

Analiza javnog gradskog prijevoza Grada Splita

Mladar, Mihaela

Undergraduate thesis / Završni rad

2020

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:217:028594>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-11-25**



Repository / Repozitorij:

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



Sveučilište u Zagrebu
Prirodoslovno – matematički fakultet
Geografski odsjek

Mihaela Mladar

Analiza javnog gradskog prijevoza Grada Splita

Prvostupnički rad

Mentor: doc. dr. sc. Slaven Gašparović

Ocjena: _____

Potpis: _____

Zagreb, 2020.

TEMELJNA DOKUMENTACIJSKA KARTICA

Sveučilište u Zagrebu
Prvostupnički rad
Prirodoslovno-matematički fakultet
Geografski odsjek

Analiza javnog gradskog prijevoza Grada Splita

Mihaela Mladar

Izvadak: Promet i javni gradski prijevoz ključne su funkcije gradova. U Gradu Splitu se javni gradski prijevoz počeo razvijati početkom 20. stoljeća. Danas u Gradu postoji autobusna i željeznička mreža javnog prijevoza. Analizirano je trenutačno stanje mreže linija i problemi s kojima se stanovništvo susreće kretanjem Gradom. Promet je gušće i efikasnije organiziran u samom gradu nego u okolnim naseljima. Istaknuti problemi u organizaciji su spora modernizacija prometnog sustava i visoka cijena usluge.

30 stranica, 21 grafički prilog, 3 tablice, 20 bibliografskih referenci; izvornik na hrvatskom jeziku

Ključne riječi: javni prijevoz, Grad Split, stanovništvo

Voditelj: doc. dr. sc. Slaven Gašparović

Tema prihvaćena: 16. 1. 2020.

Datum obrane: 30. 9. 2020.

BASIC DOCUMENTATION CARD

University of Zagreb
Undergraduate Thesis
Faculty of Science
Department of Geography

Analysis of urban public transport of the City of Split

Mihaela Mladar

Abstract: Transportation and public urban transport are key functions of cities. In the City of Split, public transport began to develop at the beginning of the 20th century. Today, there is a bus and a train public transport network in the City. The current state of the network and the problems that the population encounters in moving around the City are analyzed. Traffic is more densely and efficiently organized in the city itself rather than in the surrounding settlements. Key problems are the slow modernization of the transport system and the high cost of services.

30 pages, 21 figures, 3 tables, 20 references; original in Croatian

Keywords: public transport, City of Split, population

Supervisor: Slaven Gašparović, PhD, Assistant Professor

Undergraduate Thesis title accepted: 16/01/2020

Undergraduate Thesis defense: 30/09/2020

Sadržaj

1. Uvod.....	1
1.1. Pregled dosadašnjih istraživanja.....	1
1.2. Metodologija rada.....	2
2. Povijesni pregled razvoja javnog prijevoza u Gradu Splitu.....	3
3. Prostorni opseg istraživanja	5
4. Autobusni promet.....	6
4.1. Linije autobusnog prijevoza	9
4.1.1. Linija broj 3.....	9
4.1.2. Linija broj 6.....	10
4.1.3. Linija broj 7.....	11
4.1.4. Linija broj 8.....	12
4.1.5. Linija broj 9.....	13
4.1.6. Linija broj 11.....	14
4.1.7. Linija broj 12.....	15
4.1.8. Linija broj 14.....	15
4.1.9. Linija broj 15.....	16
4.1.10. Linija broj 17.....	17
4.1.11. Linija broj 18.....	18
4.1.12. Linija broj 20.....	19
4.1.13. Linija broj 21.....	19
4.1.14. Linija broj 24.....	20
4.1.15. Linija broj 25.....	20
4.1.16. Linija broj 26.....	21
4.1.17. Linija broj 27.....	21
5. Tarifni sustav autobusnog prometa	22
6. Željeznički promet.....	24
7. Ispitivanje željenih značajki javnog prijevoza među stanovnicima	25
8. Analiza problema u javnom prijevozu	27
9. Zaključak.....	28
Literatura	29
Izvori	29

1. Uvod

Javni prijevoz jedna je od najvažnijih funkcija velikih gradova. Velika većina europskih građana živi u urbanom okruženju, a preko 60 % živi u područjima s preko 10 000 stanovnika koji međusobno dijele životni prostor i prometnu infrastrukturu. Urbana mobilnost čini 40 % svih emisija CO₂ u cestovnom prometu (European Commission, 2020). Količina zemljišta na kojem se u gradu mogu izgraditi prometnice vrlo je ograničena te je opseg gradskog prometa primoran odvijati se unutar zadanog kapaciteta kolnika. Svako prekoračenje tog kapaciteta dovodi do prometnog zagušenja (UN, 2015). Jedan od načina borbe protiv zagušenja, posebice u velikim gradovima, je operiranje modernog i adekvatnog sustava javnog gradskog prijevoza. Na taj način se stanovnicima grada omogućuje učinkovitija i održivija mobilnost.

Grad Split drugi je najveći grad u Hrvatskoj koji prema mišljenju mnogih nema dovoljno moderniziran sustav javnog gradskog prijevoza. Današnji javni prijevoz u Gradu obuhvaća linijski autobusni prijevoz te jednu stanicu željezničkog prijevoza, odnosno „gradskog metroa“. Cilj ovog rada bit će analiza javnog gradskog prijevoza Grada Splita kroz povijest i njegovih suvremenih značajki. Kako bi se postojeći problemi analizirali i kako bi se predložila neka potencijalna rješenja, u ovom će se radu istražiti prostorni razvoj i frekvencije prometovanja autobusnih linija, a u okviru socijalnog aspekta proučit će se značajke tarifnog sustava.

1.1. Pregled dosadašnjih istraživanja.

Jedan od razloga za odabir istraživanja prijevoza u Gradu Splitu je taj što ne postoji mnogo istraživačkih radova vezanih za javni gradski prijevoz Grada Splita. Većina izrađenih radova je ona iz perspektive prometnog stručnjaka ili ekonomista. U svom radu *Primjena četverostupanjskog modela prijevozne potražnje u planiranju održivog prometa grada Splita*, Matej Pavić istražuje prometne modele za planiranje prometnih zahvata na području grada utemeljene na metodologiji četverostupanjskog modela prijevozne potražnje. Joško Barić u svom članku *Početak javnog prijevoza u Splitu* detaljno opisuje povijest razvoja javnog prijevoza od njegove pojave pa do osnivanja tvrtke Promet 1948. godine. O strategiji poslovanja poduzeća Promet piše Željko Akrap u svom radu *Istraživanje za potrebe promjene strategije poslovanja – Promet Split d.o.o.*

1.2. Metodologija rada

U radu je analiziran javni gradski prijevoz Grada Splita. Za potrebe ovoga rada, korišteni su podaci prikupljeni direktno od Prometa te iz raznih drugih izvora. Pandemija virusa SARS-CoV-2 u proljeće i ljeto 2020. godine privremeno je zaustavila javni gradski prijevoz kako u cijeloj Hrvatskoj, tako i u Gradu Splitu. Za potrebe ovoga istraživanja korišteni su podaci važeći za period prije nego što je prijevoz na neko vrijeme zaustavljen. Značajke javnog prijevoza su analizirane su za „normalno“ stanje, odnosno ono prije pandemije u kojem javni prijevoz operira po standardnom rasporedu.

Za potrebe rada obavljeno je intervjuiranje stanovnika samoga Grada. Zbog pandemije virusa SARS-CoV-2, mnogi ljudi se drže preporuka stručnjaka i distanciraju od velikih skupina ljudi pa tako i od javnog prijevoza. Stanovnici su stoga bili intervjuirani o stanju javnog prijevoza u razdoblju prije pandemije.

Još jedna metodološka napomena vezana je za prostorni obuhvat istraživanja. Područje Grada Splita obuhvaća nekoliko okolnih naselja. Promet Split dijeli svoje linije gradskoj prijevoza u tri kategorije; linije Grada Splita, linije urbanog područja i linije prigradskog područja. Iako većina linija tehnički prolazi kroz područje Grada Splita, u ovom radu obradit će se samo linije koje Promet smatra linijama Grada Splita. Naselje Slatine koje se nalazi na otoku Čiovo administrativno spada pod Grad Split, ali ne postoje direktne linije koje spajaju naselje s ostatkom grada. Autobusne linije koje operiraju na otoku povezuju naselje s gradom Trogirom kojemu ono i gravitira.

2. Povijesni pregled razvoja javnog prijevoza u Gradu Splitu

Kad se grad Split na prijelazu iz 19. u 20. stoljeće počeo širiti izvan svoje stare jezgre i gradskih četvrti Veli varoš, Dobri, Manuš i Lučac, kod građanstva se javila potreba za organiziranim javnim prijevozom. Grad se u prvim desetljećima 20. stoljeća prokopavanjem željezničkog usjeka, formiranjem nove obale i broskog pristaništa te uređenjem kupališta brzo širio u ostatak prostora Splitskog poluotoka. Kako najamne kočije više nisu mogle zadovoljiti novonastale potrebe, nekolicina splitskih poduzetnika započela je s organiziranim prijevozom putnika, u početku kočijama, nedugo potom konjskim omnibusima, a kasnije automobilima i autobusima (Barić, 2014).

