



# BEOGRADSKI ŽELEZNIČKI ČVOR

## ALMANAH OBJEKATA



BEOGRADČVOR

**OBJEKTI ŽELEZNIČKOG ČVORA BEOGRAD,  
ČIJI JE IZGRADNJU VODILO  
PREDUZEĆE ZA IZGRADNJU ŽELEZNIČKOG ČVORA BEOGRAD  
u periodu od 1974. do 2014. godine**

**S A D R Ţ A J**

**1. TUNELI**

- 1.1. TUNELI DEDINJE
- 1.2. TUNELI VRAČAR
- 1.3. TUNELI KARABURMA
- 1.4. TUNEL SENJAK
- 1.5. TUNELI STADION
- 1.6. TUNELI VEZNIH PRUGA
- 1.7. BIFURKACIJA U TUNELU KNEŽEVAC

**2. MOSTOVI I MOSTOVSKE KONSTRUKCIJE**

- 2.1. DVOKOLOSEČNI VISEĆI MOST PREKO REKE SAVE
- 2.2. MOSTOVSKE KONSTRUKCIJE PREKO AUTOPUTA (TROMOSTOVLJE)
- 2.3. MOSTOVSKA KONSTRUKCIJA NA STAJALIŠTU KARAĐORĐEV PARK
- 2.4. MOSTOVSKE KONSTRUKCIJE NA PRUZI RAKOVICA - RESNIK (UKRŠTAJI 1 I 2)
- 2.5. MOSTOVSKA KONSTRUKCIJA DO KOTE 105 U ŽELEZNIČKOJ STANICI BEOGRAD CENTAR
- 2.6. MOST PREKO AUTOPUTA BEOGRAD - NOVI SAD (T6)
- 2.7. DRUMSKI MOST U RAKOVICI NA KRUŽNOM PUTU
- 2.8. MOSTOVI IZMEĐU TUNELA DEDINJE I RASPUTNICE „G“

**3. ŽELEZNIČKE STANICE**

- 3.1. ZEMUN
- 3.2. BEOGRAD CENTAR
- 3.3. RAKOVICA
- 3.4. PODZEMNA STANICA VUKOV SPOMENIK

**4. ŽELEZNIČKA STAJALIŠTA**

- 4.1. PANČEVAČKI MOST
- 4.2. KARAĐORĐEV PARK
- 4.3. TOŠIN BUNAR
- 4.4. KNEŽEVAC
- 4.5. STAJALIŠTA U OKVIRU PUTNIČKIH STANICA: BATAJNICA, ZEMUN, NOVI BEOGRAD, BEOGRAD CENTAR, RAKOVICA, RESNIK, BARAJEVO

**5. TEHNIČKO PUTNIČKE STANICE**

- 5.1. TPS ZEMUN
- 5.2. TPS KIJEVO

**6. LOKOTERETNE STANICE**

- 6.1. KARABURMA
- 6.2. MAKIŠ

**7. PRUGE**

- 7.1. PRUGA BEOGRAD CENTAR - NOVI BEOGRAD - ZEMUN - BATAJNICA
- 7.2. PRUGA BEOGRAD CENTAR - VUKOV SPOMENIK - PANČEVAČKI MOST
- 7.3. PRUGA BEOGRAD CENTAR - RAKOVICA - RESNIK (JAJINCI)

**8. RASPUTNICE**

- 8.1. RASPUTNICA „G“
- 8.2. RASPUTNICA PANČEVAČKI MOST

**9. DVONAMENSKI OBJEKTI U OKVIRU ŽELEZNIČKIH TUNELA**

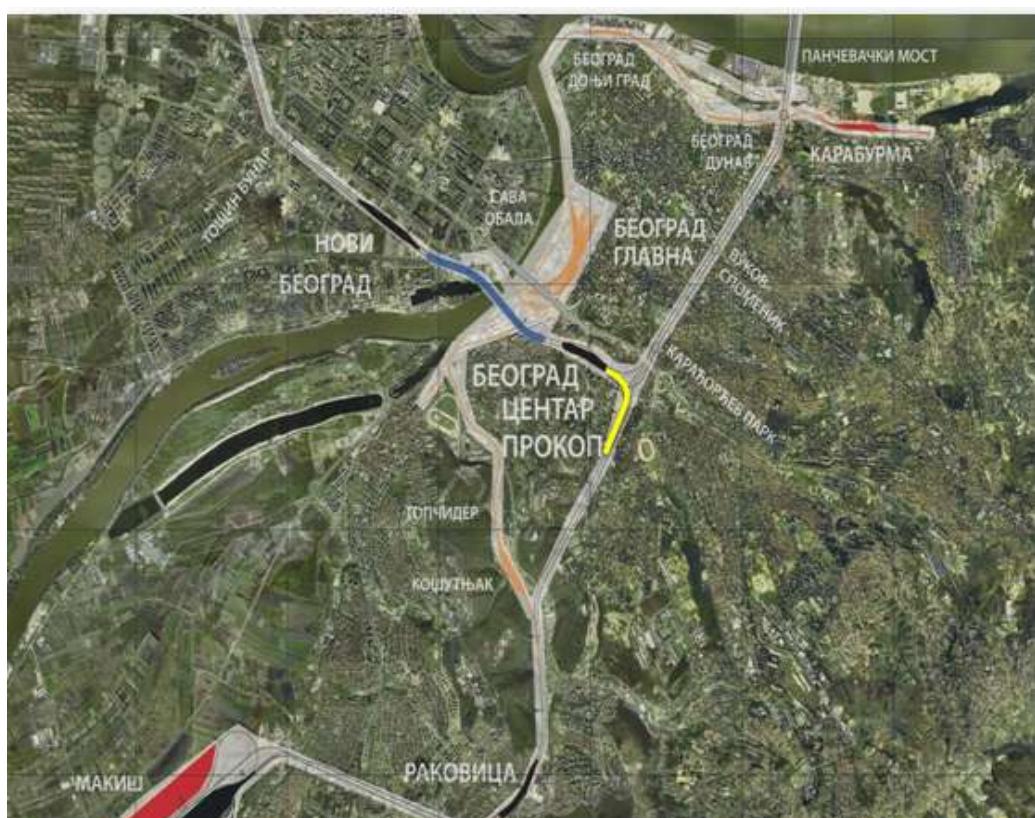
- 9.1. SKLONIŠTA U TUNELU DEDINJE
- 9.2. SKLONIŠTA U TUNELU VRAČAR

**10. OBJEKTI VAN ŽELEZNIČKOG ČVORA BEOGRAD**

- 10.1. TUNELSKE DEONICE NA AUTOPUTNOJ DEONICI OKO BEOGRADA
- 10.2. KOLIZIJE PRUGE I AUTOPUTNE DEONICE OKO BEOGRADA
- 10.3. OBJEKTI BUDUĆEG METROA

## 1. TUNELI

### 1.1. Tuneli Dedinje

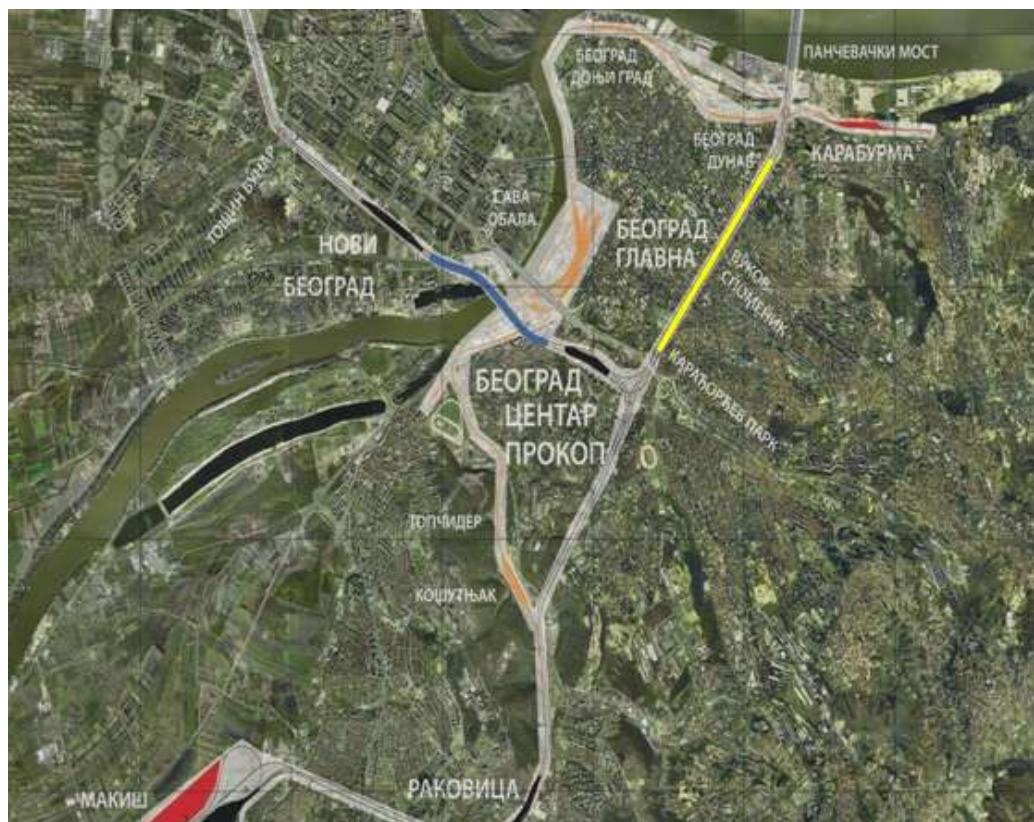


Tuneli Dedinje se nalaze na pruzi Beograd Centar - Rasputnica "G" - Rakovica, na stacionaži od 0+300 do 3+400 (dužina tunela je oko 3 km). Izgrađene su dve tunelske cevi, potkovičastog preseka, građene su klasičnom metodom. Građevinska dozvola za ove tunele izdata je 05.12.1975. godine, od strane Republičkog sekretarijata za saobraćaj. Ukupna dužina obe tunelske cevi je nešto više od 6 km, a najteže deonice su bile ispod Humske ulice i ispod Belog dvora u Topčideru.

