

Dr. **MIRKO DOKIĆ**
Naučni savetnik
Beograd, Braće Jerkovića 135

Prometna infrastruktura
Prethodno priopćenje
UDK: 656.2(497.1)
Primljeno: 21.02.1990.
Prihvaćeno: 24.09.1990.

SAOBRAĆAJNO-EKONOMSKI ZNAČAJ JUŽNE ŽELEZNIČKE MAGISTRALNE LJUBLJANA-KARLOVAC-GLINA-B.NOVI-DOBOJ- ZVORNIK-VALJEVO-POŽEGA-STALAĆ

SAŽETAK

Autor najprije obrazlaže historijat nastojanja da se izgradi paralelna željeznička magistrala zapad - istok Ljubljana-Karlovac-Doboj-Stalać, te što je do sada na toj trasi urađeno. Ističe privrednu i strategijsku važnost te saobraćajnice, koja povezuje četiri naše republike, a pored društveno-ekonomskog, posebno je značajan njen saobraćajni značaj, jer prečno povezuje četiri važne transverzalne pruge u pravcu Jadrana i glavnu magistralu Beograd-Niš. Izgradnjom još preostalih dviju dionica (Glina-B.Novi i Valjevo-Lipnica) u dužini od 120 km zaokružio bi se cijeli sistem.

1. PERIOD PRE II SVETSKOG RATA

Prve ideje u vezi sa izgradnjom ovog železničkog pravca pokrenute su posle stvaranja zajedničke države južnih Slovena kada je valjalo privredno i politički ojačati veze između pojedinih delova zemlje u centralnom jugoslovenskom području. Tako je na železničkoj konferenciji od 3. do 8. maja 1920. g. ukazano na potrebu izgradnje pruge Valjevo-Osečina (kol. 0,76 m). Međutim, na značaj pojedinih deonica ovoga pravca ukazivano je i ranije, a ovde ćemo napomenuti da je prema ing. P. Milenkoviću¹⁾ problem izgradnje pruge od Valjeva do Drine pokrenut još davne 1896. g. od strane 20 narodnih poslanika u Narodnoj skupštini Kraljevine Srbije, a prema D. Arnautoviću²⁾ zakonskim predlogom od 1897. pokreće se pored ostalog gradnja pruge (0,76 m) i to: Valjevo-Osečina-Loznica-bosanska granica; Beograd-Obrenovac-Lajkovac-Valjevo-Požega i Stalać-Kraljevo-Užice-granica Bosne.

Na osnovu Zakona o građenju novih železnica (od 25.06.1913.g.) počela je gradnja pruge od Valjeva do Osečine januara 1914.g., ali je kasnije zbog rata iste godine prekinuta³⁾.

Do stvaranja Jugoslavije bile su izgrađene sledeće deonice ove transverzale:
Ljubljana-Novo mesto-Karlovac(n.k.);
Karlovac-Glina (Sisak)n.k.;
(Sunja) B. Novi - Banja Luka (n.k.);
Doboj - Tuzla (kol. 0,76m);
Stalać-Kraljevo-Požega-Užice (0,76m).

Između dva rata u prilog izgradnje ove

magistrale izjašnjavali su se brojni autori, a izvođeni su i manji radovi pred II svetski rat na delu pruge od Valjeva ka Loznici (n.r.) i na tunelu Križeviči (n.k.) na delu pruge od Zvornika do Tuzle, ali radovi su zatim prekinuti, te je ovo stanje preostalo da se reši posle II svet-skog rata.

2. PERIOD POSLE II SVETSKOG RATA

Već u prvom petogodišnjem planu (1947-51) bilo je predviđeno: "Saobraćajnim vezama povezati teritoriju države u jedinstvenu privrednu celinu, omogućiti razvitak privrede i njime ubrzati likvidaciju privredne zaostalosti". U materijalima društvenog plana za period 1957-1961.g. planirana je pored ostalog izgradnja pruge Valjevo-Loznica-Tuzla pa se za nju kaže:⁴⁾ "Pruga Valjevo-Loznica-Tuzla i Bosanski Novi-Glina predstavljaju u stvari delove južne magistrale Stalać-Čačak-Valjevo-Doboj-Karlovac-Ljubljana. Izuzev pruge Beograd-Zagreb-Ljubljana-Sežana koja ima pravac Istok-Zapad, gotovo sve pruge imaju pravac Sever-Jug i sve ove pruge uključujući ovde prugu Sarajevo-Ploče i Beograd-Bar međusobno se povezuju samo periferno prugom Beograd-Zagreb, tj. glavnom magistralom.

