

**TRANS-EUROPSKA TRANSPORTNA MREŽA I MREŽA PAN-EUROPSKIH KORIDORA**

**TRANS-EUROPEAN TRANSPORT NETWORK AND PAN-EUROPEAN NETWORK OF CORRIDORS**

STRUČNI ČLANAK

**Pred. VŠ Igor Marković**  
„CEPS – Centar za poslovne studije“ Kiseljak  
[igor\\_markovic1916@hotmail.com](mailto:igor_markovic1916@hotmail.com)

**Sažetak:**

*Ugovorom iz Maastrichta (07. veljače 1992.godine), kada je nastala Evropska Unija, predviđeno je i formiranje strategije razvoja prometne politike Evropske Unije. Glavni cilj prometne politike EU je osigurati slobodan i efikasan prijevoz ljudi, roba i usluga na ekonomičan i siguran način za društvo i okoliš. Osim ukidanja fizičkih, tehničkih i fiskalnih prepreka u kretanju robe i putnika među državama članicama Unije, evropska prometna politika teži postići integraciju transportnih sredstava i integraciju nacionalnih prometnih mreža. Integracija nacionalnih prometnih mreža stvara uvjete za formiranje jedinstvenog europskog transportnog tržišta i jedinstvene transportne mreže. Za ostvarenje tog cilja EU je 1996. godine formirala Trans-Europsku transportnu mrežu (TEN-T) s 14 prioritetsnih projekata tj. 14. prioritetsnih transportnih pravaca. U periodu od 1996. do 2004. godine TEN-T mreža je dobila još 16 prioritetsnih projekata, tako da danas TEN-T mrežu čini ukupno 30 prioritetsnih transportnih pravaca. Pored toga na tri Pan-Europske konferencije (Prag 1991., Kreta 2004. i Helsinki 1996.) EU je donjela strategiju razvoja Pan-Europskih koridora koji predstavljaju cestovne, željezničke, zračne i lučke prometne veze u srednjoj i jugoistočnoj Europi. Pan-Europsku mrežu čini 10 koridora. Ova mreža koridora zajedno s TEN-T mrežom prioritetsnih prometnih pravaca omogućuje stvaranje jedinstvene europske transportne mreže i jedinstvenog transportnog tržišta, kao i razvoj gospodarstva u cjelini.*

**Ključne riječi:** *TEN-T mreža, Pan-Europski koridori, prometna politika, transportna mreža*

**Abstract:**

*Strategy development forming of transport policy of the European Union was planned by the agreement from Maastricht (07th February 1992) when the European Union was formed. The main goal of the EU transport policy is to ensure free and efficient transport of people, goods and services through an economical and safe way for society and the environment. Besides the abolition of physical, technical and fiscal barriers in the movement of goods and passengers among EU member states, the European transport policy aims to achieve integration of transport means and the integration of national transport networks. Integration of national transport networks creates conditions to form a single European transport market and unique transport network. To achieve this objective in 1996 Trans-European Transport Network (TEN-T) with 14 priority projects or 14 prioritized transport routes were formed by the EU. During the*

*period from 1996 to 2004 the TEN-T network got another 16 priority projects, so that today TEN-T network makes a total of 30 priority transport routes. Furthermore on the three Pan-European Conferences (Prague 1991, Crete 2004 and Helsinki 1996) EU has brought development strategies for Pan-European corridors which represent road, rail, air and port transportation links in central and south east Europe. Pan-European network consists of 10 corridors. This network corridor along with the TEN-T network of prioritized transportation routes allows the creation of a single European transport network and a single transport market, as well as the economic development as a whole.*

**Key words:** *TEN-T network, Pan-European corridors, transport policy, transport network*

## 1. UVOD

Formiranjem Europske Unije (EU) počela se stvarati nova prometna strategija zemalja članica koju nazivamo prometnom politikom Europske Unije. Strategija prometne politike Europske Unije se objavljuje u dokumentu pod nazivom Bijela knjiga koji sadrži prijedloge budućih aktivnosti u transportnom sektoru EU.

Smjernice prometne politike EU su definirane Bijelom knjigom iz 2001. godine pod nazivom: Vrijeme odluke. Bijela knjiga definira pometu politiku kao sastavni dio ukupne gospodarske politike s takvim međusobnim odnosom ciljeva, mjera i instrumenata koji trebaju osigurati optimalnu strukturu prometnog sustava i njegovo uspješno funkcioniranje. Strategijom razvoja prometne politike EU nastoji se smanjiti preopterećenost u cestovnom prometu i s tim u svezi smanjiti troškove vezane za zaštitu okoliša i ekonomski troškove, prebacivanjem tereta s cestovnog na druge načine prijevoza, prvenstveno na željeznički i vodni transport. Iz toga proizilazi da su glavni ciljevi prometne politike Europske Unije osigurati slobodan i efikasan prijevoz ljudi, roba i usluga na ekonomičan i siguran način za društvo i okoliš i osigurati integraciju transportnih sredstava i integraciju nacionalnih prometnih mreža.

Da bi se postigao prvenstveni cilj prometne politike, a to je stvaranje jedinstvenog transportnog tržišta i sustava EU, EU se usmjerila na implementaciju i razvoj Trans-Europske transportne mreže (TEN-T) i Pan-Europskih koridora. TEN-T mreža se sastoji od 30 prioritetnih transportnih pravaca koji povezuju zapadnu Evropu, dok se Pan-Europska mreža koridora sastoji od 10 transportnih koridora koji povezuju zemlje srednje i jugositočne Europe.

Realizacijom TEN-T prioritetnih projekta i njihovim povezivanje s Pan-Europskim koridorima stvorit će se jedinstvena europska transportna mreža. Osim toga stvorit će se jedinstveno europsko tržište koji će imati direktni utjecaj na povećanje gospodarskog razvoja cijele Europe.

## 2. TRANS-EUROPSKA TRANSPORTNA MREŽA

Trans-europsku mrežu (TEN – Trans-European Network) čine infrastrukturne mreže prometa, energije i telekomunikacija. Njaznačniju ulogu u Trans-europskoj mreži ima prometna, odnosno transportna mreža koja se označava sa TEN-T (Trans-European Network – Transport).

