

Tema broja

Evropa zaobil

Koridor 10, žila kucavica srpske privrede i najvažniji infrastrukturni objekat, nije više – evropski koridor.

Dok se Srbija prenemagala, otezala, kraduckala i godišnje završavala samo po par kilometara ove važne saobraćajnice, Evropa je odlučila da Koridor 10 izbriše iz svojih strateških planova i pokaze Srbiji da ona i pored geografskog položaja nije nikakav „nezaobiljan faktor“ integralnog evropskog saobraćaja.

U vreme kad je pre pola godine počelo prokopavanje najduže tunela („Manaje“ – 1,8 kilometara) u blizini Vladičićevog Hana na sad već tako zanovanom Koridoru 10, uz obećanje da će biti gotov tek za dve godine, u Briselu je Evropska komisija objavila da će Evropa imati – devet koridora i da više ne računa na srpski Koridor 10. Plaćanju je da tih devet saobraćajnih pravaca budu okosnica saobraćaja unutar evropskog jedinstvenog tržišta, da bitno izmene veze između istoka i zapada Starog kontinenta i sadašnjim rascpaketanu mrežu pretvoriti u saobraćajno funkcionalnu da bi privreda EU postala konkurentnija, a Evropa mogla da raste i napreduje.

Nova jedinstvena transevropska saobraćajna mreža puteva, železnica, aerodroma i kanala (TEN-T) zasniva se na devet glavnih osa: dva koridora sever – jug, tri koridora istok – zapad i četiri dijagonalne koridore.

Preko Balkana vode tri koridora, ali kroz Srbiju prolazi samo rečni koridor Rajna – Dunav koji povezuje Strazbur, Frankfurt, Beč, Bratislavu i Budimpeštu, doklike se radeva prema Rumuniji, a drugi krak ide ovom rekom između Hrvatske i Srbije do Crnog mora. Na TEN-T

Jedinstvena transevropska saobraćajna mreža puteva, železnica, aerodroma i kanala (TEN-T) ima devet koridora koji premrežuju Evropu i već je nazvana ekonomskom žilom kucavicom jedinstvenog tržišta. Evropska komisija procenjuje da će to biti pokretačka snaga efikasnosti evropske privrede. Koridor 10 nije među evropskim koridorima, a kroz Srbiju prolazi samo – Dunavski koridor

Temu pripremio: Miša Brkić

26

miliardi evra za izgradnju prekograničnih veza koje nedostaju i za uklanjanje transportnih uskih grla

250

miliardi evra potrošiće se u prvoj fazi finansiranja osnovne mreže koja treba da se završi do 2030. godine

mapi Dunavski koridor kroz Srbiju obeležen je isprekidanim linijom, što znači da na tom delu neće biti finansiranja iz evropskih fondova do 2030. Drugi balkanski koridor je mediteranski, to je putni i železnički koridor koji povezuje jug Iberijskog poluostrva, ide preko španske i francuske mediteranske obale, prolazi kroz Alpe na severu Italije, ulazi u Sloveniju i dalje prema madarsko-ukrajinskoj granici, a njegov sastavni deo je i prava Rijeka – Zagreb – Budimpešta. Sedna Hrvatska biće spojena i na treći baltičko-jadranski putno-železnički koridor koji se proteže od Baltičkog mora i prolazi kroz Poljsku i ide preko Beča i Bratislave do severne Italije.

TEN-T je najtemeljnija reforma infrastrukturne politike EU od

osnivanja 1980. godine, čiji je cilj da bolje poveže evropske puteve, pruge, aerodrome i kanale u jedinstvenu saobraćajnu mrežu. Svakim od devet koridora biće obuhvaćene najmanje tri vrste prevoza, tri države članice i dve prekogranične deonice, čime će se omogućiti bolje povezivanje. Čak 26 miliardi evra namenjeno je za izgradnju prekograničnih veza koje nedostaju i za uklanjanje transportnih uskih grla i to je trostruko više novca za period od 2014. do 2020. nego što je do sada za ove namene udovljano u EU.

Osnovnom mrežom povezivace će se 94 glavne evropske luke sa železničkim i putnim saobraćajem, 38 ključnih aerodroma biće železnicom povezani s velikim gradovima, modernizovatiće se za



azи Koridor 10



Novo jezgro TEN-T mreže:

94 glavne evropske luke povezane sa železničkim i drumskim vezama

38 ključnih aerodroma povezanih železničkim vezama sa većim gradovima

15.000 km železničkih pruga sposobljenih za velike brzine

35 prekograničnih projekata koji će ukinuti uska grla

velike brzine 15.000 kilometara železničkih pruga, a modernizacijom 35 prekograničnih projekata ukinuće se uska grla. I upravo to će, smatra Evropska komisija, biti ekonomski pokretak snaga jedinstvenog tržista i slobodnog protoka robe i ljudi unutar Evropske unije koji treba da poveća efikasnost evropske privrede. Proceno su da će nova transportna infrastruktura omogućiti 80 odsto rasta teretnog saobraćaja do 2050. i 50 odsto rasta prevoza putnika.

