

list "POLITIKA"

Makedonska 29

11.000 Beograd

g-đa Vesna Jeličić

20.06.94.

Predmet: Komentar na nacrt prvog prostornog plana Srbije
objavljenom u vašem listu od 4. do 15. juna 1994.

Nacrt republičkog prostornog plana svakako da predstavlja, kao što i u samom tekstu piše, predlog dokumenta od strateškog značaja za jednu zemlju. Skoro je nezamislivo šta je to Srbija do sada radila, i koji je nivo svesti vladao ovom zemljom, kada se tek sada, na kraju 20-tog veka donosi dokument bez kojeg je nezamisliv bilo kakav urban-civilizacijski razvoj jedne zemlje. Nikakvi drugi granski-strateški razvojni planovi Srbije, ni u kulturi, ni u obrazovanju, zdravstvu, nauci, niti privredi, nikakvi demografski strateški planovi niti bilo koji drugi, nisu mogući niti zamislivi bez osnovnog prostornog plana, zasnovanog na koncepciji stabilnosti i trajnosti. Osnovni strateški prostorni plan je plan organizacije pčela!

Rezultati dosadašnjeg rada u ovom domenu, koji se manifestovao u BEOGRATIZACIJI Srbije, odnosno KOLONIZACIJI Srbije od strane glavnog grada/po principu organizacije muval/u svoj svojoj negativnoj konotaciji, vidljivi su svugde. Trebalo bi mnogo vremena i prostora te sve to nabrojati, a verovatno još mnogo više da bi se analizirale greške i izračunale štete nastale takvim stanjem. Počev od večito zaostalog položaja Srbije u odnosu na Evropu, ali i stvorene podele unutar same zemlje na sever i jug te anarhičnog razvoja glavnog grada uz apsolutnu koncentraciju vlasti, kapitala, finansija, privrednih potencijala, itd, do krajnje složenih i skoro nerešivih problema Kosova, "bele kuge", ...

Baveći se sličnom problematikom već duže vremena, prosto kao duševnim nagonom u sebi/pažak izdavajući i jednu knjigu, a sada i sa drugom u pripremi/ukazivao sam mnogo puta na pogrešne koncepte i potrebu drugačijeg rešavanja pitanja ravnomernog razvoja Srbije, sprečavajući sve očigledniju beogradizaciju iste, međutim ni jednoglasnost, niti televizija, ni razna resorna ministarstva, ni privredna komora, ni akademija, ni mnoge ličnosti javnog života, niko nije našao zalogu ni da se zahvali za poslato im pismo-apel, što je elementarna ljudska vrлина, a da ne govorim o nekoj vrsti interesovanja, ili želje za nekom vrstom polemike na datu temu! Izgledalo mi je da se pitanje ravnomernog razvoja Srbije nikoga ne tiče!!! Doduše, moram reći, jedini čovek koji je prihvatio polemiku, i kome zato puno hvala, bio je dr. Draško Milićević, tadašnji direktor Instituta Mihajlo Pupin. Niko više!!!

Zato, iako je takvo stanje izazivalo u meni bes, nije bilo čudo voziti se ibarskom magistralom srcem Šumadije prepunom nesavladivih rupa, a istovremeno se na širokom frontu započinjao rad na obilaznici br. 2 oko Beograda, nije bilo čudo gledati rekonstrukciju i dupliranje Narodnog Pozorišta u Beogradu/pozlaćivanje istog, a da se u Srbiji skoro da nema ni pozorišta ni bioskopa niti profesionalnih trupa kulture po Srbiji/da ne govorim o tzv. klozetskom pitanju, nije bilo čudo videti čitava nova naselja-gradove

kako niču po Beogradu, gde se useljavaju sinovi i kćeri napuštenih roditelja, napuštenih sela, gradića cele Srbije gašeci ognjišta i sekuci korenje svoga postojanja, niti je danas čudo videti novu palatu NBJ kako niče na Slaviji, u trenutku kada se Jugoslavija raspadala, a savezna vlada zbog materijalne bede ponudila u zakup ogroman prostor kao svoj višak! I još mnogo čuda, i još mnogo bačenih ogromnih para u mnoge neprofitabilne investicije Beograda... No, političari, pre svega beogradski, tada još jako uticajni i moćni, sve su to, preko svojih kontrolisanih medija proglašavali za dobra od "opšteg značaja za celu Srbiju..."!!!!

