

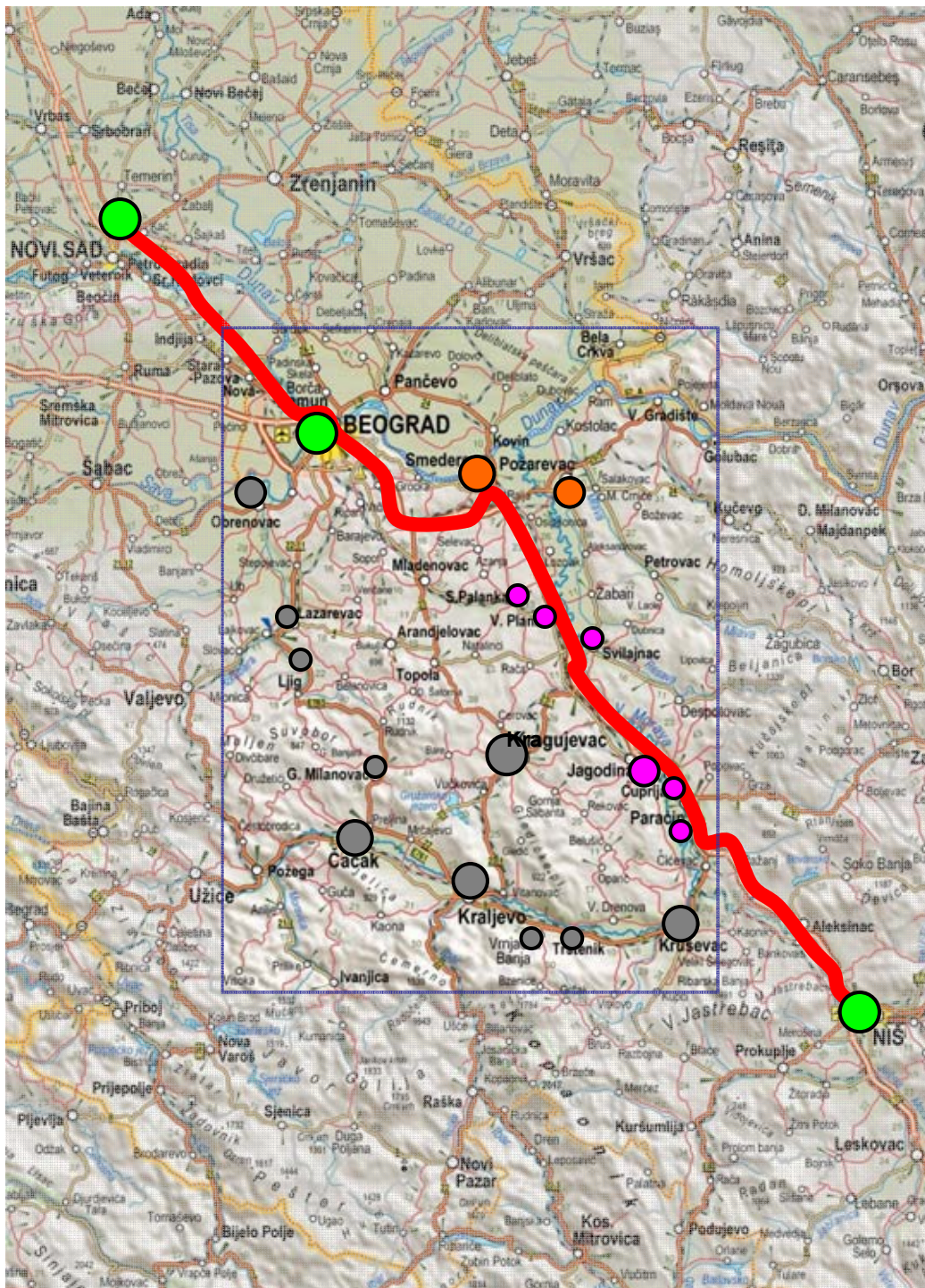
RIO SR.CE Razvojni Inicijativa Oblasti Srbija Centar www.plavestrice.com

ŠUMADIJSKI KRUG

Najvažniji nacionalno razvojni strateški pravac Srbije počiva na dunavsko-moravskoj osovini, sa basenima razvoja u širem okruženju njenih stubnih gradova Novog Sada, /dunavski basen/, Beograda, /dunavsko - severno moravski basen/, Kragujevca /srednje moravski basen/, i Niša /južno moravski basen/.

U saobraćajnom smislu to podrazumeva potrebu njihove snažne infrastrukturne, drumske i železničke povezanosti, a koja se na internacionalnom planu ostvaruje kroz jedini kod nas evropski, međunarodno verifikovani projekt, službenog internog naziva „koridor 10“.

Ako ovom prilikom ostavimo po strani Novi Sad, odnosno dunavski basen, i Niš, odnosno južno moravski basen, s obzirom da su oni direktno na gore navedenom koridoru, isto kao i sam Beograd, koji se tu prilično „razbaškario“, i okoristio, hajde da vidimo kako se navedeni koridor reflektuje na razvoj naselja i stanovništva severnog, odnosno posebno srednje moravskog bazena i posebno gde je tu njegov stubni grad Kragujevac.



