na istoku na neki je način opravdana, općine Selca i Pučišća rijeđe su naseljene, tj. nema toliku gustoću stanovnika i naseljenih mjesta kao što ih ima u središnjem i zapadnom dijelu otoka. Jasno je prisutna prometna izoliranost. Jedan od faktora izoliranosti jest cestovna nepovezanost Pučišća s Poveljima, koja je u procesu izgradnje. Kada se napokon ta dva mjesta povežu obalnom dionicom, općina Selca i mjesto Povelja biti će od većeg značaja, na zadovoljstvo i olakšanje stanovnicima općine i za razvitak turizma.

*„Jedva čekamo da se sagradi cesta Pučišća – Povelja, pomogla bi za sezonu i protočnost, a i zimi će dobro doći jer glavna cesta za Supetar koja ide preko Pražnice penje se na veliku nadmorsku visinu, a tamo bude često snijeg i led pa ti proklizava auto a ova nova cesta će biti na dobroj poziciji jer prati obalu i nisu veliki usponi i tamo nema snijega. Nažalost ta cesta je zasad izgrađena do određene točke. Do Pučišća mi treba 40 minuta a praktički je mjesto do Povelja.“ (muškarac, 30, Povelja)*

### 5.3. Suvremeni razvoj prometnog sustava

U ovom dijelu spomenut će se i navesti nekoliko primjera pozitivnih aspekata prometne situacije na otoku Braču. Prema već ranije navedenim informacijama o prometnicama na otoku, Brač je dosta prometno razvijen u usporedbi s drugim naseljenim jadranskim otocima. Većina ispitanika navela je da su zadovoljni trenutnim razvojem i inovacijama na cestovnoj mreži. Jedan od primjera koji je najviše došao do izražaja jest nedavno sagrađen kružni tok u Pražnici. Doprinijelo je boljoj protočnosti i sigurnosti kod mjesta spajanja županijske ceste Ž-

6193 i dionice državne ceste D-113 (Sl. 3.) gdje je nekoć bilo obično T raskrižje. Sljedeće, već par godina star, tunel Korito s novom cestom iz 2020. godine doprinjeo je velikom zadovoljstvu stanovnika zapadnog dijela otoka Brača. Otvorenjem obilaznice omogućeno je izbjegavanje dionice ceste koja prolazi kroz gusto urbanizirano područje pod zaštitom povijesne graditeljske cjeline naselja Ložišća. Prethodno stanje nije zadovoljavalo tehničke uvjete za državne ceste, jer nije bilo moguće dvosmjerno odvijanje prometa, a uska prometnica posebno je otežavala prolaz turističkim autobusima. Umjesto toga, promet se regulirao semaforom naizmjenično. Iako je dionica obilaznice relativno kratka, ona je od iznimne važnosti za stanovnike otoka Brača.

*„Zvuči malo glupo, ali bili smo presretni kada se otvorio tunel, bio je doživljaj svima na Braču – svima je trebala ta cesta.“ (žena, 22 godine, Nerežišća)*

Važno je spomenuti i nedavno dovršenu cestu Nerežišća – Vela Farska koja je vrlo skupo izgrađena cesta s fantastičnim pogledom. Svaki ispitanik koji ju je spomenuo, oduševljeno je pričao o njenoj kvaliteti i panoramskom pogledu. Radovi proširenja državnih i županijskih cesta na otoku sve češća su pojava. U vrijeme obavljanja intervjua, obnavljala se i proširivala dionica državne ceste D-114 između naselja Sutivan i Mirca te cijela županijska cesta Ž-6188, Ložišća-Nerežišća koja se selektivno obnavlja već godinama. Stoga je intervjuirano zaposleno stanovništvo bilo uveliko zadovoljno s trenutnim stanjem obnove. Iako su stanovnici naveli mnogo prometnih problema u cestovnoj infrastrukturi, većina njih je generalno zadovoljna kvalitetom glavnih, tj. državnih cesta.