Poduzetnik Josip Šperac novinskim je oglasom 1892. godine najavio početak rada svojeg poduzeća i mogućnost najma raznih vrsta kočija, kao i zaprežnih kola za prijevoz tereta. Nedugo zatim, Šperac je pokrenuo prijevoz putnika konjskim omnibusom u lipnju 1900. godine. Bila su to kola za desetak osoba koja su prevozila posjetitelje do kupališta na Bačvicama (Barić, 2014).

U razdoblju neposredno prije početka Prvog svjetskog rata, u Splitu se počeo razvijati automobilski promet kao konkurencija kočijama i konjskim omnibusima. Prvi automobil na splitskim ulicama pojavio se za vrijeme izgradnje uskotračne željezničke trase od Splita do Sinja (1901.-1903.), a koristili su ga inženjeri koji su bili angažirani na izgradnji pruge. Vlasnici kočija i omnibusa često su se žalili na malu zaradu i nemogućnost pokrivanja troškova, a s vremenom su nova prijevozna sredstva polako potisnula stara (Barić, 2014).

Razdoblje 1. svjetskog rata donosi stagnaciju, a vojne vlasti u više navrata provode rekviziciju u najvećoj mjeri konja, automobilskih guma i zračnica. U tom je razdoblju javni prijevoz gotovo potpuno stao, zbog čega u poratnom razdoblju potreba organiziranog javnog prijevoza dolazi u prvi plan. Grad se naglo širi, grade se novi stambeni blokovi, probijaju ulice i ceste, a razvojem obrta i industrije javlja se potreba prijevoza radnika od mjesta stanovanja do mjesta rada. Autobusni je promet u Splitu započeo u četvrtak 1. prosinca 1927. godine. Određene su i dvije autobusne linije – jedna strogo gradska, a druga je povezivala centar grada sa Solinom. Prva linija bila je podijeljena na šest, a druga na četiri zone. Cijena za pojedinu zonu iznosila je 1 dinar. (Barić, 2014).

Između dva svjetska rata broj automobila u gradu i okolici naglo je porastao. Usluge prijevoza najamnim automobilom, odnosno taksijem, nudilo je nekoliko splitskih poduzetnika.

Početak rata, novim se odlukama ograničilo gorivo, vrijeme vožnje i udaljenost, a potom je zabranjeno prometovanje nedjeljom i blagdanom te noću od 22 sata do 6 sati ujutro. Problemi su pogodili vlasnike autobusa, ali i poslovanje taksista. U takvom je stanju splitski javni prijevoz dočekaao početak rata i talijansku okupaciju. Djelatnost koja je prethodno doživjela dinamičan razvoj, sada se zbog rata našla pred višegodišnjom stagnacijom (Barić, 2014).

Godine 1948. odlukom narodnog odbora općine Split osnovano je poduzeće "Promet" kojem je zadatak organiziranje gradskog i prigradskog prometa. Promet Split d.o.o. splitska je gradska tvrtka koja je i danas glavni pružatelj javnog gradskog i prigradskog prometa (Promet, 2020a).

Osim cestovnog prometa, u Splitu postoji i gradska željeznica; sustav prigradskog prijevoza putnika otvoren 2006. godine koji prometuje na već postojećoj željezničkoj pruzi na relaciji Split – Kaštel Stari. Grad Split jedini je hrvatski grad koji ima objekt koji bi se mogao nazvati podzemnom željeznicom. Radi se o nešto manje od dva kilometra dugačkom željezničkom tunelu koji je izgrađen 1979. godine u sklopu velikih građevinskih pothvata u pripremi za VIII. Mediteranske igre. Iako nije prilagođena za korištenje, ovaj željeznički tunel jedini u Hrvatskoj ima izgrađenu podzemnu stanicu (Split.com.hr, 2013).

3. Prostorni opseg istraživanja

Grad Split po veličini je drugi najveći grad u Republici Hrvatskoj. Splitski poluotok omeđuju planine Mosor na sjeveroistoku i Kozjak na sjeverozapadu te rijeke Žrnovnica na istoku i Jadro na sjeveru. Prema popisu stanovništva iz 2011. godine, ima 178.192 stanovnika što na ukupnog površini od 79 km² daje prosječnu gustoću stanovništva od 2255, 59 stan./km². Grad čini gotovo 40 % stanovništva Splitsko-dalmatinske županije i nešto više od 4 % stanovništva Republike Hrvatske (Grad Split, 2020).

Osim grada Splita kojeg sačinjava 27 gradskih kotara (Bačvice, Blatine Škrape, Bol, Brda, Grad, Gripe, Kman, Kocunar, Lokve, Lovret, Lučac Manuš, Meje, Mejaši, Mertojak, Neslanovac, Plokite, Pujanke, Ravne Njive, Sirobuja, Spunit, Split 3, Sućidar, Šine, Trstenik, Varoš, Visoka, Žnjan), u Grad Split spada i nekoliko obližnjih naselja: Donje Sitno, Gornje Sitno, Kamen, Slatine, Srinjine, Stobreč i Žrnovnica (Grad Split, 2020). Za potrebe ovog završnog rada, izradit će se analiza javnog prijevoza koja obuhvaća Grad Split, izuzev naselja Slatine. Iako naselje Slatine administrativno spada pod Grad Split, nalazi se na sjeveroistočnoj strani otoka Čiova.



Sl. 1. Prostorni obuhvat Grada Splita 2020. godine

4. Autobusni promet

Na području Grada Splita i dijela Splitsko-dalmatinske županije javni prijevoz organizira Promet Split d.o.o. Njegove gradske linije i linije prigradskog i šireg gradskog prometa obuhvaćaju prostor na kojem stanuje više od 300 000 stanovnika. Pokrivajući mrežom autobusnih linija osnovne smjerove dnevnih migracija stanovništva, Promet je značajno utjecao na razvoj grada Splita i Splitsko-dalmatinske županije. Povezuju novoizgrađena naselja te sukladno potrebama i željama građana prilagođavaju stajališta i trase linija (Promet, 2008).

Na slici 2 i 3 prikazane su mreže autobusnih linija Grada Splita. Slika 2 prikazuje linije koje povezuju centar grada s gradskim naseljima Stobreč, Kamen, Žrnovnicu, Sitno te sa Trgovačko-transportnim terminalom Split, odnosno TTTS-om.



Sl. 2. Mreža autobusnih linija Grada Splita

Izvor: Promet, 2020b.

Slika 3 prikaz je mreže autobusnih linija samoga grada kojim prolazi 14 dnevnih i dvije noćne linije. Osim gradskih linija, na slici su prikazane i linije urbanog područja koje povezuju urbanu okolicu s gradom. Iako se njima mogu služiti i stanovnici grada, te se linije službeno nazivaju linijama urbanog područja i njima se većinom koristi stanovništvo iz okolnih gradova poput Solina.



Sl. 3. Mreža autobusnih linija grada Splita i urbanog područja
 Izvor: Promet, 2020b.

U tablici 1 prikazane su vrijednosti broja prijeđenih kilometara, broja prevezenih putnika i broja autobusa u voznom parku Prometa. Sve tri varijable imale su skroman početak, vrhunac dosegnule 70-ih i 80-ih godina prošlog stoljeća, a danas su u laganom padu. U razdoblju između 1988. i 1998. godine došlo je do ozbiljnog pada u broju prevezenih putnika koji se smanjio s gotovo 68 milijuna na 39 milijuna. Naime, u razdoblju poslije 2. svjetskog rata Split razvija privredne i neprivredne funkcije i time učvršćuje ulogu regionalnog središta Dalmacije. Gospodarski je razvoj grada sljedećih nekoliko desetljeća potaknuo intenzivno doseljavanje stanovništva s otoka iz Zagore te se osniva novo brodogradilište, industrijske i građevinske tvrtke te se razvija turizam i trgovina. Međutim, nakon 1981. godine dolazi do gospodarske krize, smanjene imigracije i manje stope nataliteta. U međupopisnom razdoblju 1991.-2001. Split prvi put otkad se provode suvremeni popisi stanovništva bilježi pad u broju stanovnika. Zbog raspada bivše Jugoslavije i Domovinskog rata, Split je izgubio više od 14 000 stanovnika, mnogi od njih umirovljeni oficiri JNA sa svojim obiteljima (Klempić, 2004).

Tab. 1. Broj prijeđenih kilometara, prevezenih putnika i autobusa u Gradu Splitu 1948.-2018. godine

Godina	Broj prijeđenih kilometara	Broj prevezenih putnika	Broj autobusa
1948.	235.400	823.420	12
1958.	2.007.541	8.543.831	44
1968.	7.959.806	30.246.085	133
1978.	12.250.753	43.134.493	197
1988.	13.014.573	67.926.556	206
1998.	9.881.716	39.210.086	174
2008.	9.802.254	39.058.140	165
2018.	8.657.218	33.437.402	155

Izvor: Promet, interni podaci, 2020.

Što se voznog parka tiče, vidljiv je porast u broju autobusa. Međutim, promatrajući starost voznog parka u Splitu, 2015. godine je vozni park bio star u prosjeku 12,2 godine, a starost se kretala u rasponu od 2,6 godina do 31 godine (Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. – 2030.), 2017). U siječnju 2018. nabavljeno je devet rabljenih zglobnih gradskih vozila, a 2019. godine je vozni park na području Splita i okolnih gradova i općina obogaćen s 34 nova autobusa koji su krenuli u promet 9. rujna (Privredni.hr, 2019).