Tom ekonomskom žalom kucavicom jedinstvenog tržista pojednostavljiv se prekogranični promet za putnike i kompanije u EU, obezbediti dostupnost svih regija i ultiesti multimodalni prevoz, jer je saobraćaj ocenjen kao temelj evropske privrede. Zato se planira

uspstavljanje snažne evropske saobraćajne mreže u svim državama EU kako bi se podstakli rast i konkurenčnost. Dugoročni cilj je da do 2050. velika većina evropskih građana i kompanija od te sveobuhvatne mreže ne bude udaljena više od 30 minuta.

Svi TEN-T projekti moraju da produži rigoroznu procenu uticaja na životnu sredinu pre nego što dobiju sredstva EU, jer je opšti cilj smanjenje emisija štetnih gasova iz saobraćaja za 60 odsto do 2050.

Svakim od devet koridora biće obuhvaćene najmanje tri vrste prevoza, tri države članice i dve prekogranične deonice

30
minuta biće udaljena većina evropskih građana i kompanija od te sveobuhvatne mreže

Procenjuje se da će se u prvoj fazi finansiranja osnovne mreže (koja treba da se završi do 2030. godine) potrošiti – 250 milijardi evra. A planiranih 26 milijardi evra poslužiće samo kao „početni kapital“ za stimulisanje daljih ulaganja. Iskustvo poslednjih godina pokazuje da je svaki milion evra iz fondova EU privukao pet miliona vlasta-država članica i 20 miliona iz privatnog sektora. Tako stičeni kapital daje mogućnost prikupljanja novih sredstava kroz inovativne finansijske instrumente kao što su, na primer, obveznice projekta.

„Evropski novac je na stolu, a na državama-članicama je da naprave konkretnе projekte. Izabratemo najbolje, ali evropski novac neće se odobrovati za nacionalne projekte“, kaže Šim Kalas, evropski

Tema broja > Nova saobraćajna mreža EU

komesar za saobraćaj.

Još se ne zna tačno kako će se novac raspodeliti i koliko će se u koji projekt uložiti. Izvesno je da Srbija neće moći da računa na evropski novac za finansiranje putno-železničkog Koridora 10. Uplitan da li zna da kroz Srbiju prolazi evropski Koridor 10, visoki zvaničnik Evropske komisije zadužen za transport izjavio je na pre nekoliko dana održanom skupu u Salzburgu „da su u Briselu čuli da Srbija gradi neki koridor“ i izrazio sumnju da se on gradi po evropskim pravilima i standardima. Kad mu je predložen podatak da je finansiranje Koridora 10 učestvuje u Evropskoj banki, ovaj zvaničnik je odgovorio: „To što Srbija za izgradnju koridora koristi zajmove Evropske banke ne mora da znači da je to evropski koridor“.

Jedan od dva koridora iz TEN-T mreže koji povezuju južnu sa centralnom i severnom Evropom prolazi kroz Bugarsku i Rumuniju i sa visokom dozonom sigurnosti može se reći da je on iz konkurenциje izbacio Koridor 10 čija se izgradnja mrvarevi već 15 godina. Šteta od skidanja Koridora 10 sa nove evropske mape integrisanog saobraćaja su dvostruke: direktna šteta od izgubljene putarine meri se stotinama miliona evra, a indirektnе štete su neprocjenjivi jer srpska privreda gubi konkurenčnost koja se ničim ne može nadoknaditi.

Srbija i dalje ima veoma slabu putnu i železničku infrastrukturu, a njeni političari ne umiju da odrede prioritete – da li je to Koridor 10, Koridor 11, Moravski koridor, pravac kroz Frušku goru... Iako je jedan evropski putno-železnički pravac (Koridor 10) izgubljen za Srbiju, ona bi ipak iz evropskih fondova mogla da dobije novac za rečni Dunavski koridor, odnosno za izgradnju i bolje opremanje luka na Dunavu i unapređenje njihove veze sa putnim i železničkim koridorima.

Zato domaći stručnjaci veruju da nova evropska TEN-T mreža ne znači potpuno i definitivno zabilježenje Srbije. Oni upozoravaju da je od izuzetne važnosti da srpske vlasti više ne odugovlače ni

sa jednim projektom saobraćajne infrastrukture. Evropa insistira na multimodalnom (kombinovanom) transportu za koji Srbija ima dobre predispozicije. Mnogo je važnija što brza operacionalizacija zakona o javno-privatnom partnerstvu i o koncesijama, od busanja u grudi kako se preko nas najbrže stiže sa severa Europe na jug i jugoistok kontinenta. Samo tako Srbija će izbjeći da potpuno nestane sa evropske transportne mape. ☐



Atlantik koridor Povezuje zapadni deo Iberijskog poluostrva i luke Le Havre i Ruanu sa Malmömom i Strazburom vozovima velikih brzina i paralelnim konvencionalnim putevima, a uključuje i reku Senu kao unutrašnji plavni put. Pomorska dimenzija igra ključnu ulogu kod ovog koridora



