

## Pandemija – turizam - promet

DAVOR KRASIĆ

Pandemija korona virusa koja je zahvatila cijelu Europu, pa tako i Hrvatsku, već ima a imat će i u vremenu koje je pred nama niz reperkusija na gospodarstvo i život pojedinaca. Mnogobrojni su međusobni odnosi između trenutnih utjecaja i budućih posljedica pandemije na promet i turizam, pa se ovoj temi može pristupiti na način da se ili procijene generalni učinci na sustav prometa ili da se fokus stavi na sasvim konkretne segmente tog sustava. U ovom tekstu je izabran drugi pristup. Namjera je da se u njemu prezentira stručno mišljenje o tri važna segmenta koji su u velikoj mjeri povezani s interesima najvećeg dijela hrvatskih građana, kako u pogledu reperkusija na ekonomski status pojedinaca tako i u pogledu kvalitete njihova svakodnevnog života. Kada je riječ o ekonomskom statusu, ovdje se prije svega misli na implicitno sadašnje i buduće prelijevanje opterećenja s nacionalnog proračuna na pojedinca (smanjenje plaća, povećanje poreza, trošarina, itd) koja su uzrokovana smanjenjem prihoda od naplate korištenja prometne infrastrukture. Kvaliteta svakodnevnog života u kontekstu prometnog sustava podrazumijeva, prije svega, rizik od stradanja u prometnim nesrećama i promjenu navika putovanja. Sadašnja pandemija korona virusa uz sve negativnosti

koje je donijela u naš život, mogla bi polučiti i određene pozitivne pomake. Prije svega, trebala bi nas prisiliti da promijenimo neke prioritete i uvriježeni način rješavanja određenih problema.

### PROMETNA INFRASTRUKTURA<sup>1</sup>

U ovom dijelu teksta daje se osvrt na dva kapitalno najintenzivnija segmenta prometne infrastrukture: autoceste i zračne luke.

**Autoceste** po svojim prometno – tehničkim elementima pripadaju najvišoj klasi javnih cesta. Ukupna mreža javnih cesta u Hrvatskoj je koncem 2018. godine imala duljinu od 26.908 km, od čega je na autoceste otpadalo 1306 km. Mreža autocesta u Hrvatskoj dijeli se na jedanaest pravaca koji su označeni slovom A i pripadajućim brojem.

U Republici Hrvatskoj autocestama upravljaju četiri koncesionara (ukupno 1314 km):

- Hrvatske autoceste (HAC) – 918 km,
- Autocesta Rijeka-Zagreb (ARZ) – 187 km,
- Bina-Istra – 141 km,
- Autocesta Zagreb-Macelj (AZM) – 60 km.

Prva dva navedena koncesionara, koji upravljaju s 85% mreže autocesta, su društva u vlasništvu Republike Hrvatske i njihova pozicija u uvjetima pandemije te posljedice koje se mogu očekivati su posebno važni s aspekta proračunskih sredstava Republike

<sup>1</sup> U izradi ovog teksta korišteni su razni izvori podataka: ASECAP, Hrvatska udruga koncesionara autocesta, Hrvatske autoceste, Autocesta Rijeka – Zagreb, Hrvatske ceste,

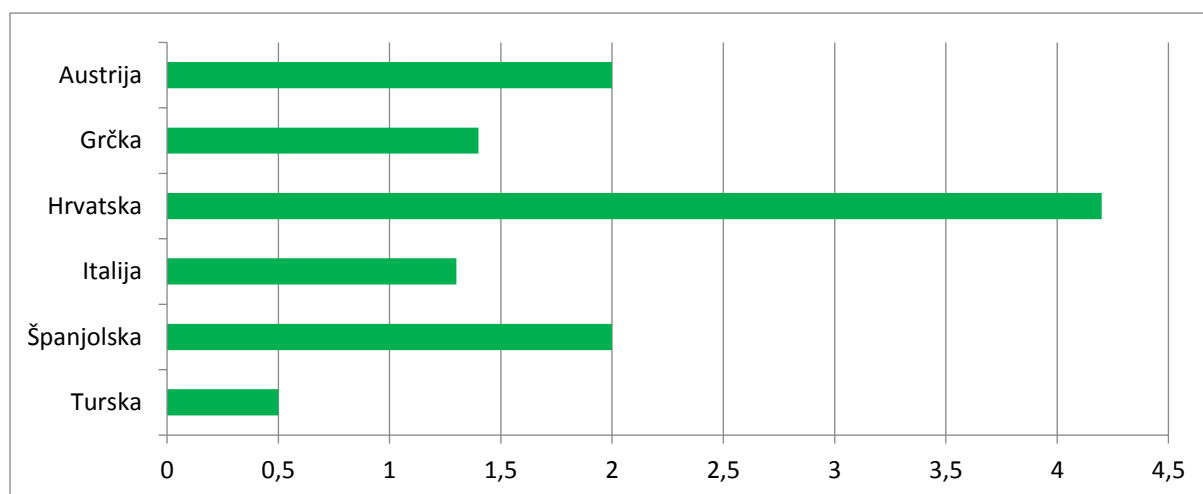
Ministarstvo unutarnjih poslova RH, ZL Split, ZL Dubrovnik, ZL Zagreb, Institut za turizam. Obrada podataka: autor teksta

Hrvatske.