4.1. Linije autobusnog prijevoza

Sljedećih nekoliko odlomaka rada posvećeno je analizi svih linija Grada Splita. Prikazat će se podaci o prometovanju i prostornom rasporedu linija te će se za svaku liniju analizirati njezini specifični problemi. Većina linija Grada Splita funkcionira na način da linija prometuje na relaciji polazište – okretište – polazište, što znači da se bez zaustavljanja vraća na mjesto polaska. U praksi to znači da, ukoliko je očekivano vrijeme vožnje primjerice 50 minuta, može se očekivati vožnja od 25 minuta do okretišta i zatim 25 minuta natrag do polazišta.

4.1.1. Linija broj 3

Linija broj 3 prometuje na relaciji između gradske četvrti Brda i gradskog groblja Lovrinac te prolazi kroz centar grada. Radnim danom prometuje s početkom u 05:00, dok je zadnji polazak u 23:15 ili 23:30 ovisno o smjeru. Iz slike 4 koja prikazuje raspored polazaka vidljivo je da su polasci najčešći u jutarnjim i popodnevним satima, kad je uostalom i najveća pokretljivost stanovništva. Broj ostvarenih kilometara za razdoblje između 1. siječnja i 31. prosinca 2019. godine je 342.186,8 km, što je najviše od svih gradskih linija. Očekivano trajanje vožnje je 40+ minuta. (Promet, interni podaci, 2020).

3 BRDA - LOVRINAC				3 LOVRINAC - BRDA			
sati	RADNI DAN Working day	SUBOTA Saturday	NEDJELJA I PRAZNIK Sunday & holiday	sati	RADNI DAN Working day	SUBOTA Saturday	NEDJELJA I PRAZNIK Sunday & holiday
hours	minute			hours	minute		
05:	00 20 40	00 20 40	00, 45	05:	00 20 40	00 40	10 40
06:	00 20 40	00 20 40	15, 45	06:	00 15 30 45	00 20 40	10 30
07:	00 15 30 45	00 20 40	15, 45	07:	00 15 30 45	00 20 40	00 30
08:	00 30 45	00 30	15, 45	08:	00 15 30	00 30	00 30
09:	00 30 45	00 30	15, 45	09:	00 30 45	00 30	00 30
10:	00 15 30 45	00 20 40	15, 45	10:	00 15 30 45	00 20 40	00 30
11:	00 15 30 45	00 20 40	15, 45	11:	00 15 30 45	00 20 40	00 30
12:	00 15 30 45	00 20 40	15, 45	12:	00 15 30 45	00 20 40	00 30
13:	00 15 30 45	00 20 40	15, 45	13:	00 15 30 45	00 20 40	00 30
14:	00 15 30 45	00 20 40	15, 45	14:	00 15 30 45	00 20 40	00 30
15:	00 20 40	00 20 40	15, 45	15:	00 20 40	00 20 40	00 30
16:	00 30	00 30	15, 45	16:	00 20 40	00 30	00 30
17:	00 30	00 30	15, 45	17:	10 40	00 30	00 30
18:	00 20 40	00 20 40	15, 45	18:	10 40	00 20 40	00 30
19:	00 20 40	00 20 40	15, 45	19:	00 20 40	00 20 40	00 30
20:	00 20 40	00 20 45	15, 45	20:	00 20 40	00 30	00 30
21:	00 20 45	15 45	15, 45	21:	00 30	00 30	00 30
22:	15 45	15 45	15, 45	22:	00 30	00 30	00 30
23:	15	15	15	23:	00 30	00 30	00 30

Sl. 4. Raspored polazaka linije broj 3

Izvor: Promet, 2020c

4.1.2. Linija broj 6

Linija broj 6 prometuje na relaciji između gradske četvrti Kila i okretišta Hrvatskog narodnog kazališta, popularno zvanog Prima 3, koje se nalazi u samom centru grada. Radnim danom prometuje s početkom u 05:20, a zadnji je polazak u 23:15 ili 23:30, ovisno o smjeru. Iz slike 5 koja prikazuje raspored polazaka vidljivo je da su polasci najčešći u jutarnjim satima. Broj ostvarenih kilometara za razdoblje između 1. siječnja i 31. prosinca 2019. godine je 180.656,9 km. Očekivano trajanje cijele vožnje je 45 minuta. (Promet, interni podaci, 2020).

6 KILA - VUKOVARSKA - HNK - KILA			
sati	RADNI DAN	SUBOTA	NEDJELJA I PRAZNIK
hours	Working day	Saturday	Sunday & holiday
	minute		
05:	20 50	20 50	20
06:	10 25 40 55	15 45	15
07:	10 20 40 55	15 50	00 45
08:	10 30 50	15 45	30
09:	20 40	20 50	15
10:	05 30 50	15 45	15
11:	10 30 50	15 45	15
12:	10 30 50	15 45	15
13:	10 30 50	15 45	15
14:	10 30 50	15 45	15
15:	10 30 50	15 45	15
16:	10 30 55	15 45	15
17:	20 45	15 45	15
18:	10 30 50	15 45	15
19:	10 30 50	15 45	15
20:	10 30 50	15 45	15
21:	15 45	15 45	15
22:	15 45	15 45	15
23:	15	15	15

Sl. 5. Raspored polazaka linije broj 6

Izvor: Promet, 2020c

4.1.3. Linija broj 7

Linija broj 7 prometuje na relaciji između gradske četvrti Žnjan i zapadne obale splitskog poluotoka. Radnim danom prometuje s početkom u 05:30 ili 05:40, ovisno o smjeru, a zadnji je polazak u 22:10 ili 22:35, ovisno o smjeru. Očekivano trajanje cijele vožnje je 50 minuta. Linija ne prometuje kroz centar grada, već rubnim četvrtima, stoga su polasci na ovoj liniji dosta rjeđi. Subotom popodne i nedjeljom linija ne prometuje. Iako za stanovništvo postoje i ostale linije koje mogu koristiti vikendom, ono što je specifično za liniju broj 7 je to da povezuje gradsku plažu Žnjan i park šumu Marjan koje se nalaze na suprotnim dijelovima grada. Uvođenje ove linije vikendom možda bi potaklo neke stanovnike na rekreaciju u prirodi.

7 ŽNJAN - ZAPADNA OBALA				7 ZAPADNA OBALA - ŽNJAN			
sati	RADNI DAN Working day	SUBOTA Saturday	NEDJELJA I PRAZNIK Sunday & holiday	sati	RADNI DAN Working day	SUBOTA Saturday	NEDJELJA I PRAZNIK Sunday & holiday
hours		minute		hours		minute	
05:	30	30		05:	40		
06:	15, 45	35		06:	10, 55	10	
07:	20, 45	00, 45		07:	25, 55	05, 45	
08:	15, 45	30	N	08:	25, 55	30	N
09:	15, 45	15	E	09:	25, 55	15	E
10:	15, 45	00, 45		10:	25, 55	00, 45	
11:	15, 45	30	P	11:	25, 55	30	P
12:	15, 45	15	R	12:	25, 55	15	R
13:	15, 45	00	Q	13:	25, 55	00, 45	Q
14:	15, 45	30	M	14:	25, 55		M
15:	15, 45		E	15:	25, 55		E
16:	15, 45		T	15:	10, 25, 55		E
17:	15, 45		U	16:	25, 55		T
18:	15, 45		J	17:	25, 55		U
19:	15, 45		E	18:	25, 55		J
20:	15			19:	25, 55		E
21:	00			20:	25		
22:	10			21:	35		
POJAČANJE - radnim danima:				22:	35		
Vrh Sućidra - Put Supavla - Zvončac u 07:30							
Vrh Sućidra - Put Supavla - Spinut u 13:20							

Sl. 6. Raspored polazaka linije broj 7

Izvor: Promet, 2020c

4.1.4. Linija broj 8

Linija broj 8 prometuje na relaciji između gradske četvrti Žnjan i okretišta Zvončac. Radnim danom prometuje s početkom u 05:20 ili 05:25 ovisno o smjeru, a zadnji je polazak u 22:50 ili 23:20 ovisno o smjeru. Očekivano trajanje vožnje je 60 minuta. Iz rasporeda polaska vidljivo je kako su polasci češći u prijepodnevnim satima. Linija broj 8 s ostvarenih 222.273,9 km 2019. godine jedna je od prometnijih linija i gradu (Promet, interni podaci, 2020).

8 ŽNJAN - ZVONČAC				8 ZVONČAC - ŽNJAN			
sati	RADNI DAN Working day	SUBOTA Saturday	NEDJELJA I PRAZNIK Sunday & holiday	sati	RADNI DAN Working day	SUBOTA Saturday	NEDJELJA I PRAZNIK Sunday & holiday
hours	minute			hours	minute		
05:	20 55	20	30	05:	25 50	25	
06:	20 50	00 45	15 45	06:	25	00 45	00 55
07:	15 25 50	20 50	30	07:	00 30	30	25
08:	20 50	20 50	15	08:	00 15 30	00 30	10 55
09:	05 20 50	20 50	00 45	09:	00 30 45	00 30	40
10:	20 35 50	20 50	30	10:	00 30	00 30	25
11:	20 50	20 50	15	11:	00 15 30	00 30	10 55
12:	05 20 50	20 50	00 45	12:	00 30 45	00 30	40
13:	15 30 50	20 50	30	13:	00 30 55	00 30	25
14:	20 50	20 50	15	14:	10 30	00 30	10 55
15:	20 50	20 50	00 45	15:	00 30	00 30	40
16:	20 50	20 50	30	16:	00 30	00 30	25
17:	20 50	20 50	15	17:	00 30	00 30	10 55
18:	20 50	20 50	00 45	18:	00 30	00 30	40
19:	20 50	20 50	30	19:	00 30	00 30	25
20:	10 50	20 50	15	20:	00 30	00 30	10 55
21:	20 50	20 50	00 45	21:	00 30	00 30	40
22:	20 50	20 50	30	22:	00 30	00 30	25
23:		20	15	23:	20	00 20	10 55
				24:		00	

Sl. 7. Raspored polazaka linije broj 8

Izvor: Promet, 2020c

4.1.5. Linija broj 9

Linija broj 9 prometuje na relaciji između gradske četvrti Ravne njive i trajektne luke. Radnim danom prometuje s početkom u 05:10, a zadnji je polazak u 23:30. Čak pet polazaka između 07:00 i 08:00 sati te četiri polaska u popodnevnim satima dokaz su kako je ovo jedna od najprometnijih linija. Osim Ravnih njiva, linija povezuje gradske četvrti Pujanke i Sućidar s centrom grada, što je čini važnom za ovaj dio Grada. Očekivano trajanje vožnje je 45 minuta (Promet, interni podaci, 2020).

