



Hrvatska dionica autoceste koridor Vc:
Budimpešta – Osijek – Sarajevo – Ploče

Zagreb, Prosinac, 2005.

1. Uvod:

Pan-europska Autocesta pod nazivom koridor Vc planirana je da spaja područja južno od Budimpešte, preko Osijeka u Hrvatskoj, sa Sarajevom i Mostarom u Bosni i Hercegovini te hrvatsku luku Ploče. Hrvatska dionica, nazvana A5, promovirana je od visokih Hrvatskih službenika kao «žila kucavica» za ekonomski razvoj istočne Slavonije, sa očekivanjima da će stimulirati nova zapošljavanja i regionalnu ekonomiju.¹ Ta ruta nije najpogodnija destinacija za velika kapitalna ulaganja iz razloga što Budimpešta, Osijek i Sarajevo nisu blisko gospodarski povezani, iako Bosna i Hercegovina ima potrebu za pristupom hrvatskoj luci Ploče.

Ovaj projekt dio je entuzijastičnih i ambicioznih gradnji autocesta u Hrvatskoj, gdje je iz dokumenata o planiranju, kao što su «Strategija razvoja prometa u Republici Hrvatskoj» iz 1999. godine i «Program gradnje i održavanja javnih cesta za razdoblje 2005 – 2008», jasno vidljiva velika strateška važnost koja se daje autocestama kao pokretačima za ekonomski razvoj i bržu integraciju sa Europskom Unijom. Čini se da su da mnoge od tih tvrdnji koje su navedene u tim dokumentima ipak samo produkt optimističnih razmišljanja. Čak i kada se oduzmu činjenice kao što su veliki financijski troškovi i mogući problemi glede okoliša, neki od tih projekata nisu dovoljno opravdani ni sa stajališta količine prometa², te se do sada nije javno raspravljalo o ovoj tematici. Svjetska banka (WB) je 2004. godine upozorila na neprimjerenu potrošnju sredstava Republike Hrvatske na transport. Potrošnja javnih sredstava na transport iznosi 5% bruto nacionalnog prihoda, dok je taj postotak u Velikoj Britaniji i u Francuskoj tek 1,5%. Prihodi od prometa u Hrvatskoj iznose samo 8% BNP, samo malo više od prosjeka Europske Unije gdje iznose 6,5%.³

U ovoj studiji ćemo pokušati prikazati kako je autocesta Koridor Vc loše zamišljena i štetna investicija koja će teško popraviti gore spomenutu bilancu, te da je isto tako neopravdano i štetno za okoliš izgraditi autocestu na ovoj trasi.

2. Opis projekta

Za hrvatsku dionicu autoceste Koridor Vc predviđeno je da počinje od mađarske granice te se kreće od Belog Manastira, Osijeka, Đakova i Sredanaca kroz BiH do Ploča na dalmatinskoj obali. Većina dijelova ove trase je tek u fazi planiranja dok je jedino na 23 kilometara dugačkom dijelu od Đakova do Sredanaca započeto sa pripremnim radovima te se otvaranje ovog djela predviđa za 2007. godinu.⁴ U blizini Sarajeva otvorena je dionica buduće autoceste u dužini 10 kilometara. Predviđeno je da će hrvatska dionica u dužini od 88 kilometara koštati između 370 i 500 milijuna eura⁵, no za sada sredstva od međunarodnih monetarnih institucija nisu osigurana, niti se za sada zna koji će biti izvori financiranja

¹ Pogledati izjave Premijera Republike Hrvatske Ive Sanadera, Predsjednika sabora Vladimira Šeksa i Ministra mora, turizma, prometa i razvitka Bože Kalmete u članku «Autocesta A5 biti će poveznica s Europom», Vjesnik 23.09.2005

² World Bank: Project Performance Assessment Report Croatia, Highway Sector Project (Loan 3869-CR), Report No.: 28381, March 30, 2004, Sector and Thematic Evaluation Group Operations Evaluation Department, p.9;

Razgovor sa: Prof. Ivan Dadić, Sveučilište Zagreb, Prometni fakultet, 21. Srpanj, 2005

³ World Bank: Report No. 30714, Croatia Country Assistance Evaluation November 17, 2004, Operations Evaluation Department, Document of the World Bank Str.15

⁴ Vlada Republike Hrvatske: «Program gradnje i održavanja javnih cesta za razdoblje 2005 – 2008» 2005-2008, 29.12.2004, Str. 35-6

