SAOBRAĆAJNA INFRASTRUKTURA KAO BITAN FAKTOR RAZVOJA PEŠTERSKE VISORAVNI

Nusret Nicević, doc. dr

Internacionalni – Univerzitet u Novom Pazaru

Novi Pazar

n.nicevic@uninp.edu.rs

UDK: 338.47:711.7(497.11)

Apstrakt

Ekonomija dvadeset prvog vijeka je ekonomija kretanja. Kretanja kapitala, ljudi, tehnologija, znanja, informacija i svega na čemu se temelji razvoj u dvadeset prvom vijeku. Što su uslovi za kretanje povoljniji i što je otpor kretanju manji, to je ekonomija razvijenija. Osnovni uslov za brzo kretanje jeste postojanje odgovarajuće infrastrukture. U slučaju Pešterske visoravni to je saobraćajna ili takozvana tvrda infrastruktura. Bilo da se radi o autoputevima, morskim i riječnim ili vazdušnim lukama ili brzim železnicama, od njihove ekipiranosti prostora zavisi i njegova budućnost i njegov razvoj. To su konstante koje su se mnogo puta do sada potvrdile.

Ključne riječi: saobraćajna infrastruktura, ekonomija kretanja, strategija, autoput, Pešter, putna mreža, koridor X, koridor XI, prostorni razvoj

TRAFFIC INFRASTRUCTURE AS AN ESSENTIAL FACTOR FOR THE DEVELOPMENT OF PESTER PLATEAU

Abstract

Economy of the twenty-first century is an economy of movement. Movement of capital, people, technology, knowledge, information, and everything which is based on the development in the twenty-first century. The better the conditions for the movement are and the less the resistance to movement is, an economy is more developed. The basic requirement for rapid movement is the existence of an adequate infrastructure. In the case of the Pester plateau it is the traffic or the so-called hard infrastructure. Whether it is a highway, river and sea port or airports or fast railways, from their coverage depends the future and development of a region. These are constants which have already been confirmed many times before.

Keywords: transport infrastructure, economy of movement, strategy, highway, Pester, roads, Corridor X, XI corridor, urban development

JEL codes: H54, O18

UVOD

Saobraćajna infrastruktura integriše prostor i privredu, „tako iskustva evropskih zemalja potvrđuju međuzavisnost razvoja saobraćajne mreže i teritorijalne

integracije privrede i drugih oblika integracije u prostoru i ukupnom razvoju društva. [2, str. 123]

Pešterska visoravan suočava se sa civilizacijskim izazovima dvadeset i prvoga vijeka. Na i ka Pešterskoj visoravni nema autoputa¹, nema železničke pruge, ni naznaka da će je u narednim decenijama biti, nema mora ni plovnih rijeka, nema aerodroma.² Pešterska visoravan je sa aspekta standarda koje je u infrastrukturnom smislu neophodno ispuniti da bi se krenulo put razvoja, potpuno desetkovana. Srbija nije uravnoteženo razvijana, a Pešterska visoravan predstavlja najgori odraz disproporcije i disharmonije u njenom razvoju.

Evropske zemlje poput Francuske svim regijama obezbjeđuju uravnotežen razvoj dajući jednake mogućnosti i izgradnjom odgovarajuće transportne infrastrukture. Tako, po njihovim standardima, nijedno područje ne smije da bude na udaljenosti većoj od 50 kilometara, odnosno distanci, koja se ne može savladati za 45 minuta do priključka na autoput ili železničke stanice brzih pruga. [1] Iskustvo Francuske je dragoceno, pa je prilikom planiranja i postavljanja strategija neophodno rukovoditi se takvim standardima.³

Izgradnja saobraćajnih infrastrukturnih sistema započinje mnogo prije njihove fizičke realizacije kroz sistemski niz uređenih postupaka planiranja i projektovanja. Da bi se napravili svi ovi neophodni koraci u kreiranju putne mreže od generalnog, preko idejnog, do glavnog projekta, potrebno je da postoji odgovarajuća strategija razvoja, kao vodilja i uput onima kojima se ovi poslovi na nivou Republike povjeravaju.

SISTEMSKA ANALIZA BAZNIH DOKUMENATA REPUBLIKE SRBIJE

Prvi bazni dokument koji sa nivoa Republike projektuje njen budući razvoj, jeste Strategija prostornog razvoja Republike Srbije⁴ do 2020. godine, koja predstavlja osnovni dokument za izradu prostornog plana Republike Srbije. U uvodnim napomenama ove strategije kaže se: "Strategijom se definišu dugoročna koncepcija održivog prostornog razvoja Srbije i dugoročan strateški okvir za integrisanje

¹ Postoje samo naznake i političke odluke da će autoput od Požege ka Boljarama ići preko Pešterske visoravni

² Na rubu Pešterske visoravni neposredno pored Sjenice nalazi se vojni aerodrom sa čijih pista još uvijek nisu uklonjene sve neeksplozirane bombe iz 1999. godine o promjeni namjene aerodroma iz vojnog u civilni i njegovoj adaptaciji do sada nisu preduzimane nikakve aktivnosti.

³ Usvojiti strategiju koja će imati uravnotežen pristup razvoju infrastrukturne mreže i time omogućiti funkcionalnost prostora koji su udaljeni od Beograda.

