

Kolodvor Kopilica, Split

Ivanovski, Darko

Master's thesis / Diplomski rad

2015

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj:

University of Split, Faculty of Civil Engineering, Architecture and Geodesy / Sveučilište u Splitu, Fakultet građevinarstva, arhitekture i geodezije

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:123:527812>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-19**



Repository / Repozitorij:

[FCEAG Repository - Repository of the Faculty of Civil Engineering, Architecture and Geodesy, University of Split](#)



UNIVERSITY OF SPLIT



DIGITALNI AKADEMSKI ARHIVI I REPOZITORIJI

diplomski rad

KOLODVOR KOPILICA_SPLIT

student
DARKO IVANOVSKI
mentorica
DOC. IVA LETILOVIĆ
komentor
PROF. DRAŽEN CVITANIĆ

FAKULTET GRAĐEVINARSTVA,
ARHITEKTURE I GEODEZIJE_SPLIT
akademska godina
2014./2015.

TEKSTUALNI DIO:

POVIJESNI RAZVOJ PROMETA U SPLITU.....	1-11
--	------

ANALITIČKI DIO:

ANALIZA ŠIREG PODRUČJA.....	12
ANALIZA LOKACIJE.....	13
FOTO LOKACIJE.....	14

GRAFIČKI DIO:

KONCEPT.....	15
SITUACIJA S PROMETNIM RJEŠENJEM.....	16
TLOCRT SUTERENA.....	17
TLOCRT PRIZEMLJA.....	18
TLOCRT I KATA.....	19
TLOCRT II KATA.....	20
TLOCRT III KATA.....	21
TLOCRT KARAKTERISTIČNE UREDSKE ETAŽE.....	22
TLOCRT KARAKTERISTIČNE HOTELSKE ETAŽE/TLOCRT ZADNJEG KATA.....	23
PRESJEK A-A.....	24
PRESJEK B-B.....	25
PRESJEK C-C.....	26
ISTOČNO PROČELJE.....	27
SJEVERNO PROČELJE.....	28
ZAPADNO PROČELJE.....	29
JUŽNO PROČELJE.....	30
PROSTORNI PRIKAZI.....	31-32
ISKAZ POVRŠINA.....	33

KOMENTORSKI RAD

POVIJESNI RAZVOJ PROMETA U SPLITU

Zbog povoljne klime, vode, plodnog tla i geografskog položaja ljudi se rano naseljavaju na prostore Dalmacije, pa se tako nalazišta iz perioda paleolitika i neolitika (neki nalazi datiraju čak 7000g.pr.n.e.) nalaze se i na širem splitskom području. Ostaci zlatnih predmeta iz bakrenog doba na području gradske četvrti Gripe, te ostaci prapovijesne utvrde na prostoru Kašjuna potvrđuju nam obitavanje čovjeka u to doba i na prostoru grada Splita.

Na području srednje Dalmacije i zapadne Hercegovine se u IV. St.pr.ne. pojavljuje antička etno skupina Dalmati, dok se na kopnu i po Dalmatinskim otocima naseljavaju grčki kolonisti. Grci osnivaju prva gradska središta poput Traguriona (Trogir), Epetiona (Stobreč), Starog Grada na Hvaru i Salone (izvorno ilirsko naselje). Aspalatos je bilo prvo ilirsko-grčko naselje nastalo 400 godina prije Krista u južnoj uvali današnjeg splitskog poluotoka. U doba Rimljana Aspalatos postaje Spalatum, te kasnije Split.

Rimljani iskorištavaju uzastopne napade Dalmata na njihove saveznike Liburne kao povod za rat protiv ovog ratobornog ilirskog plemena i pripajanje istočnog jadrana u Rimsko carstvo. U trećem dalmatinskom ratu (78.-76.g.pr.n.e.) prokonzul Gaj Koskonije osvaja Salonu, koja je bila Dalmatima glavni izlaz na more. Julije Cezar joj daje položaj rimske kolonije "Colonia Martia Iulia Salona". Tada su sagrađene ceste i vodovod te Salona postaje jedno od većih trgovačkih središta na Mediteranu.

305.g. car Dioklecijan gradi svoju rezidenciju u južnoj uvali Splitskog poluotoka, te u njoj provodi sljedećih desetak godina do svoje smrti. Nakon Dioklecijanove smrti palaču koriste brojni rimski velikaši.



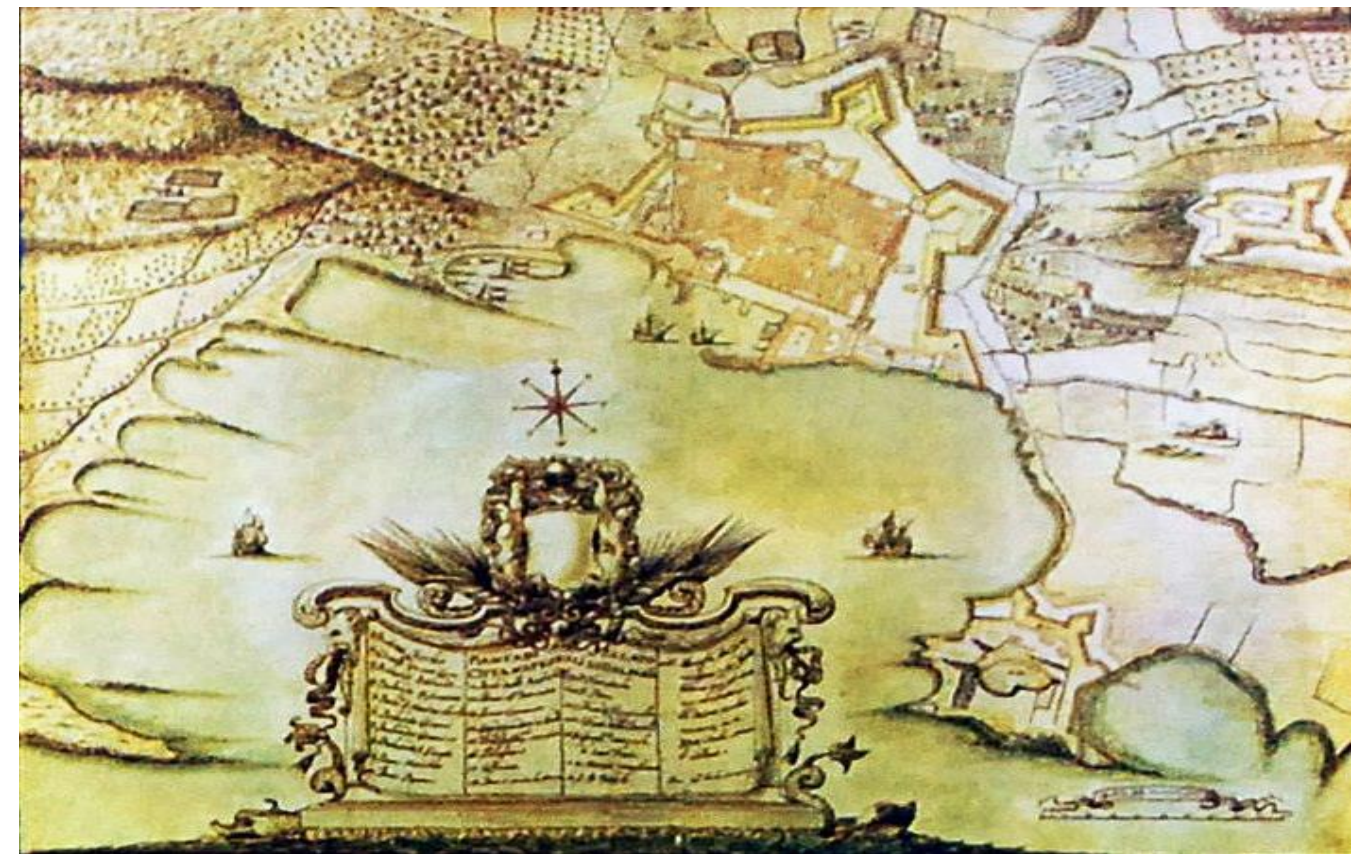
Split je uvijek bio usko vezan sa Salonom kao velikim središtem, te ih je međusobno osim morskog pravca povezivao i kopneni put. Izgradnjom Dioklecijanove carske palače (295.-305.g.) Rimljani dodatno poboljšavaju vezu Splita sa Salonom i dalje s unutrašnjosti Dalmacije. Na predjelu današnjeg Lučca pa preko Pojišana vodio je put za Epetion, jedini reper u prostoru kroz dugi niz stoljeća. Preko teritorija Hrvatske također su prolazili brojni pravci rimskih cesta, a dosta njih se podudara i sa današnjim pravcima. To je dokaz kako su Rimljani već u svoje vrijeme znali adekvatno i optimalno trasirati i smjestiti svoje prometnice. Nažalost, padom rimskog carstva postepeno je propadala i mreža rimskih cesta.

Na području naše županije bile su poznate dvije rimske ceste:

- Aquilea-Trsat-Senj-Solin-Cavtat-Skadar
- Solin - Muć - Šuplja crkva – Sisak

Nakon pada Salone u avarsko-slavenskoj najezi u VII.st. , palača postaje utočište odbjelim Salonitancima i polagano započinje svoju transformaciju iz palače u grad. Pod bizantskom vlašću u ranom srednjem vijeku dolazi do postupnog povezivanja romanske i hrvatske kulturne tradicije. U X. i XI. st. počinje se graditi i izvan palače, a grade se većinom samostani i crkve. Na prijelazu iz XI. u XII. st. Split je u sastavu hrvatskog, a potom hrvatsko-ugarskog kraljevstva, no uživa status autonomne komune. U razdoblju slobodne srednjovjekovne komune., dolazi do većeg arhitektonskog razvoja, kada su brojne srednjovjekovne kuće ispunile ne samo rimske zgrade nego i veći dio slobodnog prostora ulica i trijemova.

Nakon 1420. godine Split se gotovo četiri stoljeća nalazi pod Venecijom. U XVI. st. Turci osvajaju tvrđavu Klis (1537.g.), što zatvara Splitu pristup zaleđu. Tijekom XVIII. st. stanovništvo izbjeglo s okolnih područja pod turskom vlašću naseljava splitska predgrađa, pa se postepeno formiraju naselja Veli Varoš, Manuš, Dobri i Lučac. Mletci uspijevaju vratiti tvrđavu Klis tek 1648.g. za vrijeme kandijskog rata. Mletačka vlast u Splitu trajala je do kraja XVIII. stoljeća, sve do Napoleonovih osvajanja, odnosno samog pada Mletačke Republike 1797. godine.



Tlocrt Splita iz 1666. (G. Santini)

Nakon kratkotrajnog razdoblja austrijske uprave (1797.-1805.g.) početak XIX.st. obilježila je isto tako kratka francuska vlast nad „Ilirskim provincijama“ (1806.-1813.g.). Maršal Marmont podiže komunalni standard Splita i formira novu obalu uz južni zid palače.

Bečkim kongresom 1814. godine Dalmacija pripada Austriji. U to vrijeme na Lučcu još uvijek je postojala stara lučica sa malim mulom i ribarskim lađicama, a istočni dio obale još uvijek su prekrivala polja i vinogradi



Palais de Dioclétien: Façade Nord-Porte Dorée (Lavallée-Cassas 1802)



Palais de Dioclétien Façade Méridionale, Le Cryptoportique et le Port (Lavallée-Cassas 1802)

Željezničko pitanje bilo je od presudne važnosti za razvoj Splita. Karavanska veza s Bosnom i Hercegovinom morala je neminovno propasti, a trgovina rudnim i šumskim bogatstvima iz unutrašnjosti Balkana prema Sredozemlju tražila je nove putove. Koncem XIX. stoljeća lokalnu vlast preuzima hrvatska gradska uprava. To je vrijeme početka industrijalizacije i velikih komunalnih zahvata. Obnavlja se antički akvedukt, izgrađuje se lukobran, uspostavlja željeznička veza sa zaleđem i uvodi opskrba grada plinom.

1861. godine Trgovačka komora podnijela je prijedlog Vladi o povezivanju Splita željeznicom s Bosnom i Dunavom. U to vrijeme javlja se i otpor autonomaškoj upravi te politička ideja da se Split spoji sa Siskom i Zagrebom. U isto vrijeme osposobljava se i Dioklecijanov vodovod, čemu se u spomen na Rivi gradi fontana ("Bajamontuša").

1877. godine sagrađena je željeznička pruga Split-Siverić s ogrankom do Šibenika. Split dobiva usjek pruge, a iskopanom zemljom nasula se Nova obala, tj. istočni dio luke. Do ovog nasipanja more je dolazilo do Radovanove ulice gdje se nalazilo Brodogradilište Buj. Zgrada željezničke postaje nalazila se na Zlodrinjoj poljani. 1888. g. sagrađen je dio ličke željeznice Siverić-Knin, a 1903. godine Split dobiva uskotračnu željeznicu Split- Sinj (Sinjska rera).

Sinjska rera (zvana još i ferata) je uskotračna željeznica koja je od 12. rujna 1903. do šezdesetih godina prošlog stoljeća prometovala između gradova Sinja i Splita i time bila u gospodarskom i socijalnom smislu poveznica između Cetinske krajine i najvećeg hrvatskog grada na jugu. Naziv "rera" u narodu je dobila zbog putnika koji su se vozili njome i pjevali reru, gangu i ojkavicu, pučke pjesme karakteristične za Sinjsku krajinu. U početku su je zbog izgleda i sporosti nazivali šuljarica, potom sinjska željeznica, sinjski vlak, sinjska ferata. Pruga je bila je planirana sredinom 19. stoljeća kao prva dionica buduće pruge između Splita i Sarajeva, dvaju trgovinskih središta, koji su u to vrijeme bili povezani cestom kojom se putovalo pet dana. Druga dionica trebala je biti između Aržana i Bugojna. Bila je dio tadašnjeg plana povezivanja jadranskih luka (Dubrovnika, Metkovića, poslije Ploča) sa zaleđem i dalje prema srednjoeuropskim prugama.

Zakonom o željeznicama nižeg reda od 21. prosinca 1898. počinje njena realizacija, nakon skoro 50 godina od odluke. Zbog potrebe spajanja Splita kao luke s Bosnom, te posebno zbog političkih i vojnih interesa koji su bili u prvom planu kod izgradnje pruga u Austro-Ugarskoj, gradnja počinje raspisivanjem dražbenog oglasa za preuzimanje radova tadašnjeg Carsko-kraljevsko željezničkog ministarstva u lipnju 1901. Izgradnja pruge je počela krajem listopada 1901. Kao i prva pruga izgrađena u Dalmaciji (Split – Siverić – Knin s ogrankom Perković – Šibenik), i ova pruga je bila izolirana do 1925., do spoja s Ličkom prugom.

Posljednji putnički vlak broj 3834 na pruzi Split – Sinj krenuo je iz Sinja 30. rujna 1962. Teretni promet održavao se još neko vrijeme. Sljedeće godine pruga je bila demontirana, a lokomotive i vagoni bili su preseljeni u Gornji Milanovac, a po nekim pokazateljima i u rudnike soli oko Tuzle.