Radovao sam se pojavi ovih tekstova u listu Politika, jer je konačno pritegnuta uz zid zbog ogromnih problema koji su se vremenom nagomilali/ali očigledno je demografski bio presudan, tj. mogućnost da nas sredinom sledećeg veka bude manje nego manjina/vlast bila primorana da nešto menja, tj. traži drugačiji koncept razvoja i to cele Srbije, ali sam detaljnije ih analizirajući, zaključio da je i dalje "spisak lepih želja Beograda" na prvom mestu, tj. da je prisutan jedan pristrasan, subjektivan stav koji, pun protivurečnosti, i dalje dominantno favorizuje Beograd.

Svestan sam da je ovo bio tekst, i daje reč samo o na crtu, tek prvom, koji će proći kroz mnoga sita pre nego se usvoji, ali trebalo bi, nadan se, svima da bude jasno, da od rezultata i pravednosti ovog nacrtava zavisi i sudbina ovog naroda. Jer ovaj osnovni plan, kao što sam rekao, je osnov zasve druge resorne planove na dugi period, koji će "krojiti" kvalitet života ljudi koji ovde žive. Za to bih zamolio i autore plana, i autora teksta, da priđu poslu bez sentimentalnosti, bez pristrasnosti, bez emocija. Beograd je napravio pravi haos i stekao velike privilegije u razvojnom smislu cele Srbije, i to se treba preseći, i zdravim ekonomskim kriterijima, i kad treba, i dekretima. U pitanju je opstanak Srbije, i Sumadije kao srca Srbije, i Kosmeta kao korena Srbije, i svih drugih u Srbiji.

U daljem tekstu bih malo komentarisao tekstove i planove objavljenе u listu Politika/4-15.06./, i dao neka svoja mišljenja, kao svoj doprinos budućem prostornom planu i srećijoj, civilizovanoj i ravnomernije razvijenoj Srbiji:

Svi planovi i predlozi su već manje više poznati i kao što i sami autori na kraju kažu rezultat su inoviranja i sintetizovanja svega onoga što je urađeno u poslednje četiri godine!

Jedina novina, ali i praktično najvažnija, je ona koja se odnosi na prostorni plan, tj. na podelu Srbije na administrativne makro-regionalne celine sa datim makroregionalnim centrima, odnosno podelom regionalnih, subregionalnih i opštinskih centara na šest makro-regionalnih centara.

Konačno, pored gornjeg plana, mene još jako interesuje plan putne mreže i plan železničkih pruga, jer su ovi planovi, tj. definisanje njihovih pravaca "žila kukavica" svakog građanin centra, i od njihovog razmeštaja zavisi progresija ili degeneracija jedne sredine, pa i regije. Prema tome svi ostali u tekstu navedeni planovi, i u šumarstvu i poljoprivredi, i u turizmu, itd, svi oni su direktno ili indirektno zavisni od dobrog plana putne i železničke infrastrukture.

Ako pođemo od poslednjeg gore navedenog, tj. plana železničkih pruga, onda izuzev eventualne potrebe za izgradnjom i trase Raška-Novi Pazar, a što je recimo definisano kao potreba u prostornom planu regiona Kraljevo/bivšeg/, sve ostalo bi u relativnom smislu moglo da se prihvati, i lično mislim da je ovaj plan dat kao najracionalniji i najtemeljniji. Drugo je pitanje prioriteta, odnosno dali plan treba da sadrži/ a sutra Republika i da finansira/lokalne planove, kao što je recimo beogradski železnički čvor i tome slično./Ja sam upravo ovih dana uradio svoju varijantu prigradskih železnica područja Zapadnog Pomoravlja/uključujući Kragujevac i Užice/koje će biti u relativno skorom razdoblju neophodna ovom području, ali ne mislim da je to potrebno definisati kroz strateški plan razvoja železnice koji se definiše za celu zemlju, već kroz strateški plan područja kojeg se to pitanje tiče, jer je pre svega vezano za lokalne potrebe./