Kod veze srednjih delova pruge Beograd-Bar i Vrpolje-Sarajevo, bez pruge Valjevo-Loznica-Doboj, razlika u dužini puta od Valjeva do Doboja iznosila bi oko 160 km. Prugom Valjevo-Loznica skraćuje se sadašnji put za vezu zapadne Srbije sa ostalim delovima za oko 200 km, a sa prugom Zvornik-Tuzla skraćuje se put za razmenu južne Srbije, Makedonije i delom Crne Gore i tuzlanskog bazena i obratno. Napominje se da će deo pruge Beograd-Bar i to Valjevo-Požega omogućiti ovu vezu".

U materijalu grupe autora⁵⁾ ukazuje se na nedovršenost železničke mreže što povećava transportne troškove za privredu i opterećuje postojeće kapacitete kola, vučnih sredstava i pruga.

Na potrebu bližeg ispitivanja društveno ekonomske opravdanosti izgradnje pruge Valjevo-Tuzla ukazano je u studiji Ekonomskog instituta iz Beograda⁶⁾ "Prostorni plan SR Srbije" (sveska II), gde se pored ostalog kaže: "Linija Valjevo-Loznica predstavlja neposrednu

bočnu vezu koja širi radijus magistralne pruge Beograd-Bar".

Autor ovog saopštenja se u više prilika izjašnjavao u prilog izgradnje pruge Valjevo-Tuzla⁷⁾.

Značajna aktivnost u vezi sa izgradnjom ove pruge zapažena je polovinom 70-ih godina koja je inicirana od strane Osnovne privredne komore u Valjevu u kojoj je aktivno učestvovao i autor, a u tu akciju uključena je i Regionalna komora u Tuzli, tako da je saradnjom navedenih komora organizovano značajno savetovanje 3.12.1975.g. na kome je u ime navedenog Instituta uvodno saopštenje podneo autor ovog rada⁸⁾, a u usmenom uvodnom izlaganju pored ostalog naglasio:⁹⁾ "Značaj povezivanja čitave ove pruge je u sledećem:

- jačanje privrednog jedinstva zemlje uključanjem najvitalnijih i najbogatijih područja naše zemlje u jugoslovensko i međunarodno tržište,
- skraćivanje zaobilaznih, i samim tim skupih prevoza i rasterećenje magistrale,
- uštede u prevoznim troškovima privrede i gradjana,
- kompletiranje i racionalizacija saobraćajnog sistema jer pruga Bosanski Novi-Stalac ima puni jugoslovenski značaj, jer spaja pet magistralnih železničkih pravaca...." i dalje.

"I za nju su zainteresovane sve jugoslovenske republike. Ove pruge obezbeđuju i uporedni prevoz ogromnih količina robe i putnika bliže centralnom području Jugoslavije, pa prema tome imaju izvanredan strateški značaj. U aktualnim uslovima u kojima smo danas, aktiviranje ove pruge ima i poseban značaj iz sledećih razloga: posledice energetske krize deluju u pravcu rehabilitacije uglja kao energetskog pogonskog faktora", kao i da se neminovno "postavlja pitanje rehabilitacije železnice u saobraćajnom sistemu naše zemlje..."

Na osnovu referata i rasprave, na Savetovanju su usvojeni zaključci koji su poslali svim zainteresovanim činiocima. Dnevna štampa i RTV dali su izuzetan publicitet ovom Savetovanju te su ubrzo počele i konkretne aktivnosti u vezi sa pripremanjem za gradnju ove pruge. Tako je 17.12.1975. g. organizovan sastanak zainteresovanih preduzeća, DPZ i organizacija sa teritorije navedenih komora na kome su definisani konkretni zadaci koje treba da preduzmu određeni nosioci. Kao rezultat ovih i drugih aktivnosti došlo je kasnije do izrade "Informacije o povezivanju tuzlanskog bazena sa zapadnom Srbijom prugom normalnog koloseka¹⁰⁾.