Pruga je bila duga 39,972 km, a imala karakteristike brdske pruge s postupnim promjenama uspona, najvećeg nagiba 26,7 promila (tunel Mačkovac). Na pruzi su bila izgrađena tri tunela: tunel u Gornjoj Rupotini (dužine 400 m), tunel Tri kralja na Grebenu (dužine 123 m) te tunel Jadro (poslije nazvan Mačkovac, dužine 118 m). Četvrti tunel je naknadno probijen na ulazu u kolodvor Split. Od većih pružnih objekata, izgrađeni su još kameni nadvožnjak (na Meterizama, kod željezničke postaje Vranjic-Solin, dužine 10 m), kameni vijadukt Vetmin most (u Klisu, ispod Varoša, dužine 76,81 m), te željezni most (u predjelu Grlo, raspona 8 m). Na trasi pruge bilo je 117 prijelaza i 20 odvodnih kanala za oborinske vode.

Uz otprije izgrađen kolodvor u Splitu, izgrađeno je još pet kolodvora (Vranjic-Solin, Klis, Dugopolje, Dicmo i Sinj) i tri stajališta (Mravinci, Klis-Kosa i Prosik). Naknadno su izgrađena još tri stajališta: u Koprivnom i Kukuruzovcu, te u splitskom predgrađu Kopilici. Kao i prateći objekti, kolodvori i stajališta su bili izgrađeni tipski i od kamena.



1906. godine gradi se nova (današnja) zgrada željezničke stanice, položena između kolosijeka i obalne linije istočnog dijela

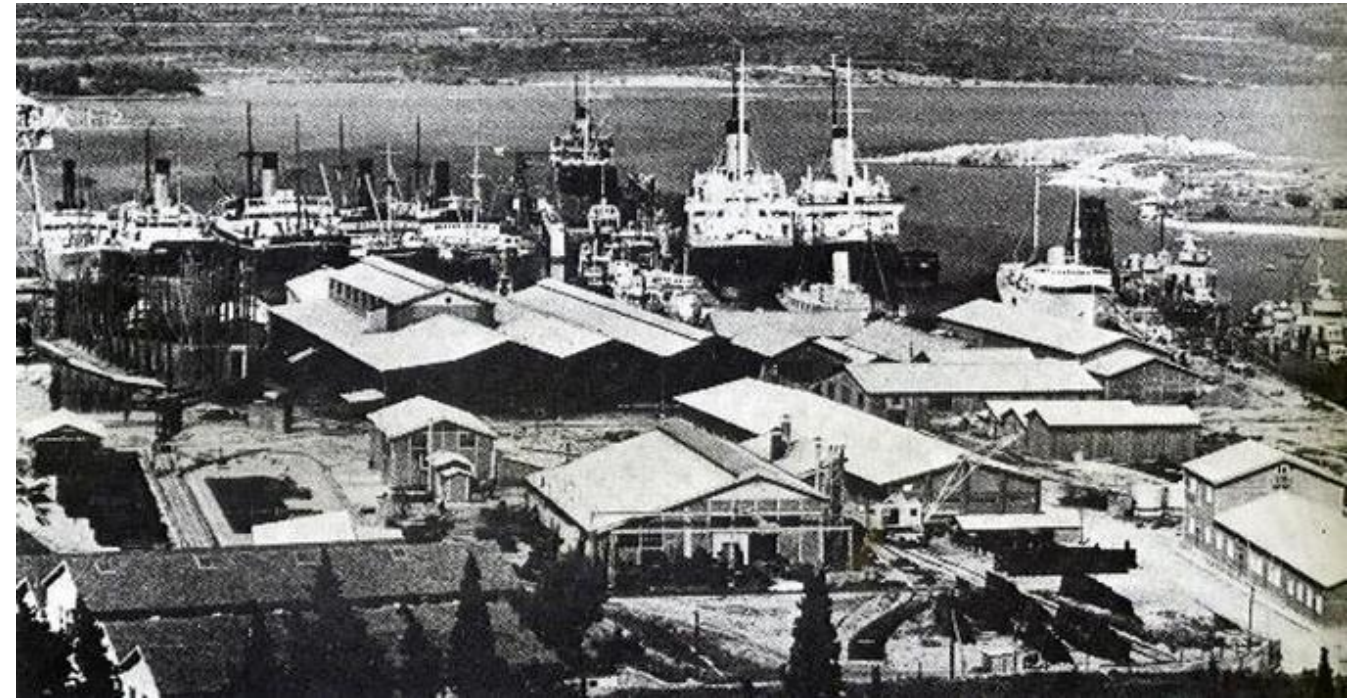
1925. godine dovršava se željeznička pruga prema Zagrebu (Ličkom trasom), a Split postaje i sjedište velike upravne jedinice, Primorske banovine. 1926. godine gradi se prizemna zgrada carinarnice na korijenu gata Sv. Petra. Kat nad dijelom prizemlja i trijem s istočne strane nadograđen je 1929. godine po projektu arhitekata Fabijana Kaliterne i Alfreda Kellera. Iste godine asfaltira se obalna površina pred povijesnom jezgrom Splita (današnja Riva).

1927. godine na predjelu Matejuška prema projektu arh. Josipa Kodla izgrađen je "Stari dom" veslačkog kluba Gusar. 1928-29. probijena je i uređena nova glavna ulica kroz Lučac - Ulica kralja Zvonimira. Prije provođenja ove ulice promet je išao bivšom Končarovom ulicom i zaobilaznim putem dolazio na Poljičku cestu. U razdoblju od dvadesetak godina između dvaju ratova, u Splitu je napravljeno dosta u komunalnoj opremi i infrastrukturi: putevima, ulicama, električnim i plinskim instalacijama, vodovodu, kanalizaciji te zelenim površinama. Kroz teritorij grada prolazila je banovinska cesta Solin-Split-Omiš, koja je posredstvom važnijih prometnica služila za ulaz u uličnu mrežu. U poslijeratnim godinama prvo su se uređivale postojeće ulice- Tako ih je 1930. prošireno čak tridesetak, a već se tada pristupilo intenzivnom asfaltiranju.



1932. godine u uvali Supaval na sjeveru je otvoreno brodogradilište "Split", jedno od glavnih na našoj obali. Ono se brzo širilo i u njemu su se gradili sve veći brodovi. Nova sjeverna luka bila je vrlo važna, ne samo za gospodarstvo primorja, nego i čitave države, a posebno za prostorno zoniranje Splita. Njena gradnja usko je vezana uz izgradnju Unske željezničke pruge. Za gradnju nove luke određen je novi, povoljniji položaj, istočnije kod Vranjica. 1938. godine završeni su elaborati za gradnju i odobren je kredit. Međutim, izgradnja luke zahtijevala je rekonstrukciju željezničke pruge Solin-Split i proširenje obližnje stanice Predgrađe, za što je 1941. otvoren kredit. Radovi u luci su počeli, bilo je planirano da se završe do siječnja 1943., no rat ih je privremeno zaustavio.

50-ih godina sav je robni promet preusmjeren u Sjevernu luku. U kategoriji naših robnih luka, splitska je luka imala najsporiji porast prometa. Razlog je nepostojeća željeznička mreža s gravitacijskim područjem. Veze sa zaleđem su dobre, ali nedovoljno. Manjka željeznička veza sa zapadnom Bosnom i promet stagnira.



Škver 50-ih godina 20.st.

Povećanju prometa doprinio je i završetak **Ličke pruge** povezujući Split sa Zagrebom i Europom. Nakon otvorenja za promet Lička je pruga imala mnogo veće značenje u putničkom nego u teretnom prometu. Ona je bitno utjecala na pomake u razvoju turizma na dalmatinskom području, povezavši Split i Šibenik sa sjeverom države i s Europom. Omogućila redovitu opskrbu Dalmacije brašnom i žitaricama iz Slavonije i Vojvodine te plasman svježeg povrća, ribe, vina i ulja iz splitske i šibenske okolice na tržnice gradova na sjeveru države. Pa iako u teretnom prometu šireg prostora Lička pruga nije značila mnogo, jer preko nje nije išao promet velikih količina tereta između unutrašnjosti i mora, njezino je značenje za stanovništvo Dalmacije bio veliko. Međutim, nestašica materijala, kvalificirane radne snage i sredstava usporavaju radove i nove inicijative.



U Drugom svjetskom ratu vlast u gradu se mijenja nekoliko puta i uključivala je talijansku okupaciju, Gradski NOO, partizansku vlast, njemačku okupaciju i kratku vladavinu NDH.

Istim ratom je zaustavljen i razvoj grada, koji je pretrpio brojna razaranja, a istočni dijelovi gradske luke s željezničkom stanicom bili su glavna meta napada savezničkih bombardera te su i najviše stradali. 1943.-1944. godine su u zračnom bombardiranju Splita na ovom prostoru uništeni mnogi objekti, a njihovi ostaci kasnije su uklonjeni. Među njima su obje višekatnice Katalinić kod lukobrana, kavana "Na Novoj obali", Putnički ured, Lazaret (tamnice), Režija duhana, i crkve sv. Petra i sv. Roka na Lučcu.

Od čitavog nekadašnjeg sklopa građevina na Obali Lazareta (proširenom platou) ostala je samo zgrada Lučke kapetanije i neoklasicistička građevina uz nju. Split se oslobađa od okupacije u listopadu 1944. godine, a osnivanjem Urbanističkog centra za Dalmaciju 1947. godine započinje kontinuirani proces sustavnog planiranja grada.

Za daljnji razvoj Splita u novonastalim prilikama od posebnog značaja bilo je razdvajanje lučkih funkcija: preseljenje teretnog prometa unutar Vranjičkog bazena, odnosno usmjerenje istočne obale gradske luke na kvalitetno rješavanje putničkog brodskog, željezničkog i autobusnog prometa.

1945-47. godine započinje velika akcija čišćenja ruševina nastalih od posljedica zračnih napada izvedenih 1943-44. godine od strane saveznika. Područje gradske luke i željezničke stanice naročito je stradalo, a što je i bio glavni cilj bombardiranja. Iz akvatorija Gradske luke vade se potopljeni brodovi.

1946. godine ruši se zvonik, kao jedini ostatak neoromaničke crkve sv. Petra i susjedne trokatnice na površini sjeverno od Biskupove palače, kako bi se provelo bolje prometno rješenje na križanju. U isto vrijeme na mjestu nekadašnjega Lučkog prilaza uređen je mali park, a na položaju starih tamnica provedena široka neposredna veza između Rive i stanice, s odvojkom prema željezničkom mostu, u blizini kojega je srušen zvonik uništene crkve sv. Petra, čime se uspostavila kvalitetna veza istočne obale i središta grada.

S lukobrana se uklanjaju tri velike u ratu teško oštećene dizalice, a uklanjaju se i preostali dijelovi teško oštećenih zgrada - kompleksa Lazareta i zgrade režije duhana, smještenih između Lučke kapetanije i Biskupske palače, kao posljedica bombardiranja. Ponovo je otvorena za promet lička željeznička pruga, koja od 1942-46. nije bila u prometu. Prethodno je popravljena zgrada željezničke stanice, uređeni su kolosijeci i odstranjene okolne ruševine.



Škver u ruševinama



Obnavljanje željezničkog mosta Split-Sinj

1948. godine restaurira se teško oštećena fasada zgrade bivše Biskupske palače, koju u poslijeratnom razdoblju zaposjeda više različitih korisnika: Društvo inženjera i tehničara, Urbanistički biro, Arhiv Splita i drugi. 1950. godine realizira se hotel "Dalmacija", koji danas nije u funkciji.

Iste te godine počinje s radom i autosaobraćajno poduzeće "Promet" kojem je zadatak organiziranje gradskog i prigradskog prometa. Skromnim prijevoznim kapacitetima koji su se sastojali od 12 dotrajalih autobusa i nekoliko kamiona "Promet" je počeo obavljati prijevoz, ali se on zbog čestih kvarova morao povremeno obustavljati. intenzivni razvoj počinje tek 1953. godine. Nabavljeno je 10 starih, ali generalno popravljenih "londonaca".Iste godine "Promet"-u je dodjeljena današnja lokacija u Predgrađu, gdje je 1962. godine izgrađena zgrada za potrebe servisiranja vozila, a 1964. godine radionički prostor i uredi za potrebe stručnih i administrativnih službi. Te godine organiziran je prijevoz na otoku Šolti i uveden je trolejbusni prijevoz na relaciji od gradske obale do Solina. Zbog čestih prekida uvjetovanih neiskustvom vozačkog osoblja, kao i lošim stanjem prometnica u solinskom bazenu, trolejbusni prijevoz je ukinut 1968. godine.



1953-54. godine proširuje se "Titova obala" (današnja Riva) za oko 26 m na dijelu pred Dioklecijanovom palačom. Osim proširenja prometnoga dijela ove obale u cilju osiguranja kvalitetnog odvijanja kolnog prometa izvedene su barijere - nasadi s niskim cvijećem i slobodnim grupacijama palmi, koje su zamijenile dotadašnje murve.

1950-54. godine produžen je gat sv. Duje na istočnoj strani gradske luke za 50 metara. 1951. godine gradi se novi most, veće nosivosti i širi od bivšeg nad željezničkim usjekom između pazara - gradske tržnice i Biskupove palače.

1957-58. godine podiže se s bazom na platou i ostakljen prizmama toranj visok 35,30 metara - spomen-svjetonik "Pomorac" na rtu Katalinića briga. Svjetionik je prva nova poslijeratna vertikala u silueti grada i registrirani je spomenik kulture. U isto vrijeme adaptira se zgrada željezničke stanice u gradskoj luci prema projektu arh. Marka Markovine. Počinje postupno uklanjanje željezničkih kolosijeka na potezu Strossmayerova obala - Gat proleterskih brigada te se peroni željezničke stanice popločavaju granitnim kockama.

Sljedeće godine gradi se uz lukobran na Katalinića brigu "Centralna dalmatinska komercijalna prerađivačka vinarija", a u isto vrijeme obavljeno je i preseljenje glavne autobusne stanice s dotadašnje lokacije na "Radničkom šetalištu" na područje Gradske luke.

1961. godine demontira se željeznički kolosijek na potezu tadašnjeg gata Proleterskih brigada prema jugu.

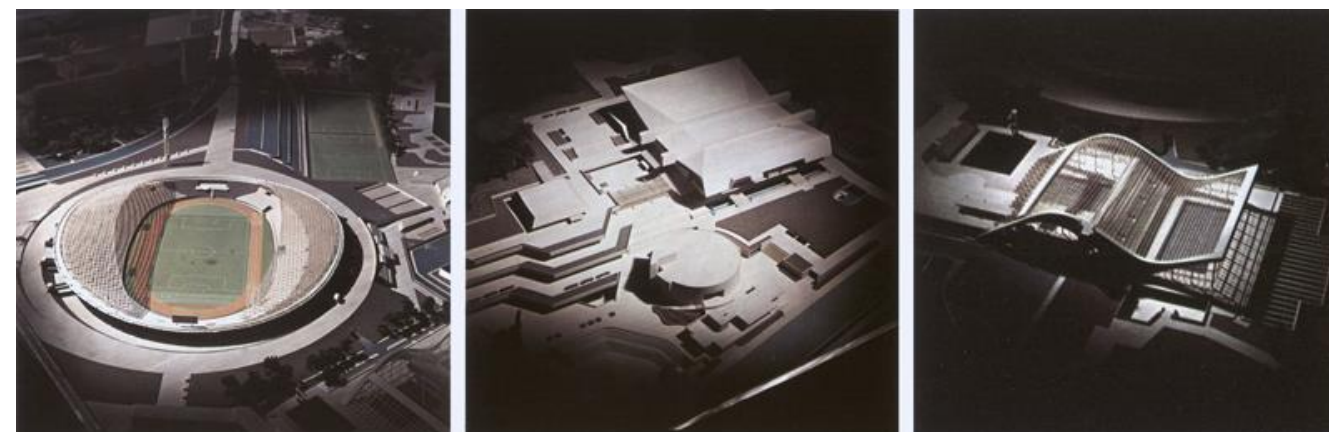
1979. godine uoči **Mediterranskih igara** prema projektu arh. Josipa Stubnje grad Split nije dobio samo funkcionalne sportske objekte nego i prateću infrastrukturu. Preuređena su bivša carinska skladišta na Gat sv. Duje u Pomorsko-putnički terminal s šalterskom prodajom karata, carinarnicom i graničnim prijelazom.

