

Речна пречица до

„Пречице“, којима ће Србија на најбржи и најефикаснији начин буквално ући у Европску унију, јесу саобраћајни коридори – копнени Коридор 10 и речни Коридор 7. Њиховим комплетним стављањем у функцију Србија ће и практично потврдити свој, често помињан „изузетно повољан геостратешки положај“.



док је копнени *Коридор 10* у центру свеколике пажње, део Паневропског речног *Коридора 7* кроз Србију, уосталом, као и речни саобраћај у нашој земљи, неоправдано је запостављен.

Поређења ради, у земљама западне Европе, које имају развијену мрежу унутрашњих пловних путева, удео унутрашњег водног транспорта у укупном промету робе достиже 43 одсто, док у Србији, која има најгушћу мрежу унутрашњих пловних путева, после залеђа лука Антверпен–Роттердам–Амстердам, тај удео, који укључује и локални речни транспорт шљунка и песка, мањи је од два одсто.

Државни секретар у Министарству инфраструктуре Владе Републике Србије проф. др Александар Цветановић каже за „Одбрану“ да Србија има апсолутно све предуслове да буде једна од водећих земаља у области транспортне индустрије, а најкраћи и најекономичнији пут до те позиције постиже се развојем унутрашњег водног транспорта.

Програми развоја

Професор Цветановић подсећа да је Србија изузетно богата природним и вештачким пловним путевима и да је водени транспорт најекономичнији, најпоузданији, најбезбеднији и еколошки најодрживији вид транспорта.

Он, међутим, упозорава да стање воденог транспорта у Србији захтева хитне акције како би се обновио и постигао задовољавајући ниво саобраћаја.

Предности унутрашњег водног транспорта

Најзначајније предности унутрашњег водног транспорта, у односу на остале видове транспорта, јесу економичност, ефикасност, поузданост, безбедност, одрживост и низак ниво негативних утицаја на животну околину.

Транспорт унутрашњим пловним путевима пружа корисницима предност у виду најнижих цена по тони превезене робе. Већина пловила може по литри утрошеног горива превести 127 тона терета, наспрот 97 тона у железничком и 50 тона у друмском транспорту. Истовремено, на сваких пет литара утрошеног погонског горива по тони превезене робе, брод унутрашње пловидбе може да пређе 500 километара, воз 300 километара, а камион 100 километара.

Унутрашња пловидба је поуздана јер није подложна про-

блемима загушења који у великој мери ограничавају друмски и железнички транспорт, а на већини пловних путева се може пловити нон-стоп.

Речни транспорт је најприхватљивији и по питању утицаја на животну средину.

Захваљујући порасту учешћа унутрашњег водног транспорта у укупном обиму транспорта у Европској унији, процењује се да се у атмосферу годишње испусти око 120 милиона тона угљен-диоксида мање него пре покретања акције промовисања и развоја унутрашњег речног саобраћаја.

Речни транспорт најмање загађује водотокове у поређењу са домаћинствима, индустријом и пољопривредом.

Уније

У складу с тим, на основу *Мастер плана и Студије изводљивости за унутрашње пловне путеве у Србији*, Сектор за водни саобраћај и безбедност пловидбе Министарства за инфраструктуру развио је концепт – три програма развоја водног транспорта.

Државни секретар Александар Цветановић као приоритетне пројекте на унутрашњим пловним путевима у Републици Србији наводи – *Програм реализације Мастер плана за унутрашње пловне путеве*, *Програм унапређења стања инфраструктуре унутрашњих пловних путева* и *Програм унапређења услуга у превозу пловним путевима*.

Цветановић наглашава да је међу њима најзначајнији *Програм реализације Мастер плана за унутрашње пловне путеве*, у оквиру кога је планирано и уклањање неексплодираних убојних средстава из Дунава и Саве.

На претраживању речних токова и лоцирању тих средстава Европска комисија ангажовала је 2008. и почетком 2009. године италијанску фирму „Sogelma“. Вредност пројекта износи 2,3 милиона евра. Наредни корак, пројекат њиховог вађења, вредан 3,8 милиона евра, кандидован је за претприступне фондове (IPA) Европске уније за 2010. годину.

Према речима државног секретара, значајна је и реконструкција бродских преводница „Бердап 1“ и „Бердап 2“. Билатералним српско-румунским споразумом дефинисано је да се радови на преводницима обављају наизменично – годину ремонт обавља једна држава, а онда родове и ремонт друга, на својој страни капије. Процењена вредност пројекта „Надзора над ремонтом преводни-

Дунав – кичма пловних путева

Србија, са око 1.680 километара унутрашњих пловних путева (Дунав 588 километара, Сава 211 километара, Тиса 164 километара, Тамиш 41 километар, канали Дунав–Тиса–Дунав 599 километара и Бегеј 77 километара), заузима значајно место унутар 36.000 километара европске водне мреже.

Постојећа мрежа унутрашњих пловних путева једна је од предности Србије и обухвата – Дунав, као основу европских унутрашњих пловних путева (*Коридор 7*), који нуди осу Исток–Запад, од Црног до Северног мора, затим, Саву и Тису, као међународне допуне оси Рајна–Дунав и хидросистем Дунав–Тиса–Дунав, као локалну мрежу унутрашњих пловних путева у Војводини, са везама ка другим земљама.

Европа има више од 30.000 километара река и канала који повезују на стотине важних градова и индустријских и пољопривредних региона и који већ обезбеђују безбедну и поуздану услугу превоза роба и, у нешто мањој мери путника. Језгро европске мреже унутрашњих пловних путева налази се у западној Европи, а један њен огранак Дунавом повезује земље централне и југоисточне Европе са најразвијенијим деловима Европе на западу и са Црним морем на истоку.