⁵ «Autocesta A5 će biti poveznica sa Europom», Vjesnik 23.09.2005,

Louis Berger SA: Transport Infrastructure Regional Study (TIRS) final report, 2002, dodatak 1, p.7

izgradnje. Planirano je također da će autocesta prolaziti paralelno sa željezničkim koridorom Vc, što je podržano od strane EIB (Europske Investicijska Banka) koja je Hrvatsku zadužila za 40 milijuna eura vrijedan kredit.⁶

3. Posljedice:

3.1. Neopravdani troškovi

Ulaganje odnosno potrošnju 370 odnosno 550 milijuna eura na projekt autoceste Koridor Vc može se opravdati jedino stvarnom potrebom za izgradnjom ceste tog profila na predviđenoj ruti, no naša istraživanja trenutno ne pokazuju tu potrebu. Većim dijelom predviđene trase hrvatske dionice autoceste već prolazi standardna dvosmjerna cesta. Izlazak na teren⁷ potvrdio je da je najopterećeniji dio ceste između Osijeka i ulaska na Koridor X autocestu u Sredancima u veoma dobrom stanju te samim time ne zahtjeva ni rekonstrukciju ni proširenje. Ta cesta također zaobilazi naselja te nema opravdanja za proširenje i preusmjeravanje iste na osnovu argumenta izbjegavanja prolaska kamiona kroz naseljena područja. Jedino područje u kojemu je jasno prepoznatljiv problem prometa kroz naseljeno područje je širi centar Grada Osijeka, no u izgradnji je nova obilaznica koja se gradi upravo zato da riješi taj problem, te upravo iz ovih razloga nije jasno kako će autocesta imati dodatnih pozitivnih utjecaja. Količina prometa koja može opravdati izgradnju autoceste može varirati s obzirom na mnoge faktore kao što je lokacija i broj velikih transportnih vozila koji koriste cestu. Naravno, postoje i brojke odnosno limiti ispod kojih se izgradnja autoceste jednostavno ne može opravdati. Na primjer; REBIS studija Europske Komisije smatra da za manje od 20 000 AADT u razumnom scenariju za 2015. godinu ne opravdava izgradnju autoceste ili ceste sa četiri trake, već da opravdanje, odnosno pouzdane smjernice za takav projekt može dati samo studija izvodljivosti.⁸ REBIS studija je standardne autoceste (po dvije trake u dva pravca) na ravnom području predvidjela za prosječni godišnji kapacitet od 33 000 do 46 000 vozila na dan, a cestu visoke kvalitete sa dvije trake predlaže za prosječni godišnji kapacitet od 11 000 do 15 000 vozila na dan.⁹ Na tabeli 1 prikazana su predviđanja količine prometa iz REBIS studije za rutu na kojoj je planirana autocesta Vc.¹⁰

Tabela 1

	Auto- mobili 2006	Autobusi / kamioni 2006	Ukupno 2006	Auto- mobili 2015	Autobusi / kamioni 2015	Ukupno 2015	Auto- mobili 2025	Autobusi / kamioni 2025	Ukupno 2025
Beli Manastir - Osijek	6131	331	6462	8404	505	8913	11929	806	12735
Osijek- Sikirevci	11449	1862	13311	15693	2839	18532	22277	4537	26814
Sikirevci- S. Šamac	1372	245	1617	1880	373	2253	2669	596	3265

⁶ Napisano 31.05.2001. na EIB internet stranici:

<http://www.eib.org/projects/loans/project.asp?loan=5750883&listing=1&submitted=9&Country=111&goPL=Go>, citirano 29.09.2005

⁷ Autori, 16. Rujan, 2005

⁸ European Commission: Regional Balkans Infrastructure Study: Transport, July 2003, Appendix 4, Str.9 http://www.seerecon.org/infrastructure/sectors/transport/documents/REBIS/Rebis_FR_App_4_Final.pdf

⁹ European Commission: Regional Balkans Infrastructure Study – Transport Appendix 4 Final Report: Investment Requirements, Str.8

¹⁰ Planirana ruta prolazi kroz Đakovo i Sredance te ulazi u BiH kod Svilaja, te iako su na tablici prikazani podatci za rutu od Sikirevaca do Slavenskog Šamca daju otprilike reprezentativnu brojku količine prometa u tom pravcu. Ove projekcije ne uključuju predviđanja količine prometa od mađarske granice do Belog Manastira koja je trenutno malena.