Probijanjem tunela kroz Marjan i zahvatima na cestovnim (počela se graditi splitska zaobilaznica na potezu Kaštel Sućurac-Stobreč) i željezničkim pravcima stvoreni su preduvjeti za rješavanje prometnih problema u gradu i okolici. Izvršen je niz zahvata na rekonstrukciji

elektrodistribucijske mreže, vodovodno-kanalizacijskim sustavima, te telekomunikacijskim vezama.



Marjanski tunel



Makete novoizgrađenih sportskih objekata: Gradski stadion u Poljudu, Sportski centar Gripe i poljudski bazeni

U isto vrijeme natkriva se i usjek željezničke pruge, koji je od 1877. godine dijelio grad na dva dijela, međusobno povezana mostovima na više mjesta.

U užem dijelu grada usjek željezničke pruge bio je premošten na razini današnje Gundulićeve, Zagrebačke, na raskrižju Bihačke, Vukovarske, Domovinskog rata i Livanjske ulice, produžetku Zvonimirove i na središnjem dijelu u produžetku pješačke komunikacije na potezu Srebrna vrata - Lučac.

Prokopom je presječen bastion Contarini, a njegov pravac pružanja prema jugu - gradskoj luci utjecao je na formiranje građevinskih pravaca objekata, koji su se kasnije gradili u njegovoj neposrednoj blizini (kompleks Realke, crkva sv. Petra, Nadbiskupska palača, Režija duhana i druge). Sve dileme u vezi s funkcioniranjem i organizacijom prometa tim područjem ostale su do danas otvorene, a današnje njeno korištenje je dijelom parking površina, a dijelom pješačka komunikacija.



Bastion Contarini

Na dva mjesta kontinuitet pješačkog poteza je deniveliran i to na razini Starog pazara, a prisutna visinska razlika diferenciranih platoa savladana je stubištem. Konstrukcija prekrivanja željezničkog usjeka dimenzionirana je na moguća opterećenja kolnog prometa. Otvorena je mogućnost njegovog korištenja za sve vidove prometa.

Uoči Mediteranskih igara je izgrađena jedina stanica podzemne željeznice u Hrvatskoj i to u Splitu. U sklopu ukopa pruge na potezu od Gradske luke do Kopilice (1852m) izgrađena je stanica za brzu gradsku željeznicu širine 20 metara i dužine 100 metara. Napravljeni su ulazi sa sve četiri strane tog stajališta, jedan je do zgrade Suda, drugi na samom rubu parkinga blizu slastičarne "Svaguša", treći i četvrti pored Školske poliklinike. Pripravljene su za sve servise i stepenice, a stanica je zatvorena montažnim zidovima čekajući vrijeme kad će je netko staviti u funkciju. Inače, pokušaj uvođenja prigradske željeznice početkom 1993. godine na relaciji od Splita do Kaštel Staroga neslavno je završio u jesen 1994.



Ukopavanje brze gradske željeznice u dužini od 2000 m

Među recentnim izvedbama potrebno je spomenuti uređenje Rive 2005. godine te rekonstrukciju Zapadne obale 2013. godine. Sukladno rezultatima provedenog natječajnog postupka središnji dio Gradske luke je uređen prema prvonagrađenom radu autorskog tima 3LHD iz Zagreba. Realizacija zapadne obale je započeta je 2011. godine prema znatno reduciranom i izmjenjenom sadržaju i obuhvatu prvonagrađenog rada aps. arh. Jure Bešlića i Ivana Jurića iz 2010. godine. Danas prostor istočne obale nezavidno stagnira, zbog čega je potrebno ne samo predložiti adekvatne intervencije, već i što prije krenuti u samu neophodnu obnovu.

Što se tiče modernog razvoja prometa u Splitu i okolici, treba posebno spomenuti **Unsku prugu** koja je nakon više od 9 godina ponovno otvorena za promet 26. siječnja 2001. godine. Promet je bio prekinut 8. kolovoza 1991. godine, a do vojne operacije Oluja 1995. godine pruga je bila izvan službenog nadzora. Ipak, lokalni promet slabog intenziteta se odvijao i u tom razdoblju. U kasnijim ratnim zbivanjima pruga i pružna postojanja su oštećena i promet je bio potpuno obustavljen. 1998. počinje obnova koju, uz međunarodne snage (SFOR) rade Hrvatske željeznice. S obzirom na promijenjene državno-pravne okolnosti, pruga danas prolazi teritorijem dvaju država (Hrvatska 257 km i BiH 135 km) i triju željezničkih kompanija (HŽ, ŽBH i ŽRS). Posebnost pruge je višestruko prelaženje državne granice. Tako se, na primjer, na dionici Martin Brod – Knin (61 km) granica prelazi 7 puta. Promet će se stoga obavljati na temelju posebnih međudržavnih ugovora. Inače, prve inicijative o izgradnji unske pruge datiraju s polovice 19. stoljeća. Motivacija za izgradnju pruge bila je potencijal jadranskih luka. Kada je 1873. godine sagrađena tzv. krnja

željeznica u Dalmaciji (Split – Perković – Siverić i Perković – Šibenik, produljena 1888. do Knina), inicijative za njeno povezivanje s ostatkom mreže su oživjele. 1931. donešena je odluka o finalnom trasiranju unske pruge preko stanice Knin. Izgradnju je prekinuo rat, pa je pruga dovršena i puštena u promet tek 25. prosinca 1948. godine. 1987. godine pruga je elektrificirana.

Na pruzi su srušena 3 mosta (obnovu je platila Europska unija) koje su obnovile jedinice SFOR-a. Kompletna pruga je razminirana (15 metara od kolosjeka sa svake strane), te su sanirana različita oštećenja. Također, ugrađene su signalne oznake. Nažalost, elektrifikacija do danas nije obnovljena. Već 1998. pruga je osposobljena za vožnju SFOR-ovih vlakova.



U kanjonu Una.
Jedan od mostova Unske pruge

Ova cesta povezuje sve važnije hrvatske primorske gradske centre od Rijeke, preko Zadra, Šibenika, Splita, Makarske, Ploča i Dubrovnika, pa sve do graničnog prijelaza Karasovići između Hrvatske i Crne Gore, a završava na krajnjem jugu Crne Gore. Cesta prolazi kroz tri države, Hrvatsku, Bosnu i Hercegovinu i Crnu Goru, te kroz šest hrvatskih županija: Primorsko-goransku, Ličko-senjsku, Zadarsku, Šibensko-kninsku, Splitsko-dalmatinsku i Dubrovačko-neretvansku.



CESTE

Državna cesta **D8-Jadranska magistrala** (Jadranska turistička cesta) je jedna od glavnih hrvatskih državnih cesta koja povezuje sjeverni i južni Jadran. Pruža se duž sjeverne obale Jadranskog mora pa je zbog toga i nazvana Jadranska magistrala. Izgrađena je 50-tih i 60-tih godina 20. stoljeća, a cestovna oznaka joj je D8. U novije vrijeme je poznata i pod imenom Jadranska turistička cesta, a dužina kojom prolazi kroz Hrvatsku joj je 643,8 kilometara.

Ništa manje bitna je i **Autocesta A1**, neslužbeno od pojedinih novinara zvana Dalmatina, Croatica, a u vrijeme početka gradnje 70-ih godina prošlog stoljeća i Autocesta kralja Tomislava. To je najdulja hrvatska autocesta i povezuje glavni grad Zagreb s Karlovcem, Gospićem, Zadrom, Šibenikom, Splitom (2005.), a od 2013. i Pločama. Nastavak gradnje autoceste prema Dubrovniku, kao i mosta Pelješac je planiran i dijelom je već u gradnji. Neki od većih (zahtjevnijih) objekata na autocesti su Tunel Mala Kapela i Tunel Sveti Rok.

Prva dionica autoceste od Zagreba do Karlovca puštena je u promet još sedamdesetih godina 20. stoljeća, poslije toga je samo održavana.

Ideju o suvremenome cestovnom povezivanju Splita i Zagreba na razini autoceste iznio je u javnost akademik Josip Roglić 1961. godine. Predložio je koridor odnosno trasu kojom se išlo još u starorimsko doba, a koju su razmatrali i u Austro-Ugarskoj, dolinom rijeka Une i Butišnice, preko Knina, Bihaća i Pesarovine.

Po osamostaljenju Hrvatske jedan od glavnih prioriteta je povezivanje cijele države kvalitetnim prometnicama, a to znači nastavak gradnje autoceste od Karlovca prema Istri, Hrvatskom primorju i Dalmaciji (tj. Rijeci koja je vezana preko tunela kroz Učku s Istarskim ipsilonom, te prema Splitu i konačno, Dubrovniku), jer postojeće magistralne ceste (Jadranska magistrala uz obalu, i ceste prema unutrašnjosti) nisu primjerene današnjem prometnom opterećenju.

No, prema broju čvorova i udaljenosti autocesta od središta gradova, Republika Hrvatska je najnepovoljnija u usporedbi s gradovima u Europi i svijetu, što izravno dovodi do povećanja nepotrebnog presijecanja prometnih tokova. Također, uzimajući u obzir broj čvorova, visinsku razliku između autoceste i širega gradskog područja Splita, koja iznosi više od 300 m, položaj jadranske autoceste u odnosu na Split (od Trogira do Omiša) najnepovoljniji je među svim gradskim područjima u Hrvatskoj.



MOGUĆA RJEŠENJA I PROJEKTI ZA POBOLJŠANJE POSTOJEĆEG STANJA PROMETA U SPLITU I OKOLICI

POSTOJEĆE STANJE U JAVNOM GRADSKOM PROMETU SPLITA I NJEGOVE ŠIRE OKOLICE

Područje zahvata gradskog prijevoznog tržišta u Splitu obuhvaća uže gradsko područje, tj. zapadni dio splitskog poluotoka, od gradske luke do zaobilaznice kod Lovrinca i Dujmovac na sjeveru i šire gradsko područje koje se nalazi na korijenu poluotoka, a obuhvaća naselja istočno od zaobilaznice: Mejaši, Kamen, Sirobuja i Stobrec sve do rijeke Žrnovnice i općine

Podstrana. Područja prigradskog prijevoznog tržišta obuhvaćaju na sjevernom prilazu relacije prema Solinu, Kaštelima i Trogiru, a na južnom prilazu relacije prema Omišu. Specifičnost gradskog i prigradskog tržišta u Splitu i njegovoj okolini je u postojanju monopola cestovnog prijevoza. Javni gradski i prigradski prijevoz obavlja javno komunalno poduzeće Promet koristeći autobus kao isključivo prijevozno sredstvo. Današnji sustav javnog gradskog prijevoza u Splitu, Solinu, Kaštelima, Omišu, Trogiru i u Sinju baziran je na autobusnom prijevozu kojeg karakterizira nepouzdanost, sporost, nekoordiniranost, neatraktivnost, vizualna neprepoznatljivost vozila i prateće urbane opreme. Sve linije van užeg područja Splita završavaju u središnjem dijelu Splita. Sa terminala Sukoišanska kreću autobusi u pravcu Kaštela i Trogira, te u pravcu Klisa, Vranjica, Drniša i mjesta u Dalmatinskoj zagori. Sa terminala na obali Lazareta kreću autobusi u pravcu Stobreča, Dugog rata i Omiša. Sa terminala na istočnoj obali gradske luke prometuju autobusi u međugradskom prometu

RAZVOJ PRIGRADSKE ŽELJEZNICE ANALIZA POSTOJEĆEG STANJA ŽELJEZNIČKE INFRASTRUKTURE

Željeznička pruga u Splitu danas je slabo iskorištena, a niti u budućnosti se ne predviđa znatnije povećanje daljinskog prometa. Kako pruga prolazi kroz veći dio konurbacije, a u samom središtu izvedena je u tunelu, moguće je predvidjeti njenu upotrebu i za prometovanje vlakova prigradske željeznice, i to na relaciji Split-Trogir, Split-Sinj i Split-Omiš. Da bi se to ostvarilo treba ostvariti određene pretpostavke. U prvom redu prugu elektrificirati, izgraditi drugi kolosijek i opremiti suvremenim uređajima za kontrolu prometa.



Željeznička pruga od Kaštel Starog do Splita, u duljini od 18 km jednokolosječna je, osim od Splita do Split-predgrađa gdje se promet odvija dvokolosječnom prugom. Na pojedinim dijelovima ima kraće nagibe i do 25%, a novoremontirana trasa pruge omogućava tehničku

brzinu od 70km/h i tako osigurava povoljne uvjete za postizanje komercijalne brzine prigradskih vlakova od najmanje 35km/h.

Treba napomenuti kako je propao pokušaj organiziranog prigradskog željezničkog prometa na relaciji od Kaštel Starog do Splita u vrijeme trajanja domovinskog rata i prekida daljinskog željezničkog prometa, od veljače 1993.god. do listopada 1994.god. kad je prekinut. Taj vid prometa ponovo se reaktivirao u proljeće 2006.god i traje dan danas.

PRIJEDLOG NOVIH RJEŠENJA PRIGRADSKA ŽELJEZNICA OD SPLITA DO TROGIRA

Za prigradsku željeznicu od Splita do Trogira koristit će se postojeća pruga od Splita do Kambelovačkog mosta u dužini od 14 km. Tu se odvaja trasa koja prati magistralnu cestu do zračne luke i dalje se produžuje do Trogira.

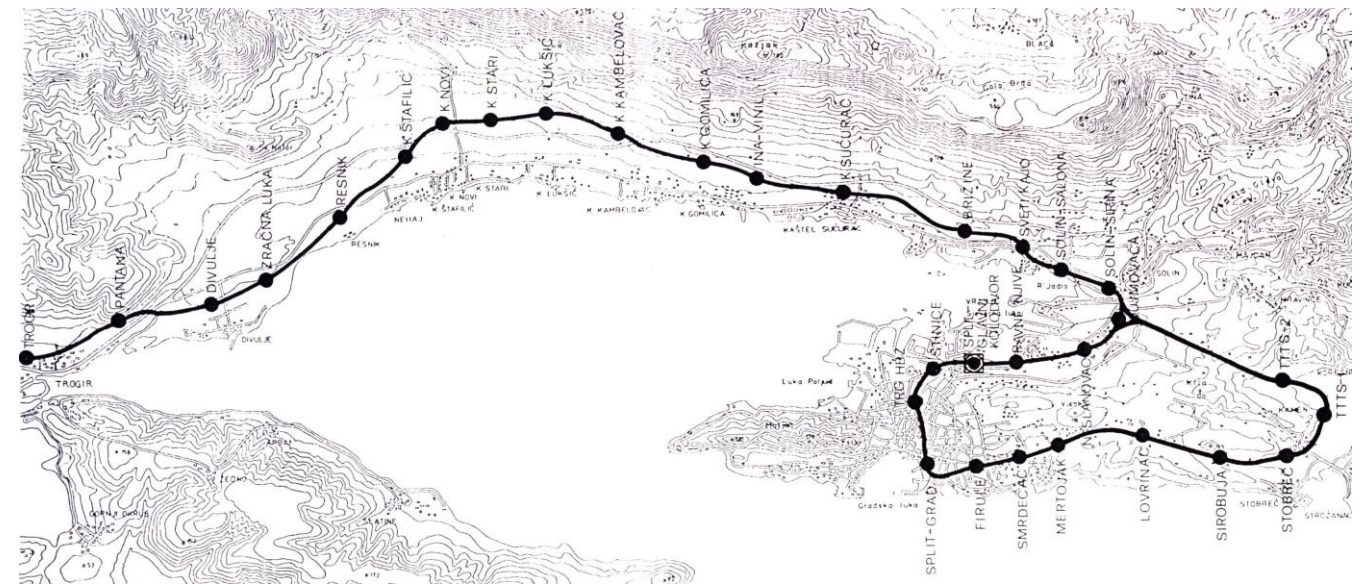
Kolodvor Split-grad kao početno-završni kolodvor svih vlakova treba se zasnivati na rekonstrukciji kolodvora skraćenjem postojećih kolosijeka te izgradnjom kolosijeka čelnog tipa. Plan intervencije izgradnje pruge za prigradski promet od Splita do Trogira podijeljen je u tri faze. U prvoj fazi treba elektrificirati prugu od Kaštel Starog do Splita, urediti stajališta na Trgu Hrvatske bratske zajednice, urediti perone i pristupne putove na stajalištu Stinice, Neslanovac, Dujmovača, Solin-širina, izgraditi autobusni kolodvor u Kaštel Sućurcu.