Mreža autocesta u Hrvatskoj je, prema mjerilima većine drugih država u Europskoj uniji, preizgrađena i dugoročno opterećuje državni proračun a time i sve građane Hrvatske. Kao dokaz tomu može poslužiti

sljedeći grafikon, kojeg su prije nekoliko godina izradili stručnjaci Instituta za turizam, a koji je i danas aktualan. On pokazuje da Hrvatska ima i do nekoliko puta veći udio autocesta u cestovnoj mreži u usporedbi s nekim drugim državama koje su bile obuhvaćene analizom.

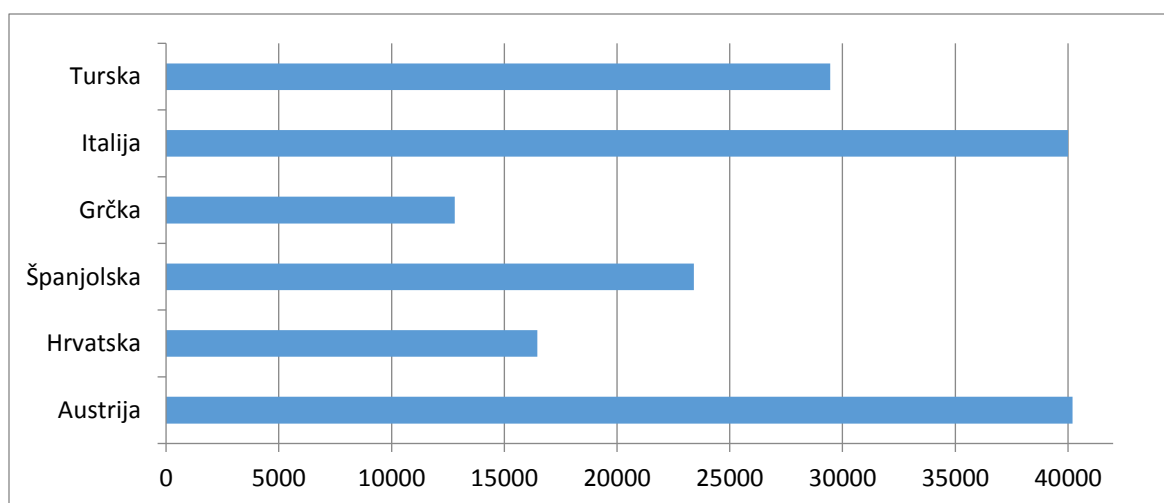
Slika 1. UDIO AUTOCESTA U UKUPNOJ CESTOVNOJ MREŽI (%)



Uz sve to, autoceste u Hrvatskoj su po svojim kapacitetima daleko iznad potreba prometa tijekom cijele godine. O tomu

svjedoče podaci prikazani u sljedećem grafikonu, a odnose se na prosječno dnevno opterećenje autocesta u nekoliko država 2018. godine.

Slika 2. PROSJEČAN DNEVNI PROMET NA AUTOCESTAMA 2018. GODINE (VOZILA/DAN)

