

USVOJENA REZOLUCIJA O VELIKIM PROJEKTIMA PROMETNE INFRASTRUKTURE U EU-U

EU traži od članica da prometne projekte usklade s EU-ovom strategijom

PRIPREMILA:
Anđela Bogdan

Europski parlament usvojio je Rezoluciju o velikim projektima prometne infrastrukture u EU-u u kojoj je pozvao države članice da svoje nacionalne projekte usklade sa Strategijom razvoja europske prometne mreže, koja po novome prijedlogu uključuje Hrvatsku na četiri od devet koridora

Ciljevi razvoja transeuropske prometne (TEN-T) mreže

Cilj politike prometne infrastrukture EU-a jest transformiranje sustava postojećih europskih cesta, željeznica, unutarnjih plovnih putova, zračnih luka, morskih luka i luka na unutarnjim plovnim putovima te željezničkih i cestovnih terminala u integriranu mrežu koja obuhvaća sve države članice. Nedostatak takve vrste povezane prometne infrastrukture ozbiljna je prepreka za neometano funkcioniranje unutarnjega tržišta.

Zato je posebno važna uloga transeuropske prometne mreže (engl. *Trans – European Network – Transport, TEN-T*). Njome su predviđeni koordinirana izgradnja, proširenje i poboljšanje primarnih cesta, željeznica, unutarnjih plovnih putova, zračnih luka, morskih luka, luka na unutarnjim vodama i sustava upravljanja prometom radi razvoja integriranih i intermodalnih pravaca velikih brzina na velikim udaljenostima. Odluku o prihvatanju TEN-T-a donijeli su Europski parlament i Europsko vijeće u srpnju 1996., a EU godinama radi na razvoju te mreže

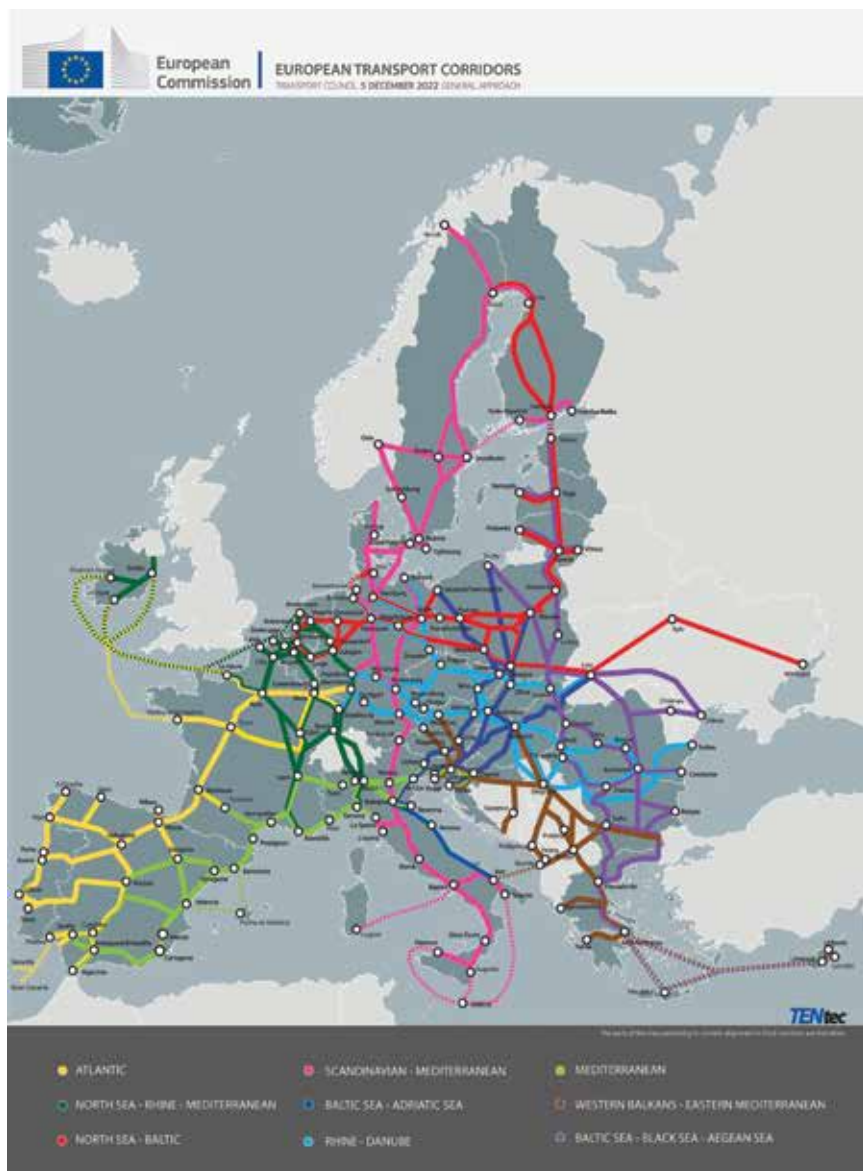
koordiniranjem, izdavanjem smjernica i financiranjem mnogih aspekata toga sveobuhvatnog projekta.