Što se tiče putne mreže, pored navedenih pravaca, ukazao bih i na značaj veze sa Srpskom Krajinom, jer su svi putni pravci prema ovom području u dosadašnjem periodu bili više nego zapušteni/a železnički nikakvi/, što je bio veliki propust i veliki gubitak za privredu "uže Srbije"/van Beograda/ali i za celokupno srpstvo tih prostora. To se pre svega odnosi na potez Valjevo-Loznica i kasnije Bjeljina, odnosno Užice-Višegrad-Pale-Sarajevo. Izgradnjom ovih auto-puteva, čitava južna, centralna, istočna, i naravno zapadna Srbija bi uspostavili veoma savremene i efikasne veze sa Krajinom/i kasnije celim područjem koje će igrati značajnu ulogu u privrednim tokovima Srbije. Što se tiče "jadranske magistrale" očigledno da je prevladala varijanta duže/relativno, zavisno šta je početna tačka/ali jeftinije, tj. preko Takova i Čačka. Iako sam lično za ovu varijantu, ipak bih pre išao na onu kraću ali skuplju/i to je relativno, jer ovde se radi o strateškom planu, prema tome tekuća materijalna nemaština ne mora da bude odlučujući faktor za investicije koje se realizuju u narednih 20-30 god./tj. preko Mionice, Divčibara, Požege i dalje. Ovom varijantom bi se afirmisali zapadni krajevi Srbije, a eventualni "gubitnik" bi bio jedino G. Milanovac, ali bi se on vezao kvalitetnom magistralom za L. ig/postojećom, ali prilično modernizovanom/, odnosno za Mionicu, tj. jadransku magistralu, i sadruga strane poluautoputem za "maticu" tj. zapadno-pomoravski koridor Pojate-Kruševac-Kraljevo-Preljina-Čačak-Užice.

Kako je realizacija jadranskog auto-puta dug/vremenski/posao, a i kako je Kragujevac, kao budući značajni makro regionalni centar relativno odvojen od auto-puta BGD-Niš, odnosno bez pravih savremenih komunikacija sa zapadnom Srbijom, to bi se prioritarnom izgradnjom auto-puta Batočina/veza auto-put BGD-Niš/-Kragujevac/obilanica/-Lađevci/veza Z. pomoravski koridor/ti nedostaci otklonili, odnosno omogućilo da vrlo brzo, bez obzira na realizaciju auto-puta ka jadransku celu zapadna Srbija, pa i deo Krajine, profunkcioniše savremena komunikacija/preko auto puta BGD-niš/ka Beogradu, odnosno istočnoj Srbiji.

Iako je putni pravac N. Pazar-Kraljevo prema merenjima 85-87. beležio porast u prometu vozila od cca. 200% i išao u pravcu ispunjavanja kriterija /cca. 12.000 vozila dnevno, što je verovatno kasnije i ispunio/za prerastanje u auto-put, o predlo-

ženoj varijanti plana ganema. Zato predlažem da se isti pravac autoputa ubaci u plan i to harelacijom Lađevci/Zapadni koridor/-Raška-K.Mitrovica-Priština, sa dobrim magistralnim vezama K.Mitrovica, odnosno Raške sa N.Pazarom i dalje Sjenicom, odnosno vezom za Zadarsku magistralu.

Što se tiče istočne Srbije, ona je u planu svedena na skromne putne potencijale. Ako je ovo privredno, pa i demografski najnerazvijeniji deo Srbije, to ne mora da znači da tamo treba da ostane, pogotovu ako se govori o budućem privrednom potencijalu, odnosno o Bihovu kao velikom budućem robno-transportnom centru, odnosno o stvaranju proizvodnih-trans graničnih regija na ovom prostoru. Sa druge strane ne postoje savremene komunikacije ostale uže Srbije/i KOSM. T-a/ sa ovim područjem, koje je ujedno i veliko granično područje prema Rumuniji. Ako se Rumunija, Bugarska i druge zemlje otvraju, i ako sa privatizacijom u tim zemljama započinje sa privrednom ekspanzijom, a slični procesi se dešavaju i kod nas, onda se ti momenti moraju uzeti u obzir kod jednog ovakvog strateškog dokumenta.

Stoga, predlažem auto-put Niš -Zaječar -Majdanpek-Požarevac-veza južni auto-put/Niš-BGD/, odnosno veza Kovin-Pančevo.

Takođe poluautoput Zaječar-Paraćin ili Pojate, kao modernu vezu zapadne i centralne Srbije sa istočnom.

U planu puta je prikazana i obilaznica oko Beograda. To je druga po redu, pošto ona prva nije /verovatno namerno/ poštovala značenje obilaznice, već rešavala određene probleme gradova, naravno parama cele Srbije. Sada, umesto rešavanja novih 100 km auto-puteva kroz Srbiju, moramo čekati da se za iste pare izgradi ponovo nekih 30-tak kilometara obilaznice br.2 sa puno mostova, nadvožnjaka, podvožnjaka, itd. No, takva je sudbina ove zemlje! U tekstu se dalje navodi novi momenat, tj auto-put Batajnica-Dobanovci! Da li Beograd zaista misli da mu celu lokalnu infrastrukturu i dalje gradi Srbija, a da ona sama i dalje cupka po rupama!

