

Prazne priče iz Nepričave

NA gradilištu autoputa Beograd - južni Jadran nema ni mašina ni radnika. Gazda zemljišta, za otvaranje, dobio sto evra da pusti mašine na parcelu



29.07.2010



16.08.2010.

Šuma i livade u selu Nepričava još prekrivaju trasu prve deonice budućeg autoputa Beograd - južni Jadran na delu od Uba do Lajkovca. Izgradnja je počela pre dve nedelje, ali mašine ne bruje. Nema ni putara. Samo jedan geometar obeležava trasu. Uz tablu o nazivu projekta, ko je investitor, a ko izvođač radova, parkirani su samo buldožer i bager. A moćne mehanizacije, koja je uz trubače na svečanom otvaranju zaorala prvi kilometar puta, više nema. I to je u ponedeljak bila slika 12,5 kilometara dugog "gradilišta". Tako je, kažu meštani, bilo i odmah nakon otvaranja radova, čim se ministar Milutin Mrkonjić uputio ka Beogradu mašine u Nepričavi su stale.

I nisu krivi putari. Ne može se kopati po tuđoj zemlji. Država prvo to treba da plati. A u Nepričavi se eksproprijacija tek privodi kraju. Pričaju meštani ovog sela i da je gazda parcele na kojoj je svečano objavljen početak radova na prvoj deonici autoputa Beograd - južni Jadran dobio sto evra samo da pusti mašine na svoju zemlju.

I ponavlja grešku Mrkonjić. Žuri da otvori radove, najavljuje, razmeće se rokovima. A, onda se ljuti na novinare kada izađu na trasu i vide šta se zapravo dešava. Ništa! Nije prvi put da odmah nakon svečanog otvaranja gradilišta mehanizacija zataji. Svi mi znamo da su za tako ozbiljne projekte potrebne i ozbiljne pripreme. Ali, onda ne treba praviti dodatne troškove. Pripremite prvo gradilišta ministri pa se onda slikajte, ali za sobom ostavite radnike i mašine.

- Ovo je smešno, kada će vlast da se uozbilji - kaže Sreten Mitrović iz Nepričave. - Ako se gradi autoput valjda je trebalo da se krene iz Beograda, oni počeli u Nepričavi. Namestili kamere, slikaju se, a mi seljani stali pa gledamo. Ode ministar stadoše mašine. Šalili smo se, zaboravio ministar i gorivo da donese. Onda su dva-tri dana još nešto čeprkali i nema više ni mašina ni radnika. I pitanje je da li će taj autoput uopšte i da se gradi. A, seljaci čuli da se sada bolje plaćaju parcele na kojima su bare, pa kopaju li kopaju. I tako. Sve je ovo smešno. Treba da se uozbiljimo, jer zna se kako se rade veliki projekti.

OPŠTINARI

Izgradnja pet i po kilometara prve deonice autoputa Beograd - južni Jadran, na području opštine Lajkovac, ne kasni ni sekundu, tvrde u ovoj lokalnoj samoupravi. U toku su obimni pripremni radovi za početak gradnje, a Opštinska uprava Lajkovac sve je učinila da procedura eksproprijacije teče nesmetano i ubrzano. U sredu, u Nepričavi počinje iskopavanje temelja za budući, stotinu metara dugačak, nadvožnjak preko trase autoputa.

Lično Zapažanje:

Ako se izuzme koridor 10 /...Beograd-Niš.../, ovo je prvi i decenijama nestrpljivo čekani kapitalni projekt kroz Centralnu Srbiju, koji bi trebalo da konačno pokrene njen razvoj. **Nazdravlje Srbijo!**

DRUGA STRANA /SVETA/: RAZARAJUĆE PRIČE IZ BEOGRADA



Beograd će 'povući' Srbiju

Kolos na Savi: 'Jedan od najvećih mostova, koji se trenutno grade u Evropi', /Nemački mostograditelj priča: Širok je gotovo duplo u odnosu na prosečnej sa kosim kablovima, jednim pilonom od 200 metara i glavnim rasponom od 376 metara, ukupne dužine 929 i širine 45 metara imaće šest saobraćajnih traka, dva koloseka za šinski saobraćaj i dve pešačko-biciklističke staze. Maksimalna propusna moć mosta biće oko 12.000 vozila na sat.