## 2.1. Razvoj TEN-T mreže

Povijest TEN-T mreže je povezana s ciljevima prvih strategija regionalnog povezivanja zemalja članica Europske Zajednice (EZ) i kasnije i Europske Unije (EU). Tako je već 1966. godine Europsko Vijeće ministara osnovalo konsultacijski ured koji se bavio strategijom ulaganja u prometnu infrastrukturu, kako bi se ispunili infrastrukturni ciljevi postavljeni još u Rimskom Ugovoru iz 1957. godine. Za daljnju izradu i implementaciju strategije je bila zadužena Europska Komisija (EC). Strategija se ogledala u uravnoteženom gospodarskom i prometnom razvoju. Za provedbu strategije nisu bila osigurana dovoljna finansijska sredstva, nego se ona temeljila na nacionalnim ulaganjima što je u krajnosti rezultiralo neujednačenom prometnom i gospodarskom razvoju (Steiner, 2006).

Razvojna strategija prometne mreže nije bila strogo definirana niti implementirana, te je zadržana na stand by režimu sve do 1990. godine, kada je dvanaest ministara ispred Europske Komisije (EC) dogovorilo provedbu o uspostavi integriranog prometnog tržišta u području prometne infrastrukture s ciljem završetka do 1992. godine. Cilj je bio da EC odobri financiranje infrastrukturnih projekata od zajedničkog interesa za tri godine (1990. – 1992.). Konačna strategija je usvojena 26. listopada 1992. godine kada se EC opredjelila za uspostavljanja Trans-Europske prometne mreže. Strategija je proizašla iz Maastrichtskog Ugovora ili Ugovora o Europskoj Uniji koji je potpisana 7. veljače 1992. godine, a stupio je na snagu 1. siječnja 1993. godine, odnosno 1. studenog 1993. godine. Ovim ugovorom je stvorena Europska Unija (EU) od država članica nekadašnje Europske ekonomске Zajednice (EZ). Te iste godine je EU i EC su donjeli Bijelu knjigu koja je nosi naslov: Izazovi i putevi 21. stoljeća. U Bijeloj knjizi je predstavljen budući razvoj zajedničke prometne politike EU koji je značajan za razvoj i funkcioniranje unutarnjeg tržišta, kao i za postizanje gospodarske i socijalne kohezije. Cilj prometne strategije Bijele knjige je promicanje međupovezansoti i interoperabilnosti nacionalnih mreža kroz stvaranje mreže modernih autocesta, brzih željezničkih pruga, unutarnjih plovnih puteva, kombiniranog, intermodalnog i multimodalnog transporta, te modernizaciju lučkih i prekrcajnih kapaciteta. Vrijeme donošenja strategije razvoja TEN-T mreže (1993. godina) se smatra krajnjim vremenom ka orijentaciji stvaranja novog jedinstvenog europskog transportnog tržista što će u krajnjoj mjeri rezultirati povećanjem regionalne povezanosti i suradnje putem moderne prometne infrastrukture što direktno utječe na gospodarski razvoj. Iz strategije razvoja TEN-T mreže EC je donjela četiri komisijske analize koji se odnose na financiranje TEN-T mreže<sup>2</sup>:

- EU i zemalje članice planiraju finansijska sredstva koja se koristi za financiranje EN-T mreže i nedopušta im mogćnost povećanja javnog financiranja. Povjerenstvo EU ovo uzima kao činjenicu i ne povlači za sobom javne finansijske zahtjeve.
- Masovna ulaganja koja su potrebna u prometnu infrastrukturu zahtjevaju nove vrste partnerstva, zemalja članica, između privatnog i javnog financiranja, uz potporu finansijskog inženjeringu koji obuhvaća različite izvore financiranja.
- Nepostojanje otvorenih i konkretnih tržišta predstavlja ometanje u strategiji razvoja koaj podrazumijeva optimalno korištenje postojećih prometnih mreža, što je u interesu za krajnje korisnike.
- Neodgovornost prema planiranju i pripremi prometne strategije stvara velike zapreke u njenoj provedbi.

<sup>2</sup> European Commission White Paper "European Transport Policy for 2010, Time to Decide, COM (01) 370

EU naglašava važnost na učinkovitost i pravilno funkcioniranje regionalnog transportnog tržišta, povezivanje perifernih područja Europe s centralnim zemljama EU, kao i na utjecaj gospodarske kohezije u EU<sup>3</sup>.

U lipnju 1996. godine je implementirana konačna strategija Trans-europske prometne mreže koja je predstavljena kao projekt razvoja intermodalne prometne mreže zemalja EU. Projekt Trans-europske prometne mreže je prihvaćen od strane Europskog parlamenta. Detaljni plan razvoja TEN-T mreže je predstavljen novom Bijelom knjigom koja je stupila na snagu 2001. godine i nosi naslov: Vrijeme odluke. Novom proemtnom politikom EU je prihvaćeno 14 tzv. Essenskih projekata (1996. godine), te još 6 projekata razvoja prometne infrastrukture u EU.<sup>[1]</sup> Tako je TEN-T mrežu činilo ukupno 20 prioritetsnih projekata 2001. godine kojima je pridruženo još 10 prioritetsnih projekata 2004. godine pridruživanjem novih zemalja Europskoj Uniji. Tada je EU činilo 25 zemalja članica koje su imale ukupno 30 prioritetsnih projekata TEN-T mreže. Te godine su TEN-T projekti revidirani i prihvaćene su nove razvojne smjernice i nova financijska regulativa financiranja TEN-T projekata<sup>4</sup>.

## 2.2. Prioritetni TEN-T transportni pravci

Trans-Europska transportna mreža (TEN-T) ima ulogu osiguranja slobodnog kretanja putnika i roba u Europskoj Uniji. Uključuje sve prometne grane i opslužuje oko polovinu ukupnog robnog i putničkog prometa. Najvažniji cilj kreiranja ovakve multimodalne transportne mreže je osiguranje optimalnog izbora prometnog modula za svaku etapu putovanja. TEN-T mreža u cijelini će imati značajan utjecaj na smanjenje vremena putovanja u putničkom i robnom prometu. Realizacijom 30 prioritetsnih pormetnih pravaca TEN-T mreže stvorit će se značajne dodatne uštede u vremenu putovanja, što potvrđuje i Studija TEN-T STAC scenarija<sup>5</sup>.

Trans-europska prometna mreža obuhvaća (Steiner, 2006):

- 89 511 km cestovne mreže
- 93 741 km željezničke mreže (30% mreže je mreža brzih pruga-High Speed Rail (HSR))
- 330 aerodroma
- 270 međunarodnih morskih luka
- 210 riječnih luka
- Sustave upravljanja prometom, navigacijske i informacijske sustave.