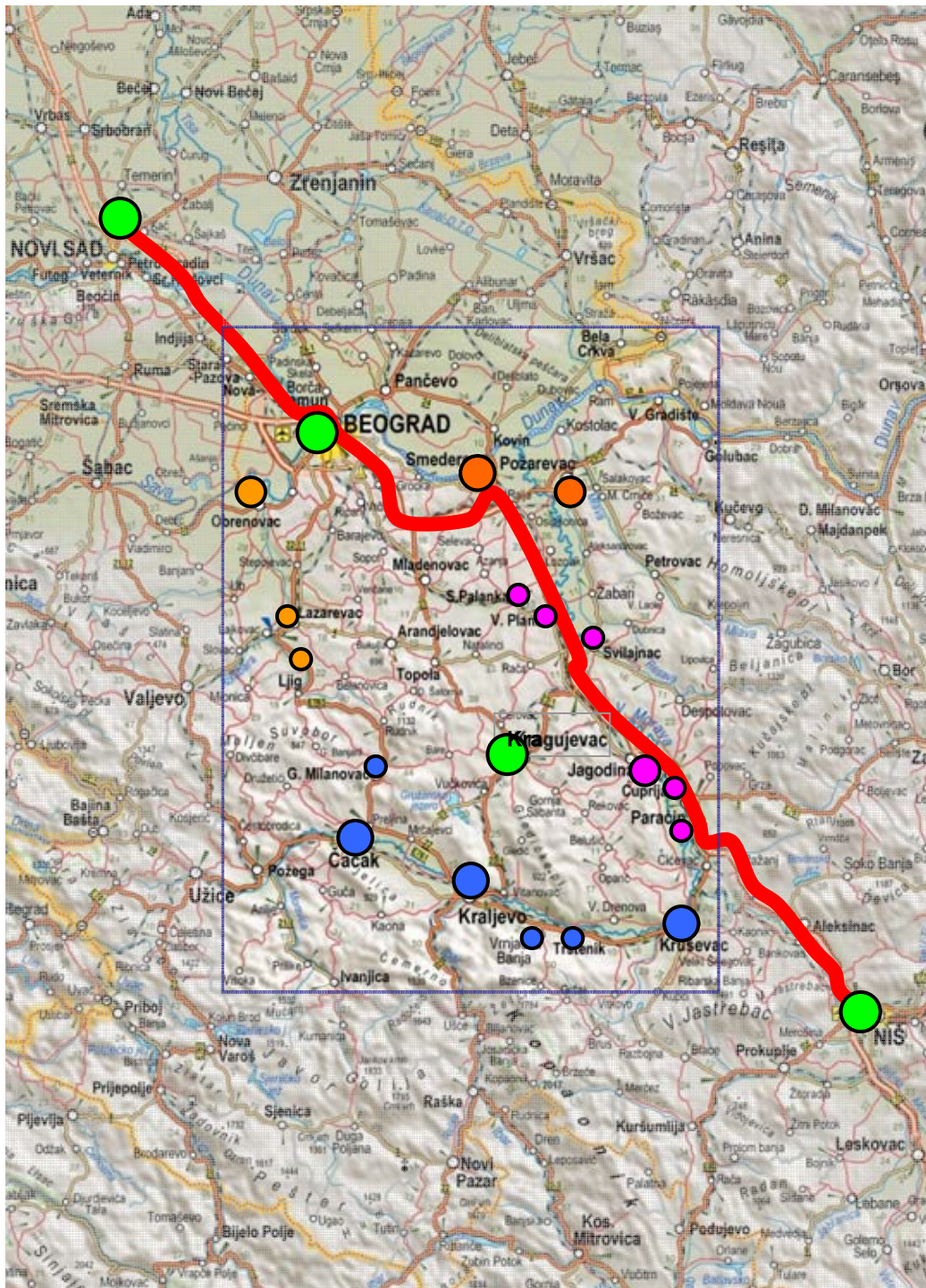
RIO SR,CE Razevojna Inicijativa Oblasti Srbija Centar www.plavestice.com

ŠUMADIJSKI KRUG OSOVINA RAZVOJA SRBIJE

međunarodna
drumska infrastruktura
KORIDOR 10*

Koridor 10, ide već poznatom veliko-moravskom trasom i povezuje Beograd i Niš. Primetno je da je ovaj pravac dosta nenaseljen, iako prolazi pored značajnih centara kao što su Smederevo, Velika Plana, Jagodina, Čuprija, Paraćin ... Takođe, uočljivo je da se u severno-moravskom basenu, ova trasa odvaja od moravske doline, i u Beograd ulazi sa veoma nepristupačne strane, gde je uspon veoma veliki, i da dalje autoput ide kroz centralni deo beogradskog jezgra, što navodi na zaključak da je ovaj potez bila jako skupa investicija. A čini se da je bilo boljih, jeftinijih i pristupačnijih rešenja, preko južnih prigradskih oboda, a koji se tek sada koriste pri projektovanju i izgradnji beo - obilaznice br.2!!!

Sa druge strane, uočava se da je srednje-moravlje, odnosno njen središnji i južni deo zanemaren! Kragujevac kao važan regionalni i industrijski centar pogotovu!



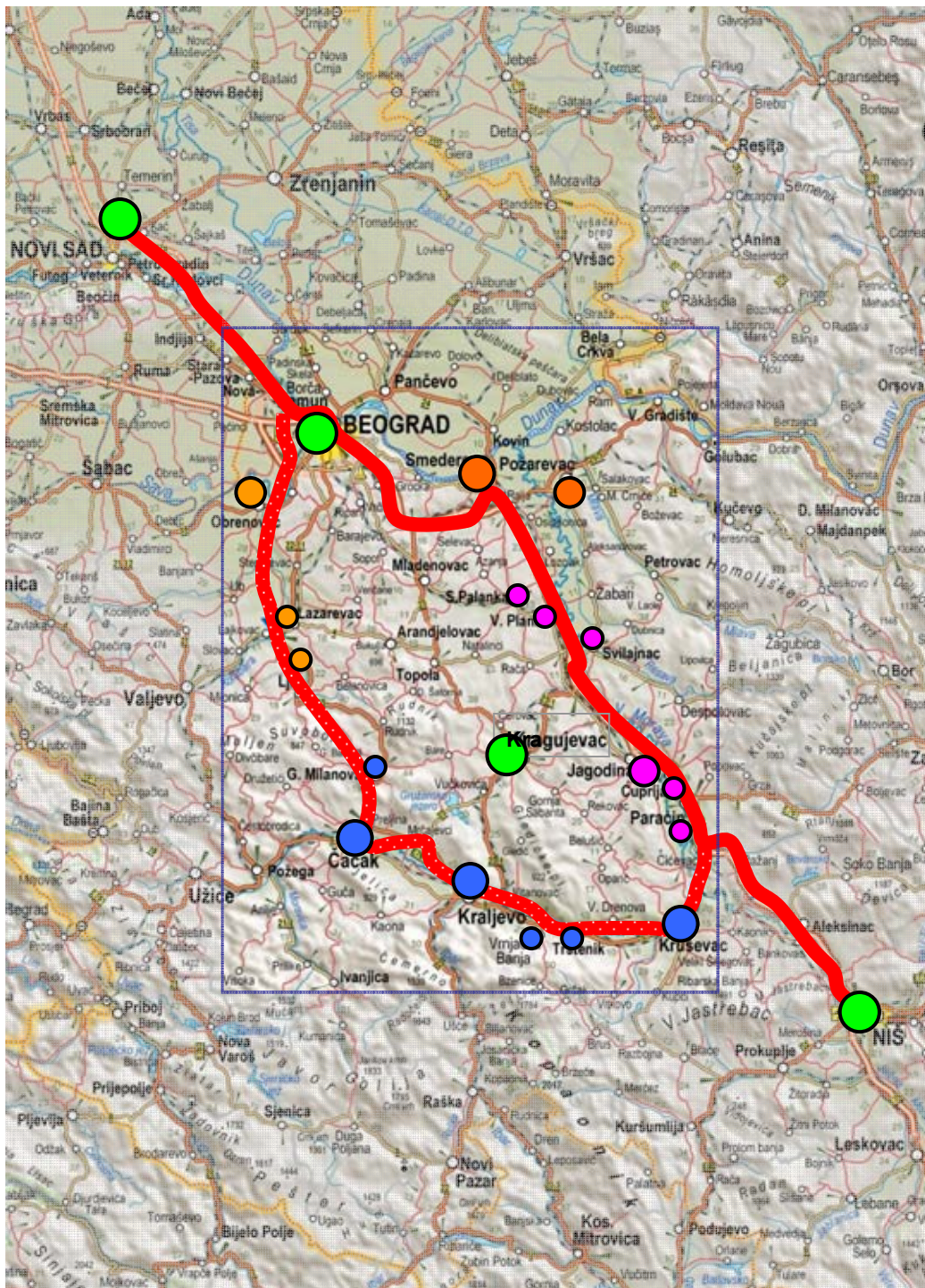
RIO SR.CE Razevojna Inicijativa Oblasti Srbije Centar www.plavestice.com

