



REPUBLIKA HRVATSKA

AGENCIJA ZA ISTRAŽIVANJE NESREĆA U ZRAČNOM, POMORSKOM I ŽELJEZNIČKOM PROMETU
ODJEL ZA ISTRAGE NESREĆA U POMORSKOM PROMETU

KLASA: 342-27/25-01/05

URBROJ: 699-05/1-17

Zagreb, 8. srpnja 2026.

PRIVREMENA IZJAVA

VRLO OZBILJNE POMORSKE NESREĆE

**Udar RO-RO putničkog broda „Petar Hektorović“
u brodove na vezu Gradske luke Split**

Split, 8. srpnja 2025. godine



**Sigurnosne istrage nisu namijenjene pripisivanju krivnje i s tim u svezi utvrđivanju
upravnopravne, građanskopravne ili kaznenopravne odgovornosti.**

**Ovaj dokument ne može biti korišten kao dokaz u sudskom postupku koji ima za cilj
utvrđivanje građanskopravne, upravnopravne ili kaznenopravne odgovornosti.**

PREDGOVOR

Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu u skladu s odredbama Zakona o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu (NN 54/13, 96/18), Pomorskog zakonika Dio treći, Glava I.b – Istrage pomorskih nesreća (NN 181/04, 76/07, 146/08, 61/11, 56/13, 26/15, 17/19) i Uredbe o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda (NN 122/15) na temelju javne ovlasti, kao djelatnosti od interesa za Republiku Hrvatsku, obavlja sigurnosne istrage pomorskih nesreća u svrhu utvrđivanja okolnosti i uzroka koji su do pomorske nesreće doveli te predlaganja korektivnih mjera za njihovo sprječavanje i ponavljanje, kao i sustavno unaprjeđivanje sigurnosti plovidbe.

Agencija za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu u svom radu djeluje samostalno i neovisno u odnosu na sva tijela javne vlasti nadležna za pomorski promet i sigurnost plovidbe, druga državna i pravosudna tijela te sve pravne i fizičke osobe, a sigurnosna istraga provodi se neovisno o svim istragama koje o pomorskoj nesreći provode druga državna tijela.

Provođenje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća od strane samostalnog i neovisnog tijela proizlazi iz međunarodnih konvencija kojih je Republika Hrvatska stranka (Međunarodna Konvencija Ujedinjenih naroda o pravu mora, Međunarodna Konvencija o zaštiti ljudskih života na moru, Međunarodna Konvencija o teretnim linijama i Međunarodna Konvencija o sprječavanju onečišćenja mora s brodova), kao i europske Direktive 2009/18/EZ o određivanju temeljnih načela o istraživanju nesreća u području pomorskog prometa, koja je u pravni poredak Republike Hrvatske prenesena Zakonom o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu, Pomorskim zakonikom i Uredbom o načinu i uvjetima za obavljanje sigurnosnih istraga pomorskih nesreća i nezgoda.



SADRŽAJ

1. SAŽETAK.....	5
2. OBJEKTIVNI PODACI.....	6
2.1. PODACI O BRODU „PETAR HEKTOROVIĆ“	6
2.2. PODACI O BRODU „KRUNA MORA“	7
2.3. PODACI O POMORSKOJ NESREĆI	8
3. OPIS DOGAĐAJA (REKONSTRUKCIJA POMORSKE NESREĆE).....	9
4. UTJECAJ METEOROLOŠKIH ELEMENATA	11



1. SAŽETAK

Dana 8. srpnja 2025. između 8:45 i 9:00 sati u gradskoj luci Split došlo je do pomorske nesreće uslijed snažnog nevremena, kojom prilikom je trajekt „Petar Hektorović“ otrgnut s veza i nošen jakim vjetrom udario u putnički brod „Kruna mora“, koji je uslijed oštećenja potonuo na mjestu priveza. Oštećeni su tom prilikom također putnički brod „Voyage“ uz koji je brod „Kruna mora“ bio bočno privezan i brzi putnički brod „Krilo Tropic“, koji je bio privezan uz operativnu obalu u istom lučkom bazenu. U pomorskoj nesreći nije bilo ozlijeđenih osoba, a nakon pomorske nesreće i u narednim danima vršila se sanacija sprječavanja onečišćenja mora s broda „Kruna mora“ i pripreme za njegovo uklanjanje iz lučkog područja.