9 RAVNE NJIVE - TR.LUKA - RAVNE NJIVE			
sati	RADNI DAN Working day	SUBOTA Saturday	NEDJELJA I PRAZNIK Sunday & holiday
hours	minute		
05:	10 30	30	40
06:	00 15 30 45	00 20 40	00 30
07:	00 12 24 36 48	00 20 40	00 30
08:	00 20 40	00 20 45	00 30
09:	00 20 40	15 40	00 30
10:	00 20 40	00 20 40	00 30
11:	00 20 40	00 20 40	00 30
12:	00 20 40	00 20 40	00 30
13:	00 15 30 45	00 30	00 30
14:	00 15 30 45	00 30	00 30
15:	00 15 30 45	00 30	00 30
16:	00 25 50	00 30	00 30
17:	10 30 50	00 30	00 30
18:	10 30 50	00 30	00 30
19:	10 30 50	00 30	00 30
20:	10 30	00 30	00 30
21:	00 30	00 30	00 30
22:	00 30	00 30	00 30
23:	00 30	00 30	00 30

Sl. 8. Raspored polazaka linije broj 9

Izvor: Promet, 2020c

4.1.6. Linija broj 11

Linija broj 11 prometuje na relaciji između gradske četvrti Ravne njive i okretišta ispred Hrvatskog narodnog kazališta. Radnim danom prometuje s početkom u 05:25, dok je zadnji polazak u 19:05. Očekivano trajanje vožnje je 50 minuta. Linija ne prometuje nedjeljom. Iz slike 9 koja prikazuje raspored polazaka vidljivo je da nema istaknutijeg uzorka u broju polazaka, osim što su češći u jutarnjim satima. Ova je linija jedina direktna poveznica nekoliko splitskih četvrti poput Pujanke i Visoke s Kliničkim bolničkim centrom, stoga su u autobusu česte gužve. Broj ostvarenih kilometara za razdoblje između 1. siječnja i 31. prosinca 2019. godine je 82.363,4 km (Promet, interni podaci, 2020).

11 RAVNE NJIVE-PUJANKE-HNK-RAVNE NJIVE			
sati	RADNI DAN	SUBOTA	NEDJELJA I PRAZNIK
hours	Working day	Saturday	Sunday & holiday
	minute		
05:	25, 55	55	
06:	25, 55	55	
07:	25, 55	55	N
08:	25		E
09:	00	00	
10:	15	15	P
11:	30	30	R
12:	40	40	O
13:	15, 50	50	M
14:	25	55	E
15:	05, 35	55	T
16:	10	55	U
17:	20, 55		J
18:			E
19:	05		
20:			
21:			
22:			
23:			

Sl. 9. Raspored polazaka linije broj 11

Izvor: Promet, 2020c

4.1.7. Linija broj 12

Linija broj 12 prometuje između samostana Sv. Frane i gradske plaže Bene s početkom u 05:50 ili 05:30, dok je zadnji polazak u 22:45 ili 22:55 ovisno o smjeru. Očekivano trajanje vožnje je 30 minuta. Linija polazi jednom ili dvaput na sat jer ne povezuje frekventne lokacije. Broj ostvarenih kilometara za 2019. godinu je 86.410,6 (Promet, interni podaci, 2020).

12 SV. FRANE - BENE				12 BENE - (MEJE) - SV. FRANE			
sati	RADNI DAN Working day	SUBOTA Saturday	NEDJELJA I PRAZNIK Sunday & holiday	sati	RADNI DAN Working day	SUBOTA Saturday	NEDJELJA I PRAZNIK Sunday & holiday
hours	minute			hours	minute		
05:	50	50	50	05:	30	30	30
06:	30	30	30	06:	00, 40	00, 40	00, 40
07:	10, 45	10, 45	10, 45	07:	20, 55	20, 55	20, 55
08:				08:			
09:	00	00	00	09:	15	15	15
10:	15	15	15	10:	30	30	30
11:	30	30	30	11:	45	45	45
12:	45	45	45	12:			
13:				13:	00	00	00
14:	00	00	00	14:	15	15	15
15:	15	15	15	15:	30	30	30
16:	30	30	30	16:	45	45	45
17:	45	45	45	17:			
18:				18:	00	00	00
19:	00	00	00	19:	15	15	15
20:	15	15	15	20:	30	30	30
21:	30	30	30	21:	45	45	45
22:	45	45	45	22:	55	55	55
SV.FRANE-BENE-MEJE-SV.FRANE U: 05:50, 06:30, 07:10, 07:45, 09:00				BENE - MEJE - SV.FRANE U: 05:30, 06:00, 06:40, 07:20, 07:55, 09:15 SATI			

Sl. 10. Raspored polazaka linije broj 12

Izvor: Promet, 2020c

4.1.8. Linija broj 14

Linija broj 14 prometuje na relaciji između gradske četvrti Brda i Duilovo te prometuje samo radnim danom ujutro. U 2019. godini broji ukupno ostvarenih 20.011,7 kilometara (Promet, interni podaci, 2020).

14 BRDA - KOPILICA - DUBROVAČKA - BOLNICE - ŽNJAN - DUILOVO				14 DUILOVO - ŽNJAN - BOLNICE - DUBROVAČKA - KOPILICA - BRDA			
sati	RADNI DAN Working day	SUBOTA Saturday	NEDJELJA I PRAZNIK Sunday & holiday	sati	RADNI DAN Working day	SUBOTA Saturday	NEDJELJA I PRAZNIK Sunday & holiday
hours	minute			hours	minute		
05:				05:			
06:				06:			
07:	30			07:			
08:	15	N	N	08:	55	N	N
09:	35	E	E	09:		E	E
10:	55			10:	20		
11:		P	P	11:	35	P	P
12:	05	R	R	12:	50	R	R
13:	35	Q	Q	13:		Q	Q
14:		M	M	14:	15	M	M
15:		E	E	15:		E	E
16:		T	T	16:		T	T
17:		U	U	17:		U	U
18:		J	J	18:		J	J
19:		E	E	19:		E	E
20:				20:			
21:				21:			
22:				22:			
23:				23:			

Sl. 11. Vozni red linije 14

Izvor: Promet, 2020c

4.1.9. Linija broj 15

Linija broj 15 prometuje između gradske četvrti Duilovo i trajektne luke. Radnim danom prometuje s početkom u 05:05, dok je zadnji polazak u 23:05. Očekivano trajanje vožnje je 55 minuta. Iz slike 12 na kojoj se nalazi vozni red vidljivo je da linija polazi frekventnije u jutarnjim i popodnevnim satima, a najrjeđe nedjeljom. Ovo je jedina linija koja redovito povezuje četvrt Duilovo s centrom grada, stoga često dolazi do gužve u vozilu. Broj ostvarenih kilometara za 2019. godinu je 197.194,2 (Promet, interni podaci, 2020).

15 DUILOVO - ŽNJAN - TR. LUKA - DUILOVO			
sati	RADNI DAN Working day	SUBOTA Saturday	NEDJELJA I PRAZNIK Sunday & holiday
hours	minute		
05:	05, 30, 35	05, 30	05, 30
06:	05, 25	05, 35	05
07:	05, 25, 50	05, 35	05
08:	15, 45	05	05
09:	15, 45	05, 35	05
10:	10, 35, 55	05, 35	05
11:	20, 45	05, 35	05
12:	05, 30, 55	05	05
13:	15, 35	05	05
14:	05, 25, 50	05	05
15:	15, 35	05	05
16:	00, 25, 45	05	05
17:	15, 45	05	05
18:	15, 45	05	05
19:	05, 35	05	05
20:	05, 35	05	05
21:	05, 35	05	05
22:	05, 35	05	05
23:	05	05	05

Svaki dan u 05:30 prometuje od trajektne luke.
Svaki dan u 23:05 prometuje do trajektne luke.

Sl. 12. Raspored polazaka linije broj 15

Izvor: Promet, 2020c

4.1.10. Linija broj 17

Linija broj 17 prometuje na relaciji između gradske četvrti Spinut i gradske četvrti Trstenik. Radnim danom prometuje s početkom u 05:00, dok je zadnji polazak u 23:20. Očekivano trajanje vožnje je 50 minuta. Iz slike 13 koja prikazuje raspored polazaka vidljivo je da su polasci dosta podjednako raspoređeni tijekom cijelog dana. Broj ostvarenih kilometara za razdoblje između 1. siječnja i 31. prosinca 2019. godine je 263.706,7 km, što je treća najviša udaljenost među gradskim linijama (Promet, interni podaci, 2020).

