



Република Србија
МИНИСТАРСТВО
ЗА ИНФРАСТРУКТУРУ



КОРИДОР Х

Септембар 2008.

Садржај:

1. Увод
 - Општи подаци о Коридору X
 - Путни, железнички и водни коридори (скица свих коридора)
2. Садашње стање на путном коридору X
 - Дужине и стање деоница (слике оштећености коловоза са стациоณาма и оценом стања, приказаним нумерички и графички на прегледној карти)
 - Стање објеката, потребна финансијска средства за довођење објеката на прихватљиви ниво
 - Гранични прелази, потребна финансијска средства за довођење прелаза на прихватљиви ниво
3. планирано стање на Коридору X
 - потребна средства за поправку постојећих коловозних конструкција, објеката и заштиту природне средине
 - приказ деоница у изградњи (подаци о дужинама, стању пројектне документације, стању планских аката, цени за израду главних пројеката, роковима за израду главних пројеката, цени по км, цени експропријације и укупној цени изградње (која укључује пројектовање, експропријацију и изградњу). Стационажу, врсту објекта (мост дужи од 5 м – тунел), појединачну цену објекта и укупну цену објекта на разматраној јединици (укупна цена објеката је урачуната у цену изградње деонице)
 - укупна цена по путним правцима (Лесковац – гр. Са Македонијом, Ниш - гр. са Бугарском и Нови Сад – гр. Са Мађарском)
 - графички приказ на прегледним картама путног правца у изградњи: Лесковац – гр. Са Македонијом, Ниш – гр са Бугарском и Нови Сад – гр са Мађарском. Уз деонице дати податке о дужинама и трошковима изградње
 - изградња граничних прелаза (израда пројекта, трошкови пројектовања, експропријације, грађења и рокови)
4. планирани рокови изградње по деоницама и динамика плаћања
5. стање уговарања иностраних кредита, неопходни рокови за закључивање уговора и динамика пристизања финансијских средстава
6. хитне мере
 - проглашење општег интереса на путном земљишту на целом неизграђеном делу Коридора X, израда пројекта експропријације и главних пројеката

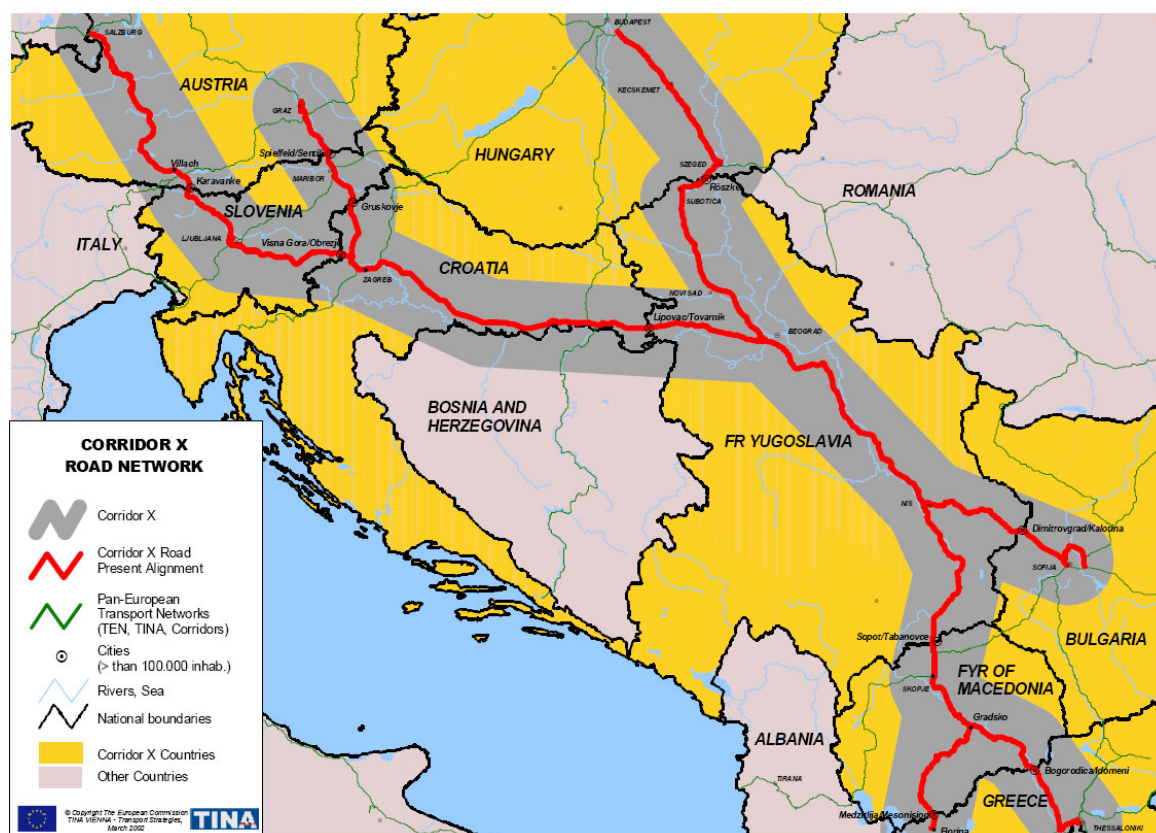
КОРИДОР X

Припремио за штампу А. Цветановић

1. УВОД

1.1 Општи подаци о путном Коридору X

Коридор X је значајан и за Европу стратешки важан путни, железнички и водни правац због веома великих уштеда у трошковима транспорта.



Слика 1. Коридор X – веза југоисточне Европе са земаљама ЕУ из континенталног дела Европе.

У путном смислу, Коридор X повезује Салцзбург и Солун, и укупне је дужине 2360 km. Од тога, 835 km пролази кроз Србију, од чега је свега изграђено око 57 % на нивоу аутопута (неопходно је уложити око 2 милијарде € за завршета аутопута кроз Србију).

Цене изградње аутопута превасходно зависи од терена. Тако, у Војводини износи од 1.5 до 2.5 милион €/km, док је у Грделичкој клисури неопходно од 10 до 15 милиона €/km.



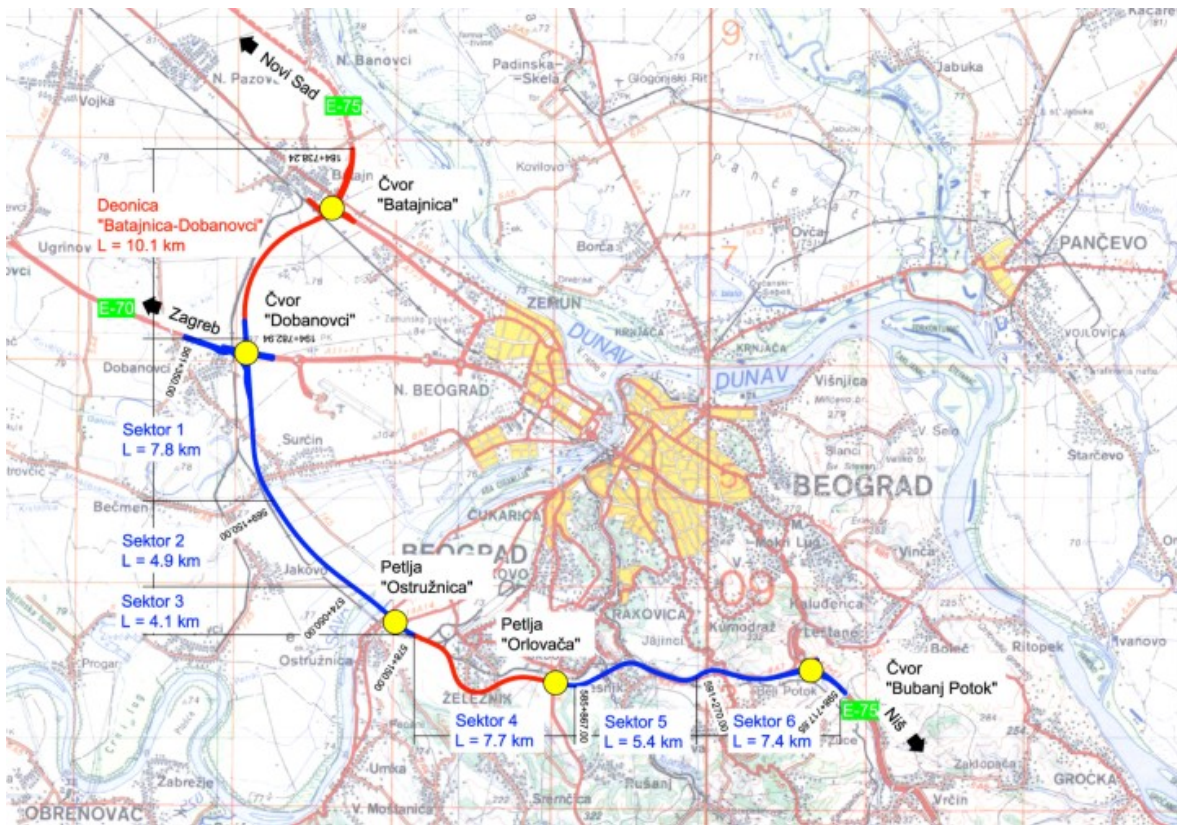
Слика 2. Путни Коридор X кроз Републику Србију

Неопходна средства за довршење аутопут у оквиру коридора X:

- Хоргош – Нови Сад 230.0 мил. €
- Лесковац – Прешево 604.3 мил. €
- Ниш – Димитровград 647.9 мил. €
- Београд – обилазница 201.0 мил. €
- Батајница – Добановци 115.0 мил. €

Укупно 1.8 милијарди €.

Радови на реконструкцијама треба да запосле око 20 000 људи, а пратећи пројекти око саобраћајница би могли да запосле око 100 000 људи.



Слика 3. Обилазница Београда

Значај обилазнице Београда који припада коридору X је у повезивању северног (E-75) и западног (E-70) аутопута, магистралних путева ка Обреновцу и Ваљеву (M19), Чачку и Краљеву (M22) и Раљи (P200) и уклапању у правац ка Нишу (E75) код Бубањ потока. Предвиђен је и наставак деонице од Бубањ потока ка Румунији (E-70) и у току је израда планских докумената.

Цела деоница је планирана за изградњу по фазама, што значи да је прва фаза израда половине попречног профила аутопута од 11.5 метара ширине и његово коришћење за двосмерни саобраћај, док се не достигне потреба за изградњом пуног профила аутопута. Првом фазом је обухваћена и експропријација за цео профил аутопута.

Основне карактеристике обилазнице Београда су:

A. Основне пројектне карактеристике трасе

- деоница је дужине $L = 47.4 \text{ km}$
- пројектована рачунска брзина $V_r = 120 \text{ km/h}$
- минимални хоризонтални полупречник кривине $\min R_h = 1000 \text{ m}$, а максимални вертикални нагиб је 3.8%.
- попречни профил се састоји од два коловоза ширине по 11.5 m и средњег разделног појаса ширине 4 m.

B. Чворови и петље

Пројектовано је пет чворних места, два на крајевима трасе и три дуж трасе.

C. Најзначајнији објекти

- Мостови (постоји 41 локација са 79 мостовских конструкција. Мост преко реке Саве (челична конструкција са бетонским прилазним вијадуктима) укупне дужине $L=1965 \text{ m}$ и пет значајнијих мостовских конструкција – “Света Петка” L

= 408 m, “Железничка река” L = 406 m, “Кијевски поток” L = 571 m, “Топчидерска долина” L = 597 m, “Пружни прелаз” L = 452 m)

D. Тунели

- Пројектована су 4 тунела. “Липак” L = 665 m, “Железник” L = 699 m, “Бели поток” L = 373 m у широком ископу са затрпавањем тунелских конструкција и класична тунелска конструкција од две цеви “Стражевица” L = 745 m.

E. Санациони објекти

- На траси је констатовано и пројектом обрађено 10 локација са клизиштима и 3 локације са слабо носивим тлом.

Радови су подељени на:

- сектор А, Батајница – Добановци
- секторе од Б1 до Б6.

Сектори Б1, Б2 и Б3 су завршени и у оперативном стању од 2005. године. Радови на сектору Б4 су у току и завршетак се очекује у трећем кварталу 2008. године.

На сектору Б5 се изводе радови у тунелу “Стражевица” са делом трасе и једним надвожњаком. Обим радова је ограничен расположивим средствима из НИП-а.