ца“ јесте око пет милиона евра, трајао би шест година и био би сврсисходан само у случају да се реконструишу и преводнице.

Планирано је и багеровање критичних сектора на Дунаву. Израда пројектне и техничке документације за багерске и регулационе радове на критичним секторима на Дунаву кандидована је за претприступне фондове Европске уније за 2010. годину. Прва фаза обухвата секторе: Апатин, Чивудски рукавац и Вемељ Петреш, Стаклар, Сотин, Футог, Аранкина ада, Чортановци, Бешка и Прелив. Процењена вредност пројекта износи два милиона евра.





Саобраћајно чвориште

Како наводи професор Цветановић, један од планова јесте и вађење потопљене флоте из Другог светског рата, код Прахова. Уклањање потопљене немачке флоте на Дунаву кандидовано је за претприступне фондове Уније за 2010. годину, у вредности од 12 милиона евра. Предвиђено је уклањање десет потопљених пловила, који су лоцирани у најкритичнијем делу пловног пута. Реализацијом тог пројекта, при сваком водостају створила би се могућност безбедне пловидбе. Истовремено, отклонила би се опасност по локално становништво и флору и фауну.

Томе треба додати, каже државни секретар, и изградњу речних информационих сервиса – РИС на Дунаву. За израду пилот пројекта и припрему тендерске документације за његову примену, али и саму примену РИС, обезбеђено је 12 милиона евра из претприступних фондова Европске уније. Очекује се да пројекат буде реализован у другој половини 2010. године.

У оквиру Програма реализације Мастер плана за унутрашње пловне путеве планирана је и реконструкција друмско-железничког моста „Жежељ” у Новом Саду, изградња пристана и зимовника на Дунаву и Сави и Мастер план за транспорт.

Професор Цветановић наглашава да је уз реализацију пројекта на Дунаву неопходно започети обнову пловидбе и на Сави, која приоритетно подразумева израду главног пројекта.

Пројекат је, такође, кандидован за фондове Уније, а корисници су Босна и Херцеговина, Република Србија и Савска комисија. У ту сврху Република Хрватска обезбедила је средства из претприступних фондова за 2009. годину. Његовом реализацијом оствариће се подизање Саве на прописану категорију пловног пута и повезивање прибрежних држава. Предвиђена вредност пројекта је 1,6 милиона евра.

Неопходно је и израда главног пројекта и постављање прото-типа РИС, који ће се према договору прибрежних држава (Босна и Херцеговина, Србија и Хрватска) финансирати из њихових буџета, у једнаким износима, од по 133.000 евра.

Државни секретар Цветановић сматра да ће тек реализацијом поменутих пројеката на Дунаву и Сави, уз знатну подршку Европске уније, у наредној деценији Србија ревалоризовати своје природне и географске погодности и постати саобраћајно чвориште у овом делу Европе. Истовремено, доћи ће и до развоја туризма и рекреативних активности, данас веома популарних и профитабилних делатности на унутрашњим пловним путевима Европе.

Новица АНДРИЋ



Уклањање неексплодираних средстава

Европска агенција за реконструкцију је у оквиру Пројекта за успостављање неометане и безбедне пловидбе на Дунаву и Сави, а у сарадњи са Министарством за инфраструктуру Републике Србије и Центром за размињавање у Србији, израдила пројектну документацију за претраживање 12 локација на Дунаву и Сави ради одређивања позиција на којима се налазе неексплодирани авионске бомбе – ракете.

Претраживање се обавља на мостовима Богојево–Ердут, Бачка Паланка–Илок, Нови Сад 1 – узводно од моста Слобода, Нови Сад 2 – низводно од железничког моста, у луци Панчево, на далеководу Ритопек–Иваново, мосту Смедерево–Ковин, луци Прахово, селу Јамена – на граници са Хрватском, у Шапцу, Обреновацу 1 – у близини термоелектране, те Обреновцу 2 – у близини фабрике Прва искра у Баричу.

Укупна површина на рекама и њиховим обалама која ће се прегледати на свих 12 локација износи 6.618.000 квадратних метара.

Директор Центра Петар Михајловић за „Одбрану” напомиње да је Европска агенција за реконструкцију обезбедила средства за реализацију тог пројекта, спровела тендерске процедуре и изабрала извођаче радова.

Радови на његовој реализацији почели су 9. маја 2008. и трајаће до краја августа 2009. године, после чега ће бити израђе-

на пројектна документација за уклањање авионских бомби – ракете и осталих неексплодираних убојних средстава.

Михајловић напомиње да су Министарство за инфраструктуру и Центар за размињавање отпочели активности при Делегацији европске комисије у Београду за обезбеђење донација за реализацију пројекта за чишћење Дунава и Саве.

Реч је о, иначе, веома скупом послу, јер уклањање једне бомбе – ракете, у зависности од специфичности локације, кошта између 100.000 и 250.000 евра, а претраживање квадратног метра дна река око пола евра.

– Договорено је да прво почне размињавање локације око луке Прахово, за шта је Делегација европске комисије у Београду обезбедила 3.800.000 евра. Очекујемо да ће Делегација европске комисије до краја 2009. године расписати јавни конкурс за избор извођача радова, како би размињавање у тој зони могло да почне у априлу 2010. године – каже Михајловић.

Он напомиње да се у близини Прахова налази још једна локација која је ризична за пловидбу, али и за људе и за животињски свет у Дунаву.

– Ради се, наиме, о групи немачких ратних бродова који су потопљени 1944. године и на којима се налази велика количина противбродских мина и осталих убојитих средстава. На тој локацији је 2006. године обављено извиђање и утврђено је да су ту потопљена 22 ратна брода, а на четири је утврђено постојање неексплодираних убојитих средстава – истиче директор Центра.