17 SPINUT - LORA - TRSTENIK - LORA - SPINUT			
sati	RADNI DAN	SUBOTA	NEDJELJA I PRAZNIK
	Working day	Saturday	Sunday & holiday
hours	minute		
05:	00 30	00 30	10 45
06:	00 20 40	05 35	20 55
07:	00 15 40	00 20 45	30
08:	00 20 40	10 35	05 40
09:	10 40	00 25 50	15 50
10:	00 20 40	15 40	25
11:	00 20 40	05 30 55	00 35
12:	00 20 40	20 45	05 40
13:	00 15 40	10 30	15 55
14:	00 20 40	05 40	30
15:	00 20 40	15 50	05 40
16:	00 20 40	25	15 50
17:	10 40	00 35	25
18:	00 20 40	10 45	00 35
19:	00 20 40	20 55	10 45
20:	00 20 40	30	20 55
21:	00 30	05 40	30
22:	00 30	15 50	05 40
23:	00 20	20	20

Polazno - završno stajalište linije br.17 je u Spinutu.
Planirano vrijeme dolaska linije br.17 do Trstenika je 25 min.

Sl. 13. Raspored polazaka linije broj 17

Izvor: Promet, 2020c

4.1.11. Linija broj 18

Linija broj 18 prometuje na relaciji između ulice Brnik i okretišta kod Hrvatskog narodnog kazališta. Radnim danom prometuje s početkom u 05:15, dok je zadnji polazak u 23:40. Očekivano trajanje vožnje je 45 minuta. Iz slike 14 koja prikazuje raspored polazaka vidljivo je da je ovo jedina linija uz liniju 9 koja ima pet polazaka dnevno između 07:00 i 08:00, s tim da jedan od tih polazaka nakon okretišta kod HNK produžuje na Spinut gdje se nalazi nekoliko srednjih škola. Linija prolazi pokraj dva šoping centra, City Center one i Mall of Split, stoga je ovo jedna od rijetnih linija koja često vozi i vikendom. Broj ostvarenih kilometara za 2019. godinu je 265.198,7 km, što je treća najviša udaljenost među gradskim linijama.

18 BRNIK - HNK - BRNIK			
sati	RADNI DAN Working day	SUBOTA Saturday	NEDJELJA I PRAZNIK Sunday & holiday
hours	minute		
05:	15 30 45	15 45	15
06:	00 15 30 45	20 40	00 30
07:	00 15 20 30 45	00 20 40	00 30
08:	00 20 40	00 20 40	00 30
09:	00 30	00 30	00 30
10:	00 20 40	00 20 40	00 20 40
11:	00 20 40	00 20 40	00 20 40
12:	00 20 40	00 20 40	00 20 40
13:	00 20 40	00 20 40	00 20 40
14:	00 20 40	00 20 40	00 20 40
15:	00 20 40	00 20 40	00 20 40
16:	00 20 40	00 20 40	00 20 40
17:	00 20 40	00 30	00 20 40
18:	00 20 40	00 20 40	00 20 40
19:	00 20 40	00 20 40	00 20 40
20:	00 20 40	00 20 40	00 20 40
21:	00 20 40	10 30	10 30
22:	00 20 40	10 30	10 30
23:	00 20 40	00 30	00 30

Radnim danom u 7:20 sa Brnika vozi do Spinuta

Sl. 14. Raspored polazaka linije broj 18

Izvor: Promet, 2020c

4.1.12. Linija broj 20

Linija broj 20 prometuje samo radnim danom s dva polaska dnevno. Povezuje gradsku četvrt Ravne njive s nekoliko srednjih škola i institucija poput gradske uprave, stoga polazi u 07:25 i 13:25. Sa svojih 2.298,7 km u 2019. godini, linija je s najmanje ostvarenih kilometara, a očekivano trajanje vožnje je 15 minuta (Promet, interni podaci, 2020).

20 RAVNE NJIVE - ZVONČAC			
sati	RADNI DAN Working day	SUBOTA Saturday	NEDJELJA I PRAZNIK Sunday & holiday
hours	minute		
05:			
06:			
07:	25	N	N
08:		E	E
09:			
10:		P	P
11:		R	R
12:		O	O
13:	25 - do Spinuta	M	M
14:		E	E
15:		T	T
16:		U	U
17:		J	J
18:		E	E
19:			
20:			
21:			
22:			
23:			

Sl. 15. Raspored polazaka linije broj 20

Izvor: Promet, 2020c

4.1.13. Linija broj 21

Linija broj 21 prometuje između gradske četvrti Meje i smostana sv. Frane koji se nalazi u neposrednoj blizini Rive. Zbog svoje kratke relacije i rijetkih polazaka, sa svojih 20.055 kilometara u 2019. godini također je jedna od manje prometnih linija. Očekivano trajanje vožnje je 17 minuta (Promet, interni podaci, 2020).

21 SV.FRANE - MEJE - SV.FRANE			
sati	RADNI DAN Working day	SUBOTA Saturday	NEDJELJA I PRAZNIK Sunday & holiday
hours	minute		
06:			
07:			
08:			
09:	45	45	45
10:			
11:	00	00	00
12:	15	15	15
13:	30	30	30
14:	45	45	45
15:			
16:	00	00	00
17:	15	15	15
18:	30	30	30
19:	45	45	45
20:			
21:	00	00	00
22:	15	15	15
23:			

Linija broj 12 svaki dan s polascima u 5:50, 6:30, 7:05, 7:45 i 9:00. prometuje preko Meja.

Sl. 16. Raspored polazaka linije broj 21

Izvor: Promet, 2020c

4.1.14. Linija broj 24

Linija broj 24 prometuje na relaciji između Splita i Stobreča, točnije prometuje preko poslovne zone Kopilica do veletržnice TTTS. Prometuje tek nekoliko puta dnevno, s najranijim polaskom iz Splita u 05:15, a najkasnijim polaskom iz Stobreča u 21:05. Na ovoj je liniji 2019. godine ostvareno 37.891 kilometara, a očekivano trajanje vožnje je 25 minuta (Promet, interni podaci, 2020).

24 SPLIT - KOPILICA - DOM. RATA - STOBREČ - TTTS				24 TTTS - STOBREČ - DOM. RATA - KOPILICA - SPLIT			
sati	RADNI DAN Working day	SUBOTA Saturday	NEDJELJA I PRAZNIK Sunday & holiday	sati	RADNI DAN Working day	SUBOTA Saturday	NEDJELJA I PRAZNIK Sunday & holiday
hours	Working day	Saturday	Sunday & holiday	hours	Working day	Saturday	Sunday & holiday
05:	15 preko Poljičke	40 preko Poljičke		06:	45	05	
06:	15 preko Poljičke, 40	35 preko Poljičke		07:	00	00	
07:	30	30 preko Poljičke	30	08:	10	30	10
08:			50	09:	55	55	30
09:	20	20		10:			
10:	40	40	20	11:	25	25	30
11:				12:	45	45	
12:	05	05	20	13:			10
13:	40	40		14:	15	15	
14:				15:	05		
15:				16:			
16:				17:			
17:				18:			
18:				19:			
19:				20:			
20:				21:	05		
Split -> Stobreč -> TTTS				STOBREČ -> TTTS -> SPLIT			
SVRAČA LINIJA BR. 27 KOJA PROMETUJE ZA ŽRNOVNICU				TTTS -> STOBREČ -> SPLIT			
				U 07:10 sati se prometuje preko Stobreča			
				U 6:05 i 7:00 svrača linija 25 koja prometuje u Stobreč pa na TTTS, s polascima iz Splita u 5:40 i 6:35 sati.			

Sl. 17. Raspored polazaka linije broj 24

Izvor: Promet, 2020c

4.1.15. Linija broj 25

Linija broj 25 također povezuje Split i Stobreč, nekoliko puta dnevno više nego što to čini linija 24. Na ovoj je liniji 2019. godine ostvareno 111.210,5 kilometara, a očekivano trajanje vožnje je 25 minuta (Promet, interni podaci, 2020).

25 SPLIT - STOBREČ				25 STOBREČ - SPLIT			
sati	RADNI DAN Working day	SUBOTA Saturday	NEDJELJA I PRAZNIK Sunday & holiday	sati	RADNI DAN Working day	SUBOTA Saturday	NEDJELJA I PRAZNIK Sunday & holiday
hours	Working day	Saturday	Sunday & holiday	hours	Working day	Saturday	Sunday & holiday
05:	50	40	30	05:	10->KAMEN, 45	10->KAMEN	
06:	15 45	10, 35, 55		06:	20 50	00*, 30, 55*	05 (Linija br. 27)
07:	20	25		07:	15 55	20->KAMEN, 55	
08:	05, 35	55		08:	35		
09:	10, 45		25	09:	00 40	20*	55
10:	20	25		10:	15	50*	
11:	15 45	15		11:	00 45->KAMEN*	45	
12:	20	25		12:	25	55	
13:	10, 40	35	35	13:	00, 45		
14:	25	30		14:	10,	05	10
15:	35	30	30	15:	00 55*		
16:	40	30		16:		00	00
17:	45	45	45	17:	05->KAMEN,		
18:	45			18:	20->LINIJA BR. 27	15	15
19:	20	15	15	19:	45	25->KAMEN,	
20:	35	30		20:	20->LINIJA BR. 27		00
21:	40	00	00	21:	00*	30	30
22:	45	30	30	22:	00*		
23:				23:	00->KAMEN*		
SPLIT -> TTTS -> STOBREČ				STOBREČ -> TTTS -> SPLIT			
SVRAČA LINIJA BR. 26 KOJA PROMETUJE NA KAMEN				Polazak u 5:45 kreće u 5:15 sati iz Dubrave.			
SVRAČA LINIJA BR. 27 KOJA PROMETUJE ZA ŽRNOVNICU				*Vremena označenih polazaka su okvirna zbog toga što je linija kružna sa fiksnim polascima iz Splita			
SVRAČA LINIJA BR. 29 KOJA PROMETUJE ZA NAKLICE							

Sl. 18. Raspored polazaka linije broj 25

Izvor: Promet, 2020c

4.1.16. Linija broj 26

Linija broj 26 povezuje grad Split s naseljem Kamen na istočnom dijelu grada. Polazi tek šest do devet puta dnevno, a polasci su podjednako raspoređeni tijekom dana. Ukupan broj ostvarenih kilometara tijekom 2019. godine je 42.952,9 km, a očekivano trajanje vožnje je 25 minuta (Promet, interni podaci, 2020).