Сектор Б4 од моста на реци Сави до Ибарског пута је дужине L = 7 717 m и има:

- 4 моста у трупу пута
- мост у петљи Орловача
- петљу Орловача
- 2 тунела, “Липак” L = 665 m, “Железник” L = 699 m.
- Панчево – Вршац – граница са Румунијом Е-70

Да би коридор X био у потпуности искоришћен требало би изградити бочне везе, као нпр. аутопутеве:

- Ватин (граница са Румунијом) – Београд
- Грагујевац – Баточина
- Пожега – Краљево – Крушевац - Појате

Основни подаци о изграђености коридора X приказани су табели 1.:

Табела 1. Основни подаци о Коридору X

Коридор	Почетна тачка	Завршна тачка	Дужина	Степен изграђености:
			km ПГДС воз/дан	
Xb	Хоргош (Мађарска)	Нови Сад	114.669 ----- 5.792	- аутопут - А - полуаутопут - ПА - у изградњи - И - постојећи пут - ПП - неизграђен - Н ПА
Xb	Нови Сад	Батајница	61.149 ----- 12.684	А У изградњи мост "Бешка" и реконструкција и изградња денивелисаних укрштаја (прилагођавање затвореном систему наплате путарине).
Xb	Батајница	Змај	10.108 ----- 27.200	А У току је израда Идејног пројекта преспајања Е-75 и Е-70 обилазницом око Батајнице (Институт за путеве)

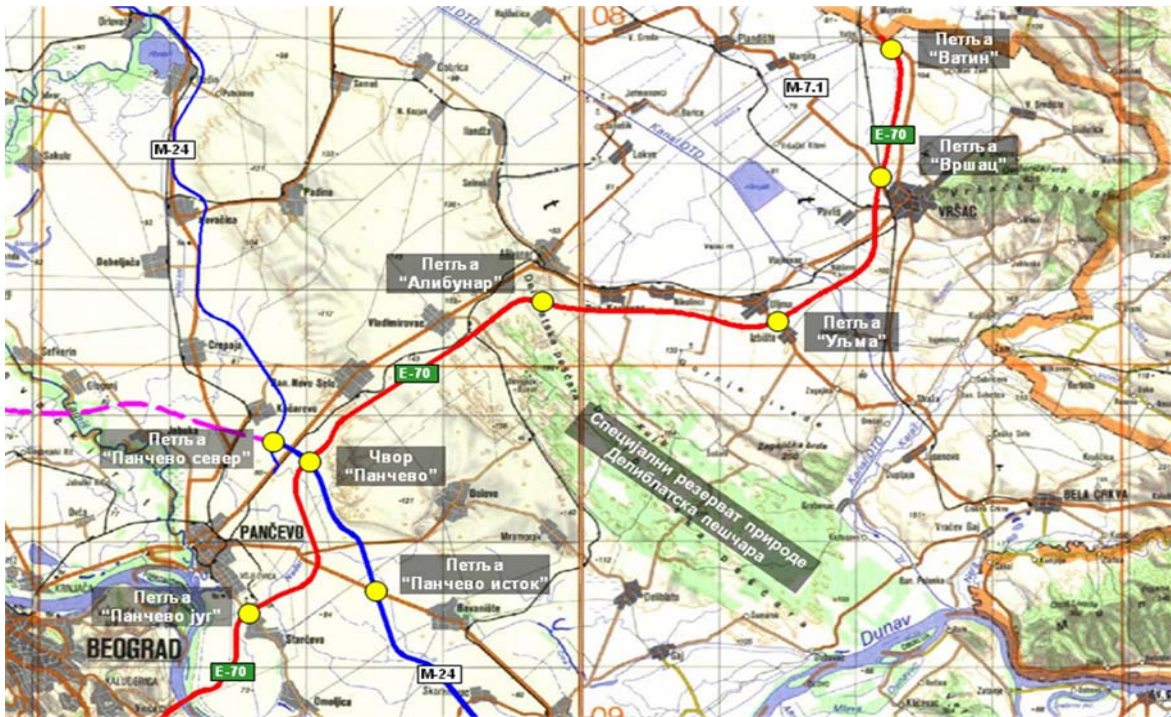
X	Батровци (Хрватска)	Змај	104.08 ----- 17.640 (35.693)	A	
X		Змај	Бубањ Поток	19.033 ----- 148.119	A
Xb	Батајница	Добановци	10 ----- 6.320	H Неизграђена деоница (комплетна изградња)	
X	Добановци	Остружница	16.8 ----- 5.960	ПА (изградња II фазе)	
X	Остружница	Орловача	7.7 ----- 6.420	I (изградња II фазе, уколико буде изграђена само I фаза)	
X	Орловача	Бубањ Поток	12.8 ----- 6.540	I (изградња II фазе, уколико буде изграђена само I фаза)	
X	Бубањ Поток	Лесковац (Печењевце)	249.5 ----- 16.430 (29.569)	A	
X	Лесковац (Печењевце)	Мала Копашница	21.8 ----- 4.300	A	
X	Мала Копашница	Грделица	5.32 ----- 4.300	ПП 24,557,411 €	
X	Грделица	Царичина Долина	12.28 ----- 4.132	ПП 119,280,999 €	
X	Царичина Долина	Владичин Хан	14.33 ----- 4.132	ПП 143,908,593 €	
X	Владичин Хан	Доњи Нерадовац	26.26 ----- 4.174	ПП 74,869,450 €	
X	Доњи Нерадовац	Левосоје	15.80 ----- 4.174	ПП 50,110,228 €	
X	Левосоје	Граница са БЈРМ	22.14 ----- 4.174	ПП, И 53,560,100 €	
Xc	Ниш (Трупале)	Ниш (Комрен)	4.71 ----- 8.156	A	
Xc	Ниш (Комрен)	Малча	12.56 ----- 6.024	I	
Xc	Малча	Бела Паланка – Запад	30.61 ----- 5.698	ПП	
Xc	Бела Паланка - Запад	Бела Паланка – Исток	4.75 ----- 5.372	ПП	
Xc	Бела Паланка - Исток	Пирот - Запад	25.47 ----- 5.926	ПП	
Xc	Пирот - Запад	Пирот - Исток	5.25 -----	ПП	

			5.235	
Хс	Пирот - Исток	Димитровград (Бугарска)	25.48 ----- 4.091	ПП

Напомена: ПГДС = просечни годишњи дневни саобраћај из "Бројање саобраћаја на путевима Републике Србије у 2007. години", ЈП "Путеви Србије", Јун 2008. године.

1.2 Аутопут од Ватина до Београда

Аутопут од Ватина до Београда не спада у коридор Х, али би његовом изградњом Коридор Х био повезан са Коридором IV који је у изградњи у Румунији. Оријентациона дужина би била око 95 км, а коштао би око 230 милиона €.



Слика 4. Аутопут од Ватина до Београда

1.3 Општи подаци о железничком Коридору X

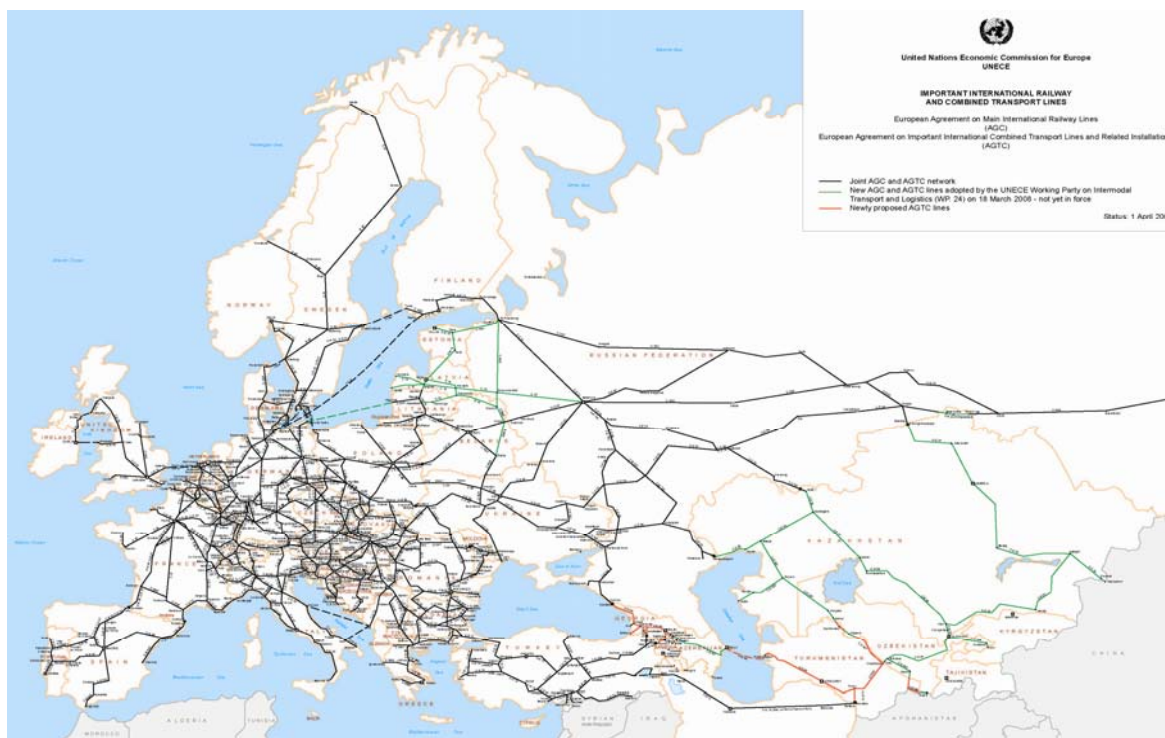
Железничка мрежа је дуга 767 km и захтева велика улагања да би била доведена на стандарде које захтева савремена железничка инфраструктура у Европи. Процена је да треба око 4 милијарде € за реконструкцију пруга (за пројектну брзину од 160 km/h). Само у Београдски чвор је до сада уложено 500 милиона €, а потребно је још 100–200 милиона €.



Слика 5. Железнички Коридор X

За железнички саобраћај, у југоисточној европи односно по балканском полуострву, је од виталног значаја примена:

- Европског Споразума о најважнијим међународним магистралним пругама (AGC)
- Европског Споразума о пругама за комбиновани превоз (AGTC)
- Европска мрежа пруга за велике брзине
- Паневропски приоритетни саобраћајни коридори
- Споразум о мрежи високе перформансе у југоисточној Европи (SEECР)
- Споразум о најважнијим међународним железничким пругама (AGC) дефинише техничке карактеристике реконструкције, изградње и опремања мреже "Е" пруга за брзину од 160 km/h, с тим да представља хомоген систем способан да железници омогући одговарајућу улогу у дужем временском периоду (Споразум закључен у Женеви 1985, а у Скупштини СФРЈ ратификован 1989).



Слика 6. Главне пруге у Европи

Споразум о главним пругама у међународном комбинованом превозу (AGTC) израђен је због потребе да се међународни комбиновани превоз у Европи учини ефикаснијим и привлачнијим за клијентелу и да се уведе правни оквир за усклађен развој комбинованог превоза и инфраструктуре (Споразум закључен у Женеви 1991, а у Скупштини Србије ратификован 2005).

Пошто процес интеграције Европе прати пораст привредног развоја и ефикасности пословања, то доводи и до повећања мобилности. Стратегија развоја саобраћаја, која би обезбедила одрживу мобилност у условима еколошке и енергетске кризе је у начајној мери везана за улогу железнице. Због тога је циљ железнице крајем 20-ог века био да применом савремених техничких и технолошких дотигнућа (концепт великих брзина) докаже да је најрационалније превозно средство које има низ предности у односу на друге видове транспорта:

- успешно конкурише авионском саобраћају на растојањима 500-1000 km
- има специфичан комфор (могућност кретања, рада, разоноде, одмора)
- комплементарна је са другим видовима транспорта и омогућује комбиновање путовања
- заузима два пута мање земљишта од аутопута истог капацитета
- потрошња енергије по јединици превоза је два пута већа у друмском саобраћају
- еколошки је најприхватљивија – еколошке штете саобраћаја у ЕУ износе 4.6% националног дохотка (92% на друм, 6% на авион и свега 1,7% на железницу)
- безбедност је велика предност железнице (број погинулих на железници и на друму је у односу 1:100, а број повређених у односу 1:3500)

Сви ови параметри су утицали да се дефинише Трансевропска мрежа пруга за велике брзине.

Због тих тенденција, приоритетни паневропски коридори подразумевају и Коридор X који повезује градове:

- Салцбург - Љубљана - Загреб - Београд - Ниш - Скопље - Велес – Солун
- Будимпешта - Нови Сад – Београд
- Ниш - Софија - (Истанбул преко Коридора IV)
- Битољ - Флорина – Игуменица

Приоритетни железнички правци у југоисточној Европи су дефинисани у Дирекцији УИС-а. Дирекција УИС је формирала Географску групу Југоисток (13 земаља) са задатком да на том простору афирмише “велике брзине”, утврди приоритетне железничке правце, дефинише заједничке техничке параметре, стратегију и динамику постизања “великих брзина”. Група Југоисток је донела закључак да модернизацију железничке инфраструктуре треба усмерити на пет приоритетних праваца од којих се три налазе у Мрежи пруга за велике брзине Европе (2001.).

Споразум за успостављање железничке мреже високих перформанси у југоисточној Европи (SEECР) тежи следећем:

- *Циљ:* ”Железничка мрежа високих перформанси” обухвата железничке пруге у региону југоисточне Европе, које ће бити оспособљене да омогуће стварање железничких веза високог квалитета, са знатно смањеним временима путовања између главних урбаних центара
- *Статус:* Споразум је ратификовала Скупштина Србије
- *Ефекти:*
 - комерцијална брзина најмање 130 km/h, а минимална пројектована од 160 - 200±20 km/h.
 - елиминисање заустављања ради царинске и пасошке контроле на граничним прелазима у две фазе: у првој заустављање возова само на једном месту, а у другој контроле обављати током кретања воза
- *Спровођење Споразума:*
 - државе чланице обавезују се да ће у оквиру својих националних и међународних финансијских планова, омогућити инвестиције у циљу побољшања стања железничке инфраструктуре и возног парка у периоду до 2020. године
 - споразумом је истакнут стратешки значај Коридора X, не само за Републику Србију, већ и за југоисточну Европу

На основу просторног плана Србије, који је донет у Скупштини Републике Србије 1996. Године, предвиђено је да:

- Просторни план Србије предвиди реконструкцију најважнијих међународних магистралних пруга (Е70 и Е85) у двоколосечне, способне за брзине 160-250 km/h
- Пруге за “велике брзине” Србије буду уклопљене у Мрежу пруга за велике брзине Европе, а у основи да се воде по коридорима постојећих пруга

Основе за планирање пруга за “велике брзине” у Србији су:

- активности Европске комисије 1989.-90. на формирању мреже пруга за велике брзине ЕУ и учешће представника Југославије као посматрача због значаја везе ЕУ са Грчком преко Југославије
- Банкарски досије-саобраћајне, техничке и економске студије, које су израдили СIP & SOFRERAIL-Париз 1991
- Конгрес о великим брзинама 1992. у Берлину и прва Трансевропска мрежа пруга за велике брзине

- Критски коридори усвојени 1994. где се Коридором IV заобилази проблематично подручје Југославије и активности представника Србије у доказивању предности традиционалних саобраћајних коридора кроз Србију



Слика 7. Мрежа железничких пруга у Коридору X

1.4 Водни Коридор VII као неодвојива компонента Коридора X

Водни коридор или Коридор VII је једна од најважнијих европских саобраћајница, а заједно са Рајном и Мајном је најважнији водни пут на Континенту. Њега чини, у суштини, река Дунав у дужини од 2300 km. Најважније луке на овом коридору су Улм, Регензбург, Пасау, Линц, Беч, Братислава, Будимпешта, Нови Сад, Београд, Видин, Русе, Турђу, Браила, Галац и Измаил. Он је део Транс-европске саобраћајне мреже TEN-T (Trans-European Network for Transport, TEN-T) коју чине мреже путева, пруга, речних путева и лука, морских лука и аеродрома по целој Европској Унији са околним земљама и са још непостојећим прикључцима. Пројекти који треба да подупру ову мрежу саобраћајница су подстакнути од стране земаља чланица ЕУ. Приоритет чине увиђање постојања “уских грла” и организовање пројеката којима би она била отклоњена, нарочито на Дунаву, кључног водног пута у TEN-T.