#### 5.4. Prijedlozi za poboljšanje

Postoji mnogo ideja ispitanika i planiranih budućih zahvata koje bi pridonijele poboljšanju cestovne mreže i infrastrukture otoka Brača. Evo nekoliko glavnih prijedloga:

- a) Ulaganje veće količine financijskih sredstava u kvalitetu asfalta, obnavljanja cesta te proširivanje istih.

- b) Rasteretiti grad Supetar u vrijeme turističke sezone. Na primjer, najlakše bi bilo pojačati policijsku regulaciju prometa kako se ne bi stvarao čep na rotoru. Druga moguća opcija jest izgradnja još jedne trake za odvajanje vozila koja idu na trajekt od rotora do luke pored dvije postojeće trake. U trajektnom prometu postoji 14 redovnih trajektnih linija ljeti koje se često nadopune izvanrednim linijama. Takav vozni red ne pristaje turističkoj potražnji. Značajno je napomenuti da je većina stanovnika zadovoljna prometnom povezanošću s kopnom. Treća opcija zahtjevala bi puno više novaca za premještanje luke iz centra Supetra na lokaciju van grada, prema istoku.
- c) Nova regulacija prometa u Supetru i više parkirnih mjesta. Grad bi mogao izmjeniti smjerove jednosmjernih ulica na način da je stanovnicima dostupnije u ljetnoj gužvi doći do glavnih funkcija. Parkirna mjesta su također problem koji bi se mogao prostornim planiranjem bolje organizirati.

*„Luka bi trebala biti van supetra – moraš radit prekršaje jer je supetsr zakrčen; uzimaš rizik za dobivanje kazne, moj prijedlog je da treba bolje regulirat uličice u samom gradu koje vode do glavne ceste jer se baš začepi pogotovo kad je trajekt ili kiša – pa moraš krši propise da se izvučeš.“ (žena, 35 godina, Supetar)*

- d) Biciklizam na otoku velik je problem. Proširivanje glavnih prometnica sve više pridonosi ugodnosti vožnje automobila i bicikala po istim trasama. Jedan ispitanik predlaže da stare makadamske putove turistička zajednica prenamjери samo za bicikliste i također napominje da ne mora svaki makadamski put postati cestom, trebaju ostati kao kulturno dobro, za bicikliste i pješake. Proširivanje cesta i restrukturiranje biciklističkih trasa nužne su za poboljšanje problema biciklizma u cestovnoj mreži otoka Brača.

*„Za poboljšanje prometa predložio bih da kad se gradi neka nova cesta, npr. kao ovu Bol-Murvica, da se ne gradi po starom makadamskom putu već da se ona ostavi za bicikliste i pješake. Prije se moglo po makdamu poslat dijete a sad su napraavili cestu i ne možeš.“ (muškarac, 55 godina, Bol)*

- e) Rješenje za javni prijevoz. Zbog problema loše povezanosti javnim prijevozom u mnogim naseljima, postavlja se pitanje isplativosti uvođenja dodatnih linija na otoku

Braču, s obzirom na to da bi stanovnicima tih naselja bile korisne, a broj tih stanovnika uglavnom je vrlo mali. Ovaj problem mogao bi se ublažiti da broj voznih linija ostane isti, ali da se frekvencije tih linija rasporede drugačije, na primjer da nekoliko dnevnih linija koje statistički nemaju veliku potražnju, pređu u večernje, tj. noćne linije. Također, ne mora svaka trasa voziti iz i u Supetar, već nekom rutom koja je funkcionalna i bez zadržavanja u Supetru. Autobusi na otoku trebali bi biti noviji kako bi se izbjegli iznenadni kvarovi, nepoštivanje voznog reda, neudobnost boravljenja u autobusima i druge poteškoće.

- f) Nedostatak cesta na istoku i jugozapadu otoka. Cesta Pučišća – Povelja koja je trenutno u izgradnji, biti će od velikog značaja za povezivanje istoka s ostatkom otoka. Poželjno bi bilo da na istoku postoji još koja cesta, no za trenutno demografsko stanje nije potrebno, ali je u planu izgraditi lokalnu cestu Sumartin - Rasotica. Nadalje, u planu je izgradnja županijske ceste od Milne do uvale Vela Farska na jugozpadu otoka. Ukoliko bi se izgradila ta cesta, te dovršila cesta Pučišća – Povelja, cijeli otok bi se povezao velikom kružnom trasom. Lokalna cesta Vela Farska – Murvica čeka red za asfaltiranje, a izgradnja obilaznice oko Bobovišća na cesti D-114 uskoro će krenuti u izgradnju.