⁴ Strategija prostornog razvoja Republike Srbije urađena je na osnovu Odluke o izradi Strategije prostornog razvoja Republike Srbije koju je vlada donijela na 41. Sednici u 2008. godini pod brojem 05 110-5659/2008 od 19. decembra. Odluka sa programom je objavljena u Službenom glasniku Republike Srbije broj 119/08. i na snazi je od 03. januara 2009. godine.

razvoja u svim oblastima i sektorima, sa ciljem da se optimalno koriste teritorijalni kapital i komparativne prednosti, kao i da se Srbija integriše prostorno i funkcionalno u Evropsko okruženje.“

Ako su prethodna iskustva evropskih zemalja prihvatljiva i ako se vrednosno njima teži, a potvrdila su međuzavisnost razvoja saobraćajne mreže i teritorijalne integracije privrede i ukupne integracije prostora, onda je doneta Strategija potpuno u suprotnosti sa interesima Pešterske visoravni, njene integracije i ukupne privredne aktivnosti. U ovoj strategiji [7, str. 165] nalaze se prioriteti putne mreže, kategorisani u tri kategorije, kao prvi, drugi i treći nivo prioriteta. Putevi prvog prioriteta vezani su za završetak trase autoputa koridora X. Drugi nivo prioriteta predstavlja Koridor XI s kracima puteva koji povezuju gradove van koridora X sa istim koridorom i treći nivo prioriteta predstavljaju putevi manjeg značaja.

Slika 9. Prioriteti u putnoj mreži Srbije
Izvor: Strategija prostornog razvoja Srbije, str. 165

Analizirajući ovu strategiju koja se odnosi na prioritete u putnoj mreži, očigledno je da su i prostor Pešterske visoravni i gradovi podrške⁵ mapirani kao mesta bez prioriteta. Prema ovoj strategiji, izvorno je, mnogo prije otvaranja rasprave i utvrđivanja opštih ekonomskih i strateških pokazatelja i kriterijuma, te opšte koristi i održive budućnosti izolovanih regija⁶, određena trasa autoputa koja je trebalo da u potpunosti zaobiđe Peštersku visoravan i da u mjesto Boljare, na granicu sa Crnom Gorom, dođe postojećom trasom jadranske magistrale⁷ preko Zlatibora, Nove Varoši

⁵ Novi Pazar, Tutin i Sjenica.

⁶ Pešterska visoravan je u ovom trenutku izolovana regija bez odgovarajućih integrišućih koridora

⁷ Ova trasa je pokrivena kvalitetnom saobraćajnicom i železničkom prugom Beograd-Bar pa bi adaptacijom ove značajne železnice bili stvoreni uslovi za dodatni podsticaj razvoju ovog kraja

i Prijepolja.⁸ Alternativni putevi u nivou drugog ili trećeg prioriteta također, za Peštersku visoravan nijesu bili predviđeni ovom Strategijom. Takvom projekcijom, suprotno evropskoj i opštoj civilizacijskoj praksi, prostor Pešterske visoravni i gradovi podrške, postaju svojevrsan privredni kazamat bez ikakve razvojne šanse i izgledne perspektive. Umjesto prirodne raspodjele saobraćajnih koridora, došlo se do rešenja koja nijesu prihvatljiva.

Pred nerazumnim interesima poklekli su ekonomski i stručni nalazi, da je trasa autoputa preko Pešterske visoravni ekonomski opravdanija, da su troškovi njene izgradnje manji za 50 miliona dolara, da je kraća 42 kilometra i da je dužina mostova kraća za 21 kilometar.⁹

ANALIZA STRATEGIJE RAZVOJA PUTNE MREŽE REPUBLIKE SRBIJE SA POSEBNIM OSVRTOM NA KORIDOR XI

U godinama posle 2000., Srbija je na različite načine sa manje ili više intenziteta, a sa mnogo neuspjeha, pokušavala da svoje zakonodavstvo i pravila ponašanja približi Evropi. Tako je donijela i dokument „Strategija razvoja železničkog, drumskog, vodnog, vazdušnog i intermodalnog transporta u Republici Srbiji¹⁰ od 2008. do 2015. godine”¹¹ u dijelu razvoja dugoročne mreže javnih puteva predviđena je i izgradnja Jadranskog autoputa Beograd-Bar, koji je u skladu sa evropskom mrežom puteva trebao biti nastavak autoputa koji ide od rumunske granice preko Vršca i Pančeva¹² do Beograda gdje bi se sastavio sa koridorom X kao transevropskim koridorom. Autoput Beograd – Bar ili kako ga češće nazivaju Jadranski autoput i bio bi najkraća veza istočne i dijela centralne Evrope sa Jadranskom obalom i trajektnim vezama sa Italijom (slika 2).

⁸ Izradom kraka jedne trake autoputa od Prijepolja do koridora XI na Pešterskoj visoravni umanjili bi se štetni efekti od napuštanja zapadne varijante autoputa Pešter kolje bi bilo u zoni manjoj od 50 km od trase autoputa i time dalo razvojne šanse i drugim gradovima u regionu sa druge strane autoputa

⁹ Prema izvještajima koji su bili dostupni pre konačnog izveštaja Revizione komisije koja ga je kasnije potpuno i potvrdila

¹⁰ Na osnovu član 45. Stav 1. Zakona o vladi (Službeni glasnik RS, broj 55/05, 71/05- ispravka I 101/07 Vlada je donela strategiju razvoja železničkog, drumskog, vodnog, vazdušnog i intermodalnog transporta u Republici Srbiji za period od 2008. do 2015. Godine

¹¹ U zimu 13. januara 2008. godine u skladu sa principima proklamovanim u Bijeloj knjizi „Politika transporta u Evropi do 2010. godine“ koju je usvojila Komisija Evropske unije, Vlada Republike Srbije je donijela je ovu Strategiju