Prosjek: Beli Manastir- S. Šamac:	6317	813	7130	8659	1239	9898	12292	1980	14272
Metković (Granica)- Metković	4961	762	5723	6800	1162	7962	9653	1858	11511
Metković- Opuzen	7842	1434	9276	10749	2187	12936	15259	3495	18754
Opuzen- Ploče	7629	469	8098	10457	715	11172	14845	1142	15987
Prosjek: Metković- Ploče	6811	888	7699	9335	1355	10690	13252	2165	15417

Podaci iz ove tablice, koji predviđaju otprilike 8850 vozila na dan, razlikuju se od podataka Hrvatske Vlade iz 1999. godine o predviđenoj količini prometa za 2010. godinu koji predviđaju 11 921 vozilo na dan za cijelu rutu autoceste Vc¹¹. Također, Hrvatska Vlada za 2010. godinu predviđa brojku od 13 292 vozila na dan za dionicu Metković – Opuzen dok REBIS za tu istu dionicu predviđa oko 9200 vozila na dan, što je otprilike trećinu manje. Brojke koje je Hrvatska Vlada predvidjela sumnjive su i za dionicu «Kneževo (Beli Manastir) – Osijek» koja se spominje kao najprometnija dionica na toj ruti s 13 909 vozila na dan u 2010. godini. Ta dionica trenutno ima malu količinu prometa te REBIS studija ne predviđa da će doseći tu brojku ni do 2025. godine.

Čak ni brojevi koje je hrvatska vlada predvidjela ne daju razlog da se autocesta gradi u slijedećih 5 do 10 godina, dok brojke REBIS studije do 2025. godine mogu opravdati nadograđivanje dionice od Osijeka do autoceste koridor X u dvotračnu cestu, i to samo u slučaju ako se ne poduzmu nikakve mjere da se pokuša dio tog prometa preusmjeriti na željeznice. Ako su ove brojke točne tada dolazimo do zaključka da je hrvatska dionica autoceste koridor Vc poligon za razbacivanje novaca i prirodnih resursa.

Hrvatska dionica autoceste koridor Vc je također ispitana u studijama «Regionalnih Balkanskih infrastruktura» Europske komisije, i to u; Transportnoj studiji (REBIS)¹² i Regionalnoj transportnoj infrastrukturi (TIRS)¹³. Iako je taj koridor postavljen upravo od strane Europske komisije, njezina studija pokazala je kako cijela autocesta ima značaj samo ako se izgradi dionica u Bosni i Hercegovini, koja je jako zahtjevna i skupa zbog konfiguracije terena.¹⁴ Sagledavajući sadašnju situaciju u kojoj se hrvatske autoceste nadovezuju na ceste puno lošije kvalitete u susjednim zemljama (Sloveniji i Mađarskoj), postoji velika opasnost da Hrvatska Vlada želi ubrzati cijeli projekt autoceste samo kako bi saznala kako Mađarska i Bosanska dionica nisu na vidiku. Niti jedno od izvješća nije dalo ovom projektu dobru ocjenu ni blistavu evaluaciju; izvješće REBIS studije dalo je ekonomsku ocjenu 48,9 od 100 i ukupnu ocjenu 2C (dugoročni projekt)¹⁵, dok TIRS studija zaključuje kako je kategorija 2B prava definicija za autocestu Koridor Vc, što u prijevodu znači da projektu nedostaju daljnja istraživanja za završna definiranja i tempiranja da bi se donijela konačna odluka o mogućem financiranju.¹⁶

¹¹ Republika Hrvatska, Ministarstvo mora, prometa i veza: Razvojna strategija Prometa Republike Hrvatske, Zagreb, studeni 1999, Str.32 - 33

¹² European Commission: Regional Balkans Infrastructure Study: Transport, Srpanj 2003

¹³ Louis Berger SA: Transport Infrastructure Regional Study (TIRS) final report, 2002

¹⁴ European Commission: Regional Balkans Infrastructure Study: Transport, Appendix 6, Project Screening/Project Details, Srpanj 2003, Str.33

¹⁵ European Commission: Ibid. Str. 6

¹⁶ Louis Berger SA: Transport Infrastructure Regional Study (TIRS) final report, Appendix 1, 2002, Str.7

3.2. Natjecanje sa ostalim načinima prometa

Nacionalno: Entuzijazam Hrvatske Vlade da gradi autoceste stvara veliku konkurenciju ostalim načinima transporta za planirana sredstva, te također prelazi Vladine planove za potrošnju u podjelama po kategorijama.