26 SPLIT - KAMEN				26 KAMEN - SPLIT			
sati	RADNI DAN Working day	SUBOTA Saturday	NEDJELJA I PRAZNIK Sunday & holiday	sati	RADNI DAN Working day	SUBOTA Saturday	NEDJELJA I PRAZNIK Sunday & holiday
hours		minute		hours		minute	
05:		55		05:	10 iz Stobreča	10 iz Stobreča	
06:	45			06:			
07:			N	07:	10	20 iz Stobreča	N
08:		45	E	08:			E
09:	20			09:	45	10	
10:			P	10:			P
11:	15	15	R	11:	55	45	R
12:	40	50	O	12:			O
13:			M	13:	15	15	M
14:	30		E	14:	55		E
15:		00	T	15:		30	T
16:	40		U	16:			U
17:			J	17:	05 iz Stobreča		J
18:			E	18:			E
19:	25	00		19:	50	25	
20:	25			20:	50		
21:				21:			
22:	45			22:			
23:				23:	00 iz Stobreča		
SPLIT -> STOBREČ -> KAMEN				Linija prometuje iz Stobreča			

Sl. 19. Raspored polazaka linije broj 26

Izvor: Promet, 2020c

4.1.17. Linija broj 27

Linija broj 27 povezuje Split s naseljem Žrnovnica na istoku Grada, a polazi tek nekoliko puta dnevno. Ukupan broj ostvarenih kilometara 2019. godine bio je 158.061,6 km, a očekivano trajanje vožnje je 50 minuta (Promet, interni podaci, 2020).

27 SPLIT - KOREŠNICA - ŽRNOVNICA				27 ŽRNOVNICA - KOREŠNICA - SPLIT			
sati	RADNI DAN Working day	SUBOTA Saturday	NEDJELJA I PRAZNIK Sunday & holiday	sati	RADNI DAN Working day	SUBOTA Saturday	NEDJELJA I PRAZNIK Sunday & holiday
hours		minute		hours		minute	
05:	15->TTTS, 40	30	30	05:	00, 45	00,	
06:	20	30		06:	10	00	00
07:	15			07:	00	05	
08:	15	00 Naklice	30 Naklice	08:	00		
09:	15			09:	15	05	40
10:	15	15 Naklice	30 Tugare/Naklice	10:	15		
11:	20			11:	15	35	
12:	15	10	10 Tugare	12:	15	45	
13:	15	20		13:	10	55	15
14:	15	30->STOBREČ		14:	15		
15:	15			15:	15	10, 45	
16:	15	30 Tugare	30 Tugare	16:	15		
17:	10 45->STOBREČ			17:	15	35	35
18:	10 45->STOBREČ			18:	15->STOBREČ, 35		
19:	15	30	30	19:	15, 45		
20:	15 45			20:	15->STOBREČ,	00	00
21:	15			21:	15 45		
22:	15			22:	15		
23:	15	30		23:	15 45		
24:				24:		00	
U 17:45 i 18:45 radnim danom i 14:30 subotom prometuje preko Stobreča				U podcrtane sate prometuje linija br. 29. te su vremena polazaka okvirna			

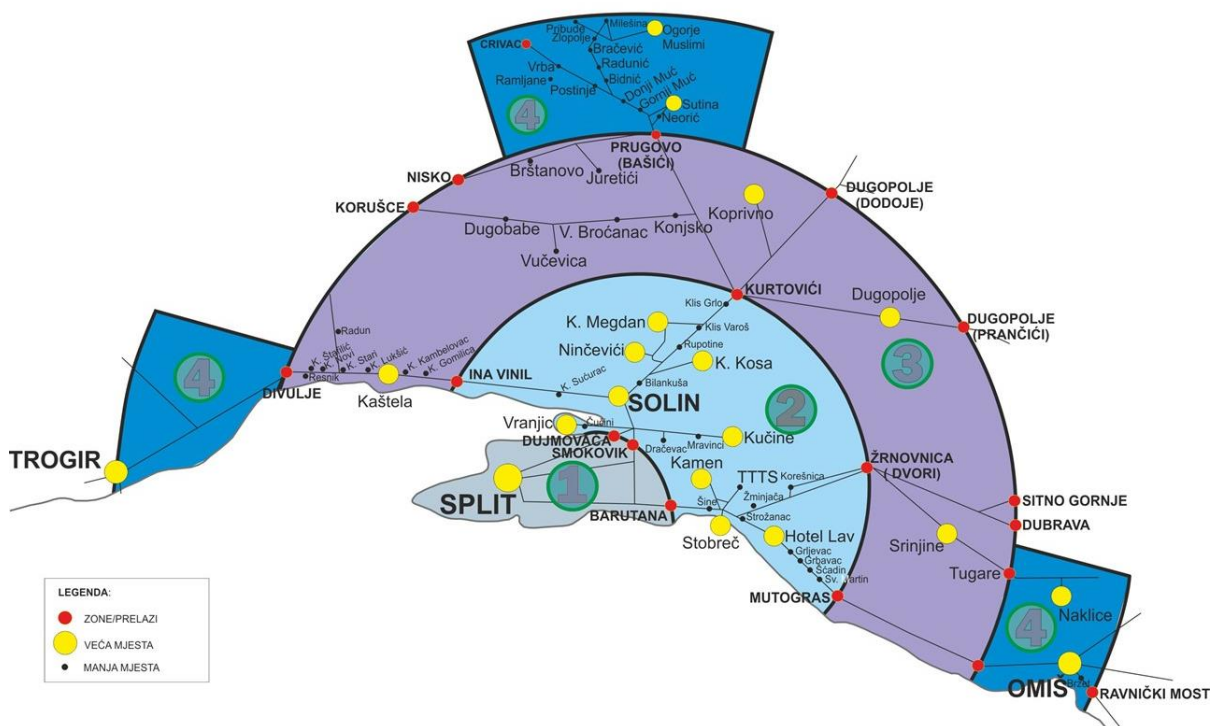
Sl. 20. Raspored polazaka linije broj 27

Izvor: Promet, 2020c

5. Tarifni sustav autobusnog prometa

U okviru socijalne analize javnog prijevoza u Gradu Splitu proučit će se značajke tarifnog sustava. Područje na kojem Promet obavlja usluge gradskog i prigradskog putničkog prijevoza 1994. godine podijeljeno je na četiri tarifne zone koje su omeđene Trogirom na zapadu i Omišom na istoku. Unutar te četiri tarifne zone omogućeno je korištenje jednokratnih, povratnih i mjesečnih pokaznih karata.

Za ostala područja izvan tih zona primjenjuje se relacijski tarifni sustav u kojem se ne koriste mjesečne pokazne karte, već se cijena formira prema udaljenosti. Međutim, na području prigradskih općina gdje se primjenjuje takav relacijski sustav, odobren je povlaštenu prijevoz za učenike. Dakle, učenici iz općina izvan zonskog tarifnog sustava imaju pravo na korištenje pokaznih karata s 50 % popusta (Promet, 2008).



Sl. 21. Tarifne zone poduzeća Promet Split d.o.o.

Izvor: Promet, 2020d

Grad Split administrativno se prostire područjem prve, druge i treće zone. Prva zona obuhvaća sam grad i njegove kotare, druga zona naselja Kamen i Stobreč, a treća Donje Sitno, Gornje Sitno, Srinjine i Žrnovnicu.

U tablici 2 prikazane su odabrane cijene karata za jedno, dva ili neograničen broj putovanja za sve četiri zone javnog gradskog prijevoza poduzeća Promet Split. Sustav prodaje putnih karata postupno se mijenjao, od starog klasičnog sustava prodaje kod konduktera, do suvremenog sustava prodaje, kod vozača, uz automatske poništivače karata u vozilima. S vremenom se otvara sve veći broj prodajnih mjesta i kioska kako bi se smanjila prodaja kod operativnog prometnog osoblja (Promet, 1998). Stoga je, kao što se vidi u tablici X, cijena karte za jedno putovanje kupljene kod vozača u vozilu 11,00 kn, dok je cijena karte za jedno putovanje kupljene na kiosku 9,00 kn.