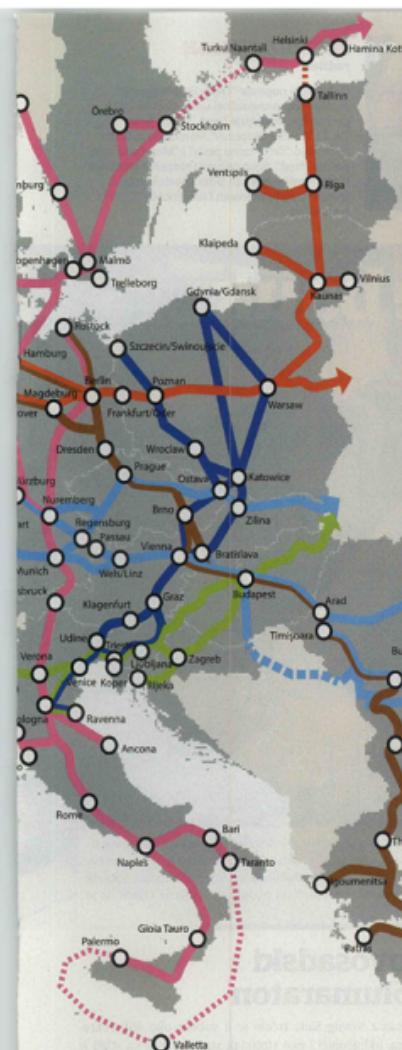
Koridor Rajna – Alpi To je jedan od najprometnijih teretnih puteva Evrope koji povezuje luke Roterdam, Antverpen i Denovu, preko Švajcarske, nekih od glavnih prirodnih centara u oblastima Rajna-Rur, Rajna-Majna-Nekar i industrijsku aglomeraciju Milana u severnoj Italiji. Ključni objekti su tuneli u Švajcarskoj i njihovi pristupni putevi u Nemačkoj i Italiji

TEN-T mreža



Skandinavsko-mediterranski koridor

To je za evropsku ekonomiju presudna osa sever – jug. Polazi od Baltičkog mora, Finske i Svedske, prolazi kroz Nemačku, Alpe i Italiju, povezuje glavne urbane centre i luke Skandinavije i severne Nemačke sa visoko industrijalizovanim industrijskim centrima južne Nemačke, Austrije i severne Italije i italijanskim lukama i Maltom. Najznačajniji projekti su most/tunel Fehmarnbelt i planinski prelaz Brenner.



Koridor Baltik – Jadran.

Jedna od najvažnijih transevropskih putnih i železničkih osa koja povezuje industrijske regije južne Poljske, Beća, Bratislave i ističe i severne Italije. Na tom koridoru postoje važni železnički objekti (Semering tunel, Koraln pruga u Austriji i prekogranične sekcije Poljske, Češke i Slovačke).



Koridor Severno more – Baltik.

Povezuje luke istočnog Baltika sa lukama Severnog mora, spajajući traktom Finsku sa Estonijom i modernim druskim i železničkim saobraćajem značajno će poboljšati veze tri baltičke države sa Poljskom, Nemačkom, Holandijom i Belgijom i uspostaviti bolje veze reke Odre s nemačkim, holandskim i flamskim lukama. Najvažniji projekat je železnička pruga Rail Baltic između Talina, Rige i Kauнаsa do Varšave, koji će biti završen do 2024.



Koridor Rajna – Dunav. To je ključni stub koji povezuje centralne regije oko Strazbura i Frankfurta preko južne Nemačke, Beća, Bratislave, Budimpešte i Crnog mora sa graničnim regijama oko Minihena, Praga, Žilina, Košice i ukrajinske granice



Koridor Orijent – istočni Mediteran.

Povezuje pomorske veze na Severu, Baltiku, Crnom i Sredozemnom moru, optimizujući korišćenje multimodalnog transporta (luke i autoputevi) u severnoj Nemačkoj, Češkoj, Panonskom regionu i jugoistočnoj Evropi



Mediterski koridor.

Povezuje Iberijsko poluostrvo sa mađarsko-ukrajinskom granicom i ide mediteranskom obalom Španije i Francuske, prelazi Alpe ka istoku preko severne Italije prema Mađarskoj. Pored reke Po i nekih drugih kanala u severnoj Italiji, sastoji se od puta i pruge. Ključni projekti duž železničkih koridora su veze Lion – Torino i sekcija Venecija – Ljubljana



Koridor Severno more – Mediteran Proteže se od Irskе i Velike Britanije, preko Holandije, Belgije i Luksemburga, do Sredozemnog mora na jugu Francuske. Cilj ovog multimodalnog koridora (obuhvata unutrašnje plovne puteve u zemljama Beneluksa i Francuskoj) jeste pružanje boljih multimodalnih usluga između Severnog mora i rečnih luka (Maas, Rajna, Selt, Sena, Saona i Rona) i morskih luka Fos-sur-Mer i Marselj, ali i bolje međusobno povezivanje Britanskih ostrva sa kontinentalnom Evropom.