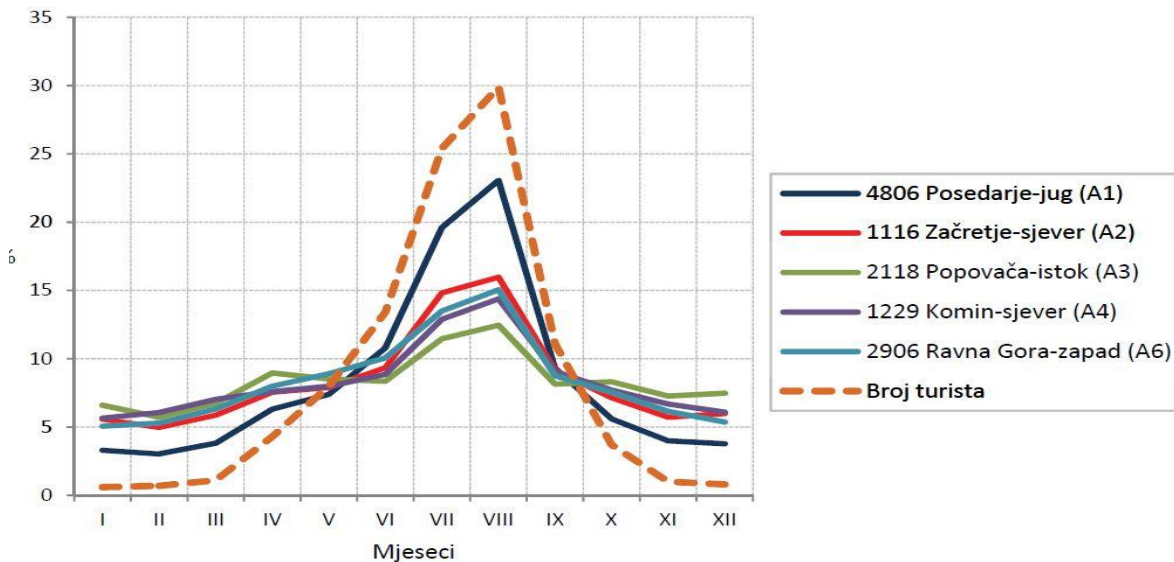


I kada se postavi pitanje čemu u najvećoj mjeri služe autoceste u Hrvatskoj, odgovor je jednoznačan: hrvatskom turizmu. Promet na hrvatskim autocestama ponaša se u skladu sa sezonalnošću hrvatskog turizma, što je s aspekta njihove ekonomičnosti nepovoljna činjenica. To znači da su u jednom (ljetnom) dijelu godine autoceste opterećene prometom koji je primjeren izgrađenim kapacitetima, dok je u većem dijelu godine količina prometa nekoliko puta manje. U skladu s time je i prihod kojeg

koncesionari ostvaruju od naplate cestarina. Ono što ni u kom slučaju nije dobro s aspekta održivosti sustava autocesta u vlasništvu Republike Hrvatske je to da se situacija praktički nije promijenila u posljednjih desetak godina.

Prvi sljedeći graf pokazuje stanje 2008. godine na kojem su prikazani dolasci turista u Hrvatsku i opterećenje autocesta po mjesecima. Na njemu se jasno vidi podudarnost u obliku grafova.

Slika 3. DOLASCI TURISTA I OPTEREĆENJE AUTOCESTA U HRVATSKOJ 2009.G. (% UDJELI PO MJESECIMA)



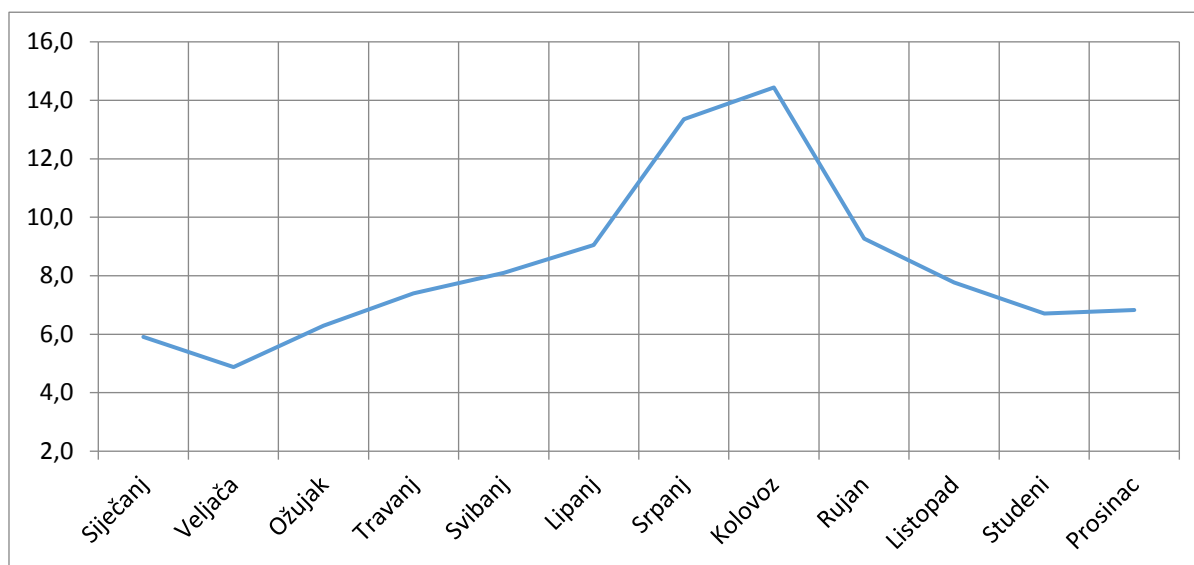
Izvor: Glavni plan i strategija razvoja turizma RH (Izvjestaj 4), Institut za turizam, Zagreb, 2011.

Deset godina kasnije (2018. godine) slika prometnog opterećenja na autocestama po mjesecima se nije promijenila. Sljedeći grafikon prikazuje raspodjelu prometa na

svim autocestovnim pravcima zajedno kojima upravljaju društva u vlasništvu Republike Hrvatske (HAC i ARZ).

To su pravci: A1, A3, A4, A5, A6, A10 i A11.