ŠUMADIJSKI KRUG OSOVINA RAZVOJA SRBIJE

međunarodna
drumska infrastruktura
KORIDOR 10*

Kragujevac*, regionalni centar, najveći i gravitacioni centar srednjemoravlja i šireg oblasnog pojasa, industrijsko - automobilski centar sa 200.000 stanovnika, Kruševac, jak industrijski centar sa cca 150.000 stanovnika, ista situacija sa Kraljevom, 150.000 stanovnika, i Čačkom 130.000. Plus Trstenik, Gornji Milanovac, ... Svi u srednjemoravlju, na glavnoj srednjemoravskoj osovini, sa potencijalom od cca. 700.000 ljudi /uključujući Kragujevac/, a izolovani od međunarodnog koridora. Zašto? Nije bilo para! Logično se postavlja pitanje - koja je funkcija postojeće trase koridora 10, i za koga se on gradio!!! Zar ne treba da poveže najveće nacionalne centre međusobno i da im otvori (njima i njihovom okruženju) međunarodnu perspektivu.

**Kragujevac se, u svim sadašnjim i kasnijim izlaganjima, i po pitanju drumskih i železničkih pravaca, posmatra isključivo u ekonomsko - saobraćajnom funkcionalnom smislu, kao središnja tačka središnjeg dela centralne Srbije, kao zajednički centra užeg i širek okruženja, i kao raskrsnica svih geografskih pravaca prema svim drugim oblastima.*



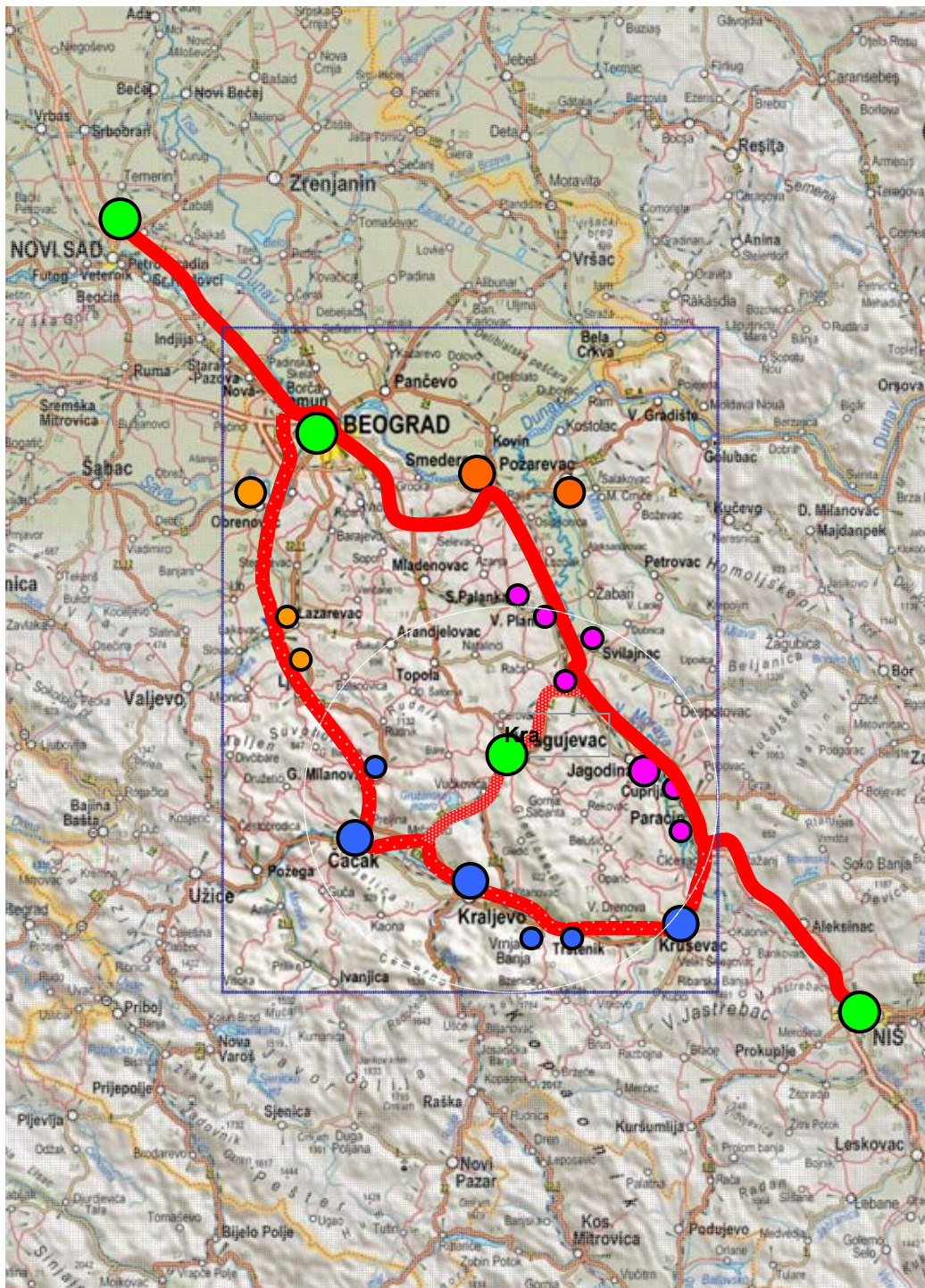
RIO SR.CE Razvojni Inicijativa Oblasti Srbija Centar www.plavestice.com

ŠUMADIJSKI KRUG OSOVINA RAZVOJA SRBIJE

međunarodna
drumska infrastruktura
KORIDOR 10*

Sa tekućim projektom autoputa od Beograda do Preljine, i autoputa od Preljine do Pojata /veza koridor 10/ konačno se uočavaju i ispravljaju propusti koji su napravljeni centralnom delu Srbije, odnosno srednjemoravlju, odnosno na taj način i celoj Srbiji. Autoput od Beograda do Preljine, i autoput od Preljine do Pojata, a to bi zapravo trebalo da bude jedan autoput koji se ceo zove Moravski autoput*, će praktično rešiti ove besmislenosti, i postaviti stvari na pravo mesto, odnosno celo srednje-moravljje, a time i širi pojas jugozapadne Srbije, uključiti u međunarodni projekt koridora 10.

Autoput od Beograda do Preljine, i autoput od Preljine do Pojata, objedinjen, je zapravo drugi - južni krak koridora 10, koji se odvaja posle Beograda, a ponovo sjedinjuje u Pojatu. Ujedno, **na taj način se čitav severno i srednje moravski bazen objedinjuje i povezuje u jednu celinu pod nazivom Šumadijski krug**, a od njega se zatim odvajaju poprečni pravci prema definisanim interesima.