Ovde se svakako postavlja i pitanje prioriteta. Vreme je faktor koji svima mnogo znači/ jer svi mi znamo da će jednog dana Srbija imati i moderne puteve, i mnogo što šta, samo je pitanje kada/, ali i značaj rešavanja nekih bitnih pitanja nije za podcenjivanje. Ako je cilj ove zemlje demetropolizacija Srbije, i ravnomerni razvoj, odnosno demografska rehabilitacija i privredni preporod cele Srbije, onda se u tom pravcu treba raditi. Da li je prioritet obilaznica Dobanovci-Bubanj Potok, čime se u krajnjem slučaju rešavaju određeni saobraćajni problemi/ iako ne alarmantni/ i što pospešuje saobraćajna prevlast jednog grada, ili je to recimo pravac Niš-Priština-K.Mitrovica ili Peć, čime se stvaraju preduslovi za privrednu ekspanziju ovih zaostalih predela, odnosno demografski povratak Srba i rešavanje suštinskih problema. Ili dali je prioritet jadranski auto-put, svom svojom dužinom, ili će se prvo rešavati one deonice koje već mogu biti u funkciji intenzivnog povezivanja određenih područja i čvršće kulturne privredne i svake druge saradnje određenih gradova/ recimo auto-put kroz Z.Pomoravlje do Užica ili auto put V.Plana-S.Palanka-M.ladenovac-Arandelovac-La-

Svarakac. Svi imaju puno pitanja, puno zahteva, i predloga, i verovatno svi imaju svoje prioritete. U svakom slučaju, ovde se radi strateški plan, te sve potencijalne pravce treba "trasirati", a materijalna sredstva, odnosno njihov priliv će definisati "stvarne" prioritete.

Ako sada posmatramo makro-regionalnu podelu Srbije, što je za sada jedina novina koja je ovim nacrtom data, onda vidimo da je ista podeljena na šest delova. Vojvođa nski, Kosmeti, Beogradski, Istočni, Zapadni i Centralni deo. Ako izuzmemo prva dva, tj. Vojvođa nski /koji je po ovoj verziji delimično reduciran/ i Kosmeti, ostaje ona dobro poznata "uža Srbija" koju Beograd "vedri i oblači". Interesantno je da dok je Beograd uvek imao relativno stabilno jezgro u svim ranijim administrativnim podelama /srez, region, okrug/ te shodno tome i mogućnost da se mnogo uspešnije organizuje na lokalnom planu, pa i u pogledu planova razvoja, ostala područja uže Srbije su uvek bila eksperimentalna zona za razne reformske zamisli te shodno tome, nikada nisu mogla da imaju jednu čvrstu lokalnu organizaciju interesnih zona, a time ni mogućnost da na duži period rade na svojim razvojnim pravcima. Kada su bili formirani regioni, neki od njih su bili doneli svoje prostorne planove, ali već u sledećoj eksperimentalnoj fazi, kada je eto trebalo udovoljiti potrebi samostalnosti svakog lokalnog atara, stvaranjem okruga doneti planovi postaju neobavezujući, itd. Tako se na atarskom razvojnisanju, Beograd ukрупnjavao, jer nije imao adekvatnu protivtežu koja bi realan balans uspostavila, a sam u svojoj sebičnosti i egoizmu to nije želeo da menja. Tako smo došli do današnjeg stanja.

U planu makroregionalnih celina vidimo Istočnu Srbiju sa makro-centrom u Nišu, i teritoriju Borskog, Zaječarskog, Pirotskog, Leskovačkog Vranjskog i Prokupačkog okruga kao delove ove celine.

Zatim Užice kao makrocentar Istočne makroregije sa Užičkim okrugom i delovima Čačanskog/Moravičkog/, odnosno Raškog okruga.

Kragujevac-centar Centralne makro regije, koja očigledno po planu planera treba da nadoknadi sve do sada propušteno i stvori jako jezgro centra, obuhvata Šabački, Valjevski, Kragujevački, Jagodinski, Kruševački, Požarevački okrug, i delove Čačanskog, Kraljevačkog i Smederevskog okruga.

Najzad Beogradski makro centar, koji pored postojeće i poznate teritorije, dobija i ono što je u podeli na okruge želeo, ali nije uspeo - Pančevo. Ali, sada ne samo Pančevo već i Pazovu, kako piše u tekstu lista Politike, ali i ono što ne piše, ali što je u mapi predstavljeno tj. opštine Pećinci, Opovo, Kovačicu, Kovin u Vojvodini, i Smederevo u "užoj Srbiji" /o njemu piše i u tekstu/.

