

Marija Maksin - Mičić*

UTICAJ TRANSEVROPSKIH SAOBRAĆAJNIH KORIDORA NA REGIONALNI RAZVOJ I AGLOMERACIONE SISTEME - ISKUSTVA EVROPSKIH ZEMALJA -

APSTRAKT: U radu se polazi od pretpostavke da se uticaj transevropskih transportnih koridora različito manifestuje na interregionalnom, intraregionalnom, makro i mezo regionalnom planu, odnosno da se povećava sa snižavanjem regionalnog nivoa. Polazeći od iskustava evropskih zemalja ukazuje se na moguće pristupe istraživanju pozitivnih i negativnih efekata transevropskog saobraćajnog koridora. Jedno od pitanja je da li i koliko oni mogu da utiču na razvoj makro i mezo regionalnih celina u pogledu kretanja, rada, stanovanja, raspodele i specijalizacije funkcija naselja i sl. Stav je da transevropski i magistralni infrastrukturni koridori predstavljaju jedan od značajnih preduslova i podsticaja za razvoj, ali da ne mogu sami po sebi da generišu očekivani razvoj, bez podrške odgovarajućih mera i instrumenata različitih politika. Kao jedna od mera predlaže se izrada analize prostornog uticaja za transevropske i magistralne transportne koridore u procesu sektorskog planiranja i pripreme tehničke dokumentacije.

KLJUČNE REČI: transevropski transportni koridor, uticaji, regionalni razvoj, aglomeracioni sistem, indikator, kriterijum.

ABSTRACT: The trans-European transport network has different effects at inter-regional, macro-regional and mezo-regional level, and its effectiveness rises at the lower regional levels. Possible approaches to the trans-European transport network impact and effect survey and policy options have been pointed out. In that respect the brief review of surveys, strategic framework and policies in the European Union has been given. The importance of increased accessibility and mobility for regional expansion and for a more balanced and polycentric system of city networks has been underlined. The question is how the new major transport infrastructure affects the development of functional complementarity between cities and regions. The new trans-European or major transport infrastructure does not per se create regional and urban system network development, although it can affect the conditions for the processes that create growth and development. The effects can be reinforced by co-ordination of measures of regional and urban policy, land use, transport and other policies. The necessary measure is the introduction of spatial impact assessment as an instrument for spatial assessment of large transport infrastructure projects.

KEY WORDS: trans-European transport network, impact, regional development, urban system, indicator, criterion.

UVOD

Iskustva evropskih zemalja potvrđuju međuzavisnost razvoja saobraćajne mreže i teritorijalne integracije privrede i drugih oblika integracije u prostoru i ukupnom razvoju društva.

Rezultati pojedinih istraživanja ukazuju da izgradnja i poboljšanje saobraćajne infrastrukture može da doprinese regionalnom razvoju, u prvom redu ekonomskom rastu i ravnomernijoj distribuciji ekonomskog i socijalnog blagostanja. Neke američke studije ističu da razvoj novih saobraćajnih pravaca i sistema ima efekata na ekonomski rast i regionalnu ekspanziju, ali da vremenom ti efekti opadaju (posebno tokom 80-tih i 90-tih godina prošlog veka, u odnosu na prethodne dekade). Još uvek nema jasnih naučnih dokaza o stvarnoj prirodi korelacije između transportnih/saobraćajnih infrastrukturnih sistema i regionalnog razvoja. (SIKA Report, 2001)

Smatramo da analiza evropskih istraživanja, strateških okvira i pristupa prćenju i usmeravanju uticaja i efekata transevropske transportne mreže, može pomoći u definisanju budućih aktivnosti za integrisanje i koordinaciju različitih politika i valorizaciju očekivanih efekata transevropskih i sekundarnih transportnih koridora na regionalni razvoj Srbije na makro, mezo i mikroplanu.

