



Datum: 03.09.2026

Medij: Radar

Rubrika bez naslova

Autori: Ognjen Radonjić, Vladimir Obradović

Teme: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

Napomena:

Površina: 2551



Naslov: Predsedništvo upravljalo rekonstrukcijom pruge i nadstrešnice

Strana:

Šta otkriva prepiska Vučićeve saradnice Nataše Vukšić Predsedništvo upravljalo rekonstrukcijom pruge i nadstrešnice

Iz novih mejlova, koje je otkrila Anketna komisija, jasno se vidi da je Vukšić pozvala desetine predstavnika najvažnijih državnih institucija na sastanke o pripremi za puštanje brze pruge Beograd – Novi Sad u komercijalni saobraćaj



CRNA GORA 3 €
BIH 6 KM
HRVATSKA 6 €
S. MAKEDONIJA 200 DEN
SLOVENIJA 6 €

radar_rs

Radarrs

Radars_rs



9 773009 484003





Datum: 03.09.2026

Medij: Radar

Rubrika bez naslova

Autori: Ognjen Radonjić, Vladimir Obradović

Teme: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

Napomena:

Površina: 2551



Naslov: Predsedništvo upravljalo rekonstrukcijom pruge i nadstrešnice

Strana:

Ekonomija na radaru

NOVI NALAZI ANKETNE KOMISIJE

Andrićev venac upravljao radovima na pruzi od Beograda do Kelebije

Operativni karakter i uloga Vučićeve saradnice Nataše Vukšić vide se iz novih mejlova, u kojima je pozvala desetine predstavnika najvažnijih državnih institucija na sastanke o pripremi za puštanje brze pruge Beograd – Novi Sad u komercijalni saobraćaj

Ognjen Radonjić, Vladimir Obradović

U OPTUŽNICI VIŠEG javnog tužilaštva u Beogradu za slučaj „Nadstrešnica“, zabeležena je elektronska prepiska između Nataše Vukšić iz Generalnog sekretarijata predsednika Republike i Slobodanke Katanić iz Infrastrukture železnice Srbije.

Ta prepiska obuhvata komunikaciju na dan pada nadstrešnice Železničke stanice u Novom Sadu, kao i izveštaj

o pruzi Beograd–Subotica, dostavljen u decembru 2024. Taj materijal pokazuje da Vukšić nije bila samo usputna adresa u komunikaciji o projektu, iako formalno nije bila ministarka, rukovoditeljka investitora, članica stručnog nadzora niti projektantkinja.

Novi mejlovi i agende do kojih je došla Anketna komisija omogućavaju da se njena uloga sagleda konkretnije.

Novi pisani tragovi pokazuju da Vukšić nije bila samo usputna adresa u komunikaciji o projektu





Datum: 03.09.2026

Medij: Radar

Rubrika: bez naslova

Autori: Ognjen Radonjić, Vladimir Obradović

Teme: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

Napomena:

Površina: 2551



Naslov: Predsedništvo upravljalo rekonstrukcijom pruge i nadstrešnice

Strana:

Oni pokazuju da je Vukšić sazivala predstavnike institucija, određivala način pripreme materijala i učestvovala u usmeravanju komunikacije između Ministarstva građevinarstva, Infrastrukture železnice Srbije, izvođača, nadzora i Kabineta predsednika Republike.

Ovi novi dokumenti zato ne otvaraju potpuno novo pitanje, već konkretnije osvetljavaju model koji je ranije već bio vidljiv kroz prepisku Zorane Mihajlović i Ivice Kojića, Vučićev zahtev da se radovi ubrzaju, Kojićevo obećanje da će ubrzati aktivnosti i komunikaciju Kabineta predsednika sa kineskim izvođačem. Pitanje više nije samo da li je Predsedništvo bilo informisano o projektu, već kakvu je stvarnu ulogu imalo u određivanju prioriteta, postavljanju rokova, zahtevanju ubrzanja radova i koordinaciji institucija koje su formalno vodile realizaciju projekta.

Operativni karakter njene uloge jasnije se vidi iz mejlova od 10. i 16. februara 2022. Nataša Vukšić je sa svoje mejl adrese koja se završava sa @gov.rs pozvala desetine predstavnika najvažnijih državnih institucija na sastanke o pripremi puštanja brze pruge Beograd – Novi Sad u komercijalni saobraćaj. Pozivi su upućeni u ime Ministarstva građevinarstva i Kabineta predsednika Republike.

Sastanci nisu zakazani u Ministarstvu, niti kod investitora, već u Generalnom sekretarijatu predsednika Republike na Andrićevom vencu. Učesnicima je naloženo da dostave kratke i koncizne izveštaje, uz napomenu da je takav način rada „uobičajen u našem timu“. U narednom

pozivu, upućenom pet dana kasnije, zahtevano je da pripremni materijali budu dostavljeni unapred i određena su pravila izveštavanja, što se može videti iz faksimila u prilogu.