Kasnije su aktivnosti u BiH intenzivno nastavljene i prišlo se pripremanju investicione tehničke dokumentacije¹¹⁾ i do otpočinjanja izgradnje dela pruge od Tuzle (Živinice) do Zvornika, koja se privodi kraju, a prethodno je u vezi sa aktiviranjem značajnih kapaciteta za proizvodnju glinice u Vlasenici, Zvornik Novi povezan sa prugom Ruma-Mali Zvornik i izgrađen železnički most preko Drine 1978.

Inače dužina ove deonice je 43,3 km (od Živinica od stanice Zvornik Novi). Na trasi ima

jedan veliki tunel ("Križevići") dužine 4 857 m, jedan tunel od 270 m i više mostova. Pruga se gradi sa elementima pruge I reda. najveći meridavni nagib ka Zvorniku je 11%, a obratno 12%. Predviđena je brzina 100-120 km/h, osovinski pritisak 24,5 t. Pruga je do spoja sa prugom Ruma-Zvornik duga 46,2 km, a spoj je na km 142,0.

Napominje se da je tuzlanski bazen jedan od najvećih nosilaca transportnog supstrata u zemlji i da u velikoj meri oseća posledice preopterećenosti železničkih saobraćajnica i visokih transportnih troškova.

Za razliku od velikog angažovanja u BiH, u Srbiji je sve ostalo na povremenom pokretanju pitanja opravdanosti gradnje dela pruge od Valjeva do Lipnice (od Lipnice do Zvornika koriste se za ovu prugu deonice poodavno normalizovane pruge Ruma-Zvornik) i na održavanju kontakata sa organima BiH i najviše šta je uradjeno to je da su organi Srbije obezbedili izvesna sredstva da se uz sredstva ŽTO Beograd nastavi sa istraživanjima i pripremanjem projektne dokumentacije, ali do odluke o gradnji ove pruge na žalost još uvek nije došlo, niti se može u današnjim uslovima sagledati.

Iako mi često nismo zadovoljni sa onim što je u periodu posle II svetskog rata uradjeno u pogledu izgradnje i modernizacije saobraćajnog sistema, što se tiče izgradnje i modernizacije ove značajne železničke magistrale, učinjeno je puno i to:

- normalizovana je pruga od Stalaca do Čačka,
- deo ove magistrale od Čačka do Požege normalizovan je u sklopu aktiviranja pruge Beograd-Bar,
- deo pruge Beograd-Bar od Požege do Valjeva predstavlja istovremeno i deo ove magistrale (aktiviran 1972.),
- izgrađena je pruga Doboj-Banja Luka,
- normalizovana je pruga Doboj-Tuzla.

Tako su (uz deonice od Tuzle (Živinice) do Zvornika koja je u gradnji i nalazi se pred aktiviranjem), preostale još dve deonice i to: Valjevo-Lipnica (66,5 km) Glina-B. Novi (oko 50 km).

U postojećim okolnostima, s obzirom na predstojeće aktiviranje dela pruge od Tuzle do Zvornika, potrebno je da se preduzmu neophodne mere da se otpočne sa pripremanjem za gradnju dela pruge od Valjeva do Lipnice, jer bez tog dela ulaganja deo pruge od Tuzle do Zvornika daje samo delimične efekte. Drugim rečima, velika je šteta što Srbija izgradnji svog dela ove jedinstvene pruge nije dala tretman u svojim razvojnim programima, što se inače očekivalo, posebno po izgradnji pruge Beograd-Bar (1976). Može se slobodno reći da su zamašne akcije polovinom 1975. o izgradnji ove pruge u okviru Osnovne privredne komore u Valjevu (u saradnji sa Regionalnom privrednom komorom u Tuzli) o čemu je već govoreno bile i inspirirane očekivanjem da će po izgradnji pruge Beograd-Bar sredstva i građevinska operativna biti usredsređena na ovu prugu, jer ova

pruga je jedna od priključnih pruga koja treba da omogućí veći priliv roba na prugu Beograd-Bar.