UTICAJ TRANSEVROPSKE TRANSPORTNE MREŽE NA REGIONALNI RAZVOJ I AGLOMERACIONE SISTEME U EVROPSKIM ZEMLJAMA

Perspektiva razvoja evropskog prostora (European spatial development perspective, 1999) zasniva se na tri globalna cilja zajedničke strukturne politike Evropske Unije: ekonomska i socijalna kohezija, održivi razvoj i uravnotežavanje kompetitivnosti evropske teritorije. Za realizaciju tih ciljeva identifikovana su tri osnovna pravca aktivnosti:

- uravnotežen i policentričan sistem urbanih centara;
- podjednaka dostupnost/pristup infrastrukturi i znanju; i
- mudro upravljanje razvojem prirodnog i kulturnog nasleđa.

Smatra se da će tri tipa demografskih tendencija imati značajan uticaj na razvoj EU u narednih 20 do 30 godina: relativno niska stopa populacionog rasta (< 0,5%), produženje životnog veka stanovništva i sve veći uticaj migracija na rast i razmeštaj stanovništva. Migracije značajno utiču na rast velikih urbanih regija, usled postojećeg trenda migracija iz regija s nižim gustinama naseljenosti i s izraženim strukturnim problemima u razvoju. Zadržavanje takvog trenda u budućnosti bi značilo da će postojeće urbanizovane regije povećavati svoje funkcionalno-geografske zone uticaja, dok će regije s niskim gustinama naseljenosti nastaviti da gube stanovništvo.

Brzina tehnoloških, političkih, socijalnih i ekonomskih promena dovodi i do promena u hijerarhiji funkcionalnih veza postojećih urbanih sistema u evropskim zemljama. U toku je proces prilagođavanja gradova novom položaju na teritoriji EU i u hijerarhiji urbanih centara. Pri tome, za neke od njih promene su radikalne, pojedini gradovi se lakše prilagođavaju promenama, dok se drugi suočavaju s novim ograničenjima. Na tim osnovama razvija se nova funkcionalna mreža evropskih urbanih centara.

Funkcionalna podela među gradovima je intenzivnija u gušće naseljenim regijama i omogućava bržu diversifikaciju i specijalizaciju njihovih funkcija, u odnosu na gradove u regijama s niskim gustinama naseljenosti. U regijama s uravnoteženim urbanim sistemima i visokim nivoom prostorne integrisanosti/kohezije, formiranje funkcionalno povezanih aglomeracionih sistema pruža povoljne mogućnosti za budući regionalni razvoj, povećanjem opšteg kvaliteta i specijalizacije usluga, servisa i uslova poslovanja. U slabije naseljenim regionima potencijali za razvoj funkcionalno povezanih aglomeracionih sistema su limitirani, u prvom redu, zbog međusobne udaljenosti urbanih centara. I pored toga se smatra da se formiranjem različitih mreža kooperacije (poslovanja, usluga, javnih servisa, transporta i sl.) može obezbediti atraktivnost ovih područja za privlačenje optimalnog obima ekonomskih aktivnosti. Ovakve mreže, bar za sada, nemaju direktan uticaj na regionalni razvoj, ali se očekuje da će njihov uticaj jačati uporedo s ostvarivanjem globalne kompetitivnosti teritorije EU.

Promovisanje umrežavanja urbanih centara u funkcionalne i komplementarne **policentrične urbane sisteme** zasnovano je na nekoliko *osnovnih zahteva i opcija*:

- rešavanje problema tržišta rada - prostorno ravnomernijim savladivanjem nezaposlenosti, odnosno usklađivanjem distribucije radnih mesta u odnosu na lokalna tržišta rada; opcija je jačanje i specijalizacija funkcija i povećanje atraktivnosti većeg broja urbanih centara za razvoj ekonomskih aktivnosti;
- kontrola i uravnotežavanje rasta gradova i dispariteta u razvoju regija - ograničavanjem rasplinjavanja velikih urbanih centara i kontrolom suburbanog rasta u urbanim regijama, s jedne, i podsticanjem razvoja regiona s problemima u privrednom prestrukturiranju (naročito industrije) i/ili niskim gustinama naseljenosti, kao i perifernih i nedovoljno razvijenih regiona (u kojima GDP per capita iznosi manje od 75% proseka EU), s druge strane; opcije su razvoj modela kompaktnog grada za velike urbane centre, kao i održavanje osnovnog nivoa ponude uslužnih delatnosti i javnih servisa u mreži srednjih i manjih gradova u depresiranim regijama, uz podsticanje urbano-ruralnog partnerstva; i

- integralni razvoj aglomeracionih sistema - podsticanjem funkcionalne, saobraćajne, prostorne, kulturne, obrazovne i drugih oblika integracije grupa urbanih centara, zasnovan je na potrebi usklađivanja tendencija povećanja mobilnosti aktivnosti, stanovništva i stanovanja i pritisaka na korišćenje prostora sa zahtevima racionalne organizacije i održivog razvoja urbanih centara; time se podstiče komplementarnost i integrisanje kako urbanih centara, tako i pripadajućih regija.

Urbani centri imaju različite funkcionalne međuzavisnosti s ruralnim okruženjem. Oblasti mogućeg urbano-ruralnog funkcionalnog povezivanja i partnerstva su lokalni saobraćaj, razvoj zajedničkih stambenih i industrijskih zona i dr. Na regionalnom nivou **urbano-ruralno partnerstvo** se vezuje za raspodelu troškova i dobiti. To može da bude obezbeđenje visokokvalitetne i skupe saobraćajne i tehničke infrastrukture ruralnom području, u zamenu za zaštitu prostora s resursom vode za piće za urbano stanovništvo. Nove forme kooperacije i partnerstva omogućavaju reevaluaciju razmene usluga između gradova i ruralnog okruženja u obezbeđenju održivog razvoja regiona. (European spatial development perspective, 1999)

Postojeće tendencije ukazuju na to da za umrežavanje i aglomeriranje urbanih centara, kako razvojem međusobno komplementarnih funkcija, specijalizacije usluga, lokalnih tržišta rada, regionalnih i lokalnih javnih saobraćajnih sistema, tako i kooperativnim rešavanjem različitih zajedničkih problema i interesa (razmeštaja tehničke i socijalne infrastrukture, ekonomskih aktivnosti i dr.), postoje najbolji preduslovi na prostoru duž visokokvalitetnih transportnih/saobraćajnih koridora.

Preduslov za realizaciju globalnih ciljeva i strateških okvira razvoja EU je integrisanje i koordinacija različitih politika, formiranjem **integrisanih multisektorskih paketa politika** prema različitim tematskim oblastima. Za smanjenje razvojnih dispariteta na teritoriji EU smatra se naročito značajnim integrisanje i koordinacija različitih politika, posebno saobraćajne, prostornog uređenja, urbanog razvoja i politike zaštite životne sredine i nasleđa. (The EU compendium of spatial planning systems and policies, 1997) Efekti razvoja glavnih transportnih koridora i mreža na regionalni razvoj u velikoj meri zavise od specifičnih regionalnih uslova i nivoa koordinacije s drugim politikama. Stoga mere transportne politike, predviđene da stimuliraju razvoj određenog područja, moraju biti analizirane u odnosu na potrebe i strukturu privrede regiona. Na intenzitet efekata utiče i to u kojoj meri je razvoj transportnog sistema koordiniran i povezan s drugim regionalnim i lokalnim inicijativama i politikama. Na lokalnom nivou efekti se mogu pojačati integralnim pristupom planiranju razvoja infrastrukturnih sistema i razmeštaja različitih urbanih zona, radnih mesta, visokog obrazovanja i dr. (SIKA Report, 2001)

Belom knjigom EU ("White Paper") je u prioritete svrstan razvoj **mreže glavnih transportnih koridora**. Osnovni zadatak TENs mreže je da omogući formiranje jedinstvenog tržišta i harmoničniji razvoj na celoj teritoriji zajednice. Njegova realizacija zasniva se na dva osnovna pravca razvoja:

- transevropske transportne/saobraćajne i energetske mreže, i
- informacione i komunikacione mreže.