Prioritetni transportni pravci TEN-T mreže, s godinom kada su definirani, su prikazni u nastavku<sup>6</sup>:

- Željeznički pravac Berlin – Verona – Bologna – Naples – Messina – Palermo (1996.)
- Željeznički pravac velikih brzina (HSR – High Speed Rail) Paris – Brussels – Cologne – Amsterdam – London (1996.)
- Željeznički pravac velikih brzina (HSR) jugozapadne Europe (1996.)
- Željeznički pravac velikih brzina (HSR) na istoku Europe (1996.)
- Betuwe linija (1996.)
- Željeznički pravac Lyon – Trieste - Koper – Divača – Ljubljana – Budapest – granica s Ukrajinom (1996.)

<sup>3</sup> Networks for Peace and Development, Report from the High Level Group, European Commission DG TREN, Brussels, 2005.

<sup>4</sup> European Commission White Paper “European Transport Policy for 2010, Time to Decide, COM (01) 370

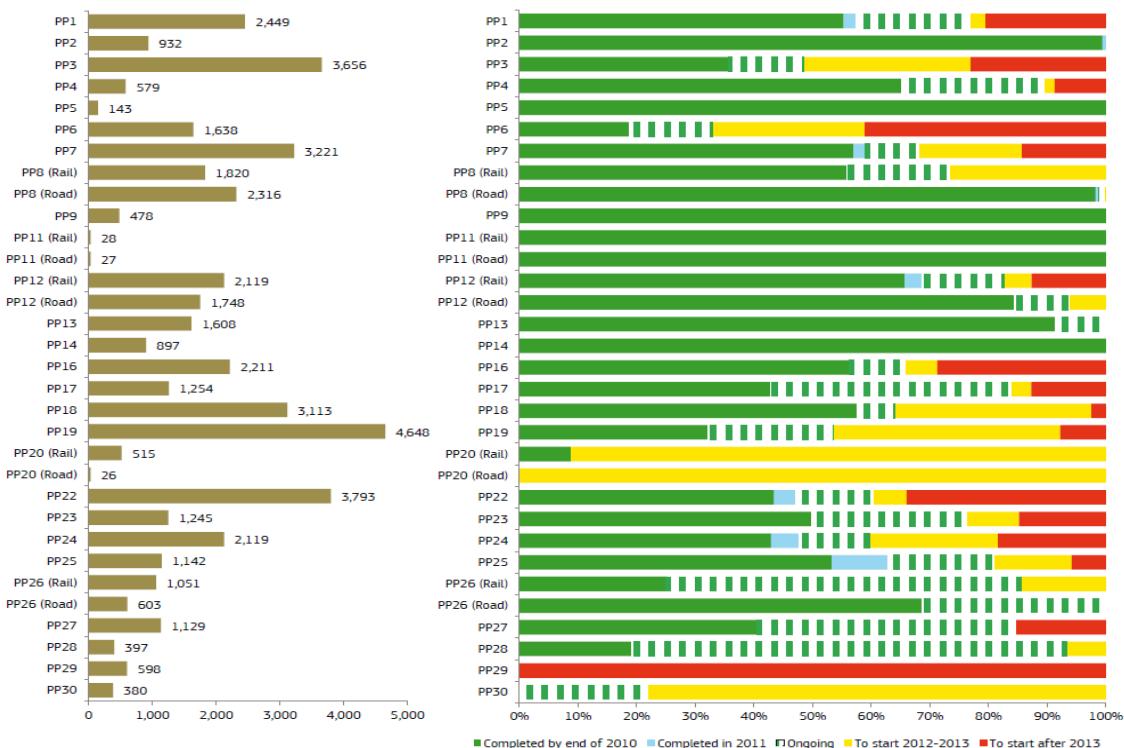
<sup>5</sup> Intermodality and intermodal freight transport in the EU-A systems approach to freight transport-Strategy, actions to enhance efficiency, services and sustainability (COM/97/243).

<sup>6</sup> Trans-European Transport Network Priority Axes and Projects, EC-DG TREN, 2005.

- Autocesta Igoumenitsa/Patras – Athens – Sofia –Budapest (1996.)
- Multimodlani pravac Portugal/Španjolska – srednja Europa (1996.)
- Željeznički pravac Cork – Dublin – Belfast – Strantaer (1996.)
- Aerodrom Malpensa (1996.)
- Oresundska fiksna veza (1996.)
- Nordijski triangl željezničko-cestovni pravac (1996.)
- Cestovno pravac Velika Britanija – Irska – Benelux (1996.)
- Glavna linija Zapadna obala (1996.)
- Galileo (2001.)
- Željeznički pravac za teretni transport Sines/Algeciras – Madrid – Paris (2001.)
- Željeznički pravac Paris – Strasbourg – Stuttgart – Vienna – Bratislava (2001.)
- Unutarnji plovni pravac Rhine/Meuse – Main – Danube (2001.)
- Interoperabilnost pruge velike brzine na Iberijskom poluotoku (2001.)
- Fehmanov pojas, fiksna veza imedju Njemačke i Danske (2001.)
- Morske autoceste (2004.)
- Željeznički pravac Athens – Sofia – Budapest – Vienna – Prague – Dresden (2004.)
- Željeznički pravac Gdansk – Warsaw – Brno – Bratislava - Vienna (2004.)
- Željeznički pravac Lyon – Genoa – Basel – Duisburg – Rotterdam – Antwerpen (2004.)
- Cestovni pravac Gdansk – Brno – Bratislava – Vienna (2004.)
- Željezničko-cestovni pravac Irska – Velika Britanija – kontinentalna Europa (2004.)
- Željeznički baltički pravac Warsaw – Kaunas – Riga – Tallin – Helsinki (2004.)
- „Eurocaprail“ na željezničkom pravcu Brussels – Luxembourg – Strasbourg (2004.)
- Željeznički pravac na jadransko-Jonskom intermodalnom koridoru (2004.)
- Unutarnji plovni put Seine – Scheldt (2004.)

