

SRB-SAOBRAĆAJ-SULTANOV. SPREMNI DA RADE U SVIM USLOVIMA

Fonet

25.02.2019

BEOGRAD, 25. februar 2019. (FoNet) - Odluka da se za saobraćaj zatvori pruga od Beograda do Novog Sada, koju je donelo preduzeće Infrastruktura Železnica Srbije, koliko nam je poznato, treba da ubrza završetak projekta, izjavio je FoNetu prvi zamenik direktora ogranaka ruske kompanije RŽD Internešnel u Srbiji, Mansurbek Sultanov.

On je rekao da je RŽD Internešnel, koje gradi najtežu deonicu dužine 40,4 kilometra od Stare Pazove do Novog Sada, spremno da radi u svim uslovima. Kompanija ima tehnologiju kojom se svi radovi mogu izvoditi bez ili sa kratkotrajnim zastojevima saobraćaja, što se pokazalo i na južnom delu železničkog Koridora 10, od Niša do Preševa.

Prema njegovoj oceni, deonica koju radi RŽD je najteža, jerse, pored tunela od 1,1 kilometar, sa dve cevi, radi o terenu koji je plavan, sa blatnim delovima, priobalju Dunava i deonicama kroz gradove.

Eksproprijacija zemljišta, koja je obaveza Srbije, još nije završena, što utiče na rokove izvođenja radova, napomenuo je Sultanov, ističući da su RŽD u svakodnevnoj komunikaciji sa Železnicama Srbije, kako bi se projekat što pre završio i brza pruga pustila u saobraćaj.

Posle završetka radova, kako je istakao, u Srbiji će biti funkcionalna prva pruga na kojoj će vozovi moći da razviju brzinu 200 kilometara na sat i neće postojati nijedan putni prelaz u nivou.

Sultanov je dodao da je 10 kilometara brze dvokolosečne pruge već završeno i, kao zanimljivost, pomenuo da se preko Dunava i priobalja gradi najduži vijadukt u Srbiji, od tri kilometra, sa dve paralelne mostovske konstrukcije.

Izgradnja kojom se bavimo u Srbiji je po mnogo čemu jedinstvena i predstavlja dobru proveru naše sposobnosti, i zbog veličine radova i zbog najnaprednijih inženjerskih rešenja, obrazložio je Sultanov. Kako je precizirao, izgradnja vijadukta se odvija deonicom na kojoj brdovit teren prelazi u ravnicu oko Dunava, što iziskuje primenu zahtevnih tehničkih rešenja, od kojih su mnoga napredna za železnički inženjering u Evropi.

Bez obzira na određene probleme, uzrokovane geološkom neusklađenošću na terenu, naglasio je Sultanov, radovi na vijaduktu idu u skladu sa dinamikom. Sva pitanja rešavamo zajedno sa investitorom, uz angažovanje i ruskih i međunarodnih projektnih i građevinskih organizacija, rekao je Sultanov.

On je dodao da je do sada izgrađeno 800 metara čortanovačkog tunela, a to je oko 47 odsto svih radova na tom tunelu. Bušimo tunel na zatvoren način, uz primenu takozvane NATM tehnologije, što je, prema rečima Sultanova, specijalni način izgradnje u planinskim predelima na mestima nestabilnog tla.

Radovi se izvode paralelno na oba portala tunela u dve cevi, naglasio je Sultanov.