Tabela 2

Kategorija	Ukupna potrošnja	Razdoblje	Godišnji prosjek
Ceste (ukupno)	€4 248 254 945 (31 651 430 000 KN)	2005-2008	€1 062 063 734 (7 912 857 500 KN)
Autoceste	€2 382 328 495 (17 749 430 000 KN) ¹⁷	2005-2008	€595 582 124 (4 437 357 500 KN)
Državne ceste	€1 199 926 800 (8 940 000 000 KN) ¹⁸	2005-2008	€299 981 700 (2 235 000 000 KN)
Lokalne i međugradske ceste	€ 665 999 640 (4 962 000 000 KN) ¹⁹	2005-2008	€166 499 910 (1 240 500 000 KN)
Željeznički promet	€1 624 062 000 (12 100 000 000 KN) ²⁰	2005-2009	€324 812 400 (2 420 000 000 KN)
Morski i riječni promet	€ 77 278 012 (575 756 308 KN) ²¹	2005	€ 77 278 012 (575 756 308 KN)
Zračni promet	€ 514 345 332 ²² (3 832 106 482 KN)	2005-2010	€85 724 222 (638 684 414 KN)

Iz tabele 2 je vidljivo da je godišnji prosjek troškova za promet 1 549 878 367 eura (11 547 298 222 KN). Tabela 3 pokazuje usporedbu između troškova planiranim po kategorijama transporta po Strategiji razvoja prometa iz 1999. godine.²³

Tabela 3

Kategorija	Postotak iz ukupnog planiranog budžeta za promet iz 1999.	Postotak iz ukupnog budžeta za promet iz tabele 2.
Ceste i Cestovni promet	40%	68.5%
Željeznički promet	25%	21%
Morski i riječni promet	20%	5%
Zračni promet	5%	5.5%
Kombinirani promet	10%	Nije iznesen posebno

¹⁷ Vlada Republike Hrvatske: Program za izgradnju i održavanje javnih prometnica za period 2005-2008, 29.12.2004, Str.44

¹⁸ Vlada Republike Hrvatske: ibid., str.21, str.43, str.44. Ukupna brojka dobivena je na Str. 21, te zbrajanjem svih troškova osim 960 milijuna kuna planiranih za održavanje lokalnih i magistralnih cesta.

¹⁹ Vlada Republike Hrvatske: ibid., Str.43, Str.44, Str.21

²⁰ "Hrvatske Željeznice planiraju investirati 12.1 milijardi kuna u sljedećih 5 godina" Vjesnik, 10.02.2005 http://www.buyusa.gov/croatia/en/49.html#_section13

²¹ Državni budžet Republike Hrvatske, <http://www.mfin.hr/download.php?id=511>, provjereno 26.09.2005

²² Republika Hrvatska, Ministarstvo mora, prometa i veza: Razvojna strategija Prometa Republike Hrvatske, Zagreb, studeni 1999, Str.91-92

²³ Republika Hrvatska, Ministarstvo mora, prometa i veza: Razvojna strategija Prometa Republike Hrvatske, Zagreb, studeni 1999, Str.79

Na same autoceste otpada 38% ukupnog budžeta za promet – gotovo sveukupni iznos planiran za ukupni cestovni promet. Uza sve to, Hrvatska Vlada priznaje da je željeznički promet superiorniji nad cestovnim iz ekoloških, sigurnosnih i prostornih razloga.²⁴ Iako je priznala i prepoznala važnost željezničkog prometa Hrvatska Vlada i dalje ulaže puno veća sredstvu u autoceste.

Iako puno više ljudi radije koristi lokalne i magistralne ceste od autocesta izgradnja novih autocesta preopterećuje sredstva za njihovo održavanje.

Tabela 4

Kategorija cesta	Planirani troškovi 2005 - 2008
Lokalne i međugradske ceste	€ 665 999 640 (4 962 000 000 KN) ²⁵
Državne ceste	€1 199 926 800 (8 940 000 000 KN) ²⁶
Autoceste	€2 382 328 495 (17 749 430 000 KN) ²⁷

Planovi za ceste u razdoblju od 2005. do 2008. godine planiraju da će korisnici autoceste²⁸ koridor Vc kontribuirati u izgradnji i održavanju iste sa 53% ukupnih troškova, dok je predviđena cestarina za dionicu od Osijeka do Sredanaca 35 kuna²⁹ po automobilu. Ako bi za bazu uzeli predviđeni broj vozila na najprometnijoj dionici buduće autoceste za 2006. godinu, možemo očekivati da će autocesta od naplate cestarina sakupljati otprilike 29 665 375 Eura godišnje, u što je uključena i razlika cijena za pojedine kategorije vozila. Također, predviđeni broj vozila na toj ruti računat je za postojeću cestu, te je logično da će se broj vozila djeliti između autoceste i postojeće, dobro održavane ceste. Kako se zna da će korisnici morati plaćati cestarinu za autocestu te morati čekati u redu za naplatu teško je vidljivo tko će koristiti autocestu pod tim uvjetima te je samim time upitan i godišnji dohodak autoceste. Potrebno je pogledati samo činjenicu da je Hrvatska Vlada nedavno najavila smanjenje cestarina za razdoblje izvan turističke sezone³⁰, što izgleda kao priznanje da su postojeće autoceste zapravo slabo korištne. Za slučaj autoceste Koridor Vc predviđiva je niska stopa korištenja, a samim time i količina naplaćenog novca od vozača. Za očekivati je da ako cestarine budu prevelike, sve će više ljudi biti zainteresirano za štednju novca a ne vremena, te će koristiti alternativne pravce. Slično se već događa sa koridorom X gdje ljudi koji putuju na relaciji Zagreb – Osijek radije voze podravskom magistralom koja je sporija nego da plaćaju 83 kune cestarine od Velike Kopanice do Ivanje Reke³¹. Teško je povjerovati da će se ova situacija popraviti izgradnjom nove autoceste koja će još povećati troškove.