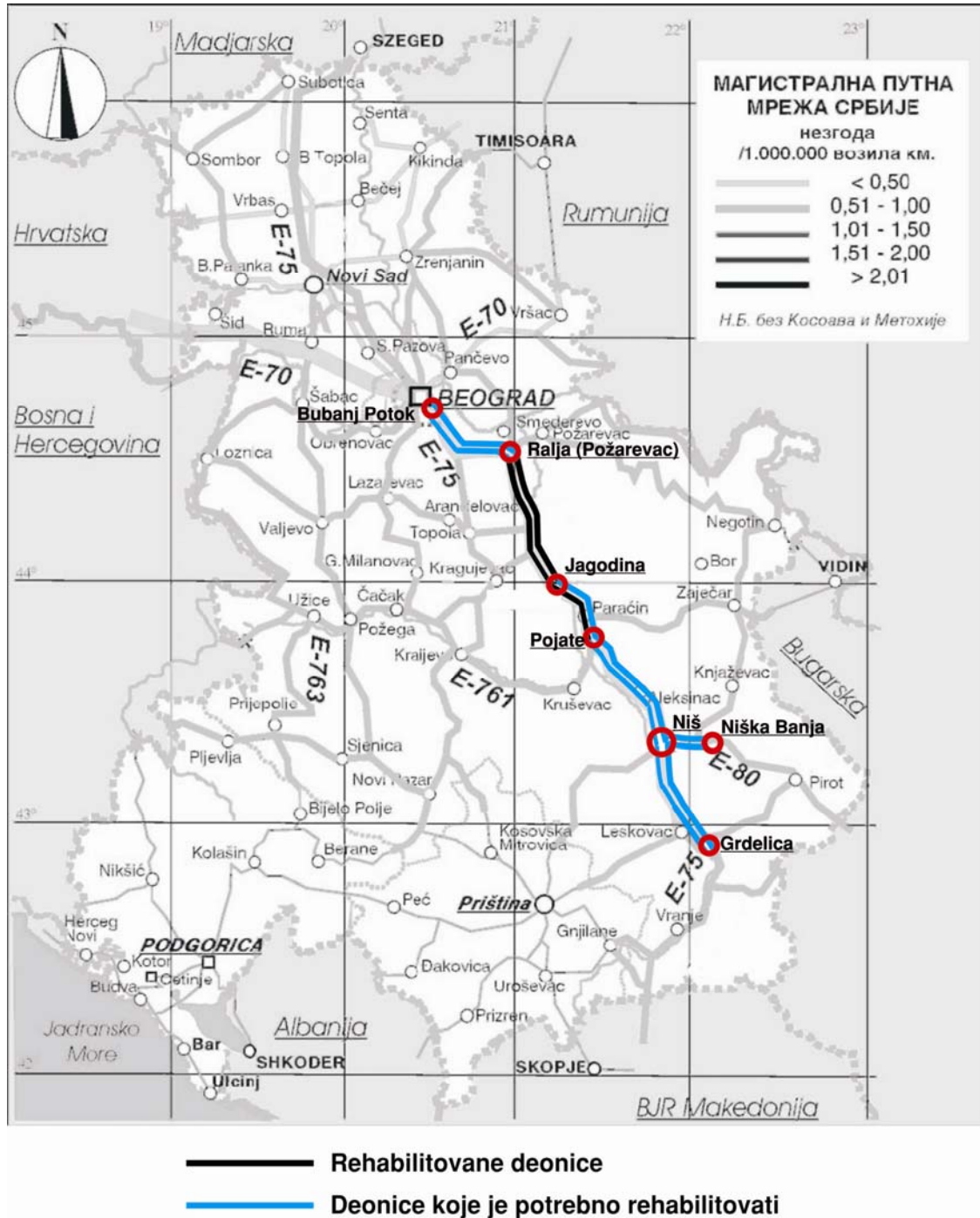


Слика 8. Водни Коридор VII

2. Садашње стање на путном Коридору X

Поред неопходних улагања у изградњу, треба додатно уложити и у поправку већ изграђених деоница аутопутева у оквиру коридора X (око **94 милиона €**).

Стање деоница графички је приказано на прегледној карти, слика 9.



Слика 9. Стање коловоза на већ изграђеним деоницама Коридора X

Деонице које је потребно рахабилитовати	Коловозна трака	Цена (€)
Е - 75		
Хоргош – петља Бачка Топола Бубањ Поток – Раља(Пожаревац)	десна трака	10,500,000.00
	десна и лева	18,796,635.00
Јагодина–Појате	лева	12,193,905.00
Појате–Грделица	десна и лева	45,372,909.00
Σ=		86,863,449.00
Е - 80		
Ниш–Просек	десна и лева	6,858,000.00
Σ=		93,721,449.00

На следећој карти, слика 10, приказани су груби показатељи стања путева на целом Коридору X.



- a – постојеће трасе – побољшања геометријских елемената нису неопходна
- b – постојеће трасе – потребна је нова конструкција и геометријских елемената и коловозне конструкције
- c – изградња је у току
- d – подаци приказани у поглављу о обилазници Београда

Слика 10. Стање путева на Коридору X

Стање деоница на Коридору X у Војводини, крак Xb, је са становишта финансијских потреба за радовима следеће:

Хоргош (0 + 000) – петља Бачка Топола (45 + 500), десна трака

Деоница је у форми полуаутопута (десна трака) дужине од 45.5 km, а захваљујући стању коловозне конструкције неопходна је рехабилитација у наредном периоду. Оријентациона вредност ових трошкова је 10 500 000.00 €. На деоници Бачка Топола - Нови Сад (од км. 0+000 до км. 180+000) је урађена рехабилитација коловозне конструкције у периоду 2005 – 2006.

Хоргош (0+000) – Нови Сад (108+000), лева трака

Леву траку ове деонице је потребно у потпуности изградити са свим припадајућим објектима у трупу пута, неопходном опремом за саобраћајну сигнализацију, осветљење изграђених петљи, реконструкцију постојећих петљи.

Идејни пројекти су прошли контролу Државне ревизионе комисије, експропријација земљишта на целој дужини деонице је обављена. Процена трошкова за извођење радова износи 150 000 000.00 €.

Пролаз кроз Нови Сад (км. 108+000 до км. 118+000)

Деоница је у склопу LOT-а 1.1 који изводи конзорцијум Енергопројект – Интермост.

Од км. 118+000 до км. 136+000, Аркањ

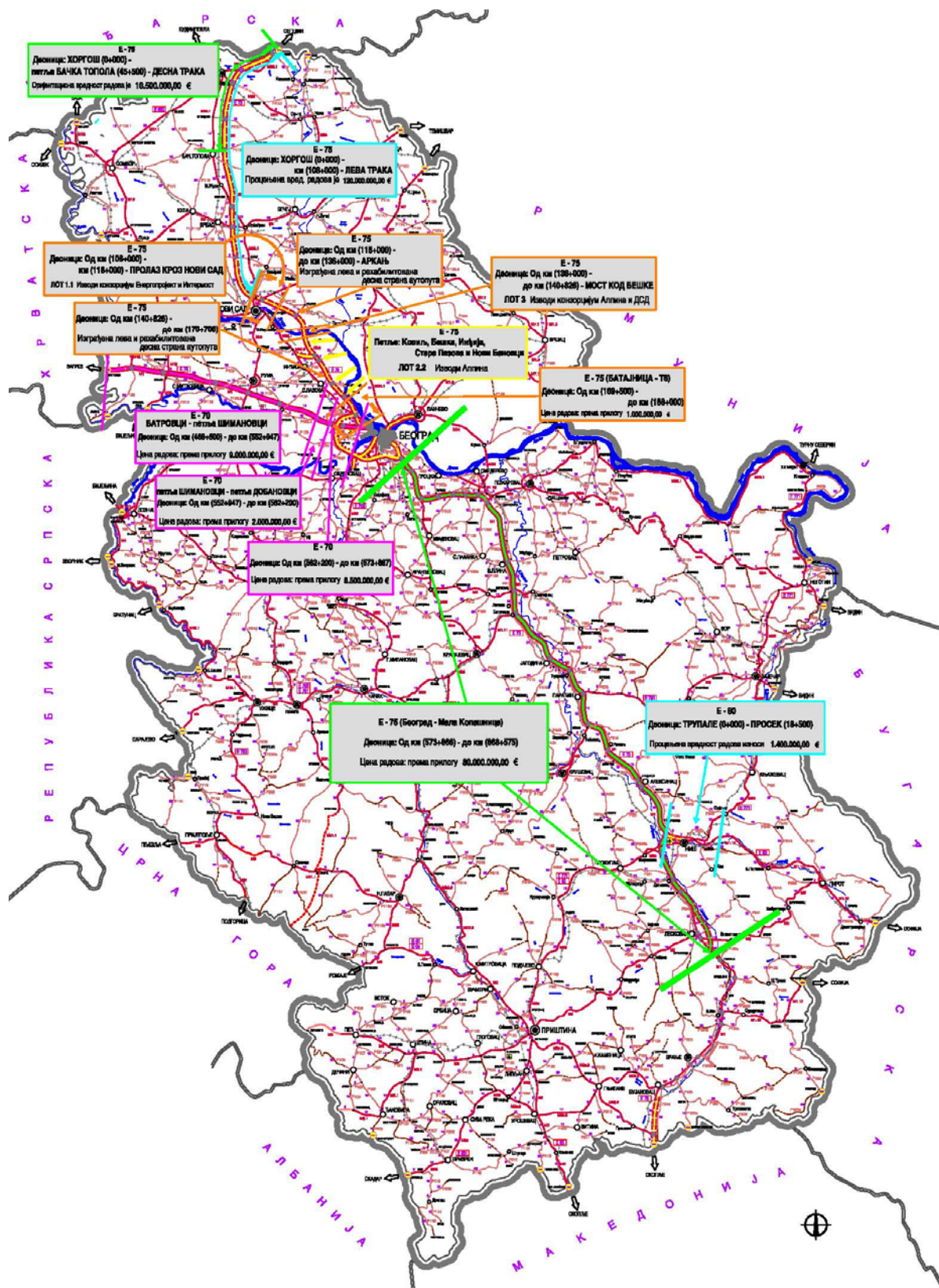
Деоница је у потпуности завршена у пуном профилу аутопута – изграђена је нова лева трака, а десна је у потпуности рехабилитована.

Од км. 136+000 до км. 140+826, Мост преко реке Дунав код Бешке

Деоница је у склопу LOT-а 3, а извођач радова је конзорцијум Алпина и ДСД (Alpine & DSD).

Од км. 140+826 до км. 170+706

Деоница је у потпуности изграђена у пуном профилу аутопута – изграђена је нова лева трака, а десна је у потпуности рехабилитована.



Слика 11. Потребна средства по деоницама за поправку путева

Од км. 118+000 до км. 170+706 – петље

На овој деоници се изграђују петље типа “Труба” код Ковиља, Бешке, Инђије, Старе Пазове и Нових Бановаца, ради увођења система затворене наплате путарине. Радове у склопу LOT-а 2.2 изводи Алпина.

Пресек је обављен 08.08.2008. године на основу података ЈП Путеви Србије, одсек Нови Сад.

2.1 Стање објеката и потребна финансијска средства за довођење објеката на прихватљиви ниво

2.1.1 Мостови и тунели

Стање изграђених мостова и тунела на коридору X није задовољавајуће. Процењује се да је потребно у хитне поправке уложити око 20 милиона €.

2.1.2 Пратећи садржаји

Неопходно је изградити пратеће објекте и то:

- бензинске пумпе
- мотеле
- ауто-сервисе

Изградња наведених објеката пада на терет приватног сектора, а финансијски интерес државе је рента за коришћење путног земљишта.

2.1.3 Гранични прелази

Гранични прелази су „врата“ за Коридор X. Капацитети и процедуре морају максимално да се прилагоде што већој проходности, јер у противном планрано инвестирање у Коридор X губи сваки смисао. Мора да се ураде за сваки гранични прелаз пројекти повећања проходности возила, роба и путника.

Стање граничних прелаза:

- **Хоргош** (граница са Мађарском) - 2004. године је изграђен модеран аутопутни гранични прелаз по европским стандардима са свом потребном инфраструктуром - финансирано од стране Европске агенције за реконструкцију:
 - улазне траке за путничка возила: 5+1
 - излазне траке за путничка возила: 4
 - паркинг: 90 камиона
- **Батровци** (граница са Хрватском) - привремено реконструисан
 - улазне траке за путничка возила: 1
 - излазне траке за путничка возила: 1
 - улазне траке за камионе: 1
 - излазне траке за камионе: 1
- **Градина** (граница са Бугарском)

- улазне траке за путничка возила: 8
- излазне траке за путничка возила: 8
- улазне траке за камионе: 8(+2)
- излазне траке за камионе: 8(+2)
- **Прешево** (граница са БЈРМ)
 - улазне траке за путничка возила: 3(+2)
 - излазне траке за путничка возила: 3
 - улазне траке за камионе: 2
 - излазне траке за камионе: 2

Сви *гранични прелази* који се налазе на Коридору X подлежу правилима Европске уније. Они спадају у тзв. групу “А”, која подразумева посебна правила која се односе на полицију, царину и инспекцију. Осим што се подразумева да су власништво државе, ови прелази треба да испуне и одређене високе нормативе у погледу улазно-излазних саобраћајних трака, путања за путничка и теретна возила, камионски терминал, паркинге и прилазне рампе, санитарне чворове и ресторане, локацију и објекте за полицију и царину, простор за шпедитере, итд.

