
ПЛАНИРАЊЕ ТРАНСЕВРОПСКИХ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРА

Др Марија МАКСИН–МИЋИЋ,
научни сарадник

Институт за архитектуру и урбанизам Србије,
Београд

УДК 656.11:711.73(4)

Претходно саопштење

РЕЗИМЕ

У већини земаља ЕУ уочен је недостатак интеракције и интеграције између просторног планирања и транспортних политика, а у појединим земљама и недостатак интеграције између планирања развоја различитих транспортних сектора. Због тога се све већа пажња посвећује планирању и реализацији трансевропских транспортних мрежа и коридора, ради уравнотежавања развоја територије и повећања доступности појединих регија тржишту ЕУ. Приступ планирању транспорта и транспортне инфраструктуре по нивоима управљања у земљама ЕУ може се диференцирати на: ниво транспортне мреже, ниво инфраструктурног коридора и ниво инфраструктурног система у коридору. Одлуке, принципи, процене и пропозиције утврђене на овим стратешким нивоима су обавезујући за ниже нивое планирања инфраструктурних система у коридору. Полазећи од искустава европских земаља неопходно је наш плански систем прилагодити регулативи, стратешким оквирима и смерницама утврђеним у документима, директивама и упутствима ЕУ.

Кључне речи: трансевропски транспортни коридор, просторно планирање, транспортна политика, планске одлуке, инвестиционе одлуке, стратешка процена утицаја на животну средину.

PLANNING OF THE TRANS-EUROPEAN TRANSPORT CORRIDORS

Dr Marija MAKŠIN-MIČIĆ

Institut za arhitekturu i urbanizam Srbije, Beograd

UDC 656.11:711.73(4)

Preliminary report

ABSTRACT

The insufficiency of the spatial and transport planning integration and interaction for major transport corridors development has been notified in the European countries planning practice. The same stands for the integration and interaction of the planning and project design decisions for different infrastructure in the transport corridors. Much attention has been paid recently to trans-European transport network development, aiming to increase accessibility and more balanced European spatial development. The strategic framework, policies and guidelines in European Union for the transport corridors development and planning have been analysed. Transport and transport infrastructure development in the EU countries has been treated at different planning levels: transport network level, transport corridor level and transport infrastructure level. Decisions, propositions and principles for transport and transport infrastructure development given at the transport network level have been obligatory at the lower planning levels. In that respect the Serbian planning system ought to be harmonized with the legislation, strategic framework, policies and guidelines in European Union for the transport corridors development and planning.

Key words: trans-European transport corridor, spatial planning, transport policy, planning decision, project design decision, strategic environmental impact assessment.

1. УВОД

Последњих неколико година донето је неколико просторних планова за велике инфраструктурне коридоре у Републици Србији (Паневропски мултимодални саобраћајни коридор "X"). Приликом израде и разматрања поменутих просторних планова појавиле су се многе дилеме и супротстављена мишљења о односу просторног плана и секторске, техничке документације и о начину међусобног усклађивања у различитим фазама њихове израде. Те дилеме су резултат неусклађености закона у области планирања и изградње простора, неразвијеног система секторског планирања саобраћајних инфраструктурних система и непостојања одговарајуће процедуре за усклађивање процеса доношења планских и инвестиционих одлука.

У већини земаља ЕУ уочен је недостатак интеракције и интеграције између просторног планирања и транспортних политика. У појединим земљама је уочен и недостатак интеграције између планирања развоја различитих транспортних сектора. Интегративне транспортне стратегије су развијене у Финској, Шведској, Данској и Луксембургу. У Холандији, Француској и Немачкој се посебна пажња посвећује развоју интермодалних веза. Ради обезбеђења одрживог развоја, кохезије и компетитивности европског простора донето је низ стратешких докумената, директива и упутстава, којима су постављени оквири и усмерења за прилагођавање планских система земаља чланица и земаља кандидата за пријем у ЕУ. Посебна пажња се посвећује планирању и реализацији трансевропских транспортних мрежа и коридора, ради уравнотежавања развоја територије и повећања доступности појединих регија тржишту ЕУ.

Циљ овог рада је да укаже на приступ унапређењу и рационализацији процеса припреме и доношења планских и инвестиционих одлука о трансевропским и националним саобраћајним инфраструктурним коридорима у пракси планирања у европским земљама и у документима и препорукама утврђеним на нивоу ЕУ.