Sve bi ovo bilo lepo, kada ne bi bili problemi zbog kojih se i radi ova plan, te bi u normalnim uslovima i u normalnom odnosu snaga razvoja, verovatno Beogradu pripalo još više administrativnog prostora. Međutim neki statistički podaci su neumoljivi, a neki od njih recimo kažu i ovo: /"Opštine u R. Srbiji 91.-statistički podaci"-Rep. zavad za statistiku Srbije/

% učešće Beograda u odnosu na "užu Srbiju"

5,8% površine

26,0% ukupnog stanovništva

64,8% visokoobrazovnih kadrova

72,7% ukupnog broja studenata fakulteta

49,0% ukupnog broja radnika u kulturi i obrazovanju društ. sektora

42,1% ukupnog broja radnika zdravstvene i socijalne zaštite

73 86,4% vrednosti izvršenih građ. radova u 90. u društvenoj svojini (STANAV)

58,0% u ukupnom broju stanova, itd.

Tu su još mnogi drugi pokazatelji, ali ne govorim o medijima, stručnoj i kvalitetnoj organizaciji, organizovanom i stabilnom jezgru grada, velikoj koncentraciji na malom prostoru i td.

Ostali procenti /do 100/ pripadaju "užoj Srbiji" ra zbijeni na nekih cca. 100 opština!

I to je Srbija!

Ovi podaci ukazuju na jedan fenomen, koji je uglavnom karakterističan za nera zviijene i malo razvijene zemlje sveta, a ispoljava se u velikoj koncentraciji sveukupne privredne i društvene aktive jedne zemlje u jednom gradu, i koristi uglavnom metode koji nemaju mnogo veze sa ekonomskim zakonitostima, već počivaju na reformama, dekretima i sl., a ja bih ga terminološki definisao kao nacional-kolonijalizam!

Prema tome, ako su nam činjenična stanja poznata, i ako je vlada ove zemlje zacrtala za cilj demetropolizaciju /mada ja ovu reč ne bih upotrebljavamo, jer mi nemamo/pani Beograd/nikakve veze sa ~~polinom~~ metropolom Srbije i privrednu i demografsku rehabilitaciju, stvaranjem nekoliko centara protivuteže Beogradu, onda nam je valjda cilj da to i ostvarimo/pa makar na papiru da to bude kako valja./

Prema tome svako dalje teritorijalno širenje makro-regije Beograd pri postojećem stanju/a ono će biti još makar 50 godina u korist ove regije, i u najboljim željama za promenu, ako ni zbog čega drugog, ono zbog prednosti velike koncentracije na malom prostoru/ne da nije poželjno, već treba ići i na redukciju istog. To se pre svega odnosi na Mladenovac, Lazarevac i eventualno Obrenovac, koji iako u sastavu Beograda/koji ih je pripojio zbog energetskih potencijala, a ne zbog njihovog boljeg razvoja u opštem smislu te reči/nisu doživeli neku posebnu afirmaciju, odnosno koji mnogo više i saobraćajno i po nivou razvijenosti i po mentalitetu sredine pripadaju Aranđelovcu, Topoli, Velikoj Plani, Smederevskoj Palanci, odnosno Ubu, Lajkovcu, Ljigu, Mionici, Valjevu, sa kojima bi preko zajedničke interesne zone mnogo pre našli sebe i realizovali svoje potrebe.

Isti je slučaj sa Smederevom, dok Pančevo i eventualno Pazova i imaju dodirnih tačaka sa Beogradom/ali i N. Sadom/, ali svako prilazanje Beogradu u ovakvoj situaciji, vodi još alarmantnijim procentualnim preimućstvom Beograda, a čemu onda plan i postavljeni ciljevi. I Obrenovac, i Lazarevac, i Pančevo, i Smederevo su izuzetni energetsko-petrohemijski i metalurški centri ove zemlje, te trebaju biti u funkciji drugih, manje razvijenih delova i regija, mada su na sreću Beograda, u krajnjem slučaju oni, bilo u okviru Beograda ili ne, relativno malo udaljeni od njega/a na nesreću ostale nerazvijene Srbije/.

Drugi problem decentralizacije Srbije prestavlja relativna blizina dva najača makrocentra Beograda i Novog Sada. Ovo je činjenično stanje koje objektivno kao takvo postoji, a ta privredna i kulturna osovina se uglavnom dobro prožima/u odnosu na ostale delove zemlje/. I ovaj problem ide u pravcu onemogućavanja Beograda da se teritorijalno širi, ali bi bilo poželjno tražiti varijantu i za N. Sad./konačno cilj je stvoriti kvalitet života gradova i ljudi, a ne veličina teritorija/.