Startna cena ovog 'mostića' /kako ga nazva tekući gradonačelnik/ bila je 130 miliona eura /ili kako isti reče 110 miliona plus PDV!!!/ Sa tom cifrom se pošlo, kasnije se izneo podatak da će sa pristupnim saobraćajnicama cena biti cca 250 miliona eura. Danas se već barata o planiranoj cifri od 340 miliona eura, * a nije izvesno da će to biti konačna cifra!!!! /u vreme 'najveće svetske krize', a pored srpske sirotinje!//

Pregled /šta je nacionalno i strateški važnije i da li je ravnomerni ekonomski i demografski razvoj zemlje samo floskula! ?/

-Most na Adi/ sa pristupnim saobraćajnicama/ vrednost cca.340 miliona eura /pare do sada obezbeđene uglavnom iz kredita, nije konačna cifra/, a s obzirom da će već u startu korišćenja biti usko grlo kod Bul. Vojvode Mišića, te će se kako je i u startu planirano verovatno morati ići na tunel i spajanje sa autoputem kod Autokomande, lična procena je da će vrednost biti najmanje cca 500-600 miliona eura /da li je ovo slučaj koji se može nazvati PROKOP 2 /ogromna investiciona rupa bez dna/, ako je tako, zašto se to dozvolilo i ko će snositi odgovornost !?

ili

-Auto-put u punom profilu Pojate-Kruševac-Kraljevo-Aerodrom Lađevci-Čačak-Užice, cca 190 km posle koridora 10 najvažniji saobraćajni pravac u Srbiji, pokriva više od 1/4 teritorije Srbije /bez KiM//, i otvara perspektivu za 1.600.000 stanovnika - investiciona vrednost cca.350 miliona eura, nema ni radova ni para!

-Vodoprani-regulacija nasipa u Srbiji u cilju sprečavanja poplava i šteta stanovništvu, koje su tako česte u Srbiji, projekcija za celu Srbiju /po novinskim saznanjima/ cca. 500 miliona eura-nikada nije bilo para!

-Auto put UB-Lajkovac, 12,5 kilometara, po prvim procenama 55, koštaće cca.74 miliona evra

IZ NAVEDENIH, VEOMA JASNIH PRIMERA, MOŽDA SE MOŽE NASLUTITI ODGOVOR NE SAMO NA PITANJE ZAŠTO JE SRBIJA SLABO RAZVIJENA ZEMLJA, NEGO I ZAŠTO ĆE TAKVA I U BUDUĆE OSTATI. ISTO TAKO SE MOŽE PRETPOSTAVITI JEDAN OD NAČINA NA KOJI SE VEĆ DECENIJAMA MOGUĆE PODRIVA NACIONALNA EKONOMSKA, DEMOGRAFSKA, PA I BIOLOŠKA SUPSTANCA, ALI I VIDETI ODAKLE MOŽDA DOLAZI I KO JE NOSILAC UZROKA!

* 'CENA mosta na Adi ciganliji, sa pristupnim saobraćajnicama, u prethodne četiri godine je - duplirana. Od cifre od 150 miliona evra (90 za most i 60 za saobraćajnice) koja je predviđana 2006. godine, Danas se došlo do sume koja dostiže skoro 300 miliona evra. Radovi na samom mostu, sa porezom će koštati oko 140 miliona, dok će za pristupne saobraćajnice Beograd ukupno pozajmiti 160 miliona evra'.

* 'Beogradu su nesumnjivo potrebni mostovi i treba da ih gradi, ali nije trebalo da gradimo tako skupu saobraćajnicu preko Ade - kaže Ljubiša Kostić, potpredsednik Udruženja građevinskih inženjera Srbije koji je uradio više stotina planova mostova. - Građevinski fakultet u Beogradu i "Most projekt" na konkursu su ponudili mnogo racionalnije rešenje. Prema tom projektu samo most je trebalo da košta između 50 i 60 miliona evra, a i saobraćajnice bi u tom slučaju bile jeftinije. Za 300 miliona evra, koliko će koštati izabrano rešenje, a na šta smo mi odmah ukazivali, mogla su da se sagrađe tri mosta u Beogradu'. /izvor Vecernje Novosti 26 i 27.10.2010./

BEOGRAD MORA DA BUDE POD KONTROLOM CELOG DRUŠTVA

Svaka važnija odluka, svaki veći projekt, svaka ozbiljnija kapitalna investicija, naizgled beogradskog, lokalnog karaktera, neverovatno mnogo se reflektuje na celu zemlju, zato što je Srbija slabašna i nema protivutežu, te i najmanji vetar uslovljava njeno savijanje. Arena, Toranj, Obilaznica br.2, Most na Adi, itd su zato magneti koji neverovatno izazivaju još dinamičnije, ionako alarmantne imigracione tokove, kako ekonomske tako i demografske, koji su već stvorili ne samo iluziju, već i gotovo realnu sliku boljeg života i većeg standarda gotovo autonomnog grada koji obećava sa jedne i zemlje Srbije koja umire sa druge strane.