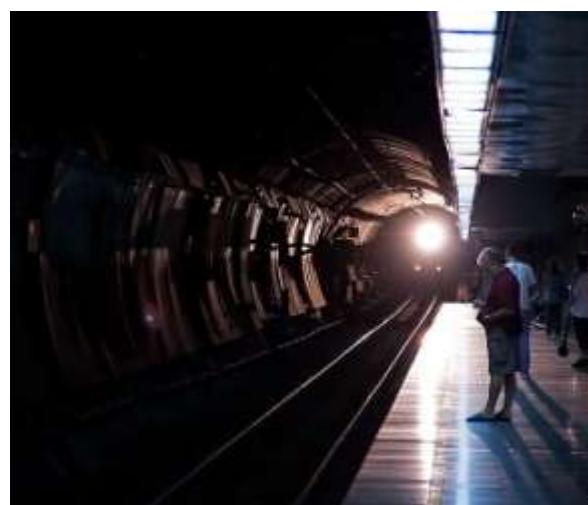


## 1. TUNELI

### 1.2. Tuneli Vračar



Tuneli Vračar nalaze se na pruzi Beograd Centar - Pančevački most. Dužina cevi je oko 3,5 km (obe cevi preko 7 km). Tuneli su rađeni mašinskom metodom pomoću čeličnog štita (krtice: Beograd i Metro) sa gotovim betonskim tjubinzima koji su povezani u kružni presek tunela prečnika 7,9 m. Gradevinsku dozvolu za izgradnju ovih tunela izdao je Republički sekretarijat za sobraćaj, 17.05.1976. godine.

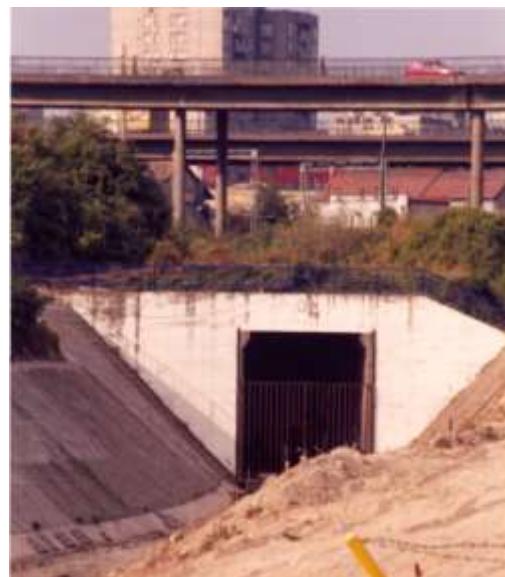


## 1. TUNELI

### 1.3. Tuneli Karaburma

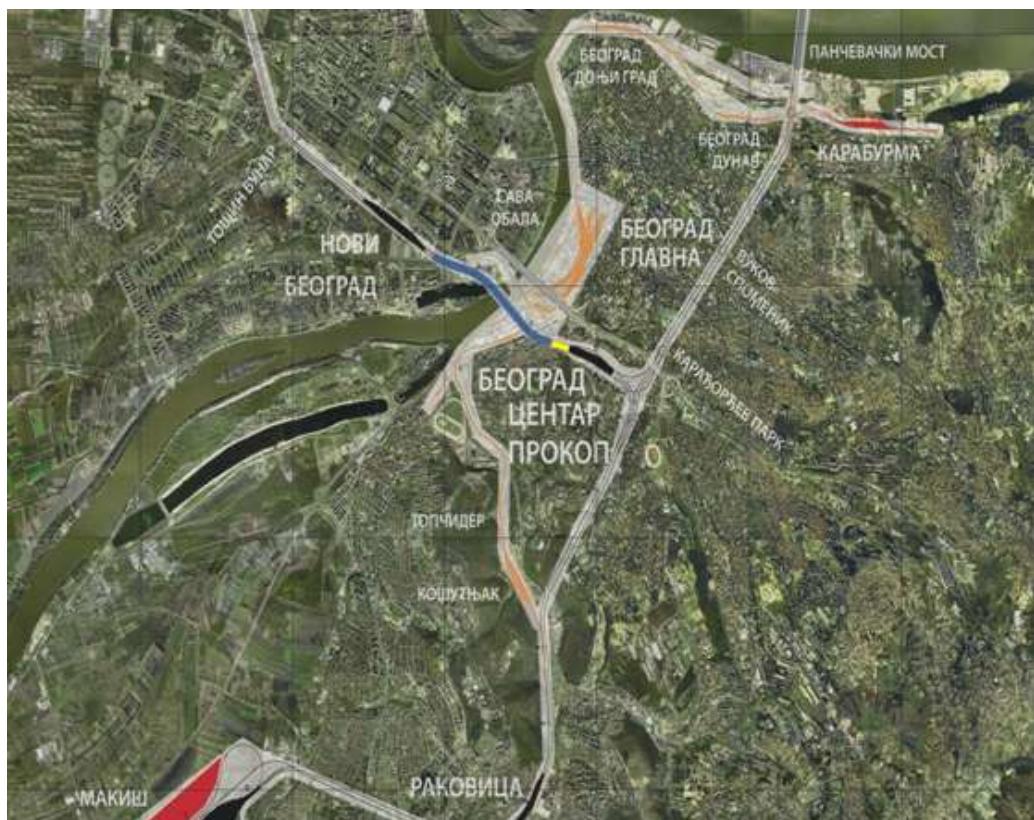


Iz leve i desne cevi tunela Vračar odvajaju se dve nezavisne tunelske cevi koje vode ka stanici Karaburma sa stajalištem za putnike Karaburma i produžetkom ka Rospi Ćupriji. Leva tunelska cev Karaburma izgrađena je u periodu od 1975. do 1977. godine, a desna tunelska cev dvadeset godina kasnije. Obe cevi su dužine od po 600 m i rađene su klasičnom metodom. Ovi tuneli nisu u funkciji do današnjeg dana, iako bi omogućili proširenje trase BG:voza do stajališta Karaburma i stajališta Rospi Ćuprija (skretanje ka groblju Lešće), a koja bi mogla da napaja saobraćajem velika naselja, kao što su Višnjica i Mirijevo.



## 1. TUNELI

### 1.4. Tunel Senjak



Izgradnja tunela Senjak je odobrena od strane Republičkog sekretarijata za saobraćaj, 11.04.1977. godine. Tunel Senjak, od km 0+431 do km 0+780, nalazi se na pruzi Beograd Centar - Novi Beograd. Gornja konstrukcija ovog tunela služi za prelaz Ulice kneza Miloša ka Topčiderskoj zvezdi.