Lokalno: koridor Vc sastoji se od autoceste i željezničke pruge koji će biti direktna konkurencija jedno drugom. To će biti nepravedna borba zbog podcjenjivanja željeznice, koju ljudi percipiraju kao skuplju i nepogodniju. Koridor Vc također obilazi i duplicira zapadnu Osječku obilaznicu koja je trenutno u izgradnji. Obilaznica je izgrađena da preuzme promet iz

²⁴ Vlada Republike Hrvatske: «Program gradnje i održavanja javnih cesta za razdoblje 2005 – 2008» 2005-2008, 29.12.2004, Str. 43-44, Str. 26

²⁵ Vlada Republike Hrvatske: Ibid. str.43, str.44, str.21

²⁶ Vlada Republike Hrvatske: ibid., str.21, str.43, str.44. Ukupna brojka dobivena je na Str. 21, te zbrajanjem svih troškova osim 960 milijuna kuna planiranih za održavanje lokalnih i magistralnih cesta.

²⁷ Vlada Republike Hrvatske: Ibid. Str.44

²⁸ Vlada Republike Hrvatske: Ibid. Str.40

²⁹ D. Boroš: "Od Osijeka do Zagreba za 2.5 sata i 105 Kuna", Glas Slavonije, 21.07.2005

³⁰ D. Pajić: "Cestarine niže do 27 posto", Novi List, 28.10.2005

<http://www.novolist.hr/Default.asp?WCI=Rubrike&WCU=285A28602863285928582863285A28582858285D286328962897289E286328632859285E285C28602860286128632863286328582863E>

³¹ <http://www.hac.hr/modules.php?r=cestarina&c=1-2>, provjereno 16.10.2005

centra grada³², pa u ovom slučaju ne postoji opravdanje za izgradnju izdvojene autoceste zbog iste namjene.

3.3 Utjecaj na okoliš

U Hrvatskoj će koridor Vc glavni utjecaj na okoliš imati na njegovom sjevernom dijelu, gdje prelazi preko Dravskih ritova, zapadno od Osijeka. Na tim ritovima obitavaju brojne ugrožene vrste uključujući Orla štekavca (*Haliaeetus albicilla*), Crnu rodu (*Ciconia nigra*) i Patke njurke (*Aythya nyroca*) koje je Europska unija stavila na popis najugroženijih Europskih ptica³². Osim toga, Crna roda je uvrštena u Aneks II Bernske konvencije kao strogo zaštićena ptica³³, kao i Crveni mukač (*Bombina orientalis*), koji također žive na tom području, dok su Oreo štekavac i Patka njurka uvrštene kao ugrožene u dodatku 1 Bonnske konvencije o migraciji vrsta.³⁴ Područje trenutno nije zaštićeno zakonom ali lokalne grupe *Zeleni Osijek* i *Osiječki zeleni* zagovaraju da bude proglašen Parkom prirode tako da su 2003. godine poslali preporuke Ministarstvu zaštite okoliša i regionalnim nadležnim institucijama izloživši svoje zahtjeve u glavnim crtama.³⁵ Osim toga, područje je dio Dravskog koridora koji je predmet širih zahtjeva za zakonskom zaštitom.