¹² Deonica od Beograda do Pančeva je već izgrađena

Slika 10. Koridor XI prije i poslije odluke revizije komisije
Izvor: Putevi Srbije

Svojevremeno je, još 2002. godine, preko Evropske komisije, Evropska unija pokrenula izradu Studije transportne strukture za region Balkana. Osnovna ideja je bila povezivanje glavnih gradova država Balkana kvalitetnim saobraćajnicama tipa autoputa. Istovremeno ova je studija imala za cilj da ukaže na potrebu uravnoteženog i doslednog razvoja regije Balkan u kojoj će se svi regioni i države u regionu međusobno preko glavnih gradova povezati. Deo ovih aktivnosti postiže se koridorom X kojim se povezuju Ljubljana, Zagreb, Beograd i Skoplje kao i regije i gradovi na ovom koridoru.

Van ovog koridora ostaju Sarajevo i Bosna i Hercegovina, Podgorica i Crna Gora kao i cijela zapadna i južna Srbija i Sandžak. Veličina država na Balkanu je znatno manja od država u Evropi, standardi koji se primjenjuju u Evropi ovdje su još uvijek neprimjenjivi ali ovaj osnovni uslov međusobnog povezivanja glavnih gradova u dobroj mjeri bi približio ove regije Evropi. Izgradnjom koridora XI povezali bi se Beograd i Podgorica oživela bi centralna i jugozapadna Srbija i Sandžak i Crna Gora u cjelini.

Izgradnjom koridora XIII od Zagreba do Sarajeva uklapanjem na koridor XI i dalje prema Skoplju zaokružilo bi povezivanje glavnih gradova i stvorili elementarni uslovi za razvoj i bolji život za regione i gradove pored koridora, viši nivo integracije podijeljenih ekonomija usled ratova devedesetih i kvalitetnije osnove za dugoročno pomirenje naroda i država na prostoru Balkana.

ULOGA POLITIKE NA PROJEKCIJU STRATEŠKE SAOBRAĆAJNE MREŽE

U toku 2010. godine povedena je prije svega politička kampanja, na bazi koje je Reviziona komisija dala mišljenje, a na bazi kojeg je, Vlada Republike Srbije,

donijela odluku da se Koridor XI od Požege, Istočnom varijantom, usmjeri preko Pešterske visoravni¹³ (Vidi: slika 3).

Slika 11. Varijanta istok 1¹⁴

Izvor: Putevi Srbije

Varijanta Istok 1 je varijanta za koju se opredjelila Reviziona komisija kao ekonomski najisplativiju i varijantu sa najlakšom trasom.¹⁵ U ovoj varijanti put ide od Požege kroz opštinu Arilje, zatim severoistočno od Ivanjice se spušta u dolinu Moravice sve do Košavice¹⁶ i dalje ka Kovilju penje se ka Dugoj Poljani i nastavlja preko Pešterske visoravni do Boljara.

Na osnovu odluke revizije komisije, Vlada Republike Srbije, 13. januara 2010. godine donosi Odluku o izradi Prostornog plana posebne namjene Infrastrukturnog koridora Beograd - Južni Jadran za deonicu Požega-Boljare¹⁷, a u tački 3 ove Odluke prostorni plan obuhvata teritorije opština Požega, Arilje, Ivanjica i Sjenica.¹⁸

¹³ Nesistemske funkcionisanjem republičke vlasti čine se trajne štete i stvaraju antagonizmi između pojedinih dijelova Republike Srbije, jer se jedno prirodno pitanje, prirodne raspodjele saobraćajnica pretvara u par ekselans političko pitanje.

¹⁴ U projekciji ovog koridora nije bilo varijanti od Beograda do Požege te postavljanje rešenja sa varijantama izuzetno opasno i tendenciozno

¹⁵ Republička reviziona komisija usvojila je trasu do Boljara (granica sa Crnom Gorom), koja ide preko Peštera. U igri su bile četiri varijante, a usvojena je takozvana Istok 1, dužine 106,8 kilometara - Požega, Arilje, Ivanjica, Duga poljana, Boljare. Na ovom putnom pravcu preko Peštera predviđena je izgradnja četiri petlje, deset benzinskih pumpi, 18 odmorišta, 107 retenzija

¹⁶ Ovo blago odstupanje od pravog kretanja je zbog toga što Zavod za zaštitu prirode nije dao saglasnost da se put projektuje kroz zaštićenu zonu Golije već put zaštićenu zonu obilazi sa severozapadne strane

¹⁷ Put E-763 koji veže Srbiju sa Crnom Gorom Vlada je odluku donijela na osnovu člana 46 stav 1. Zakona o planiranju i izgradnji (Službeni glasnik RS, br. 72/09, 81/09-ispravka i 64/10 i člana 43. Stav 1 Zakona o vladi (Službeni glasnik RS, br. 55/05, 71/05.-ispravka 101/07 i 65/08)

¹⁸ Na teritoriji opštine Sjenica prostornim planom su obuhvaćene: katastarska opština Brnjica, Stup, Štavalj, Draževići, Žitnice, Dragoljovići, Vrsjenice, Krće, Kamešnica,

Projektovanjem autoputa preko Pešterske visoravni stvaraju se uslovi za novi razvoj i prve strane investicije, zasnovane na ključnom resursu, koji će biti dostupan u dogledno vrijeme. Promjene koje će nastupiti stavljanjem u funkciju buduće deonice autoputa, Peštersku visoravan pozicionira u red regija koje imaju razvojne šanse. Zato je potrebno da se odmah, po konačnom definisanju trase i izrade odgovarajućih projekata i prateće dokumentacije, pristupi realizaciji strategije integralnog razvoja Pešterske visoravni koja uključuje izgradnju autoputa Pešter.