TRIO SR.CE Razvojni Inicijativa Oblasti Srbija Centar www.plavesrce.com

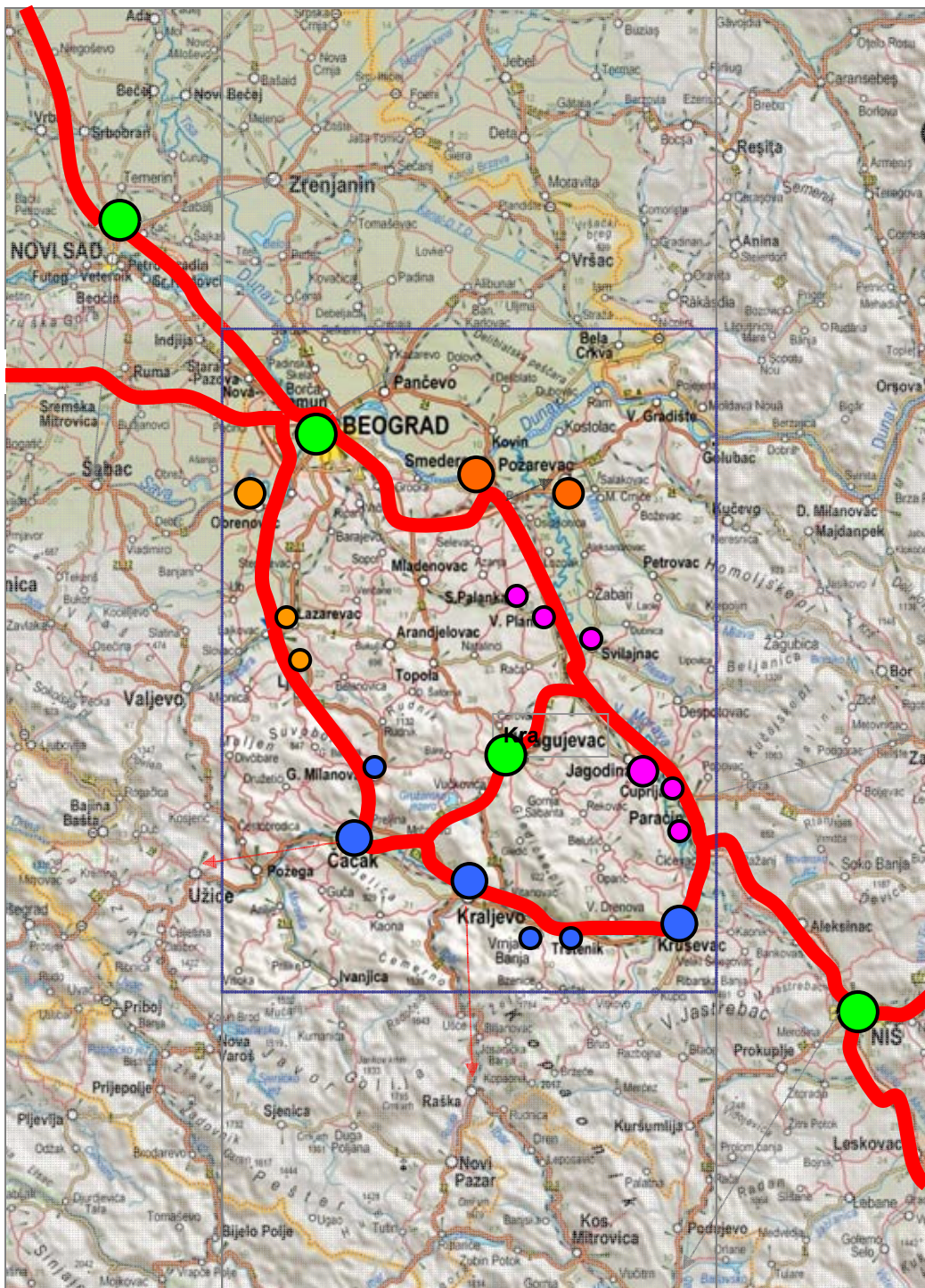
ŠUMADIJSKI KRUG OSOVINA RAZVOJA SRBIJE

međunarodna
drumska infrastruktura
KORIDOR 10*

Naravno Šumadijski krug još nije završen dok mu se ne pridoda i veoma važan, poprečni pravac, koji po sredini povezuje ova dva razdvojena kraka koridora 10, velikomoravski i zapadnomoravski, a koji prolazi kroz središni deo srednjemoravlja i centralni deo Šumadije i Srbije tj. kroz **grad Kragujevac**.

Sada je kompletan šumadijski krug zatvoren, a funkcija koridora 10 u Centralnoj Srbiji, /i sada dodatno u srednjemoravlju*/, i značaj osovine razvoja dobija svoj puni smisao.

**samo područje srednjemoravlja, popularno nazvano 'Plavo Srce', tj. krug od grada Kragujevca, preko grada Jagodine, do Kruševca, Kraljeva i Čačka, ima oko 1.000.000 stanovnika,*