Sledeće pitanje koje bih postavio tiče se makro-regiona Centar sa sedištem u Kragujevcu. Njemu pripada i Sabački i Valjevski, i Požarevački, ali po planu i deo Smederevskog okruga. Ako bi Valjevo i moglo da pripada Kragujevcu/ali ima drugih rešenja/, kakve dodirne tačke ima Sabac sa Kragujevcem. Isto bi se pitanje donekle moglo postaviti i za Požarevac. Toga su svakako svesni i predlagači plana, jer Sabac je na sasko-dunavskoj osovini razvoja, koja i privredu, pa i slobodnu zonu Sabac vezuje za onu u Beogradu, odnosno koja Požarevac vezuje za Smederevo i Kovin! Da li je predlagačima bila bitna samo forma? Očigledno da jedan i drugi grad /okrug/nemaju mnogo dodirnih tačaka sa Kragujevcem, ali ih je opasno vezivati za Beograd. Sabac ima tešnju saradnju sa subregionom S. Mitrovićem, te bi se verovatno dobro uklopio u okviru makrocentra Novog Sada. Požarevac bi možda mogao da ostane u okviru Kragujevca/i Smederevo/, ili da sa Smederevom

Kragujevca, ili eventualno sa Smederevom da pripadne novom makro-regionu sa centrom u Zaječaru.

Što se tiče Zapadnog makro-regiona, sa Centrom u Užicu, mislim da je to dobra varijanta, obzirom na potrebu značajnijeg razvoja ovog dela Srbije, kao i na veći broj malih, razbacanih "građića", koji bi mnogo organizovanije afirmisali svoje potencijale i potrebe preko zajedničkog organizovanja. Svakako da budući auto-put Zapadno-moravski koridor-Požega-Užice-Višegrad-Sarajevo, odnosno Beograd-Lionica-Požega-Prijepolje-Crna Gora/varijanta već navedena u prethodnom tekstu/imaju izuzetan značaj za intenzivnije povezivanje gradova ove makro-regije/isto kao već postojeći železnički pravci/i stvaranje zajednica gradova koji bi bolje ostvarivali svoje interese u okviru makro-regije/Lučani-Požega-Užice/Ivanjica-Arilje-Požega-Kosjerić/Priboj-Nova Varoš-Prijepolje-Sjenica/Raška-N. Pazar-Tutin/Ovde se postavljaju dva pitanja: pitanje bolje saobraćajne komunikacije gradova Raška-N. Pazar i Tutin sa centrom u Užicu/a po meni u perspektivi to je auto-put Priština-K. Mitrovica-N. Pazar-Sjenica-Prijepolje/veza za jadranski auto-put/, i pitanje ipak relativno male teritorije koja pripada ovoj administrativnoj celini. U vezi ovog poslednjeg, mišljenja sam da, a imajući u vidu već rečeno o makro-regionu Centar, Valjevački i Sabački okrug /uključujući obavezno Lazarevac, i eventualno Obrenovac/trebaју da budu u sastavu ove makro celine, jer praktično i rečeni železnički i putni pravci to najbolje potvrđuju, a siguran sam da bi se bolja veza ostvarila između Užica i ovih delova, nego istih da Kragujevcem./pre svega i bliži su/Ovde je, po meni, ostavljeno delovima Sabačkog okruga koji gravitiraju ka severu/Sabcu, Bogatiću i Vladimircima/da sami odluče gde bi pre našli sebe, da li sa N. Sadom ili Užicama/po meni njima je mesto sa S. Mitrovicom, tj. N. Sadom/, a ako bi se opredelili za N. Sad, mislim da bi i Obrenovac trebao da bez premišljanja pripadne Valjevu, tj. sa njim Užicu. Takođe bi Raška ovom novom "preraspodelom", a imajući u vidu veliku zavisnost u svakom smislu ovog grada od Kraljeva, mogla da pripadne Kragujevcu.