ISKUSTVO KORIDORA X KAO OSNOV PRIVREDNE EKSPANZIJE GRADOVA I REGIJA NA KORIDORU XI

Iskustva gradova i regija na koridoru X pokazuju, da je u Srbiji pored Beograda kao glavnog grada, osiguran razvoj samo gradovima koji se nalaze na koridoru ili u njegovoj neposrednoj blizini kroz različite oblike domaćih i stranih investicija¹⁹. Jedino se u mjestima koja su pored koridora X u Srbiji živi bolje nego ranijih godina. Na ovom koridoru je od 2002. godine prema istraživanju objavljenom na zvaničnom sajtu Ministarstva za infrastrukturu Vlade Republike Srbije²⁰, posao je dobilo više od 20.000 radnika na poslovima u koje su investirale strane kompanije. Insistiranje na izgradnji koridora XI preko Pešterske visoravni je posledica potvrde prethodnih iskustava da strane kompanije neće doći u zone koje su na većoj distanci od koridora.²¹

Pored Beograda, mjesta koja svoj razvoj duguju koridoru X je i Subotica koja je samo u poslednjih tri godine smanjila broj nezaposlenih za skoro jednu trećinu, zatim Novi Sad, Indija, Pećinci, Svilajnac, Kragujevac²², Jagodina, Paraćin, Aleksinac, Niš, Leskovac i Vlasotince.

U Suboticu su ušle kompanije Masterplast²³, Forneti²⁴, Simens²⁵ (uložio najviše u Subotici), zatim Kalcedonija²⁶ (zaposlila najviše u Subotici). Pored ovih, u Suboticu su došle i sledeće kompanije Metro²⁷, Svarovski²⁸, Norma group²⁹, Kontinental³⁰,

Kijevci, Raždaginja, Dujke, Raškoviće, Rasno, Cetanoviće, Buđevo, Goševo, Doliće i Boljare koje je na granici sa Crnom Gorom.

¹⁹ U gradove koji su na koridoru X ili njegovoj blizini slilo se 2,2 milijade eura ove podatke Podaci Ministarstva za infrastrukturu odnose se na sve kompanije koje se u ovom dijelu pominju.

²⁰ Pozivajući se na ovo istraživanje slede podaci o stranim kompanijama, obimu ulaganja i broju lica koja zapošljavaju

²¹ Sasvim je jasno da investitori postižu značajne uštede na troškovima transporta, ali istovremeno njihova dostupnost se mora posmatrati i iz drugih uglova kao i iz ugla dostupnosti za kvalitetnu i kvalifikovanu radnu snagu.

²² Pozicija Kragujevca je složenija, ali njegovo naslanjanje na koridor X je olakšalo donošenje odluke o ulasku Fijata a kasnije i velikog broja proizvođača komponenata

²³ Masterplast je uložio 6 miliona eura i otvorio 55 novih radnih mesta

²⁴ Forneti je uložio 9 miliona i 40 novih radnih mesta

²⁵ Simens je uložio 24 miliona eura i u zaposlio 165 ljudi

²⁶ Kalcedonija je uložila 20 miliona eura i zaposlila čak 1.000 ljudi

²⁷ Metro je uložio 15 miliona eura i zaposlio 200 ljudi

Dunkenmotoren³¹, Elektroremont³² i Finat³³. Veliki broj kompanija koji je došao u Suboticu potpuno je promijenio život subotičana.

Dubljom analizom utvrdili bi se uzroci znatno većeg dolaska stranih investitora u Suboticu nego u glavni grad Vojvodine, Novi Sad, u koji su došla svega tri investitora Big cee³⁴, Viskofan³⁵, i Belarus³⁶. Mi se ovom prilikom bavimo samo inventurom mjesta koja su na koridoru X ali ne i uzrocima koncentracije većeg ili manjeg broja investitora po mestima već ukupnim efektom koridora X na razvoj usputnih mjesta, kako bismo podvukli značaj autoputa za razvoj gradova koje dodiruje.

Pećinci i Indija su idući niz koridor X³⁷ sljedeća mjesta koja su iskoristila činjenicu da se nalaze na koridoru. Tako su u Pećince došli PFI studios³⁸, Štraus Adriatik³⁹, Trimo inženjering⁴⁰, JUB boje⁴¹ i Agena Tehnologiji⁴² a u Indiju Grundfos⁴³, Outlet centar⁴⁴, IGB automotiv⁴⁵, Energozeleno⁴⁶ i Stirg metal⁴⁷.

Beograd kao glavni grad prirodno privlači strane investiture. Od brojnih investitora treba pomenuti Agrokor koji je uložio više od 450 miliona eura i zaposlio više od 7.000 ljudi. U Svilajnac su došli Panasonic⁴⁸, Por⁴⁹, Grin onli⁵⁰ i Tri stan freš⁵¹. Jagodina je do sada dobila jednog investitora Andrea Konfekcioni koji je uložio 9 miliona i zaposlio više od 500 ljudi. Kragujevac je zahvaljujući fabrici automobila⁵² dobio najznačajnije pojedinačno strano ulaganje kroz privatizaciju Zastave od strane Fijata⁵³ i kroz brojne komponentaše⁵⁴ koji su zajedno sa Fijatom došli u Kragujevac.