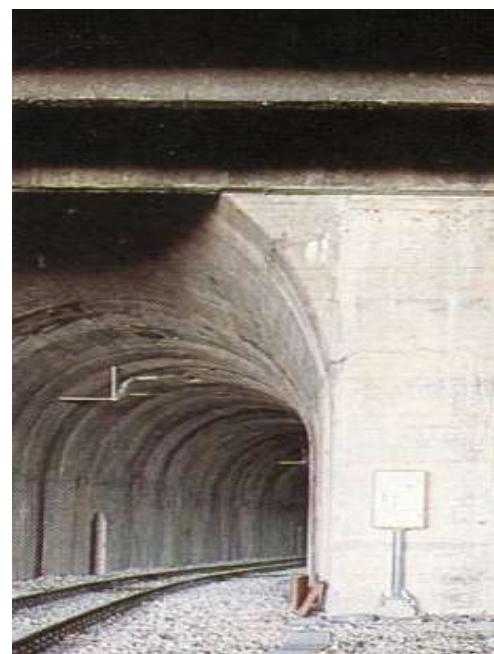


## 1. TUNELI

### 1.5. Tuneli Stadion

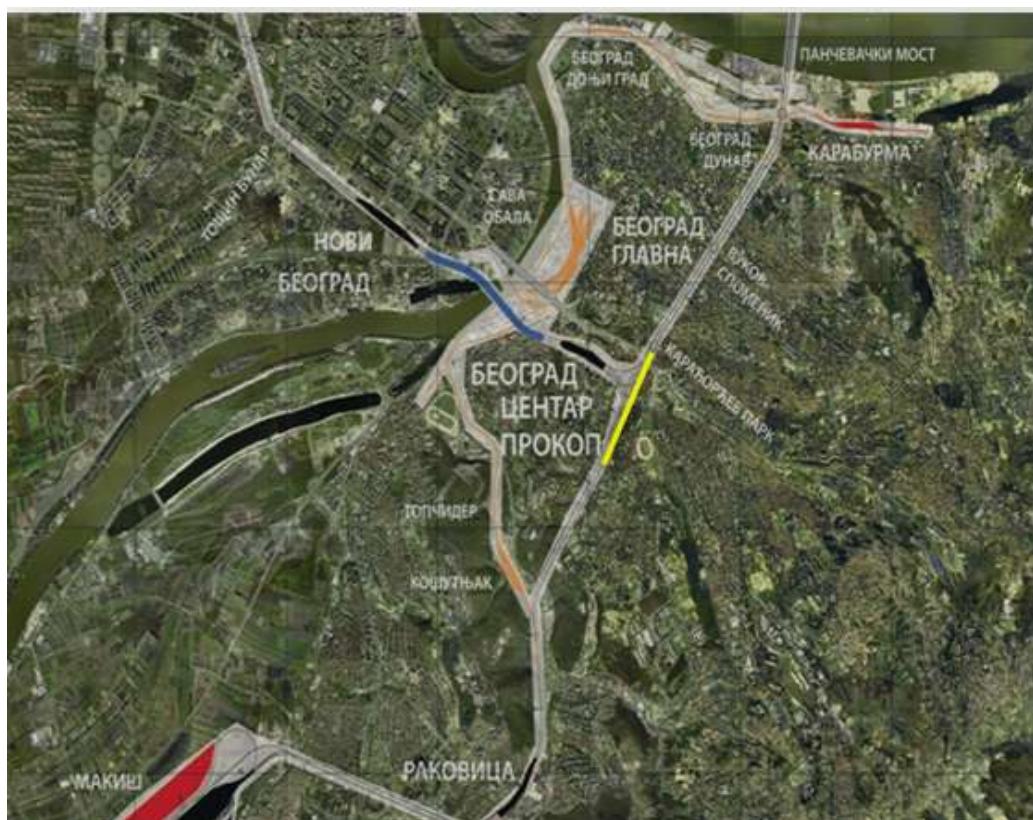


Tuneli Stadion se nalaze na dvokolosečnoj pruzi Beograd Centar - Pančevački most ( prolaze ispod Partizanovog stadiona). Rađeni su klasičnom metodom i zajedno sa tunelima Veznih pruga i mostovima preko autoputa čine trijangu, glavno čvorište Beogradskog železničkog čvora. Saobraćajem, kroz ovu trijangu, iz koje ističu tri kraka železničkog čvora (sever, zapad i jug), se upravlja iz Beograd Centra.

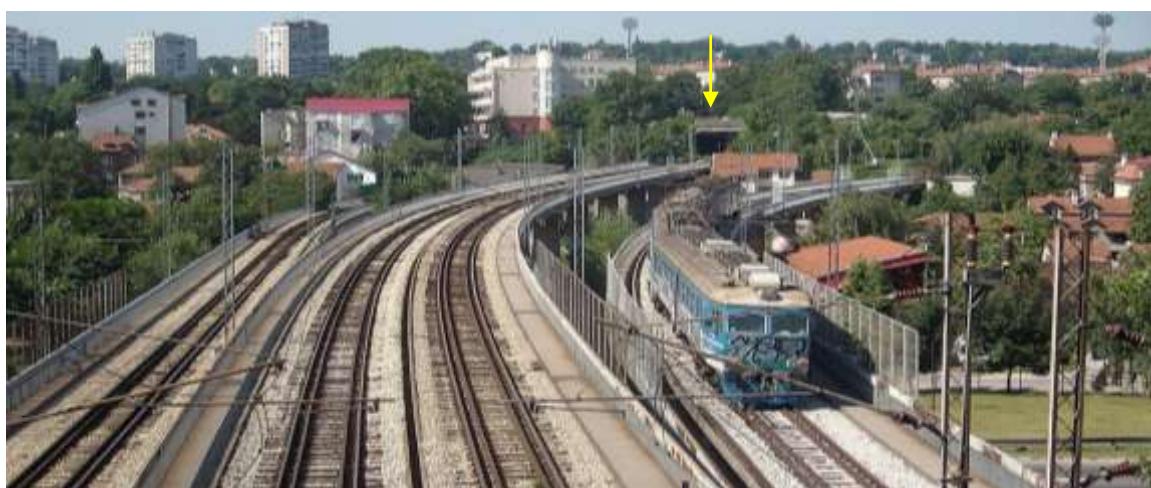


## 1. TUNELI

### 1.6. Tuneli veznih pruga



Prilikom izgradnje Dedinjskih tunela, izgrađene su i dve tunelske cevi koje povezuju Vračarske i Dedinjske tunele. Ovi tuneli su u funkciji i omogućavaju kretanje Beovoza direktno od stanice Vukov spomenik ka Rakovici. Rađeni su klasičnom metodom. Zajedno sa tunelima Stadion i mostovima preko autoputa čine glavno čvorište Beogradskog železničkog čvora (trijanglu).



## 1. TUNELI

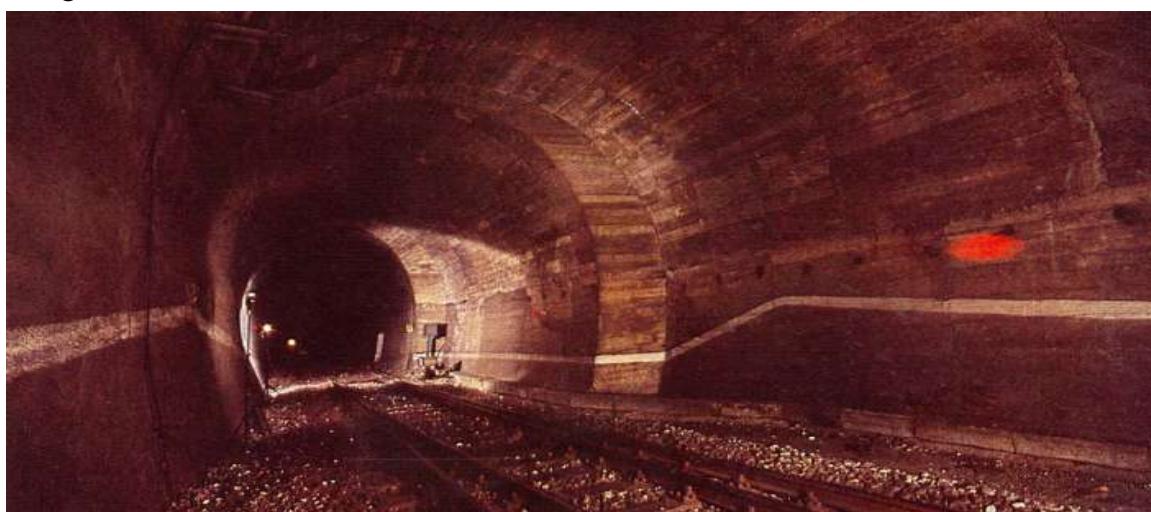
### 1.7. Bifurkacija u tunelu Kneževac



Izgradnjom stanice Rakovica stvorena je mogućnost za izgradnju pruge Rakovica - Ranžirna Makiš. Tuneli Kneževac (leva i desna tunelska cev), koji povezuju dvokolosečnu prugu Topčider - Resnik sa Ranžirnom stanicom, izgrađeni su u vremenu izgradnje stanice Makiš, šezdesetih godina. Da bi se izgradila dvokolosečna pruga Rakovica - Makiš, bilo je potrebno izvesti sledeće objekte:

1. Tunel od levog tunela Kneževac, koji prolazi ispod koloseka stanice Rakovica i uliva se u stanicu Rakovica (sa usekom i crpnom stanicom);
2. Napraviti bifurkaciju u postojećem tunelu Kneževac (proširenje), kako bi se kolosek iz stанице Rakovica ulio u tunel Kneževac.

Ovaj delikatan zadatak, rušenje dela postojećeg tunela, njegovo obezbeđenje od nekontrolisanog rušenja, dogradnja novog proširenog dela tunela i vraćanje postojećeg tunela u prvobitni položaj, značajan je inženjerski postupak stručnjaka iz Beogradčvora.