Slika 4. OPTEREĆENJE AUTOCESTA U HRVATSKOJ 2018.G. (% UDJELI PO MJESECIMA)



U kontekstu prethodno rečenog sasvim je razvidno da su koncesionari autocesta u Hrvatskoj izrazito ovisni o uspješnosti turističke sezone, puno više nego što je to slučaj u većini ostalih država. Podbačaj ljetne turističke sezone 2020. godine zbog pandemije virusa teško će financijski pogoditi koncesionare, čije je poslovanje ionako opterećeno visokim zaduženjima. Kao ilustracija može poslužiti podatak da se, uz manje varijacije po godinama, oko 65% prometa na pravcu A1 odvija tijekom četiri ljetna mjeseca a na pravcu A6 oko 50%. U mjesecu kolovozu 2018. godine dva su koncesionara u vlasništvu RH (HAC i ARZ) uprihodovali oko 450 milijuna kuna (bez PDV-a) a ukupni godišnji prihod te godine im je iznosio 2,87 milijardi kuna (bez PDV-a). To znači da je sam mjesec kolovoz sudjelovao s gotovo 16% u ukupnim godišnjim prihodima od cestarina.

#### Što učiniti?

Uprave društava za upravljanje autocestama u vlasništvu Republike Hrvatske će zajedno s resornim ministarstvima (prometa i financija) i Vladom RH morati donijeti operativne mjere u

2020. godini u cilju prebrođavanja ove financijske krize u cestarskom sektoru, u mjeri u kojoj je to uopće moguće u ovim okolnostima.

Ono što bi svakako trebalo učiniti sljedeće (2021.) godine je podizanje cijena cestarina u ljetnoj sezoni za dodatnih 5%. Sezonske cestarine se naplaćuju od 15. lipnja do 14. rujna i u najvećoj mjeri zahvaćaju inozemne turiste koji u oko 85% slučajeva u Hrvatsku dolaze cestovnim vozilima. Pokazalo se da prvo uvođenje sezonskih cestarina koje su za 10% više od cestarina u ostalom dijelu godine nije ni na koji način utjecalo na uspješnost turističkih sezona 2017., 2018. i 2019. godine jer je udio povećanja cestarine u ukupnim troškovima četveročlane obitelji koja putuje na odmor osobnim automobilom vrlo mala. Takvu odluku predložili su i stručnjaci Instituta za turizam resornom ministru za promet još u studenom 2016. godine, tvrdeći za razliku od mnogih drugih da to povećanje neće smanjiti konkurentsku poziciju Hrvatske.

Povećanje za dodatnih 5% koje se predlaže od sljedeće godine (pod uvjetom da se situacija na turističkom tržištu stabilizira) neće imati negativnih posljedica na turističku potražnju

*jer se radi o ukupnom povećanju troškova od oko 1 eura po članu četveročlane obitelji, a s obzirom na račun velikih brojeva može s prihodovne strane znatno olakšati financijsku situaciju društava za upravljanje autocestama u Hrvatskoj, što znači posredno i državnog proračuna.*

**Zračni promet** je u cijelom svijetu teško pogođen posljedicama pandemije virusa te je intenzitet linijskog prijevoza sveden na minimum. Procjenjuje se da trenutačno low-cost prijevoznici koriste svega 1% svojih kapaciteta a linijski prijevoznici do najviše 5%. Proizvođači zrakoplova poput Boeinga i Airbusa su prekinuli proizvodnju zrakoplova jer nema novih narudžbi, a Boeing je proizvodio oko 500 zrakoplova godišnje.

Financijsko stanje zrakoplovnih kompanija je vrlo nepovoljno, pri čemu linijski prijevoznici imaju većih problema s likvidnošću od low-cost prijevoznika. Naime, jedan broj low-cost prijevoznika je posljednjih godina poslovao s velikim profitom koji im sada omogućava preživljavanje. Tako npr. Ryanair i WizzAir imaju financijskih rezervi koje im omogućuju da prebrode više od godinu dana ovakve krize, što nikako nije slučaj s linijskim prijevoznicima od kojih su mnogi i prije pojave pandemije bili u financijskim teškoćama. Međutim, linijski prijevoznici računaju na izdašnu državnu pomoć kroz razne oblike