RIO SR.CE Razvojna Inicijativa Oblasti Srbije Centar www.plavosrce.com

GLAVNA OSOVINA RAZVOJA SRBIJE

međunarodna
drumska infrastruktura
KORIDOR 10*

Dunavsko savska osovina
+

Šumadijski krug
Srednje moravska osovina
/+severno-moravska/

+

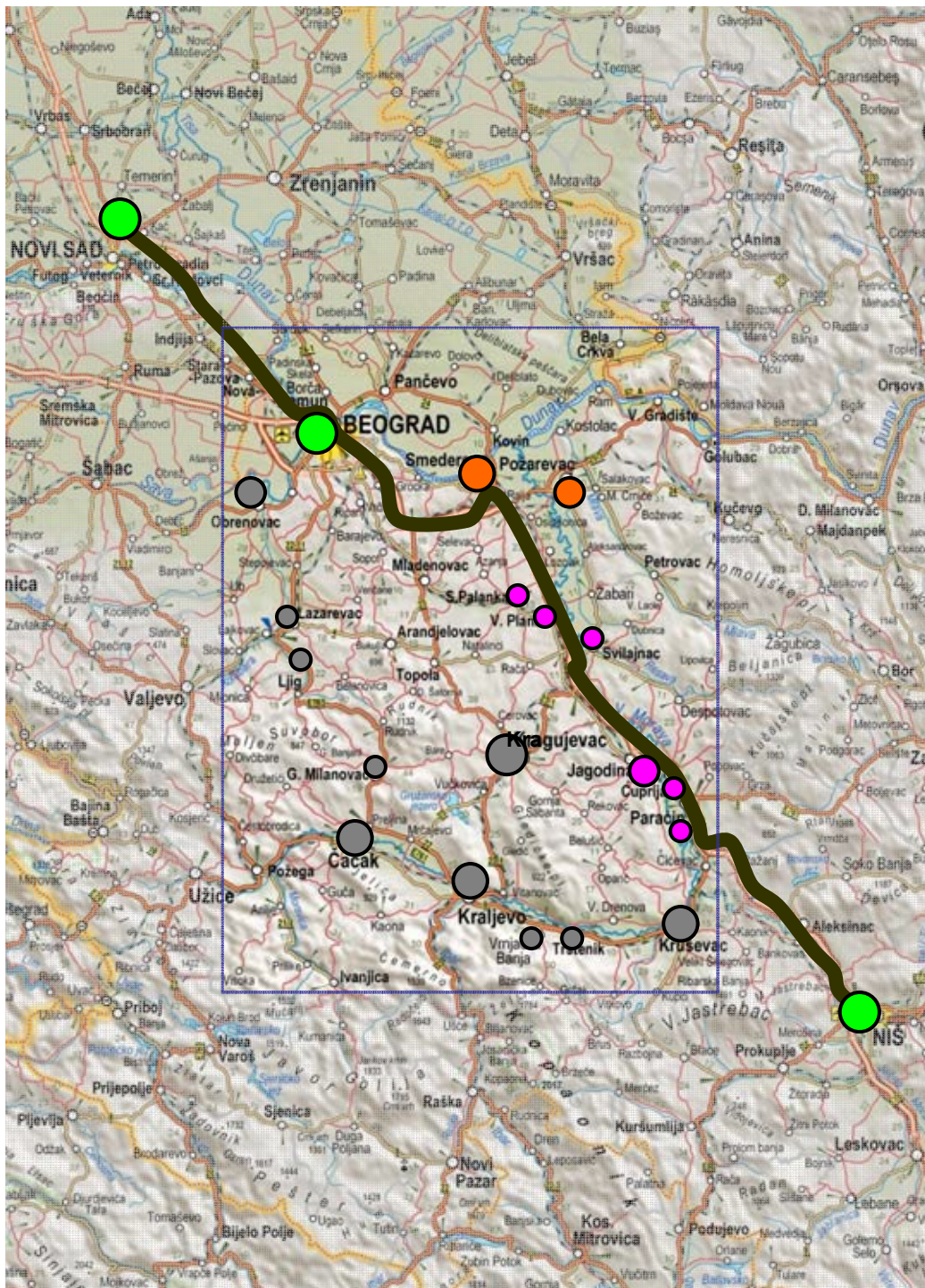
Južno moravska osovina

na koju se kasnije naslanjaju bočni pravci

U svim zvaničnim planskim dokumentima i planovima treba izvršiti korekciju nekih do skoro "najvažnijih" strateških pravaca i samozvanih koridora, koji su bili rezultat nerealnih-subjektivnih političkih odluka, i uneti ovde date pravce kao glavne drumske koridore osovine razvoja Srbije. To se posebno odnosi na **Moravski koridor*** /autoput/ čija bi trasa sada bila definisana ne od Preljine, već od Beograda preko Preljine do Pojata, i bila bi praktično južna alternativa tzv. koridora 10, sa kojim bi se povezivala u 3 tačke.

* Nekada je u www.plavosrce.com bio dat predlog da se koridor 10 zove "Moravski autoput", s obzirom da ide duž celog toka reka Velike i Južne Morave, a zapadno pomoravski "Plava dolina", ali pošto je aktuelna vlast zapadno pomoravski koridor sada zvanično nazvala "Moravski koridor", to se predložio novi naziv za koridor 10, tj. "Autoput SRBIJA", što je i primereno, s obzirom da linijom severozapad-jugoistok povezuje celu zemlju. Međutim, neprimereno je da naši najvažniji infrastrukturni pravci nose naziv koridor, što je više u nekom vojnom kontekstu. Ugladajmo se na recimo, italijane, koji svoj najvažniji auto put zovu "Strada del Sole" /Put Sunca/, ili skoro napravljen jadranski put u Hrvatskoj, koji je nazvan "Dalmatina". To je odraz ljubavi prema svojoj zemlji.

Zato u buduću pledirajmo da se koridor 10 zove "auto put Srbija" ili "Srpski", a njegova južna varijanta severno-zapadno-moravski "autoput Morava" ili jednostavno "Moravski"