²⁸ Svarovski je uložio 15 miliona i zaposlio 600 ljudi

²⁹ Norma grup je uložila 12 miliona eura i zaposlila 340 ljudi

³⁰ Kontinental je uložio 10 miliona a zaposlio 250 ljudi

³¹ Dunkenmotoren je uložio milion eura i zaposlio 150 ljudi

³² Elektrorenomt je uložio 2 miliona i zaposlio 50 ljudi

³³ Finat je uložio 500 hiljada eura i zaposlio 50 ljudi

³⁴ Big cee je uložio 90 miliona eura i zaposlio 1.000 ljudi

³⁵ Viskofan je u Novom Sadu uložio 45 miliona i zaposlio 250 ljudi

³⁶ Belarus je uložio 2 miliona eura i zaposlio ljudi

³⁷ Autoputevi Beograd Zagreb i Beograd Subotica

³⁸ Koji je uložio 40 miliona eura

³⁹ Štraus Adriatik je uložio 8 miliona i zaposlio 350 ljudi

⁴⁰ Trimo inženjering je uložio 13,5 miliona eura i zaposlio 73 čovjeka

⁴¹ JUB boje su uložile 11 miliona eura i zaposlile 125 ljudi

⁴² Agena Tehnologiji je uložila 6 miliona eura i zaposlila 87 ljudi

⁴³ Grundfos je uložio 80 a zaposlio 350 ljudi

⁴⁴ Outlet centar je uložio 40 miliona i zaposlio više od 400 ljudi

⁴⁵ IGB automotiv je uložio svega tri miliona ali je zaposlio više od 600 ljudi

⁴⁶ Energo zeleno je uložilo 21 milion eura i zaposlio 100 ljudi

⁴⁷ Stirg metal je uložio 3 miliona i zaposlio 100 ljudi

⁴⁸ Panasonic je uložio 10 miliona i zaposlio 60 ljudi

⁴⁹ Por je uložio 5 miliona i zaposlio 50 ljudi

⁵⁰ Grin onli je uložio 2 miliona i zaposlio 80 ljudi

⁵¹ Tri stan freš za uložio 2 miliona eura i zaposlio 30 ljudi

⁵² Nekadašnjoj fabrici automobila Zastava Kragujevac

⁵³ Fijat je uložio više od 900 miliona

Na koridoru X svoje strane investicije imaju i Paraćin i Aleksinac ali je ekspanzija Niša najznačajnija. Niš je u zadnjih nekoliko godina dobio Juru⁵⁵, Ital Niš grupu⁵⁶, Beneton⁵⁷, Juru Šinvon⁵⁸, Dajtek⁵⁹ i druge.

Značajne investicije slile su se i u Leskovac koji svoju ekspanziju duguje isključivo koridoru X. Tu su Jura⁶⁰ Falke⁶¹, i drugi. Vlasotince svoj upis na listu mjesta u koja su došle strane investicije duguje isključivo koridoru X. Ove i druge nepomenute opštine i gradovi na koridoru X imaju realne osnove da računaju na razvoj, jer će rast zaposlenosti povećati ukupne kapacitete koji će rezultirati povećanom tražnjom za proizvodima i uslugama na lokalnom tržištu, što će za posledicu imati njihov konstantan ekonomski rast. Na drugoj strani, opštine i gradovi van koridora X, suočiće se sa daljim padom zaposlenosti, što će rezultirati ukupnim padom ekonomskih aktivnosti i konačnim ekonomskim slomom. Jedini način da se oživi ekonomska aktivnost u gradovima i opštinama van koridora X jeste izgradnja koridora XI. Koridor XI daje šansu velikom broju gradova i opština, da iz svijeta zaostaosti uđu u svijet razvoja i blagostanja. To je šansa za sve gradove i opštine na koridoru XI ali i za gradove koji ka njemu gravitiraju. Ovo je historijska šansa za gradove u centralnoj i zapadnoj Srbiji ali i za Peštersku visoravan, za Novi Pazar, Sjenicu i Tutin kao gradove čije će rastojanje od trase autoputa preko Pešterske visoravni biti manje od 50 kilometara, što se prema evropskim standardima smatra gornjom granicom tolerancije rastojanja od autoputa.

ANALIZA LOKALNIH STRATEGIJA RAZVOJA SA POSEBNIM OSVRTOM NA PUTNU INFRASTRUKTURU

U planskom dokumentu opštine Sjenica pod nazivom Strategija održivog razvoja za period od 2006. do 2011. godine definisana je grupa od 5 prioriteta. Ni u jednom od ovih prioriteta nema vizije autoputa E-763 na koridoru XI preko Pešterske visoravni. Predviđeni objekti putne infrastrukture van gradskog područja više su nego simbolični. U jednom iz grupe 2 prioriteta⁶² koji nosi broj 30 –Izgradnja puteva van gradskih područja ima ukupnu procijenjenu vrijednost od 75.000.000 dinara od čega bi Republička direkcija za puteve trebalo da obezbedi 70% a lokalna samouprava 30% sredstava. Da se radi o skromnim ambicijama više je nego jasno jer se sa ovim

⁵⁴ Veliki broj proizvođača komponenata za Fijat uložili su više od 30 miliona eura i zaposlili 2000 ljudi