## 2. MOSTOVI I MOSTOVSKE KONSTRUKCIJE

### 2.1. Dvokolosečni viseći most preko reke Save



Ovo je prvi kapitalni objekat izgrađen u okviru železničkog čvora u Beogradu. Razlog njegove izgradnje je jedan od ključnih razloga realizacije novog železničkog čvora koji treba da zameni stari (pre svega staru beogradsku stanicu sa putničkim, tehničkim i magacinskim delom), uključujući i stari jednokolosečni železnički most preko Save koji je amortizovan skoro 100%. Sve ovo je trebalo, da uz buduće objekte čvora, oslobodi budući prostor Savskog amfiteatra, koji treba da predstavlja novi ekskluzivni deo grada. Rešenje o izgradnji ovog mosta donela je Skupština grada Beograda. U početku, izgradnju je vodio Zavod za izgradnju grada, do formiranja posebnog Preduzeća za izgradnju železničkog čvora Beograd (tada Direkcije), koje preuzima, 1974. godine, vođenje izgradnje mosta do njegovog završetka i puštanja u saobraćaj pruge Beograd Centar - Novi Beograd, 1984. godine.



## 2. MOSTOVI I MOSTOVSKE KONSTRUKCIJE

### 2.2. Mostovske konstrukcije preko autoputa (tromostovlje)



Rešenje o izgradnji mostova preko autoputa kod Veterinarskog fakulteta izdao je Republički sekretarijat za saobraćaj, 01.12.1976. godine. Ovi mostovi povezuju tunele Stadion sa Vračarskim tunelima, na pruzi Beograd Centar - Pančevački most, kao i tunele Veznih pruga, koji se ulivaju u Dedinske tunele, sa Vračarskim tunelima na pruzi Pančevački most - Rakovica.



## 2. MOSTOVI I MOSTOVSKE KONSTRUKCIJE

### 2.3. Mostovska konstrukcija na stajalištu Karadžorđev park



Na samom ulazu u tunele Vračar, a na izlaznoj strani mašinskih štitova (krtica) izgrađena je betonska mostovska konstrukcija. Locirana je kod Veterinarskog fakulteta i restorana Franš. Ispod ove konstrukcije smešteno je stajalište Karađorđev park, kao i deo trijangle između tunela Stadion, tunela Veznih pruga i tunela Vračar.

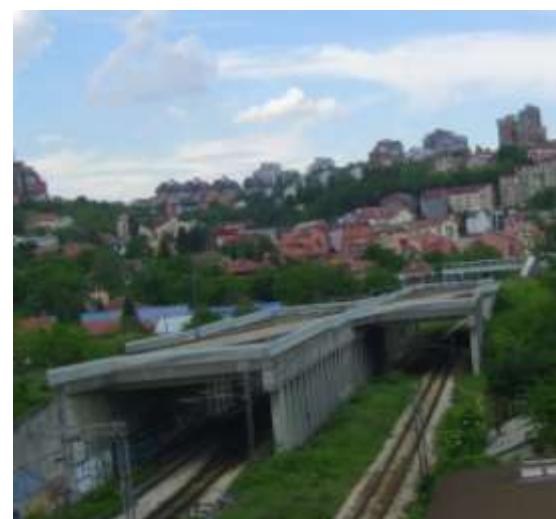


## 2. MOSTOVI I MOSTOVSKE KONSTRUKCIJE

### 2.4. Mostovske konstrukcije na pruzi Rakovica - Resnik (Ukrštaji 1 i 2)



Ove betonske konstrukcije su namenjene da pet pruga, koje se na ovom mestu ukrštaju, omoguće njihovo ukrštanje van nivoa. Ovih pet pruga (koloseka) čine dva koloseka koji iz stanice Rakovica idu ka budućoj Tehničko putničkoj stanici Kijevo, dva koloseka pruge Rakovica - Resnik (i dalje prema Mladenovcu i Baru) i jednokolosečna pruga Rakovica - Jajinci koja ide po novoj trasi.



## 2. MOSTOVI I MOSTOVSKE KONSTRUKCIJE

### 2.5. Mostovska konstrukcija do kote 105 u železničkoj stanciji Beograd Centar



Jedna od najvećih i najkompleksnijih konstrukcija u okviru železničkog čvora je armirano betonska konstrukcija do kote 105. Stubovi ove konstrukcije počinju od donjeg stroja stanice do betonske ploče dužine 400 m i širine 100 m. Dubine temelja stubova, koji nose ovu konstrukciju su i do 14 m.

Statički je predviđeno da ploča ove konstrukcije može da drži oko 14.000 m<sup>2</sup> poslovno komercijalnog prostora i gradski autobuski i trolejbuski saobraćaj.



## 2. MOSTOVI I MOSTOVSKE KONSTRUKCIJE

### 2.6. Most preko autoputa Beograd - Novi Sad



Rešenjem Skupštine grada Beograda, od 26.06.1975. godine, izgrađen je most na pruzi Zemun - Tehničko putnička stanica Zemun. Ovaj most je od armiranog i prenapregnutog betona. Sastoji se od tri dela (dva jednokolosečna i jedan dvokolosečni). Jednokolosečni mostovi omogućavaju obilazak Tehničko putničke stanice Zemun i deo su dvokolosečne magistralne pruge ka Batajnici. Dvokolosečni most spaja stanicu Zemun i Tehničko putničku stanicu Zemun.



## 2. MOSTOVI I MOSTOVSKE KONSTRUKCIJE

### 2.7. Drumski most u Rakovici na kružnom putu

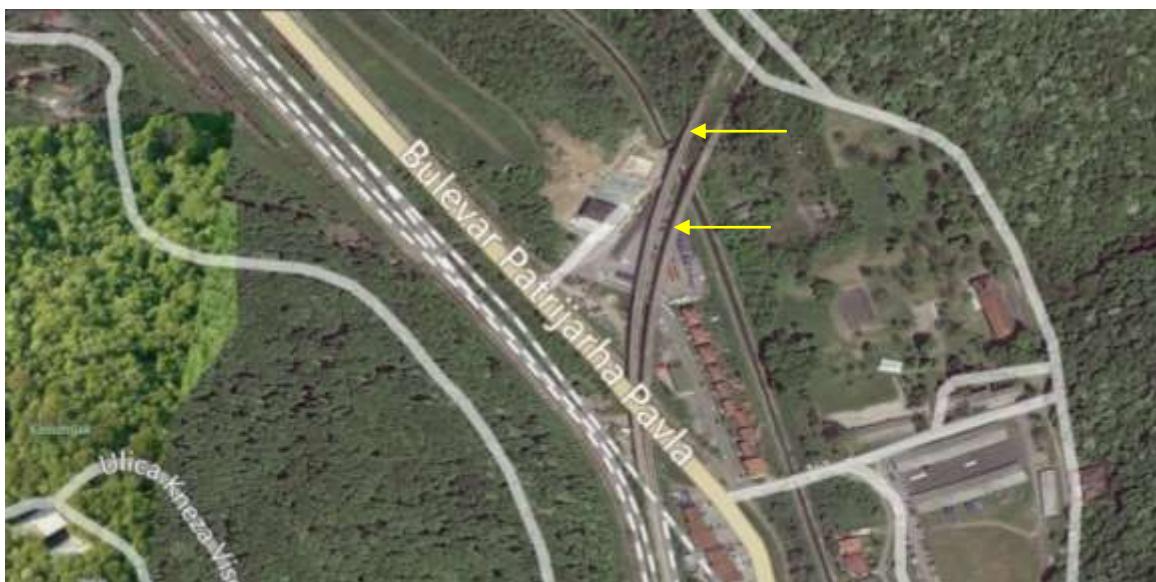


Stari drumski most nije bio pogodan za nove koloseke koji su građeni ispod njega. Zbog toga je stari most morao biti srušen, a umesto njega sagrađen je novi drumski armirano betonski most koji povezuje Bulevar patrijarha Pavla sa obilaznim putem i vodi ka petlji Orlovača do izlaza na Ibarsku magistralu.