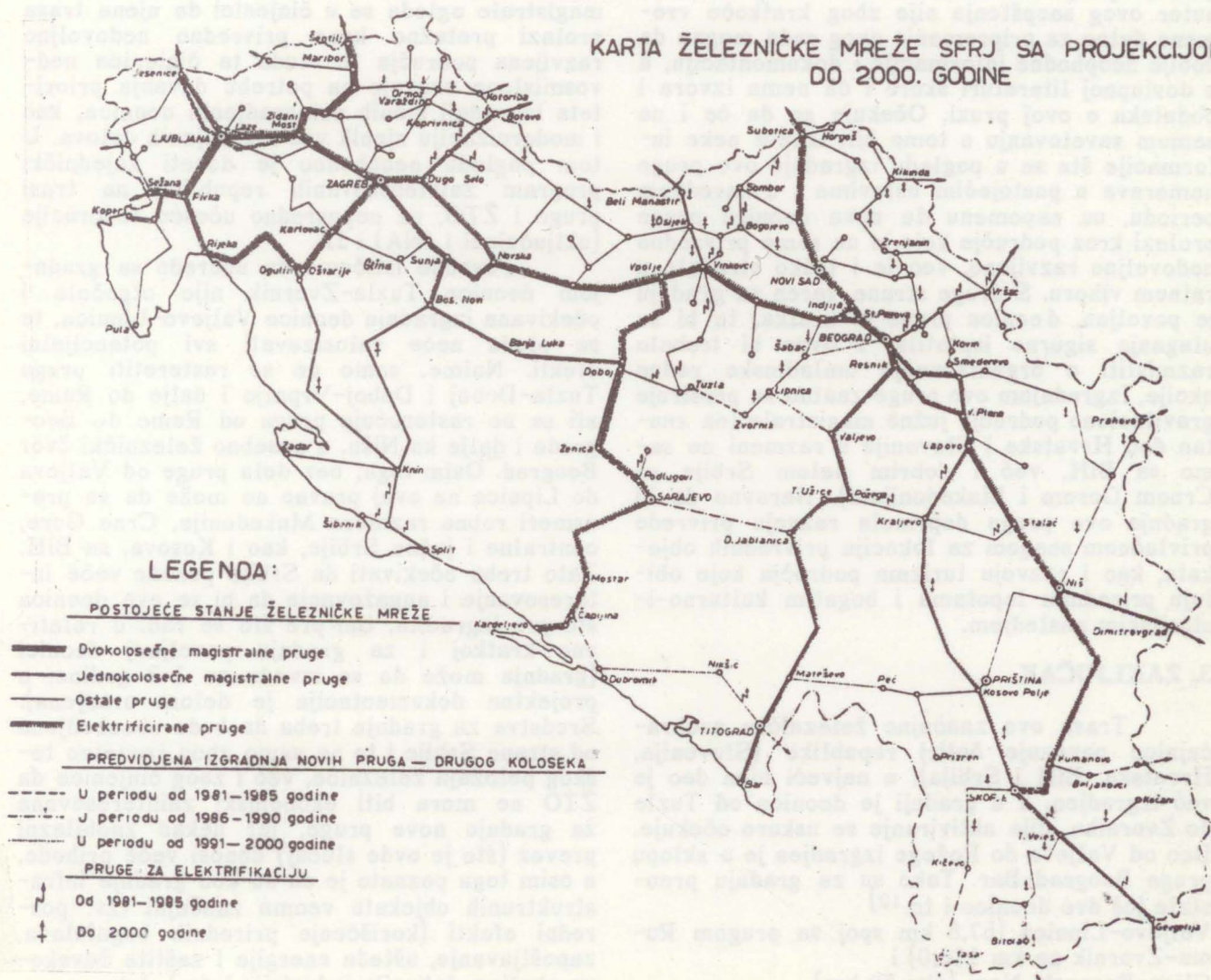
Deonica pruge od Tuzle do Zvornika razrešava samo problem transporta tuzlanskog bazena za područje Beograda i dalje na sever i jug i za izvozne robe koje su usmerene na kombinovani prevoz rečnim putem (glinica za SSSR) i za uvoz roba iz SSSR-a tim putem.

Takodje, rasterećenje se transportni kapaciteti od Tuzle do Doboja i dalje na sever u meri koliko se prevozi budu usmeravali na prugu Zvornik-Ruma, ali sva ostala razmena ostalih područja BiH sa zapadnom, centralnom i južnom Srbijom, Crnom Gorom, Makedonijom i Kosovom i dalje će se uglavnom prevoziti zaobilazno. Osim toga, i onaj prevoz koji se upućuje na prugu Zvornik-Ruma i dalje će opterećivati deo glavne magistrale od Rume do Batajnice i ranžirnu stanicu Makiš. Zato pravo rasterećenje može da usledi samo izgradnjom dela pruge od Valjeva do Lipnice (radi se o relativno kratkoj deonici od 66,5 m sa povoljnom trasom za gradnju sa najvišom kotom od 322,6 m, merodavnim nagibom od Valjeva 12%, a