2. OBJEKTIVNI PODACI

2.1. PODACI O BRODU „PETAR HEKTOROVIĆ“

Ime broda:	Petar Hektorović
Nacionalni identifikacijski broj:	15448
Zastava i luka upisa:	Republika Hrvatska, Rijeka
Pozivni znak:	9A6551
IMO broj:	8702446
MMSI:	238160000
Kategorija plovidbe:	5 – nacionalna obalna plovidba
Vrsta broda:	RO-RO putnički brod
Mjesto i godina gradnje:	Svendborg Skibsvaerft, 1989
Brodovlasnik:	Jadrolinija Rijeka
Materijal gradnje trupa:	čelik
Najveći dopušteni broj osoba:	1120
Najmanji broj članova posade:	10
Duljina preko svega:	91,8 m
Duljina između okomica:	80 m
Širina:	18 m
Visina na boku:	5,25 m
Gaz:	3800 mm
Nadvođe:	6706 mm
Neto tonaža:	2016
Bruto tonaža:	6721
Vrsta i broj porivnih strojeva:	motor s unutarnjim izgaranjem, 4T, 2
Proizvođač i tip porivnog stroja:	MAK Maschinenbau MAK 6M 453 C
Mjesto i godina gradnje porivnog stroja:	Kiel, 1988
Ukupna snaga porivnog stroja:	3600 kW
Broj i vrsta vijaka:	2, sa zakretnim krilima
Broj bočnih vijaka:	2



2.2. PODACI O BRODU „KRUNA MORA“

Ime broda:	Kruna mora
Nacionalni identifikacijski broj:	15802
Zastava i luka upisa:	Republika Hrvatska, Rijeka
Pozivni znak:	9AA3439
IMO broj:	-
MMSI:	-
Kategorija plovidbe:	6 – Nacionalna obalna plovidba
Vrsta broda:	Putnički brod
Mjesto i godina gradnje:	Castors Asterllarios, Vigo, 1964
Brodovlasnik:	Obrt za nautički turizam VILA
Materijal gradnje trupa:	drvo
Najveći dopušteni broj osoba:	32
Najmanji broj članova posade:	5
Duljina preko svega:	37,75 m
Duljina između okomica:	31,88 m
Širina:	7,25 m
Visina na boku:	4,03 m
Gaz:	2820 mm
Nadvođe:	1210 mm
Neto tonaža:	109
Bruto tonaža:	274
Vrsta i broj porivnih strojeva:	motor s unutarnjim izgaranjem, 4T, 2
Proizvođač i tip porivnog stroja:	Cummins NTA 855 M
Mjesto i godina gradnje porivnog stroja:	Charleston
Ukupna snaga porivnog stroja:	522
Broj i vrsta vijaka:	2, sa nezakretnim krilima

2.3. PODACI O POMORSKOJ NESREĆI

Vrsta pomorske nesreće: Vrlo ozbiljna pomorska nesreća – potpuni gubitak putničkog broda „Kruna mora“.

Pozicija, datum i vrijeme pomorske nesreće: Gradska luka Split, bazen omeđen Gatom sv. Petra, Gatom sv. Duje i Obalom Kneza Domagoja II; LAT = 43°30,2356' N, LONG = 016°26,4463' E; 8. srpnja 2025.; oko 8:45 – 9:00 sati LT.

Posljedice pomorske nesreće:

Putnički brod „Kruna mora“, uslijed oštećenja potonuo je na mjestu priveza, te je proglašen potpuni gubitak. Oštećeni su tom prilikom također putnički brod „Voyage“ uz koji je brod „Kruna mora“ bio bočno privezan i brzi putnički brod „Krilo Tropic“, koji je bio privezan uz operativnu obalu u istom lučkom bazenu. Trajekt „Petar Hektorović“, koji je uslijed snažnog vjetera otrgnut s priveza, pretrpio je oštećenja u formi strugotina i udubljenja na oplati desnog boka. Oštećen je vršni rub operativne obale na vezu br. 16.

U pomorskoj nesreći nije bilo ozlijeđenih osoba, a nakon pomorske nesreće i u narednim danima vršila se sanacija sprječavanja onečišćenja mora s broda „Kruna mora“ uklanjanjem goriva s priprema za uklanjanje broda iz lučkog područja.

3. OPIS DOGAĐAJA (REKONSTRUKCIJA POMORSKE NESREĆE)

RO-RO Putnički brod „Petar Hektorović“, u održavanju državne trajektne linije 602 Vis-Split i obratno, dana 8. srpnja 2025. po dolasku sa Visa privezan je u Gradskoj luci Split na vezu br.12 oko 7:45 sati, s planiranim polaskom prema Visu istoga dana, prema redu plovidbe, u 11:00 sati.

Brod je po dolasku u Gradsku luku Split privezan lijevom stranom na vezu br.12, podignut je vizir i spuštena pramčana rampa, a vozila i putnici su iskrcani. Obavljaju se pripreme, a zatim i prihvat cisterne s gorivom koja ulazi u palubu vozila i započinje se operacijom ukrcaja goriva uz propisane sigurnosne mjere. Ujedno se vrši prihvat vode.