Stvaranje takve mreže zahtijeva pripremu i provedbu tisuća infrastrukturnih projekata namijenjenih za uklanjanje postojećih tzv. uskih grla, povezivanje nepovezanih dijelova, poboljšanje interoperabilnosti različitih vrsta prijevoza te regionalne i nacionalne prometne infrastrukture. Jedan od glavnih prioriteta razvoja infrastrukture Transeuropske prometne mreže jest primjena inovativnih tehnoloških rješenja koja imaju ključnu ulogu u transformaciji prometa kako bi postao dostupan svima.

Budući da je riječ o golemome poduhvatu koji se provodi desetljećima, Europska komisija prati napredak razvoja TEN-T mreže te pristupa reviziji planova njezine provedbe. Krajem 2013. došlo je do korjenite reforme



Stvaranje TEN-T mreže zahtijeva provedbu tisuća infrastrukturnih projekata



Prikaz koridora na TEN-T mreži

TEN-T mreže. Naime, u skladu s Uredbom o smjernicama Unije za razvoj transeuropske prometne mreže od 11. prosinca 2013. godine i Instrumentu za povezivanje Europe za prometnu, energetska i informacijsko-komunikacijsku infrastrukturu (engl. *Connecting Europe Facility – CEF*), odlučeno je da se TEN-T treba razvijati na temelju dvoslojnog pristupa, sastojeći se od sveobuhvatne i osnovne mreže. Europska komisija je 14. prosinca 2021. usvojila reviziju smjernica. Tim prijedlogom Uredbe predviđene su promjene u odnosu na Uredbu iz 2013. te je



Smjernicama za razvoj TEN-T mreže podupiru se ciljevi Europskog zelenog plana

dogovoreno da visokokvalitetna mreža mora biti dovršena postupno, u tri faze: osnovna mreža trebala bi biti dovršena 2030., proširena osnovna mreža 2040., a sveobuhvatna mreža 2050. Osnovna i proširena osnovna mreža zajedno čine europske prometne koridore, strateški najvažniji dio mreže s najvećom europskom dodanom vrijednošću. U sklopu europskih prometnih koridora nalaze se koridori osnovne mreže i željeznički teretni koridori. Drugi novi elementi su uključivanje prosječnoga vremena zadržavanja na graničnim prijelazima i ograničeno kašnjenje u dolasku teretnih vlakova na odredište, veće brzine vlakova na osnovnoj i proširenoj osnovnoj mreži, uvođenje infrastrukture za punjenje i opskrbu gorivom na cijelu mrežu TEN-T, koja je potrebna za alternativna goriva u prometu u skladu s Uredbom o infrastrukturi za alternativna goriva, više čvorišta za pretovar i multimodalnih putničkih terminala u gradovima kako bi se olakšala multimodalnost te povezivanje velikih zračnih luka sa željeznicom, tj. gdje je to moguće, sa željeznicom velikih brzina. Smjernice za transeuropsku energetska infrastrukturu (TEN-E) prilagođene su 2022. kako bi se poduprli ciljevi Europskoga zelenog plana. Prijedlog uredbe o TEN-T-u dopunjen je Akcijskim planom za poticanje željezničkog prijevoza putnika na velike udaljenosti i prekograničnog željezničkog prijevoza putnika od 14. prosinca 2021., čiji je cilj povećanje



Cilj europske prometne politike jest eliminirati uska grla i poboljšati povezivost među regijama

kapaciteta željeznica velikih brzina i nova potpora Europske investicijske banke za ulaganje u željeznicu, uz opći cilj postizanja nulte neto stope emisija iz Europskoga zelenog plana. To bi trebalo doprinijeti rastu opsega unutarnjeg tržišta i otvaranju radnih mjesta te istodobno ostvarivati ciljeve u vezi sa zaštitom okoliša i održivim razvojem.

