



Vreme: 07.09.2026 20:13

Medij: kragujevacke.rs

Link: <https://kragujevacke.rs/aktuelno/posle-rekonstrukcije-ulice-milovana-gusica-bulevar-koji-kragujevac->

Autori: Kragujevačke novine

Teme: Putevi Srbije d.o.o

Naslov: POSLE REKONSTRUKCIJE ULICE MILOVANA GUŠIĆA: Bulevar koji Kragujevac još čeka - Kragujevačke novine

10046



Potreba za unapređenjem saobraćajne mreže u Kragujevcu javlja se sa ubrzanim razvojem grada krajem 19. veka. Dok su evropski gradovi već tada sistemski uređivali Potreba za unapređenjem saobraćajne mreže u Kragujevcu javlja se sa ubrzanim razvojem grada krajem 19. veka. Dok su evropski gradovi već tada sistemski uređivali bulevare, šetališta i javne prostore, Kragujevac je dobio plan inženjera Luke Ivkovića zasnovan na ortogonalnoj mreži ulica. Taj plan nije bio samo geometrijski prikaz grada, već vizija njegovog budućeg razvoja i osnov za formiranje funkcionalne saobraćajne mreže.

Ivkovićeve ulične mreže iz 1891. decenijama je postepeno narušavana. Pod uticajem pojedinačnih interesa i neplanske izgradnje, iz planova su nestajale ulice predviđene za budući razvoj grada. Posledica je nedostatak poprečnih saobraćajnica u centru, zbog čega su glavni podužni pravci dodatno opterećeni.

Ulice Nikole Pašića, Svetozara Markovića i Milovana Gušića ostale su važni uzdužni gradski saobraćajni pravci, ali bez dovoljno kvalitetnih poprečnih veza. Površine predviđene za pojedine poprečne ulice vremenom su pretvorene u građevinske parcele, što otvara pitanje da li je to učinjeno u korist lica bliskih tadašnjim vlastima, a na štetu Ivkovićeve vizije.

Sa stanovišta savremenog saobraćajnog planiranja, gradska mreža mora imati više alternativnih poprečnih pravaca kako bi se saobraćaj ravnomernije raspodelio i smanjilo opterećenje glavnih ulica. Poseban problem predstavlja to što je Ulica Milovana Gušića, na čitavom potezu do Karađorđeve, povezana sa svega nekoliko jednosmernih ulica. Ulice Bore Stankovića, Svetolika Rankovića, Janka Veselinovića i Milovana Glišića nisu dovoljne za tako značajan gradski potez, naročito zato što se u Gušićevu ulicu sliva veliki deo saobraćaja iz radne zone na istoku grada.

Karađorđeva ulica bila je i ostala važna veza grada sa pravcima ka Topoli i Beogradu. Ipak, i ona je tokom decenija pretrpela brojne devastacije. Jedna od velikih grešaka bilo je uklanjanje kaldrme na delu od Ulice Milovana Gušića do Svetozara Markovića. Kaldrma je mogla biti sačuvana bar do kuće Svetozara Markovića, jer je označavala granicu stare čaršije i predstavljala važan deo gradskog identiteta. Slične promene pogodile su i ulice Lole Ribara i Miloja Pavlovića.

Tek usvojeni plan za Gradski centar, u kojem se nalazi i Gušićeva ulica, nema značajniju pozitivnu karakteristiku unapređenja funkcije, osim povećanja minimalnog procenta zelenila na parceli na 30 odsto. Ali je i to povećanje svojevrsna farsa, jer se kao prostorna jedinica posmatra parcela, a ne blok. Glavna suštinska razlika blokovskog pristupa je u tome što se, umesto 30 posto zelenih i slobodnih površina po pojedinačnoj parceli, na nivou celog bloka može obezbediti oko 70 posto prostora za zelenilo, rekreaciju, pešačke površine, igrališta i uređene zajedničke sadržaje, uz smeštanje garaža u podzemne nivoe.

Gušićeva - nezavršena gradska arterija

PRESEK SAOBRAĆAJNICA IZ STRUČNOG RADA AUTORA TEKSTA KOJI JE BIO PRIMEREN ZA GUŠIĆEVU ULICU

Od podužnih pravaca u centru posebno se izdvaja Gušićeva ulica, budući bulevar od 19 metara širine. Ona je decenijama planovima predviđena za proširenje. Njeno uređenje moglo bi značajno da poboljša funkcionisanje saobraćaja u centralnoj gradskoj zoni.