2. КОРИДОР

Коридор се, у документима Европске уније, дефинише као простор између два урбана центра, аеродрома, луке или других фиксних полова/чворишта, која генеришу саобраћај и/или су саобраћајно атрактивна (нпр. гранични прелаз) и између којих се јављају саобраћајни токови. Могу да обухвате више различитих транспортних инфраструктурних система [1].

За потребе овог истраживања прихвата се и допуњује дата дефиниција коридора. Паневропски мултимодални транспортни коридори се у Србији поклапају са примарним осовинама/појасима развоја утврђеним просторно–планским документом на националном нивоу, тј. Просторним планом Републике Србије. Остали коридори магистралног или примарног – европског и националног значаја, као и секундарног – регионалног значаја ће се заснивати на појасима интензивнијег развоја утврђеним просторно–планским документима на националном или регионалном нивоу управљања. Ти коридори могу, али не морају, бити мултимодални. Обухватају простор коридора саобраћајних инфрас-

структурних система (трасе и објекти са заштитним појасима) и простор појаса интензивног развоја (са урбаним и руралним насељима, зонама и комплексима са потенцијалима за развој туризма, производних и сервисних капацитета и услуга и сл.).

У појасу интензивног развоја се, поред саобраћајног коридора (путни, железнички, водни) европског или националног значаја, јављају и коридори других инфраструктурних система, као што су: енергетски, телекомуникациони и водопривредни. У односу на коридоре осталих инфраструктурних система, *саобраћајни коридори* ангажују највише простора, а режим коришћења и заштите простора коридора и његовог непосредног окружења производи највећа ограничења за остале кориснике простора. С друге стране, енергетска инфраструктура (далеководи, нафтоводи и делом гасоводи) формира мрежу коридора према специфичним техничко–технолошким захтевима енергетских система, а независно од осталих инфраструктурних система, са чијом мрежом коридора се, најчешће, не поклапа. Слично је и са водопривредном инфраструктуром. Једино се за телекомуникациону инфраструктуру мрежа коридора формира у односу на мрежу коридора саобраћајне инфраструктуре (пута или железничке пруге).

У случају када се у магистралном/примарном коридору налазе остали инфраструктурни системи, њихови коридори се, по правилу, усклађују са коридорима саобраћајних инфраструктурних система. Саобраћајни инфраструктурни системи утичу, како на просторни размештај активности и становништва на макро, мезо и микрорегионалном нивоу, тако и на просторни размештај других инфраструктурних система у магистралним/примарним инфраструктурним коридорима.

Због тога се у овом истраживању основна пажња посвећује саобраћајним коридорима, посебно са становишта просторног и секторског планирања.

3. ПЛАНИРАЊЕ МРЕЖЕ ТРАНСПОРТНИХ КОРИДОРА У ЕВРОПСКОЈ УНИЈИ

3.1. Оквири установљени регулативом и политикама Европске уније

Општи оквири и смернице за просторно и секторско планирање и пројектовање мреже транспортних коридора утврђени су документима и директивама на нивоу Европске уније и спроводе се прилагођено планским системима земаља чланица.

Кључни документи са становишта овог истраживања су: Перспектива развоја европског простора (European spatial development perspective), Бела књига о европској транспортној политици (The White Paper "European transport policy for 2010: time to decide") и Европска стратегија одрживог развоја (A European Union strategy for sustainable development).

Перспектива развоја европског простора (ESDP) заснива се на три глобална циља заједничке структурне политике ЕУ: економска и социјална кохезија, одрживи развој и уравниотежавање конкуритивности европске територије. За реализацију тих циљева идентификована су три основна правца активности:

- уравниожен и полицентричан систем урбаних центара;
- подједнака доступност/приступ инфраструктури и знању; и
- мудро управљање развојем природног и културног наслеђа [2].

Белом књигом о европској транспортној политици [3] је у приоритет сврстан развој мреже главних транспортних коридора. Основ и задатак мреже трансевропских транспортних коридора (Trans-european transport network – TEN) је да омогући формирање јединственог тржишта и хармоничнији развој на целој територији заједнице. Реализација те мреже се заснива на два основна принципа развоја:

- трансевропске транспортне/саобраћајне и енергетске мреже; и
- информационе и комуникационе мреже.