Rijeka Drava, čiji tok približno prati Hrvatsko - Mađarsku granicu prije ulijevanja u Dunav područje je neizmjerne prirodne vrijednosti i dom brojnih ugroženih vrsta. To područje je nekad bilo dio „željezne zavijese“ i zbog toga je ostalo gotovo netaknuto od strane čovjeka 40 godina, dopuštajući razvoj divljih vrsta. Mađarska strana Drave je dio Dunavsko - Dravskog Nacionalnog parka, ali unatoč pritisku nevladinih organizacija uključenih u Dravsku ligu, hrvatska strana Drave nema nikakvu zakonsku zaštitu. Međutim, upravo se radi na nekoliko različitih prijedloga jer je usvajanje zakonske zaštite od vitalnog značaja kako bi se očuvalo ovo jedinstveno područje:

- Zaštita obale Drave i Mure je označena kao prioritet u Hrvatskoj nacionalnoj strategiji i Akcijskom planu za zaštitu krajolika i bioraznolikosti³⁶
- Postoje planovi da se područje Drave i Mure proglase Regionalnim parkom³⁷
- To je potencijalno područje Natura 2000³⁸, ali Hrvatska još nije službeno nominirala svoja područja
- Područje je predloženo za UNESCO-vu zaštitu kao Rezervat biosfere, ali Ministar kulture još uvijek javno ne podupire ovu ideju³⁹

Planirana autocesta bi se urezala ravno kroz ovo prebivalište ugroženih vrsta i postala prijatna njihovom opstanku. Hrvatska vlada se potrudila da uvrsti rješenja nekih problema u program gradnje cesta, poput prijelaza za životinje, ali od njih imaju koristi samo određene vrste, a Vlada ne radi ništa kako bi riješila problem buke, emisije ispušnih plinova i vibracija.

³² „Most na dravi preko pampasa od višnjevca na obilaznicu», Osječki Dom, 16.07.2005

³² Aneks 1, "European Union Directive on the Conservation of Wild Birds" (79/409/EEC) http://europa.eu.int/comm/environment/nature/directive/index_en.htm, provjereno 16. 10. 2005.

³³ Convention on the Conservation of European Wildlife and Natural Habitats, Bern, 1979 <http://conventions.coe.int/Treaty/commun/QueVoulezVous.asp?NT=104&CM=1&CL=ENG>, provjereno 19. 09. 2005.

³⁴ Appendix 1, Convention on the Conservation of Migratory Species of Wild Animals, Bonn, 23. 12. 2002., http://www.cms.int/documents/appendix/cms_app1.htm, provjereno 28, 09. 2005.

³⁵ "Dravske ritove proglasiti Parkom prirode!" Glas Slavonije, 01. 02. 2005.

³⁶ Official Gazette 81/99

³⁷ Pismo Ministra kulture Bože Biškupića gradonačelniku Koprivnice, 20. rujna 2005.

³⁸ Pismo Ministra kulture Bože Biškupića Ministru poljoprivrede, šumarstva i vodnog gospodarstva Petru Čobankoviću, 11. Travnja 2005.

³⁹ Pismo Ministra kulture Bože Biškupića gradonačelniku Koprivnice, 20. rujna 2005.

Utjecaj ceste bit će multipliciran kombiniranim djelovanjem Koridora Vc i zaobilaznice oko Osijeka koja je napravljena da rastereti centar grada od prometa.⁴⁰ Ona je odvojena od autoceste Vc, ali nije jasno zašto je potrebno ili ekonomski isplativo graditi dvije različite ceste sa dva različita mosta preko Drave, uzevši u obzir njihov zajednički utjecaj na okoliš.

3.4. Tvrdnje o koristi autoceste

Koridor Vc je bio predmet pojedinih neobičnih tvrdnji, npr. nedavni članak u novinama pod naslovom "Sa koridorom Vc, Slavonija će biti središte svijeta".⁴¹ Ostala predviđanja su bila malo manje neobična, ali sva počivaju na istoj pretpostavci: da će koridor Vc biti pokretač lokalnog razvoja gospodarstva.⁴² Međutim, tvrdnja da će autoceste koristiti lokalnoj poljoprivredi i industriji te na taj način potaknuti ekonomski razvoj, nije istinita, jer autoceste koje će upotrebljavati lokalni proizvođači će biti korištene i od strane inozemnih proizvođača dobara koji će dovoditi svoju robu te na taj način ugroziti lokalne tvrtke. Odlučujući faktor ulaganja, osim za nekoliko visoko kvalitetnih specijaliziranih tvrtki, je držanje troškova na najnižoj razini, a ne ima li njihova država dobre autoceste ili ne. Možemo realno pretpostaviti da bi potpora malim poduzetnicima u ruralnim područjima imala veći učinak na poticanje decentralizacije i zaustavljanje smanjenja broja stanovnika, nego izgradnja autocesta.