Uslijed naglog nailaska lokalizirane superćelije sa snažnim atmosferskim poremećajem, oko 8:49 sati dolazi do pucanja krmenih konopa na „Petru Hektoroviću“, krma se udaljava od kraja, te brod rotira oko pramčanog veza u smjeru suprotno kazaljke na satu, do trenutka pucanja i pramčanih konopa, te izložen lijevim bokom nadolazećem poremećaju biva nošen prema vezu br. 16 na kojemu se nalazi privezan brod „Krilo Tropic“.

Oko 8:50 „Petar Hektorović“ nošen snažnim nevremenom udara krmenim dijelom desnoga boka u vršni rub veza br. 16, te pod utjecajem vjetera rotira u smjeru kazaljke na satu, naslanjajući se pritom svojim desnim bokom uz privezani katamaran „Krilo Tropic“, na kojemu u tom trenutku nije bilo putnika, a posada je, zbog vlastite sigurnosti, izišla s broda. Katamaranu su oštećena oba ruba krmene platforme, a skala za prekrcaj putnika pala je u more.

Negdje u ovim trenucima „Petar Hektorović“ obara desno, zatim i lijevo sidro, a strojevi su upogonjeni, no unatoč tome, snaga vjetera premašuje sposobnost upravljivosti brodom. Pramčana rampa je podignuta, a pramčani vizir pušten.

Oko 8:52 „Petar Hektorović“ pramcem udara u desni bok putničkog broda „Kruna mora“, koji je treći u nizu bočno privezan na vezu br. 15. Na putničkom brodu „Kruna mora“ nalazilo se 14 putnika i 6 članova posade, koji su se prekricali na susjedno privezani brod „Voyage“, svi osim zapovjednika, koji je skočio u more. Uslijed posljedica udara, „Kruna mora“ potonula je na mjestu priveza. Neposredno privezanom brodu uz „Krunu mora“, brodu „Voyage“, oštećena su stakla, ograda i razma.

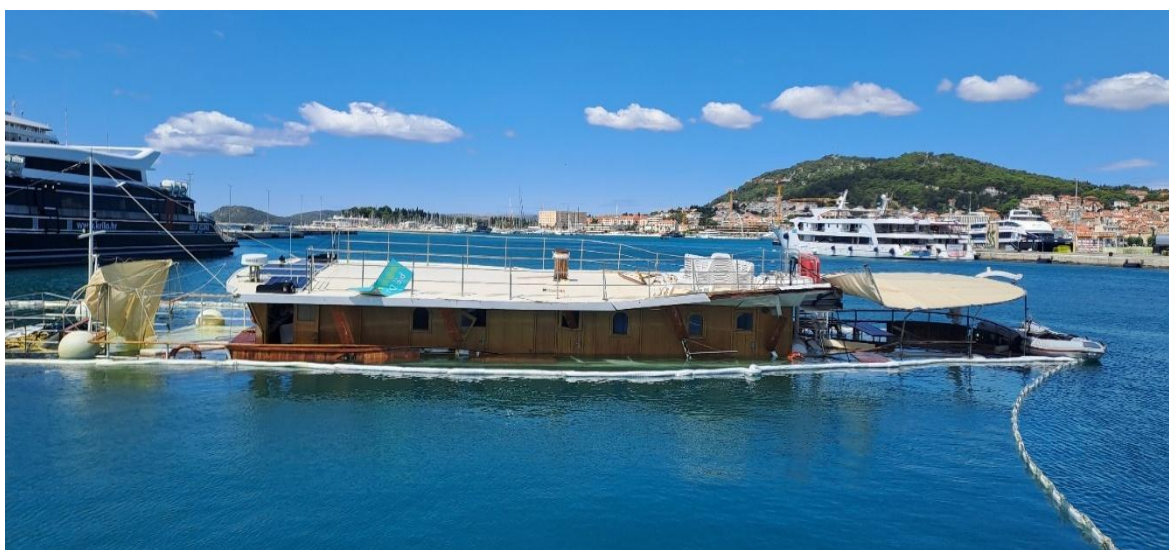
Oko 8:55, nakon osjetnog slabljenja nevremena, brod dobiva upravljivost strojem, te se krmom izvlači, i privezuje na vez br.17.



Slika 1. Udar trajekta „Petar Hektorović“ u putnički brod „Kruna mora“ (izvor: očevidac)



Slika 2. Dio oštećenja oplata trajekta „Petar Hektorović“



Slika 3. Putnički brod „Kruna mora“ nakon potonuća u Gradskoj luci Split

4. UTJECAJ METEOROLOŠKIH ELEMENATA

Državni hidrometeorološki zavod, Pomorski meteorološki centar Split, objavio je 8. srpnja 2025. godine u 06:00 sati sljedeće meteorološke informacije s važenjem do 9. srpnja 2025. u 06:00 po lokalnom vremenu:

Upozorenje: Mjestimice nevere. Mjestimice udari SW, zatim NW i NE vjetra 35-45 čvorova.