Дефинисани су следећи циљеви политике структурирања и развоја трансевропске транспортне мреже од значаја за развој европског простора:

- просторна конкуритивност – исказана потребом за бржим, безбеднијим и јефтинијим транспортом, како би се омогућило повећање конкуритивности подручја, односно нивоа инфраструктурне опремљености европског простора;

- просторни баланс/уравниоженост – избегавање превелике концентрације богатства и становништва у развијеним регијама и урбаним центрима, у првом реду јачањем веза и повећањем саобраћајне и комуникацијске доступности мање развијених, периферних и ретко насељених регија; и

- квалитет простора – изражен оптималном комбинацијом постојећих облика транспорта (мултимодалност, интероперативност), ради побољшања перформанси транспорта и смањења негативних утицаја на животну средину.

Развој трансевропске транспортне мреже може да допринесе равнотежнијој просторној дистрибуцији/размештају становништва и економских активности у ЕУ, у првом реду повећањем потенцијалне конкуритивности периферних регија кроз побољшање њихове саобраћајне доступности у односу на централне европске регије. С друге стране, развој транспортне мреже може да изазове повећање постојећих проблема, те се предвиђа предузимање додатних, превентивних мера. То се, пре свега, односи на повећање густине секундарне транспортне мреже са ширењем TEN мрежа, ради повећања доступности тзв. "празних простора" [4]. У том циљу се Белом књигом о фер плаћању за коришћење инфраструктуре (The White Paper on Fair Payment for Infrastructure Use) из 1998. године предвиђа постепена и прогресивна хармонизација плаћања трошкова за све врсте комерцијалног коришћења транспортне инфраструктуре. Заснива се на принципу обрачуна свих проузрокованих трошкова (укључујући енвајронменталне, социјалне и друге екстерне трошкове и утицаје) сразмерно коришћењу инфраструктуре, тако да ће региони са нижим нивоом саобраћаја и загађења животне средине сносити мање трошкове. Тиме се промовише веће коришћење социјалних cost/benefit анализа, којима се обухватају све социјалне, енвајрон-

менталне и просторне последице транспортне инфраструктуре као интегрални део планске и инвестиционе одлуке [5].

Белом књигом о европској транспортној политици је установљена обавеза процене и праћења директних и индиректних *утицаја транспортне инфраструктуре* на генерисање новог транспорта и новог развоја/притисака на регионалном и локалном нивоу, проузрокованих повећањем доступности појединих подручја [4]. Упутствима OECD-а о еколошки одрживом развоју транспорта (Environmentally Sustainable Transport – EST) утврђен је основни/минимални сет од 6 критеријума за проверу и оцену еколошке одрживости свих транспортних пројеката. Један од критеријума је (постојећи и будући) начин коришћења простора и заузимања простора за нову транспортну инфраструктуру [6]. Поред пројеката (докумената) у области просторног развоја, постоје бројни европски документи, пројекти и упутства, којима су утврђени стандарди и принципи за планирање, изградњу и коришћење саобраћајних и енергетских инфраструктурних система од значаја за Унију (у области саобраћаја: пројекти–конвенције TEN, EUROVIA, AIMSE). Поменути пројектима је одређена (назначена) паневропска мрежа мултимодалних (стратешких) европских коридора. Развој TEN мреже у земљама кандидатима за пријем у ЕУ и осталим југоисточним европским земљама базира се на паневропским транспортним коридорима – мултимодалним коридорима, обухваћеним ТИНА пројектом, од којих су за нашу земљу најзначајнији коридори "X" и "VII", као и везе са коридорима "IV" и "V". Преко ISPA програма Унија помаже централним властима земаља кандидата за пријем у ЕУ у развоју транспортне инфраструктуре¹⁾.

Бела књига о европској транспортној политици и Европска стратегија одрживог развоја, као и директиве и упутства за примену ових докумената и анализе утицаја транспортне инфраструктуре на животну средину, упућују на интегрисан приступ планирању, пројектовању, имплементацији и мониторингу транспортних мрежа, коридора и инфраструктуре.