Definirani su sledeći *ciljevi* politike strukturiranja i razvoja transevropske transportne mreže:

- prostorna kompetitivnost – iskazana potrebom za bržim, bezbednijim i jeftinijim transportom, kako bi se omogućilo povećanje kompetitivnosti područja, odnosno nivoa infrastrukturne opremljenosti evropskog prostora;
- prostorni balans/uravnoteženost – izbegavanje prevelike koncentracije bogatstva i stanovništva u razvijenim regijama i urbanim centrima, u prvom redu jačanjem veza i povećanjem saobraćajne i komunikacione dostupnosti manje razvijenih, perifernih i retko naseljenih regija; i
- kvalitet prostora – izražen optimalnom kombinacijom postojećih oblika transporta (multimodalnost, interoperativnost), radi poboljšanja performansi transporta i smanjenja negativnih uticaja na životnu sredinu.

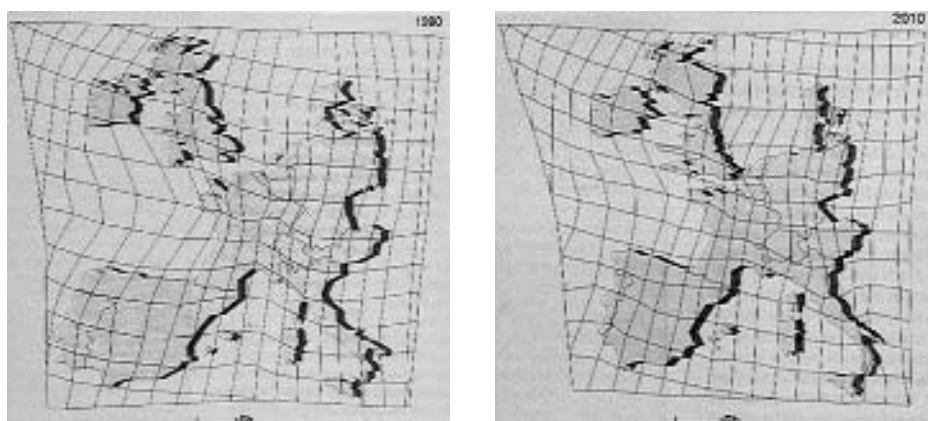
Opšti zaključak švedskih istraživača je da još uvek *nema jasnih naučnih dokaza o stvarnoj prirodi korelacije između transportnih/saobraćajnih infrastrukturnih sistema i regionalnog razvoja*. Jedan od problema potiče od razlika u pristupu utvrđivanju nivoa regionalnog razvoja. Drugi razlog je da su efekti novih investicija u transevropsku i magistralnu saobraćajnu infrastrukturu u velikoj meri uslovljeni nivoom razvijenosti, gustinom i kvalitetom opremljenosti prostora saobraćajnom infrastrukturom. Drugim rečima, veći efekti mogu se očekivati od nove saobraćajne infrastrukture u regionima s nižim standardom opremljenosti prostora tom infrastrukturom. Kao treće se ističe da novi ili poboljšani transportni infrastrukturni sistemi ne kreiraju sami po sebi regionalni razvoj, već samo utiču na poboljšanje uslova za razvoj procesa koji vode ekonomskom rastu i regionalnoj ekspanziji. (SIKA Report, 2001)

U rezultatima austrijskih istraživanja konstatuje se da postoji korelacija između saobraćajne dostupnosti regiona i njihove ekonomske razvijenosti/snage. Ocenjuje se da je povezivanje regiona s glavnim transportnim koridorima i mrežama najznačajniji faktor razvoja regiona i lokalnih zajednica. (Transport Austria, 2001)