Stanje: Dolina s frontalnim poremećajem se premješta preko Jadrana na jugoistok.

Prognoza za srednji Jadran: SW u okretanju na NW vjetar 12-24, mjestimice kratkotrajno do 30 čvorova, od sredine dana će slabiti na 6-16 čvorova. Potkraj dana i u noći NW, uz obalu ponegdje NE vjetar 12-26, mjestimice kratkotrajno do 30 čvorova. More 3-4. Vidljivost 10-20 km, moguće je oko 4 km zbog pljuska. Promjenjivo oblačno s mjestimičnom kišom, pljuskovima i grmljavinom, moguće je jako grmljavinsko nevrijeme, naročito prijepodne, te opet potkraj dana i u noći, sutra razvedranje.

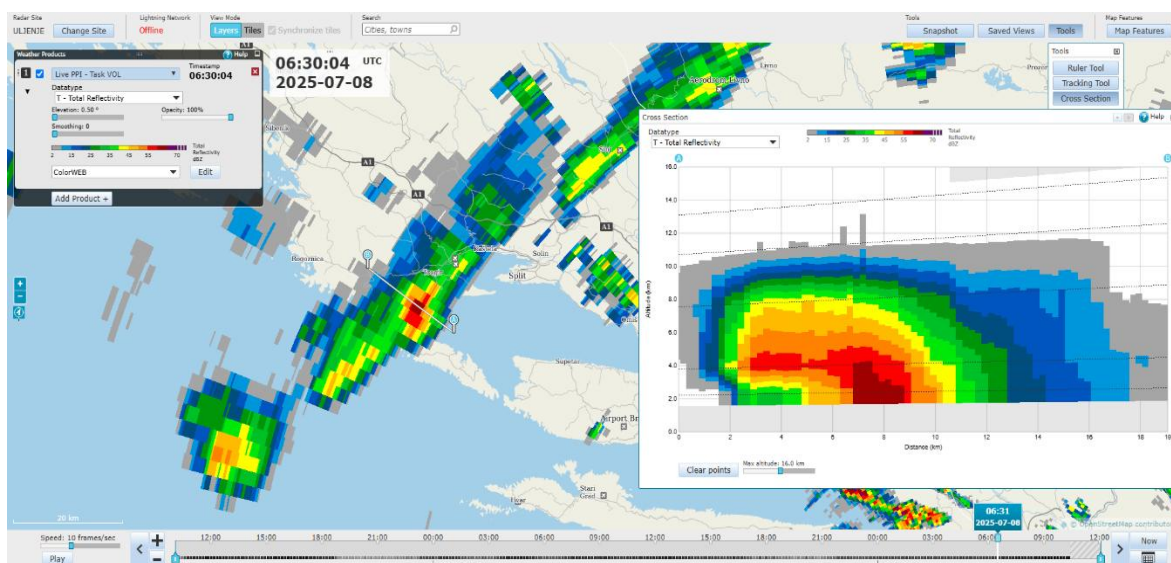
Državni hidrometeorološki zavod objavio je dana 10. srpnja 2025. detaljniju analizu atmosferskog poremećaja kako slijedi u nastavku teksta:

Lokalizirana superćelija u Splitu

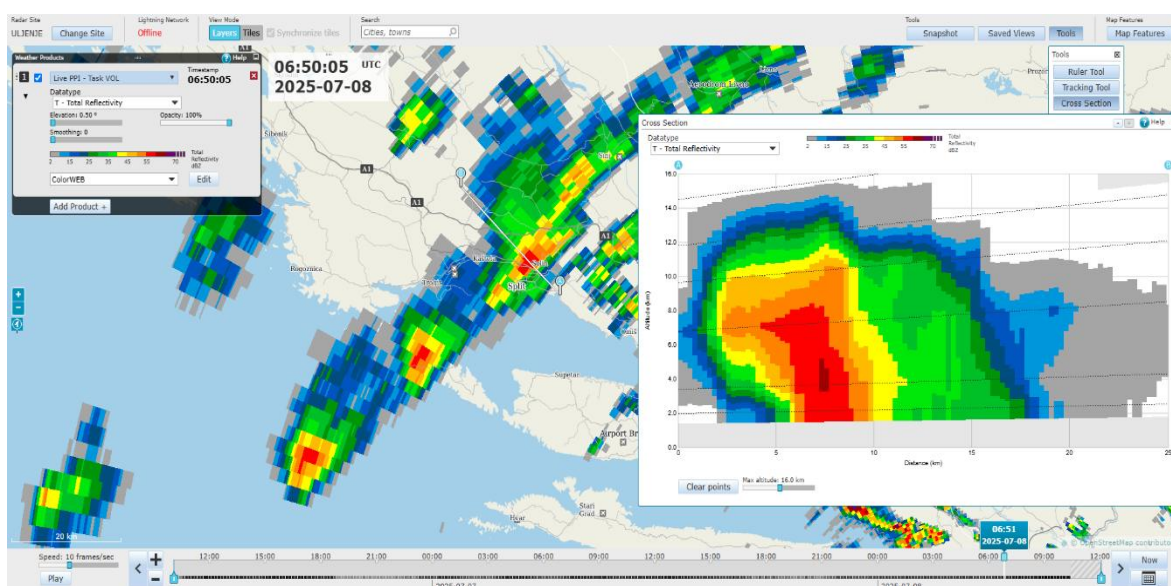
Jedan se konvektivni oblak manjih dimenzija ujutro stvorio na moru zapadno od Šolte te se naglo razvio i vrlo brzo kretao u smjeru obale i vrh oblaka je bio na 10 km visine (Slika 4. a). Za samo 20 minuta, kada je stigao nad Split, vrh je oblaka bio na oko 14 km (Slika 4. b) te je donio jaku kišu i tuču s orkanskim udarima vjetra.

Radarski podaci potvrdili su da je riječ o superćeliji malih dimenzija – prema procjeni s radarskog odraza promjera između 8 km i 10 km – kratkog životnog vijeka (oko jednog sata), ali vrlo intenzivnoj (Slika 4. c - animacija radarskih odraza (RC Debeljak) 8. srpnja 2025. od 7 h do 11 h (5 UTC do 9 UTC)).

Prema podacima DHMZ-a, na postaji Split-Marjan zabilježen je u 8:50 najjači udar vjetra od 35,7 m/s (128,52 km/h), što je ujedno i posljednji ispravan zapis instrumenta koji je oštećen u nevremenu. Olujno je nevrijeme trajalo kratko i nakon što je prošlo Split oslabilo je jednako naglo kao što je nastalo.



Slika 4. a) vertikalni presjek kroz oblak u 8 h 30 min (visina oblaka oko 10 km)



Slika 4. b) vertikalni presjek kroz oblak u 8 h 50 min (visina oblaka oko 14 km)

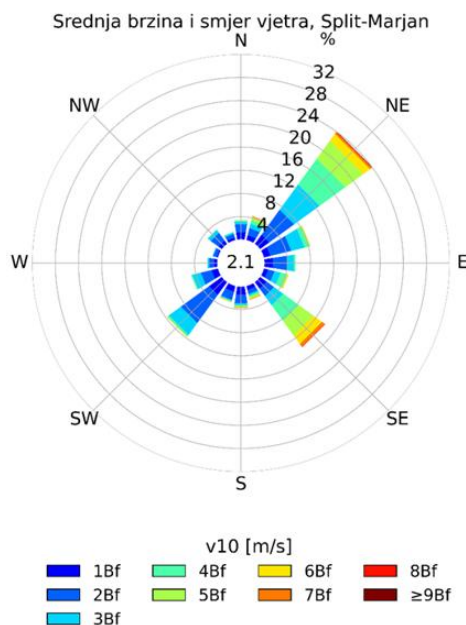
Državni hidrometeorološki zavod objavio je dana 11. srpnja 2025. dodatnu analizu atmosferskog poremećaja tekstem kako slijedi:

U utorak, 8. srpnja 2025., u sklopu nastavka izraženih atmosferskih nestabilnosti nad Hrvatskom, Split je u jutarnjim satima pogodio kratkotrajno, ali vrlo jako olujno nevrijeme. U svega dvadesetak minuta nad grad se s mora premjestila intenzivna superćelijska oluja malih dimenzija, koja je donijela obilnu kišu, tuču i orkanske udare vjetra. Marjan i zapadni dio grada pretrpjeli su veliku materijalnu štetu, a ugroženi su i ljudski životi.

Orkanski vjetar

Orkanski vjetar koji je 8. srpnja 2025. pogodio zapadni dio Splita prouzročio je značajnu materijalnu štetu. U ovom poglavlju prikazana je klimatološka analiza s ciljem procjene koliko su izmjerene vrijednosti brzine vjetra bile u skladu s dosadašnjim klimatskim obilježjima vjetra na području Splita.