Испољено је залагање за транспортна решења, која неће давати само одговоре на транспортне проблеме, већ би требало да садрже и просторну, социоекономску и енвајронменталну димензију. Процес интеграције би требало, поред већ поменутог просторног аспекта, да обухвати следеће компоненте:

- физичку интеграцију – ефикаснија решења појединих и координацију развоја различитих облика транспорта;
- интеграцију различитих политика – координацију и/или обједињавање планских и инвестиционих одлука

¹⁾ Овај програм је нарочито апострофиран од стране експерата из Француске, укључених у процесе европских интеграција, у вези са развојем транспортне инфраструктуре и TEN у Србији, на научном скупу о Планској и нормативној заштити простора и животне средине, одржаном октобра месеца 2003. године на Палићу. Европска комисија је 16.12.2003. године предложила да се западнобалканским земљама омогући приступ овом и још два финансијска програма, који су до сада били резервисани искључиво за земље кандидате за чланство у ЕУ.

о коришћењу простора и о транспорту и транспортној инфраструктури, укључујући и друге комплементарне секторске политике;

– социјалну интеграцију – обезбеђење подједнаке доступности инфраструктури, а тиме индиректно и услугама, тржишту, сервисима и смањењу социјалне изолације;

– економску интеграцију – укључивање свих трошкова и добити (друштвене заједнице, локалне заједнице, животне средине, транспорта и др.) у разматрање и евалуацију алтернативних опција и дефинисање приоритета;

– институционалну интеграцију – дефинисање и координацију улога и одговорности свих нивоа управљања и формирање посебних стручних и/или координационих тела, ради едукације, бољег разумевања проблема и избора опција од стране доносилаца одлука и осталих актера; и

– интернационалну интеграцију – препознавање сличних/истих транспортних проблема ван оквира административних (државних или регионалних) граница.

Назначене компоненте би требало да буду интегрисане у процес просторног планирања и планирања развоја транспорта, нарочито у фази евалуације и имплементације планова, политика, програма и пројеката [7,8].

Петим акционим програмом ЕУ за заштиту животне средине (1992), међу најзначајније ефекте транспорта на животну средину сврстани су, поред аерозагађења и буке, начин коришћења и заузимања простора. Директивама ЕУ за заштиту птица и станишта установљена је обавеза оцене еколошких ризика за планове и пројекте, посебно у вези са транспортном инфраструктуром, као и истраживања прихватљивих планских алтернатива, мера заштите и компензација за заштићена подручја обухваћена мрежом Natura 2000. На нивоу ЕУ се посебна пажња поклања имплементацији директива ЕУ о анализама утицаја транспортне инфраструктуре на животну средину, посебно на нивоу стратешких планова и пројеката за ове системе.

3.2. Процес доношења планских и инвестиционих одлука о транспортним коридорима у земљама ЕУ

Полазећи од усмеравајућих (као што је ESDP) и обавезујућих докумената ЕУ, европске земље примењују и прилагођавају принципе, пропозиције и упутства својим планским системима и пракси.

Приступ планирању транспорта и транспортне инфраструктуре по нивоима управљања, то јест доношења планских и инвестиционих одлука може се диференцирати на:

– ниво транспортне мреже (TEN), на коме се опредељује да ли и како ће чворови на транспортној мрежи бити повезани и којим врстама транспортних инфраструктурних система, тј. доминира мултимодални приступ;

– ниво коридора, на коме се одређује најбољи начин за повезивање два саобраћајно атрактивна чвора; може бити заступљен мултимодални приступ или се планске

одлуке тичу појединачних транспортних инфраструктурних система; и

– ниво транспортног инфраструктурног система у коридору, на коме се одређује положај трасе и локације објеката инфраструктурног система.

У процесу припреме и доношења планских одлука би требало да доминира мултимодални приступ на нивоу мреже и коридора, где се различите врсте транспортне инфраструктуре могу јавити као међусобно супротстављене, мање или више одрживе алтернативе. Истовремено су ова два стратешка нивоа доношења планских одлука међусобно повезана и условљена. Препорука је да модалне алтернативе на нивоу транспортне мреже буду довољно разрађене, како би омогућиле процену одрживости (еколошке, просторне, социоекономске и транспортне) целе мреже. Друга препорука је да доношење одлука о појединачним коридорима у мрежи треба да уследи по окончању анализа и процена на нивоу коридора. Одлуке, принципи, процене и пропозиције утврђене на овим стратешким нивоима су обавезујући за ниво доношења инвестиционих одлука за транспортне инфраструктурне системе у коридору [1].

Реализација просторног концепта европских коридора би требало да се заснива на успостављању веза између секторских политика²⁾, посебно у области транспортне инфраструктуре, економског развоја, урбанизације и заштите животне средине.