Veliki infrastrukturni projekti koji se planiraju i provode u zemljama članicama EU-a igraju važnu ulogu u ostvarivanju tih ciljeva, eliminirajući tzv. uska grla i poboljšavajući povezivost među regijama. Osim toga oni imaju potencijal doprinijeti održivome razvoju smanjenjem emisija ugljikova dioksida i jačanjem zelene mobilnosti. Komisija je 27. srpnja 2022. predstavila izmijenjeni prijedlog kako bi se u obzir uzele promjene u geopolitičkome kontekstu, uključujući proširenje četiriju europskih prometnih koridora na Ukrajinu i Moldaviju. Mandat Parlamenta za pregovore s Vijećem usvojen je u travnju 2023. Do kraja 2023. plan je ažurirati kartu indikativne transeuropske prometne mreže za zapadni Balkan (Albanija, Bosna i Hercegovina, Kosovo, Crna Gora, Sjeverna Makedonija i Srbija), uključujući manje izmjene cestovne i željezničke mreže.

Usvojena rezolucija o velikim projektima prometne infrastrukture u EU-u

Europski parlament je 13. lipnja 2023. u Strasbourgu usvojio novu rezoluciju kojom se od država članica traži da usklade svoje prometne projekte s ciljevima i strategijom Unije za prometnu politiku. Za rezoluciju je bio nadležan Odbor Europskog parlamenta za proračunski nadzor, a na davanje mišljenja pozvan je Odbor za promet i turizam. Rezolucija ističe potrebu za neometanim, učinkovitim, sigurnim i ekološki prihvatljivim kretanjem ljudi i roba unutar Europske unije. U njoj su istaknuti dosadašnji propusti u politici EU-a za prometnu infrastrukturu i predstavljene preporuke za poboljšanja. Naglasak je na suradnji

između EU-a i država članica, uloži europskih koordinatore u infrastrukturnim projektima te proširenju mreže TEN-T uz usklađivanje nacionalnih planova s ciljevima EU-a. Predstavljene su smjernice za unapređenje prometne politike EU-a i infrastrukturnih projekata te je posebno istaknuta važnost povezivanja infrastrukture istočnih i zapadnih država članica kako bi se osigurao uspjeh velikih projekata prometne infrastrukture. Pri tome je Europski parlament jasno istaknuo to da se prometne mreže država članica ne mogu promatrati izolirano jer je europska prometna mreža TEN-T jasno prepoznata kao vizija čije koristi nadilaze izolirano nacionalno djelovanje. Zato Europski parlament poziva na tijesno usklađivanje strateških prioriteta EU-a i država članica.



EU poziva na tijesno usklađivanje strateških prioriteta EU-a i država članica



Hrvatska je uključena u četiri od devet koridora

Hrvatska uključena u četiri od devet multimodalnih koridora na TEN-T mreži

Dakle, uvedeno je devet glavnih multimodalnih koridora u sklopu novoga političkog instrumenta kojim se olakšava koordinirana provedba projekata na osnovnoj mreži. To su Baltičko-jadranski, Sjeverno more – Baltik, Mediteranski, Bliski istok – istočni Mediteran, Skandinavsko-mediteranski, Rajnsko-alpski, Atlantski, Sjeverno more – Mediteran te Rajna – Dunav. Svaki od njih mora uključivati tri vrste prometne infrastrukture, prolaziti kroz tri države članice i dva granična prijelaza. Cilj tih koridora jest povezivanje javnih i privatnih dionika kako bi se udružila sredstva za razvoj osnovne mreže.

Hrvatska je do sada bila uključena u tri koridora. Po prijedlogu Parlamenta i Vijeća EU-a, o kojemu se trenutačno vodi trijalog s Komisijom, Hrvatska je sada uključena u četiri koridora, a to su Mediteranski koridor, Baltik – Jadran, Koridor

Rajna – Dunav i Zapadni Balkan. Mediteranski koridor povezuje jug Iberijskoga poluotoka, preko španjolske i francuske mediteranske obale prolazi kroz Alpe na sjeveru Italije, zatim ulazi u Sloveniju i dalje prema mađarsko-ukrajinskoj granici. Riječ je o cestovnome i željezničkome koridoru, a njegov sastavni dio je i relacija Rijeka – Zagreb – Budimpešta (željeznički i cestovni pravac koji se kod