Razvoj transevropske transportne mreže može da *doprinese ravnomernijoj prostornoj distribuciji/razmestaju stanovništva i ekonomskih aktivnosti* u EU, u prvom redu povećanjem potencijalne kompetitivnosti perifernih regija kroz poboljš-

šanje njihove saobraćajne dostupnosti u odnosu na centralne evropske regije. S druge strane, razvoj transportne mreže može da izazove *povećanje postojećih problema*, te se predviđa preduzimanje dodatnih, preventivnih mera. Zbog velikih distanci između priključnih tačaka na transportnu mrežu, postoji rizik formiranja „praznih“ međuprostora s ograničenim mogućnostima pristupa, što ta područja stavlja u nepovoljan saobraćajni i ekonomski položaj i dovodi do stagnacije u razvoju. To se može izbeći, pod uslovom da povećanje gustine sekundarne transportne mreže (nacionalna i regionalna) prati širenje TENs mreža, čime bi se ostvarila veća dostupnost tzv. praznih međuprostora. S povećanjem brzina na TENs mrežama povećavaju se i dimenzije međuprostora i značaj sekundarne transportne mreže, s jedne, dok se proporcionalno smanjuju distance/udaljenosti između regija i urbanih centara opsluženih ovom mrežom, s druge strane (Europe 2000+: Cooperation for European territorial development, 1994). (Sl. 1.)

Slika 1. - Smanjenje distanci u evropskom prostoru



Izvor: Europe 2000+: Cooperation for European territorial development, 1994.: 66

Smanjenje udaljenosti stimuliše širenje tržišta, prostorne distribucije zaposlenja i različitih oblika mobilnosti. Najveći značaj se pridaje efektima povećanja dostupnosti radnih mesta lokalnom stanovništvu i lokalne radne snage poslovnim subjektima. Osnovna ideja je da razvoj i unapređenje transportnih sistema treba da bude dinamički usklađen s procesima, koji omogućavaju ekspanziju i bolje funkcionisanje lokalnih tržišta rada u regionu (tzv. „LM regions“). (SIKA Report, 2001)

Prostorna/fizička dostupnost područja i urbanog centra se iskazuje u odnosu na utrošak vremena, sredstava i energije, zavisno od njihove udaljenosti od priključaka na visokokvalitetne transportne koridore. To znači da u svakom regionu treba da postoji jedna, ili više sekundarnih saobraćajnih mreža povezanih sa

TENs pravcima, preko kojih se ostvaruju veze s glavnim evropskim tržištima. Primena indikatora dostupnosti različitim delovima evropskog prostora upućuje na značajne regionalne disparitete. Analize su pokazale značajna odstupanja realizovanih u odnosu na planirane investicije u ove infrastrukturne sisteme u perifernim područjima EU. Razlozi su visoke cene izgradnje, zbog geografskih i prirodnih uslova (distance, prirodne barijere, ograničenja prirodnih uslova i predelela i dr.) i niske stope povraćaja uloženi sredstava, zbog malih gustina naseljenosti prostora. Tako za transport robe, dominantno putnim saobraćajnicama, "Keble" indeks regionalnog potencijala (složen indeks koji izražava udaljenost neke regije u odnosu na ostale regije i njihova tržišta) ima četiti puta veću vrednost za centralne u odnosu na periferne evropske regije. Kada je reč o putničkom saobraćaju, BFLR indeks, kojim se meri prosečno vreme pristupa iz pojedinih regionalna nivoa NUTS 3 do 194 glavna evropska ekonomska centra, ukazuje na izrazitu prednost centralnih regija, s prosečnom dostupnošću ispod 4 sata, u odnosu na dostupnost perifernih regija, u kojima je izbor vrsta, oblika i veza transportnih sistema limitiran.