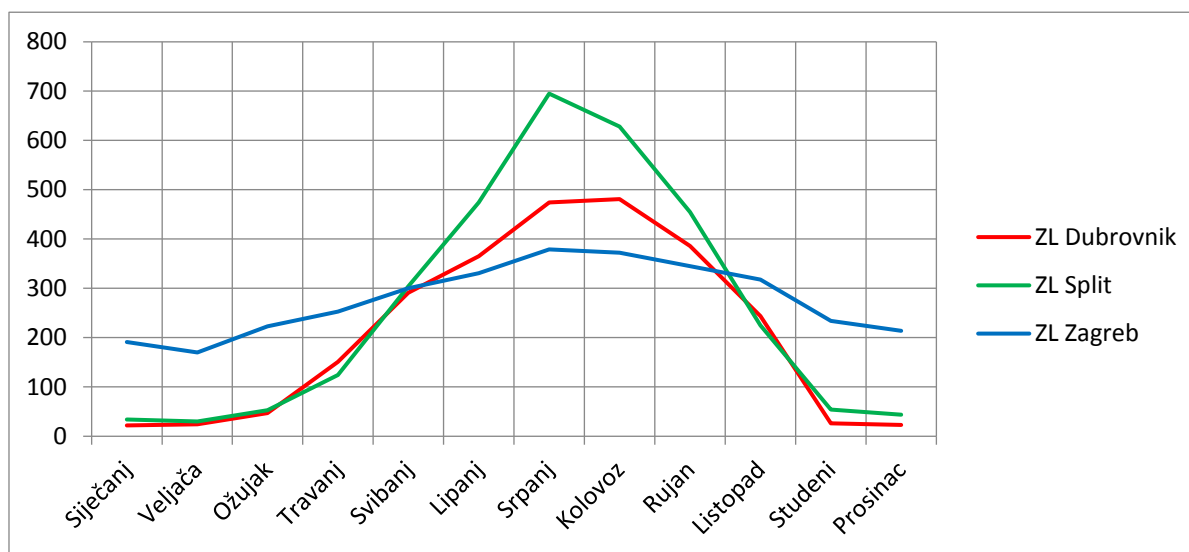
financijskih injekcija ili ponovnog ulaska države u vlasničku strukturu kompanija.

Procjena je da će za oporavak zračnog prometa trebati barem jedna i pol godina nakon završetka pandemije, s obzirom da neće biti dovoljno zrakoplova za uspostavu frekventnog zračnog prometa. Kao što je već napomenuti, novi zrakoplovi se ne nabavljaju a dio starih će se morati rashodovati.

Sustav hrvatskih zračnih luka čini 9 zračnih luka (Zagreb, Dubrovnik, Split, Zadar, Pula, Rijeka, Osijek, Brač i Mali Lošinj). Hrvatske zračne luke, slično poput autocesta, su jako ranjive ukoliko zbog bilo kojih okolnosti dođe do izostanka dobre turističke sezone. Promet putnika kojeg one ostvaruju u visokoj je korelaciji s dolascima turista u Hrvatsku, pa je kod svih većih zračnih luka, osim Zračne luke Zagreb, prisutna visoka sezonalnost kako u broju operacija tako i u приходima. Za Republiku Hrvatsku je to dodatni problem jer su sve zračne luke pod upravom društava u vlasništvu države i jedinica lokalne samouprave a jedino je Zračna luka Zagreb pod upravom privatnog koncesionara.

U sljedećem grafikonu prikazan je promet putnika tijekom godine u tri najveće zračne luke u Hrvatskoj (Zagreb, Dubrovnik i Split) koji potvrđuje njihovu ovisnost o turističkoj sezoni i koja je izuzetno izražena u priobalnim zračnim lukama.

Slika 5. PROMET PUTNIKA PO MJESECIMA 2018. GODINE (ISKAZANO U 000 PUTNIKA)



### Što učiniti?

Iako se, generalno govoreći, sve zračne luke nalaze u sličnoj situaciji što se tiče utjecaja pandemije na turističku sezonu u Hrvatskoj i posljedično na promet u zračnim lukama, ipak pristup saniranju posljedica treba biti individualiziran. Radi se o tomu da svaka zračna luka ima svoje poslovanje, ne samo u pogledu prihoda, nego i troškova, kreditnih zaduženja, broja zaposlenih itd. Isto tako, treba voditi računa da povratak turista u Hrvatsku najvjerojatnije neće biti istovremen u sva područja koje pokrivaju zračne luke, pa će neke zračne luke ranije doći u priliku za financijski oporavak.