Vjetrovne prilike u Splitu karakteriziraju dva dominantna smjera jakog i olujnog vjetra koji odgovaraju sjeveroistočnjaku (buri) i jugoistočnjaku (jugu), te nešto slabijim vjetrovima jugozapadnjakom i ljetnim sjeverozapadnjakom odnosno maestral (Slika 1.¹). Hladno doba godine od studenog do ožujka obilježavaju česti prolasci ciklona i hladnih fronti praćeni jakim vjetrom. U toplo doba godine prevladava bezgradijentno polje tlaka zraka s tipično slabijim vjetrom nego što je to u hladnom dijelu godine.

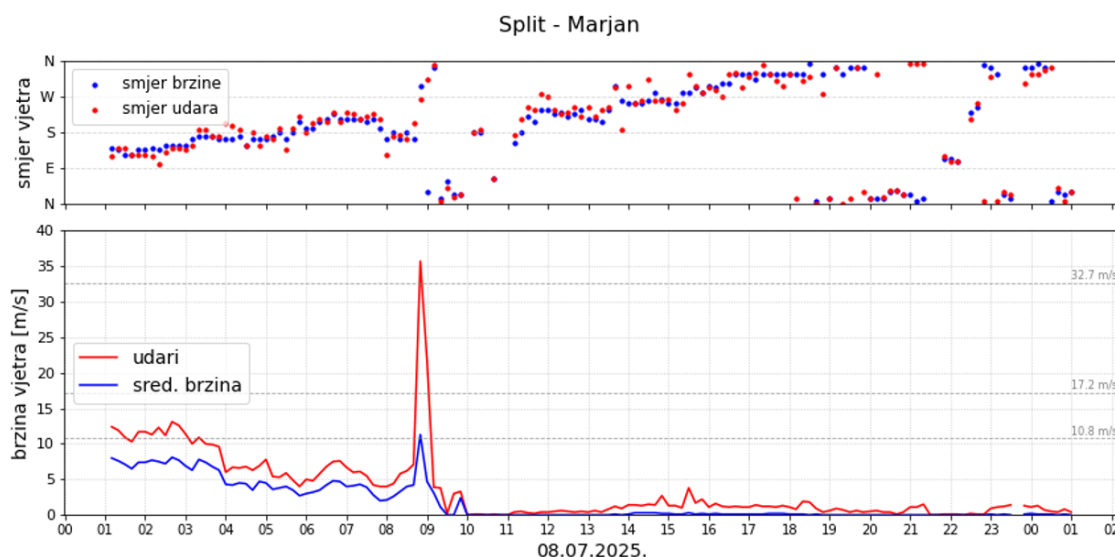


Slika 1. Ruža vjetra za srednje desetominutne brzine na GMP Split-Marjan u razdoblju 2005. – 2024. Brzinama manjim od 0,3 m/s pritom nije dodijeljen smjer, a njihov udio istaknut je u sredini prikaza.

¹ Numeriranje grafika nadalje prati izvorno numeriranje iz analize DHMZ-a

Iako su strujanja ljeti u prosjeku slabija, povremeno se nad Jadranom javljaju ciklonalni poremećaji s frontama ili nefrontalne konvektivne oluje koje mogu uzrokovati iznimno velike brzine vjetra. Konvektivne oluje mogu biti vrlo kratkotrajne pa se osim brzine vjetra koja se opisuje prosjekom unutar 10-minutnog intervala, posebna pažnja u analizi posvećuje i trenutnim (sekundnim) vrijednostima brzine vjetra koje još nazivamo udarima vjetra i koji mogu biti višestruko veći od prosječnih 10-minutnih brzina vjetra. Na postaji Split-Marjan tako je 8. srpnja 2025. godine u 8 h 50 min po lokalnom vremenu zabilježena srednja 10-minutna brzina od 11,3 m/s (smjer 298 stupnja, WNW), dok je se pripadni maksimalni orkanski udar iznosio čak 35,7 m/s (smjer 264 stupnja, W) odnosno 128,5 km/h (Slika 2.). Nakon tog termina osjetnik za mjerenje brzine vjetra je oštećen i nastavio s radom, ali s neispravnim podacima.

Stoga se u ovoj preliminarnoj analizi uzima u obzir mogućnost da su stvarne brzine vjetra bile veće od izmjerenih.



Slika 2. Brzina i smjer srednje 10-minutne brzine i udara vjetra na postaji Split-Marjan tijekom 8. srpnja 2025. (podaci još nisu prošli sve stupnjeve kontrole). Podaci nakon 8:50 po lokalnom vremenu su neispravni.