Vreme: 07.09.2026 20:13

Medij: kragujevacke.rs

Link: [https://kragujevacke.rs/aktuelno/posle-rekonstrukcije-ulice-milovana-gusica-bulevar-koji-kragujevac-](https://kragujevacke.rs/aktuelno/posle-rekonstrukcije-ulice-milovana-gusica-bulevar-koji-kragujevac)

Autori: Kragujevačke novine

Teme: Putevi Srbije d.o.o

Naslov: POSLE REKONSTRUKCIJE ULICE MILOVANA GUŠIĆA: Bulevar koji Kragujevac još čeka - Kragujevačke novine

Buduća saobraćajna funkcija Gušićeve trebalo bi da bude povezana sa kružnim tokovima kod Elektrošumadije i Male vage, kao i sa kvalitetnim poprečnim vezama. Posebno je propuštena prilika da se kružni tok predvidi na raskrsnici Zmaj Jovine i Gušićeve, gde se i danas javljaju problemi sa bezbednošću saobraćaja.

Dok se u ozbiljnom urbanističkom planiranju prostor za buduće saobraćajnice obezbeđuje blagovremeno, u Kragujevcu je razvoj decenijama prepušten izgradnji na pojedinačnim parcelama. Takvim pristupom grad postepeno gubi mogućnost da racionalno formira celinu budućeg bulevara.

Gušićeva ni danas, ni posle ove rekonstrukcije, a ni prema sadašnjem planskom rešenju, neće imati karakteristike savremenog gradskog bulevara. Sadašnji trotoari širine oko 1,5 metara teško mogu da obezbede normalno kretanje roditelja sa dečjim kolicima, starijih i osoba sa invaliditetom. Poseban problem je potpuno odsustvo drvoreda, koji istovremeno doprinose smanjenju zagrevanja javnog prostora, zagađenja i negativnog uticaja saobraćaja.

Dodatni problem predstavljaju parking-mesta koja sužavaju kolovoz i usporavaju protok saobraćaja. Najveći apsurd je što će Gušićeva i posle sadašnje rekonstrukcije ostati jednosmerna, čime saobraćajni problem ostaje nerešen.

Planirani profil od oko 19 metara (proširenje od devet metara sa severne strane), sa trotoarima širine oko dva metra, ne obezbeđuje dovoljno prostora za kvalitetno organizovanje svih funkcija ulice. U savremenom urbanističkom planiranju ulica nije samo prostor za automobile, već javni prostor koji treba da obezbedi bezbedno i pristupačno kretanje pešaka, biciklista, javnog prevoza... Ako je ulica planirana kao budući bulevar, logičan redosled bio bi da se najpre reše imovinski odnosi sa vlasnicima preostalih objekata, obezbedi konačni profil ulice, a tek potom pristupi njenoj potpunoj rekonstrukciji. Rekonstrukcija Gušićeve koja je upravo rađena i za koju je planirano proširenje (prema planu) zahtevaće nove radove, ponovno izmeštanje instalacija (sada se nalaze u budućoj kolovoznoj traci sa severne strane) i dodatno trošenje javnog novca.

Posebno je poražavajuće što rekonstrukcija nije iskorišćena za potpunu modernizaciju infrastrukture. Umesto savremenih podzemnih kanala za smeštaj različitih instalacija, ali i podzemnog kabliranja, rekonstruisana ulica u 21. veku u centru Kragujevca zadržava drvene bandere sa spletozima vazdušnih kablova. Ako se već rekonstruiše važna gradska ulica, infrastrukturu je moralo pratiti savremeno kabliranje i tunnelsko smeštanje instalacija, a ne iskopavanje i zasipanje kamenom sa konačnom obradom trotoara asfaltom i to bez revizionih okana za nove priključke.

Suština problema nije samo u samoj ulici, već i u načinu na koji se razvija prostor oko nje. Umesto izgradnje na pojedinačnim parcelama, za rekonstrukciju Gušićeve je potrebna celovita obnova blokova.

Blokovski pristup omogućava da se istovremeno reše saobraćaj, parkiranje, zelene površine, pristup objektima i javni prostor. Tako se infrastruktura planira kao jedinstven sistem, a ne tako što svaka nova zgrada dobija sopstveni pristup, garažu i priključak na glavnu ulicu.

Na potezu Zmaj Jovine - Janka Veselinovića postoji mogućnost da se preostali objekti uklone i da se obezbedi prostor za budući bulevar. Grad bi, u saradnji sa vlasnicima i investitorima, trebalo da stvori uslove za ovakvu vrstu urbane obnove.

