



Od 2000. urađena tek po dva koloseka i perona

Fotografije: Petar Marković

## NASTAVAK GRADNJE STANICE „BEOGRAD CENTAR”

# Ulažu u Prokop 26 miliona evra

**Z**a završetak radova na železničkoj stanici „Beograd centar”, poznatijoj kao „Prokop”, potrebno je 108,5 miliona evra, procenili su projektanti sa Saobraćajnog instituta CIP. Mašine i kranovi više od deset godina stoje u mestu na jednom od najvećih gradilišta, a od 2000. urađena su dva koloseka i perona, i to uz finansijsku pomoć grada Beograda.

### GORAN SVILAR

- Treba da donesemo odluku da li nama treba ova stanica ili ne. Ja mislim da smo tu odluku doneli još sedamdesetih godina, a od tada je potvrđivali svakim generalnim urbanističkim planom - kaže za „Blic“ Milutin Milošević, direktor „Beogradskog železničkog čvora“.

Prema poslednjim informacijama, čeka se da Kuvajt odobri kredit da bi radovi bili nastavljeni jer u kasi JP „Že-

leznicke Srbije“ nema novca za ovakve projekte. Ugovor je vredan oko 26 miliona evra i nalazi se u proceduri odravljana u Kuvajtu. Naime, još 2010. godine ugovorena je saradnja sa pomenutom zemljom, a navodno je sva dokumentacija spremna i čeka se potvrda od kuvajtskog investicionog fonda. Radiće se samo ispod ploče, gde nedostaju četiri koloseka (1, 2, 3, 4), jer za obimnije radove za sada nema sredstava.

- Treba da idemo korak po korak. Mi možemo da

nademo 100 miliona evra, ali ne možemo da ih potrošimo za kratak vremenski period niti možemo da završimo radove. Treba poći od onog najosnovnijeg. Ispod ploče postaviti šine, izgraditi peronska mesta, rekonstruisati centralnu podstanicu iz koje se upravlja saobraćajem, postaviti rasvetu, mobilijar i da se onda sve poveže sa centrom za upravljanje saobraćaja - kaže Milošević, i dodaje da je kredit sa grejs periodom od četiri godine i 14 godina otplate.

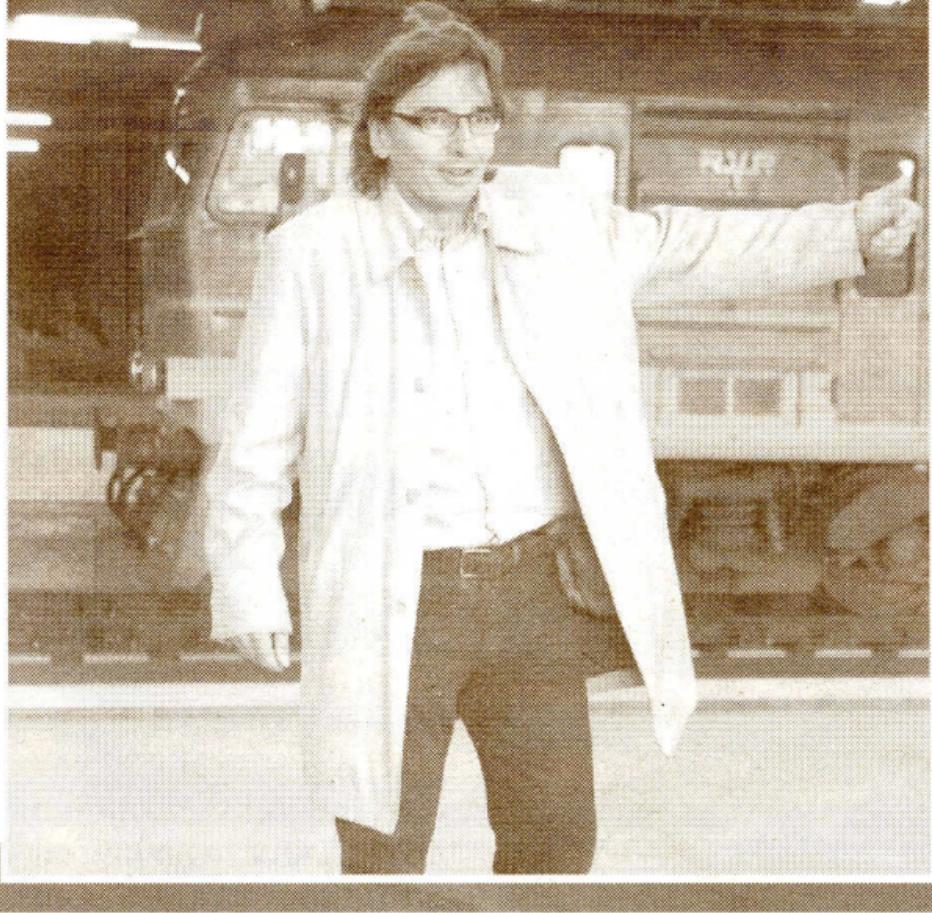
Hronologija gradnje „Prokopa“ liči na scenario za dobar dokumentarni film. Početkom devedesetih godina radovi su počeli, ali ih je raspad SFRJ prekinuo. Tada su postavljene šine i stanica je uključena u sistem „Beovoza“, a delom i u međugradski saobraćaj. Jula 1995. godine u sistem „Beovoza“ uklju-