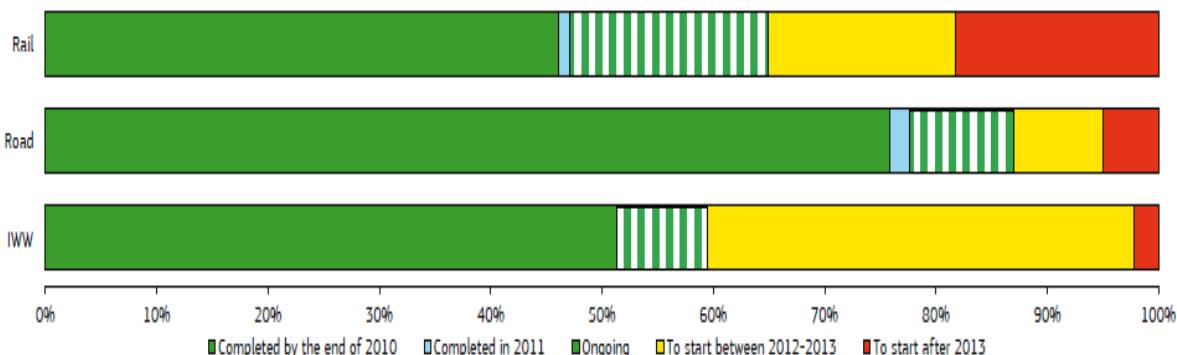
TEN-T legislativa predstavlja samo početak procesa stvaranja jedinstvenog europskog prometnog i gospodarskog tržišta. Pravi izazov za TEN-T mrežu je u bržoj operacionalizaciji novih i nadograđenih pravaca.[1] Do 2020. godine TEN-T mreža će obuhvaćati 89 500 km cesta, 94 000 km željezničkih pruga, od kojih su oko 30% pruge velikih brzina (HSR – High Speed Rail) na kojima se razvija brzina od najmanje 200 km/h. Dužina unutarnjih plovnih puteva će iznositi oko 11 250 km koji uključuju i 20 riječnih luka, dok će pomorskim prometom opsluživati oko 300 morskih luka. U TEN-T mrežu bit će uključeno 366 aerodroma. Mreža do 2020. godine pretpostavlja i nadogradnju postojeće mreže sa dodatnih 8 300 km cesta, 24 800 km željezničkih pruga i više od 1 740 km unutrašnjih plovnih puteva. Na slijedećim slikama je prikazana dinamika implementacije TEN-T prioritetnih projekata<sup>7</sup>.

<sup>7</sup> Intermodality and intermodal freight transport in the EU-A systems approach to freight transport-Strategy, actions to enhance efficiency, services and sustainability (COM/97/243).



Slika 1. Dinamika implementacije svakog od prioritetnih projekata TEN-T mreže (na lijevoj strani slike su prioritetni projekti - PP, na desnoj strani je dinamika implementacije svakog projekta ponaosob)

Total length = 47,804 km (Rail: 33,701 km, Road: 10,691 km, Inland Waterways (IWW): 3,493 km)



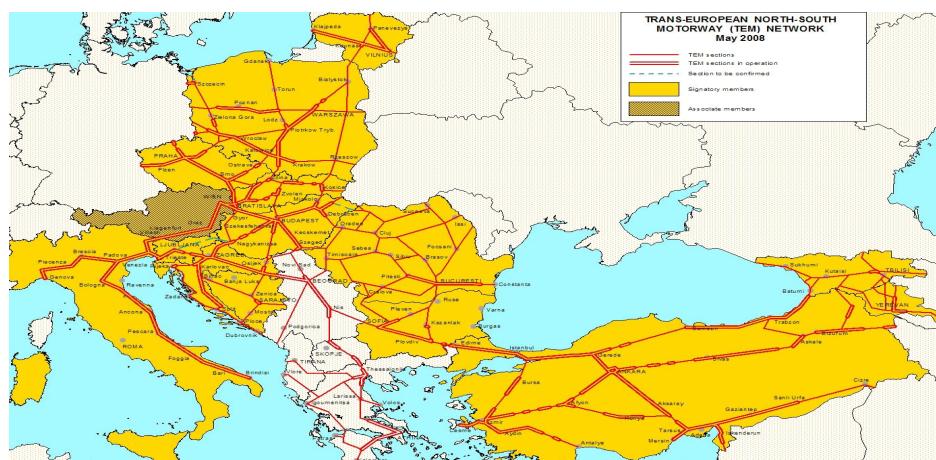
Slika 2. Dinamika implementacije prioritetnih projekata cestovnih, željezničkih i plovnih projekata TEN-T mreže

2004. godine su procjenjeni ukupni troškovi implementiranja 30 prioritetnih TEN-T pravaca do 2020. godine na 225 milijardi Eura, uključujući 112 milijardi Eura za realizaciju 14 izvornih projekata. Ove troškove je EU 2012. godine procjenila na iznos od oko 600 milijardi Eura koji bi se iskoristio za izgradnju kompletne TEN-T mreže (Steiner, 2006). Transportna politika EU u smislu financiranja TEN-T projekata je takva da EU može finansijski podržati TEN-T projekte ali većinski dio finansijskih sredstava se mora osigurati na nacionalnim i regionalnim razinama kao i iz privatnog sektora zemalja kroz koje prolaze TEN-T prioritetni transportni pravci<sup>8</sup>.

<sup>8</sup> Trans-European Transport Network Priority Axes and Projects, EC-DG TREN, 2005

### 2.3. TEM i TER mreža

1977. godine iniciran je projekt razvoja cestovne mreže na području Baltika, Turske i Gruzije. Ovaj projekt zaživio pod pokroviteljstvom Ujeninjenih nacija - Ekonomске Komisije za Europu (UNECE) i nazvan je Trans-europska cestovna mreža – TEM (Trans – European Motorway Network). Danas TEM mreža predstavlja mrežu autcesta najvišeg ranga na području Europe. Iz TEM projekta je 1997. osnovana TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment)<sup>9</sup>. TINA prdstavlja europski transportni sekretarijat sa sjedištem u Beču s zadaćom razmatranja scenarija proširenja transportne mreže EU na način da ta mreža obuhvati mrežu pridruženih zemalja EU ili kandidata za prijem u EU a na osnovu Pan-Europske pormetne mreže koja je definirana na Kreti (1994. godine) i u Helsinkiju (1997. godine). TINA sekretarijat je 2000. godine završio s valorizacijom prometne infrastrukture i evaluacijom potrebnih investicija u prometnu mrežu zemalja pristupnica EU. Ovi rezultati istraživanja su objavljeni u završnoj izvešči TINA sekretarijata i u Bijeloj knjizi transportne politike EU. Na Slici 3 je dat prikaz TEM prometne mreže.