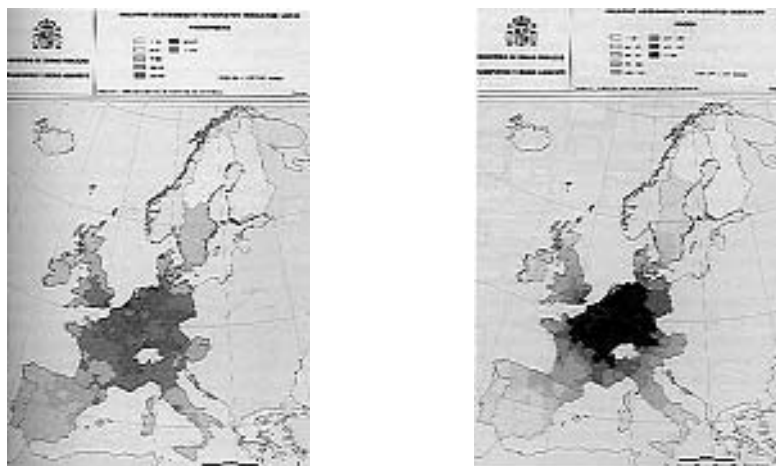
Ocenjuje se da je veći broj kontinentalnih regija (npr. kontinentalne mediteranske regije) slabo povezan s transevropskom transportnom mrežom, od koje su udaljeni preko 2 sata (Europe 2000+: Cooperation for European territorial development, 1994). (Sl. 2. i Sl. 3.)

Slika 2. - Dostupnost prostora evropskih regija (iskazana preko broja stanovnika regija kojima je omogućen pristup do glavnih evropskih ekonomskih centara u intervalu do 8 sati)



Izvor: Europe 2000+: Cooperation for European territorial development, 1994.: 67

Slika 3. - Dostupnost prostora evropskih regija (iskazana integrisanim indikatorima relativne dostupnosti za putnike i robu)



Izvor: European spatial development perspective –First official draft, 1997.: 25

Mreža autoputeva najbolje ilustruje tendenciju povećanja divergentnog razvoja dobro i loše saobraćajno opremljenih regija. Regije s većom gustinom autoputske i sekundarne putne mreže pokazuju tendenciju bolje opremljenosti kvalitetnom mrežom ostalih infrastrukturnih sistema, usluga i ljudskog resursa. Ove regije nemaju problem dostupnosti, već problem zagušenja i degradacije životne sredine usled velike koncentracije glavnih transportnih pravaca. (Sl. 4.) Skoro sve evropske regije s usporenim razvojem su udaljene ili nemaju kvalitetan pristup na TENs mrežu. (Europe 2000+: Cooperation for European territorial development, 1994)

Kao primer obezbeđenja svim regijama podjednakih mogućnosti za razvoj izgradnjom odgovarajuće transportne infrastrukture može da se navede regionalna i transportna politika u Francuskoj, koje su definisale cilj da ni jedno područje ne sme da bude na većoj udaljenosti od 50km, odnosno 45-minutnoj automobilskoj distanci od veze/priključka na autoput ili od železničke stanice brzih pruga. (The EU compendium of spatial planning systems and policies,1997)

Na povećanje dostupnosti radnih mesta i radne snage na mezo i mikro regionalnom nivou, odnosno na povećanje dnevnih migracija i povezivanje urbanih centara radi razmene usluga, socijalne infrastrukture i dr., posebno utiče razvoj regionalnih železničkih sistema i linija. Efekti su vidljivi u skraćenju ukupnog putovanja na posao po sistemu “parkiraj i vozi se železnicom” (“park-and-ride”). Indikator je procenat zastupljenosti svih putovanja na posao železnicom u vremenskom rasponu do 30 minuta ili do jednog sata. S druge strane, efekti regi-

onalnih železničkih sistema su limitirani na koridore železničkih pruga, te imaju manji uticaj na makronivou, na razvoj regija u celini (Europe 2000+: Cooperation for European territorial development, 1994).