obratno 14% sa elementima glavne pruge I reda, minimalnim poluprečnikom krivine 300 m). Naravno da najpre treba da se završe svi poslovi oko izrade projektne dokumentacije i investicionog programa, a uporedo da se obezbede izvori finansiranja. Sigurno je da bi i komune kroz koje pruga prolazi mogle da doprinesu gradnji ustupanjem zemljišta pod povoljnim uslovima. Takodje, treba obezbediti i finansijsku podršku velikih korisnika. Ne bi bilo zgoreg razmisliti i o organizovanju omladinske radne akcije, jer se radi o povoljnoj trasi za gradnju kao i o zemljištu sa povoljnim klimatskim uslovima i bogatim poljoprivrednim, voćarskim i stočarskim proizvodima kao i šumskim blagom (o organizovanju radne akcije bilo je predloga i na navedenom savetovanju), a trebalo bi razmotriti i mogućnost angažovanja JNA, pogotovu imajući u vidu izuzetan stratezijsko-obrambeni značaj ove pruge.

Svemu ovom treba dodati da pruga prolazi kroz privredno nedovoljno razvijeno područje koje je bogato prirodnim resursima i dobro je naseljeno, uz napomenu da je i turistički veoma atraktivno zbog izuzetnih prirodnih lepota,

KARTA ŽELEZNIČKE MREŽE SFRJ SA PROJEKCIJOM DO 2000. GODINE



te značajnih kulturno-istorijskih spomenika iz dalje i bliže prošlosti. Pored značajnog doprinosa ulaganja u ovu deonicu pruge u odnosu na valorizaciju efekata ulaganja izvršenih u drugu deonicu pruge (Zvornik-Tuzla), ipak valja napomenuti da se najznačajniji efekti pojavljuju u privredi Srbije i u pogledu racionalizacije njenog saobraćajnog sistema, te rasterećenja glavne magistralne pruge i čvora Beograd, mada treba imati i vidu i činjenicu da će značajne efekte imati ostala područje zemlje, a naročito Makedonija i Crna Gora. Ulaganja u ovu deonicu su klasičan primer koliko ulaganja u saobraćajnu infrastrukturu imaju čitav niz posrednih efekata i uticaja ne samo na području samog investitora i odgovarajuće DPZ, već se praktično odražavaju tako reći na čitavu mrežu pruga JŽ i na čitavu zemlju. Ovim ulaganjem će se doprineti i prevazilaženju privrednog zapostavljanja područja severozapadne Srbije koje osim nekih industrijskih pogona u Šapcu, Valjevu i Loznici, skoro i da nema većih industrijskih objekata, a izgradnja pruge će doprineti sigurno i njihovoj lokaciji u području pruge.

Neophodno je razrešiti i problem izgradnje pruge od Gline do B. Novog, o čemu autor ovog saopštenja nije zbog kratkoće vremena datog za pripremanje ovog rada mogao da dobije neophodne informacije i dokumentaciju, a u dostupnoj literaturi skoro i da nema izvora i podataka o ovoj pruži. Očekuje se da će i na samom savetovanju o tome biti iznete neke informacije šta se u pogledu izgradnje ove pruge namerava u postojećim uslovima i u narednom periodu, uz napomenu da nova deonica pruge prolazi kroz područje koje je ne samo privredno nedovoljno razvijeno, već je i teško stradalo u ratnom vohoru. S druge strane, teren za gradnju je povoljan, deonica pruge je kratka, te bi se ulaganja sigurno isplatila. I ovde bi trebalo razmisliti o organizovanju omladinske radne akcije. Izgradnjom ove pruge znatno se proširuje gravitaciono područje južne magistrale (na znatan deo Hrvatske i Slovenije u razmeni ne samo sa BiH, već i dobrim delom Srbije sa Crnom Gorom i Makedonijom). Naravno da bi gradnja ove pruge doprinela razvoju privrede privlačnom snagom za lokaciju privrednih objekata, kao i razvoju turizma područja koje obiluje prirodnim lepotama i bogatim kulturno-istorijskim nasledjem.