## 6. ZAKLJUČAK

Otok Brač, jedan od najvećih jadranskih otoka, zbog svoje neposredne blizine Splitu postao je dio njegove urbane regije, čime je njegov jedini grad, Supetar, postao prekomorsko predgrađe Splita. Iako je Brač kroz povijest bio prometno izoliran, ovakva prostorna pozicija otoka pridonijela je relativno dobro razvijenoj cestovnoj mreži. Gustoća cestovne mreže na otoku prema Engelovom koeficijentu veća je nego u ostatku Hrvatske. Osim cestovnog prometa, na Braču su razvijeni i pomorski, zračni te biciklistički promet, koji unatoč svojim prednostima glede aktivnog turizma, izaziva određene prometne probleme. Promet značajno utječe na svakodnevni život stanovnika otoka. Ispitanici su u provedenim intervjuima iznijeli osobna iskustva o utjecaju prometa na njihov svakodnevni život. Ispitano zaposleno stanovništvo otoka izrazilo je nezadovoljstvo kvalitetom prometnica i ljetnim gužvama, koje otežavaju njihovo putovanje na posao i s posla. S druge strane, stanovnici su svjesni da žive na otoku s relativno malim brojem stanovnika i velikom površinom te da su izazovi u prometu očekivani. Prema rezultatima intervjua ispitanici s istočnog dijela otoka općenito su nezadovoljniji. Jedan od glavnih prometnih problema s kojima se suočavaju na tom dijelu otoka jest slabije razvijena cestovna mreža i lošija infrastruktura. To rezultira dužim vremenom putovanja do ostatka otoka i grada Supetra u kojem je smještena većina važnih funkcija i radnih mjesta. Takvi prometni problemi rezultat su raščlanjenosti reljefa, manjeg broja stanovnika koji tamo živi, slabije razvijenog turizma i udaljenosti od Supetra. Ispitanici kojima je mjesto stanovanja daleko od mjesta zaposlenja izrazili su jače nezadovoljstvo prometom od onih kojima je mjesto zaposlenja blizu. Na zapadnom dijelu otoka ispitanici su zadovoljniji zbog razvijenije cestovne mreže i međusobne povezanosti naselja. Nezadovoljni su održavanjem cestovne mreže, ali se ne osjećaju zaknuti za prometnu infrastrukturu kao stanovnici na istoku. Na razini cijeloga otoka korisnici osobnih automobila su znatno zadovoljniji od korisnika javnog prijevoza. Analizom intervjua i sekundarnih izvora podataka ističe se niz problema glede javnog prijevoza. Naime, vozni park je zastario, lokacije autobusnih stajališta su neadekvatne i vozni red je često neusklađen s potrebama zaposlenog stanovništva. Tijekom intervjuiranja dvije prometnice su bile u fazi proširenja, što je pozitivno djelovalo na ispitanike jer su primijetili značajna ulaganja u prometnu infrastrukturu. Općenito, prometna mreža i infrastruktura na Braču i dalje se svakodnevno unaprijeđuju, unatoč stalnim izazovima. Prostornim planom Splitsko-dalmatinske županije planira se izgradnja novih prometnica koje bi doprinijele suvremenom razvoju otoka.