Када се анализирају гранични прелази, неопходно је анализирати *визни режим* који Република Србија има према суседним и осталим државама у окружењу, као и политику које те државе имају према Републици Србији (*скоро да смо једина земља у Европи за коју је потребна виза*). **Један од основних узрока што данас на Коридору X имамо четири пута мањи саобраћај од реално могућег је визни режим.**

2.2 Еколошки аспекти на деоницама Коридора X у виду заштите животне средине

Однос пута и животне средине, према анализи Института за путеве, правно је регулисан Законом о заштити животне средине и низом подзаконских аката који дефинишу процедуру и обим и садржај документације (студије и пројекти) потребне за ублажавање последица инвестиције.

Изградња, експлоатација, одржавање и само присуство пута неизоставно имају за последицу одређене промене у животној средини. Оне се, по правилу, сматрају деструктивним. Да би се вредновао њихов интензитет, потребно је регистровати садржаје који могу да буду изложени утицајима – еколошке потенцијале. На основу моделованих утицаја – буке, аерозагађења, загађења воде и тла и др. предлажу се мере заштите и план праћења утицаја током експлоатације.

а) Пројектна документација

Студије о процени утицаја на животну средину (СПУ) урађене су и усвојене за све деонице од Хоргоша до Београда (Батајница), као и за деоницу Печењевце – Грабовница. Од Грабовнице до границе са БЈРМ и од Ниша (Просек) до границе са Бугарском СПУ су урађене и у фази су усвајања. СПУ за деонице Батајница – Добановци и Добановци – Бубањ Поток (Обилазница Београда) су у фази израде. За деонице од границе са Хрватском, преко Београда, до Лесковца (Печењевце) СПУ нису рађене.

Главни пројекти техничких мера заштите животне средине рађени су за деоницу Печењевце – Грабовница (није изведено) и зону Новог Сада (од km 108+000 до km 115+280) – у фази реализације.

б) Постојећи еколошки потенцијали

Заштићена природна добра - У широј зони утицаја Коридора X регистрована су 34 заштићена природна добра. У већини случајева саобраћај на аутопуту не угрожава њихову стабилност, али је евиденција ових објеката, као и изградња приступних путева и одморишта начин да се побољша њихова приступачност. Сва заштићена природна добра приказана су на графичком прилогу.

Насељеност - У фази пројектовања деоница аутопута водило се рачуна да будућа траса буде на довољно великој удаљености од насеља, да становништво не буде изложено прекомерним утицајима буке и аерозагађења, као последица саобраћаја на аутопуту. На местима где то није било могуће, пројектоване су конструкције за заштиту.

Воде - У зони утицаја посматраног коридора налазе се велики речни токови (Дунав, Сава, Велика Морава, Јужна Морава и Нишава) и зоне заштите изворишта водоснадбевања. У складу са нивоом саобраћајног оптерећења и квалитетом вода реципијената, пројектовани су одговарајући системи одводњавања. Зоне заштите изворишта приказане су на следећој слици.

с) Мере заштите на новопроектованим деоницама

За утицаје за које се моделовањем утврди да прекорачују законом прописане максималне вредности, у оквиру СПУ се предлажу одговарајуће мере заштите.

Заштита природних водотокова се постиже усвајањем затвореног система одводњавања коловозних површина, при чему се све отекле воде пре упуштања у реципијенте пречишћавају сепарацијом уља и таложењем чврсте материје у ретензијама. Трошкови ових мера износе око 1.6 милијарди динара.

Заштита животиња се састоји у контроли њиховог кретања са једне на другу страну аутопута, постављањем заштитне оgrade на граници путног појаса, применом постојећих пропуста и изградњом специфичних прелаза испод или изнад саобраћајнице. Трошкови изградње ових објеката износе 300 милиона динара.

Заштита вегетације се своди на мере компензације – сађење аутохтоних биљних заједница на опустошеним локацијама у близини предметне саобраћајнице, уместо вегетације уништене изградњом трупа пута. Трошкови ове мере износе 150 милиона динара.

Мере заштите од саобраћајне буке односе се на изградњу конструкција (зидова, насипа) које смањују ниво буке на угроженим местима. Укупни трошкови реализације заштитних конструкција износе око 1.3 милијарде динара.

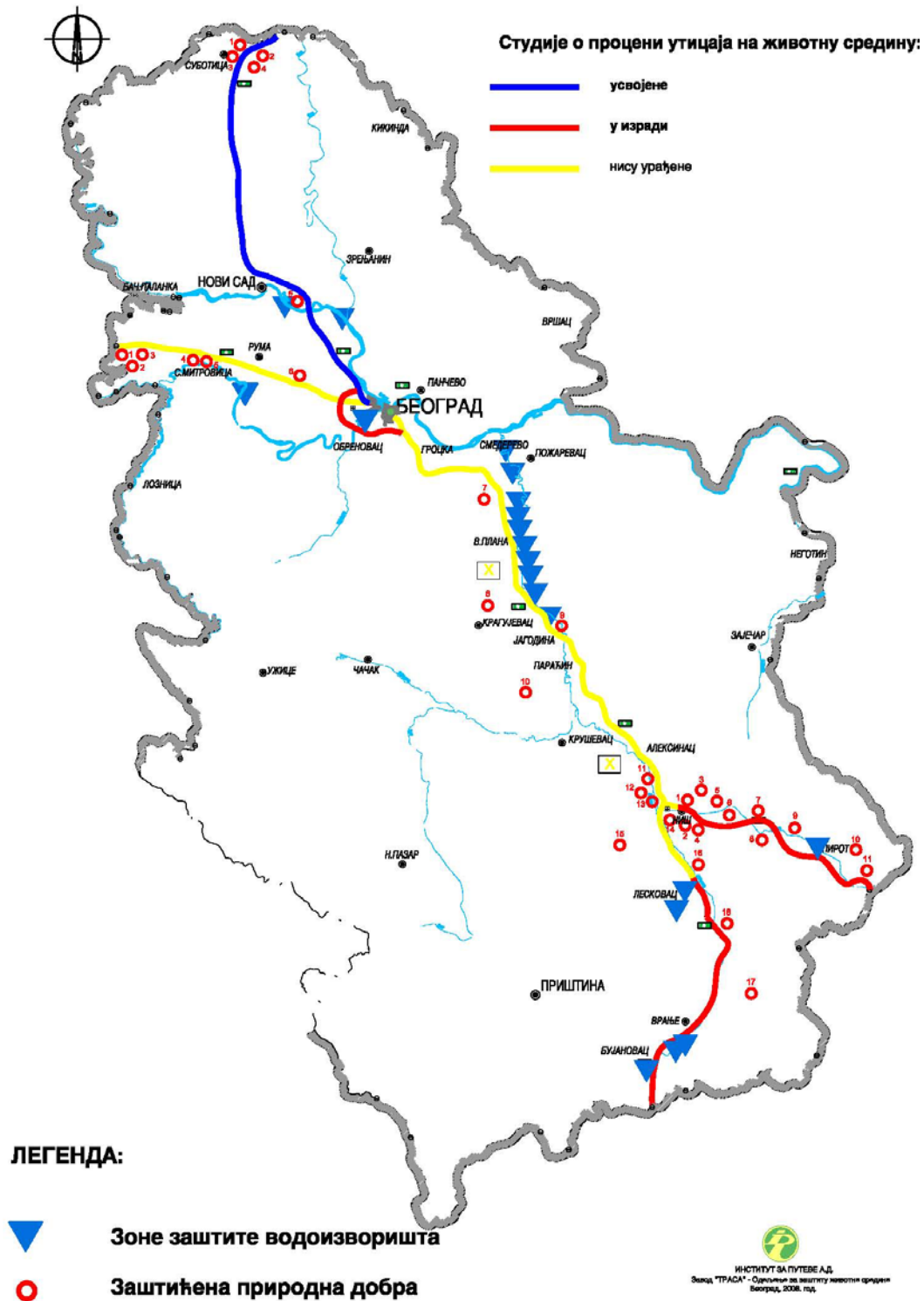
д) Активности на изграђеним деоницама

Неопходно је урадити Студије о постојећем стању животне средине да би се сагледали сви негативни утицаји који су последица присуства, одржавања и експлоатације већ изграђених деоница у Коридору X. Од негативних утицаја могу се јавити: бука, загађење ваздуха, загађење вода и загађење тла. Аутопут пролази близу насељених места па треба мерењем утврдити угроженост становништва од утицаја буке и на угроженим местима предвидети мере заштите. Цена мерења (вода, тло, ваздух и бука) на 10 мерних места износи 5 милиона динара.

На основу просторног положаја насеља и аутопута и искуства стечених претходним радом, дефинисане су потребне димензије конструкција за заштиту од буке. Цене конструкција за постојећи аутопут износе 1.7 милијарди динара.

е) Праћење стања (мониторинг)

Праћење стања животне средине на простору изложеном утицају саобраћаја се врши због провере резултата добијених моделовањем, а ради благовременог регистравања евентуалних прекорачења максималних законом прописаних нивоа буке и концентрација загађених материја у ваздуху, води и тлу. Ову активност је потребно спровести и за новопроектване деонице, и за постојећи аутопут. Места и динамика узорковања се одређују у оквиру Студије о процени утицаја, односно Студија постојећег стања. Трошкови ове активности износе око 15 милиона динара годишње.



Слика 12. Карта заштите животне средине

3. Садашње стање инфраструктуре на железничком Коридору X

Стање железничке инфраструктуре на Коридору X је лоше због старости пруга изграђених у XIX веку и недовољног улагања у одржавање и модернизацију, а то се најлакше може сагледати на следећој слици, на којој су црвеном бојом приказане допуштене брзине кретања возова по деоницама.



Слика 13. Допуштене брзине на пругама Србије

Само 32% дужине коридора је двоколосечно, електротехничка опрема је технолошки застарела, а пруга Ниш-Димитровград није електрифицирана.

Комерцијална брзина је око 50 km/h.

Велики број укрштања са путевима у нивоу утиче на безбедност железничког и друмског саобраћаја.

Инфраструктура није способна за пружање квалитетних услуга превоза које железницу чине конкурентном, што се види из података табеле 2.

Табела 2. Комерцијалне брзине на коридору X

Пруга	Година изградње	Дужина (km)			Време путовања	Комерц. брзина
		1. кол	2. кол.	Свега		
Београд – Шид	1891	9.2	109.7	118.9	2.00	57.0
Београд – Суботица	1883	149.6		149.6	3.20	52.7
Београд – Ниш	1884	103.1	137.7	240.8	4.07	59.1
Ниш – Прешево	1888	156.1		156.1	2.54	51.3
Ниш – Димитровград	1888	103.9		103.9	2.05	46.8
Укупно		521.9	247.4	769.3		
<i>У комерцијалну брзину није урачунато време бављења на граници</i>						

3.1 Гранични прелази на Коридору X (велике резерве времена)

Карактеристично за граничне прелазе:

- гранични прелази су места где се троши пуно времена на постојеће процедуре
- огромне уштеде времена могу се постићи добром организацијом и технологијом рада
- надлежни државни органи су носиоци таквих активности
- учесници у граничним процедурама су: полиција, царина, инспекција и железница
- за смањење времена задржавања на граничним прелазима потребна је добра синхронизација рада у заједничкој граничној станици
- Додатно смањење времена остварује се паралелним радом служби две државе

Пример ефеката Споразума на граничном прелазу Димитровград:

- у путничком саобраћају, просечно бављење возова од 150 минута, скраћено на 50 минута.
- у теретном саобраћају, са просечних 1200 минута (око 20 сати) просечно време задржавања скраћено на 500-600 минута (око 10 сати).

4. Планирано стање на путном коридору X

Према подацима надзорне службе Института за путеве која има ингеренцију над деоницама приказаним у табели 3., показани су финансијски подаци везани за стање постојећих деоница на Коридору X.

Табела 3. Потребна средства за поправку путева у оквиру Коридора X

Редни број	Деоница	Опис	RSD
1	Е-75, деоница: Батајница – Т6 км. 169+300 – км. 188+000	- км. 169+500 – км. 173+300, ревитализовано - км. 173+30 – км. 176+850, потребна реконструкција у оба смера - саобраћајница Т6, делови раскрсница	74 517 226.85 5 542 985.00
2	Е-70, Добановци – Београд км. 562+200 – км. 573+866.35	- км. 562+200 – км. 565+800, ревитализовано - км. 565+800 – 597+800, деоница у лошем стању, потребна реконструкција	651 502 560.99
		- км. 597+800 км. 644+500, реконструисано 2001. и 2002. - км. 597+800 – км. 604+000, потребно обновити коловоз - на деонцици постоји 8 петљи са укупно 65 000 m, потребна ревитализација коловоза	163 602 490.70 77 963 063.75
		- км. 644+500 – км. 695+000, реконструисано 2005. и 2006, потребно реконструисати зауставне траке на 348 000 m ²	627 381 360.00
		- км. 695+000 – км. 752+600, смер А, урађена ревитализација без зауставних трака - км. 695+000 – км. 710+000, смер Б, урађена ревитализација без зауставних трака - км. 710+000 – км. 752+600, потребна ревитализација свих зауставних трака и целе ширине коловоза на 687 000 m ²	842 009 612.25
		- на ове две деонице постоји 8 петљи са укупном површином коловоза од 62 500 m ² - км. 631+000 – км. 752+600 на делу ревитализованог коловоза треба обновити 26 000 m x 11 m	74 964 484.37 515 606 520.00
		- км. 752+600 – км. 868+575.00, има делове са добрим и делове са лошим коловозом, треба обновити	859 159 074.02
3	Објекти	- деоница Баточина – Ниш, треба санирати - према процени извођача, потребно је санирати	356 000 000.00 250 000 000.00
4	Еластична ограда	- на целој деоници до Печењеваца је дотрајало око 70% еластичне ограде, а са набавком и радом износи 798 000 x 0.70 x 2 950	1 647 870 000.00
Укупно потребно средстава за деоницу од Београда до Мале Копашнице			6 146 119 337.93

Основни подаци о деоницама које су изградњи, дати су у табели 4.