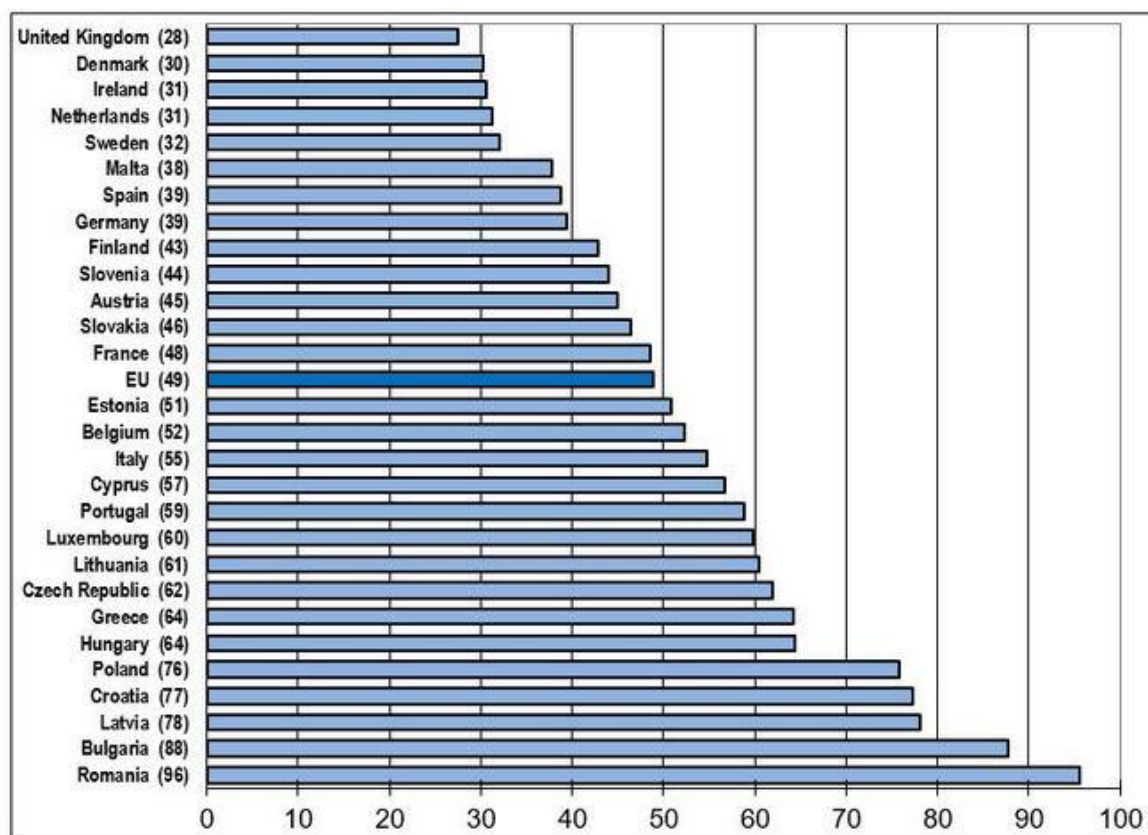
Što se tiče nacionalnog zračnog prijevoznika Croatia airlinesa, evidentno je da će mu država izravno pomagati da bi opstao na tržištu i da bi prednjačio u ponovnom uspostavljanju linija prema našim turističkim destinacijama. U prilog tomu ide i prilagodba politike EU koja je ukinula ranije ograničenje u pogledu davanja državne potpore zračnim kompanijama.

### SIGURNOST PROMETA

Republika Hrvatska je, po relativnim pokazateljima sigurnosti cestovnog prometa, na samom dnu Europske unije sa 77 poginulih osoba na 1 milijun stanovnika 2018. godine. Za usporedbu, nama susjedna država Slovenija bilježi u istoj godini 44 poginulih na 1 milijun stanovnika. U Europskoj uniji samo Rumunjska, Bugarska i Latvija imaju lošije pokazatelje od Republike Hrvatske, dok je prosjek zemalja Europske unije 49 poginulih na milijun stanovnika. Ovakvi podaci, koji su prisutni već duži niz godina na hrvatskim cestama, jedna su od najvećih slabosti koje se mogu pripisati našoj turističkoj atraktivnosti uzimajući u obzir da je sigurnost turističkih putovanja jedan od vrlo važnih segmenata u vrednovanju turističke destinacije. Tim više što su turisti iz nama najvažnijih emitivnih tržišta navikli na znatno veću sigurnost prometa na cestama u svojim matičnim državama (npr.: Njemačka 39, Austrija 45, Italija 55, Češka 62 poginula na milijun stanovnika). Jedino je u Poljskoj opasnost od pogibelji na cestama približna zabilježenoj u Hrvatskoj.



Slika 6. SMRTNO STRADAVANJE NA CESTAMA EU 2018. GODINE (BROJ SMRTNO STRADALIH NA MILIJUN STANOVNIKA)



Izvor:2018 road safety statistics: what is behind the figures? EU, Memo 14 April 2019, Brussels

Prilikom izrade zadnje, još uvijek važeće, Strategije razvoja turizma Republike Hrvatske (2011. – 2012. godina) autori iz Instituta za turizam su jasno istaknuli ovaj problem. Istina je da su se u Hrvatskoj u zadnjih deset godina pokazatelji sigurnosti prometa znatno popravili, ali je isto tako činjenica da su u tom razdoblju i mnoge druge zemlje EU poboljšale svoje, već otprije dobre, pokazatelje što je uvijek teži zadatak. Europska unija u cjelini je u razdoblju od 2008. godine do kraja 2018. godine smanjila smrtno stradavanje na cestama (u relativnim iznosima) za 37%, dok je u Hrvatskoj zabilježeno smanjenje od 48%. Međutim, gledajući početne vrijednosti u tom razdoblju kada je Hrvatska imala 150 poginulih na milijun stanovnika a EU 78, onda je

razvidno da smanjenje smrtno stradalih na našim cestama nije niti približno dovoljno.

U apsolutnim brojkama to znači da posljednjih godina na cestama u Hrvatskoj gine preko 300 ljudi, pa se ovaj podatak može usporediti s brojem umrlih od korona virusa o kojima se svakodnevno izvještava hrvatsku javnost. Kada bi Hrvatska bila barem na razini prosjeka EU, tada bi kod nas godišnje bilo gotovo 100 manje poginulih u prometnim nesrećama. Iako je tijekom 2019. godine donesen novi, znatno stroži, Zakon o sigurnosti prometa na cestama rezultati na početku 2020. godine, nakon prvog očekivanog „šoka“, nisu ohrabrujući.