RIO SR.CE Razevojna Inicijativa Oblasti Srbija Centar www.plavestice.com

ŠUMADIJSKI KRUG OSOVINA RAZVOJA SRBIJE

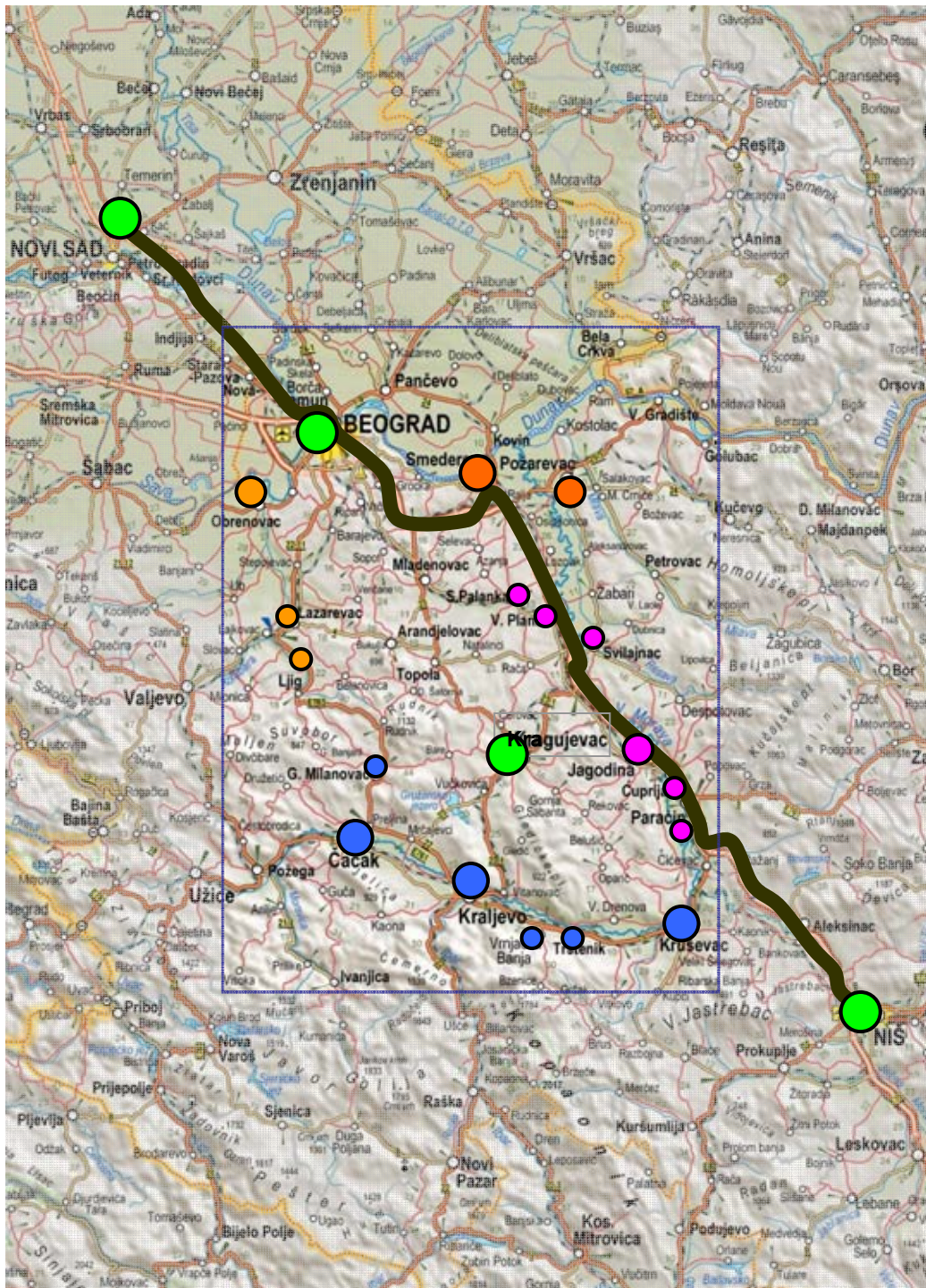
*međunarodna
železnička infrastruktura*

KORIDOR 10*

Kao i kod drumskog, slično se radilo i sa železničkom infrastrukturom, kada su u pitanju međunarodni pravci.

Isti pravac, isti cilj, isto objašnjenje. Dobro je da su pokriveni gradovi severnomoravlja /Smederska Palanka, Velika Plana, Požarevac ... i severnog dela srednjemoravlja /Svilajnac, Lapovo, Jagodina, Paraćin, Čuprija/, ali su i ovde zaobiđeni isti gradovi i naselja, centralnog i južnog srednjemoravlja, počev od najvažnijeg Kragujevca, pa Kraljeva, Kruševca, Čacka ... cca. 500-600.000 ljudi bliskog okruženja srednje moravlja, plus 200.000 građana Kragujevca.

Pa gde i za koga žuri ta međunarodna železnica kad zaobiđe 700-800.000 stanovnika centralnog i južnog dela srednjemoravlja!!!



RIO SR.CE Razvojna Inicijativa Oblasti Srbija Centar www.plavosrce.com

ŠUMADIJSKI KRUG

OSOVINA RAZVOJA

SRBIJE

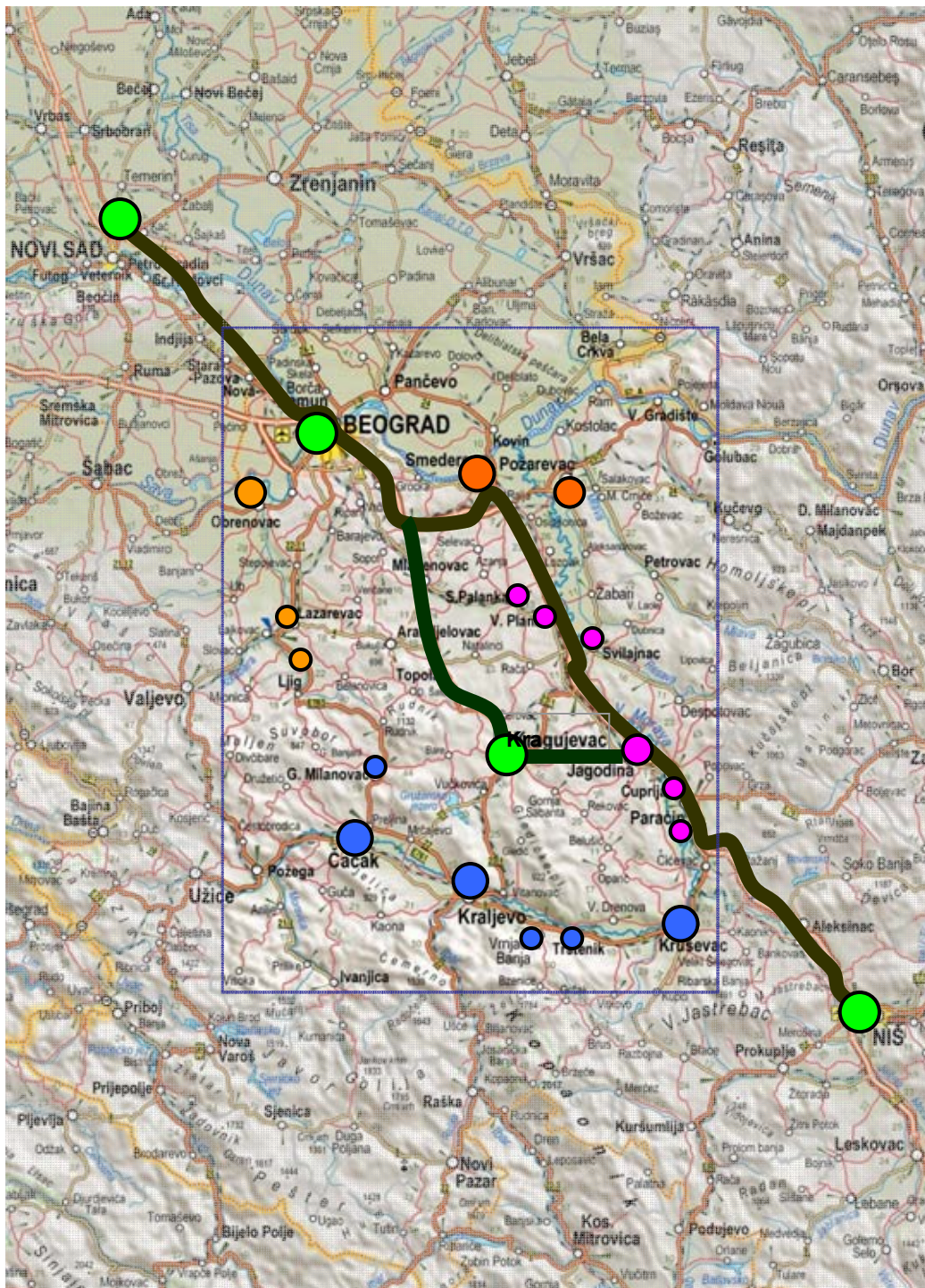
međunarodna
železnička infrastruktura

KORIDOR 10*

Kragujevac, industrijski centar automobila i shodno tome sadašnji a mnogo više budući veliki poslovni i demografski centar, Kraljevo, Čačak, i pogotovo Kruševac, nekada, a nadamo se i ponovo jaki privredni centri, da pomenemo samo one veće.