## LITERATURA

1. Bubaš, M., Milošević, M., Knežević, B., Mustajbegović, J., 2009: Stres u starijih radnika, *Sigurnost* 51 (2), 105-111.
2. Gašparović, S., 2016: Teorijske postavke prometne marginaliziranosti, *Hrvatski geografski glasnik*, 78 (1), 73-95.
3. Jutronić, A., 1956.: Zašto se na Braču nije razvilo gradsko naselje, *Hrvatski geografski glasnik*, 18(1), 103-107.
4. Magaš, D., 1993: Cestovne prometnice malih jadranskih otoka, *Geografski glasnik*, 55 (1), 151-154.
5. Martinić-Jerčić, L., 2018: Razvoj naselja otoka Brača, Završni rad, Zagreb
6. Nakićen, J., Čuka, A., 2016: Demografski razvoj otoka Brača i sklonost otočana iseljavanju, *Migracijske i etničke teme*, 32 (3), 319-351.
7. Njegač, D., 1993: Promet i razvoj agrarnih krajeva: primjer Hrvatskog Zagorja, *Hrvatski geografski glasnik* 55 (1), 219-225.
8. Šaškor, O., Gašparović, S., 202: Socijalni aspekt utjecaja pomorskog prometa – primjer grada Supetra na Braču, u: Zbornik radova Petog kongresa geografa Bosne i Hercegovine (ur. Mirić, R.), *Geografsko društvo u Federaciji Bosne i Hercegovine*, Sarajevo, Bosna i Hercegovina, 261-275.
9. Šimunović, I., 1997: Živjeti na otoku, u: *Brački zbornik*: (ur. Šimunović, I.), Supetar, Grad Supetar, 1997. 171-202

## IZVORI

1. *Agencija za obalni linijski pomorski promet, Promet putnika i vozila na državnim linijama 2021/2022, 2023*, / <https://agencija-zolpp.hr/novosti/promet-putnika-i-vozila-na-drzavnim-linijama-u-2022-godini/> (25.8.2024.)
2. *Brač Airport, O nama*, n. d., / <http://airport-brac.hr/> (1.8.2024.)
3. *Brač. Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2013. – 2024.*, / <https://www.enciklopedija.hr/clanak/9137/> (25.7.2024.)
4. *cikloturizam.hr, 2017*, / <https://cikloturizam.hr/vijesti/> (4.8.2024)
5. *Croatian Aviation, Na Braču 19 tisuća putnika u 2023. godini, 2024*, / <https://croatianaviation.com/na-bracu-19-tisuca-putnika-u-2023-godini/> (25.8.2024.)
6. *Google Maps, 2024* / [https://www.google.com/maps/@43.3484855,16.7320231,152m/data=!3m1!1e3?entry=ttu&g\\_ep=EgoyMDI0MDgyMy4wIKXMDS0ASAFQAw%3D%3D](https://www.google.com/maps/@43.3484855,16.7320231,152m/data=!3m1!1e3?entry=ttu&g_ep=EgoyMDI0MDgyMy4wIKXMDS0ASAFQAw%3D%3D) / (26.8.2024)
7. *Milna, Brač, 2023; 2024* / [facebook.com/milna.islandbrac/](https://facebook.com/milna.islandbrac/) (9.8.2024.)
8. *NARODNE NOVINE, Službeni članci, 2018* / [https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2018\\_11\\_103\\_2021.html](https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/2018_11_103_2021.html) / (5.8.2024.)
9. *Općina Milna, Gospodarstvo i razvoj, n. d.* / <https://www.opcinamilna.hr/gospodarstvo-i-razvoj/> (28.7.2024)
10. *Plan razvoja Splitsko-dalmatinske županije 2022.-2027., 2022.* / <https://www.dalmacija.hr/dokumenti?EntryId=13513> (24.8.2024.)



11. *Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2011. godine: stanovništvo prema starosti i spolu, po naseljima / Census of population, households and dwellings in 2011: Population by sex and age, by settlements, /*  
<https://web.dzs.hr/Hrv/censuses/census2011/results/censustabshtm.htm> (2.8.2024.)
12. *Popis stanovništva, kućanstava i stanova 2021. – Stanovništvo, Državni zavod za statistiku, 2022, /* <https://dzs.gov.hr/u-fokusu/popis-2021/88> (2.8.2024.)
13. *Prostorni plan uređenja Splitsko – dalmatinske županije 2002, /*  
<https://www.dalmacija.hr/> (29.7.2024.)
14. *Prostorni plan Splitsko-dalmatinske županije, 2021. Zavod za prostorno uređenje SDŽ*  
[/https://www.zzpu-sdz.hr/prostorni-plan-županije](https://www.zzpu-sdz.hr/prostorni-plan-županije) (24.8.2024.)
15. *Split. Hrvatska enciklopedija, mrežno izdanje. Leksikografski zavod Miroslav Krleža, 2013. – 2024., /*<https://www.enciklopedija.hr/clanak/split/> (1.8.2024.)
16. *Zakon o sigurnosti prometa na cestama, 2023. Zakon.hr /*  
<https://www.zakon.hr/z/78/Zakon-o-sigurnosti-prometa-na-cestama> (24.8.2024.)