nas naziva koridor V.b). Na Mediteranski koridor nastavlja se cestovni i željeznički pravac Zagreb – Slovenija, za koji se obično koristi naziv koridor X. Preko toga koridora Hrvatska će biti spojena i na Baltičko-jadranski koridor, koji vodi od Baltičkog mora kroz Poljsku, preko Beča i Bratislave do sjeverne Italije. Koridor Rajna – Dunav je riječni pravac koji povezuje Strasbourg, Frankfurt, Beč, Bratislavu i Budimpeštu, odakle se jedan dio račva prema Rumunjskoj, a drugi vodi Dunavom između Hrvatske i Srbije i dalje na Crno more, a kod nas se uvriježio pod nazivom VII. koridor. Zapadni Balkan, koji se često naziva i koridor V.c, obuhvaća prometne veze koje prolaze kroz Hrvatsku, Bosnu i Hercegovinu, Srbiju i Crnu Goru te igra važnu ulogu u poticanju ekonomske suradnje i razvoja te u poboljšanju prometne povezanosti između tih zemalja.

Financiranje infrastrukturnih projekata na TEN-T mreži

Transeuropsku mrežu djelomično financira Europska unija, a djelomično države članice. Financijska sredstva EU-a služe kao katalizator, dok države članice osiguravaju najveći dio financijske potpore. Prometna infrastruktura uključena u sveobuhvatnu mrežu ima prednost u sufinanciranju iz fondova EU-a, međutim nižeg prioriteta od projekata na osnovnoj mreži i na koridorima osnovne mreže.

Financiranje transeuropskih mreža može se dopuniti sredstvima iz strukturnoga fonda, potporom Europske investicijske



Prometna infrastruktura sufinancira se kombinacijom različitih EU-ovih financijskih instrumenata

banke ili doprinosima iz privatnoga sektora. Tijekom razdoblja 2000. – 2006. iz strukturnih i kohezijskih EU-ovih fondova za projekte transeuropskih mreža izdvojeno je oko 26 milijardi eura, posebno iz Kohezijskoga fonda u Grčkoj, Irskoj (do 2003.), Portugalu i Španjolskoj te u državama članicama EU-10. Tim je državama dodijeljeno 2,48 milijardi eura u sklopu prepristupne pomoći, 4,24 milijarde eura iz Kohezijskog fonda te 2,53 milijarde eura iz drugih strukturnih fondova. Od toga cjelokupnog iznosa prepristupne pomoći i pomoći iz Kohezijskoga fonda otprilike 50 posto, odnosno 3,9 milijardi eura, dodijeljeno je projektima transeuropske prometne mreže. Instrument za povezivanje Europe (CEF) uspostavljen je 2013., a obnovljen 2021. te je njegovo uvođenje značilo veliku reformu za transeuropske mreže. U sklopu CEF-a proračun za programsko razdoblje 2021. – 2027 iznosi više od 33,7 milijardi eura.

Potrebna je veća sinergija između različitih instrumenata financiranja projekata

Europska unija trenutačno je suočena s nezapamćenom situacijom zbog nužnosti istodobne apsorpcije brojnih izvora financiranja. Kao odgovor na krizu uzrokovanu bolešću COVID-19 Komisija je 27. svibnja 2020. predložila privremeni instrument za oporavak NextGeneratio-



Najveći izazovi su kašnjenja u provedbi projekata, prekoračenja troškova i nedostatak koordinacije između EU-a i članica

nEU s proračunom od 750 milijardi eura te ciljana povećanja proračuna EU-a za razdoblje od 2021. do 2027. Čelnici država i vlada EU-a konačno su postigli politički dogovor u srpnju 2020., a Parlament i Vijeće odobrili su ga u studenome 2020. Dakle, znatna sredstva za financiranje različitih projekata osigurana su, no države članice često nemaju administrativni kapacitet za upravljanje svim financijskim sredstvima dostupnima iz Mehanizma za oporavak i otpornost uz istodobno nastojanje da prije kraja 2027. povuku 392 milijarde eura sredstava kohezijske politike. Zato nova rezolucija poziva na veću sinergiju između različitih instrumenata financiranja projekata planiranih na TEN-T mreži te na bolje

usklađivanje nacionalnih prometnih planova s ciljevima EU-a. Izazovi poput kašnjenja u provedbi, prekoračenja troškova i nedostatka koordinacije između država članica i EU-a i dalje su prisutni pa su članovi Europskoga parlamenta posebno istaknuli potrebu za boljim nadzorom i praćenjem projekata kako bi se osigurala njihova uspješna provedba.

