

РАЗГОВОР СА МИЛУТИНОМ МИЛОШЕВИЋЕМ, ДИРЕКТОРОМ БЕОГРАДЧВОРА

ПРОКОП МОРА БИТИ ЗАВРШЕН!



Aко желимо да сачувамо железницу у Србији, Прокоп овог пута стварно мора бити завршен! - изричје је Милутин Милошевић, директор Београдчвора д.о.о. и напомиње да је пројекат Београдског железничког чвора најсложенији пројекат кога железнице имају у оквиру својих стратешких и инвестиционих програма већ више деценија. Давно дефинисани циљеви и садржаји интегрисани су и усклађивани са планском и пројектном документацијом, која је одредила правац развоја Београда. Могу му се дописати и епитети узрочног, а можда и последичног пројекта урбанизације Баре Венеције, односно данашњег пројекта Београда на води. Београдчвор је данас чврсто увезан са пројектом урбанизације савског амфитеатра, што је подршка и гаранција да ће главни инвестициони пројекти железнице на подручју града бити реализовани.

Заједнички рад и координација на реализацији ова два повезана пројекта започета је крајем 2014. године када су и дефинисани основни инвестициони садржаји оба подухвата и динамика реализације. Милошевић наводи да су приоритетни железнички пројекти били управо они којима се укидала технолошка функција на локацији амфитеатра.

-Пријем и отпрема путника и путничких возова, гарирање, нега, намирење и одржавање возних средстава у функцији путничког саобраћаја, као и укидање свих технолошких операција теретног саобраћаја типа прераде контејнера, складиштења робе и пријема и отпрема композиција генерално, били су ургентан задатак железнице, што је подразумевало и нове капацитете који би требали

ИЗГРАДЊА ПРИСТУПНИХ САОБРАЋАЈНИЦА

У разговору са Милутином Милошевићем сазнали смо да до овог тренутка није решено питање инвестирања у комерцијалне садржаје станице и гаражни простор те да би требало обновити јавни конкурс потенцијалним инвеститорима.

-Град Београд и Дирекција настављају послове на изградњи приступних саобраћајница Прокопу. Ускоро треба очекивати и тендер и почетак радова на изградњи друге траке булевара Драгана Манцеа, а у току су и активности на припреми експропријације и расељавања дела Малешког брда у функцији изградње друмске петље и везе са аутопутем, открива за „Пругу“ Милошевић.



**18
МИЛИОНА
КУВАЈТСКИХ ДИНАРА
ЈЕ ВРЕДНОСТ
КУВАЈТСКОГ
КРЕДИТА**

вестиције бити вођене у амбијенту саобраћаја, што значи да нема прекида функције Прокопа, нема прекида рада у ТПС Земун, ни у Макишу. Утврђено је да је тај посао бити врло компликован. Ми ћemo у јулу затворити станицу Београд. Пријем и отпрема возова и путника и пратеће сервисне информације селе се у Прокоп у амбијент делимично изграђених капацита. Између се одржавање класичних кола, нега кола и све то у тренутку када се очекује да крене и модернизација пруге Београд центар-Бајина башта у оквиру кинеског кре-

искуљчив нити по-влашћен. Обезбедити минимум оптимума, сачувати путнички саобраћај и у Србији и у београдском чвору је императив, изричје је Милошевић.

Као највећи успех у 2017. години Милутин Милошевић наводи добијање употребне дозволе за Фазу I станице Прокоп

и обезбеђене су грађевинске дозволе. Фаза II је завршетак плоче пре-ма дедињском тунелу. Фаза III предвиђа централни део плоче са објектима испод, а потом и оне које обухватају све железничке садржаје и функције на комплексу Прокопа. За реализацију наведених послова покренута је процедура за уговорање наредне фазе кувајтског кредита у висини од 18 милиона кувајтских динара, наглашава Милошевић.

Питали смо на крају Милутина Милошевића како током своје каријере железничара оцењује рад Пруге, њено место и значај у сопственом информисању, али и колективу којим руководи.

„Најбољи показатељ је односа је тај да када год одем у зграду у Немањиној љубоморно узимем неколико комада и донесем у седиште чвора. Јако је важно постојање „Пруге“ као јединог медија који покрива све активности од значаја за свеукупан рад у овом систему, који је препун до-гађаја и планова. Уосталом, чињеница да видимо овај разговор за „Пругу“ најбоље је мерило.“

СИНИША ЈОЧИЋ