Maksimalne izmjerene vrijednosti 10-minutne brzine i trenutnih (sekundnih) udara vjetra na postaji Split-Marjan u razdoblju 2005. – 2024. dane su u Tablici 1. Sukladno općem vjetrovnom režimu u Splitu najveće vrijednosti zabilježene su od bure (smjerovi NNE i NE) i juga (smjer SE), i to u svim mjesecima od siječnja do prosinca bez iznimke. U cjelokupnom razdoblju 2005. – 2024. maksimalna vrijednost udara bure iznosi 48,9 m/s a juga 40,4 m/s tako da vrijednost orkanskih udara vjetra izmjerenih u Splitu 8. srpnja ne spada u najveće izmjerene brzine vjetra u povijesti mjerenja na toj lokaciji. Međutim, izmjeren maksimalni udar vjetra (35,7 m/s) na postaji Split-Marjan vrlo je blizak najvećim izmjerenim vrijednostima u srpnju, u kojem najveća zabilježena vrijednost u 20-godišnjem razdoblju iznosi 36,3 m/s.

Tablica 1. Tablica maksimalnih mjesečnih brzina (m/s) uz pripadni smjer tijekom cijelog razdoblja za srednju 10-minutnu brzinu (V_{10}), i udare (V_u) na meteorološkoj postaji Split-Marjan u razdoblju 1. siječnja 2005. – 31. prosinca 2024.

	Sij	Velj	Ožu	Tra	Svi	Lip	Srp	Kol	Ruj	Lis	Stu	Pro	MAX
Srednja 10-minutna brzina (V_{10})													
V_{10}	29,0	32,0	26,9	21,8	21,7	28,9	21,3	20,7	21,7	23,3	25,9	25,5	32,0
Smjer V_{10}	NNE	NE	NE	SE	NE	SE	NE	NE	NE	SE	SE	NE	NE
Udari (V_u)													
V_u	47,1	48,9	45,5	31,8	33,3	40,4	36,3	33,5	42,5	37,5	37,3	40,6	48,9
Smjer V_u	NNE	NNE	NE	SE	NE	SE	NE	NNE	NE	NE	SE	NE	NNE

O iznimnosti tog događaja međutim još više govori analiza po smjeru vjetra (Tablica 2.). Iz nje je vidljivo da vrijednost maksimalnog udara izmjerena u Splitu 8. srpnja 2025. godine od 35,7 m/s i smjera 264 stupnja (W) osjetno premašuje sve dosad izmjerene vrijednosti zabilježene iz zapadnih i sjeverozapadnih smjerova vjetra koji odgovaraju smjerovima iz kojih do Splita uobičajeno dolaze ljetne grmljavinske oluje.

Preliminarnom analizom na 20-godišnjem nizu podataka (2005. – 2024.) izmjerenih podataka na lokaciji postaje Split-Marjan, pokazalo se da se na toj lokaciji može očekivati premašenje maksimalne trenutne brzine (udara) vjetra od 35,7 m/s gotovo svake godine. Međutim, ako se promatra vjetar iz smjera zapada ili sjeverozapada, ovakav vjetar kakav je zabilježen tijekom ove konvektivne oluje dolazi s povratnim periodima od 100 i više godina. Važno je uočiti da ova procjena vrijedi lokalno za postaju Split-Marjan pa ne opisuje nužno vjerojatnost iste pojave u širem području grada Splita. Također, važno je uočiti da su zbog klimatskih promjena ovakve konvektivne oluje sve intenzivnije te je sve izvjesnije da ćemo u području Hrvatske i Jadrana sve češće svjedočiti ovakvim ekstremnim vremenskim nepogodama.

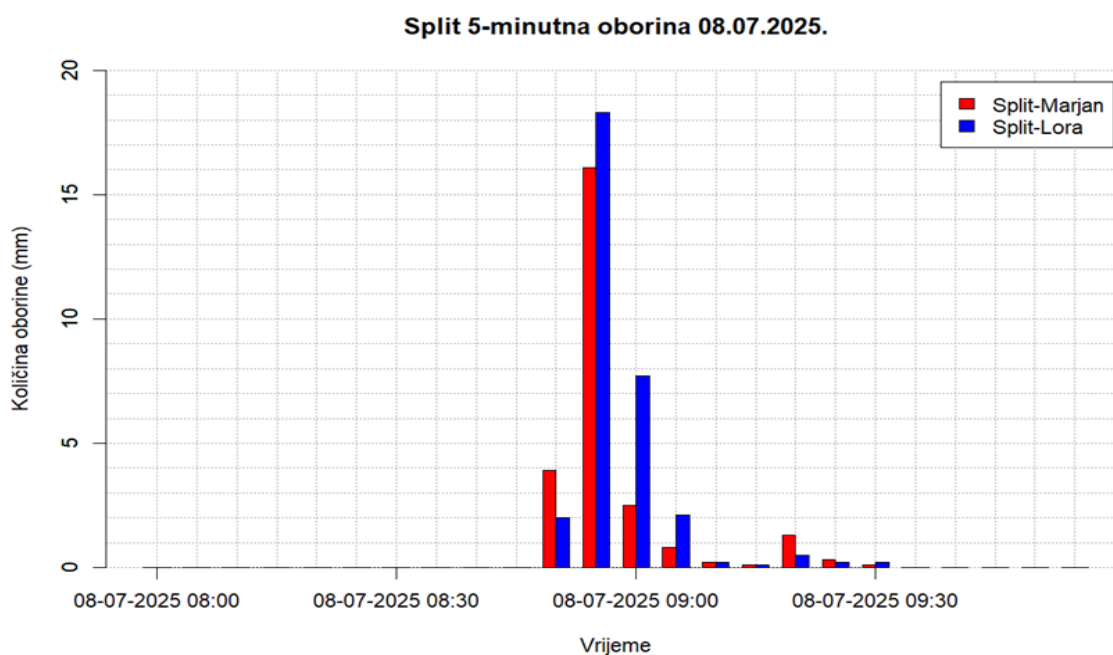
Iako su na postaji Split-Marjan u povijesti zabilježene i veće vrijednosti maksimalnih udara prvenstveno od bure, ali i juga, može se ocijeniti da je oluja u Splitu 8. srpnja 2025. nesvakidašnji događaj i u smislu maksimalnih udara vjetra najjača ljetna konvektivna oluja zabilježena na postaji Split-Marjan u zadnjih 20 godina odnosno u razdoblju ove analize.