Tab. 2. Cijene karata u dnevnom prometu 2020. godine

		ZONA I	ZONA II	ZONA III	ZONA IV	
Karta za dva putovanja	Kupljena na kiosku	18,00 kn	22,00 kn	27,00 kn	33,00 kn	
	Kupljena na kiosku u bloku od minimalno 5 karata	17,00 kn	21,00 kn	27,00 kn	32,00 kn	
Karta za jedno putovanje	Kupljena na kiosku	9,00 kn	13,00 kn	17,00 kn	21,00 kn	
	Kupljena u vozilu	za građanstvo	11,00 kn	13,00 kn	17,00 kn	21,00 kn
		za djecu od 6. do 10. godine	5,00 kn	5,00 kn	5,00 kn	5,00 kn
		prtljažna	5,00 kn	5,00 kn	5,00 kn	5,00 kn
Neograničen broj putovanja	Dnevna karta	30,00 kn	-	-	60,00 kn	
	Trodnevna karta	75,00 kn	-	-	150,00 kn	

Izvor: Promet, 2020e

U tablici 3 prikazane su cijene mjesečnih pokaznih karata s markicom s obzirom na tip korisnika. Najskuplja mjesečna pokazna karta za sve zone je ona za građane (odrasle). Cijene su nešto prilagođenije skupinama poput umirovljenika, sportaša, učenika i studenata.

Tab. 3. Cijene mjesečnih pokaznih karata s markicom 2020. godine

		ZONA I	ZONA II	ZONA III	ZONA IV
MJESEČNA POKAZNA KARTA S MARKICOM	građani	290,00 kn	380,00 kn	460,00 kn	570,00 kn
	učenici i studenti	130,00 kn	190,00 kn	230,00 kn	265,00 kn
	studenti (prebivalište u Splitu)	69,00 kn	-	-	-
	sportaši (učenici - članovi klubova s područja Splitu)	65,00 kn	95,00 kn	115,00 kn	133,00 kn
	umirovljenici i nezaposleni	143,00 kn	200,00 kn	240,00 kn	280,00 kn

Izvor: Promet, 2020e

6. Željeznički promet

Splitska gradska željeznica sustav je prigradskog prijevoza putnika u gradu Splitu na relaciji između Splita i Kaštel Starog otvorena 2006. godine. Ukupna je duljina tračnica 17,8 kilometar, a putovanje traje manje od 25 minuta (Suvremena.hr, 2019). Na prostoru grada Splita postoje dvije stanice; Split i Split-predgrađe. Stanice su povezane s 13 do 17 linija dnevno, ovisno o danu. Na ovoj relaciji uz standardne prigradske vlakove voze i IC vlakovi te noćni vlakovi s vagonima za spavanje koji voze do Zagreba, stoga se cijene karata kreću se između 9,10 kuna za najjeftinije i 27,10 kuna za najskuplje vožnje (HŽ Putnički prijevoz, 2020).

U ljeto 2019. godine pokušala se pokrenuti inicijativa oživljavanja „splitskog metroa“. Uvedena je linija s dva moderna vlaka koja je prevozila putnike svako 20 minuta na 4 minute dugačkoj relaciji. Cijena karte iznosila je 11 kuna, a vlak je prometovao od 05:00 do 22:00. Projekt splitskog metroa bio je prva faza projekta povezivanja trajektne luke sa zračnom lukom Split i početak ulaganja u prigradsku željeznicu (Jutarnji.hr, 2019). Međutim, linija je nakon nekoliko mjeseci ukinuta zbog neisplativosti. Građani grada Splita jednostavno nemaju naviku vožnje željeznicom.

7. Ispitivanje željenih značajki javnog prijevoza među stanovnicima

Glavni konkurent javnom prijevozu putnika za sve tehnologije putovanja jest privatni automobil. Ukoliko se želi povećati korištenje javnog prijevoza, on mora imati značajke koje mu daju prednosti u odnosu na automobil koje pridonose konkurentnosti javnog prijevoza. Željene značajke javnog prijevoza su praktičnost, imidž, informacija i sigurnost (Štefančić, 2008). Kako bi se pobliže analizirale željene značajke za Grad Split, u rujnu 2020. godine metodom polustrukturiranog intervjua obavljeno je istraživanje među stanovnicima samoga Grada.

Praktičnost obuhvaća pružanje usluge koja se mora protezati do odredišta do kojega putnik želi putovati, po mogućnosti bez presjedanja. Smatra se da je prijevoz putnika dobro organiziran ako se do bilo kojeg dijela grada dođe s maksimalno jednim presjedanjem. Učestalost pružanja usluge mora biti organizirana na način da vrijeme čekanja bude prihvatljivo kratko, tj. u intervalu 5-7 minuta radnim danima. Usluga mora biti pouzdana i trajanje vožnje mora biti dosljedno. Vrijeme putovanja „od vrata do vrata“ mora biti usporedivo s putovanjem osobnim automobilom, a svako presjedanje treba se odvijati na istoj razini na maloj udaljenosti, po mogućnosti bez korištenja stepenica ili prelaska prometnice (Štefančić, 2008).

Vezano za iskustvo praktičnosti i razinu pouzdane usluge javnog prijevoza u Splitu, ispitanici nisu imali riječi hvale. *„U većini slučajeva autobusi su točni, ali ponekad se zna dogoditi da se uopće ne pojave, dakle da jednostavno preskoči koja linija, pri čemu mi ne dobijemo nikakvu obavijest, više puta san skoro zakasnija u školu. Po gradu su direktno i ne moram presjedat', to mi je super.“* (J. A., 21). Neki su se ispitanici žalili na lošu povezanost naselja koja su administrativno u sklopu Grada s određenim lokacijama u gradu. *„Do nekih odredišta do kojih bi ja išla, recimo do šoping centra ako uspoređujem s autobusom, uvijek ću radije ići autom jer nema direktne linije. Pošto živim na Kamenu, morala bi busom ići do centra grada 20-30 minuta i tek onda do šoping centra. Autom je to 5 minuta. Otkad san položila, skoro nikad se ne vozim autobusom.“* (J. Š., 21). Čini se kako veliki problem čini frekventnost linija, vrijeme čekanja te očekivano trajanje vožnje. *„Čekanje je jako dugo ako živiš u Žrnovnici. Meni bi povratak kući često izgleda tako da ja čekam pola sata do sat na hladnoći i kiši kako bi uvatila jedan jedini bus. A trajanje vožnje je još veći kaos.“* (K. M., 25). *„Živim blizu centra grada, ali bus kojim se vozim ide tri puta u satu i uvijek bude pun ljudi, pogotovo u tri popodne. Ne razumim zašto ne stave više linija, to je ogroman problem.“* (LJ. M., 47).

Po mišljenju mnogih putnika, javni prijevoz, posebice autobus, staromodan je i nema dobar imidž. Kako bi se imidž poboljšao, treba se voditi računa o značajkama poput susretljivog prometnog osoblja, kvalitete vožnje postignute ujednačenom i sigurnom vožnjom, projektiranja vozila kako bi odao dojam moderne i dobre prijevozne usluge, smanjene razine buke u vozilu i sl. (Štefančić, 2008). Što se imidža splitskog javnog prijevoza tiče, stariji ispitanici nisu imali puno primjedbi, dok je, čini se, mlađi ispitanici nešto više pažnje obraćaju na imidž. „*Ja se ne vozim često, ali kad se vozim, meni je sve u redu. Čekam bus koliko treba dok ne dođe, vozači su super, za moje potrebe je dobro.*“ (A. M., 82). „*Liti kad su gužve i vrućine izbjegavam bus jer nema klime. A i inače ima puno starih buseva koji ne bi tribali bit' na cesti. Doduše, ovi novi iz EU su odlični busevi i s njima se milina vozit, nema naglih kočenja i slično.*“ (K. M. 21). „*Sad ovi novi busevi čak imaju i WiFi, to mi je svakako plus, pogotovo kad zapnemo pa se vozimo pola sata.*“ (A. K., 27).

Vrlo je važno da sustav javnog gradskog prijevoza bude prilagođen korisnicima. U tom kontekstu govori se o informacijama o učestalosti usluge, vremena dolaska i polaska te cijeni vožnje. Na stajalištima, kao i u prijevoznim sredstvima, trebala bi biti dostupna „real time“ informacija o stvarnim vremenima odlazaka, dolazaka i popunjenosti prvog sljedećeg vozila (Štefančić, 2008). Dostupnost informacija je također jedna velika manjkavost prema ispitanicima. „*Prije jedno 15-ak godina postavljeni su informativni stupovi na kojima je tribalo pisat za koliko točno minuta dolazi bus, ali od toga ništa. Na rasporedima piše kad bus kreće, a od nas se očekuje da izračunamo koliko njemu treba do naše stanice, šta je apsurdno. Mogu mislit da je turistima i ljudima koji prvi put dolaze u Split još gore. Možda je zato u Splitu toliki veliki broj taksista, jer se ljudi jednostavno ne znaju snać' u javnom prijevozu i onda ima posla.*“ (J. Š. 21).

Svi bi se putnici trebali osjećati sigurnima pri korištenju vozila javnog prijevoza. Objekti javnog prijevoza, uključujući i pristupne putove, moraju biti osvijetljeni i praćeni kamerama kako bi se smanjio rizik od napada na putnike te kako bi se putnicima dao osjećaj sigurnosti (Štefančić, 2008). Na temu sigurnosti ispitanici nisu imali puno za reći. „*Kamera ima u autobusu, stanice su većinom osvijetljene. Veći mi je problem šta nekad bus bude jako star. Kad stari bus brzo vozi, tu se najmanje sigurno osjećam. Ali mislim da je sigurnost generalno na zadovoljavajućoj razini.*“ (L. P., 20).