Rešenjem na ovaj način Zapadnog makro-regiona, dobili bismo jednu neprekidnu zapadnu vertikalnu/privrednu, kulturnu, saobraćajnu, itd/ od Prijepolja, preko Užica, Valjeva, i dalje preko Sabca do N. Sada i Subotice. Time bi zapadna strana Srbije bila "pokrivena". Slično bi mogla da se reši i istočna strana, mada tu ima više rešenja. Načelno, predlog nacrtu plana bi mogao da se prihvati, i time bi se dobila i istočna vertikalna, tj. Vranje, Leskovac, Niš, Zaječar, Bor, Kladovo. Međutim, ako se opet pozovemo na makro-centar Kragujevac, vidimo da Smederevo i Požarevac imaju alternativu. Da li će prići Zaječaru kao novom makro-regionalnom centru/Zaječarski, Borski i Požarevački okrug i gradovi Smederevo, Svilajnac i Despotovac/radi jače afirmacije i privredne ekspanzije Istočne Srbije/i time i svoje bolje pozicije/, ili će ostati u okviru Kragujevca! Po meni je dobra i jedna i druga varijanta/mada prva iziskuje još jedan makro-centar/a umanjuje zonu Niške makro-regije na Pirot, Prokuplje, Leskovac i Vranje, što za ove i nije tako loše/, mada sve više prihvatom predlog nacrtu. U svakom slučaju okruzi će nadam se, imati priliku da sami objektivno vide svoj najbolji interes, ali stoji činjenica da je ovaj deo/"Zaječarska makro-regija"/privredno, ali i demografski dosta nerazvijen i da treba tražiti najbolja rešenja za njegov preporod. /predloženi auto put Niš, Zaječar, Majdanpek, Požarevac-Smederevo, kao i poluautoput Zaječar-Paraćin/ili Pojate/mislim da je bitan bez obzira na izabranu varijantu./

Što se tiče Kosmeta, praktično to je bila i ostala celina, i tu se nema šta ni dodati ni oduzeti. Osnovni cilj je tu, kao što i svi znamo privredni preporod i uspostavljanje demografskog balansa. To je stvar resornih strateških planova, recimo demografskog, koji, u saradnji sa ostalima, treba da nađe najpovoljnije načine koji će veliki demografski potencijal Beograda usmeriti u ovu makro-celinu.

Što se tiče Vojvodine i centra Novog Sada, i tu se praktično ništa nije menjalo. Ovo je makro-regijon velikog broja malih, ali u našim okvirima veoma razvijenih gradića, koji tradicionalno imaju najrazvijeniju mrežu puteva i pruga, te i mogućnosti mnogo intenzivnije saradnje.

Želja planera da Pančevo, Pazova i još neki gradići/opštine/ Vojvodine priđu Beogradu, mislim da je u ovakvom odnosu snaga nerealno/o čemu je već bilo reči u tekstu/, ali to naznači, po meni, da ta ideja ne bi mogla da se realizuje kad se među makro-regijama /i Beogradske/ uspostavi prilična ravnoteža.

Mislim, a na osnovu svega rečenog o makro-regijama, da ovaj makro-region može da ostane kakav jeste ako se prihvati moja varijanta tj. prilažak Valjeva i Sabca Užicu, odnosno ako ostane Zaječar u sastavu Niša, prema nacrtu. Ako bi se pak prihvatio makro-region Zaječar, ako analize i interesi pokažu da je to bolje za te krajeve/to automatski smanjuje zonu nadležnosti svim makroregionima, te bih predložio, a radi bolje koordinacije, podelu i Novosađske makro-regije na dve, jedna sa centrom u Zrenjaninu, a koja bi obuhvatala Pančevački, Zrenjaninski, Vikički i Subotički okrug, i grad Bečej, a druga sa Novim Sadom/Somborski, Novo-Sađski, Sremsko Mitrovački okrug, i gradovi Sabac, Bogatić i Vladimirci. Novi Sad ne bi ništa izgubio, jer bi neke važne funkcije/pokrajinske, medijske, itd./ praktično i dalje odatle normalno funkcionisale, a bila bi i blizina Zrenjanina, koji bi ovom podelom samo kvalitetnije rešavao potrebe jedne uže celine, a naravno i dalje u svemu/politički/bio deo pokrajine.