⁵⁵ Jura je uložila 15 miliona i zaposlila 1 800 ljudi

⁵⁶ Ital Niš grup je uložila 100 miliona i zaposlila 500 ljudi

⁵⁷ Beneton je uložio više od 43 miliona i zaposlio 2.700 ljudi

⁵⁸ Jura Šinvon uložio je 8 miliona eura a zaposlio 500 ljudi

⁵⁹ Dajtek je uložio više od 13 miliona eura a zaposlio 400 ljudi

⁶⁰ Jura je uložila 13 miliona eura i zaposlila čak 1.700 ljudi

⁶¹ Falke je uložio 12 miliona i zaposlio 600 ljudi

⁶² Ruralni razvoj i razvoj turizma

sredstvima može izgraditi svega nekoliko kilometara puteva.⁶³ Sjenica se opisuje kao opština između važnih koridora ali niti jedan ne prolazi kroz nju. U istom dokumentu kao najznačajnija saobraćajnica definiše se put Raška, Novi Pazar – Sjenica - Prijepolje. U ovom dokumentu se kaže da lokalni putevi čine 57% ukupne dužine puteva Sjeničko-Pešterske visoravni. Da magistralni putevi čine samo 15% od ukupne dužine puteva, pri čemu ni oni nijesu pod savremenim kolovozom, već je svega 54% magistralnih puteva pod asfaltom. Regionalna mreža puteva učestvuje sa samo 28% u ukupnoj dužini a samo 1/5 je pokrivena asfaltom. Konačna konstatacija je da je stanje puteva loše i nezadovoljavajuće. U opisu projekta prikazuje se dramatično stanje putne mreže na teritoriji opštine Sjenica sa 2,8% asfaltiranih puteva⁶⁴ što je nekoliko puta ispod republičkog prosjeka. Inače je opština Sjenica jedna od najvećih po površini u Srbiji i zahvata 1.056 km².

U planskom dokumentu Strateški plan održivog razvoja opštine Tutin za period od 2008. do 2012. godine na stranicama 50 i 79 vrlo stidljivo i tipski, tretira se pitanje saobraćajne infrastrukture. Na strani 50, koja se odnosi na putnu i željezničku mrežu⁶⁵, kaže se da je na teritoriji opštine ukupno 699 kilometara puteva a da je pod savremenim kolovozom 93 kilometra. Ukupno je 32 kilometra magistralnih puteva⁶⁶ 102 kilometra regionalnih puteva od kojih je 44 pod savremenim kolovozom, 565 lokalnih puteva od kojih je svega 17 kilometara sa savremenim kolovozom. Stanje je i na teritoriji opštine Tutin koja dijelom pokriva Peštersku visoravan također loše i neprihvatljivo.⁶⁷ U mjerama 3.3., Razvoj putne infrastrukture, u nekoliko rečenica opisani su principijelni stavovi vezani za razvoj lokalne putne infrastrukture bez ikakvog preciziranja i određivanja prioriteta. Ova strategija donijeta je mnogo kasnije od one koju donijela Sjenica, ali ni u ovoj strategiji nema autoputa preko Pešterske visoravni iako je procedura donošenja odluke o izgradnji auto puta Beograd Boljare bila uveliko poznata.

Analizom ove dvije strategije u dijelu koji se odnosi na saobraćajnu infrastrukturu može se izvesti nekoliko zaključaka.

Koncepcija razvoja putne mreže van gradskih naselja tretirana je kao mreža lokalnih puteva koji po Zakonu o javnim putevima padaju pod nadležnost lokalne samouprave⁶⁸ pa se i finansiranje takve mreže sistemski treba obezbediti iz budžeta

⁶³ Prema saznanju autora i informacija dobijenih direktno u preduzeću Putevi Novi Pazar ova je red veličina novca dovoljan je da se uradi u zavisnosti od terena i pripremljenih radova između 3 i 4 kilometra.

⁶⁴ U proteklih nekoliko godina započeto je nekoliko puteva na Pešterskoj visoravni u dijelu koji je pod teritorijom Opštine Sjenica i to u zoni Karajukića bunara i sela Buđeva ali je to daleko od opštih potreba za kvalitetnim putevima na Pešterskoj visoravni

⁶⁵ Tipski dokument sastavljen na isti način i sa istim naslovima kao strategija Novog Pazara u okviru PRO programa iako na teritoriji opštine nema ni jednog metra željezničke pruge.

⁶⁶ Tranzitna Jadranska-Ibarska magistrala

⁶⁷ Prema rezultatima istraživanja, ispitanici pozitivnije percipiraju stanje na Pešterskoj visoravni pod tutinskom opštinom

⁶⁸ Opštinski putevi su u skladu sa administrativnom kategorizacijom putevi u nadležnosti lokalne samouprave

lokalne samouprave, a ukupno učešće ovih puteva u ukupnoj mreži je najveće što lokalne samouprave nijesu u stanju da finansiraju.

Putevi preko Pešterske visoravni treba da budu tako postavljeni da vezuju dijelove Tutina, Novog Pazara i Sjenice i na taj se način koncept izgradnje lokalnih puteva, zamijeni konceptom izgradnje regionalnih-državnih puteva.⁶⁹ Međutim:

- ne postoji jasna vizija koje su ključne tačke koje međusobno treba povezati kako bi se stvorio uravnotežen raspored kvalitetnih saobraćajnica.
- ne postoji predstava o mogućnosti i potrebi da preko Pešterske visoravni prođe autoput kao žila kucavica koja bi vratila život izgubljenim krajevima.
- ne postoji strategija saobraćajnog čvorišta Pešterske visoravni i gradova podrške.