3. ZAKLJUČAK

Trasa ove značajne železničke saobraćajnice povezuje četiri republike (Slovenija, Hrvatska, BiH i Srbija), a najveći njen deo je već izgrađen, a u gradnji je deonica od Tuzle do Zvornika, čije aktiviranje se uskoro očekuje. Deo od Valjeva do Požege izgrađen je u sklopu pruge Beograd-Bar. Tako su za gradnju preostale još dve deonice i to:¹²⁾

Valjevo-Lipnica (67,8 km spoj sa prugom Ruma-Zvornik na km 116,0) i
Glina-Bosanski Novi (oko 50 km).

U dosadašnjim razmatranjima problema dovršavanja ove magistrale je početna tačka bila B. Novi, dok se povezivanje pruge Karlovac-Glina-Sisak sa prugom Sunja-B. Novi-Knin redje pominjalo. Otuda je značajno što je organizator Savjetovanja kao početnu tačku označio Ljubljanu (bez obzira što je završna tačka u Valjevu). Medjutim, u literaturi je kao završna tačka obično pominjan Stalać, pa je autor odredio obuhvat trase u naslovu. Pored punog jugoslovenskog značaja za unutrašnji prevoz pruga bi imala i izuzetan strateški značaj jer je u stanju da preuzme (ako to okolnosti zahtevaju) saobraćaj sa glavne magistrale. Takodje, rasterećenjem glavne magistrale omogućiće se znatno veći železnički tranzit, što je od posebnog interesa za povećanje deviznih prihoda.

Pored punog jugoslovenskog društveno-ekonomskog, poseban je i saobraćajni značaj ove pruge, jer poprečno povezuje međusobno glavne jadranske pruge (Zagreb-Rijeka, Sunja-Knin-Split, Vrpolje-Kardeljevo i Beograd-Bar) i glavnu magistralu Beograd-Niš i pomoćni pravac Lapovo-Kraljevo-Skopje, te na taj način bitno doprinosi racionalizaciji transportnog sistema SFRJ. Dalja značajna karakteristika ove magistrale ogleda se u činjenici da njena trasa prolazi pretežno kroz privredno nedovoljno razvijena područja te otuda ta činjenica nedvosmisleno ukazuje na potrebu davanja prioriteta izgradnji njenih neizgrađenih deonica, kao i modernizaciju njenih već izgrađenih delova. U tom pogledu neophodno je doneti zajednički program zainteresovanih republika na trasi pruge i ŽTO, uz neposredno učešće federacije (uključujući i JNA) i JŽ.

Posebno ističemo da uporedo sa gradnjom deonice Tuzla-Zvornik nije otpočela i očekivana izgradnja deonice Valjevo-Lipnica, te se otuda neće valorizovati svi potencijalni efekti. Naime, samo će se rasteretiti pruga Tuzla-Doboj i Doboj-Vrpolje i dalje do Rume, ali se ne rasterećuje pruga od Rume do Beograda i dalje ka Nišu, a posebno železnički čvor Beograd. Osim toga, bez dela pruge od Valjeva do Lipnice na ovaj pravac ne može da se preusmeri robna razmena Makedonije, Crne Gore, centralne i južne Srbije, kao i Kosova, sa BiH. Zato treba očekivati da Srbija pokaže veće interesovanje i angažovanje da bi se ova deonica što pre izgradila, tim pre što se radi o relativno kratkoj i za gradnju povoljnoj deonici (gradnja može da se izvede za 2-3 godine, a projektna dokumentacija je delom urađena). Sredstva za gradnju treba da budu obezbeđena od strane Srbije i to ne samo zbog izuzetno teškog položaja železnice, već i zbog činjenice da ŽTO ne mora biti ekonomski zainteresovana za gradnju nove pruge, jer nekad zaobilazni prevoz (što je ovde slučaj) donosi veće prihode, a osim toga poznato je da su kod gradnje infrastrukturnih objekata veoma značajni tzv. posredni efekti (korišćenje prirodnih bogatstava, zapošljavanje, ušteda energije i zaštita čovekove okoline, lokacija industrije i dr.). Istovreme-

no treba očekivati i veću angažovanost Hrvatske za gradnju deonice od Gline do B. Novog jer će se tek gradnjom ove deonice omogućiti valorizacija svih ekonomskih (neposrednih i posrednih) efekata znatnim proširenjem gravitacionog područja na deo Hrvatske i Slovenije (uslovi finansiranja kako je navedeno). Ova deonica je takodje povoljna za gradnju.