Земље са софистицираним и развијеним планским системима различито *обједињују и координирају просторно планирање и транспортне политике* по нивоима планирања и управљања.

Тако на пример, у Француској (са унитарним системом управљања) се на националном нивоу доноси програм уређења и развоја територије и национални програми развоја транспортне мреже за сваки од инфраструктурних система (путева и др.), који се даље разрађују иницијалном дебатом, прелиминарном студијом и генералним пројектом на нивоу коридора за појединачне инфраструктурне системе. У Немачкој (са федералним системом управљања) се на националном нивоу доноси орјентациони оквир политике просторног уређења и план мреже федералне транспортне инфраструктуре са мултимодалним приступом, који се на регионалном нивоу спроводе регионалним просторним плановима са дефинисаним мултимодалним транспортним коридорима, који се даље разрађују пројектима на нивоу коридора. У Холандији (са унитарним системом управљања и високим степеном децентрализације) се на националном нивоу доноси плански оквири просторног уређења (тј. просторни план) и структурни план транспортне мреже са мултимодалним приступом, који се затим спроводе на нижим нивоима планирања обједињавањем одлука о развоју и коришћењу простора и

развоју инфраструктуре на нивоу коридора, такође са мултимодалним приступом. Због значаја регионалног аспекта у утврђивању транспортних политика, у Холандији се заговарају нови интегративни транспортни планови за тзв. "транспортне регионе". У Великој Британији (са унитарним системом управљања и високим степеном децентрализације) се на националном нивоу доносе принципи просторне политике и бела књига о националној транспортној политици, који се на регионалном нивоу спроводе регионалним планским упутствима и регионалним стратегијама развоја транспорта, а на локалном нивоу локалним структурним и урбанистичким плановима и локалним транспортним плановима [1,8,9].

Свака од европских земаља има свој, више или мање ефикасан, систем *интегрисања* процеса просторног и планирања транспортне инфраструктуре са *процесом процене утицаја на животну средину* (стратешке процене – SEA и анализе утицаја – EIA). То се, у првом реду, обезбеђује сарадњом, координацијом активности, ефикасним протоком информација у процесу доношења планских и инвестиционих одлука и мониторинга њиховог спровођења између органа и организација надлежних за просторно планирање, транспорт и заштиту животне средине на истом и између нивоа управљања (табела 1).

У току су дебате о систему планирања транспортне инфраструктуре на нивоу ЕУ. Поједине земље (Француска, Холандија, Немачка, Финска, Швајцарска и Велика Британија) су већ започеле са променама, ради интезивнијег укључивања питања заштите животне средине и повећања транспарентности система одлучивања. Не постоји универзални хијерархизован систем међусобног повезивања и доношења планских одлука о развоју транспортних система и процени/анализи њиховог утицаја на животну средину.

У већини земаља ЕУ пракса је да се доносе национални програми, планови или политике за развој транспортне инфраструктуре, најчешће одвојено за сваку врсту транспорта. Статус ових програма на националном и нижим нивоима планирања варира од формалних процедура и обавезујућих докумената, доминантно на локалном нивоу, до неформалних процедура и усмеравајућих–необавезујућих докумената, на вишим нивоима управљања. Многе земље примењују неку форму стратешке енвајронменталне процене (SEA) на стратешким нивоима планирања и утврђују посебне енвајронменталне политике за транспортни сектор, док се на нижим нивоима – нпр. на нивоу пројектовања транспортне инфраструктуре примењује анализа утицаја (EIA). Примена стратешке процене утицаја на животну средину (SEA) се посебно везује за вредновање и избор алтернатива на нивоу мреже и коридора транспортне инфраструктуре. Идеалан случај би био да анализа алтернатива на нивоу коридора зависи од планских одлука донетих на нивоу мреже транспортне инфраструктуре. У том случају би требало комбиновати SEA за опције транспортне политике на нивоу мреже са SEA за планове/програме развоја коридора транспортне инфраструктуре. Примена анализе утицаја (EIA) у пројектовању се може везивати за алтернативне врсте саобраћаја и алтернативне правце

²⁾Секторске политике се дефинишу у оквиру сектора/грана, као што су: саобраћај и саобраћајна инфраструктура, водопривреда, енергетика, телекомуникације, заштита животне средине, урбани развој и др. Утврђују се, по правилу, на свим нивоима управљања. Могу се утврђивати посебним плановима, директивама, програмима, упутствима и на други одговарајући начин, у складу са планским системом земље.