U drugoj fazi plan intervencije je slijedeći: Izgradnja drugog kolosijeka pruge na dionici od K. Starog do tunela Dujmovača, te od tunela Dujmovača do stajališta Stinice, izgradnja drugog perona i postava nadstrešnica na stajalištu Stinice, Ravne Njive, Neslanovac, Dujmovača, izgradnja autobusnog terminala Solin, uređenje stajališta Solin-Salona, uređenje stajališta Sveti Kajo.

U trećoj fazi plan intervencije je slijedeći: uređenje stajališta Kaštel Lukšić, Kaštel Stari, Kaštel Novi, Kaštel Štafilić, Resnik, Resnik-Zračna luka, Divulje, Pantana, izgradnja produžene linije do zračne luke Resnik i dalje do Trogira, izgradnja kolodvora i autobusnog terminala Trogir. Na toj dionici uzeto je za proračun prijevoznih kapaciteta dizel motorni vlak serije 7121/412 kapaciteta 300 sjedećih i 300 stajaćih mjesta. Vozno vrijeme polovine ciklusa je 40 min. a cijelog ciklusa 80 min. Komercijalna brzina je 38 km/h. Pri 6 minutnom intervalu slijeđenja imamo 20 odlazaka, a pri svakom odlasku može se prevesti max. 842 putnika što bi zadovoljilo potrebe ovog područja i u daljoj budućnosti.

PRIGRADSKA ŽELJEZNICA SPLIT-STOBREČ - TTTS

Prigradska željeznica od Splita do Stobreča i dalje do TTTS prema prometnoj studiji Splita, Solina i Kaštela, trebala je biti završena do 2015. god. Ova bi linija 2015.god. na većem broju dionica imala dnevno opterećenje od 30000 do 40000 putnika. Prijevoz putnika u okviru javnog gradskog prijevoza na ovoj dionici realizirao bi se autobusima i prigradskom željeznicom s mogućom raspodjelom 80/20 %.



Prigradska željeznica od Splita do TTTS imala bi slijedeće postaje. Postaja Split-grad, Firule, Smrdečac, Mertojak, Lovrinac, Sirobuja, Stobreč, TTTS-1 i TTTS-2. U postaji Split-grad za potrebe prigradske željeznice predviđeni su kolosijeci 7 i 8 kao prijemno – otpremni kolosijeci kojima trasa izlazi iz ove postaje. Pruga je dvokolosječna i elektrificirana.

PRIJEDLOG NOVOG RJEŠENJA PRIGRADSKA ŽELJEZNICE OD SPLITA DO SINJA

Trasa prigradske željeznice od Splita do Sinja prati postojeću prugu Split-Knin-Zagreb, sve do Kambelovačkog mosta u dužini 14 km. U okviru vođenja trase za prigradsku željeznicu potrebno je izgraditi drugi kolosijek do K.Starog i prugu elektrificirati. Novoremontirana trasa pruge omogućava tehničku brzinu od 70 km/h tako osigurava povoljne uvjete za postizanje komercijalne brzine prigradskih vlakova od najmanje 40km/h. Na postojećoj pruzi od Splita do Kambelovačkog mosta treba izgraditi i urediti kolodvore, stajališta i autobusne postaje. Kod kambelovačkog mosta jedan dio trase ide prema Trogiru, drugi magistralnom prugom prema Kninu a treći prema Sinju.

ZAKLJUČAK

Urbanizacija ovog prostora, koja nezaustavljivo teče, generira iz dana u da sve veći broj putovanja osobnim automobilima iz prigradskih naselja u centar grada. Stvaraju se na prilazu grada dugi redovi čekanja, formiraju se prometni zastoji. Svekoliki potencijal gradova na splitsko – kaštelanskom području te susjednih gradova Trogira, Podstrane, Dugopolja i Sinja, kao temeljni gospodarski pokretač ovog područja, otvara realne pretpostavke za uključenje prigradske željeznice u sustav javnog prijevoza putnika. U konačnici predloženi sustav ima kapacitete koji odgovaraju potrebama promatrane šire gradske konurbacije, kako iskoristiti postojeće željezničke kapacitete, a pri planiranju novih vodilo se računa o zadovoljenju prometne potrebe za javnim gradskim prijevozom na čitavom području.

<http://www.ratnakronikasplita.com/kronika/1944-2>

<http://www.szz.hr/wp-content/uploads/2009/09/prigradski-zeljeznicki-promet-na-podrucju-splitske-konurbacije.pdf>

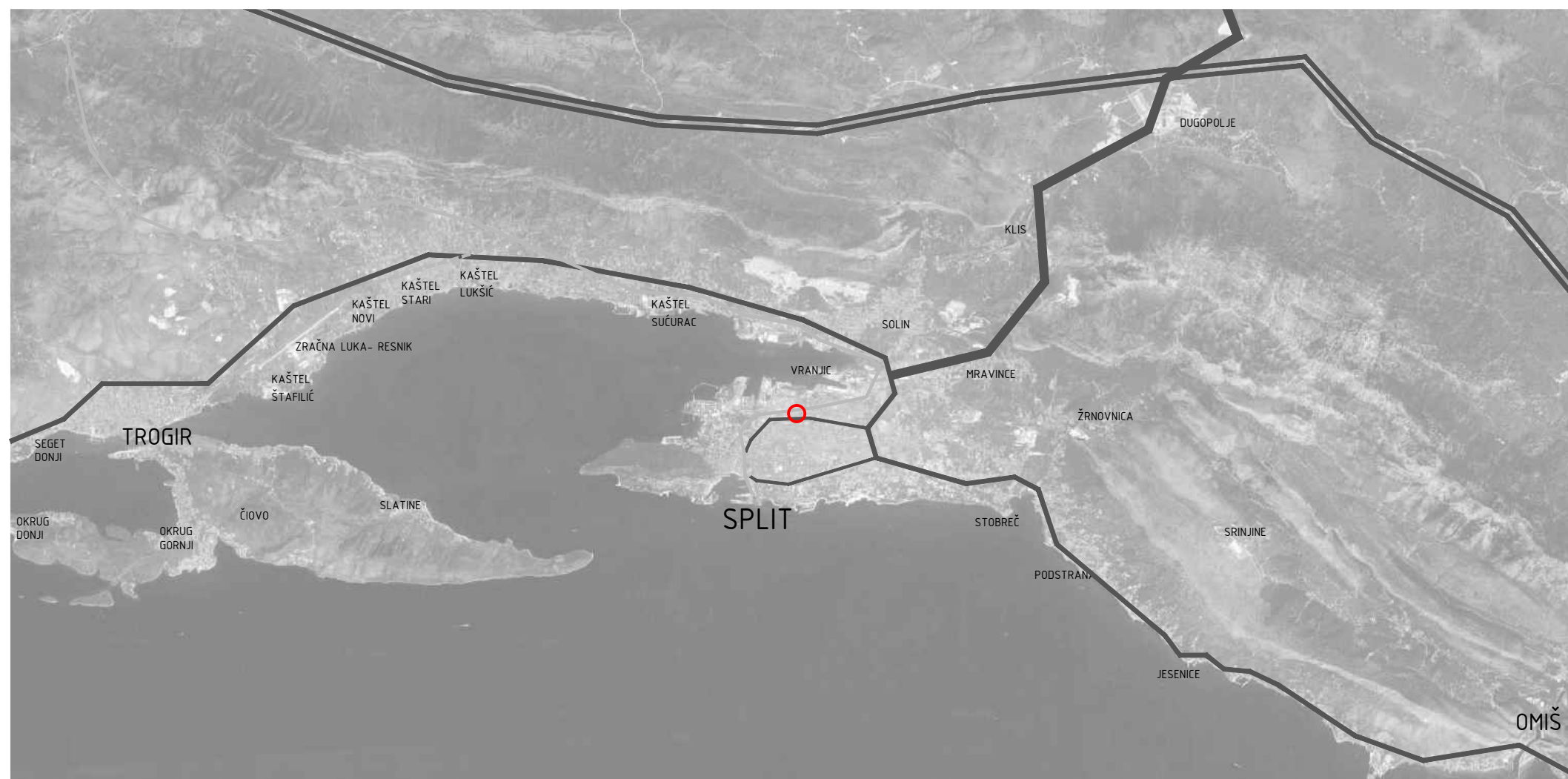
<http://www.splitskerazglednice.net/search/label/1950-1960>

<http://www.zeljeznice.net/forum/index.php?/topic/420-podzemna-eljeznicausplitu/>

http://www.gkmm.hr/mladen_cukrov-kako_je_split_dobio_mediterske_igre_1979_godine.html

<http://hr.wikipedia.org/>

IZVORI:



LEGENDA:

- AUTOCESTA A1
- DRŽAVNA CESTA BROJ 1
- JADRANSKA MAGISTRALA
- ŽELJEZNIČKA PRUGA
- PLANIRANA ŽELJEZNIČKA PRUGA
- LOKACIJA

SPLIT

Split je drugi najveći hrvatski grad pozicioniran na obali Jadrana i omeđen planinama Mosor na sjeveroistoku i Kozjak na sjeverozapadu. Jedini put prema unutrašnjosti su Kliška vrata, smještena između ovih dviju planina. Ovi geografski uvjeti su kroz vrijeme oblikovali prometnu povezanost Splita sa svojom okolicom i zaleđem. Split je regionalni centar Dalmacije, tako da je samim time dodatno prometno i populacijski opterećen. Svakog dana se tisuće automobila sliva u grad, koji ih nema kako ni gdje primiti s obzirom na kronični nedostatak parkirnog prostora.

S obzirom na loše planirani prostorni i prometni razvoj, grad se nije najbolje snašao u automobilskom boom-u kraja 20og i početka 21. stoljeća, te mu to danas predstavlja prepreku za daljnji razvoj. Kao veliko tranzitno (najveća putnička luka) i turističko središte grad se bori sa organizacijom prometa kroz cijelu godinu, a posebno u ljetnim mjesecima kada je priliv turista prevelik da bi ga podnjela postojeća gradska prometna infrastruktura. Naime u Spitskoj gradskoj luci se događa karakteristično ispreplitanje automobilskog, željezničkog i pomorskog prometa koje je samo po sebi jako zanimljivo i pristupačno, ali nažalost neodrživo. Vrijeme je da se pristupi rješavanju ovog gorućeg problema da bi se gradu omogućilo normalno funkcioniranje.

PROMETNA POVEZANOST

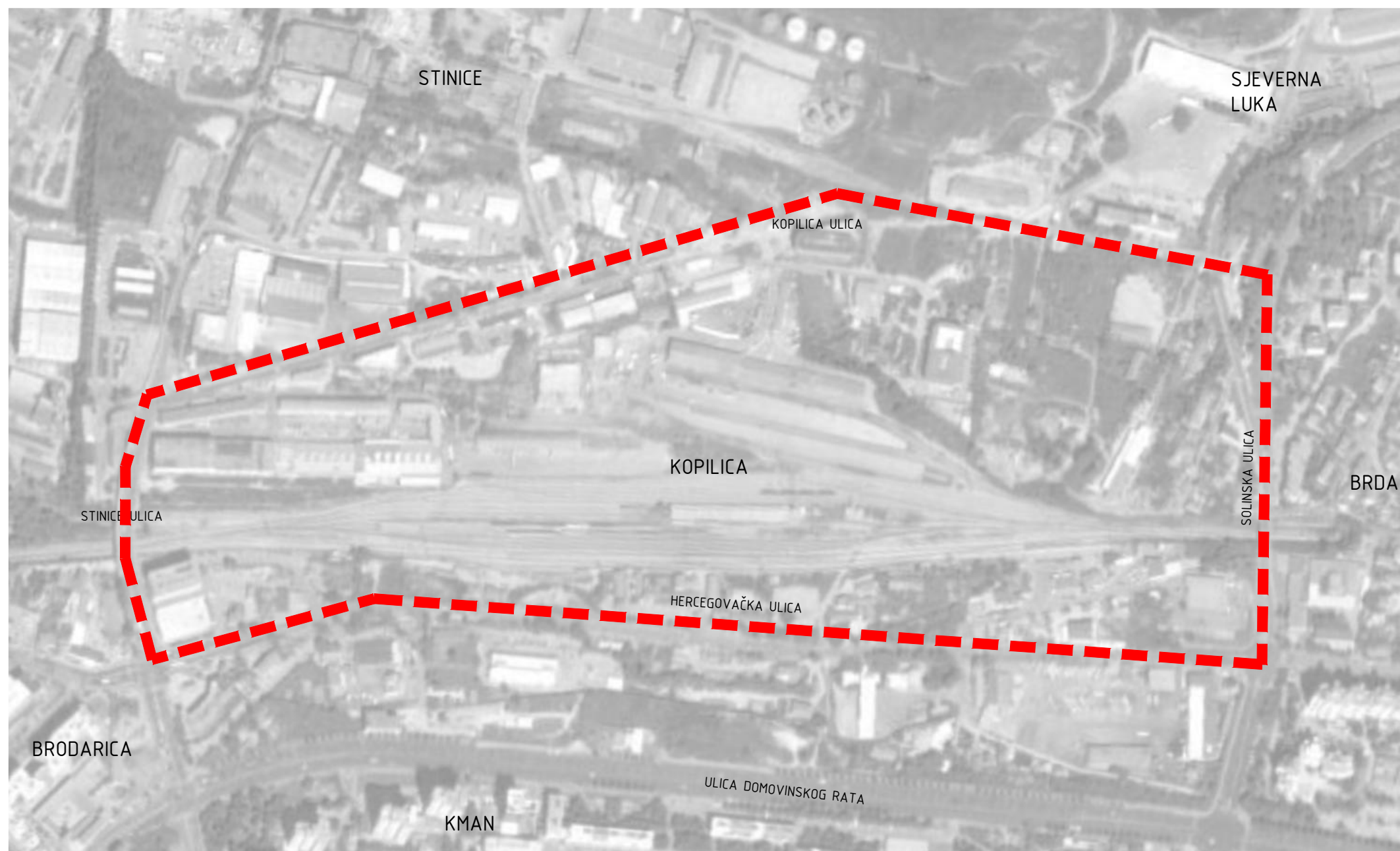
Prometna povezanost Splita se bazira na tri osnovna pravca, a to su priobalni pravac prema jugu i prema sjeveru, te pravac kroz kliška vrata u unutrašnjost. Obalnu liniju povezuje jadranska magistrala građena još u vrijeme bivše Jugoslavije u minimalnom cestovnom profilu, sa proširenjima na prilazu većim gradovima. Tako je iz Splita u smjeru juga magistrala proširena do Stobreča, a u smjeru sjevera manje-više do Trogira.