Табела 4.1 Основни подаци о стању планске документације на Коридору X

Р. бр.	Назив Просторног плана	Фаза у којој се налази Просторни план	Рок
1.	Просторни план инфраструктурног коридора аутопута Е-75 "Хоргош"-Београд	План усвојен и публикован у Службеном гласнику СЛ.РС. 69 од 07.07.2003. године	
	Просторни план инфраструктурног коридора аутопута Е-763 Београд-Пожега (Јужни Јадран)	Урађено: - Усвојен Просторни план инфраструктурног коридора за аутопут Е-763, Београд – Пожега - Утврђен Општи интерес за аутопут	
2.	Просторни план инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Београд-Ниш	Урађено: Обављена стручна контрола и План је упућен на мишљење Следи: 1. Упућивање Влади РС на утврђивање 2. Јавни увид и стручна расправа 3. Доношење Уредбе о Просторном плану	4. квартал. 2009. 1. квартал. 2009.
3.	Просторни план инфраструктурног коридора аутопута Е-75 Ниш-граница БРЈ Македоније	Урађено: Обављена стручна контрола, спроведен јавни увид и стручна расправа Следи: 1. Одржавање завршне седнице комисије за јавни увид 2. Доношење Уредбе о Просторном плану	4. квартал. 2009. 1. квартал. 2009.
4.	Просторни план инфраструктурног коридора аутопута Е-70 Граница Хрватске-Београд	План усвојен и публикован у Службеном гласнику СЛ.РС. 69 од 07.07.2003. године	
5.	Просторни план инфраструктурног коридора аутопута Е-80 Ниш-граница Бугарске	Урађено: Обављена стручна контрола и План је упућен на мишљење Следи: 1. Упућивање Влади РС на утврђивање 2. Јавни увид и стручна расправа 3. Доношење Уредбе о Просторном плану	4. квартал. 2009. 1. квартал. 2009.
6.	Просторни план инфраструктурног коридора аутопута Е-70 Панчево-Вршац-граница са Румунијом	Урађено: Обављена стручна контрола и План је упућен на мишљење Следи: 1. Упућивање Влади РС на утврђивање 2. Јавни увид и стручна расправа 3. Доношење Уредбе о Просторном плану	4. квартал. 2009. 1. квартал. 2009.

Табела 4.2 Основни подаци о стању пројектне документације на Коридору X:

Р. бр.	Назив пројекта	Фаза у којој се налази израда пројекта	Рок
1.	Пројекат Хоргош-Нови Сад	Урађен: Идејни пројекат Идејни пројекат усвојен на државној ревизионој комисији. Експропријација решена. Потребна фин. средства: 5.000.000 € Коментар: Фаза I - Издат Извод из урбанистичког плана за изградњу аутопута Е-75 (зона Нови Сад) од км. 180+000 до км. 120+000 у две фазе (I фаза од км. 108+000 до км. 115+280; II фаза од км. 115+280 до км. 120+000) - Стручна контрола Идејног пројекта завршена 26.	6 месеци по деоницама, сукцесивно

		<p>12.2006.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Издато одобрење за изградњу аутопута <p>Следи:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Израда главних пројеката по секторима и техничка контрола истих - Пријава почетка извођења радова <p>Фаза II:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Издат Извод из урбанистичког плана за изградњу аутопута Е-75 (зона Нови Сад) од км. 180+000 до км. 120+000 у две фазе (I фаза од км. 108+000 до км. 115+280; II фаза од км. 115+280 до км. 120+000) - Стручна контрола Идејног пројекта је у току. Примедбе на техничку документацију достављене Инвеститору <p>Следи:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Издавање одобрења за изградњу аутопута - Израда главних пројеката по секторима и техничка контрола истих - Пријава почетка извођења радова 	
1a.	<p>Пројекат “Хоргош”- Нови Сад (Јужни Јадран)</p>	<p>Урађено хронолошки:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Претходна студија оправданости и генерални пројекат усвојени од стране ревизионе комисије 10.10.2000. - Усвојен Просторни план инфраструктурног коридора за аутопут Е-75, Суботица – Београд - Утврђен Општи интерес за аутопут - Акт о урбанистичким условима за изградњу аутопута гранични прелаз “Хоргош” – Пожега, издат 14.09.2007. - Стручна контрола идејних пројеката завршена је у децембру 2007. године - Започет процес експропријације земљишта на деоницама: <ul style="list-style-type: none"> - Обреновац – Уб - Гранични прелаз “Хоргош” – Фекетић - Фекетић – Нови Сад <p>Следи:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Експропријација земљишта на осталим деоницама аутопута - Издавање одобрења за изградњу аутопута - Израда главних пројеката и техничка контрола тих пројеката - Пријава почетка извођења радова 	
2.	<p>Пројекат Београд-Јужни Јадран</p>	<p>Е-763, Београд – Јужни Јадран, деоница: Пожега – Бољари (граница са републиком Црном Гором)</p> <p>Урађено: Стручна контрола генералног пројекта је завршена 09.07.2008.</p> <p>Следи:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Израда планског документа (Просторни план инфраструктурног коридора аутопута) - Доношење Општег интереса на коридору аутопута - Издавање Акта о урбанистичким условима или Извода из плана - Израда Идејног пројекта - Експропријација земљишта 	

		<ul style="list-style-type: none"> - Издавање Одобрења за изградњу аутопута - Израда Главних пројеката и техничка контрола тих пројеката - Пријава почетка извођења радова 	
3.	<p style="text-align: center;">Пројекат Ниш-граница БРЈ Македоније</p>	<p>Урађен: Идејни пројекат Следи: Главни пројекат: деоница Горње поље-Царичина долина, L=11,8 км Потребна фин. средства: 2 900 000 € Главни пројекат: Доњи Нерадовац-Левосоје, L =15,8 км Потребна фин. средства: 2 300 000 € Коментари: На седници Ревизионе комисије од 07.08.2008 , Ревизиона комисија је условно прихватила Техничку документацију, јер Инвеститор није прибавио плански основ за израду Идејног пројекта. Инвеститор је дужан да недостајућа Акта достави Министарству за инфраструктуру – Ревизионој комисији ради провере усаглашености Идејног пројекта са планским документом.</p>	15 месеци
		<p>деонице: Грабовница – Грделица Царичина долина – Владичин Хан Владичин Хан – Доњи Нерадовац Доњи Нерадовац – Левосоје Пројектант исправља Техничку документацију према примедбама известилаца. Следи:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Доношење Општег интереса на коридору аутопута - Издавање Акта о урбанистичким условима или Извода из плана - Екпропријација земљишта - Издавање Одобрења за изградњу аутопута - Израда Главних пројеката и техничка контрола тих пројеката - Пријава почетка извођења радова 	

4.	<p>Пројекат Ниш-граница Бугарске</p>	<p>Урађен: Идејни пројекат Стручна контрола Идејног пројекта деонице Просек – Црвена река је у току Следи: Главни пројекат деоница: Чифлик-Понор-Пирот, L = 29 км Потребна фин. средства: 7 300 000 € Главни пројекат: деоница: Пирот-Димитровград, L = 15 км Потребна фин. средства: 3 300 000 €</p> <p>Идејни пројекти: стручна контрола почела 19.06.2008. Црвена Река-Чифлик-Понор-Пирот Сектор 2 и 3, деоница: Црвена река-Пирот(Исток) Сектор 4, деоница: Пирот (Исток)-Димитровград Обилазница Димитровграда Следи:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Доношење Општег интереса на коридору аутопута - Издавање Акта о урбанистичким условима или Извода из плана - Екпропријација земљишта - Издавање Одобрења за изградњу аутопута - Израда Главних пројеката и техничка контрола тих пројеката - Пријава почетка извођења радова 	18 месеци
5.	<p>Пројекат Београд-Панчево- Вршац</p>	<p>Урађен: Генерални пројекат (веза Коридора X и Коридора IV), L ≈ 91 km Стручна контрола у току Следи:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Доношење Општег интереса на коридору аутопута - Издавање Акта о урбанистичким условима или Извода из плана - Израда идејних пројеката је у току - Екпропријација земљишта - Издавање Одобрења за изградњу аутопута - Израда Главних пројеката и техничка контрола тих пројеката - Пријава почетка извођења радова 	
6.	<p>Пројекат Батајница-Добановци</p>	<p>Урађен: Стручна контрола Идејног пројекта, Сектор 1 од км.184+738.24 до км. 188+700.00 (чвор Батајница) је у току Стручна контрола Идејног пројекта, Сектор 2 од км.188+700.00 до км. 194+782.94 (чвор Батајница) је у току Следи:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Утврђивање планског основа - Издавање Одобрења за изградњу аутопута - Израда Главних пројеката и техничка контрола тих пројеката - Пријава почетка извођења радова 	

- Укупна цена по путним правцима (Лесковац – граница са БЈРМ, Ниш – граница са Бугарском, Нови Сад – граница са Мађарском)

Р. бр.	Назив пројекта	Активност	Трошкови (укупно), €
1.	Пројекат Хоргош-Нови Сад	<p>Дужина деонице: 108 км Израда пројектне документације: 5 000 000 € Трошкови грађења (по км): 1 157 407 € Трошкови експропријације: 2 000 000 € (процењена вредност експропријације)</p>	<p>∑ 132 000 000 €</p>
2.	Пројекат Ниш-граница БРЈ Македоније	<p>Дужина деонице: Горње поље – Царичина долина L = 11.81 км Израда пројектне документације: 2 900 000 € Трошкови грађења (по км): 10 736 147 € Трошкови експропријације (укупна површина м², цена € /м²): 774 222 м², 12 € /м² Тунели: “Предејане” км. 879+840 – км. 880+903, L_{LC} = 943.92 m, L_{DC} = 1112.41 m “Манајле” км. 892+518 – км. 894+322, L = 1804 m Галерије: “1” км. 889+600 – км. 889+800, L = 200 m “2” км. 890+050 – км. 890+200, L = 150 m “3” км. 891+300 – км. 891+625, L = 325 m</p> <p>Дужина деонице: Царичина долина – Владичин Хан, L = 14 км Израда пројектне документације: 3 500 000 € Трошкови грађења (по км): 12 142 000 € Трошкови експропријације (укупна површина м², цена € /м²): 980 000 м², 12 € /м²</p> <p>Дужина деонице: Владичин Хан – Доњи Нередовци, L = 26 км Израда пројектне документације: 4 500 000 € Трошкови грађења (по км): 3 270 000 € Трошкови експропријације (укупна површина м², цена € /м²): 1 820 000 м², 12 €</p>	<p>Горње Поље-Царичина Долина 139 000 000 €</p> <p>Царичина Долина – Владичин Хан 184 750 000 €</p> <p>Владичин Хан – Доњи Нередовац 111 320 000 €</p> <p>Доњи Нерадовац-Левосоје 77 240 000 €</p>

		<p>/m²</p> <p>Дужина деонице: Доњи Нерадовац – Левосоје L = 15.795 км Израда пројектне документације: 3 800 000 € Трошкови грађења (по км): 3 750 000 € Трошкови експропријације (укупна површина м², цена € /м²): 1 120 000 м², 12 € /м²</p> <p>Дужина деонице: Левосоје – граница Македоније L = 21.500 км Израда пројектне документације: Урађен главни пројекат Трошкови грађења (по км): 3 500 000 € Трошкови експропријације (укупна површина м², цена € /м²): 1 470 000 м², 12 € /м² Извођење радова у току.</p>	<p>Левосоје– граница Македоније 92 000 000 €</p> <p>∑ 604 310 000 €</p>
3.	Пројекат Ниш-граница Бугарске	<p>Дужина деонице: 83.450 км Израда пројектне документације: 20 000 000 € Трошкови грађења (по км): 7 250 000 € Трошкови експропријације (укупна површина м², цена € /м²): 7 600 000 м², 3 € /м²</p> <p>Сектор 1: км. 18+125.17–км. 40+650.00, L= 22.524 км Тунели: “1” км. 28+437 – км. 29+353, L = 916 m</p> <p>Сектор 3: км. 53+316.91–км. 80+080, L= 26.76 км Тунели: “2” км. 54+297 – км. 54+548, L = 251 m “3” км. 55+099 – км. 55+307, L = 208 m “4” км. 55+718 – км. 55+883, L = 165 m “5” км. 56+304 – км. 56+408, L = 104 m “6” км. 59+146 – км. 59+493, L = 347 m “7” км. 59+873 – км. 59+944, L = 71 m “8” км. 60+222 – км. 60+330, L = 108 m</p>	<p>∑ 647 877 750 €</p>