Budući profil Gušićeve treba preispitati i sa aspekta kvaliteta javnog prostora. Dvosmerna ulica sa širokim trotoarima, biciklističkim stazama i obostranim drvoredima bila bi funkcionalnije i dugoročno kvalitetnije rešenje od većeg broja kolovoznih traka, ali bez urbanog komfora i opreme (u prilogu je presek saobraćajnice iz mogeg stručnog rada koji bi bio primeren i za Gušićevu).

Izgradnja duž Gušićeve i dalje se sprovodi uglavnom na pojedinačnim parcelama. Povećanjem izgrađenih površina povećava se i broj korisnika vozila i potreba za pristupom. Ako se ti pristupi direktno vezuju za Gušićevu, budući bulevar se dodatno opterećuje. Umesto da se pristup blokovima rešava preko bočnih ulica i zajedničkih pristupa, sve više vozila se direktno usmerava na Gušićevu. To je suprotno principu hijerarhije saobraćajne mreže, po kojem glavne gradske saobraćajnice treba rasteretiti od velikog broja pojedinačnih ulaza i izlaza.

Umesto da ulice poput Svetozara Markovića i Mihajla Iveše postanu dvosmerne i omoguće bolji pristup blokovima sa kojima se graniče, i dalje ostaje jednosmerni saobraćaj, uz nepotrebno parkiranje na ulici. Javna garaža na parceli u Svetozara Markovića, preko puta Ambulante 4, mogla bi da obezbedi parkiranje ne samo za objekte u neposrednoj blizini, već i za korisnike usluga i posetioce cele ulice. Time bi se oslobodio ulični prostor, smanjio broj vozila koja traže parking i poboljšao protok saobraćaja.

Blokovskim pristupom moguće je obezbediti i više zelenih, parkovskih i rekreativnih površina. Umesto velikog broja pojedinačnih rampi i ulaza na Gušićevu, parkiranje bi se moglo organizovati u zajedničkim blokovskim garažama.





Vreme: 07.09.2026 20:13

Medij: kragujevacke.rs

Link: <https://kragujevacke.rs/aktuelno/posle-rekonstrukcije-ulice-milovana-gusica-bulevar-koji-kragujevac->

Autori: Kragujevačke novine

Teme: Putevi Srbije d.o.o

Naslov: POSLE REKONSTRUKCIJE ULICE MILOVANA GUŠIĆA: Bulevar koji Kragujevac još čeka - Kragujevačke novine

Posebno zabrinjava činjenica da se o pojedinim saobraćajnim rešenjima govori godinama bez realizacije. Za kružni tok kod Male vage idejno rešenje postoji još od 2014. godine (stručni tim Direkcije je izradio rešenje koje je od nas zahtevala opština kao hitno i to u roku od samo dve nedelje). Dokumentacija je pripremljena i pribavljeni su uslovi "[Puteva Srbije](#)", ali ni posle dvanaest godina nije izrađena dokumentacija za izvođenje niti je realizacija započeta.

Slična situacija je i sa planiranim kružnim tokovima kod Elektrošumadije i Paligorića. Zato problem nije nedostatak stručnih rešenja. Problem su nedostatak koordinacije i političke odgovornosti, ali i kredibiliteta lokalnih kod političara u Beogradu, da se već pripremljena rešenja sprovedu. Urbana infrastruktura zahteva dugoročno planiranje. Saobraćajna rešenja, imovinska politika, komunalna infrastruktura i nova izgradnja moraju biti međusobno usklađeni. Kada svaki segment funkcioniše odvojeno, dobijaju se skupi radovi koji ne rešavaju celokupan problem.

Kritike zbog nefunkcionalne rekonstrukcije ulice ne treba usmeravati prema izvođačima, koji radove izvode prema odobrenom projektu, već prema nadležnim gradskim organima. Ključno pitanje je zašto je Grad započeo rekonstrukciju bez prethodnog otkupa objekata i realizacije punog profila ulice predviđenog planom. Funkcionalni efekat radova je zanemarljiv, dok je bezbednost dodatno ugrožena postavljanjem vizuelno istog asfalta na kolovozu i trotoaru, zbog čega vozači teško uočavaju njihovu granicu, posebno jer zaštitnih stubića nema osim kod škole i vrtića.

Piše: dr Aleksandar Rudnik Milanović, arhitekta, doktor tehničkih nauka i naučni saradnik u oblasti urbane obnove gradova