## 2. MOSTOVI I MOSTOVSKE KONSTRUKCIJE

### 2.8. Mostovi između tunela Dedinje i Rasputnice "G"

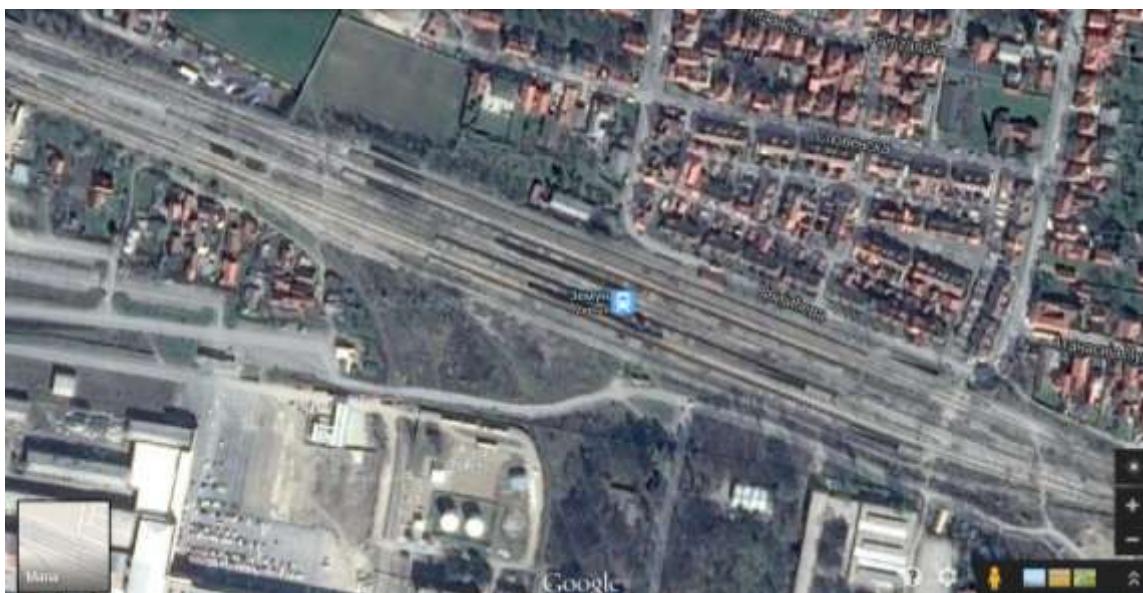


Rešenjem Republičkog sekretarijata za saobraćaj, od 10.06.1977. godine, otpočela je izgradnja dva mosta na samom izlazu iz tunela Dedinje na stacionažama 3+430 - 3+795 (desni kolosek) i 3+469 - 3+821 (levi kolosek). Oba su armirano betonske konstrukcije, a po prelazu Bulevara patrijarha Pavla ulivaju se u postojeće koloseke ka Rakovici, kod garaže plavog voza, odnosno Rasputnice "G". Na ovom mestu se susiće stari i novi železnički čvor Beograd.



### 3. ŽELEZNIČKE STANICE

#### 3.1. Zemun



Rekonstrukcija i dogradnja železničke stanice Zemun sa donjim strojem (pothodnik i peroni), gornjim strojem, kontaktnom mrežom i SS i TT uređajima, otpočela je 03.06.0977. godine, Rešenjem Republičkog sekretarijata za saobraćaj. Zgrada postavnice, u kojoj su smešteni SS uređaji za stanice Zemun i Tehničko putničku stanicu Zemun, izgrađena je na pruzi Zemun - Tehničko putnička stanica Zemun preko Novosadskog autoputa u odnosu na Zemun. Predviđeno je da ova stanica bude jedna od četiri glavne stanice u Beogradskom železničkom čvoru, a najbliža do Tehničko putničke stanice Zemun, gde završavaju vožnju vozovi sa severa i juga čvora. Da bi ova stanica imala svoju projektovanu funkciju neophodno je izgraditi staničnu zgradu.



### 3. ŽELEZNIČKE STANICE

#### 3.2. Beograd Centar



Početak izgradnje buduće glavne železničke stanice u Prokopu datira sa početka sedamdesetih godina prošlog veka - izgradnja potpornog zida (dijafragme) koji drži brdo iznad Prokopa sa svim stambenim objektima, kao i iskop i odnošenje zemlje, čime je formiran plato stanice. Izgradnja stanice odvijala se kroz više faza, a njena izgradnja do konačnog izgleda još uvek traje. Najznačajniji datumi izgradnje železničke stanice Beograd Centar su, 1984. godina kada je deo stanice pušten u saobraćaj puštanjem pruge do Novog Beograda, godina 1988. kada je pušten južni krak železničkog čvora ka Rakovici. Kada su stanični kapaciteti prošireni i puštanjem severnog kraka železničkog čvora ka stanici Vukov spomenik, 1995. godine, stanica je dobila novu fizionimiju. U periodu od 1996. do 2000. godine izgrađen je najveći deo konstrukcije do kote 105.



### 3. ŽELEZNIČKE STANICE

#### 3.3. Rakovica



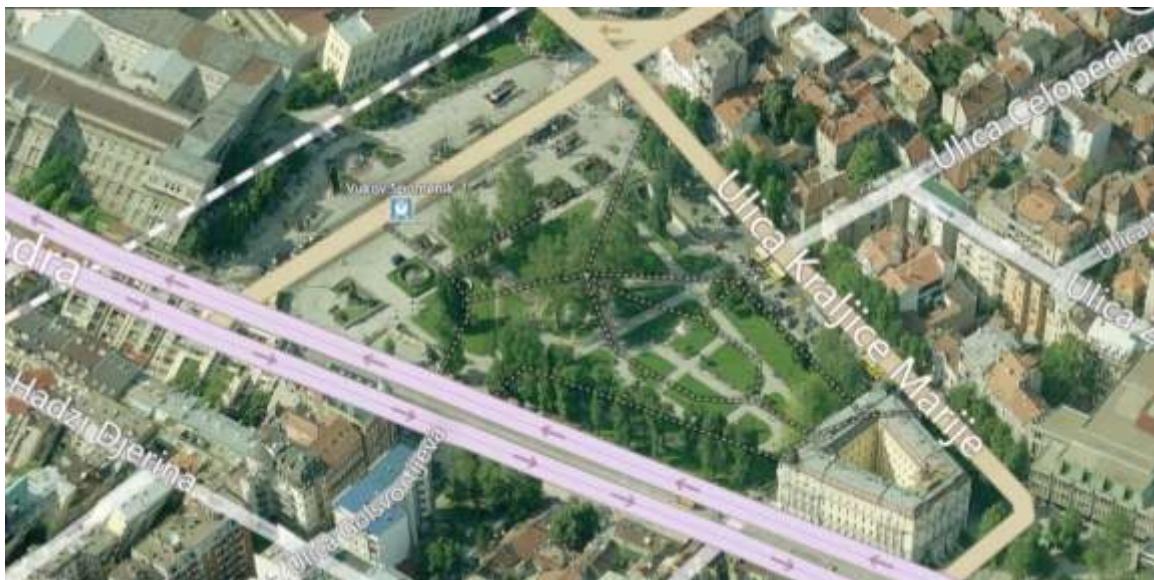
Ova stanica je glavna železnička stanica za južni deo Beograda i poslednja je za vozove koji završavaju vožnju dolazeći sa zapada, a potom odlaze u buduću Tehničku putničku stanicu Kijevo. U saobraćajnom pogledu, izgradnja Železničke stanice Rakovica, bio je najkompleksniji poduhvat u celom čvoru. Magistralna pruga ka Resniku (dalje prema Mladenovcu i Baru), kojom je prolazilo 150 pari vozova dnevno, prebacivana je sa jednog na drugi kraj staničnog platoa, a da se postojeći železnički saobraćaj nije remetio. Ovo je primer dobre organizacije građenja, jer je 18 faza izgradnje planirano u dan, a neki radovi u minut.

Preostalo je još da se izgradi nova stanična zgrada, kako bi ova stanica imala svoju punu projektovanu funkciju.



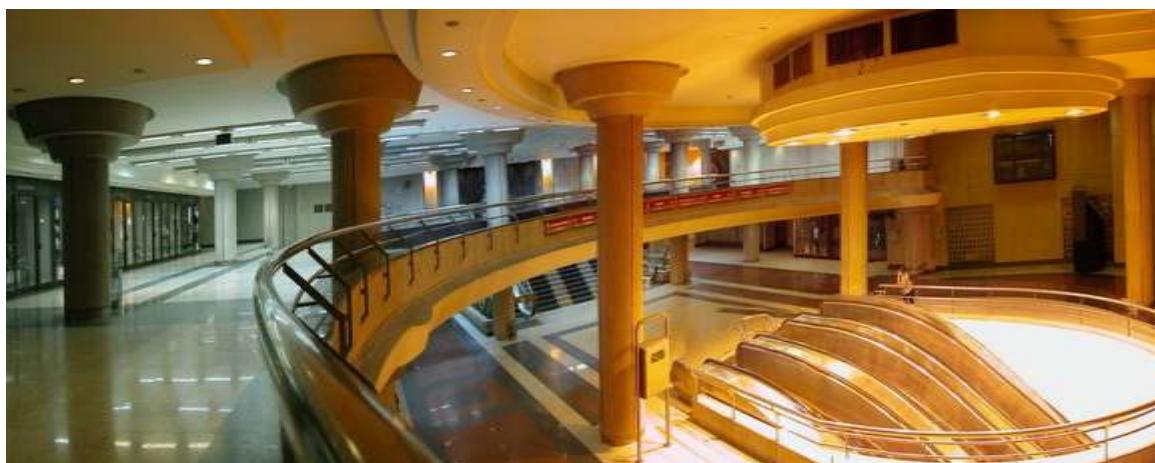
### 3. ŽELEZNIČKE STANICE

#### 3.4. Vukov spomenik



Najveći ponos projektanata, graditelja i svih ostalih učesnika u izgradnji ove stanice, a tu je pre svega najznačajnija uloga Preduzeća za izgradnju železničkog čvora Beograd, je svakako podzemna stanica Vukov spomenik. Izgradnja je trajala od 1989. do 1995. godine, u najtežim uslovima u kojima se nalazila Republika Srbija.