Svakako da treba biti veoma obazriv pri definisanju makro-regija, i bez obzira na to što nacrt predlaže ili ja mislim, najbitnije je svakako ono što žele sami okruzi ili gradovi. Oni će svakako sami, izuzev Beograda, zbog koga se i traže novorešenja, te isti treba da bude pod "patronatom" države u smislu kontrole investicija i širenja u prostoru/poznavajući najbolje svoje potrebe, želje i perspektive svoj razvoja, doneti prava rešenja, zasnovana na zdravim osnovama, i garancija buduće stabilnosti i trajnosti takvih opredeljenja. Praktično, po meni, ako je plan u funkciji stanovništva, a ne obrnuto, tj. stanovnici u funkciji plana, cilj je doneti što "životnije" planove koji rešavaju sveopšti kvalitet života ljudi područja. Zato neka gradovi prvo definišu svoje zajednice, kao ekonomske kategorije interesa/a ja sam već naveo par takvih koje se po meni dopunjuju i upućuju-Kruševac-Kraljevo-Čačak, Lučani-Požega-Užice i Ivanjica-Arilje-Požega-Kosjerić, Čičevac-Varvarin-Paraćin-Čuprija-Jagodina-Kragujevac, Batočina/Svilajnac/-Lapovo-Velika-Plana-Smederevska Palanka i Mladenovac-Arandjelovac-Topola, Lazarevac-Ub/Obrenovac/-Lajkovac-Ljig-Mionica-Valjevo, Priboj, Prijepolje-Nova Varoš-Sjenica, Sabac-Bogatić-Sremska Mitrovica, itd./ a više tih zajednica/i gradova/neka definiše svoj makro-region, i svoj makro-centar, koji će definisati potrebe i planove te celine, a resorno ministarstvo neka tada samo usklađuje i koordinira i eventualno daje svoje sugestije, i u krajnjem slučaju interveniše.

Na kraju bih rekao, da iako ima još mnogo o čemu polemisati, da smo verujem svi načelno za najbolje rešenje koje će voditi u pravcu najefikasnijeg i najstabilnijeg rešenja ravnomernog razvoja cele Srbije

Stoga, iako ovaj nacrt prostornog plana Srbije isuviše mnogo kasni na odnosu na iste davno donete u civilizovanom svetu, mislim da se prebrzo donosi obzirom naciljeve koje treba da reši. Bolje je čekati još određeno vreme, i temeljno preispitati sve odluke i predloge i čuti mišljenje svih sredina i njihovih stručnjaka/što će objektivno i biti, nadam se na raspravi/, jer iz različitih uglova se ponekad vide i različita rešenja/a u nacrtu prevlađuje jedan ugao gledanja/. Konačno, ovo je vreme kada u miru trebamo da pretresemo sve probleme, napravimo razne analize, izvršimo razne reorganizacije i donesemo sve planove i projekte, i one što nam nužno trebaju, i one koje nam možda trebaju, a po ukidanju sankcija, tako spremljeni, snažno startujemo u novi ekonomski preporod ove zemlje, ali na zdravim osnovama.

Milica JELIČIĆ dipl. ecc.

p.s. List Politika 24.06.94. "Zgrada Narodne Banke na prodaju"
 "...ministar Branislav Ivković je podržao nameru nadležnih u NBJ da celoj ili delu zgrade promene namenu i za nacionalnu banku ostave onoliko prostora koliko joj je stvarno potrebno.

Očekujem da g-din ministar sličnu odluku donese i za Obilaznicu br.2 oko Beograda, tj. da konzervira radove i sredstva/ono malo što sada ima/reinvestira u mnogo značajnije objekte širom Srbije. Time bi se započelo sa ostvarivanjem vladinog predloga o "demetropolizaciji" Srbije, odnosno uspostavljanju "neke vrste protivteže Beogradu".

poslate kopije

1. Gosp. ministru B. Ivkoviću/Ministarstvo za urb. kom. st. del. i građ.
2. pred. opštine ZAGREB - p-dn J. Jovanović
3. " " " " - p-dn Z. Vujović
4. " " " " - p-dn S. Jelić
5. podp. " " " " - p-dn D. Lazid
6. načelnik opštine Kragujevac - p-dn M. Vladić

Poštovanoj redakciji lista Politika, i g-di Jeličić, urednici predmetnih tekstova u istom listu predlažem, da ukoliko nađu da je tema interesantna i dalje za objavljivanje, a imajući u vidu da dosada skoro da nije bilo kritičkih analiza, pa ni ozbiljnijeg tretiranja problema razvoja Srbije/prostornog/u medijima uopšte, pokrenu polemiku na navedenu temu, i time omogućiti da se čuje glas pameti i ponude rešenja od raznih ljudi i iz raznih sredina, kako bismo konačno došli do prostornog plana, koji će biti "zdrav", stabilan i dugotrajan. Prilažem svoje tekstove kao početak javne polemike, a uveren sam da će g-din ministar to isto sa svoje strane podržati.

PRILOG: 3 X A - predlog plana/6 ili 8 makrocelula/
 SA MREŽOM AUTO I POLU-AUTO PUTOVA -

Nije objavljeno!