Slika 3. Prikaz TEM transportne mreže

U isto vrijeme kada je nastala TEM mreža, pod pokroviteljstvom Ujeninjenih Nnacija - Ekonomске Komisije za Europu (UNECE) nastaje i Trans-europska željeznička mreža – TER (Trans – European Railway Network). Zemlje koje željeznička prometna infrastruktura pripada TER mreži su: Austrija, BiH, Bugarska, Hrvatska, Češka, Gruzija, Mađarska, Poljska, Rumunjska, Ruska Federacija, Slovačka, i Turska. TER projektu se želi priključiti i Grčka, dok je Latvija zemlja promatrač. TER mreža predstavlja međunarodne željezničke pravce u zemljama članicama TER-a, koje će se intenzivno poboljšavati i dograđivati u skladu s odabranim parametrima. Na Slici 4 je prikazana TER prometna mreža<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> <http://www.seetac.eu>

<sup>10</sup> Trans-European Transport Network Priority Axes and Projects, EC-DG TREN, 2005.



Slika 4. Prikaz TER transportne mreže

### 3. PAN-EUROPSKI TRANSPORTNI KORIDORI

#### 3.1. Razvoj Pan-Europskih transportnih koridora

Na razini Europske konferencije ministara transporta – ECMT (European Conference of Ministers of Transport) i Organizacije za ekonomsku suradnju i razvoj – OECD (Organization for Economic Cooperation and Development) održane su tri Pan-Europske konferencije na kojima je definirano i osnovano deset Pan-Europskih koridora koji s Trans-Europskim prometnim pravcima čine okosnicu europske prometne mreže i strelješki su prioriteti u planiranju infrastrukturnog razvoja<sup>11</sup>. Pan-Europski koridori se nalaze na prostoru zemalja jugoistoče i srednje Europe<sup>12</sup>.

Prva Pan-Europska konferencija održana je u Pragu 1991. godine, dok je druga Pan-Europska konferencija održana 1994. godine na Kreti. Na drugoj Pan-Europskoj konferenciji su definirani Pan-Europski koridori (9 koridora) u svom cijelokupnom obuhvatu. Datum ove konferencije se smatra rođendanom Pan-Europskih koridora.

Treća konferencija je održana 1997. godine u Helsinkiju na kojoj je definiran i posljednji deseti Pan-Europski koridor koji uključuje transportna područja za morske bazene tj. europske plovne veze. Treća Pan-Europska konferencija ima iznimno značaj kako za geopolitički položaj Europe, tako i za zemlje zapadnog Balkana (prvenstveno za Bosnu i Hercegovinu i Hrvatsku). Na trećoj Pan-europskoj konferenciji su definirana četiri Pan-Europska područja<sup>13</sup>:

1. Barentsko - Euroatičko područje: Multimodalno prometno područje koje pokriva sjeverne provincije Švedske, Finske i Norveške, kao i oblasti Murmansk i Arkhangelsk i Republike Ruske Federacije Karelja i Komi.
2. Crnomorsko područje: Crnomorske države Turska, Gruzija, Ukrajina, Rumunjska, Bugarska, te Grčka i Moldavija, dok status promatrača imaju Armenija i Azerbadžan.
3. Područje Jadransko - Jonskog mora: Države na Jadranskom i Jonskom moru Albanija, Bosna i Hercegovina, Hrvatska, Grčka, Italija, Slovenija i Crna Gora.
4. Mediteransko područje - MEDA države: Alžir, Cipar, Egipat, Izrael, Jordan, Libanon, Malta, Marocco, Siria, Tunis i Turska

<sup>11</sup> <http://www.ecmt-training.com>

<sup>12</sup> European Commission White Paper “European Transport Policy for 2010, Time to Decide, COM (01) 370

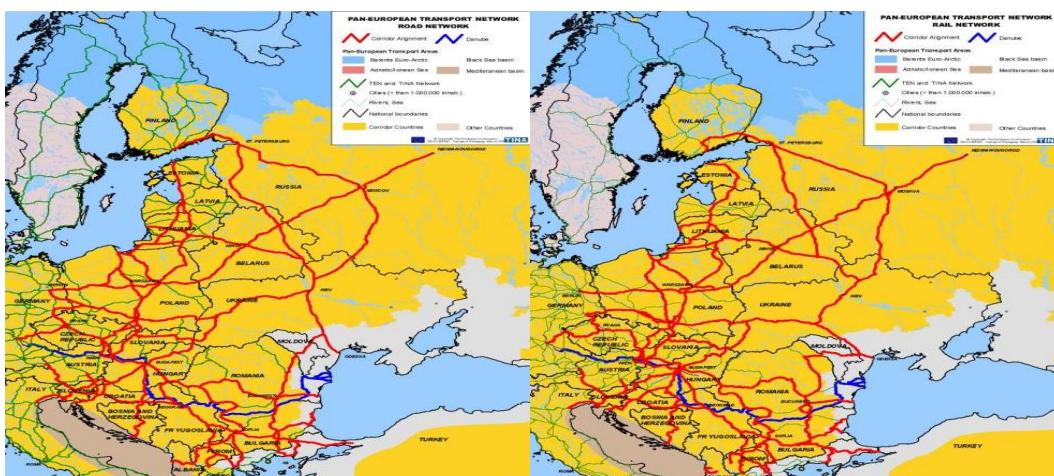
<sup>13</sup> <http://www.prometna-zona.com>

Definiranje navedenih Pan-Eurpskih područja ima za cilj razvoj prometne infrastrukture na području srednje i istočne Europe kako bi se dostigla razina potrebna za integraciju u buduću prometu mrežu EU<sup>14</sup>.

Treća Pan-Europska konferencija je od iznimne važnosti za Bosni u Hercegovinu i Republiku Hrvatsku jer je na ovoj konferenciji utvrđen dodatni ogrank Koridora V pod nazivom Koridor Vc. Ovim ogrankom (Vc) Bosna i Hercegovina je konačno postala dio transportne politike Europe i konačno uključena u jedinstvenu europsku prometnu mrežu Pan-Europskih i Trans-Europskih koridora. Ovima prestaje prometna izolacija Bosne i Hercegovine od EU. Koridor Vc se pruža od Budapešte preko Osijeka, Doboja, Sarajeva, Mostara, pa sve do Ploča. Ovaj koridor podrazumijeva kako cestovnu tako i željezničku vezu na pomenutoj trasi. Željeznička veza na koridoru Vc već postoji, dok je veze autocesta na trasi koridora polovično izgrađena, a ostali dio je u ekspanzivnoj izgradnji<sup>15</sup>.

Pan-Europski transportni koridori uključuju i granične prijelaze cestovnih i željezničkih ruta između 15 zemalja članica EU i zemalja srednje i jugositočne Europe, kao i aerodrome, morske i riječne luke duž ruta koje opslužuju intermodalne transportne oblike. Koncepcija Pan-Europskij koridora je prihvaćena kao prioritet u pogledu infrastrukturnog razvoja cijele Europe<sup>16</sup>.

