

Створени услови за наставак радова

● Железница прихватила трошкове „минималних радова” ● чекају се само инвестициона средства

Да ли ће у наредној години бити створени услови за наставак изградње Београдског железничког чвора зависиће од прилива финансијских средстава односно од обезбеђивања средстава у буџету или страних кредитних инвестиционих фондова, каже за „Пругу” директор Београдског железничког чвора **Милутин Милошевић**.

Према његовим речима да би се сачували изграђени објекти железница је, у

железничког чвора у Београду у девет месеци ове године, а у оквиру планираних активности „Железница Србије”, радило је на текућим и стратешким задацима.

Најзначајнија активност се односила на изградњу петог и шестог колосека у станици Београд Центар и повезивањем ових колосека са левим банатским колосеком, чиме је успостављен двоколосечни саобраћај на деоници пруге између Београд Центра и Вуко-

дуже време озбиљно оптерећивао вођење инвестиције као и само пословање „Железница Србије” и Београдског чвора. Уз подршку надлежних министарстава и Владе Србије овај тежак проблем требало би, након скоро десет година, да коначно буде решен, истакао је Милошевић.

Недостатак новца је узрок проблема на изради планске и техничке документације за приоритетне објекте београдског железничког чвора. Поред финансијских проблема, треба истаћи да су рокови за израду планске и техничке документације релативно дуги, чиме је проблем још сложенији.

Поред изградње станице Београд центар, посебан значај има техничко путничка станица Земун која у суштини јесте технолошки део станице Београд Центар и она би



Беовоз у Прокопу

оквиру планских и финансијских могућности, прихватила трошкове „минималних радова”, а који треба да до краја ове и наредне године одрже активан статус инвестиције, чиме се стварају услови да, уколико се обезбеде инвестициона средства, могао да се омогући брз и ефикасан наставак радова, рекао је Милошевић.

– Изградња Београдског железничког чвора је иначе, један од најзначајнијих пројеката српских железница у оквиру стратешких програма Владе Србије. – Поред саобраћајних ефеката, изградњом планираних капацитета београдског железничког чвора, остварили би се и други стратешки циљеви као што су подршка грађевинској индустрији, подршка привредним и трговинским активностима, унапређење и развој даљинског путничког саобраћаја а, посебно градско приградског саобраћаја, унапређење и развој савремених сервиса и услуга у домену робног саобраћаја, подизање степена ефикасности, безбедности и еколошких параметара и функционална интеграција железница Србије у систем и тржиште европских железница. Дакле, по речима Милошевића сви би били на добитку.

Шта је конкретно урађено током ове године?

Предузеће за изградњу

вог споменика (Панчевачког моста). Завршетком ове инвестиције повећана је пропусна моћ пруге и унапређен градско-приградски саобраћај у Београду („Беовоз”). Радове је финансирао град Београд и целокупан посао је изведен у оквиру уговорених и пројектованих обавеза односно у року од шест месеци. Део изграђеног објекта је пуштен у експлоатацију почетком јула, подсетио је Милошевић.

– Треба истаћи податак да су део новоизграђених колосека пројектовали и изградили домаћи струч-

требало да обезбеди услове за одржавање постојећих и нових електромоторних возова чија је набавка у току. Пројектовање и изградња робно транспортног центра треба, између осталог, да подржи и развој интермодалног саобраћаја у Србији. На тај пројекат се надовезује и обилазна пруга Бели Поток–Винча–Панчево, чијом изградњом треба да се испуни један од основних принципа односно измештање опасних материја из градског језгра на чијим је темељима и формирана концепција београдског желе-



њаци, а према најсавременијем концепту колосека на бетонској подлози са специјалним колосечним прибором, чиме је елиминисана бука и вибрација, навео је Милошевић.

Да ли је на виду решење проблема старих дугова?

–Посебно значајне активности су вођене на измирењу старих дугова према извођачима радова који је

зничког чвора. Поред ових пројеката један од приоритетних је и изградња другог колосека према Панчеву као и очување обилазне пруге око Калемегдана, са краком према Карабурми у функцији развоја градско приградског саобраћаја, рекао је Милошевић.

Д. Лазич