Slijedeća tvrdnja koja se veže uz Koridor Vc je da će potaknuti eko-turizam. Bivša direktorica Parka prirode Kopački rit, Melita Mihaljević, javno je izjavila da očekuje kako će Vc imati sličan utjecaj na Kopački rit kao što je glavna cesta kroz Liku imala na Park prirode Plitvička jezera.⁴³ (Trebalo napomenuti da njena stajališta ne dijele svi u javnoj ustanovi Kopački rit). Teško je povjerovati da je to istina jer su Plitvice smještene uz glavnu cestu između Zagreba i Dalmacije, koja je što se tiče turista, možda i najvažnija cesta u zemlji. Vjerojatno će malo Mađara putovati kroz istočnu Hrvatsku i Bosnu da bi došli do Dalmacije, osobito kad imaju izravniji pristup od Budimpešte kroz Zagreb do Dalmacije glavnom cestom kroz Liku ili Autocestom Zagreb - Split, tako da Kopačkom ritu vjerojatno neće značajno porasti vrijednost, naročito jer Mađarska ima slična područja blizu svog Nacionalnog parka Drava - Dunav. Autoceste uglavnom imaju neutralan ili čak negativan utjecaj na turizam, s obzirom da djeluju kao tuneli kroz krajolik, vodeći turiste velikom brzinom do određenih destinacija, što dovodi do toga da se turističke destinacije koncentriraju u pojedinim područjima, a ostala područja se zapostavljaju. Slovenija npr. ima drugačiji pristup prema turizmu tako da promovira područja od velike gospodarske važnosti sloganom; „obilaznice su bolje od autoceste“.

4. Sudjelovanje javnosti

Nema dokaza da je vlast izbjegavala osnovnu zakonsku obvezu da uključi javnost u donošenje odluka, ali lokalno stanovništvo, izuzev udruga za zaštitu okoliša, nije pokazalo veliki interes za Koridor Vc. To je možda povezano s učestalim kontradiktornim informacijama koje se mogu pronaći u lokalnim medijima, kao i sa općenitim nepostojanjem tradicije sudjelovanja javnosti u Hrvatskoj. Npr. neki novinski izvještaji govore da je Osiječka zaobilaznica dio koridora Vc, dok ih ostali smatraju zasebnim projektima. Mnogo medijskih

⁴⁰ "Most preko Drave na pampasu će zaobilaznicom prolaziti od Višnjevcu", Osiječki dom, 16. srpnja. 2005

⁴¹ Miroslav Filipović (intervju sa prof. dr Ankom Mašek): "Sa koridorom Vc, Slavonija će biti centar svijeta", Glas Slavonije, 03. 10. 2005. <http://www.glas-slavonije.hr/trazi2.asp?ID=46928>, provjereno 04. 10. 2005.

⁴² Vidi npr. izjave Premijera Ive Sanadera i Predsjednika Sabora Vladimira Šeksa u članku "A5 autocesta će biti poveznica za Europu", Vjesnik, 23. 09. 2005.

⁴³ Miroslav Filipović: "Sa autocestom, doći će još više turista", Novi list, 05. 05. 2004.

izvještaja iznosi senzacionalističke, ali nedefinirane i neodržive tvrdnje o projektu, dok je skepticizam ograničen samo na zabrinutost oko utjecaja na okoliš.

Pitanje (dali) da li je ta cesta uopće potrebna, nije pokriveno u medijima, tako da ljudi pretpostavljaju da je neophodna i poželjna, ako su uopće čuli za nju. Godine 2004. je provedena anketa među 200 studenata Ekonomskog fakulteta u Osijeku koja je pokazala da 58% njih nije nikad čulo za Koridor Vc, dok je samo 17,5% znalo što je to.⁴⁴ Ti podaci ukazuju ne samo na lošu kvalitetu informacija nego i na njihov premali broj. Zbog svega toga se može reći da su vlasti ispunile svoju zakonsku dužnost, iako bi zasigurno mogli kroz lokalne medije poboljšati kvalitetu i učestalost raspoloživih informacija o projektu.

5. Zaključak i alternativni prioriteti prometu u hrvatskoj

U koridor Vc se polažu velike nade, smatra se pokretačem gospodarskog razvoja Slavonije, ali ne postoje dokazi koji bi potkrijepili tvrdnju da je autocesta potrebna za gospodarski razvoj, s obzirom da je najprometniji dio buduće trase autoceste već pokriven dobrom dvotračnom cestom. S druge strane, autocesta će prilično koštati hrvatske porezne obveznike te uništiti Dravske ritove prije nego se zakonski zaštite, a neće donijeti vidljiva poboljšanja u vremenu putovanja ili sigurnosti na cesti. Osim toga, biti će konkurencija željeznici na toj trasi te Osiječkoj zaobilaznici koja rasterećuje centar grada od teretnog prometa. Na žalost, informacije o autocesti u medijima su često nekonzistente i preuveličane, a osim toga nije bilo nikakve prave javne debate, usprkos formalnom ispunjenju obveza od strane vlasti. Tako da je gradnja prvog dijela počela, a da projekt nije bio podvrgnut javnoj kontroli.