U današnje vrijeme prometna osnova je nedavno završena autocesta koja brzo povezuje Split sa ostatkom zemlje. Spoj na autocestu je nakon 25 godina napokon izgrađen u punom profilu (po 3 prometna traka u oba smjera), te se za Split sada može reći da je kvalitetno prometno povezan sa ostatkom zemlje.

Željeznička pruga povezuje gradsku luku sa Kaštelima i dalje preko Perkovića u unutrašnjost. S obzirom na razvojni jaz između željezničke i cestovne infrastrukture, potencijal ove pruge nije toliko u međunarodnom i državnom, koliko u lokalnom prometu. Već godinama se potencira korištenje lokalnih željezničkih linija po modelu velikih europskih i svjetskih metropola, ali bez pravih i konkretnih ulaganja. Novo vodstvo HŽ-a predlaže spajanje postojeće željezničke pruge sa zračnom lukom, da bi se dobilo na povezivanju svih velikih prometnih čvorišta.

student
DARKO IVANOVSKI
mentorica
DOC. IVA LETILOVIĆ
komentor
PROF. DRAŽEN CVITANIĆ

FAKULTET GRAĐEVINARSTVA,
ARHITEKTURE I GEODEZIJE_SPLIT
akademska godina
2014./2015.
diplomski rad
KOLODVOR KOPILICA_SPLIT



KOPILICA

Kroz razvoj Splita, sjeverni dio poluotoka se oduvijek zapostavljao, pa je on tako i do dan danas ostao dio grada za kojega ne postoji konkretna vizija. Na sjeveru su sebi našli mjesto svi grdski servisi, industrija i tome slično. Počevši od vojne baze "Lora", preko splitskog brodogradilišta, Kopilice i Stinice, te na kraju Sjeverne luke, na kompletnom sjevernom potezu ne postoji nikakav javni prostor. Upravo u Kopilici vidim potencijal za izlazak grada na sjevernu obalu poluotoka.

Danas se na prostoru Kopilice uz ranžirni kolodvor nalaze razni sadržaji ne samo direktno vezani uz industriju, nego također i hoteli, zgrada nekoliko fakulteta, noćni klub, cafe barovi, sportski centar itd. Izgradnjom jednog kapitalnog projekta poput željezničkog i autobusnog kolodvora, dodatno bi se potakao priliv kapitala u ovaj dio grada, te bi se i u mentalne mape Splitsana prostor Kopilice upisao kao kvalitetan i sadržajan prostor.

PROMETNA POVEZANOST

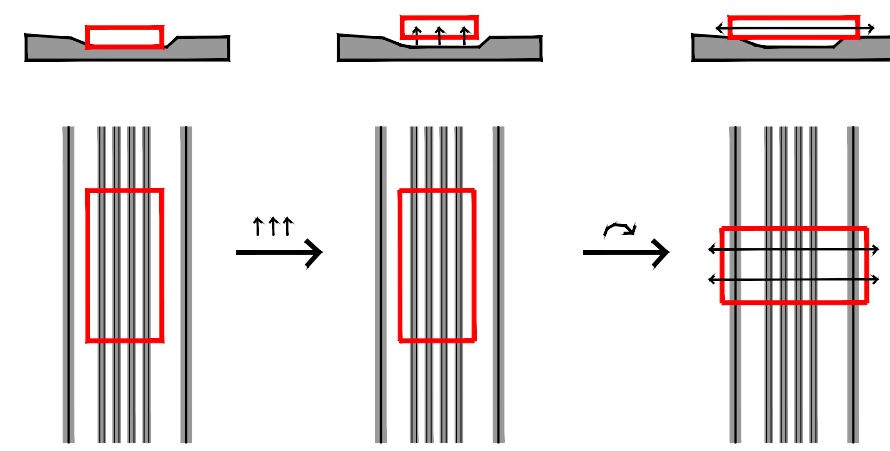
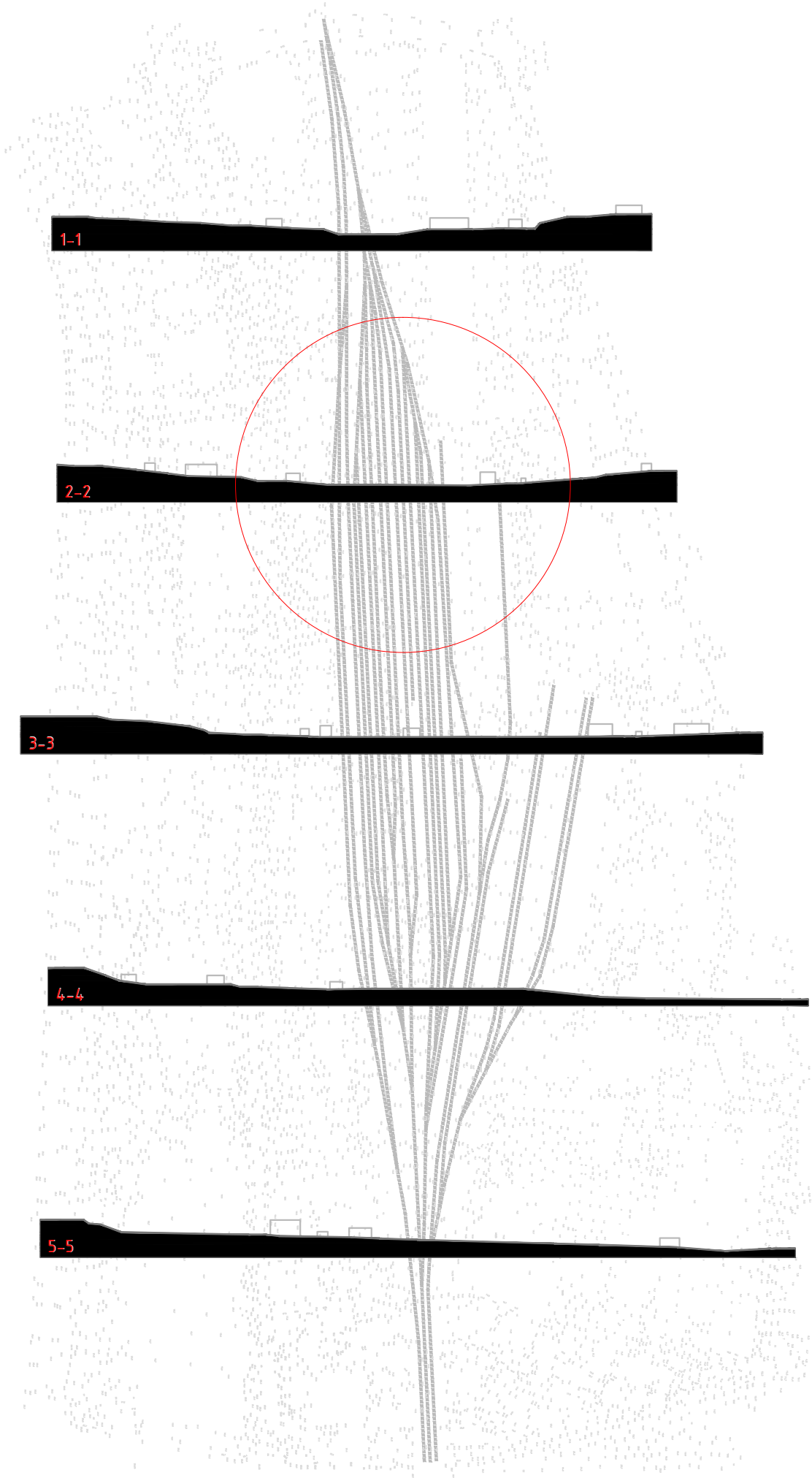
Još 2007. godine se donosi odluka o premještanju gradskog željezničkog kolodvora u Kopilicu, ali ništa po tom pitanju do dan danas nije napravljeno. Kopilica se nalazi na idealnoj lokaciji za projekt kolodvora zbog postojeće željezničke infrastrukture i direktnu povezanost sa glavnim ulazima u grad. Naime Ulica Domovinskog rata je uz Poljičku cestu glavna cestovna arterija grada Splita, a od lokacije se nalazi nepunih 200 metara i sa njom je izvrsno povezana. Ovakvim pozicioniranjem kolodvora izbjeglo bi se zapinjane autobusa u gradskim gužvama i uvelike bi se olakšalo odvijanje prometa.

Željeznički kolodvor bi svojim izmještanjem također dobio mnogo prikladniju zgradu, a povezivanje sa gradskom lukom bi prepustio brzim lokalnim željezničkim linijama (metro) koje bi napokon u punom profilu počele koristiti infrastrukturu izgrađenu prije 40 godina. Posljedice uvođenja ove nove vrste unutargradskog i međugradskog prometa su u svakom slučaju poticajne i poželjne za grad veličine Splita.

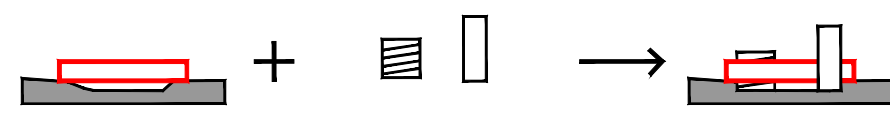


FAKULTET GRAĐEVINARSTVA,
 ARHITEKTURE I GEODEZIJE_SPLIT
 akademska godina
 2014./2015.
 diplomski rad
 KOLODVOR KOPILICA_SPLIT

student
 DARKO IVANOVSKI
 mentorica
 DOC. IVA LETILOVIĆ
 komentor
 PROF. DRAŽEN CVITANIĆ

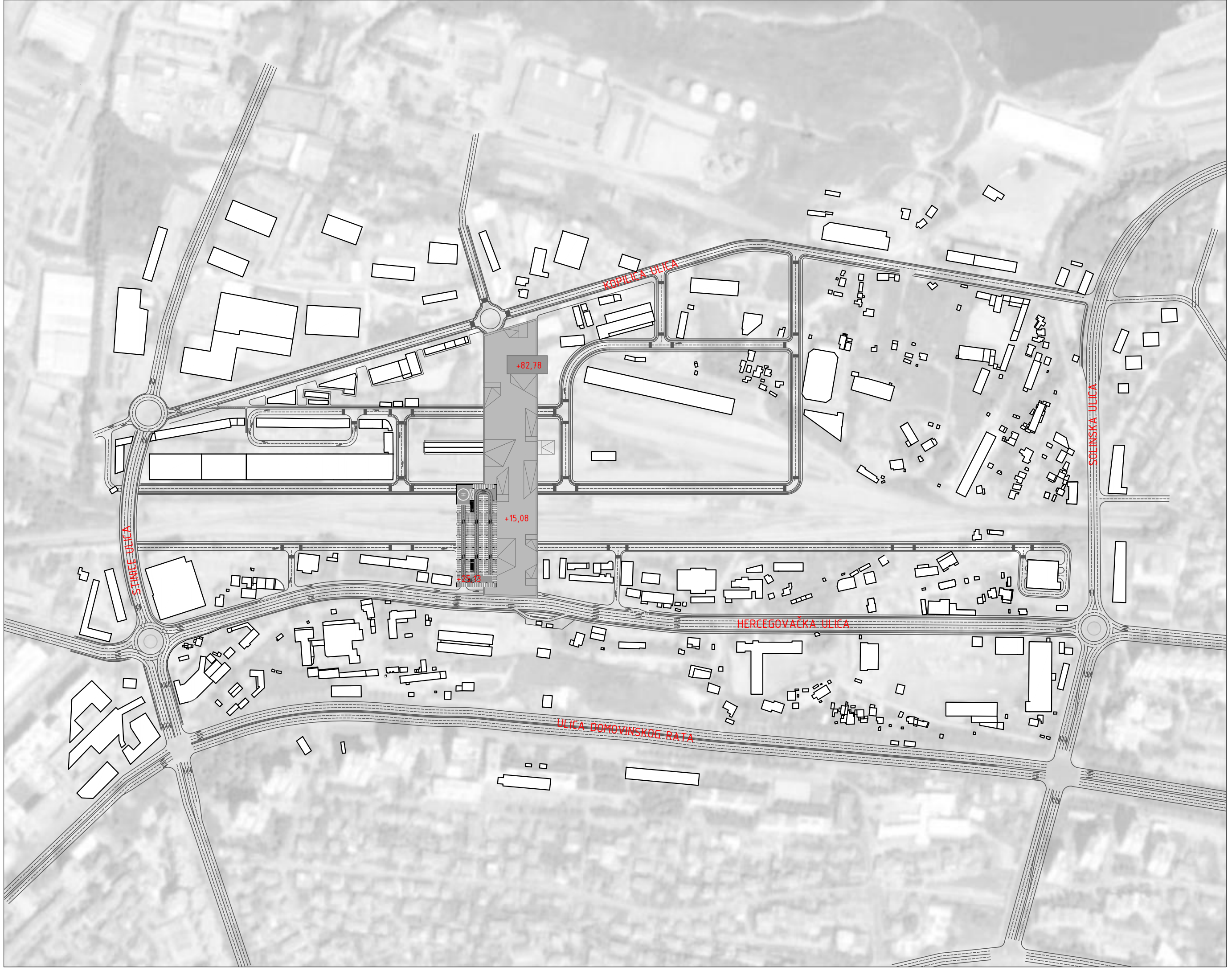


Koncept za zgradu je proizašao iz analize lokacije i usklađivanja sa potrebama tipologije kolodvora. Često se rješavanju problematike natkrivanja perona prilazi na način da se volumen kolodvorske zgrade postavlja na tračnice da bi se time natkrilo perone i omogućilo nesmetan prilaz do svakog bez prelaženja tračnica. Takav sistem projektiranja prilagodio sam potrebi uspostavljanja nove poprečne veze unutar obuhvata koji je prepolovljen željezničkom infrastrukturom, te tako onemogućava pristup jednom velikom dijelu gradskog prostora. Kolodvorski kompleks je kompozicija tri volumena. Volumen kolodvora je izrazito horizontalni volumen koji se čita kao most. Drugi volumen je volumen garaže koji se čita kao velika spirala. Treći volumen hotela kontrira svojom vertikalom.