Tablica 2. Maksimalne godišnje brzine udara vjetra (m/s) po kategorijama (ukupno 16) smjerova i ukupno na GMP Split-Marjan u razdoblju 1. siječnja 2005. – 31. prosinca 2024.

	N	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	MAX
MAX	41,2	48,9	47,2	42,4	33,2	38,5	40,4	39,6	33,7	34,9	34,0	24,2	22,4	24,1	29,0	27,4	48,9

Oborina

Oborinska epizoda tijekom nevremena 8. srpnja 2025. trajala je manje od sat vremena (Slika 3.). Prema preliminarnim podacima s automatske meteorološke postaje Split-Marjan, najintenzivnija 5-minutna oborina od 16,1 mm zabilježena je u 8 h 55 min po lokalnom vremenu za prethodnih 5 minuta (Tablica 3.). Takva količina oborine prema procjeni ekstrema može se očekivati prosječno jednom u 44 godine. Prema podacima klasičnog ombrografa, srednji 5-minutni godišnji maksimum na postaji Split-Marjan iznosi 6,7 mm, a u razdoblju od 1961. najveća 5-minutna količina oborine izmjerena je u travnju 2015. godine i iznosila je 25,5 mm. U ovom događaju najveća 10-minutna količina iznosila je 20,0 mm i prema procjeni ekstrema može se očekivati prosječno jednom u 21 godini. Količine oborine pale u razdobljima od 20 minuta i više događaju se prilično često (svakih 6 ili manje godina), dok je količina oborine od 16,1 mm u samo 5 minuta bila neuobičajeno velika za Split i takvi su događaji rijetki. Na obližnjoj automatskoj postaji Split-Lora zabilježene su i veće količine oborine nego na automatskoj postaji Split-Marjan te je najveća 5-minutna količina bila 18,3 mm dok je 10-minutni maksimum bio 26,0 mm.



Slika 3. Podaci 5-minutne oborine na automatskim postajama Split-Marjan (crveno) i Split- Lora (plavo) u razdoblju nevremenskog događaja 8. srpnja 2025.



Tablica 3. Statistički parametri na postaji Split-Marjan za različita trajanja. Prosječna vrijednost količine oborine (Sred), standardna devijacija (StDev), koeficijent varijacije (CV) niza godišnjih maksimuma, najveća vrijednost količine oborine (Maks) u dugogodišnjem razdoblju (1961. – 2020.), povratno razdoblje najveće vrijednost količine oborine u dugogodišnjem razdoblju (1961. – 2020.) (Tmaks). Vrijednosti izmjerene 8. srpnja 2025. (R_7/2025) te pripadno povratno razdoblje (T_7/2025).

Trajanje (min)	Sred (mm)	StDev (mm)	CV (%)	Maks (mm)	Tmaks (god)	R_7/2025 (mm)	T_7/2025 (god)
Rxm5	6,7	3,6	0,54	25,5	331	16,1	44
Rxm10	11,3	4,5	0,4	25,6	87	20,0	21
Rxm20	17,8	6,1	0,34	38,2	301	23,3	6
Rxm30	22,2	7,3	0,33	43,4	202	23,6	3
Rxm40	25,3	8,5	0,34	46,5	70	25,2	2
Rxm50	27,4	9,6	0,35	50,6	46	25,3	2
Rxm60	29,1	10,5	0,36	56,6	54	25,3	2