Prema službenim podacima Ministarstva unutarnjih poslova, u prvom tromjesečju 2020. godine su na hrvatskim cestama poginule 52 osobe, dok su u istom razdoblju 2019. godine, dakle prije donošenja novog Zakona, poginule 47 osobe. Povećanje broja poginulih je za 10,6%. Valja istaknuti da je još tijekom 2019. godine jedan broj stručnjaka ukazivao na to da povećanje kazni može dati samo kratkoročne učinke, a da je za dugoročnije rezultate od svega važnija povećana „izvjesnost“ ili „vjerojatnost“ kažnjavanja<sup>2</sup>.

Što učiniti?

Rješavanje problema sigurnosti cestovnog prometa je kompleksan dugoročni zadatak. Međutim, postojeća situacija u Hrvatskoj nalaže niz hitnih mjera za radikalno popravljivanje stanja, kako zbog samih građana Hrvatske, tako i zbog brojnih turista koji u najvećoj mjeri dolaze cestovnim vozilima u našu zemlju. Stanje državnog proračuna i drugih izvor financiranja cestovne infrastrukture će tijekom ove i sljedeće godine, zbog posljedica pandemije virusa, biti narušeno zbog smanjenih prihoda. Razumno bi bilo u takvim okolnostima odustati od svih novih, financijski zahtjevnih, izgradnji cestovne infrastrukture u 2020. i 2021. godini i većinu sredstava koja su na raspolaganju usmjeriti na mjere radikalnog poboljšanja sigurnosti cestovnog prometa. Sve takve mjere spadaju u tkzv. „low – cost“ zahvate za koje će biti dovoljno sredstava, a čiji će učinci u pogledu poboljšanja sigurnosti prometa biti znatni.

U takve mjere spadaju:

- intenzivna obnova postojeće i postavljanje nove vertikalne prometne signalizacije visokih retroreflektirajućih svojstava na državnim, županijskim i lokalnim cestama te na prometnicama u gradovima,
- intenzivna obnova postojeće i iscrtavanje nove horizontalne prometne signalizacije visokih retroreflektirajućih svojstava (i/ili postavljanje trajne horizontalne signalizacije) na autocestama, državnim, županijskim i lokalnim cestama te na prometnicama u gradovima,
- iscrtavanje punih rubnih crta na cestama širine manje od 5,5 m kojima se poboljšava vizualno praćenje trase ceste (takve su prometnice u mnogim priobalnim destinacijama, vinskih putevima, itd.) – ovo omogućava novi Pravilnik o prometnim znakovima i signalizaciji na cestama,
- prometno – tehnički i manji građevinski zahvati u cilju uklanjanja opasnih mjesta na cestama za koje je već izrađena, ili je u izradi, tehnička dokumentacija.

Kako bi se radikalno povećala „izvjesnost“ kažnjavanja vozača koji konstantno krše zakonsko ograničenje brzine na cestama i autocestama, potrebno je znatno ubrzati aktivnosti na uspostavi sustava kamera za mjerenje brzina vozila na dionicama u cilju nadzora i sankcioniranja onih vozača koji su vozili prebrzo, kako na izvangradskim tako i na gradskim prometnicama. Ovo je najvažnija mjera koju bi država trebala poduzeti ukoliko želi znatno smanjiti broj poginuli ljudi na cestama. U tom pogledu potrebno je napraviti znatno veću financijsku i kadrovsku koncentraciju resursa u 2020. i 2021. godini nego što je ranije planirano. Prevelika brzina je

<sup>2</sup> Časopis Zaštita, broj 6 (2019): Loše ceste nisu više alibi za prometne nesreće.

<http://zastita.info/hr/clanak/2019/7/lose-cestenisu-vise-alibi-za-prometne-nesrece,2696,25115.html>



uvjerljivo najčešći uzrok smrtnog stradavanja u cestovnom prometu, a dosadašnje mjere njenog obuzdavanja nisu polučile zadovoljavajući učinak.

Kamerama se identificiraju registarske oznake vozila i vremena prolaska na početku i na kraju dionice, na temelju čega centralno računalo izračunava prosječnu brzinu kretanja vozila na cijeloj dionici a ne samo na jednom mjestu, kako se to radi klasičnim policijskim kontrolama brzine. Na temelju tako prikupljenih podataka sankcioniraju se prekršitelji dopuštene brzine kretanja.

Jedna od primjena ovog sustava dovoljno govori o njegovoj učinkovitosti. Na autocesti Milano – Napulj je ovakav sustav instaliran 2007. godine. Nakon uvođenja sustava se u vrlo kratkom vremenu ukupan broj prometnih nesreća smanjio za 31% dok se broj nesreća s poginulim i teško ozlijeđenim osobama smanjio za 56%. Također valja napomenuti i učinak smanjenja emisija ugljičnog dioksida zbog znatno smanjenih prosječnih brzina vozila.