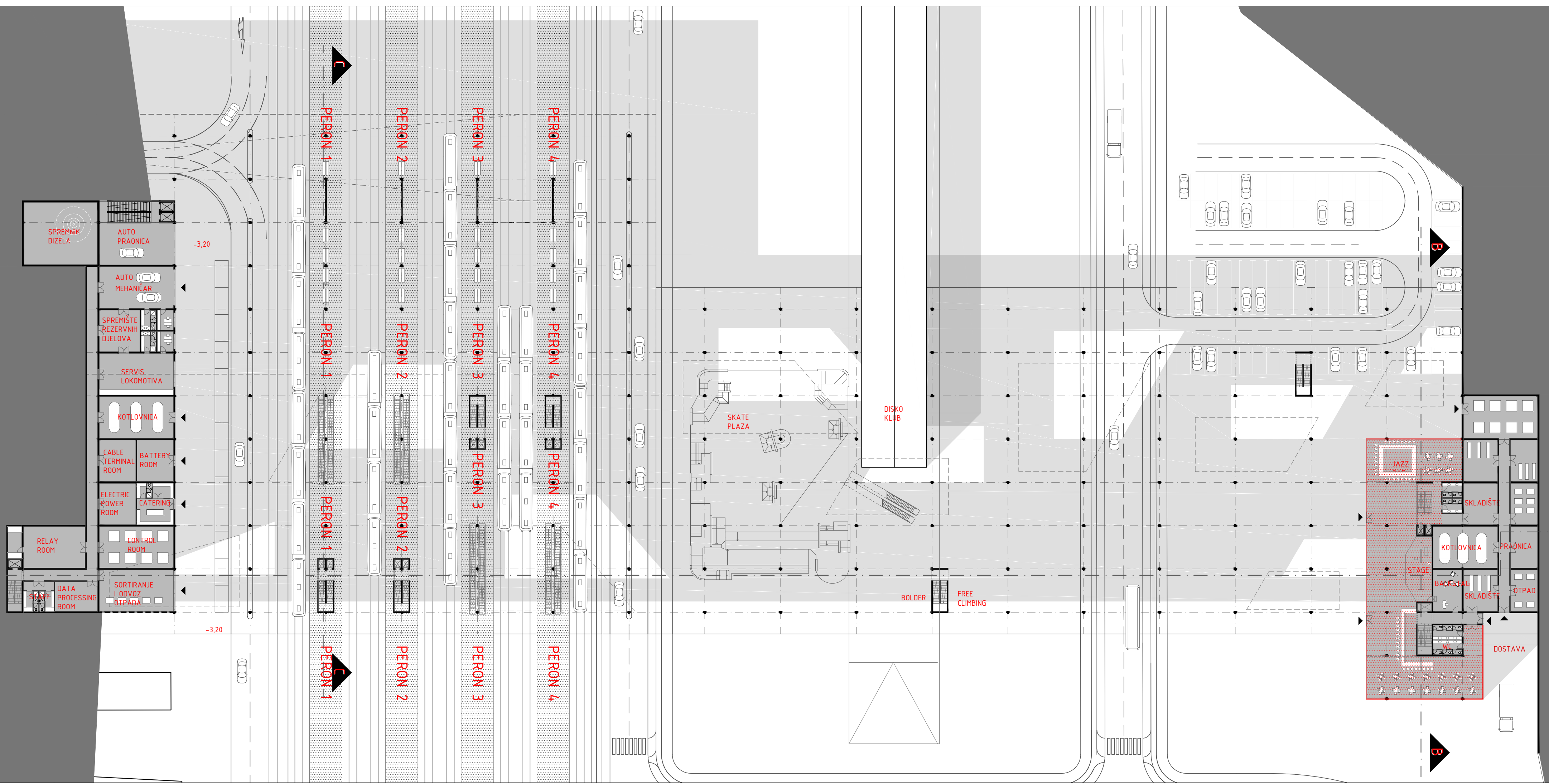
SITUACIJA/
PRIJEDLOG
PROMETNOG
RJEŠENJA

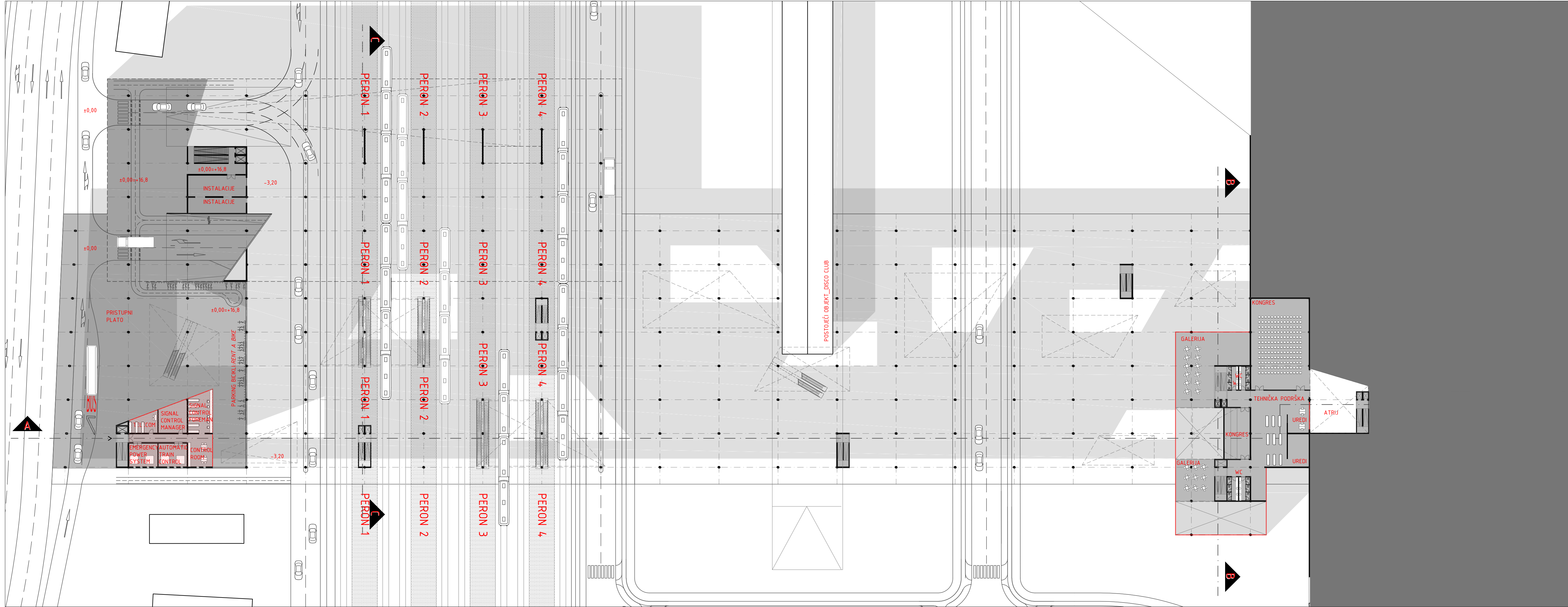
M 1:4000

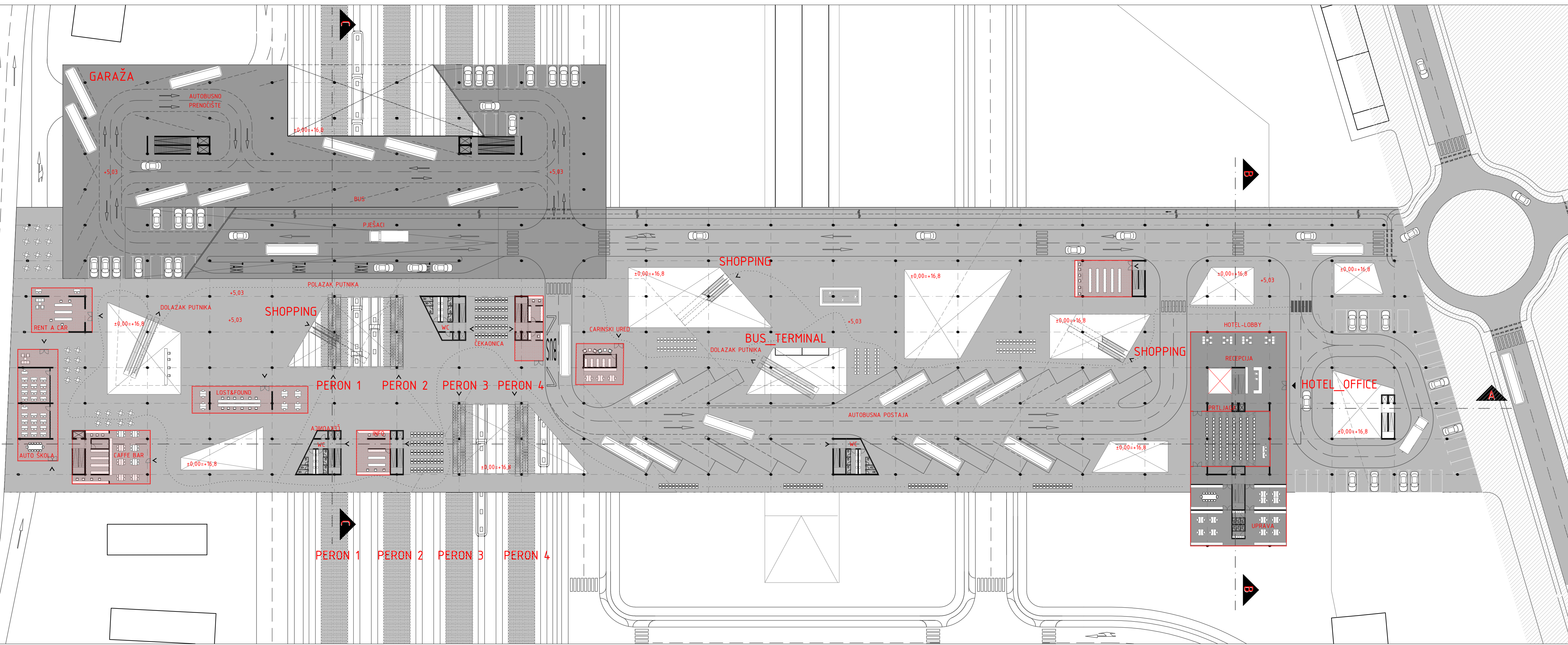


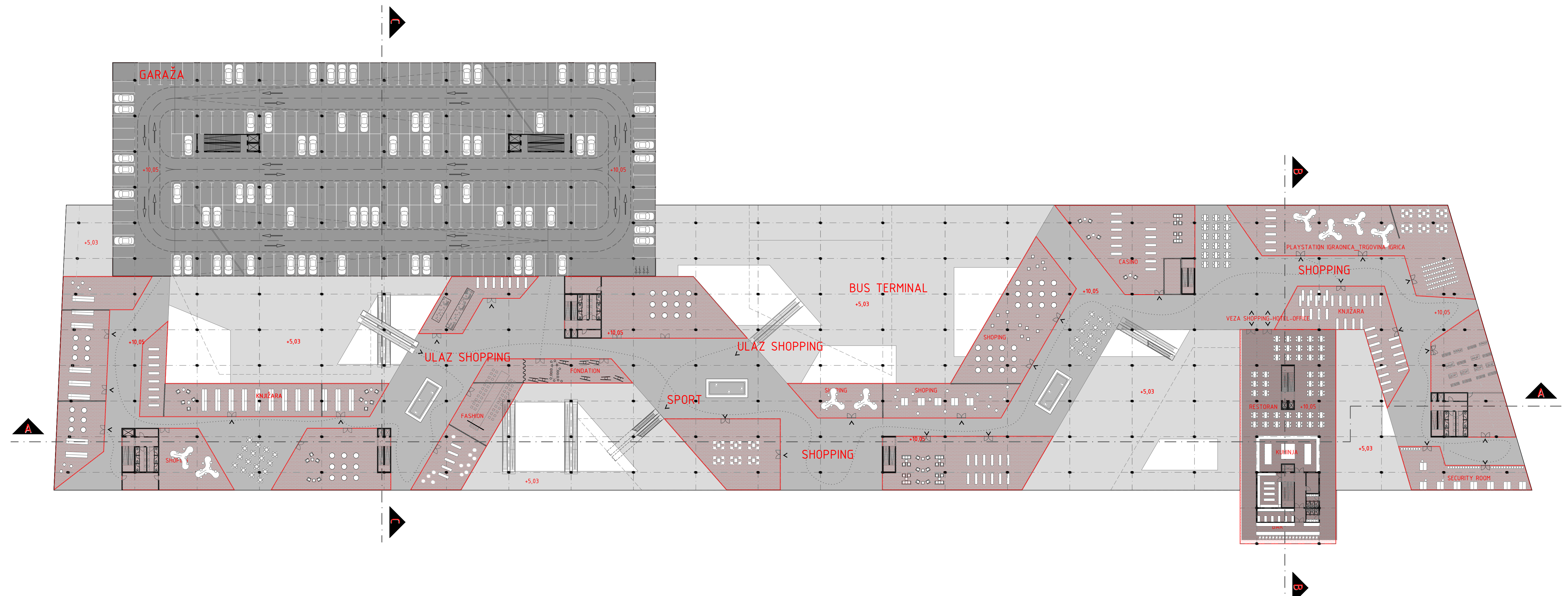
student
DARKO IVANOVSKI
mentorica
DOC. IVA LETILOVIĆ
komentor
PROF. DRAŽEN CVITANIĆ

FAKULTET GRAĐEVINARSTVA,
ARHITEKTURE I GEODEZIJE_SPLIT
akademska godina
2014./2015.
diplomski rad
KOLODVOR KOPILICA_SPLIT