		<p>“9” км. 60+442 – км. 60+643, L = 201 m</p> <p>Сектор 4: км. 80+080–км. 101+578.12, L= 21.50 км</p> <p>Тунели: “10” км. 91+940 – км. 91+666, L = 176 m</p> <p>“11” км. 95+600 – км. 96+150, L = 550 m</p> <p>“12” км. 96+850 – км. 97+850, L = 1000 m</p>	
4.	Пројекат Обилазница Београда	<p>Дужина деонице: 37.3 км</p> <p>Коментари: Извођење радова на сектору Орловача – Бубањ поток је у току.</p>	221 000 000 €
5.	Пројекат Батајница-Добановци	<p>Трошкови грађења аутопута и денивелисане раскрснице код Батајнице</p> <p>Дужина деонице: 10.1 км</p> <p>Коментари:</p>	115 000 000 €
6.	Пројекат Панчево-Вршац-граница са Румунијом	<p>Дужина деонице: км</p> <p>Израда пројектне документације: €</p> <p>Трошкови грађења (по км): €</p> <p>Трошкови експропријације (укупна површина м², цена €/м²): м², €/м²</p>	∑ €

Стање реализованих и нереализованих ситуација према извођачима радова:

Шифра пројекта	Извор инвестиције	Врста ситуације - остварено	RSD	
			Одобрено:	Остаје:
103	НИП – 2007	Привремена ситуација бр. 5 “Путеви Ужице” 217 618 114,00 RSD	370 000 000,00	
103	НИП – 2007	Авансна ситуација ПЗП “Београд” 149 999 999,80 RSD		
				2 381 886,20
103	НИП – 2008	Авансна ситуација ПЗП “Београд” 132 878 359,60 RSD	132 878 360,00	
				0,40
100	НИП – 2008	Обилазница Београда Деоница: Добановци – Бубањ Поток	2 700 000 000,00	
		Буџет: 1 730 500 047,10	Буџет: 1 736 910 000,00	
		Кредит: 0	Кредит: 963 090	

			000,00	
		Испостављене а нису плаћене ситуације: ГП “Планум” а.д. 187 943 701,65 RSD		
				6 409 952,80
100	НИП - 2008	Обилазница Београда Деоница: Остружница – Орловача (Ибарска магистрала)		
		Испостављене и плаћене ситуације: ГП “Планум” а.д. 1 500 000 000,00 RSD		
		Испостављене и плаћене ситуације: ГП “Мостоградња” 1 500 000 000,00 RSD		
				2 400 000 000,00
		Дуг из НИП-а по ситуацијама за ЈУН 2008.		
		ГП “Планум” а.д. 65 000 000,00 RSD		
		ГП “Мостоградња” 96 000 000,00 RSD		
		Тунел “Железник” плаћа град Београд: 2 200 000 00,00 RSD		
100	НИП - 2008	Прогнозирана вредност средстава до краја радова		
		ГП “Планум” а.д. 2 165 000 000,00 RSD		
		ГП “Мостоградња” 490 000 000,00 RSD		
		Укупно: 2 655 000 000,00 RSD		

Табеларни преглед извршених радова на Сектору 4, Остружница – Орловача, закључно са 30. јуном 2008. године:

Редни број	Врста радова	Процент извршења (%)
1	Основна траса	55.00
2	Чворови и петље	30.00
3	Локални путеви	85.00
4	Санације	88.00
5	Хидротехника	25.00
6	Накнадни радови	70.00
7	Мостови у трупу аутопута	82.00
8	Мостови у петљама	73.00

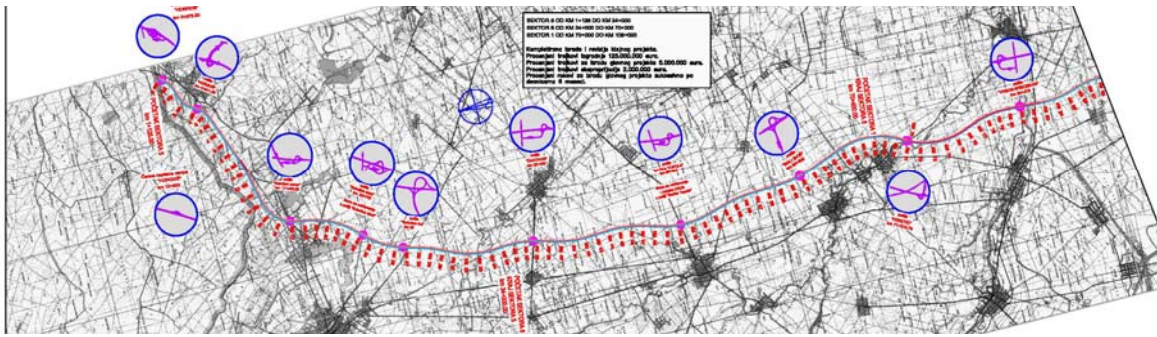
9	Тунели	85.00
	Укупно	56.00

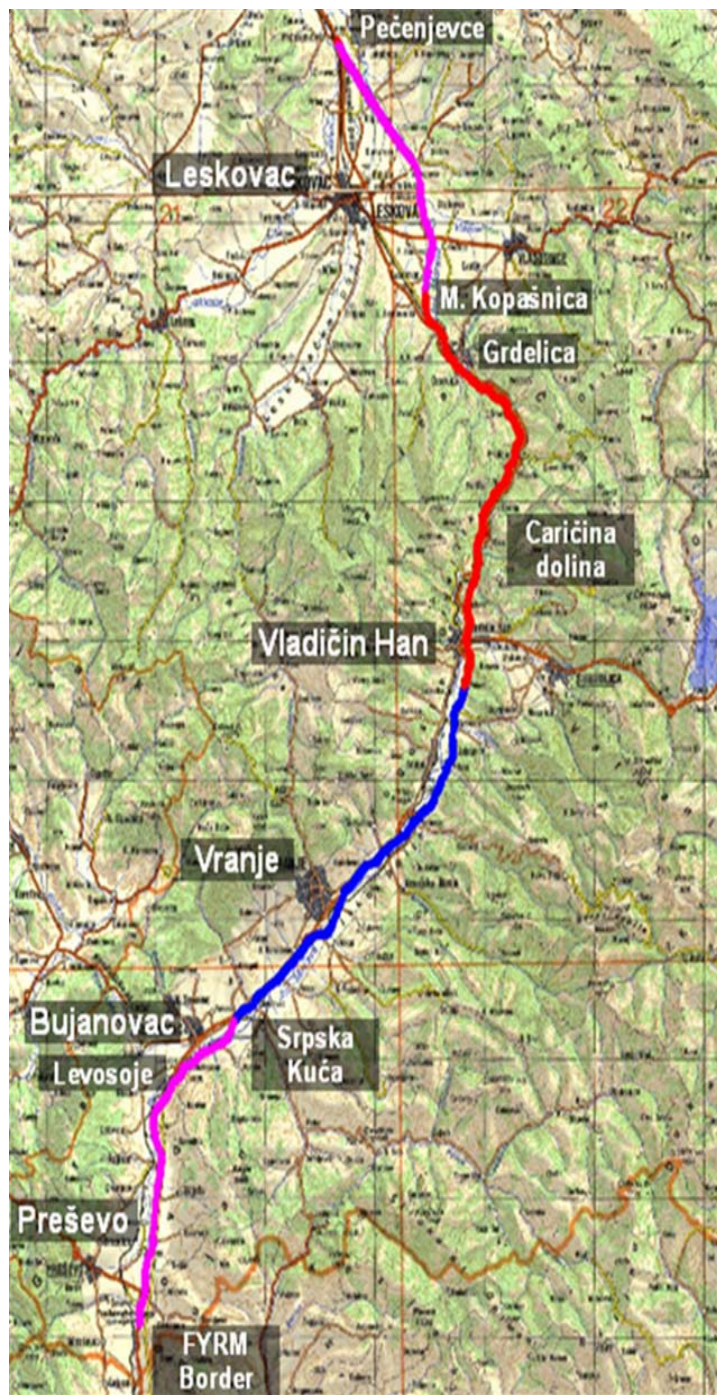
- *Графички приказ на прегледним картама путног правца у изградњи (Лесковац – граница са БЈРМ, Ниш – граница са Бугарском, Нови Сад – граница са Мађарском) са трошковима изградње и дужинама деоница*

Деонице аутопутева које су у изградњи или чија је изградња почела:

Хоргош	Батајница	176 km	друга трака
Батајница	Добановци	10 km	нова траса
Добановци	Остружница	15.5 km	нови пут
Остружница	Бубањ Поток	20 km	нови пут
Лесковац	Грделица	23 km	нови пут
Грделица	Прешево (граница са Македонијом)	98 km	делимично нов пут
Ниш(Трупале)	Ниш (Комрен)	5.7 km	изграђен АП
Ниш (Комрен)	Малча	12.5 km	изграђен АП
Малча (Просек)	Црвена Река	22.5 km	нови пут
Црвена река	Чифлик	10.3 km	нови пут
Чифлик	Пирот (Исток)	29.1 km	нови пут
Пирот (Исток)	Димитровград (Запад)	12.8 km	нови пут
Димитровград (Запад)	Гранични прелаз (Бугарска)	8.7 km	нови пут

“Хоргош” – Нови Сад

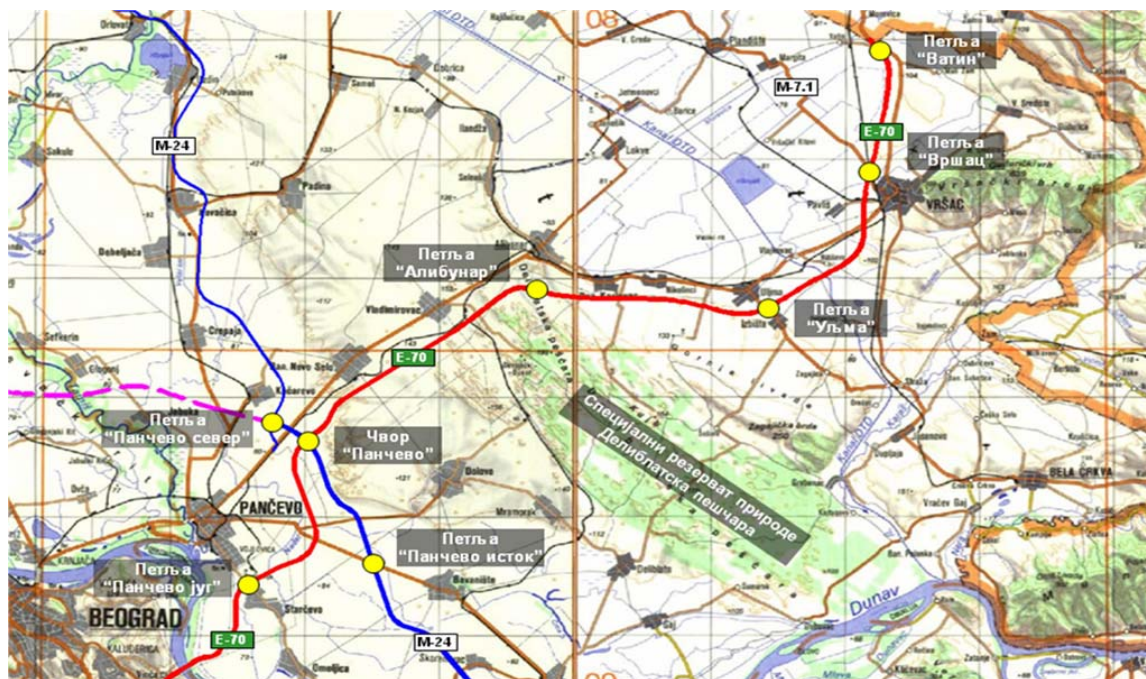




Ниш – граница са Бугарском



Београд – Панчево – Вршац – граница са Румунијом



- **Концепт развоја железничке инфраструктуре на Коридору X**

Према анализи Саобраћајног института ЦИП, пруге Коридора X (E70 и E85) кроз Србију:

- Београд - Шид - Граница Хрватске
- Београд - Нови Сад - Суботица - Граница Мађарске
- Београд - Ниш
- Ниш - Прешево - Граница Македоније
- Ниш - Димитровград - Граница Бугарске

Због свог географског положаја и рељефа терена, имају посебно значајно место у европском железничком систему јер обезбеђују најрационалније транзитне везе Истока и Запада, Севера и Југа.

Налазе се у свим европским плановима, споразумима и програмима развоја.

Коридор X ће задржати своје природне традиционалне предности у односу на Коридор IV само ако модернизацијом инфраструктуре значајно скрати време путовања и подигне ниво услуге.

Недостаци Коридора IV у дужим путевима возње (после изградње моста код Видина), за 240 km према Турској и 340 km према Грчкој, могу се отклонити квалитетом инфраструктуре и скраћењем времена путовања, на чему Румунија и Бугарска воде активности (160 km/h).

Циљеви Развоја

- Стање железничке инфраструктуре, национални и европски значај овог Коридора, захтеви за високим нивоом услуге у превозу путника и робе, глобална стратегија рационалне прерасподеле саобраћаја са аспекта очувања и заштите животне средине, указују на потребу модернизације инфраструктуре Коридора X.
- Модернизација мора одговарати потребама, у складу са плановима суседних земаља и Европе као целине.
- Циљ је да се адекватним мерама и у разумном временском периоду постигне такав ниво стања инфраструктуре, који ће, уз модернизацију возних средстава, омогућити да овај коридор испуни захтеве националне и европске мреже, а да Железница Србије нивоом услуге привуче путнике и робу и успешно послује, имајући у виду јавну и комерцијалну функцију.
- Инфраструктура са опремом мора да буде савремена и да одговара техничким стандардима за интероперабилност (ЕЦТСИ), како би могла да прими и друге оператере.