Slika 4. - Protok i zagušenja na evropskoj mreži autoputeva



Izvor: Europe 2000+: Cooperation for European territorial development, 1994.: 70

Promene na tržištu rada i razvoj informatičkih i komunikacionih tehnologija, odraziće se na intenziviranje rada i edukacije na daljinu i ređa, ali duža putovanja. Mogu se očekivati sve izraženiji zahtevi za povećanjem *interregionalne dostupnosti* razvojem pruga za velike brzine i avio-saobraćaja. Razvoj pruga za velike brzine biće značajan za povezivanje regiona čija međusobna udaljenost omogućava dnevnu dostupnost. U ovim regionima će čestina potreba za dnevnim vezama (ekspertski privremeni rad na različitim mestima, visoko obrazovanje, razmena informatičkih i tehnoloških usluga i dr.) biti znatno manja nego na mezo i mikroregionalnom nivou (SIKA Report, 2001).

Prioritetni pravci budućeg razvoja transevropske mreže (TENs) su:

- primena integriranih intermodalnih rešenja, kojima se obezbeđuje uvođenje ekološki pogodnih transportnih sistema i efikasnije korišćenje i povezivanje postojeće infrastrukture, što zahteva unapređenje koordinacije transportnih politika i operatera;
- poboljšanje javnih transportnih sistema na nivou regiona, lokalnih zajednica i urbanih centara, razvojem novih, odnosno višenamenskim korišćenjem postojećih železničkih pruga i putničkih linija, redefinisanjem javnih transportnih usluga i politike cena, u skladu s regionalnim potrebama i mogućnostima; i

- liberalizacija konkurencije različitih vrsta transportnih sistema i operatera, radi prilagođavanja usluga potrebama korisnika; i dr. (European spatial development perspective, 1999).

Glavna odlika **transportnih politika** u skoro svim evropskim zemljama jeste ekspanzija i promocija železničke mreže, a naročito veza brzih pruga, razvoja javnog transporta na regionalnom nivou, kombinovanjem konvencionalnih putničkih linija (regionalnih i gradskih) s teretnim i prugama za velike brzine u intermodalnu mrežu i sl. Pri tome, ne treba gubiti iz vida da se ove aktivnosti preduzimaju uz istovremeni završetak mreže transevropskih autoputeva i glavnih putnih mreža na nacionalnom nivou (The EU compendium of spatial planning systems and policies, 1997).

Jedan od primera prilagođavanja transportne politike lokalnim i regionalnim specifičnostima je grad Beč, koji sprovodi kampanju *povratka putničkom železničkom saobraćaju*. Osnovni razlog je stalno povećanje učešća *dnevnih migranata* u regionalnom i daljinskom saobraćaju. Očekuje se da dnevni migranti predstavljaju najveći potencijal za preusmeravanje s drumskog na železnički saobraćaj. Opcija je da se ovaj potencijal aktivira atraktivnijim javnim transportnim železničkim uslugama, regionalnim sistemom i komplementarnim merama u domenu putnog saobraćaja (ograničenja u korišćenju automobila i parkiranju). U tom cilju se zagovara primena "Karlsruhe model"-a, koji predstavlja kombinovani sistem zasnovan na korišćenju regionalnih železničkih pruga za laka šinska vozila, čija se mreža na taj način širi u vangradsko područje. Isto tako se razmatra i korišćenje pruga i stanica za velike brzine za razvoj javnog putničkog transporta na regionalnom nivou (Urban Development Report, 2000). U Austriji se sprovodi nacionalni koncept sveobuhvatnog transporta uporedo s kratkoročnim planovima razvoja transportne infrastrukture, s osnovnim ciljem smanjenja negativnih uticaja transporta na životnu sredinu. Jedna od značajnijih mera je smanjenje obima transporta razvojem lokalnog javnog transporta. Tako sa za ruralna i druga područja s manjom gustom naseljenosti predviđa razvoj alternativne ponude s linijama autobusa i grupnih taksija na poziv korisnika ("dial-up bus and taxi lines"). Smatra se da ovaj model može biti ekonomski opravdan i komforan za lokalno stanovništvo (Transport Austria, 2001).