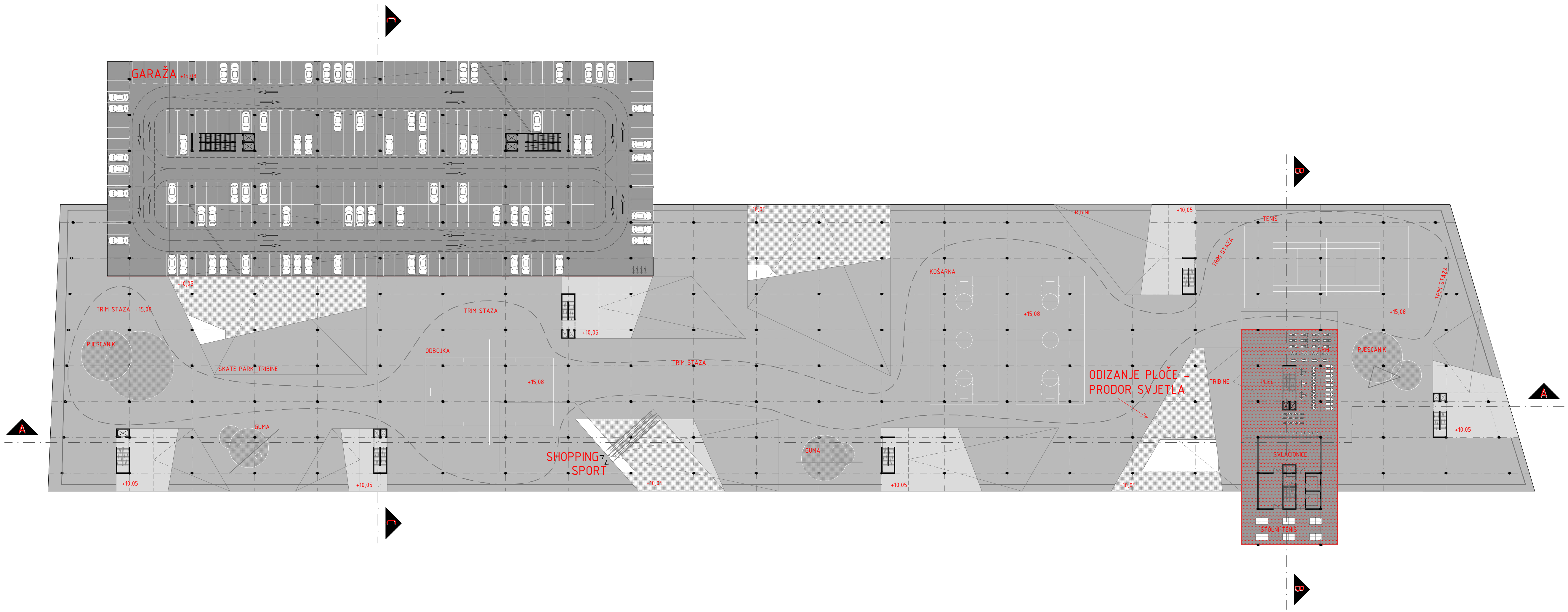


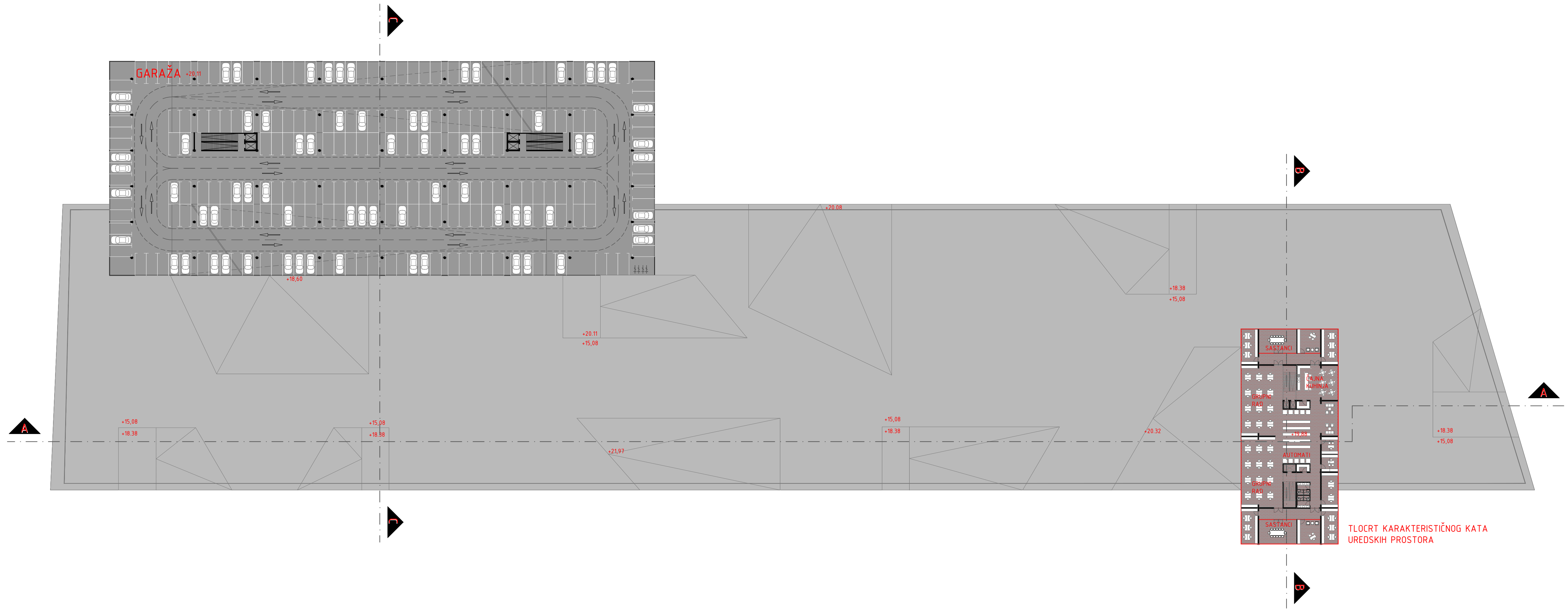




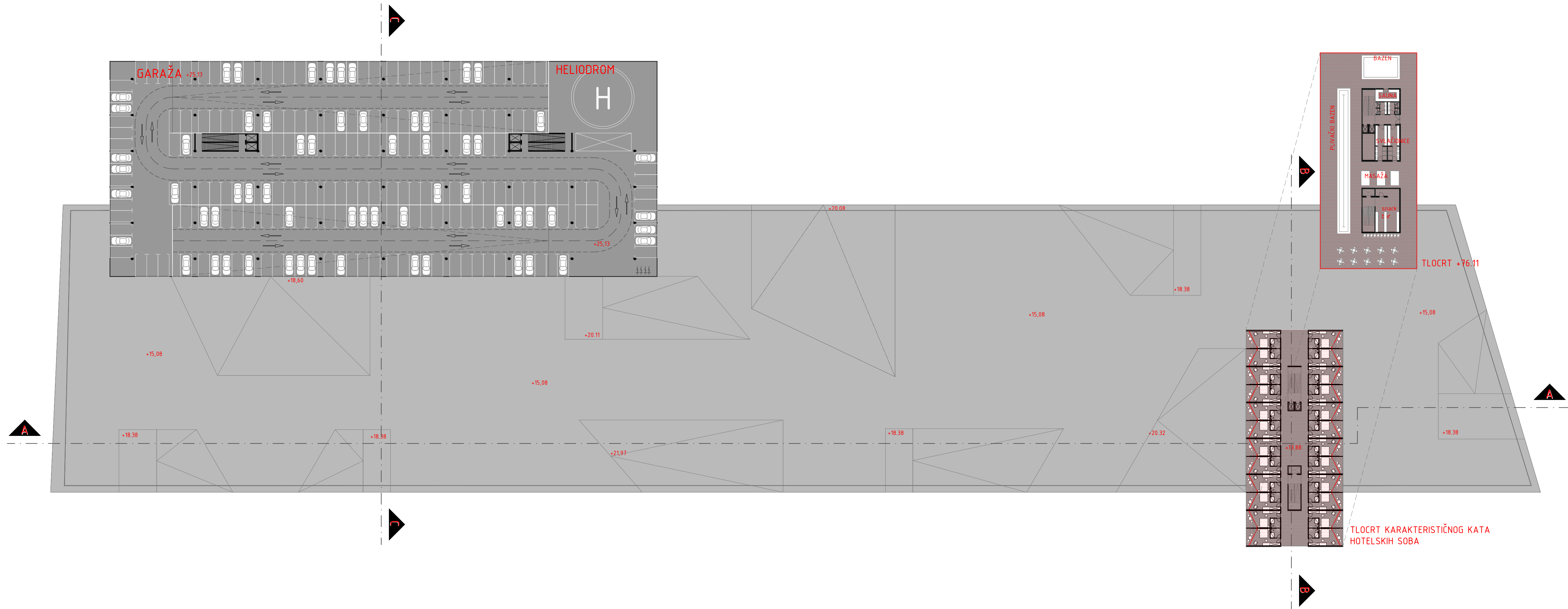
student
DARKO IVANOVSKI
mentorica
DOC. IVA LETILOVIĆ
komentor
PROF. DRAŽEN CVITANIĆ

FAKULTET GRAĐEVINARSTVA,
ARHITEKTURE I GEODEZIJE_SPLIT
akademska godina
2014./2015.
diplomski rad
KOLODVOR_KOPILICA_SPLIT





TLOCRT KARAKTERISTIČNOG KATA
UREDSKIH PROSTORA



TLOCRT
KARAKT.
HOTELSKJE
ETAŽE/
ZADNJEG
KATA

M 1:500



student
DARKO IVANOVSKI
mentorica
DOC. IVA LETILOVIĆ
komentor
PROF. DRAŽEN CVITANIĆ

FAKULTET GRAĐEVINARSTVA,
ARHITEKTURE I GEODEZIJE_SPLIT
akademska godina
2014./2015.

diplomski rad
KOLODVOR KOPILICA_SPLIT

TLOCRT KARAKTERISTIČNOG KATA
HOTELSKIH SOBA

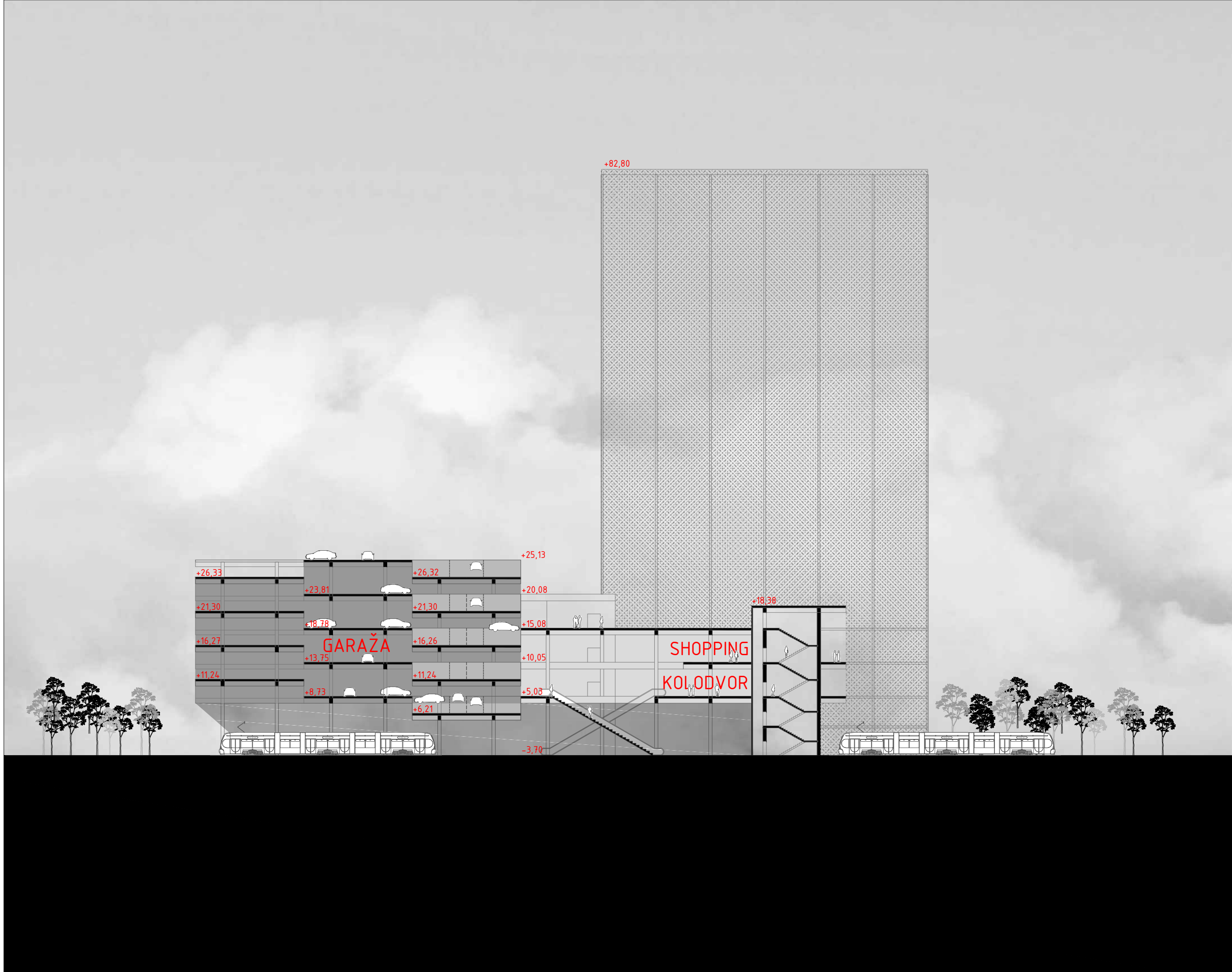
TLOCRT +76.11





student
DARKO IVANOVSKI
mentorica
DOC. IVA LETILOVIĆ
komentor
PROF. DRAŽEN CVITANIĆ

FAKULTET GRAĐEVINARSTVA,
ARHITEKTURE I GEODEZIJE_SPLIT
akademska godina
2014./2015.
diplomski rad
KOLODVOR KOPILICA_SPLIT



student
DARKO IVANOVSKI
mentorica
DOC. IVA LETILOVIĆ
komentor
PROF. DRAŽEN CVITANIĆ

FAKULTET GRAĐEVINARSTVA,
ARHITEKTURE I GEODEZIJE_SPLIT
akademska godina
2014./2015.
diplomski rad
KOLODVOR_KOPILICA_SPLIT



SJEVERNO
PROČELJE
M 1:500



student
DARKO IVANOVSKI
mentorica
DOC. IVA LETILOVIĆ
komentor
PROF. DRAŽEN CVITANIĆ

FAKULTET GRAĐEVINARSTVA,
ARHITEKTURE I GEODEZIJE_SPLIT
akademska godina
2014./2015.
diplomski rad
KOLODVOR KOPILICA_SPLIT

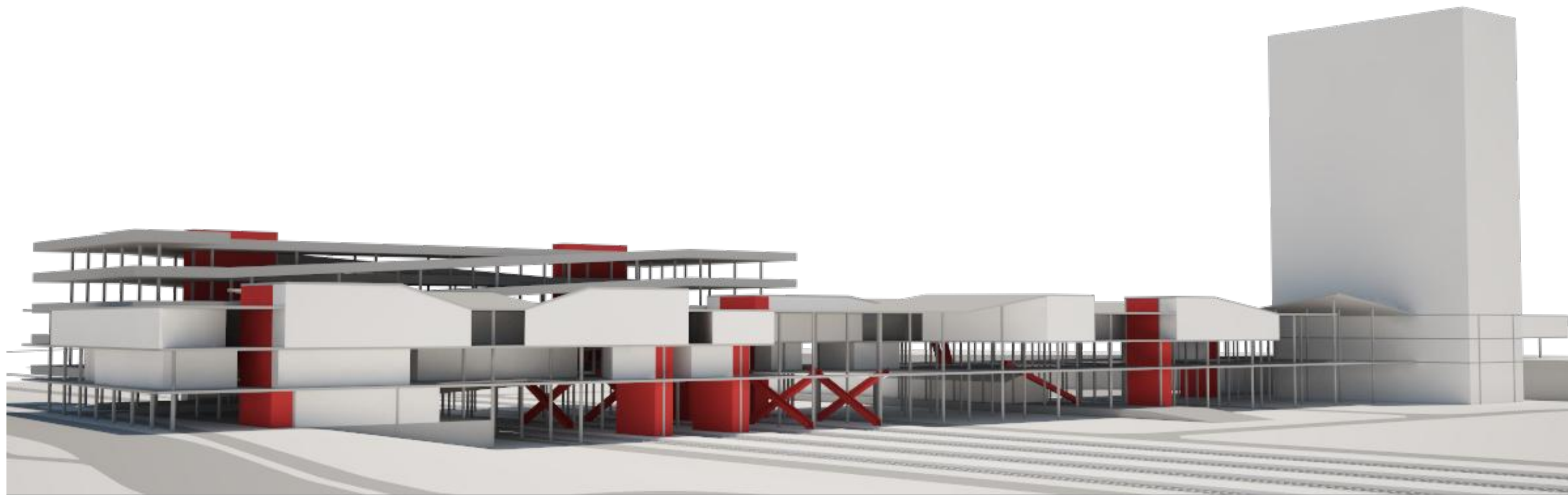
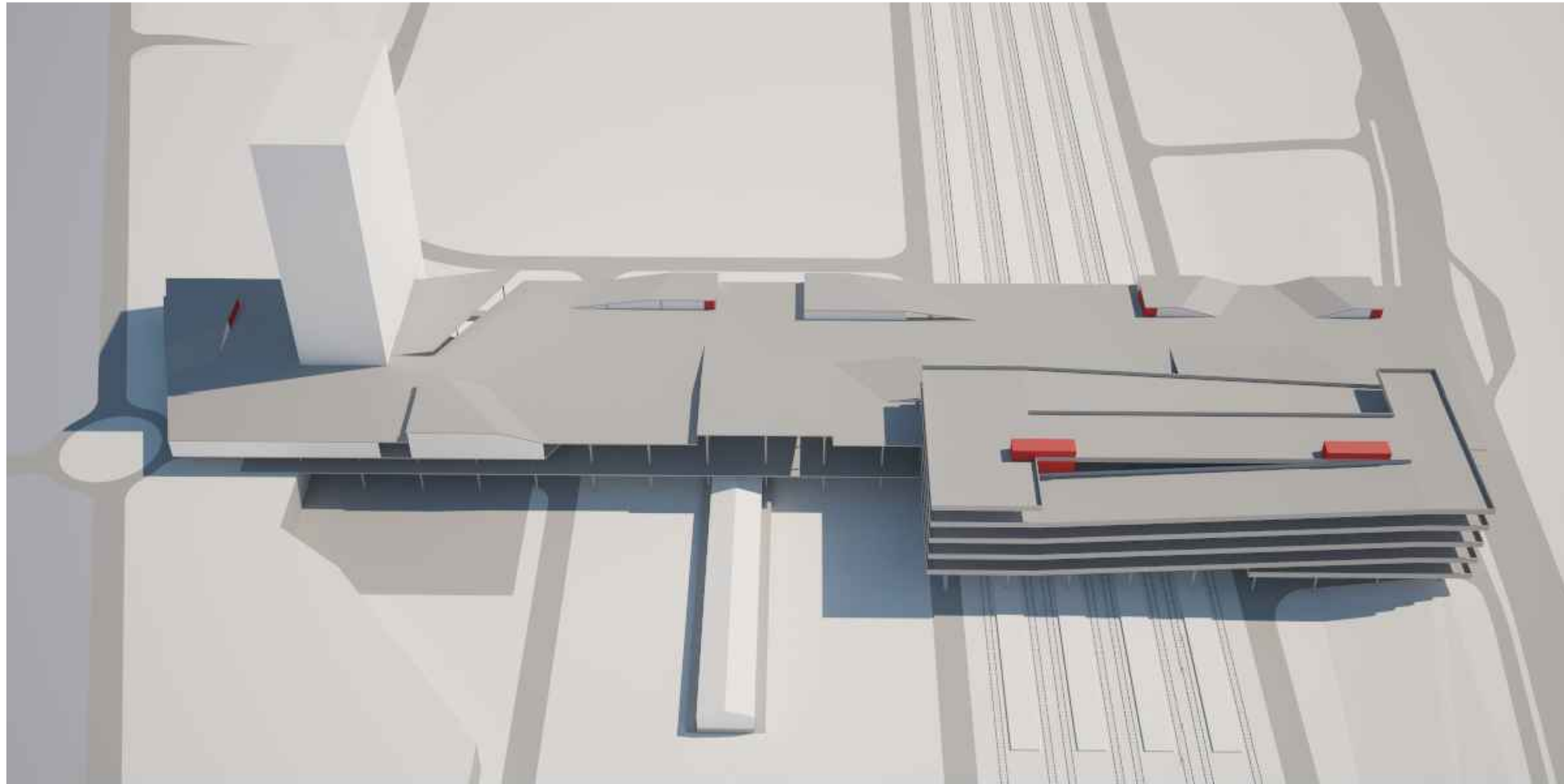