Програм модернизације

- Пруге Коридора X треба да буду:
 - реконструисане у двоколосечне пруге за мешовити путнички и теретни саобраћај, електрифициране и опремљене савременом сигнализацијом
 - пројектоване за брзине 160 - 200±20 km/h
 - оспособљене за све технологије комбинованог превоза
- У чворовима великих градова (Београд, Ниш, Нови Сад, Суботица) постићи складан развој железнице и града, а железницу приближити корисницима услуга:
 - станице опремити као места размене између саобраћајних мрежа (воз, аутобус, метро, трамвај) интегрисане у урбанистичко окружење са пословним и комерцијалним садржајима

- робне терминале на местима контакта железнице са друмским ваздушним и речним саобраћајем формирати као мултимодалне логистичке центре

Коридор X и интермодални транспорт

Узимајући у обзир:

- постојеће контејнерске токове (лука Копар, Ријека и Бар ка Србији),
- транзит од око 1300 камиона кроз Србију
- ефекте интермодалног транспорта и
- ”сценарио“ из пројекта “IMOD-X“ од 120.000 TEU годишње до 2015.
- Постоје оправдани разлози за развој интермодалног транспорта и терминала у Србији, у гравитационој зони Коридора X.
- Коридор X привлачи нове робне токове из окружења чиме се генерише целокупан привредни напредак Србије.

Процењени укупни трошкови изградње железничког Коридора X

Редн и број	ПРУГА	Дужи на (km)	Изград ња (мил. €)	Експропр (мил. €)	Докумен т. (мил. €)	Индиректни трошкови (мил. €)	СВЕГ А (мил. €)
1	Београд – Шид	118,9	270	1	18	29	318
2	Београд – Суботица	149,6	737	33	34	81	885
3	Београдски чвор		218	24	13	23	278
4	Београд – Ниш	240,8	870	51	40	96	1057
5	Ниш – Прешево	156,1	900	32	41	100	1073
6	Ниш – Димитровград	103,9	850	21	36	93	1000
	УКУПНО	769,3	3845	162	182	422	4611

- Изградњу реализовати по пругама и приоритетима у складу са потребама и финансијским могућностима, са циљем да се сваким инвестиционим захватом постигну максимални ефекти
- Планску и техничку документацију ускладити са приоритетима изградње, иновирањем постојеће и изградом недостајуће

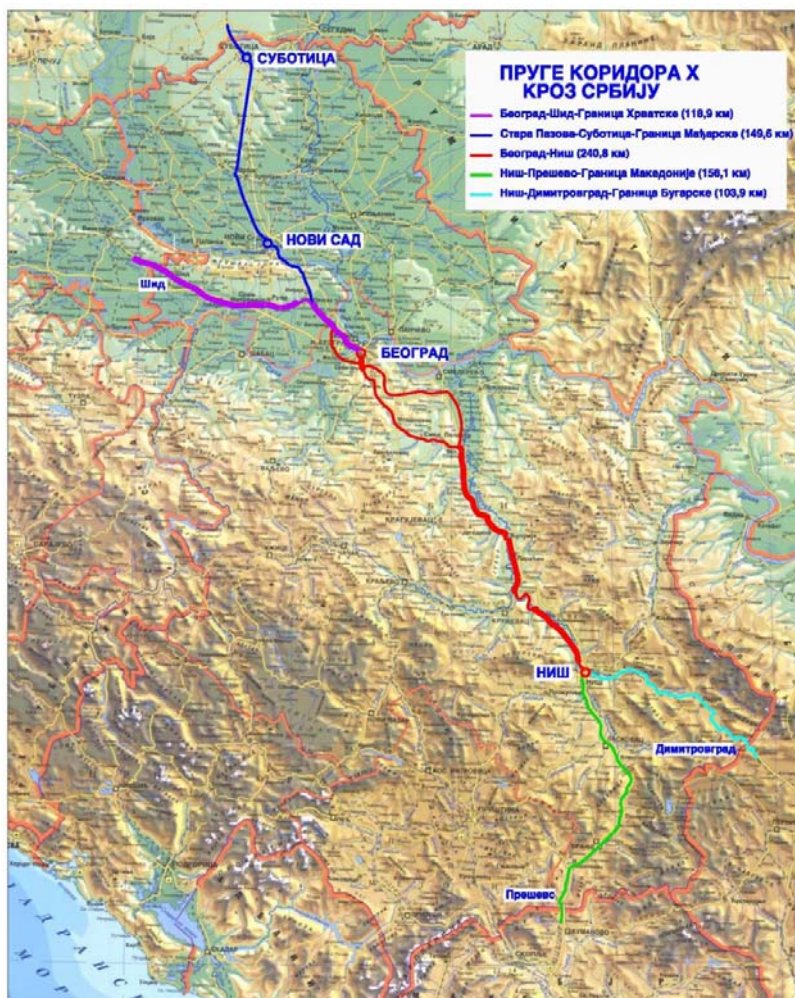
Инвестициона вредност железничког коридора X кроз Србију

Коридор X	4 611
	(милиона €)
- Београд – Шид	318
- Београд – Суботица	885
- Београдски чвор	278
- Београд – Ниш	1 057
- Ниш – Прешево	1 073

- Ниш – Димитровград 1 000

ИЗВОРИ ФИНАНСИРАЊА

- Државни буџет
- Међународне финансијске институције
- Фондови Европске уније
- Приватни капитал



Ефекти модернизације

Железница, као моћан систем, може и треба да има значајну улогу у креирању одрживе мобилности. То је показао концепт "великих брзина" који се реализује у ЕУ, са задивљујућим резултатима. Овај концепт представља: квалитетну инфраструктуру, технолошки савремена возна средства и савршену организацију саобраћаја, што омогућава да железница истакне многе предности и поправи свој економски положај.

Железница ће, као најрационалнији и еколошки најповољнији вид транспорта, значајно повећати учешће у укупном превозу, уз следеће ефекте:

- краће време путовања и већа безбедност
- мања потрошња енергије и мањи трошкови превоза

- развој привреде и отварање нових радних места (улагање у шинске системе од 100 милиона € запошљава 2000 радника)
- очекује се да ће од 4 милијарде € уложених у изградњу, око 2 милијарде € остати у Србији
- повећање прихода железнице, а посебно од транзита
- очување и заштита животне средине са смањењем екстерних трошкова

Према "Банкарском досијеу" (1991. CIP-SOFRETRAIL) за модернизацију пруга у Коридору X стопа интерне рентабилности износи 8.4%, а друштвене 16%, што одговара просечним стопама пруга за велике брзине у Европи.

Екстерни тошкови

Од друмског саобраћаја потиче 90% свих емисија угљен-моноксида, 50% емисије азотних оксида, 40% емисије угљеводоника, 50% емисије олова, 80% емисије бензена, 15% угљен-диоксида, 10% сумпор диоксида и др.

Преусмеравањем друмског на остале видове, смањују се екстерни трошкови: загађење ваздуха и воде, бука, вибрације, саобраћајне несреће...

Према броју издатих дозвола за 2007. годину, кроз нашу земљу највише су пролазили камиони из следећих земаља:

- турски 220.000,
- бугарски 100.000
- грчки 116.000 и
- македонски 50.000

око 1.300 у просеку дневно.

Ако би само 5% користило комбиновани транспорт, то је око 65 возила, односно 4 Ро-Ла воза дневно.

Ефекти:

- *"Железнице Србије" оствариле би додатни приход 6.570.000 €/год*
- *смањили би емисију CO₂ за око 4.500 тона/година*

(1 тона CO₂ емисије еквивалентна је трошковима од 100 €)

Циљ и како до њега

ЦИЉ

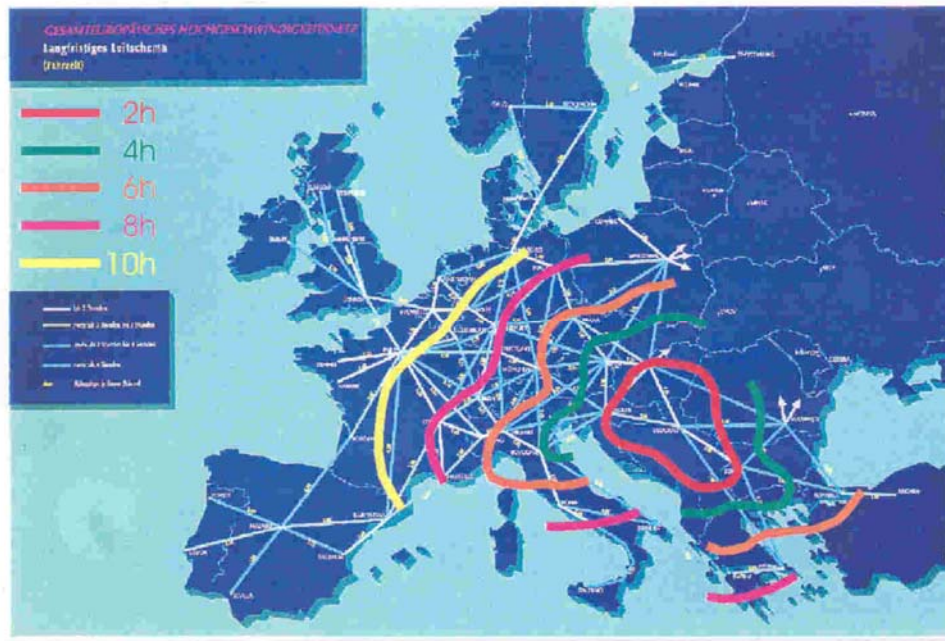
Модерна, брза и интероперабилна пруга способна да прими и превезе возове са запада и севера на југ и југоисток брзо и квалитетно

АКТИВНОСТИ

- координација и доношење одлука
- сарадња на међународном нивоу (ЕУ и земље на Коридору X)
- сарадња на унутрашњем нивоу
- планирање и пројектовање
- промовисање пројекта (лобирање)
 - у земљи
 - код радних тела ЕУ
 - код финансијских институција

РЕАЛИЗАЦИЈА ПРОЈЕКТА – ИЗГРАДЊА

Планирано време путовања од Београда до градова Европе



- *Изградња граничних прелаза (израда пројеката, трошкови пројектовања, грађења и рокови)*

Прешево



Реконструкција и изградња граничног прелаза “Прешево” подразумева подизање нивоа опремљености и потребних капацитета, како би гранични прелаз био прилагођен стандардима ЕУ. Због тога ЕУ финансира део изградње и реконструкције прелаза, док средства ван донације обезбеђује Влада Републике Србије.

Гранични прелаз “Прешево” је прелаз нулте категорије (Хоргош, Батровци) и налази се на аутопуту Е-75 и Коридору X, на граници БЈРМ. Новопроектовано решење предвиђа нови концепт прелаза тангенцијалног типа, уместо досадашњег остврског, са разграниченим технологијама рада.

Реализација пројекта се одвија у 3 техничко-технолошке и финансијске фазе:

Ia – путнички терминал (финансира ЕАР)

Iб – део робно-царински терминал (финансира ЕАР)

IIa – део робно царински-терминал и преостали садржаји путничког терминала (финансира РС).

На путничком терминалу ће бити изграђено 8 саобраћајних трака за долазећи саобраћај (4 – путничка возила, 2 – аутобуси, 2 – камиони са TIR ознаком), и 9 саобраћајних трака за одлазећи саобраћај (4 – путничка возила, 2 – аутобуси, 2 – камиони са TIR ознаком и 1 резервна за превоз вангабаритних терета) са савременом технологијом управљања (омогућена прерасподела 4 централне саобраћајне траке за путничка возила које могу функционисати у оба смера, у зависности од интензитета саобраћаја).

Техничку документацију је израдио Енергопројект-Индустрија АД, техничку контролу пројекта је извршио Саобраћајни институт ЦИП.

Извођач Iа фазе су “Путеви” Ужице, а надзор над извођењем радова Европска агенција за реконструкцију (ЕАР) је поверила фирми ВСЕОМ.

Извођење радова Iа фазе, у вредности од око 5 милиона €, започело је у септембру 2007. Предвиђен рок извођења радова је 14 месеци.

Хоргош



Гранични прелаз “Хоргош” је изграђен заједничким улагањем ЕУ и Републике Србије. ЕУ је преко Европске агенције за реконструкцију донирала изградњу објекта са 9.6 милиона €, док је Република Србија у изградњу инфраструктуре уложила око 2 милиона €.

Овај прелаз се налази на граници Републике Србије и Мађарске. Један је од најмодернијих и највећих граничних прелаза у Европи и захвата површину од 10.86 хектара. Састоји се од 3 дела:

- граничног прелаза са 8 улазно-излазних трака
- робно-царинског терминала
- пратећих садржаја

Нови гранични прелаз “Хоргош” је у оперативном стању од августа 2006. године.

Батровци



Гранични прелаз “Батровци” се налази на једном од три крака коридора X, на аутопуту Е-70 на граници између Републике Србије и Републике Хрватске.

Реализација пројекта се одвија у две фазе. Извођење прве фазе је почело 30.05.2005. године и за њу је Европска агенција за реконструкцију обезбедила 4 милиона €.

Прва фаза је завршена и гранични прелаз је пуштен у саобраћај у јулу 2006. године.

У припреми је друга фаза изградње прелаза.

Овај гранични прелаз је састављен од:

- путничког терминала са 12 саобраћајних трака (8 – путничка возила, 4 – аутобуси)
- камионског терминала са 4 саобраћајне траке (2 – улазне, 2 – излазне) који подразумева потпуно одвојену функцију контроле роба

паркинг простора за камионе са приколицом и шлепере капацитета 50 места уз могућност проширења

1 ПЛАНИРАНИ РОКОВИ ИЗГРАДЊЕ ПО ДЕОНИЦАМА И ДИНАМИКА ПЛАЋАЊА

Ниш – граница са Бугарском, расподела средстава по деоницама према пројектној документацији Института за Путеве

деоница	дужина km	€			€/km		
		I фаза	II фаза	укупно	I фаза	II фаза	укупно

Ниш (Просек) – Бела Паланка	28.325	113 898 770	65 929 938	179 828 708	4 021 139	2 327 624	6 348 763
Бела Паланка – Пирот (запад)	18.820	123 369 230	79 116 448	202 485 678	6 555 219	4 203 850	10 759 069
Пирот (запад) – Пирот (исток)	14.390	41 817 887	25 203 091	67 020 978	2 906 038	1 751 431	4 657 469
Пирот (исток) - Димитровград	13.805	39 650 070	26 414 454	66 064 524	2 827 153	1 913 398	4 785 550
Димитровград – гр. прелаз Градина	8.113	60 346 876	29 473 641	89 820 517	7 438 294	3 632 891	11 071 184
	83.453	379 082 833	226 137 572	605 220 405			

У табели су приказане вредности изградње (јули, 2008.)