'SRBIJA UMIRE A BEOGRAD SE SMEJE' - veliki grafit na trgu Slavije, u Beogradu početkom novembra 2010-autor anoniman

izvod iz knjige 'Zapadno Pomoravlje Danas i sutra' jan.1995.strana 13

Наш главни град, наша "метропола", "престоница" или како га већ све не зову, на жалост добрим делом спада у ову последњу категорију дефиниције главних градова. Без имало скрупула, задојен својим егзистичким апетитима, благословен државом, утемељен на приграбљеном капиталу, финансијама и кадровима, главни град је на жалост већ далеко отишао у развоју (у нашим условима) не видећи или не желећи да види пустоту коју је таквим својим потезом другима (а и себи) створио.

Данас је Београд бирократско-политички, финансијски, привредни, културни, образовни, научни, спортски, здравствени, саобраћајни и сваки други центар Србије. Данас је Београд највеће градилиште, те тако и највећа имиграциона дестинација и дом већини Срба. И сходно томе, данас је овакав Београд велики проблем самом себи, а изпад свега осталој Србији, те у будућем развоју би требало бити под стриктном контролом целог друштва.

Београд је требао бити у функцији развоја Србије, а не обротно!

Остали градови Ако се изузме главни град, у Србији се налази око 170 општина, односно око 100 у њеном ужем делу. То је једна лепеза градова и градића релативно мало удаљених међусобно, који су углавном у досадашњем развоју били, и данас остали у сваком погледу у категорији паланки, неискористивши своје потенцијалне предности и међусобну близину за један свеобухватнији урбано-економски развојни концепт.

Практично, превагом политике над економијом, бирократске свести једног центра над захтевима и потребама других, полутањством над традицијом и историјским захтевима, превагом ирационалности над логиком разума, дефинисан је данашњи развојни статус Србије, и свих њених градова понаособ.

Градови Србије, данас на крају 20-ог века су полу-градови, више паланке него градови, недовољно чисте и урбане средње, са недовољним поштовањем основних елемената европске грађанске традиције. У том контексту је и ниво развијености културне и цивилизацијске свести. Политика централизације развоја у једном центру, уз диверговану друштвени развој, без стварне концепције општег развоја Србије и њених градова, тако је нанела штету целој Србији, не омогућавајући да се градови нормално развијају, економски интегришу и специјализују према својим особеностима.

У таквим околностима, обезвлашћени, финансијски исприљивани, и кадровски осипомашени, без прилике да користе "велики" медиј у својој промоцији, а све у "општем интересу", чак и кад су хтели, поједини градови нису ни могли да буду друго до оног што јесу, а камоли да размисљају о неком развојном путу економских и других интеграција, чак и се првим

Još i ranije, a posebno iz perioda izgradnje nepotrebne /i dan danas/ i silno plaćene investicije Narodne Banke na Slaviji, /od koje je moglo da se izgradi bar 100 km autoputa po Srbiji./ apelovao sam na tadašnje vlasti da se uvede državna kontrola nad odlukom pojedinaca /bez obzira na njihove možda dobre namere/ o gradnji ovako skupih i nepotrebnih objekata u Beogradu, a da se sredstva racionalno koriste za razvoj cele zemlje. Činilo se da je u jednom trenutku i bilo sluha, jer je već kod grandomanske investicije ARENE država bar formalno u početku odustala od učešća ali 'spretno' igre su, čini se, vlast ipak dovele pred svršen čin. Ta igra se nastavlja, a posebno intenzivira za mandata dva poslednja gradonačelnika. Kao da nema nikakve društvene kontrole, pa i vrha vlasti, naprotiv, ima se utisak da se čak pospešuje ili bar blakonaklono gleda! A očekivalo se da Beograd usmeri 'svoje' potencijale, a pre svega finansijske /pa i kreditne/ u razvoj cele zemlje i time počne da vraća svoj dug zemlji koja ga je stvorila. Zbog takvih i sličnih poteza, ali ne samo kada su kapitalni objekti u pitanju, Beograd mora da bude pod kontrolom celog društva, a to će se najbolje ostvariti ako se isti uvede u model Oblasti /prema ovde iskazanom konceptu 'Oblast Donja Srbija'./ gde sirotani Smederevo Šabac, Valjevo, i Požarevac kao ravnopravni oblasni partneri budućeg oblasnog 'saveta gradova' neće tolerisati ovakve egoističke i grandomanske ispade i troškarenja jednog centra, tačnije jedne interesne grupe, /pa makar se to pravdalo tobož ulogom lokalnih sredstava./

Takođe, zbog interesa razvoja cele zemlje, predlog je da se formira nacionalno telo sa predstavnicima gradova Kragujevca, Novog Sada, Niša, i Beograda /a kasnije oblasnih zastupnika/ za kontrolu i verifikaciju svake ozbiljnije investicije Beograda

DRUŠTVO NIJE SMELO DA DOZVOLI DA SE PONOVE NOVI 'PROKOPI' I DA SE PONOVO OLAKO RAZBACAJU TAKO POTREBNA FINANSIJSKA SREDSTVA ZA RAZVOJ CELE ZEMLJE SRBIJE