Po svojoj funkciji ovaj objekat predstavlja stajalište, ali po svemu ostalom je stanica. Rađena je strogo po francuskim propisima za ovakve vrste objekata, a po lokaciji (sam centar grada) je najznačajnije stajalište BG:voza, kako po sadašnjim tako i prema budućim linijama gradsko prigradske železnice.



## 4. ŽELEZNIČKA STAJALIŠTA

### 4.1. Stajalište Pančevački most



Stajalište Pančevački most se nalazi između izlaza iz Vračarskih tunela i ulaza na Pančevački most. Izgrađeno je početkom devedesetih godina i ima značajnu ulogu u sistemu gradske i prigradske železnice. Sastoji se od dva visoka perona, pothodnika i staničnog objekta. Stajalište je dobro povezano sa gradskim tkivom i linijama gradskog saobraćaja. Najviše ga koriste stanovnici delova Beograda koji se nalaze od Pančevačkog mosta ka Pančevu. Izgradnjom drugog koloseka pruge Pančevački most - Pančeve i uvođenjem u saobraćaj više elektromotornih vozova na ovoj relaciji, stajalište Pančevački most imaće još veću ulogu u šinskom saobraćaju u severnom delu grada.



## 4. ŽELEZNIČKA STAJALIŠTA

### 4.2. Stajalište Karadorđev park



Stajalište Karadorđev park se nalazi na samom ulazu u Vračarske tunele, ispod mostovske konstrukcije kod Veterinarskog fakulteta. Uz podzemnu stanicu Vukov spomenik spada u najviše korišćeno stajalište u sistemu BG:voza zbog blizine saobraćajnog čvorišta Beograd - Autokomanda. Izgrađeno je kao privremeno, umesto podzemne stanice Slavija (ispod hrama Svetog Save). Po svemu sudeći i imajući u vidu značaj, ovo stajalište će ostati za stalno.



## 4. ŽELEZNIČKA STAJALIŠTA

### 4.3. Stajalište Tošin Bunar

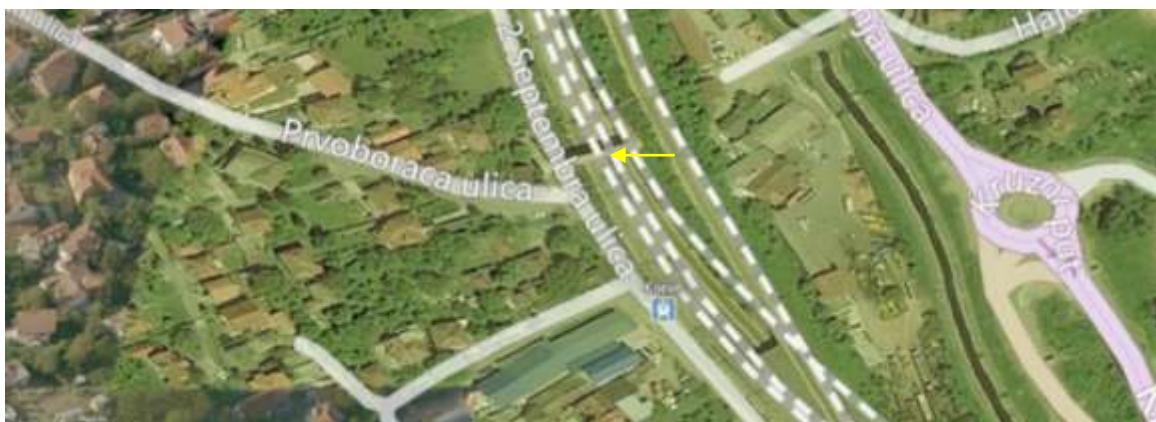


Stajalište Tošin bunar se nalazi na samom ulazu u tunel Bežanijska kosa, na mostovskoj konstrukciji koja premošćuje Ulicu Tošin bunar. Ovo je tipičan primer kako se sa minimalnom investicijom dobija velika korist za stanovništvo koje gravitira u ovom delu Novog Beograda. Sastoji se od dva niska perona i dva prilazna stepeništa. Velika prednost ove lokacije je dobra povezanost sa linijama gradskog saobraćaja.



## 4. ŽELEZNIČKA STAJALIŠTA

### 4.4. Stajalište Kneževac

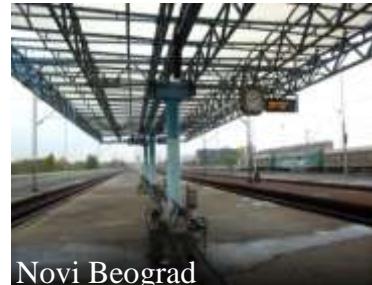


Stajalište Kneževac se nalazi na pruzi Rakovica - Resnik. Namenjeno je za putnike gradske i prigradske železnice iz naselja Kijevo i Kneževac. Sastoji se od dva niska montažna perona i pešačke pasarele. Očekuje se da će ovo stajalište biti od velikog značaja kada se uspostavi saobraćaj Karaburma - Vukov spomenik - Karadorđev park - Rakovica - Kneževac - Resnik - Barajevo sa češćim polascima vozova.



## 4. ŽELEZNIČKA STAJALIŠTA

### 4.5. Stajališta u okviru putničkih stanica: Batajnica, Zemun, Novi Beograd, Beograd Centar, Rakovica, Resnik i Barajevo



U svim stanicama u okviru železničkog čvora omogućeno je da se deo tih stanica



koristi za gradsku i prigradsku železnicu. Uz novoizgrađena stajališta otvara se mogućnost značajnog učešća šinskih sistema u javnom prevozu u Beogradu i okolini.



## 5. TEHNIČKO PUTNIČKE STANICE

### 5.1. Tehničko putnička stanica Zemun



Rešenjem o izgradnji donjeg i gornjeg stroja sa objektima i instalacijama u trupu staničnog platoa, od 06.04.1977. godine, počela je izgradnja Tehničko putničke stanice Zemun. Do danas izgrađeno je oko 30% sadržaja Tehničko putničke stanice Zemun, a najznačajniji objekti su Hala za održavanje elektromotornih garnitura, potporni strug i kompresorska stanica.



## 5. TEHNIČKO PUTNIČKE STANICE

### 5.2. Tehničko putnička stanica Kijevo



U Tehničko putničkoj stanici Kijevo izvedeni su samo radovi na regulaciji Topčiderske reke, Rešenjem o izgradnji, od 02.08.1977. godine. Regulacija je izvršena u dužini od oko 3 km. Preko same reke izvedena je i betonska konstrukcija za buduće ulazne koloseke u Tehničko putničkoj stanici Kijevo.



## 6. LOKOTERETNE STANICE

### 6.1. Lokoteretna stanica Karaburma



Svojevremeno je predviđeno da jedna od tri lokacije u okviru železničkog čvora u Beogradu, gde je predviđen lokorobni rad, bude u stanicu Karaburma. Osnovna namena je železnička veza sa lukom na Dunavu. Do sada su izgrađeni tuneli Karaburma koji povezuju ovu stanicu sa tunelima Dedinje, kao i donji stroj (zemljani radovi) od Pančevačkog mosta do fabrike kartona Avala. U okviru stанице predviđeno je i stajalište za gradsku i prigradsku železnicu. Dalja izgradnja na ovoj lokaciji vezana je za korišćenje luke Beograd.