Zato je kompletnu projekciju izgradnje budućih puteva potrebno podrediti autoputu koji prolazi preko Pešterske visoravni. Od životne je važnosti put Novi Pazar – Sjenica, koji ima međunarodni značaj jer predstavlja deonicu puta koja Srbiju povezuje sa Bosnom i Hercegovinom i treba ga projektovati i izgraditi kao autoput u poluprofilu sa priključkom na autoput iznad Duge Poljane. Zatim, Put Novi Pazar - Delimeđe – Autoput, projektovati kao magistralni put sa priključkom na Autoput. Put Sjenica – Autoput – Tutin, projektovati kao magistralni put sa priključkom na auto put. Put Golija –Duga Poljana, Tutin, projektovati i izgraditi kao alternativni put.

Ostali putevi na Pešterskoj visoravni moraju se povezati tako da niti jedan dio Pešterske visoravni ne bude udaljen više od 20 kilometara od kvalitetne saobraćajnice. To mora biti misija onih koji projektuju razvoj Pešterske visoravni.

U cilju realizacije ovih infrastrukturnih projekata neophodno je formirati više Agencija od kojih bi jedna bila zadužena da lobira, kreira i usmjerava aktivnosti u cilju realizacije postavljenih infrastrukturnih koridora. Ključna uloga pripada Regionalnoj razvojnoj agenciji Pešter.⁷⁰ Izgradnja autoputa preko Pešterske visoravni je pitanje života na Peterske visoravni. U podacima koji su prethodno iznijeti a odnose se na broj lica koja žive u inostranstvu⁷¹ može se sagledati ukupan hipotetički investicioni potencijal (mada je broj ljudi u inostranstvu nekoliko puta veći) koji bi bio aktiviran onoga trenutka kada bi bila započeta izgradnja autoputa.⁷²

U cilju potpune turističke afirmacije Pešterske visoravni u dugoročnoj projekciji prioriteta na tačkama sudaranja prilikom projektovanja autoputa i pristupnih saobraćajnica potrebno je izgraditi Peštarski železnički krug.⁷³ Realizacijom ovog

⁶⁹ Državni putevi su podijeljeni u dvije kategorije Državni putevi prvog reda i državni putevi drugog reda

⁷⁰ Osnivanjem ove Agencije stvorili bi se formalni uslovi za predvidivo upravljanje ovim prostorom

⁷¹ Podaci nijesu pouzdani ali su značajni

⁷² Rezultati istraživanja pokazuju spremnost anketiranih da ulažu u razvoj biznisa na Pešterskoj visoravni u slučaju izgradnje autoputa.

⁷³ Peštarski železnički krug je zamisao autora po kojoj bi Peštarska visoravan podigla nivo atraktivnosti na najveći stepen jer u prostoru u okruženju ne postoji sličan reljef sa toliko atrakcija. Peštarski železnički krug bi bio sastavljen od dva polukruga sa obje strane autoputa a na deonici Ugao Boljare imao bi funkciju panoramskog tunela koji bi bio integrisan u sistem pećinskih kanala koje čini bivši tok rijeke Borošnice i Đalovića pećina.

projekta Pešterska visoravan bi zakoračila u svijet visokoatraktivnih turističkih destinacija.⁷⁴ Realizacijom ovih kapitalnih infrastrukturnih projekata stvaraju se uslovi sa transport robe i ljudi. Pešterska visoravan postaje dostupna kao i vrijednosti koje Pešterska visoravan krije od javnosti.

IZGRADNJA DEONICE AUTOPUTA PREKO PEŠTERA PRIMJENOM BOT MODELA

Privatni kapital svuda, a naročito u liberalnom kapitalizmu, je ozbiljan potencijalni izvor finansiranja velikih infrastrukturnih projekata. BOT⁷⁵ model je najbolji način da se privatni kapital stavi u funkciju opšteg dobra. To je nov, moderan pravni oblik izgradnje velikih privrednih i infrastrukturnih objekata. Osnov za izgradnju je ugovor kojim izvođač stiče pravo da finansira i izgradi određeni privredni ili infrastrukturni objekt, da po izgradnji, njime upravlja, ostvaruje prihode u ugovornom periodu, a onda ga na kraju ugovorenog perioda preda državi⁷⁶, koja mu je pravo izgradnje i korišćenja ugovorom dodijelila.

Autoput preko Pešterske visoravni je jedan od koridora od izuzetnog značaja. Pored ostalih dijelova Srbije koje autoput veže ili je na prihvatljivoj distanci, prolazak autoputa kroz Peštersku visoravan potpuno u novu poziciju dovodi planinu Golija sa svim svojim resursima na teritorijama opština Novi Pazar, Sjenica i Raška. Golija bi postala planina otvorenog pristupa sa kvalitetnom saobraćajnicom i dobila novu šansu za intenzivan razvoj turizma.

Gradovi uz trasu koridora kao i gradovi Nova Varoš, Raška, Sjenica, Prijepolje, Novi Pazar i Tutin⁷⁷ dobili bi potpuno novu razvojnu šansu. Pešterska visoravan bi aktivirala najveće hipotetičke potencijale u oblasti turizma, zdrave hrane i podzemnog pećinskog sistema najvećeg u Evropi.⁷⁸ Oспорavanje trase preko Pešterske visoravni, iako je kako smo rekli kraća za 42 kilometra, jeftinija za više od 50 miliona eura i dužina mostova je kraća za 21 kilometar⁷⁹, zasnovano je na nepostojanju alternativnog puta i činjenici da se po deonici i deonici puštaju u saobraćaj što bi bio problem sa ovom etapom autoputa preko Pešterske visoravni. Nepostojanje puteva u kategoriji I, II i III prioriteta u Strategiji prostornog razvoja koji su prethodno pominjani otvaraju opasnost zaključivanja u kojoj se planski ne

⁷⁴ Druga varijanta železničkog toka je Pešterska osmica sa po dva vezana polukruga sa obje strane autoputa i uklapanjem u čvorišta na autoputu preko Pešterske visoravni uz zadržavanje koncepta integrisanja u pećinski sistem Pešterske visoravni.