čena je i podzemna stanica „Vukov spomenik“, a 1996. otvoreni su radovi na betonskoj ploči, koja je i izgrađena, ali su radovi obustavljeni zbog bombardovanja.

Desetak godina kasnije „Železnice Srbije“ raspisale su konkurs kojim je predviđeno da investitor završi izgradnju i da za to dobije pravo izgradnje na prostornoj ploči, delu koji je predviđen za poslovno-komercijalni centar. Madarska kompanija „Trigranit“ pobedila je na

**108,5**  
miliona evra potrebno je za završetak radova na železničkoj stanici „Beograd centar“

Milutin Milošević, direktor „Beogradskog železničkog čvora“



## Računica za završetak „Prokopa“

Armiranobetonska konstrukcija sa pločom 105 i konstrukcija stanične zgrade	16.000.000
Objekat stanične zgrade	24.100.00
Armiranobetonska konstrukcija metroa	3.400.000
Nadogradnja postavnice	1.100.000
Instalacije (voda, kišna, toplovod, telekomunikacije)	4.000.000
Pristupne saobraćajnice	12.800.000
Koloseci	24.100.000
Hodnici i peroni	10.100.000
Parter i hortikultura u kompleksu	900.000
Projektovanje	5.000.000
Nepredviđeni radovi	7.000.000
<b>UKUPNO:</b>	<b>108.500.000</b>

\* Cene su u evrima, a projekat je radio CIP

konkursu, ali su pregovori propali, jer, kako su naveli u toj kompaniji, veliki propust u izgradnji „Prokopa“ je to što nije predviđen parking niti postoje pristupne saobraćajnice. Drugoplasirani na konkursu bio je „Energoprojekt“, sa kojim je Vlada Srbije 2008. godine potpisala ugovor i dogovorila se da se radovi završe u roku od 30 meseci, ali je nekoliko meseci kasnije ipak odlučeno da se ne da saglasnost na potpisani ugovor.

Izgradnja stanice „Beograd centar“ važna je iz nekoliko razloga. Ukoliko se u bliskoj budućnosti sadašnja železnička stanica izmesti

iz Karadordeve ulice, grad Beograd će dobiti 80 hektara najvrednijeg zemljišta u Savskom amfiteatru. Takođe, „Prokop“ bi mogao da bude i dalji podstrek za razvoj gradskog i prigradskog železničkog saobraćaja, čemu streme i najjače zemlje u Zapadnoj Evropi.

– Na Zapadu danas od 60 do 70 odsto putnika ima gradski i prigradski saobraćaj. Primera radi, Zagreb, koji je kasno počeo da razvija železnički infrastrukturu, sada ima 45 miliona putnika u gradskom i prigradskom železničkom saobraćaju, a u daljinskom tri puta manje – zaključuje Milošević. ─