Jeste da je postojala, a i dalje postoji, mreža loklanih i regionalnih pruga koja povezuje ove centre, /i druge u okruženju, Požegu, Užice, Rašku, K.Mitrovicu,/ doduše danas prilično zapuštena, neelektrifikovana i jednokolosečna, a na potezu Kraljevo-Kruševac gotovo da je zamrla, ali kako i njih da uključimo u širi koncept modernizacije i nacionalne valorizacije, gde im je očigledno odavno i bilo mesto. Na međulokalnom i regionalnom planu bi saobraćaj dobrom organizacijom i učestalošću brzo oživeo, /„REŽIM“ na <http://www.plavosrce.com/DOWNLOAD/REZIM.pdf> /, pošto su stigli i novi vozovi, a na međunarodnom* ...

**prema planovima budućeg razvoja međunarodnog železničkog koridora 10, sa infrastrukturom i vaznim sredstvima za velike brzine, i sa ovakvim stavom gde se pominje samo Beograd pa Niš, imaćemo situaciju da recimo ni Jagodina neće biti tranzitna stanica, pa ne da će van tih tokova biti 700.000 stanovnika srednjemoravlja, već i ovih 200-300.000 koji gravitiraju severnom delu srednjemoravlja. Znači 1.000.000 ljudi srednjemoravlja van direktnog međunarodnog železničkog toka!!!*



ŠUMADIJSKI KRUG

OSOVINA RAZVOJA

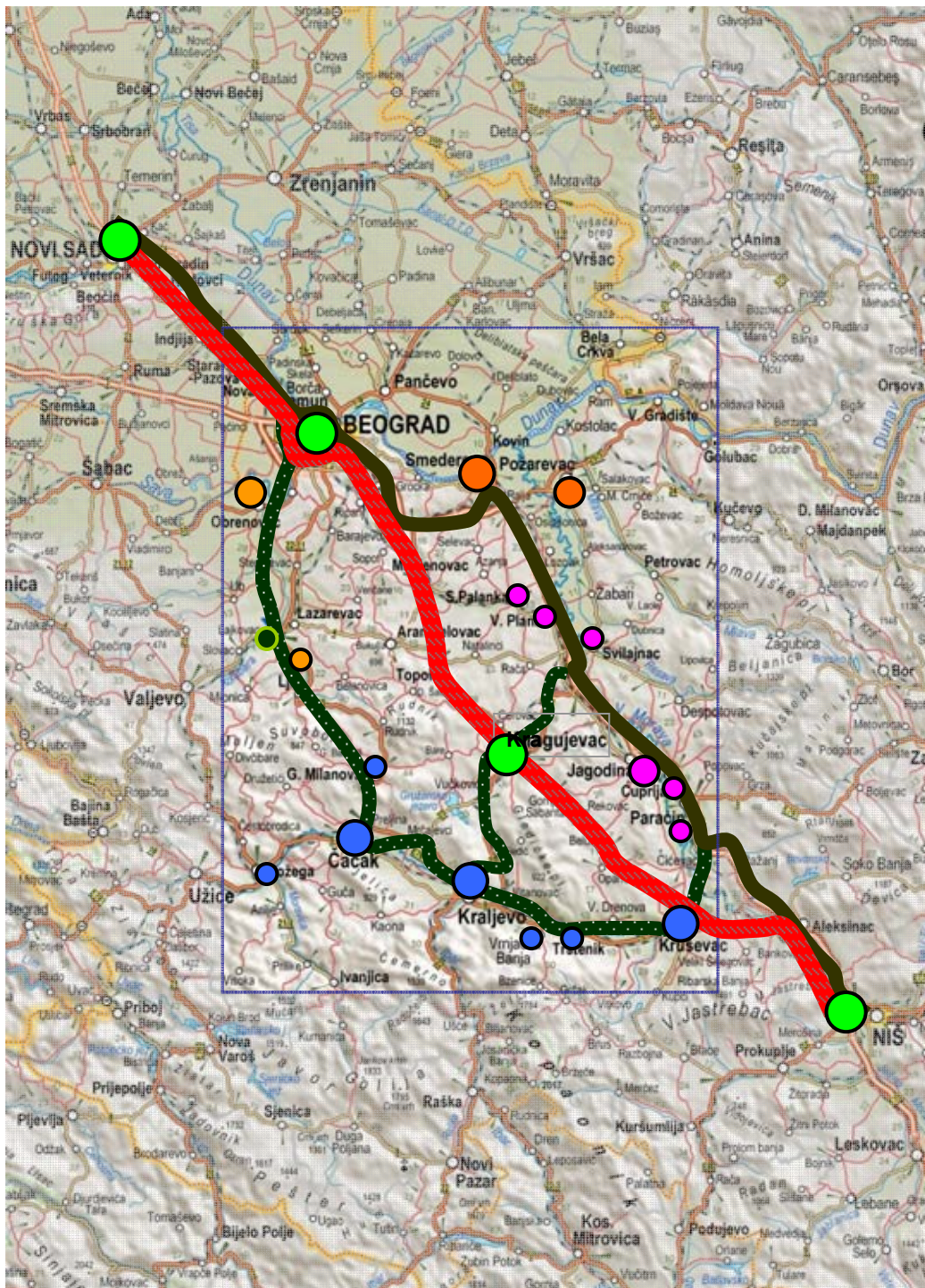
SRBIJE

mađarodna
železnička infrastruktura

KORIDOR 10*

Da li bi rešenje bilo kroz izgradnju poteza Mladenovac – Kragujevac - Jagodina na pravcu koridora 10, gde bi Kragujevac*, kao industrijska i strateška tačka centra Srbije, i jedan od stubova osovine razvoja Srbije konačno dobio mesto koje mu pripada, a time i korist koji bi njegovi građani, ali i građani svih okolnih gradova srednjemoravlja, Šumadije i cele oblasti imali, ili ...

**U kontekstu međunarodnog koridora 10, Kragujevac mora da postane međunarodno čvorište bar pitničkog dela železničkog saobraćaja, za područje srednjemoravlja /i šireg okruženja koje mu po oblasnom modelu pripada/, kako zbog svoj značaja kao jednog od stubova osovine nacionalnog razvoja, isto tako i zbog praktične strane, tj. svog središnjeg dela u odnosu na sve gradove srednjemoravlja, čije će potrebe najlakše objediniti. Tako da se ne bi više pričalo o Beogradu pa Nišu, već od Beograd, Kragujevcu pa Nišu, gde bi se ovih 1.000.000 stanovnika srednjemoravlja, potencijalnih korisnika usluga, direktno uključilo, a što je od nacionalnog, ali i interesa železnice, ako gledamo i komercijalnu stranu.*