⁷⁵ BOT-model (engl. *build, operate and transfer*) znači izgraditi, upravljati i prenijeti. (rečnik finansijskih pojmova, <http://wmd.hr/rjecnik-pojmovi-b/web/bot-model>)

⁷⁶ Država je davalac koncesije

⁷⁷ Jedino Priboj ne bi bio u zoni direktnog uticaja autoputa (uz uslov da se od Sjenice do Prijepolja konačno završi davno započeti magistralnih put)

⁷⁸ U razgovorima sa predstavnicima Speleološke sekcije iz Beograda istaknuto je da u Bugarskoj postoji veliki sistem pećinskih kanala, ali da je Pešterska visoravan u vrhu u Evropi iako se istraživanja na Pešterskoj visoravni nalaze na samim počecima

⁷⁹ Izveštaj Revizione komisije

nude alternativni putevi za jedan ogroman prostor kakav je Sandžak u dijelu koji pokriva Peštersku visoravan.

Kada je u pitanju izgradnja kompletne trase autoputa od Požege do Boljara neophodno je istaći prednost BOT modela kao modela koji će premostiti nedostatke vezane za puštanje deonice u cjelini. Po BOT modelu izuzetno je važno odabrati, po konceptu partnerstva javnog i privatnog sektora u infrastrukturi kompanije koje imaju operativne i finansijske kapacitete⁸⁰ i da u rekordnim rokovima otpočnu i završe deonicu puta od Požege do Boljara u dužini od 107 kilometara.⁸¹ Tako će se anulirati problem koji se apostrofira ovoj izabranoj varijanti.

ZAKLJUČAK

Pešter kao izrazita ruralna sredina ima historijsku šansu da u konceptu uravnoteženog regionalnog razvoja zasnovanog na izgradnji koridora XI izađe iz izolacije i svijeta nerazvijenih.

Ukoliko se realizuje ključni cilj, izgradnja autoputa, doći će do prevođenja poželjnog u realni okvir, što će rezultirati pokretanjem velikog investicionog potencijala peštorskog stanovništva, stanovništva u gradovima podrške, poslovnih ljudi iz zemlje i direktnih investicija iz inostranstva; dijaspora će biti motivisana na ulaganja. Doći će do rasta povjerenja građana u mogućnost uvećane zarade, što će se odraziti na rast kreditnih aktivnosti i stanovnika Peštorske visoravni i preduzetnika iz okruženja, u cilju pokretanja sopstvenog biznisa.

LITERATURA

1. European Commission (1997) *The EU compendium of spatial planning systems and policies*. Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities.
2. Maksin-Mićić, M. (2003) Uticaj transevropskih saobraćajnih koridora na regionalni razvoj i aglomeracione sisteme - iskustva Evropskih zemalja. *Ekonomski anali*, 44(157), 123-134.

⁸⁰ Jedna od kompanija koja figurira kao partner za izgradnju deonice puta po BOT modelu je i kompanija „Behtel”. Osnovana je 1898. kao porodična firma porodice Behtel za izgradnju pruga u Oklahomi. Danas joj je sedište u San Francisku a prihod ostvaren u prošloj godini je 30,8 milijardi dolara. Ova kompanija ima 49.000 zaposlenih širom svijeta i kompanija Enka (ENKA Construction & Industry Co. Inc.), koja je registrovana 1957. Godine u Istanbulu u Turksoj i prihodom u 2010. godini u visini od 7 milijardi 114 miliona dolara ozbiljan je partner koji se pojavljuje u konzorcijumu sa Behtelom <http://www.enka.com/pdf/AUDITED-FINANCIAL-REPORT-2010.pdf>

⁸¹ „Behtel internešenel” i “Enka” figuriraju kao ozbiljni ponuđači vladi Srbije za izgradnju autoputa Beograd-Boljare, ali bez raspisivanja tendera već na bazi pregovaranja kao u slučajevima izgradnje autoputeva u Zagreb – Split koji je okončan prije roka, drugi autoput od Albanske granice do Merdara na Kosovu u fazi je otpočinjanja izgradnje.

3. Opština Novi Pazar (2007) *Strateški plan održivog razvoja opštine Novi Pazar 2008 – 2012*. Novi Pazar: Opština Novi Pazar.
4. Opština Sjenica (2006) *Strategija održivog razvoja opštine Sjenica 2006 – 2011*. Sjenica: Opština Sjenica.
5. Strategija prostornog razvoja Republike Srbije
6. Strategija razvoja železničkog, drumskog, vodnog, vazdušnog i intermodalnog transporta u Republici Srbiji za period od 2008. do 2015. godine, Službeni glasnik RS, broj 55/05, 71/05-ispravka I 101/07
7. Strategija prostornog razvoja Republike Srbije, Službeni glasnik Republike Srbije broj 119/08.
8. Strateški plan održivog razvoja opštine Tutin za period od 2008. do 2012. godine
9. Zakona o vladi, Službeni glasnik RS, br. 55/05, 71/05-ispravka i 101/07.
10. <http://www.bechtel.com/>
11. <http://www.enka.com/pdf/AUDITED-FINANCIAL-REPORT-2010.pdf>
12. <http://wmd.hr/rjecnik-pojmovi-b/web/bot-model>