Hrvatskoj na raspolaganju 26 milijardi eura

Za Republiku Hrvatsku ta je rezolucija važna ponajprije jer su u njoj kao prioritet prepoznati pravci koji spajaju dvije ili više država poput spoja Istarskog ipsilona na slovensku mrežu autocesta ili spoja Za-



Potreban je bolji nadzor i praćenje infrastrukturnih projekata



Projekt Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom sufinanciran je sredstvima iz EU-a

greb – Maribor – Graz ili spoja Rijeke preko Slovenije do Italije. Takav dugoročan pristup omogućuje neometano izvođenje planiranih dionica u TEN-T koridorima, a Vlada RH treba na vrijeme pripremiti projekte kako bi već 2024. mogla operativno povlačiti financijska sredstva od planiranih 26 milijardi eura koliko je osigurano preko CEF-a. U rezoluciji su također istaknuti dosadašnji uspješni infrastrukturni projekti sufinancirani iz proračuna EU-a među kojima i projekt Cestovna povezanost s južnom Dalmacijom, u koji je uloženo približno 418 milijuna eura, te nadogradnja postojeće željezničke pruge Maribor – Šentilj u Sloveniji, u koji je uloženo 195 milijuna eura.

Prometno povezivanje Hrvatske mora biti strateški cilj Vlade Republike Hrvatske. Istarski ipilon i poveznica sa Slovenijom ulaskom Hrvatske u šengenski prostor postaju ključni infrastrukturni projekti ne samo Hrvatske, nego EU-a u cjelini. Zato Vlada RH i resorno ministarstvo moraju što prije dogovoriti s predstavnicima Republike Slovenije pitanje povezivanja Istarskoga ipsilona na slovenske autoceste. Infrastrukturni projekti od strateške europske važnosti ne smiju biti podložni promjenama na političkoj sceni, političkim turbulencijama ni administrativnim preprekama. Europska komisija će Europskome parlamentu i Hrvatskome saboru podnositi godišnja izvješća o provedbi, u kojima će detaljno navoditi kakav je napredak po pitanju TEN-T mreže te razloge eventualnih kašnjenja. Detaljno će navoditi i svaki

projekt koji se financira iz Instrumenta za povezivanje Europe (CEF), a koji kasni te tražiti detaljna obrazloženja kašnjenja.

Zaključak

U svjetlu globalnih izazova poput pandemije koronavirusa i geopolitičkih napetosti, ističe se potreba za alternativnim logističkim pravcima i raznolikim vrstama prijevoza. Oporavak od krize uzrokovane pandemijom koronavirusa treba iskoristiti kako bi se ubrzala dekarbonizacija i modernizacija cijeloga sustava prometa i mobilnosti u cilju smanjenja negativnog utjecaja na okoliš te poboljšanja sigurnosti i zdravlja građana. Dvostruke tranzicije u zelenome i digitalnome smjeru trebale bi preoblikovati sektor, promijeniti povezanost i ponovno pokrenuti gospodarstvo. Europska komisija prepoznaje da će ta transformacija, koja mora biti socijalno pravedna, doći s izazovima te će zahtijevati potpunu predanost i podršku

svih sudionika u prometu kao i znatan porast investicija koje generiraju rast iz javnoga i privatnoga sektora. Održivi europski sustav prometa koji EU nastoji postići mora biti pametan, fleksibilan i prilagodljiv stalno promjenjivim obrascima i potrebama u prometu, temeljen na najnovijim tehnološkim naprecima kako bi pružio sigurnu i pouzdanu povezanost svim europskim građanima.

Europska komisija u novoj je rezoluciji predstavila sveobuhvatan skup mjera u sklopu razvoja prometne strategije kako bi EU postavio put prema stvaranju održivoga, pametnoga i otpornoga sustava mobilnosti budućnosti te ostvario temeljne promjene potrebne za postizanje ciljeva Europskoga zelenog plana. Ti naporu mogu biti uspješni jedino uz dovoljnu predanost svih zainteresiranih strana poput europskih institucija, država članica i njihovih vlasti na svim razinama, dionika, tvrtki te građana.

Izvori i fotografije

https://www.europarl.europa.eu/doceo/document/TA-9-2023-0229_HR.html

<https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-04/2021-mobility-strategy-and-action-plan.pdf>

<https://promet-eufondovi.hr/eu-prometni-koridori-i-ten-t/>

PIXELL, FREEPIX, PIXABAY,

<https://www.sibenik.in/upload/clanci/2022/01/2022-01-28/149777//pxl21012291574340.jpg>

<https://i.ytimg.com/vi/iJoLYWnbKL0/maxresdefault.jpg>

https://erticonetwork.com/wp-content/uploads/2020/05/2018_shutterstock_green-city_sustainability.jpg



Treba ubrzati dekarbonizaciju i modernizaciju cijeloga sustava prometa i mobilnosti u EU