Pan-Europski transportni koridori (cestovna i željeznička veza) su prikazani na slici 5.



Slika 5. Pan-Europski koridori (cestovna veza - lijevo, željeznička veza - desno)

### 3.2. Pan-Europski koridori

Pan-Europsku transportnu mrežu čine slijedeći koridori<sup>17</sup>:

#### 1. Koridor I

Pruža se u pravcu sjever Europe – jug Europe o obuhvaća transportni pravac: Helsinki - Tallin - Riga - Kauna - Warsaw sa sastavnicama:

- a) cestovna veza Via Baltica: Tallin - Riga - Warsaw
- b) željeznička veza Rail Baltica: Tallin - Riga - Warsaw

<sup>14</sup> <http://ec.europa.eu>

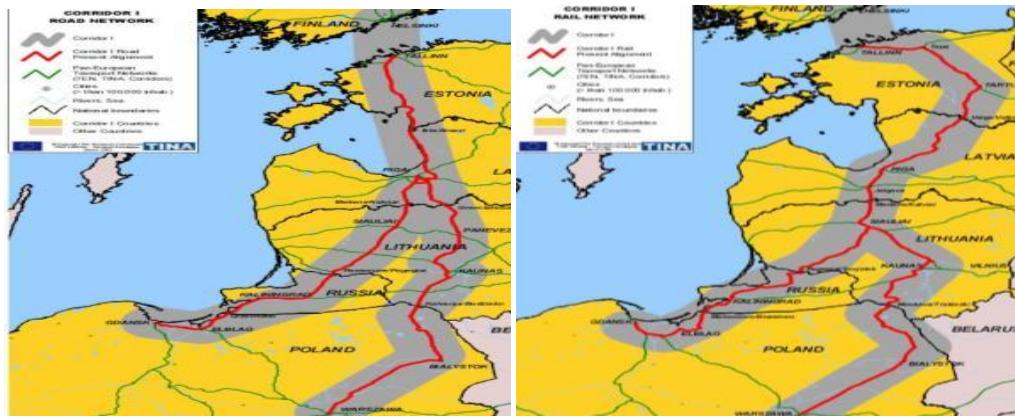
<sup>15</sup> European Commission Communication "Keep Europe Moving - Sustainable mobility for our continent" - Mid-term review of the EC 2001 Transport White Paper, 2006.

<sup>16</sup> <http://2013.internationaltransportforum.org>

<sup>17</sup> <http://www.prometna-zona.com>

c) cestovna i željeznička veza: Riga - Kaliningrad - Gdansk

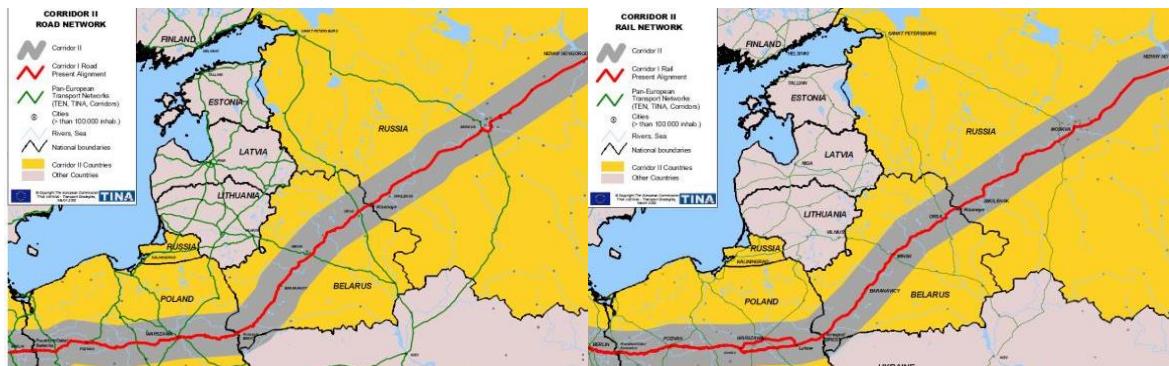
Ovaj koridor uključuje željezničku mrežu u dužini od 1 655 km i cestovnu mrežu dugačku 1 630 km. Također, koridoru pripada i 6 međunarodnih aerodroma i 11 morskih i riječnih luka.



Slika 6. Pan-Europski koridor I (cestovna veza - lijevo, željeznička veza - desno)

## 2. Koridor II

Pruža se u pravcu istok Europe – zapad Europe u dužini od 1 830 km. Podrazumijeva cestovnu i željezničku vezu: Berlin - Warsaw - Moscow - Nizhny – Novgorod. Ovaj Pan-europski koridor čini željeznička mreža na pomenutim pravcima u dužini 2 313 km i cestovna mreža u dužini od 2 200 km. Pored toga koridor II čine i 3 aerodroma i 2 luke.



Slika 7. Pan-Europski koridor II (cestovna veza - lijevo, željeznička veza - desno)

## 3. Koridor III

Ovaj koridor čine cestovna i željeznička veza: Dresden - Wroclaw - L'viv – Kiev. Dužina cestovne veze iznosi 1 700 km, dok je željeznička veza dugačka 1 650 km. U koridor su involvirana i 4 aerodroma i 9 morskih i riječnih luka.



Slika 8. Pan-Europski koridor III (cestovna i željeznička veza)

#### 4. Koridor IV

Uključuje cestovnu i željezničku veza: Dresden - Prague - Vienna - Bratislava - Budapest - Uzgorod - L'viv, kao i ogranki: Nuremberg, Bucarest - Constanta & Sofia - Thessaloniki / Istanbul. Željeznička veza ovog koridora je dugačka 4 340 km a cestovna veza 3 640 km. Koridor uključuje i 10 aerodroma i 8 morskih i riječnih luka.