## 6. LOKOTERETNE STANICE

### 6.2. Lokoteretna stanica Makiš

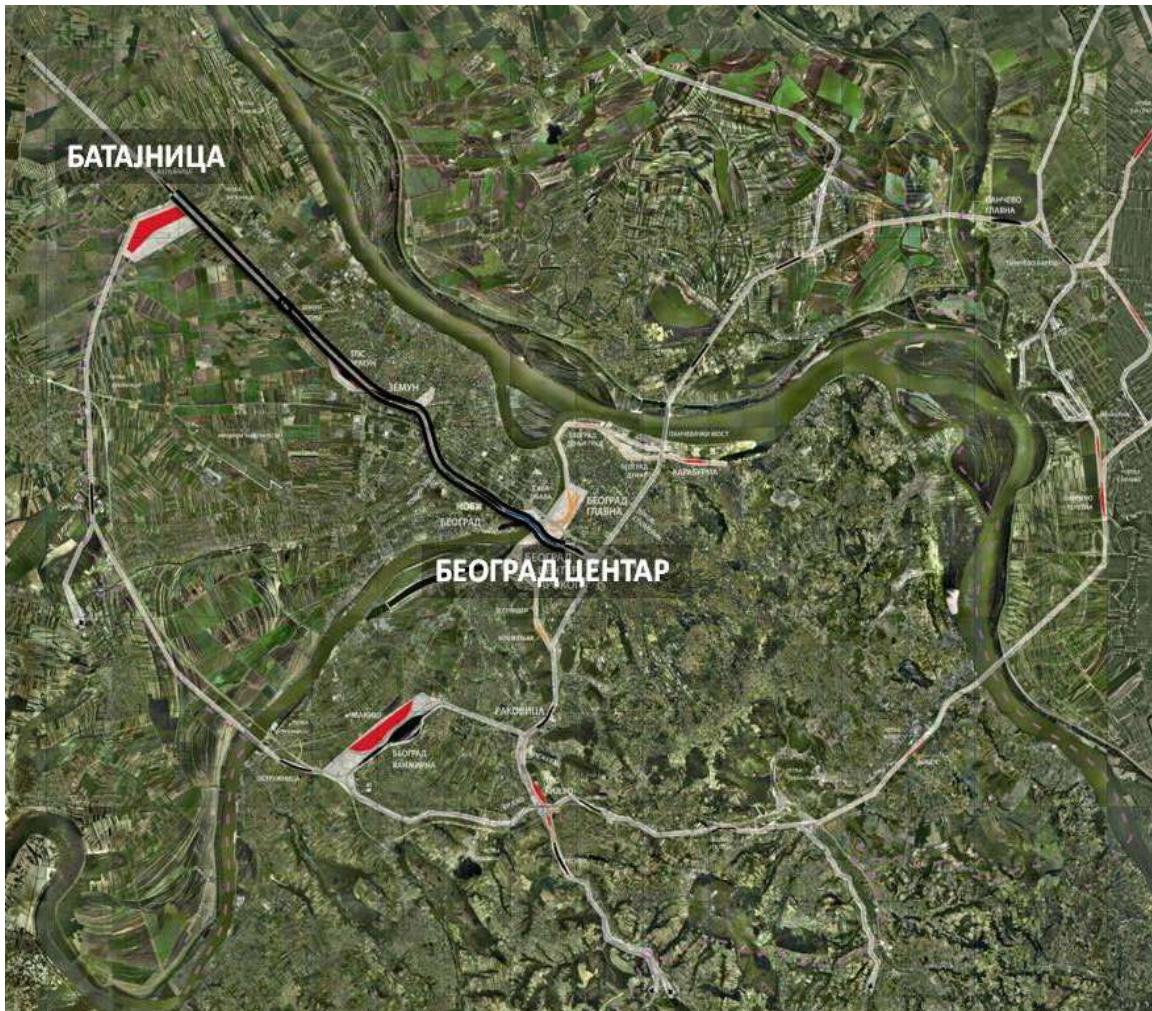


U okviru Ranžirne stanice Makiš, glavnog centra za robni saobraćaj u Beogradu, predviđena je i lokoteretna stanica Makiš. Osnovni cilj ove stanice je da se kompletan robni rad iz postojeće železničke stanice Beograd, u Savskom amfiteatru, preseli na ovu lokaciju. Izgradnjom lokoteretne stanice Makiš rešio bi se i problem zaštite vodoizvorišta, imajući u vidu da se u blizini nalaze fabrike vode Makiš I i II koje snabdevaju veliki deo beogradskih opština pijacom vodom.



## 7. PRUGE

### 7.1. Pruga Beograd Centar - Novi Beograd - Zemun - Batajnica



Zapadni krak Beogradskog železničkog čvora rađen je od početka izgradnje železničkog čvora do 1984. godine. Predviđeno je da se od Novog Beograda do tunela Bežanijska kosa izgrade još dva koloseka koji bi omogućili šinsku vezu između centra Beograda i aerodroma Nikola Tesla.

## 7. PRUGE

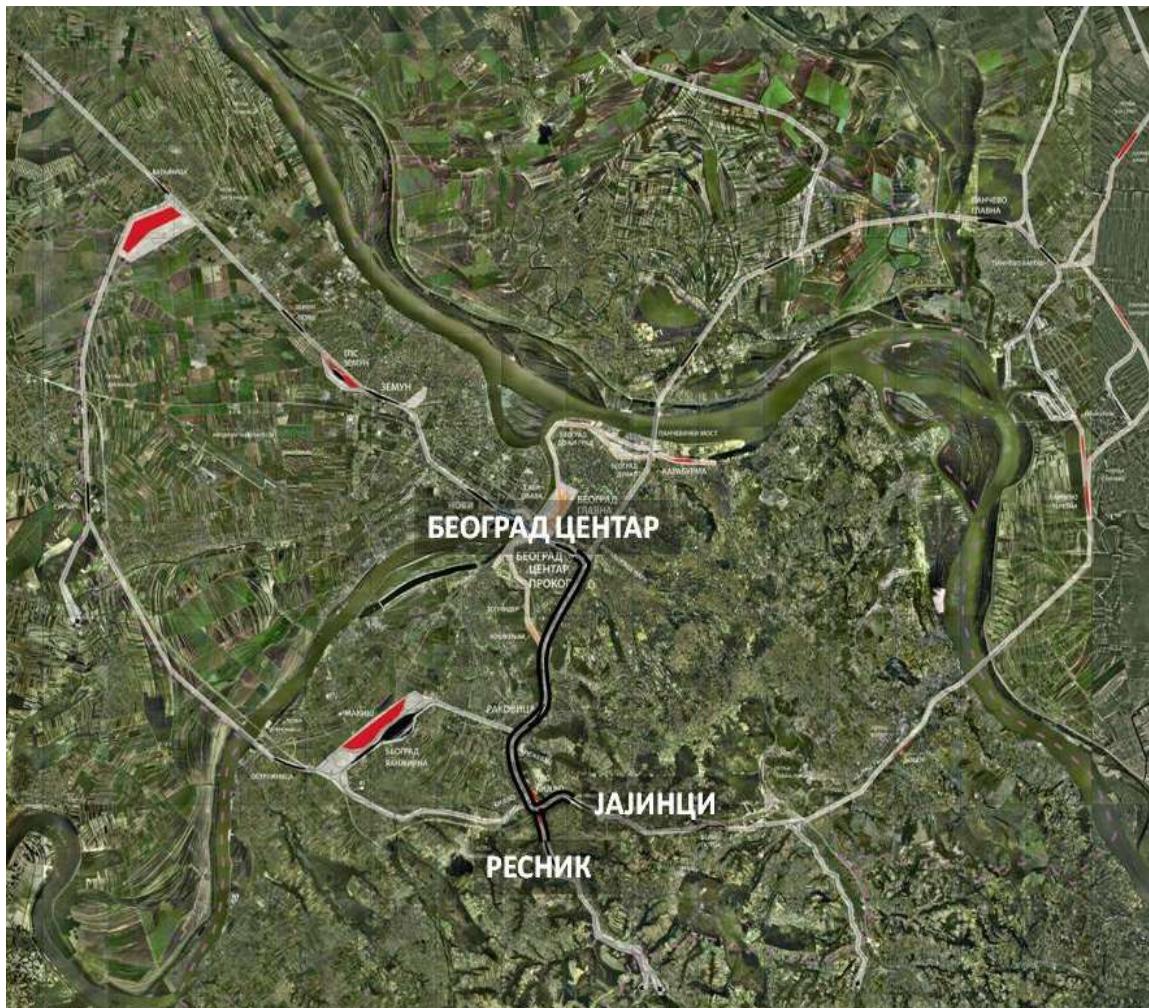
### 7.2. Pruga Beograd Centar - Vukov spomenik - Pančevački most (Karaburma)



Severni krak Beogradskog železničkog čvora pušten je u saobraćaj 1995. godine. Izgradnjom drugog koloseka pruge Pančevački most - Pančevo, kao i izgradnjom koloseka do stajališta Karaburma otvorile bi se velike mogućnosti razvoja gradskog i prigradskog železničkog saobraćaja.

## 7. PRUGE

### 7.3. Pruga Beograd Centar - Rakovica - Resnik (Jajinci)



Južni krak železničkog čvora Beograd pušten je u saobraćaj 1988. godine.