Aktivnosti na ostvarivanju strateških opredeljenja i očekivanih efekata razvoja transevropske i sekundarne transportne mreže ukazale su na potrebu izrade posebnih *analiza prostornog uticaja*, kao dopune strateške analize uticaja na životnu sredinu, koja predstavlja osnovni instrument za evaluaciju i donošenje odluke o realizaciji svih velikih transportnih projekata u budućnosti (European spatial development perspective, 1999),

ZAKLJUČNA RAZMATRANJA

Osnovni ciljevi i strateška opredeljenja evropskih zemalja je povećanje funkcionalne, ekonomske i socijalne integrisanosti/kohezije prostora. Poseban značaj se pridaje koordiniranom razvoju transportnih mreža i poboljšanju uslova za ravnomjerniju distribuciju ekonomskog i socijalnog blagostanja u prostoru EU. U tim okvirima se razrađuju koncepti uravnoteženog regionalnog razvoja, policentričnog sistema urbanih centara i ujednačenih uslova pristupa infrastrukturi. Za ostvarivanje ovih koncepata nude se tri **osnovna modela**:

- aktiviranje više zona i centara u depresiranim i perifernim regijama, uglavnom s niskim gustinama naseljenosti;
- umrežavanje urbanih centara u funkcionalno-prostorno povezane policentrične sisteme, razvojem specijalizovanih i komplementarnih funkcija, saobraćajnih, kulturnih i drugih veza među urbanim centrima i uspostavljanjem partnerskih odnosa između urbanih i ruralnih naselja; i
- povećanje dostupnosti regija i saobraćajne povezanosti naselja u aglomeracionim sistemima, koordiniranim razvojem transevropske i sekundarne saobraćajne mreže.

Prioritetni pravci razvoja TENs na prostoru EU pretpostavljaju integraciju intermodalnih rešenja i intenzivniji razvoj železničkih pruga i usluga, do nivoa razvijenosti autoputske mreže, radi preusmeravanja dela saobraćaja s putnih na železničke pravce.

Smatra se da je neophodno ustanoviti obavezu izrade analize prostornog uticaja za sve transevropske transportne koridore kao instrumenta evaluacije u procesu pripreme, izrade i sprovođenja sektorskih planova/politika i projekata.

Transportni infrastrukturni sistemi ne kreiraju sami po sebi regionalni razvoj, već samo utiču na poboljšanje uslova za razvoj. Preduslov za realizaciju ciljeva i strateških okvira razvoja EU je **integrisanje i koordinacija različitih politika**, formiranjem integrisanih multisektorskih paketa politika. Pored mera opšte ekonomske politike i politike regionalnog razvoja, za smanjenje ekonomskih i ostalih razvojnih dispariteta značajno je integrisanje i koordiniranje politika razvoja saobraćaja, prostornog uređenja, urbanog razvoja, zaštite životne sredine i drugih politika.

LITERATURA

.....

- European Commission**, 1999, European spatial development perspective (ESDP), Potsdam
- European Commission**, 1997, European spatial development perspective, First official draft, Nordwijk
- European Commission**, 1997, The EU compendium of spatial planning systems and policies, Regional development studies, Regional policy and cohesion, Luxembourg
- European Commission**, 1994, Europe 2000+: Cooperation for European territorial development, Luxembourg
- SIKA Report / Infrastructure and Regional Development**, 2001, Swedish Institute for Transport and Communications Analysis (www.sika-institute.se)
- Transport Austria**, 2001, 9th Session of the UN Commission on Sustainable Development (www.bmv.gv.at)
- Urban Development Report 2000**, 2001, Vienna Urban Planning Bureau, Vienna