## PROMET U GRADOVIMA

Najintenzivniji promet vozila odvija se u gradovima, posebice onima s većim brojem stanovnika. Da bi se stekao dojam o redu veličina, ovdje se navode podaci o prosječnom dnevnom prometu na nekoliko presjeka cestovne mreže u Zagrebu i na autocestama (2018. godina). U Zagrebu: Ulica grada Vukovara 50.000 vozila/dan, Maksimirska ulica 29.000 vozila/dan, Horvaćanska cesta 34.000 vozila/dan, Avenija M. Držića 49.000 vozila/dan. Na mreži autocesta: A1 Zagreb – Karlovac 37.000 vozila/dan, A1 (Sveti Rok) 17.000 vozila/dan, A1 (Dugopolje) 11.000 vozila/dan, A3 (Ivanić Grad) 25.000 vozila/dan, A3 (Delnice) 15.000 vozila/dan. Ostali veći gradovi u Hrvatskoj, prije svega Split, Rijeka i Osijek, također bilježe velik svakodnevni promet na svojoj

cestovnoj mreži, naravno ipak manji nego u Zagrebu.

Osim što je na gradskim prometnicama dnevni intenzitet prometa znatno veći nego na međugradskim prometnicama, uključujući i autoceste, specifičnost gradskog prometa su vršna opterećenja unutar jednog dana, kada dolazi do najvećih zastoja, smanjenja brzine putovanja ispod prihvatljive razine i velike koncentracije ispušnih plinova. U pravilu se takvo stanje na gradskim prometnicama pojavljuje dva puta dnevno, ujutro između 7,30 i 8,30 sati te popodne između 16 i 17 sati. Zavisno od položaja prometnice u mreži, vršno opterećenje može varirati u rasponu od pola sata.

Vršna prometna opterećenja uglavnom su posljedica odlaska stanovnika na posao i povratka s posla, te u nešto manjoj mjeri putovanja u svrhu obrazovanja koja su većim dijelom orijentirana na javni prijevoz. Kada se količina vozila na cesti izjednači s propusnom moći ceste, dolazi do pojave nestabilnog prometnog toka a tada i najmanji poremećaj izaziva velika prometna zagušenja. Ako se količina vozila smanji za samo 5-10% prometni tok se ponovo normalizira. Često je puta upravo taj krajnji vrh prometnog opterećenja koji paralizira cestovnu prometnicu okidač za nove investicije (rekonstrukcije raskrižja, proširenje za dodatne prometne trake ili izgradnja nove prometnice).

Ovdje se želi ukazati na jednu mogućnost utjecaja na prometnu potražnju povezanu s putovanjima na posao. Suvremene tehnologije i prisila izazvana pandemijom virusa pokazali su potencijale „rada od kuće“, koji je dosad često puta bio stigmatiziran. U nekim zanimanjima je on i ranije bio korišten, ali na generalnoj razini uglavnom relativno malo. Postoji određeni broj poslova gdje ne postoji nužna potreba da svi zaposlenici u isto vrijeme svakog dana dolaze na radno mjesto,

samo zato jer su na to navikli. Npr. mnoge veletrgovine su proteklih tjedana funkcionirale na način da su na radno mjesto dolazili samo ljudi zaposleni u skladištima i transportu, dok je osoblje zaposleno u komercijalnim službama radilo od kuće koristeći se internetom, mogućnostima video sastanaka itd. Ima još čitav niz sličnih primjera.

Što učiniti?

*Na temelju stečenih iskustava, trebalo bi rad od kuće preciznije definirati kroz radno zakonodavstvo, uvažavajući potrebe poslodavaca i prava zaposlenika. Pri tomu se ne misli da bi rad od kuće mogao postati osnovni ili pretežiti način obavljanja radnih aktivnosti, ali bi se kao povremeni mogao primjenjivati znatno više nego što je to bilo prije pojave pandemije.*

*Evo nekoliko primjera kada bi rad od kuće bio u svakom slučaju poželjan:*

- zimsko razdoblje u kojem se pojavljuje sezonska gripa (prema službenim podacima Hrvatskog zavoda za javno zdravstvo u sezoni gripe 2018. godine je od te virusne bolesti u Hrvatskoj oboljelo 60.000 ljudi a prema procjeni je bilo oko 500 umrlih osoba)
- ljetno razdoblje s izuzetno velikim vrućinama opasnim po zdravlje,
- razdoblje vrlo nepovoljnih vremenskih uvjeta – snijeg i led na cestama, orkanski udari vjetra i sl.

*Rad od kuće bi bio poželjan i u svim drugim slučajevima kada za to nađu interes i poslodavac i zaposlenik, a za promet u kritičnim vršnim razdobljima bi to značilo manje vozila na cestama, bolju protočnost i smanjeno zagađivanje okoliša.*

Dr. sc. Davor Krasić, dipl. ing.  
znanstveni savjetnik, Institut za turizam