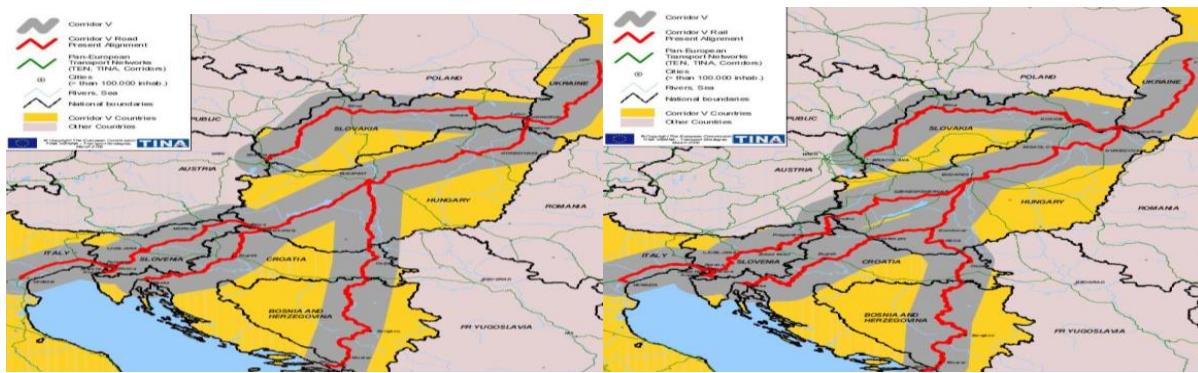
Slika 9. Pan-Europski koridor IV (cestovna veza - lijevo, željeznička veza - desno)

#### 5. Koridor V

Cestovna i željeznička veza Venice - Trieste - Koper - Ljubljana - Budapest - Uzgorod - L'viv s ogranicima:

- a) Bratislava - Žilina - Košice - Uzhgorod - L'viv
- b) cestovna veza Rijeka - Zagreb - Čakovec
- c) željeznička veza Rijeka - Zagreb - Koprivnica - Dombrovnik
- d) Ploče - Mostar - Sarajevo - Osijek - Budapest

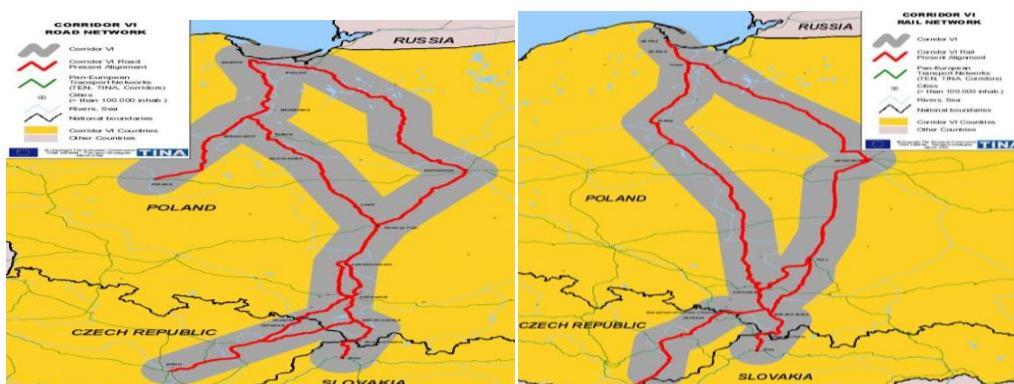
Ukupna dužina željezničke mreže je 3 270 km, Dužina cestovne mreže je 2 850 km. Koridoru je pridruženo i 5 međunarodnih aerodroma i 3 morske i riječne luke.



Slika 10. Pan-Europski koridor V (cestovna veza - lijevo, željeznička veza - desno)

## 6. Koridor VI

Proteže se u smjeru sjeverozapad Europe – jugoistok Europe i čini ga cestova i željeznička veza: Gdansk - Grudziadz / Warsaw - Katowice – Žilina, kao i ogrank za Brno. Ovaj koridor uključuje 1 800 km dugu željezničku vezu i 1 880 km dugu cestovnu vezu. Također koridoru pripada i 6 međunarodnih aerodroma i 5 luka.



Slika 11. Pan-Europski koridor VI (cestovna veza - lijevo, željeznička veza - desno)

## 7. Koridor VII

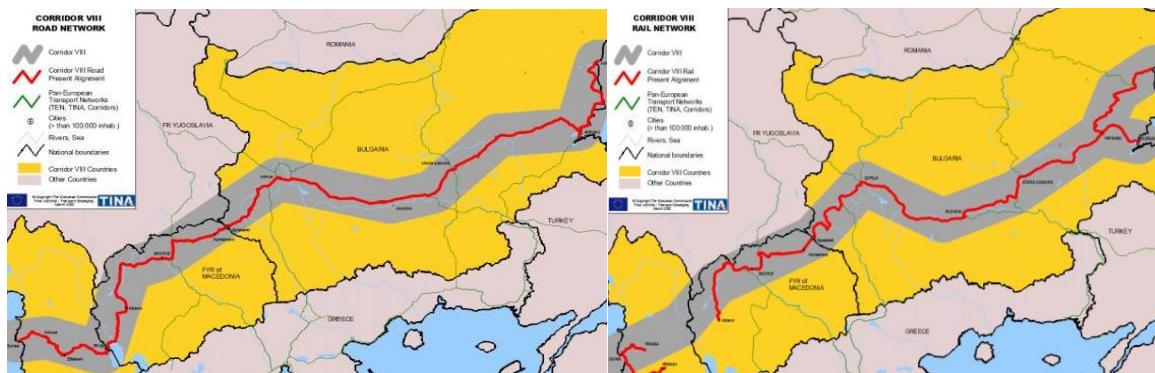
Obuhvaća dunavski plovni put sa sastavnicama:

- dunavski unutarnji plovni put
  - kanal Crno more – Dunav
  - dunavske grane Kilia i Sulina
  - kanal Dunav – Sava
  - kanal Dunav – Thissa
  - relevantna lučka infrastruktura smještena na unutarnjim plovnim putovima
- Ovaj koridor obuhvaća 2 415 km plovnih puteva i ukupno 44 morske i riječne luke.