Табела 1. Системи доношења планских одлука о трансевропским и националним транспортним инфра-структурним системима у појединим земљама ЕУ

Земља ЕУ ниво управљања	Систем просторног планирања	Систем планирања транспорта	Анализа утицаја на животну средину
НЕМАЧКА <ul style="list-style-type: none"> • Национални ниво • Регионални ниво 	Оријентациони оквир политике просторног уређења Регионални просторни план	План мреже федералне транспортне инфраструктуре Коридори се утврђују Регионалним просторним планом	SEA – обавезна, део шире генералне процене SEA – обавезна
ХОЛАНДИЈА <ul style="list-style-type: none"> • Национални ниво 	Плански оквири просторног уређења Обједињено доношење одлука о коридорима	Структурни план мреже транспорт. инфраструктуре Обједињено доношење одлука о коридорима	SEA – формализована SEA – формализована
ФРАНЦУСКА <ul style="list-style-type: none"> • Национални ниво 	Програм уређења и развоја територије	Национални програми развоја мреже саобраћајница Дебата, прелимин. студија и генерални пројекат коридора	SEA – формализована SEA – формализована
В. БРИТАНИЈА <ul style="list-style-type: none"> • Национални ниво 	Принципи просторне политике	Бела књига о стратегији интегрисаног транспорта Програми развоја појединих транспортних инфрас. система	SEA – неформална SEA – формализована

Извори: The EU compendium of spatial planning systems and policies, 1997; Land Use and Transport, 2000; Manual on Strategic Environmental Assessment of Transport Infrastructure Plans, 2001

главних инфраструктурних система за цео коридор, у случајевима када је неопходно обезбедити синхронизацију између плана коридора, пројектовања инфраструктурних система и анализа утицаја на животну средину, ради доношења финалних планских и инвестиционих одлука.

Стратешка анализа утицаја на животну средину се посматра као процес, са више корака. Ти кораци би требало да буду повезани са фазама и међуфазама планирања, ради њиховог укључивања у плански процес, тј. израду планских докумената, пре званичног/формалног доношења планских одлука. Основни кораци SEA процеса су: одлучивање о питањима која ће бити предмет анализе; процена утицаја алтернативних опција (модалности, капацитета и др.) коришћењем сценарија развоја за дугорочни период (и до 30 година); ревизија извештаја; укључивање у процес одлучивања; имплементација и мониторинг.

Коришћење сценарија развоја укључује ефекте планских алтернатива на будуће саобраћајне токове, регионални развој и коришћење простора, а не само њихов утицај на животну средину. При оцени утицаја планских алтернатива на животну средину диференцирају се утицаји на глобалном, регионалном и локалном нивоу. На регионалном нивоу се разматрају и утицаји алтернатива на повећање доступности или концентрације активности и саобраћајна загушења по појединим регионима. На свим нивоима планирања, а нарочито на локалном нивоу, разматра се утицај алтернатива на узимање простора за транспортне инфраструктурне системе у заштићеним и посебно вредним или осетљивим подручјима [1].

Сматра се да би идеалан случај био када би се процеси просторног планирања и планирања транспортне инфраструктуре одвијали истовремено и синхронизовано међусобно и са процесом процене утицаја планских и пројектних опција и решења на животну средину. Таквих покушаја, за сада, има само неколико у земљама ЕУ (Холандији, Немачкој, В. Британији и др.).

У случајевима када се не поклапају време израде и доношења транспортних политика, планова, програма и пројеката, са једне, и просторних и урбанистичких планова и политика, са друге стране, процењено је да је потребно обезбедити укључивање више различитих процена утицаја у процес доношења планских и инвестиционих одлука о транспортној инфраструктури. То би, поред стратешке анализе утицаја на животну средину, требало да буду:

– процена социоекономских утицаја – процена утицаја на доступност регија или локација и социјалних и економских последица промена у нивоу доступности;

– процена просторних утицаја – процена усклађености и конзистентности плана транспортне инфраструктуре (коридора, мреже) са постојећим просторним и урбанистичким плановима, процена утицаја на укупни и секундарни (појединих подручја, насеља и активности) просторни развој; и процена утицаја на транспорт.