Pored rasterećenja glavne magistralne pruge i ušteda zbog skraćivanja zaobilaznih prevoza, te uticaja pruge na povećanje nacionalnog dohotka, treba još ukazati na sledeće efekte:

- preraspodela prevoza sa drumskog na železnički saobraćaj,
- obezbeđenje dodatnog (novog) prevoza valorizacijom prirodnih resursa, izgradnjom novih i proširenjem postojećih pogona,
- uštede u prevoznim i vučnim sredstvima zbog skraćivanja prevoznog puta (prosečno skraćenje iznosi oko 180 km),
- ubrzanje prometa robe i uštede u obrtnim sredstvima,
- ušteda tečnih goriva i zaštita čovekove okoline i dr.

Na osnovu izloženog valja očekivati da deonica Valjevo-Lipnica bude realizovana u toku srednjoročnog plana do kraja 1995. godine, a čitava pruga povezana i osposobljena (uključujući i deo pruge od Gline do Bosanskog Novog) takodje do kraja 1995. godine.

SUMMARY

TRAFFIC AND ECONOMIC ASPECTS OF THE SOUTH LJUBLJANA-KARLOVAC-GLINA-B. NOVI-DOBOJ-ZVORNIK-VALJEVO-POŽEGA-STALAC MAIN RAILWAY ROUTE

The author first deals with the historical review of the endeavours to have a parallel main West-East railway route of Ljubljana-Karlovac-Doboj-Stalac constructed and discusses the level of completion up to date. The author reiterates the economic and strategic significance of this traffic route providing linkages of our four republics, while apart from its social and economic meaning its traffic-

-related significance is of particular importance in view of the fact that it provides longitudinal links to four major transversal railway routes in the direction of the Adriatic coast and the main Belgrade-Niš route. By the construction of the remaining two sections (Glina-B. Novi and Valjevo-Lipnica) on the stretch of 120 km the system would be completed as a whole.

POZIVNE BILJEŠKE

- 1) "Istorija gradjenja železnica i železnička politika kod nas" (1850-1935), Beograd, 1936.
- 2) "Istorija srpskih železnica, Beograd, 1934.
- 3) P. MILENKOVIĆ: "Nova železnička mreža Kraljevine SHS", Beograd, 1926.
- 4) "Stanje i osnovni problemi razvoja saobraćaja i veza i perspektiva njihovog razvoja" (Odbor za perspektivan plan SIV-a Beograd, 09.04.1957.)
- 5) Analiza osnovnih problema transportnih troškova privrede iz osnova neracionalnosti kretanja robnih tokova i nedogradjenosti železničke mreže (Beograd, 1964.g.)
- 6) "Razvojni program saobraćaja", Beograd, 1970.
- 7) "Ekonomsko-saobraćajni značaj pruge Beograd-Bar - neposredni i posredni ekonomski efekti (doktorska disertacija), Beograd, 1965.
"Pruga Beograd-Bar i priključne pruge" (Institut ekonomskih nauka, Beograd 1975.)
"Razvoj saobraćaja i turizma u području pruge Beograd-Bar" (Institut ekonomskih nauka, Beograd 1982.)
"Dosadašnje korišćenje pruge Beograd-Bar i luke Bar - tekući problemi i perspektive" (Institut ekonomskih nauka, Beograd 1986.)
"Železnička mreža SR Srbije" (studija u Institutu "Kirilo Savić" Beograd 1972. i drugi radovi).
- 8) "Ekonomska opravdanost izgradnje železničke pruge Valjevo-Tuzla" (IEN, Beograd, 1975.)
- 9) Zapisnik sa navedenog Savećovanja (str. 2-3).
- 10) Centar za istraživanje i projektovanje ŽTO Beograd i Institut za saobraćaj ŽTO Sarajevo (Beograd, septembar 1979.)
- 11) Treba pomenuti da je Zavod za studije, projektovanje i nadzor gradjenja ZJŽ izradio još 1964. "Investicioni program za izgradnju pruge Zvornik-Tuzla" za ŽTO Sarajevo.
- 12) Vidi u nastavku "Karta železničke mreže SFRJ sa projekcijom do 2000 godine" (u karti je nacrtana trasa južne magistrale ali je navedena dinamika gradnje delom prevaziđena - M.D.).