# PRILOZI

## PITANJA ZA INTERVJU

1. Koliko imate godina?
2. U kojem mjestu stanujete, a u kojem mjestu radite?
3. Opišite Vaš put do radnog mjesta (relacija, oblik prijevoza koji se najčešće koristi).
4. Koje su prednosti i mane kod Vašeg svakodnevnog načina putovanja na posao? (Ovisno o relaciji i obliku prijevoza, treba ispitati: Ima li dovoljan broj autobusnih linija, pridržavaju li se voznog reda, jesu li cijene karata prihvatljive, razlikuje li se organizacija prometa tijekom sezone i izvan nje / frekvencija / vozni red, udobnost, sigurnost (i busevi i unutar buseva)... ; smatrate li da na Braču ima dovoljno prometnica i da su naselja prometno dobro povezana? Jesu li prometnice na odgovarajućoj razini sigurnosti i kvalitete?; bicikli?)
5. Prema Vašem mišljenju koji su glavni prometni problemi na otoku Braču?
6. Što mislite o JP na Braču... Ima li dovoljan broj autobusnih linija, pridržavaju li se voznog reda, jesu li cijene karata prihvatljive, razlikuje li se organizacija prometa tijekom sezone i izvan nje, / frekvencija / vozni red, udobnost, sigurnost (i busevi i unutar buseva)?
7. Smatrate li da na Braču ima dovoljno prometnica i da su naselja prometno dobro povezana?
8. Jesu li prometnice na odgovarajućoj razini sigurnosti i kvalitete? (cjelokupni promet, bicikli, pješaci...)
9. Koja Vam je usluga najteže prometno dostupna - trgovina, banka, pošta, ljekarna, liječnik... i kako dolazite do tih usluga, suočavate li se s prometnim problemima pri dolasku do tih usluga / te usluge?
10. Kako promet utječe na vaše razonodne aktivnosti npr. druženje s rodbinom, dnevni izleti, kino...? Utječe li promet da ne idete na te aktivnosti (Vi bi htjeli, a ne možete zbog prometa / sprečavanje)?
11. Jeste li zadovoljni s nekim segmentima prometa na Braču (s dosad učinjenim vezano za promet)?
12. Imate li prijedlog za poboljšanje prometa na Braču?

## POPIS SLIKA

Sl. 1. Prometno-geografski položaj otoka .....	4
Sl. 2. Teritorijalno-administrativna podjela otoka Brača .....	6
Sl. 3. Prostorni razmještaj cestovne mreže na otoku Braču .....	10
Sl. 4. Prostorni plan Splitsko – Dalmatinske Županije za cestovni promet na otoku Braču.....	12
Sl. 5. i 6. vozni red na otoku Braču od 8.01.2024. do opoziva .....	14
Sl. 7. i 8. vozni red na otoku Braču od 20.05.2024. do opoziva .....	15
Sl. 9. Mišljenja ispitanika o javnom prijevozu .....	19
Sl. 10. Autobusna stanica u Pučišćima .....	21
Sl. 11. Stavovi ispitanika prema stanju i nedostacima u cestovnom prometu.....	22

## POPIS TABLICA

Tab. 1. Osnovne značajke jedinica lokalne samouprave otoka Brača .....	6
Tab. 2. Državne ceste .....	9
Tab. 3. Županijske ceste .....	9
Tab. 4. Lokalne ceste .....	9