Различите процене утицаја транспортних инфраструктурних планова, политика и пројеката су међузависне, те је могуће и неопходно њихово обједињавање. Везе између ових процена заснивају се на заједничким индикаторима, као што су: побољшана доступност (индикатор за социјалне, економске и просторне утицаје), положај и конструкција инфраструктурног система

(индикатор за просторне и енвајронменталне утицаје), секундарни просторни развој (индикатор за енвајронменталне, социјалне и економске утицаје) и др. Сличан приступ је и код имплементације и мониторинга остваривања планских и инвестиционих одлука, који би требало да се обједињавају на нивоу мреже транспортне инфраструктуре [1].

4. ЗАКЉУЧАК

Интегративне транспортне стратегије су развијене у Финској, Шведској, Данској и Луксембургу, док се у Холандији, Француској и Немачкој посебна пажња посвећује развоју интермодалних веза. Ради обезбеђења одрживог развоја, кохезије и конкуритивности европског простора донето је низ стратешких докумената, директива и упутстава, којима су постављени оквири и усмерења за прилагођавање планских система земаља чланица и земаља кандидата за пријем у ЕУ. Посебна пажња се посвећује унапређењу система планирања и реализације трансевропских транспортних мрежа и коридора, ради уравниотежавања развоја територије и повећања доступности појединих регија тржишту ЕУ.

Земље са софистицираним и развијеним планским системима различито обједињују и координирају просторно планирање и транспортне политике по нивоима планирања и управљања. У случајевима када се не поклапају време израде и доношења транспортних политика, планова, програма и пројеката, са једне, и просторних и урбанистичких планова и политика, са друге стране, процењено је да је потребно обезбедити укључивање више различитих процена утицаја у процес доношења планских и инвестиционих одлука о транспортној инфраструктури.

У свим фазама просторног или/и секторског планирања транспортних инфраструктурних система се, прилагођено нивоу планирања, сагледавају и процењују очекивани утицаји и ефекти развоја тих система на: саобраћај, социоекономски развој (запошљавање, доходак и последице промена у доступности појединих подручја, центара и локација), квалитет животне средине (утицаји на животну средину и заштићене просторе и врсте) и простор (промене у развоју, начину и режимима коришћења и обрасцима организације простора).

Наш плански систем је неопходно прилагодити стратешким оквирима и смерницама утврђеним регулативом, документима, директивама и упутствима ЕУ. Ради обезбеђења одрживог развоја, саобраћајног и економског повезивања Србије са суседним земљама и земљама ЕУ посебан значај има развој и интеграција

процеса просторног и секторског планирања за трансевропске и националне инфраструктурне коридоре, међусобно и са процесом анализе њиховог утицаја на животну средину.

Полазећи од кључних документа ЕУ и наше праксе планирања, основни задаци развоја система планирања би били:

- развој система планирања саобраћајне инфраструктуре;

- развој система процена утицаја планских и инвестиционих одлука о саобраћајној и другој инфраструктури на животну средину, простор, регионални развој и социоекономске процесе;

- интеракција и координација процеса просторног планирања и планирања саобраћајне и остале инфраструктуре; и

- институционална координација и интеграција на истом и између нивоа планирања и управљања, нарочито у области просторног планирања, саобраћаја и заштите животне средине.

Основне претпоставке за усклађивање планских активности и постизање очекиваних ефеката су: обезбеђење одговарајућих законских решења; управљање развојем, изградњом и заштитом простора коридора и одговарајуће институционално–организационе подршке припреми, доношењу, имплементацији и мониторингу планских и инвестиционих одлука о инфраструктурним коридорима и системима.

ЛИТЕРАТУРА

- [1] European Commission, Manual on Strategic Environmental Assessment of Transport Infrastructure Plans, europa.eu.int, 2001
- [2] European Commission, European spatial development perspective (ESDP), Potsdam, 1999
- [3] European Commission, The White Paper of the European transport policy for 2010: time to decide, europa.eu.int, 2001
- [4] European Commission, Europe 2000+: Cooperation for European territorial development, Luxembourg, 1994
- [5] European Commission, Report on Community policies and spatial development, europa.eu.int, 1998
- [6] OECD, Environmentally Sustainable Transport – Guidelines, Vienna, 2002
- [7] Royal Town Planning Institute, Planning Practice Standard – land use and transport, London, 2000
- [8] European Commission, A European Union strategy for sustainable development, europa.eu.int, 2002
- [9] European Commission, The EU compendium of spatial planning systems and policies, Regional development studies, Regional policy and cohesion, Luxembourg, 1997