Osim navedenih značajki, ispitanici su imali priliku sami izraziti generalno mišljenje o prednostima i manama javnog prijevoza u Gradu Splitu. Velika većina navela je problem cjenovne pristupačnosti. „*Definitivno je najveći problem previsoka cijena karata. Iako se*

autobusi moderniziraju, promjena vezanih za cijenu karte nema nigdje na vidiku. 11 kuna za nekoliko stanica je apsurdan iznos, pogotovo zato što je vožnja po gradu većinom kratka, nekih 15 minuta.“ (J. A., 21). „Cijene su im nenormalne. 11 kuna u jednom smjeru, znači 22 kune povratno. Ako idem sama, još i nekako, ali ako ide četveročlana obitelj, totalno neisplativo.“ (LJ. M., 27). „Dobra je stvar šta postoje pokazzi. Ja studentsku pokaznu kartu platim 70-ak kuna misečno i mirna san, to je po meni stvarno isplativo. Međutim, recimo, mama mi nema pokaz i ona nikad ne ide s Kamena busom do centra jer je cijena previsoka.“ (J. Š., 21).

Na pitanje o korištenju gradske željeznice velika većina nije imala puno za reći. „Čuja san za to davno, ali koliko znam odustali su od toga. Povezana je trajektna luka s Kopilicom, to je predgrađe i industrijski dio grada, pa ko tamo živi. Turisti najčešće stižu u gradsku luku, a stanovi ili apartmani najčešće im se nalaze u središtu grada, tako da se ni oni ne služe njom. (J. A., 21).

8. Analiza problema u javnom prijevozu

Nakon analize stanja javnog gradskog prijevoza u Gradu Splitu i odrađenog intervjua sa stanovništvom, moguće je iznijeti neke ključne probleme.

Iako je istaknuto kako se vozni park obnavlja i širi, najočitiji problem koji svakodnevno pogađa stanovništvo je spora modernizacija usluga. Na rasporedima polazaka autobusa vidljivo je samo vrijeme polaska, a tekuće informacije o vremenu dolaska na stajalištima ili u prijevoznim sredstvima ne postoje. Postojeći digitalni stupovi s informacijama godinama su ugašeni i ne upotrebljavaju se. Također, iako stanovnici koriste kolokvijalne nazive za stanice autobusa (npr. „kod Jokera“ ili „na Pazaru“), službena imena stanica ne postoje. Osobi koja prvi puta posjećuje grad jako se teško snaći, što tjera mnoge na korištenje taksija koji dodatno zagušuju promet i stvaraju zagušenja na frekventnim lokacijama poput trajektne luke i autobusnog kolodvora. Još jedan od problema je administrativna neuređenost. Granice grada, Grada, urbanog područja i tarifnih zona rijetko se poklapaju jedne s drugima. Zbog specifičnosti administrativnog uređenja Grada Splita, stanovnici naselja koja su administrativno njegov dio mogu pripadati drugoj ili trećoj tarifnoj zoni, te samim time značajno više plaćati usluge javnog prijevoza. Iz tog razloga mnogi odabiru vožnju osobnim automobilom te na ulazu u sami grad često dolazi do zagušenja u jutarnjim i popodnevnim satima. Takva zagušenja dotrajala prometna infrastruktura teško podnosi.

9. Zaključak

Grad Split kulturno je i demografsko središte Dalmacije i drugi najveći grad u Hrvatskoj. Unatoč tome, problematika javnog prijevoza u Gradu Splitu nije česta tema istraživačkih radova. Osnutkom javne gradske tvrtke Promet 1948. godine započinje moderno razdoblje organizacije javnog gradskog prijevoza u Splitu. Druga polovica 20. stoljeća bila je dinamična za sve funkcije grada Splita, pa tako i za promet; broj prijeđenih kilometara i prevezenih putnika godinama je rastao i dosegao vrhunac 70-ih i 80-ih godina. S nastupanjem gospodarske krize, a kasnije i Domovinskog rata, došlo je do promjena koje su promijenile dinamiku razvoja. Danas, kad je ukupni broj automobila u gradu višestruko veći nego u 20. stoljeću, osobni automobil prvi je izbor većini građana vozačke dobi.

Javni gradski prijevoz Grada Splita organiziran je putem autobusnog prometa koji broji 17 linija te kratke željezničke pruge od dvije stanice. Uvid u detalje rasporeda vožnje i intervju sa stanovnicima, vidljivo je kako je organizacija prijevoza relativno zadovoljavajuća. Najveće primjedbe odnose se na visoku cijenu vožnje i na zastarjelost infrastrukture poput unutrašnjosti starih autobusa ili digitalnih 'real time' stupova za informacije (poput onih u Zagrebu). Prioritet u poboljšanju sustava javnog gradskog prijevoza bi prvenstveno trebali biti digitalizacija i modernizacija, a onda i smanjenje cijene. Nedostatak linija između grada i okolnih naselja također je veliki problem. Ispitanicima odgovara imidž javnog prijevoza u Gradu, ljubazno osoblje i novi, opremljeni autobusi. Vožnja željeznicom u ovakvom stanju ispitanicima nije bila privlačna. Javni gradski prijevoz Grada Splita u ovom stanju ima puno prostora za napredak.

Literatura

Barić, J., 2014: Početak javnog prijevoza u Splitu, *Kulturna baština* 40, 117-138.

Klempić, S., 2004: Utjecaj imigracije na strukture stanovništva Splita, *Migracijske i etničke teme* 20, 1: 79-110

Monografija 1948.-1998., Promet, 1998.

Monografija 1948.-1998., Promet, 2008.

Štefančić, G., 2008: *Tehnologija gradskog prometa I*, Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu

Izvori

European Commission, 2020: Urban Mobility, https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility_en (14. 9. 2020.)

Grad Split, 2020: O gradu, <https://www.split.hr/o-splitu/o-gradu> (20. 8. 2020.)

HŽ Putnički prijevoz, 2020: Vozni red – kupnja karte, <https://prodaja.hzpp.hr/hr/Ticket> (20. 9. 2020.)

Jutarnji.hr, 2019: Od danas vozi splitski metro, prva vožnja kasnila tri minute, <https://www.jutarnji.hr/vijesti/hrvatska/od-danas-vozi-splitski-metro-prva-voznja-kasnila-tri-minute-vozit-ce-svakih-20-minuta-karta-kosta-11-kuna-prvi-se-provozali-ugledni-gosti-8994905> (10. 9. 2020.)

Split.com.hr, 2013: Splitska podzemna željeznica, <https://split.com.hr/novosti/vijesti/splitska-podzemna-zeljeznica> (20. 8. 2020.)

Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017. – 2030.), Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2017, <https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/MMPI%20Strategija%20prometnog%20razvoja%20RH%202017.-2030.-final.pdf> (25. 8. 2020.)

Promet, interni podaci, 2020

Promet, 2020a: Povijest Prometa, <http://www.promet-split.hr/o-nama/povijest> (20. 8. 2020.)

Promet, 2020b: Mreža gradskih linija, <http://www.promet-split.hr/linije/mreza-gradskih-linija> (7. 9. 2020.)

Promet, 2020c: Raspored vožnje autobusnih linija Grada Splita, <http://www.promet-split.hr/vozni-red/split> (6. 9. 2020.)

Promet, 2020d: Tarifne zone, <http://www.promet-split.hr/cjenik/tarifne-zone> (27. 8. 2020.)

Promet, 2020e: Cjenik putnih karata, <http://www.promet-split.hr/cjenik/cjenik-putnih-karata> (27. 8. 2020.)

Privredni.hr, 2019: Vozni park splitskog Prometa obnovljen s 34 nova autobusa, <https://privredni.hr/u-split-stize-20-mercedesovih-zglobnih-autobusa-i-14-man-ovih-autobusa> (3. 9. 2020.)

Suvremena.hr, 2019: Krenula prva brza gradska željeznica u Splitu, <http://suvremena.hr/krenula-prva-brza-gradska-zeljeznica-u-splitu/> (20. 9. 2020.)

United Nations (UN), 2015: Sustainable Urban Mobility and Public Transport in UNECE capitals, https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp5/publications/Sustainable_Urban_Mobility_and_Public_Transport_FINAL.pdf (15. 9. 2020.)

PRILOG

GRAD SPLIT, 15. 9. 2020.

INTERVJU ZA PRVOSTUPNIČKI RAD NA TEMU *Analiza javnog gradskog prijevoza Grada Splita*

1. Mišljenje o praktičnosti korištenja usluga javnog gradskog prijevoza u Gradu Splitu? (putovanje bez ili s malo presjedanja, kratko vrijeme čekanja, pouzdana i dosljedna usluga usporediva s korištenjem privatnog automobila...)
2. Mišljenje o imidžu javnog gradskog prijevoza u Gradu Splitu? (susretljivo osoblje, ujednačena i sigurna vožnja, moderno vozilo...)
3. Smatrate li da su Vam prilikom korištenja javnog gradskog prijevoza u Gradu Splitu dostupne sve informacije potrebne za vožnju? (učestalost vožnje, 'real time' informacije o vremenu dolaska...)
4. Mišljenje o sigurnosti korištenja usluga javnog gradskog prijevoza u Gradu Splitu? (osvijetljenost pristupnih putova i stanica, videonadzor...)
5. Što biste izdvojili kao najveći problem prilikom korištenja javnog gradskog prijevoza u Gradu Splitu?
6. Koristite li gradsku željeznicu? Opišite svoje iskustvo.