## 8. RASPUTNICE

### 8.1. Rasputnica "G"

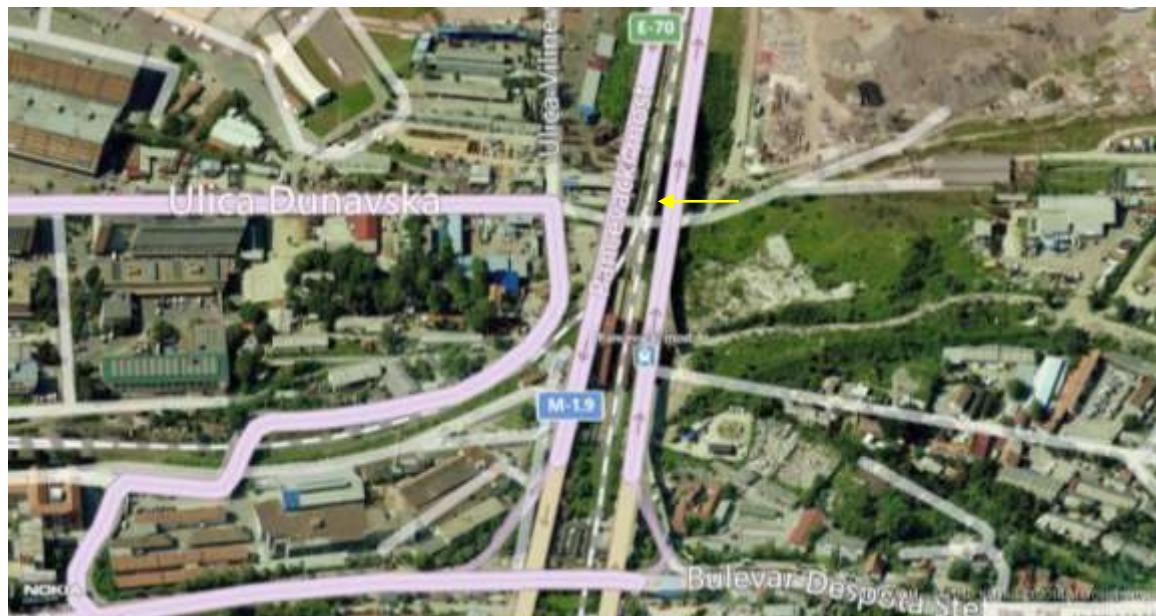


Mesto susticanja pruga starog i novog železničkog čvora Beograd je kod garaže plavog voza - Rasputnica "G". Ovaj objekat je veoma značajan u saobraćajnom smislu i predstavljao je inženjerski izazov za izgradnju signalno sigurnosnih i telekomunikacionih sistema zbog mešanja dva sistema železničkog saobraćaja.



## 8. RASPUTNICE

### 8.2. Rasputnica Pančevački most



U staničnom objektu stajališta Pančevački most nalaze se SS uređaji kojima se upravlja sa pet pružnih pravaca, odnosno sa većim brojem skretnica: dvokolosečna pruga Beograd - Pančevo, pruga Pančevački most - Beograd Dunav i dve jednokolosečne pruge Tuneli Vračar - Tuneli Karaburma - Stanica Karaburma. Zbog svega toga, stajalište ima važnu ulogu u železničkom saobraćaju kao Rasputnica.



## 9. DVONAMENSKI OBJEKTI U OKVIRU ŽELEZNIČKIH TUNELA

### 9.1. Skloništa u tunelu Dedinje



Leva tunelska cev u tunelu Dedinje iskorišćena je za izgradnju dva skloništa (STD). Jedno sklonište je za sklanjanje stanovništva (pešački silaz u dvorištu IV beogradske gimnazije), a drugo za sklanjanje materijalnih dobara.

## 9. DVONAMENSKI OBJEKTI U OKVIRU ŽELEZNIČKIH TUNELA

### 9.2. Skloništa u tunelu Vračar



U desnoj tunelskoj cevi tunela Vračar izgrađena su tri skloništa (STV I, STV II i STV III). Predviđena su za sklanjanje stanovništva (oko 6.000 ljudi), za šta je predviđeno pet pešačkih silaza: Kalenić pijaca, Vukov spomenik, Cvijićeva ulica, Ulica Jaše Prodanovića i Ulica Mije Kovačevića. Izgradnju skloništa je finansirao Gradska sekretarijat za narodnu odbranu, u periodu od 1979. do 1989. godine.

## 10. OBJEKTI VAN ŽELEZNIČKOG ČVORA BEOGRAD

### 10.1. Tunelske deonice na autoputnoj deonici oko Beograda

Imajući u vidu veliko iskustvo Preduzeća za izgradnju železničkog čvora Beograd u izgradnji podzemnih objekata, Javno preduzeće za puteve Srbije poverilo je Beogradčvoru vođenje tunelskih delova autoputa i to: Straževica, Lipak i Železnik!



## 10. OBJEKTI VAN ŽELEZNIČKOG ČVORA BEOGRAD

### 10.2. Kolizije pruge i autoputne deonice oko Beograda

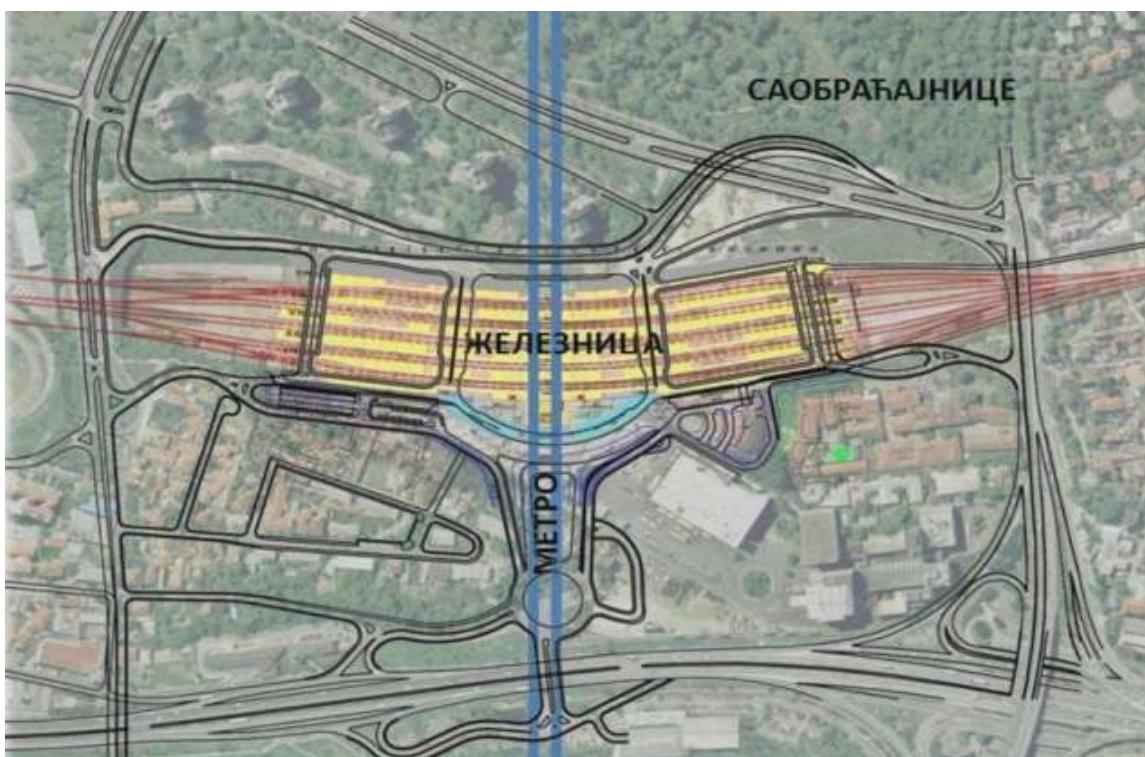


Na deonici autoputne obilaznice u dužini od 37 kilometara bilo je sedam mesta ukrštanja pruge i autoputa.

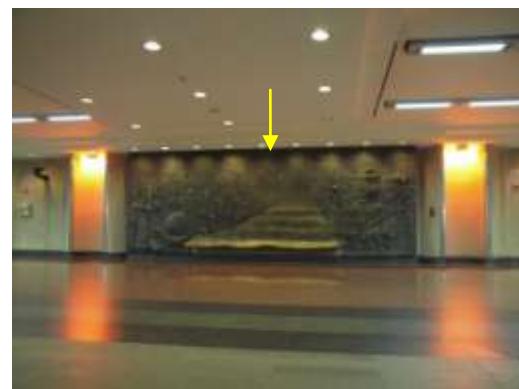
U rešavanju ovih kolizija važnu ulogu je imalo Preduzeće za izgradnju železničkog čvora Beograd.

## 10. OBJEKTI VAN ŽELEZNIČKOG ČVORA BEOGRAD

### 10.3. Objekti budućeg metroa



Prilikom izgradnje železničkih objekata u Beogradu, vođeno je računa o mestima ukrštanja železničke infrastrukture sa trasama budućeg metroa. Posebno se izdvajaju dve lokacije. Jedna je na budućoj glavnoj železničkoj stanici Beograd Centar - Prokop, gde je izgrađena metro konstrukcija ispod konstrukcije železničkog kompleksa, u samoj stanici (betonska konstrukcija u dužini od 100 m predviđena za četiri koloseka metroa). Drugi objekat je u podzemnoj stanici Vukov spomenik, gde se ukrštaju postojeća železnička pruga i buduća metro linija, koja će prolaziti ispod Bulevara kralja Aleksandra.





Beograd, jun 2014. godine

tiraž: 50 primeraka

**Autor:**

Vladimir STOŠIĆ (Beogradčvor d.o.o.)

**Tehnička obrada:**

Dragana VESIĆ (Beogradčvor d.o.o.)

Ivan PETROVIĆ (Beogradčvor d.o.o.)

[www.beogradcvor.rs](http://www.beogradcvor.rs)