2 СТАЊЕ УГОВАРАЊА ИНОСТРАНИХ КРЕДИТА, НЕОПХОДНИ РОКОВИ ЗА ЗАКЉУЧЕЊЕ УГОВОРА И ДИНАМИКА ПРИСТИЗАЊА ФИНАНСИЈСКИХ СРЕДСТАВА

Деоница: Грабовница – Прешево (Е75)

Деоница пута која је предложена за ко-финансирање помоћу HiPERV фондова (финансијска помоћ републике Грчке за економску реконструкцију Балкана, споразум потписан 25.07.2002. у Солуну) је Грабовница-Грделица-Владичин Хан-Левосоје (74.6 км) са буџетом око 476.5 милиона €. Недостајућа средства, која представљају учешће Републике Србије у пројекту од 376 милиона €, треба да покрију кредити Европске Инвестиционе Банке (50% од предвиђеног буџета). Предложена динамика учешћа по годинама и деоницама, за нову пријаву Надзорној Комисији Грчке Владе, из средстава HiPERV, Европске Инвестиционе Банке и Републике Србије је у следећој табели:

	Година	2008	2009	2010	2011	2012
Деонице	Трошкови €					
Грабовница – Владичин Хан	317 282 770	25 382 622	53 938 070	95 184 831	95 184 831	47 592 416
Владичин Хан - Левосоје	140 183 380	11 214 670	23 831 175	42 055 014	42 055 014	21 027 507
Менаџмент у фази пројекта и изградње	19 000 000	300 000	4 150 000	4 150 000	4 300 000	6 100 000
Укупно	476 466 150	36 897 292	81 919 245	141 389 845	141 539 845	74 719 923
Финансирање						
Национално учешће Србије	138 233 075	10 704 661	23 766 553	41 020 252	41 063 752	21 677 857
EIB	238 233 075	18 448 646	40 959 623	70 694 922	70 769 922	37 359 962
HiPERV	100 000	7 743 985	17 193 070	29 674 670	29 706 170	15 682 105

	000					
Укупно		36 897 292	81 919 246	141 389 844	141 539 844	74 719 924
HiPERB (учешће по деоницама и год.)	Година	2008	2009	2010	2011	2012
Грабовница – Владичин Хан	66 590 382	5 327 351	11 320 995	19 976 814	19 976 814	9 988 408
Владичин Хан - Левосоје	29 419 618	2 353 634	5 000 575	8 826 356	8 826 356	4 412 697
Менаџмент у фази пројекта и изградње	3 990 000	63 000	871 500	871 500	903 000	1 281 000
Укупно	100 000 000	7 743 985	17 193 070	29 674 670	29 706 170	15 682 105

Израда тендерске документације је у завршној фази.

Деоница: Ниш – Димитровград (Е80)

Деоница се простире од Ниша (Просек) до границе Србије и Бугарске у близини Димитровграда. Овај пут почиње од кружне раскрснице Трупале. Деоница спада у тешке. Министарство за Инфраструктуру се обратило 16.01.2008. године Европској инвестиционој банци (EIB), а 28.03.2008. године Европској банци за обнову и развој (EBRD) са захтевом за изјашњавање по питању финансијског учешћа у изградњи овог дела аутопута (крак Ц коридора Х).

И EIB и EBRD су изразиле начелне заинтересованости за учествовање у финансирању. EIB је затражила Студију о изводљивости и другу расположиву пројектно-техничку документацију на увид и анализу. Банка је дала предлог да у првој половини 2008. Године пошаље своје инжењере у Београд. EBRD је одговорила на сличан начин и потврдила спремност да финансира 50% од укупне цене радова. Са EBRD је обављен у мају месецу састанак иницијални састанак и тада су им предати изводи из пројектно-техничке, односно студијске документације.

Очекује се да до повлачења првих транши ових средстава може доћи почетком 2009. године, уколико уговори буду потписани и ратификовани до краја 2008. године.

Реализација Хеленик плана

Грчка Влада је и даље спремна да са 100 милиона € помогне завршетак радова на делу Коридора Х на југу Србије, према изјави И. Ефтимиаду, директорки канцеларије генералног секретара МСП Грчке.

На интересовање предстваника Србије о могућности улагања Грчке и у друге инфраструктурне пројекте изван оних дефинисаних у Коридору Х из предвиђених средстава Хеленик плана, добра воља постоји, али је претходно потребно дефинисати области од обостраног интереса, с тим да се потенцира енергетика као кључна дисциплина.

Госпођа И. Ефтимиаду је навела а је скоро 10% средстава из “пословног” дела Плана искоришћено, односно да су исплаћена средства од 46.5 милиона € за 3 пројекта, а да их је још 5 одобрено.

Госпођа И. Ефтимиаду је навела да је грчка страна спремна да у потпуности реализује своје обавезе из Хеленик плана, а да повремена успоравања и техничке препреке не треба да обесхрабре српску страну.

3 ТРОШКОВИ ИЗГРАДЊЕ И ОДРЖАВАЊА И ПРИХОДИ ДО 2018.

Година	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.	2016.	2017.	2018.
Трошкови изградње	272,8	272,8	272,8	272,8	272,8	136,4	136,4	136,4	136,4	136,4
Трошкови одржавања	12,5	12,5	12,5	12,5	12,5	12,5	12,5	12,5	12,5	12,5
Приход од путарине	150,8	150,8	150,8	150,8	150,8	301,7	301,7	301,7	301,7	301,7
ПРИХОД	-134,5	-134,5	-134,5	-134,5	-134,5	152,5	152,8	152,8	152,8	152,8

ТРОШКОВИ ИЗГРАДЊЕ И ОДРЖАВАЊА И ПРИХОДИ од 2018 до 2032. г. (у милионима €)

■ Годишњи трошкови изградње		0
■ Годишњи трошкови одржавања	12,5	
■ Годишњи приход од путарине		301,7
■ ГОДИШЊИ ПРИХОД	289,2	

УКУПАН ПРИХОД од 2009. до 2032. г. је око 4 338 милиона €

НАПОМЕНЕ:

- Трошкови и приходи приказани су као груба процена
- Нису разматрани трошкови експропријације
- Нису разматрани приходи од бензинских пумпи, мотела, ...
- Нису разматрани индиректни приходи државе
- Није разматрано учешће наше грађевинске оперативе у изградњи, и то:
 - ЗАЈАМ → држава одређује извођаче уз сагласност банке
 - КОНЦЕСИЈЕ → концесионар одређује извођача

Основни финансијски показатељи

Приход од наплате путарине и улазних такси

- мин 200 000 000 мах 300 000 000 \$

Донације за одржавање аутопутева

- мин 50 000 000 мах 150 000 000 \$

Инострани кредити за одржавање и изградњу аутопутева

- мин 50 000 000 мах 300 000 000 €

Концесије за изградњу аутопутева

- мин 50 000 000 мах 150 000 000 €

Приходи од уступања путног земљишта на коришћење пратећим садржајима (бензинске пумпе, мотели, сервиси, ПТТ и итд.)

- мин 5 000 000 мах 15 000 000 €

Продаја горива (у Србији се прода око 2 мил. тона горива годишње)

- мин 50 000 000 мах 100 000 000 € од накнада за путеве (при садашњем нивоу издвајања који је најнижи у Европи)

Услуге у мотелима и сервисима

- мин 5 000 000 мах 15 000 000 €
- 170 нових радних места на пумпама (17 пумпи x 10 радника)
- 675 нових радних места у мотелима (45 мотела x 15 радника)

У приходе од горива које користе моторна возила у развијеним земљама западне Европе, северно америчког континента и Океаније је урачуната такса на гориво која се користи за попуњавање фондова за одржавање путева и аутопутева.

У Србији се производи годишње 4,335 милиона тона нафте. Сама производња кошта 44.4%, трговинска маржа је 5%, акцизе 35.4% и ПДВ 15.2%.

Ако се целокупни износ акцизе (35.4%), уз претпостављену вредност цене горива од 100.00 динара по литру (1 € = 77 дин), искористи у за то намењене сврхе (одржавање инфраструктурних система – путеве, итд...) то доноси 2 807 000 000 € (0.459 €/литру) у буџет Министарства за инфраструктуру годишње. Уз равноправну расподелу по приоритетима за интервенције и уз одговарајуће кредитне линије то предствља завидан буџет.

У Немачкој, на пример, такса на гориво износи 0.407 €/литру бензина, а за дизел 0.6545 €/литру, а у Холандији је 2007. године такса на гориво износила 0.684 €/литру.

Примера ради, у Великој Британији, у октобру 2007. године, такса на безоловни бензин са малим процентом сумпора и дизел гориво је износила 50.35 пенија за литар, односно 53.65 пенија за литар за конвенционални безоловни бензин. За конвенционални дизел, такса износи 56.94 пенија/литру. Ове вредности се повећавају сваког 1. априла у години.

У Канади, акцизе на бензин и дизел гориво се прикупљају, како на федералном нивоу, тако и на нивоу федералних чланица, односно у великим градовима (Монтреал, Ванкувер и Викторија). Ове акцизе варирају по подручјима, од 16.2 цента/литру у Јукону, до 30.5 цента/литру у Ванкуверу.

На Новом Зеланду, акцизе су 1. Јула 2007. године износиле 45.524 цента по литру бензина.

Поента овог поређења је да се прикаже став да је неопходно примењивати овакве мере, јер инфраструктурни објекти, шта год они били (путеве, водоводна мрежа, канализациона мрежа,...) морају бити финансирани из прихода које сами ти системи обезбеђују.

Финансирање инфраструктурног пројекта путног дела Коридора X

С обзиром да се ради о дугорочним финансијским средствима, а самим тим и дугорочним зајмовима, могућа су 4 основна извора:

- **буџет државе**
- **тржиште међународног капитала** (комерцијални услови)
- **међународне финансијске институције** које додељују зајмове уз гаранцију државе (зајмопримца), под повољним условима него што је тржиште међународног капитала, који нису чисто комерцијални
- **додела концесија**

Предности концесионог система BOT су:

- не оптерећује се буџет државе (грађани и привреда се не оптерећују додатним порезима)
- не оптерећује се платни биланс земље (у смислу враћања кредита)
- реализује се инфраструктурни пројекат значајан за државу који остаје, по истеку периода експлоатације, држави
- ангажује се грађевинска и друга потребна техничка оператива за изградњу објеката (практично активира се наша оператива за страног инвеститора)
- ангажују се предузећа за експлоатацију и одржавање објеката
- постојање развијене инфраструктуре је битан предуслов за развој свеукупне привреде
- повећава се запосленост

Мана концесионог система ВОТ су:

- могућност успостављања монополског положаја Концесионара у држави и самим тим утицаја на државу који не мора увек бити користан по њу

Да ли сопствена средства, концесије или ВОТ

- изградња Коридора Х је инвестиција која се враћа за **10** година
 - након **10** година остварују се велики приходи
 - са становишта државног интереса предност треба дати зајму/кредиту у односу на концесије
- у овом случају је зајам вишеструко исплатив у односу на концесију, чак и ако би се узео по строго комерцијалним условима*

Да би се ефикасност добијања и повлачења финансијских средстава од међународних финансијских институција повећала требало би формирати:

- центар за праћење слободних финансијских средстава
- центар за израду студија оправданости
- центар за обраду финансијске документације
- центар за финансијски менаџмент

Основне тренутне карактеристике пословног амбијента:

- мали обим инвестиционих радова
- застарела технологија
- израбоване грађевинске машине
- неодговарајућа квалификациона структура радне снаге
- неодговарајућа старосна структура радне снаге
- непотпуно образовање руководиоца у сфери менаџмента

Недостајући елементи:

- велика инвестициона активност
- примена савремених технологија и грађевинских материјала и опреме
- осавремењавање целокупне процедуре реализације инвестиционих пројеката
- реформа образовања, краће школовање и побољшање старосне и квалификационе структуре радне снаге

- упознавање руководиоца јавних предузећа, грађевинских и пројектантских предузећа, као и јавне управе са савременим тендерским процедурама за доделу уговора о радовима, опремању и набавкама, могућношћу успостављања концесионих аранжмана, као додели зајмова и кредита од стране међународних финансијских институција и нарочито, са веома строгим механизмима контроле утрошка ових средства

4 ХИТНЕ МЕРЕ

- *Проглашење општег интереса на путном земљишту на целом неизграђеном делу коридора X, израда пројеката експропријације и главних пројеката*

У општем интересу је да земљиште, преко кога треба да прођу трасе саобраћајница, буде доступно извођачима радова у тренутку потписивања Уговора за извођење радова. То значи да пројекти експропријације, финансијска средства неопходна за сервисирање експропријације и сам поступак експропријације, дуж свих траса у коридору, **мора да буде завршена** пре почетка израде Главних пројеката.

- обезбеђење потребне финансијске подршке специјализоване банке, обезбеђење инструмената плаћања и давања гаранција (Министарство финансија, Министарство за спољну трговину Министарство за економске везе са иностранством)
- обезбеђење кредита, зајмова, и концесија (Министарство за инфраструктуру, ЈП “Путеви Србије”)
- укидање визног режима и уређење граничних прелаза
- реконструкција капацитета и побољшање организационе структуре (Министарство за власничку трансформацију)
- доношење законске регулативе која обавезује стране компаније које ће добити део послова у нашој земљи да ангажују, у одређеном проценту, локалне фирме и домаћу опрему (Министарство финансија, Министарство за спољну трговину, Министарство за економске односе са иностранством)

КРАЈ