## 8. Koridor VIII

Cestovna i željeznička veza Bari i Brindisi - Durres i Vlore - Tirana - Skopje - Sofia - Varna i Burgas. Koridor Obuhvaća 1 270 km željezničke veze i 960 km cestovne veze. Također koridoru pripada 4 aerodroma i 2 luke. Ogranci ovog koridora su:

- Cafasan - Kaphstice / Kristallopigi
- cestovna veza Sofia - Pleven - Byala i željeznička veza do Gorna Orahovica
- Burgas - Svilengrad - Ormenion



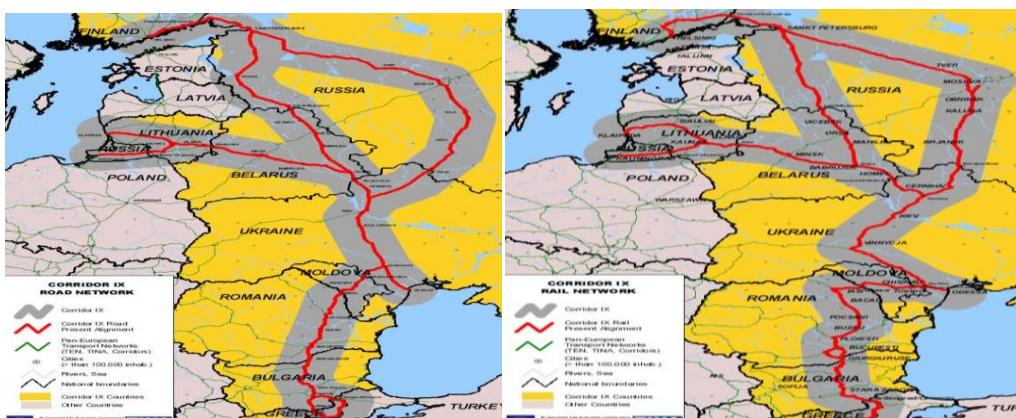
Slika 12. Pan-Europski koridor VIII (cestovna veza - lijevo, željeznička veza - desno)

## 9. Koridor IX

Predstavlja Cestovna i željeznička veza Helsinki - St. Petersburg - Pskov / Moskow - Kiev - Ljubasevka - Chisinau - Bucarest - Dimitrovgrad – Alexandroupolis s ogranicima:

- Helsinki - St. Petersburg - Moscow
- Kaliningrad – Kiev
- Kaliningrad - Vilnius – Minsk

Željeznička veza koridora je dugačka 6 500 km, a cestovna veza 5 820 km. Koridor obuhvaća još 4 aerodroma i 2 luke.



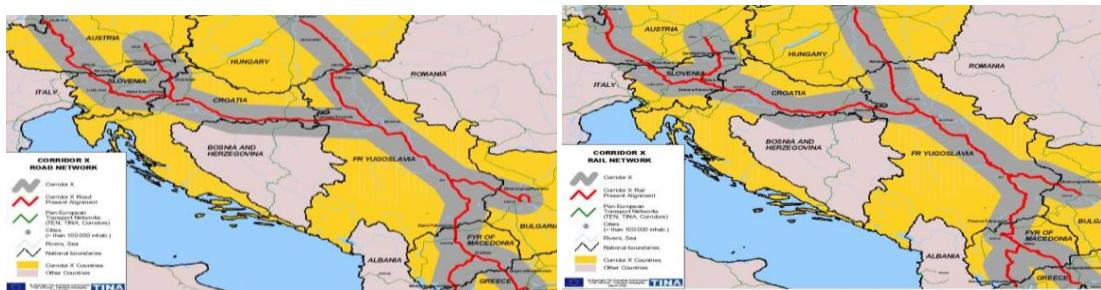
Slika 13. Pan-Europski koridor IX (cestovna veza - lijevo, željeznička veza - desno)

## 10. Koridor X

Uključuje cestovnu i željezničku vezu: Salzburg - Ljubljana - Zagreb - Beograd - Niš - Skopje - Veles – Thessaloniki, s ogranicima:

- Graz - Maribor - Zagreb
- Budapest - Novi Sad - Beograd
- Niš - Sofia - Dimitrovgrad - Istanbul
- Veles - Prilep - Bitola - Frolina – Igoumenitsa

Koridor čine željeznička veza u dužini od 2 528 km i cestovnu vezu 2 300 km. Također koridor čine i 12 međunarodnih aerodroma i 4 luke.



Slika 14. Pan-Europski koridor X (cestovna veza - lijevo, željeznička veza - desno)

#### 4. ZAKLJUČAK

Kompletirana TEN-T i Pan-Europska transportna mreža pružit će mnogostruku korisit u gospodarskom, transportnim i ekološkom segmentu Europe. Procjenjuje se da će izgradnjom TEN-T mreže biti smanjena emisija zagađenja cestovnim prometom za oko 14%. Za regionalnu prometnu povezanost koristi nove TEN-T mreže se procjenjuju u veličini od oko 8 milijardi Eura godišnje. Također se očekuje povećanje robnog transporta u EU za više od 2/3 do 2020. godine, te dvostruko u novim članicama, koje će se pridružiti EU u tom periodu. Iz ovoga možemo zaključiti da bi bez predviđenih TEN-T projekata i Pan-Europskih koridora takav prometni rast nebi bio moguć to bi rezultirano znatno manjom stopom gospodarskog rasta, nego što je to predviđeno TEN-T scenarijom. Većinski dio prioritetnih pravaca TEN-T mreže se odnosi na željezničke pravce što je potvrđeno i kroz namjenu finansijskih sredstava za transportnu mrežu gdje se 70% ukupnih sredstava odnosi na željeznicu. Prema trenutnom trendu emisija ugljik-dioksida će biti oko 30% veća 2020. godine nego što je to danas. Realizacijom predviđenih prioritetnih projekata taj će rast biti umanjen za oko 5%, odnosno smanjen za oko 7 milijuna tona ugljik – dioksida godišnje. Na kraju možemo zaključiti da izgradnja TEN-T transportne mreže u potpunosti opravdana jer ukupni troškovi izgradnje svih 30 prioritetnih pravaca iznose oko 0,16% (oko 600 milijardi Eura) europskog BDP-a, a procjenjena korist od realizacije TEN-T mreže iznosi oko 0,23% BDP.a EU. Implementacijom TEN-T prioritetnih projekata i njihovim povezivanjem s Pan-Europskim koridorima konačno će se stvoriti jedinstveno europsko transportno tržište i jedinstvena transportna mreža.

## LITERATURA

1. European Commission Communication "Keep Europe Moving - Sustainable mobility for our continent" - Mid-term review of the EC 2001 Transport White Paper, 2006.
2. European Commission White Paper "European Transport Policy for 2010, Time to Decide, COM (01) 370
3. <http://2013.internationaltransportforum.org>
4. <http://ec.europa.eu>
5. <http://www.ecmt-training.com>
6. <http://www.prometna-zona.com>
7. <http://www.seetac.eu>
8. Intermodality and intermodal freight transport in the EU-A systems approach to freight transport-Strategy, actions to enhance efficiency, services and sustainability (COM/97/243).
9. Networks for Peace and Development, Report from the High Level Group, European Commission DG TREN, Brussels, 2005.
10. Steiner, S, (2006). Elementi prometne politike. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti,
11. Trans-European Transport Network Priority Axes and Projects, EC-DG TREN, 2005.