JUŽNO
PROČELJE
M 1:500



student
DARKO IVANOVSKI
mentorica
DOC. IVA LETILOVIĆ
komentor
PROF. DRAŽEN CVITANIĆ

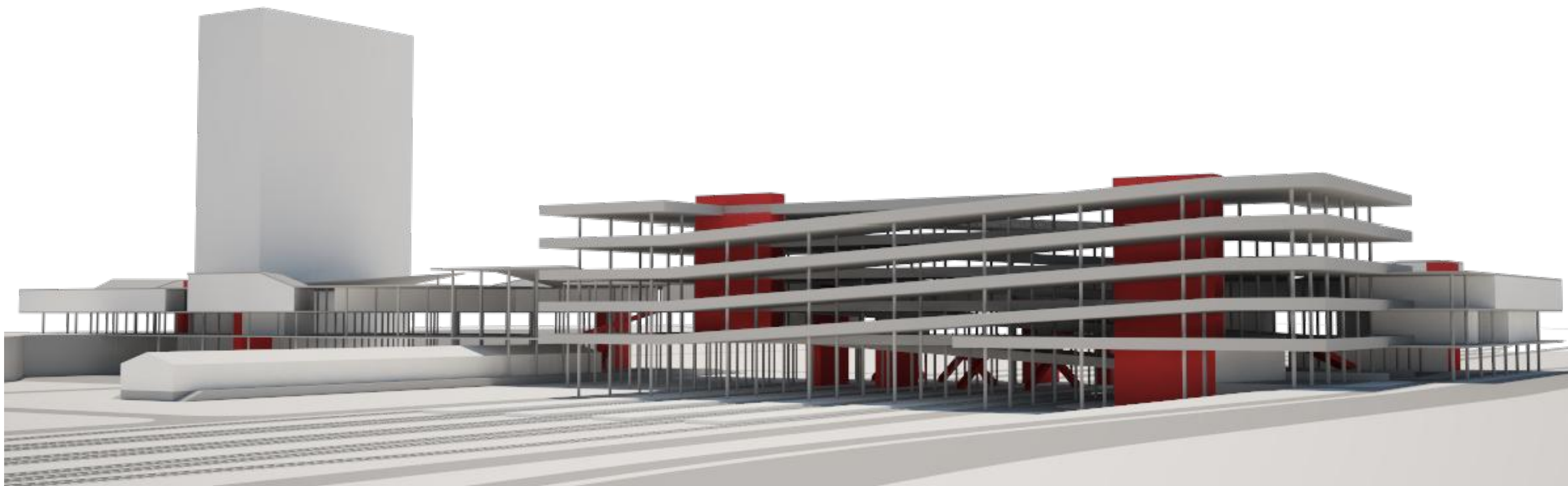
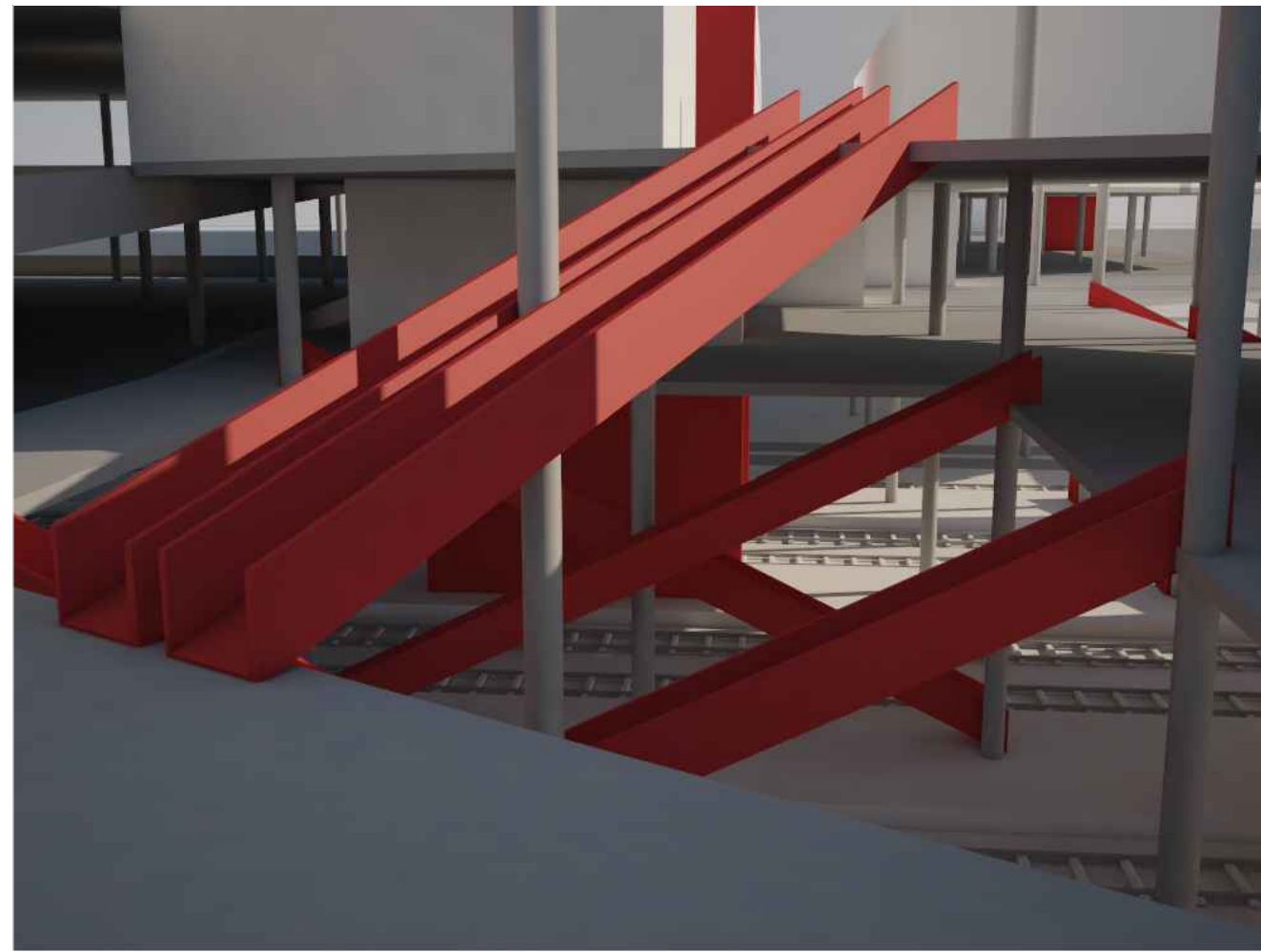
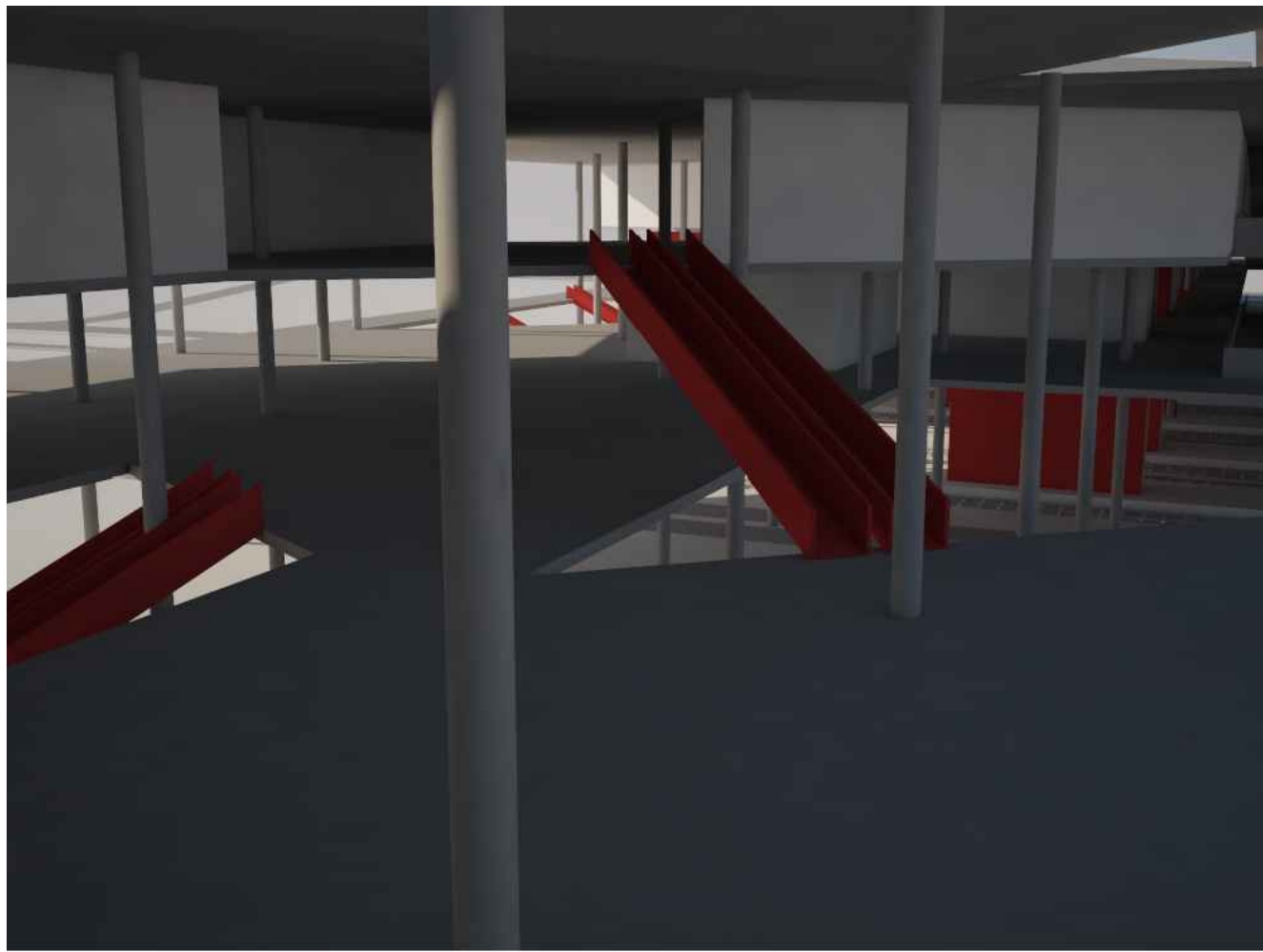
FAKULTET GRAĐEVINARSTVA,
ARHITEKTURE I GEODEZIJE_SPLIT
akademska godina
2014./2015.
diplomski rad
KOLODVOR KOPILICA_SPLIT



student
DARKO IVANOVSKI
mentorica
DOC. IVA LETILOVIĆ
komentor
PROF. DRAŽEN CVITANIĆ

FAKULTET GRAĐEVINARSTVA,
ARHITEKTURE I GEODEZIJE_SPLIT
akademska godina
2014./2015.

diplomski rad
KOLODVOR KOPILICA_SPLIT



student
DARKO IVANOVSKI
mentorica
DOC. IVA LETILOVIĆ
komentor
PROF. DRAŽEN CVITANIĆ

FAKULTET GRAĐEVINARSTVA,
ARHITEKTURE I GEODEZIJE_SPLIT
akademska godina
2014./2015.

diplomski rad
KOLODVOR KOPILICA_SPLIT

SUTEREN:

SERVIS KOLODVORA.....	164 7m ²
SERVIS HOTELA/DISKO KLUB.....	14 90m ²

PRIZEMLJE:

KOLODVORSKE FUNKCIJE.....	4 70m ²
HOTEL/KONGRES.....	1178m ²

I KAT:

AUTOBUSNI I ŽELJEZNIČKI KOLODVOR.....	15138m ²
HOTEL.....	1040m ²
GARAŽA.....	5856m ²

II KAT:

SHOPPING CENTAR.....	10819m ²
HOTEL.....	1040m ²
GARAŽA.....	5856m ²

III KAT:

JAVNA POVRŠINA/SPORTSKI SADRŽAJI.....	17821m ²
HOTEL.....	1040m ²
GARAŽA.....	5856m ²

IV/V KAT:

HOTEL.....	1040m ²
GARAŽA.....	5856m ²

VI/XVIII KAT:

HOTEL.....	1040m ²
------------	--------------------

UKUPNO.....	96 563m ²
-------------	----------------------

student
DARKO IVANOVSKI
mentorica
DOC. IVA LETILOVIĆ
komentor
PROF. DRAŽEN CVITANIĆ

FAKULTET GRAĐEVINARSTVA,
ARHITEKTURE I GEODEZIJE_SPLIT
akademska godina
2014./2015.
diplomski rad
KOLODVOR KOPILICA_SPLIT