5.1 Završne preporuke:

- Projekt izgradnje koridora Vc ne bi trebao biti podržan od strane visoke radne skupine na TEN-T produžetku prema susjednim državama, jer se ne udovoljava zahtjevima na prihvatljivoj razini, pa se zbog toga ne bi trebao smatrati prioritetom na Europskoj razini.
- Projekt ne bi trebao biti financiran od strane međunarodnih financijskih institucija ili EU-a jer od njega neće imati koristi lokalno stanovništvo, okoliš, lokalno gospodarstvo ni gospodarstvo na nacionalnoj razini.
- Projekt za izgradnju hrvatskog dijela autoceste bi zasad trebao biti odbačen kako bi se izbjeglo rasipanje javnog novca, konkurencija s paralelnom trasom željeznice i uništavanje okoliša. U najmanju ruku, autocesta se ne bi trebala graditi sve dok gradnja kroz Bosnu i Hercegovinu ne bude već u završnoj fazi i dok je ne opravdaju prometni zahtjevi. Nije vjerojatno da će ikada količina prometa opravdati izgradnju autoceste sjeverno od Osijeka, a osim toga mora se napustiti plan da autocesta prolazi kroz Dravske ritove, a umjesto toga potrebno je iskoristiti postojeće prometnice.
- Budući prometni projekti moraju se bolje analizirati u odnosu sa ostalim pokrenutim projektima kako bi se minimalizirao utjecaj na okoliš i mogućnost dupliciranja projekta, a maksimalizirala učinkovita upotreba financijskih sredstava.
- Svi budući projekti izgradnje moraju podrazumijevati mnogo veći stupanj transparentnosti, moraju jasno dokazati da su apsolutno neophodni, moraju biti predmet mnogo šireg sudjelovanja javnosti, ne samo uključiti „studiju utjecaja na okoliš“ nego napraviti pravu javnu debatu, te analizu troškova i koristi. Uključeni u rasprave ne bi trebali davati neodgovorna i neostvariva obećanja o koristima infrastrukturnih pothvata.

⁴⁴ Đula Borožan, "Percepcija javnosti o značaju koridora Vc za Slavoniju i Baranju", 2004, www.efos.hr/nastavnici/djborozan/informacije/dokumenti/KoridorVc.doc, provjereno 19. 09. 2005.

Umjesto forsiranja daljnje izgradnje autocesta, preporučujemo Hrvatskoj Vladi da prometnu politiku usredotoči na:

- Nastavak jačanja željeznice i odvajanje više sredstava iz proračuna u tu svrhu. To bi trebalo uključiti obnovu dijelova pruge gdje zbog njihove dotrajalosti postoji ograničenje brzine, gradnja drugog kolosijeka na mjestima gdje trenutno postoji jedan te elektrifikacija kolosijeka koji još nisu elektrificirani.
- Ulaganje u razvoj intermodalnih transportnih postrojenja kojima bi se povećala količina teretnog prometa transportirana željeznicom
- Povećanje učinkovitosti željezničkog teretnog prometa, sa manje čekanja na graničnim prijelazima i čekanja da prođe putnički vlak.
- Izdvajanje više sredstava za održavanje postojećih prometnica druge i treće kategorije.
- Izdvajanje više sredstava za poboljšanje javnog prijevoza i izgradnju biciklističkih staza na gradskim područjima. Na primjer, četvrtina hrvatskih građana živi u Zagrebu, a broj im se još povećava, ali sredstva koja se izdvajaju za razvoj javnog prijevoza nisu dovoljna za osiguranje visoke razine usluga.⁴⁵ U Zagrebu je također nužno ulagati više sredstava za proširenje mreže tramvajskih linija, povećanje broja i kvalitete tramvajskih i autobusnih vozila te za učinkovitije uklapanje gradske željeznice u sustav javnog gradskog prijevoza
- Izdvajanje više sredstava za promoviranje putovanja javnim prijevozom i biciklom, kao i za promoviranje prijevoza tereta željeznicom. To bi trebalo biti usmjereno prema hrvatskoj javnosti, stranim posjetiteljima i prijevozničkim tvrtkama.

⁴⁵ Julijus Pevalek, direktor Zagrebačkog električnog tramvaja (ZET-a), za vrijeme okruglog stola održanog u Zelenoj akciji, 21. 09. 2005.