RIO SR.CE Razvojna Inicijativa Oblasti Srbija Centar www.plevenice.com

ŠUMADIJSKI KRUG

OSOVINA RAZVOJA SRBIJE

međunarodna
železnička infrastruktura

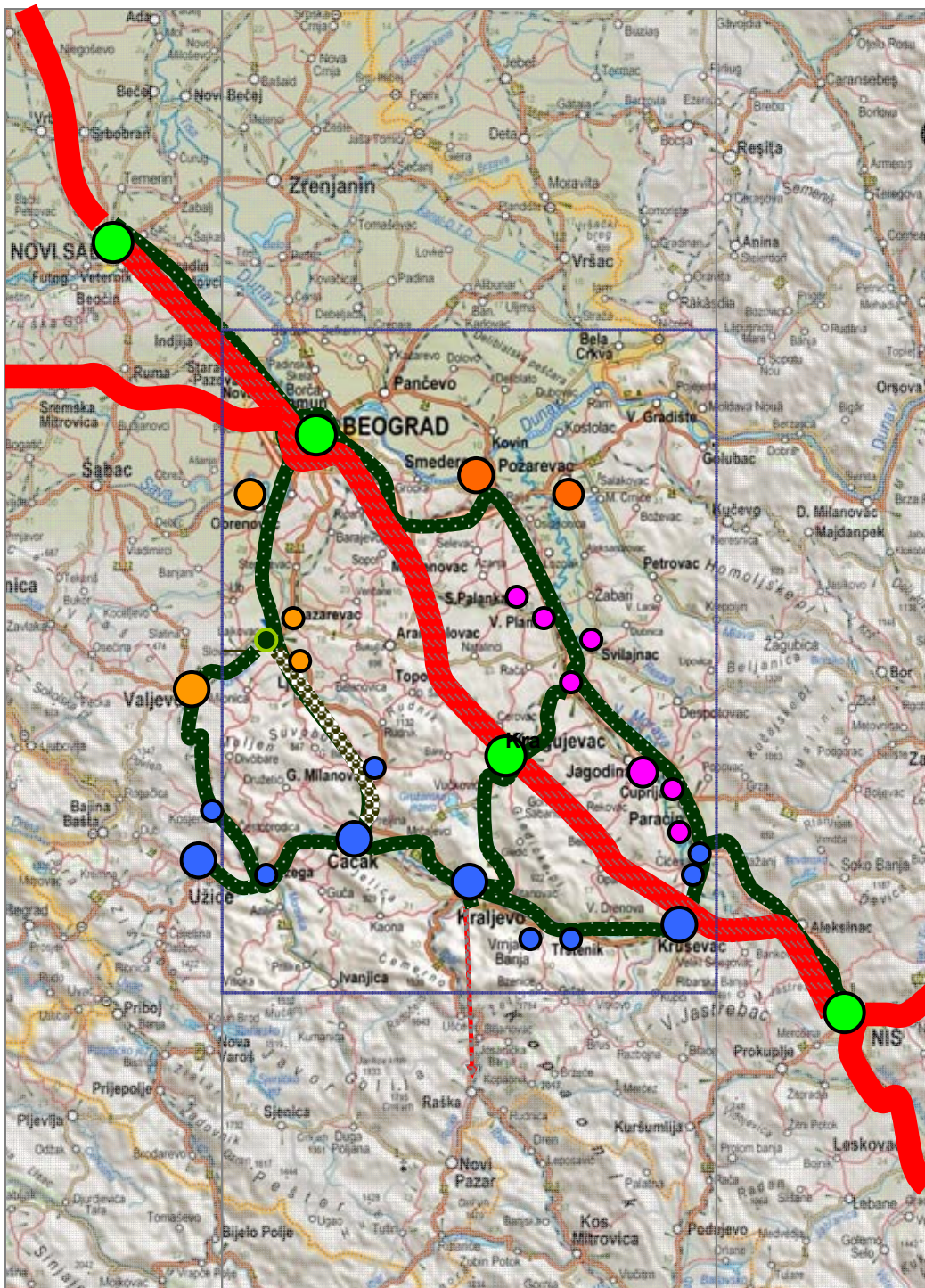
KORIDOR 10*

Ili, je možda najsvrsishodnije rešenje da se u perspektivi „Šumadijski krug“ realizuje u skladu sa regionalnim potrebama, a da se glavni akcent baci na jedan istinski međunarodni pravac* koji bi preko Kragujevca povezo sve centre „Šumadijskog kruga“, a posebno srednjemoravlja, i ostalih gradova Oblasti, i koji bi najdoslednije služio interesima razvoja svih centara osovine, i njihovog povezivanja kako između sebe tako i sa drugim internacionalnim centrima.

Radi se o pravcu koridora 10, Novi Sad - Beograd, koji bi se kod Mladenovca odvojio i išao novom trasom do Kragujevca i dalje do Kruševca, a negde kod Aleksinca bi se vratio na međunarodnu trasu koridora 10, u pravcu Niša.

To bi trebao da bude naš glavni međunarodni železnički pravac*, opremljen za velike brzine i luksuzne vozove, a ceo ovaj projekt bi mogao da se zove 'Crvena linija' / „**CRVENA linija**“ / **RED line** /

*sa našim vraćanjem u evropske tokove, uspostaviće se evropske, srednjeevropske ili balkanske međunarodne linije koje će zbog velikih brzina i skraćivanja vremena prevoza stajati samo na odabranim stanicama, tako da je u tok kontekstu, ali naravno i zbog našeg nacionalnog interesa, veoma bitno jednako opremanje, međusobno povezivanje i uključivane u međunarodne saobraćajne tokove ova četiri ključna centra Novi Sad-Beograd-Kragujevac-Niš.



RIO SR,CE Razvojna Inicijativa Oblasti Srbije Centar www.plavestice.com

GLAVNA OSOVINA RAZVOJA SRBIJE

međunarodna
železnička infrastruktura

KORIDOR 10*

Dunavsko savska osovina
+

Šumadijski krug
Srednje moravska osovina
/ +severno-moravska/

+

Južno moravska osovina

na koju se kasnije naslanjaju bočni pravci

U svim zvaničnim planskim dokumentima i planovima treba izvršiti korekciju nekih do skoro "najvažnijih", međunarodnih strateških pravaca, koji su bili rezultat nelogičnih političkih odluka, a koji nisu vodili računa o potrebama razvoja, okružne i međuregionalne homogenizacije i međunarodne povezanosti centralnog urbanog prostora. Treba ojačati i dograditi ovde date pravce kao glavne železničke koridore osovine razvoja Srbije, a posebno se to odnosi na Moravski železnički koridor* čiji bi središnji deo trase u sklopu međunarodnog koridora 10 bio definisan ne duž velikomoravske doline, već po sredini Šumadijskog kruga, /između velikomoravske i zapadno moravske kotline, -nazovimo taj deo "Šumadijska železnička osovina"/, tj. od Mladenovca preko **Kragujevca** do Krusevca i dalje do raskršća sa postojećom juznomoravskom trasom.

* Neprimereno je da naši najvažniji infrastrukturni pravci nose naziv koridor, što je više u nekom vojnom kontekstu. Tako da naziv Koridor 10, koji se i ovde, kao i kod drumskog pravca pominje, treba zameniti prikladnijim nazivom. S obzirom da je ovo najvažniji nacionalni i internacionalni pravac koji linijom severozapad-jugoistok povezuje celu kičmu zemlje Srbije, i njena četiri najvažnija grada, međusobno i sa okolnim državama, primerenije bi bilo da se isti ubuduće zove "(Inter)nacionalna pruga" ili jednostavno "(Inter)nacionala".