Još značajnije od samih poziva jesu priložene agende za ove sastanke. Već prvi pogled na njih otvara zanimljivo pitanje. Dokument ne nosi memorandum Ministarstva građevinarstva, niti Infrastrukture železnice Srbije. Na njegovom vrhu nalazi se veliki grb Republike Srbije, kakav se koristi u radu najviših državnih organa, dok se iz propratnog mejla vidi da je sastanak zakazan u Generalnom sekretarijatu predsednika Republike na Andrićevom vencu. Zašto se operativni sastanak o realizaciji jednog infrastrukturnog projekta održava upravo tamo?

Sadržaj agendi daje odgovor. To nisu protokolarni sastanci, niti politički brifinzi, već operativni sastanci na kojima se razmatraju rokovi završetka radova, dinamika izvođenja, testiranja, sertifikacija, regulatorni okvir, upotrebne dozvole, zaštita životne sredine, bezbednost i rad gradskih službi. Drugim rečima, upravo ono što predstavlja rutinsko upravljanje jednim složenim infrastrukturnim projektom.

Posebno je zanimljiva prva tačka dnevnog reda koja se nalazi na agendama. Rokove završetka ne predstavljaju investitor ili direktor projekta, već ministar Tomislav Momirović i Ivica Kojić, šef Kabineta predsednika Republike. U upravljanju projektima onaj ko otvara sednicu, određuje

Nakon Vučićevog zahteva da se radovi ubrzaju, sličan model ponašanja vidljiv je iz prepiske Zorane Mihajlović i Ivice Kojića





Datum: 03.09.2026

Medij: Radar

Rubrika: bez naslova

Autori: Ognjen Radonjić, Vladimir Obradović

Teme: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

Naslov: Predsedništvo upravljalo rekonstrukcijom pruge i nadstrešnice

Napomena:

Površina: 2551



Strana:

Ekonomija na radaru

je dnevni red, postavlja rokove i koordinira izvršenje nije posmatrač projekta, već deo njegovog sistema upravljanja. Upravo zato uloga Ivica Kojića u ovim dokumentima nije protokolarna, već operativna.

Zaključak je više nego jasan i nedvosmislen – Predsedništvo nije samo bilo uključeno u projekat, projekat se vodio iz Predsedništva. Ta činjenica dramatično menja način na koji bi trebalo pristupiti istrazi celog ovog projekta. Ovi dokumenti pokazuju da Predsedništvo nije bilo samo primalac informacija, niti politički pokrovitelj projekta. Ono se pojavljuje kao mesto sa kojeg se projekat operativno vodi.

Kada bi se sa ovih agenda uklonili državni simboli, svaki iskusi projektni menadžer prepoznao bi sastanak upravljačkog odbora (*Steering Committee*) ili projektnog biroa (*Project Management Office – PMO*) velikog infrastrukturnog projekta. Jedina razlika je što se taj projektni biro ne nalazi kod investitora, niti u resornom ministarstvu, već u Generalnom sekretarijatu predsednika Republike.

Ovo nije pitanje administracije niti protokola. Upravljanje projektima počiva na jednostavnom principu: nema ovlašćenja bez odgovornosti, niti odgovornosti bez ovlašćenja. Onaj ko određuje rokove, saziva sastanke, usmerava rad institucija i koordinira realizaciju projekta ne može istovremeno biti izvan lanca odgovornosti.

Time se otvaraju pitanja na koja javnost do danas nije dobila odgovor. Na osnovu kog propisa Generalni sekretarijat predsednika Republike upravlja infrastrukturnim projektom? Ko je Nataša Vukšić dao ovlašćenje da saziva predstavnike ministarstava, javnih preduzeća, MUP-a, RA-TEL-a, Republičkog geodetskog zavoda i drugih državnih organa? Zašto su se pozvane institucije odazivale tim pozivima? I zbog čega se operativni sastanci nisu održavali u Ministarstvu građevinarstva ili kod investitora, već na Andrićevom vencu?

Ova pitanja postaju posebno važna kada se uporede sa optužnicama podignutim nakon tragedije u Novom Sadu. Dosadašnji postupci usmereni su na aktere iz formalnog lanca nadležnosti, među kojima su Ministarstvo građevinarstva, Infrastruktura železnice Srbije, projektanti, nadzor i izvođači. Međutim, dokumenti do kojih je došla Anketna komisija ukazuju na postojanje dodatnog nivoa operativne koordinacije. Na tom nivou nisu izvođeni radovi, niti su potpisivani građevinski dnevници, ali su se određivali rokovi, sazivali ključni akteri i koordinisao rad institucija.

Zato se postavlja pitanje da li je istraga obuhvatila sve nivoe na kojima su donošene odluke od značaja za realizaciju projekta. Ako dokumenti pokazuju da je Kabinet predsednika Republike upravljao projektom, onda je potrebno utvrditi kakva su ovlašćenja postojala, ko ih je vršio i kakav je bio njihov uticaj na postupanje formalno nadležnih institucija. To je posebno važno zato što Kabinet predsednika nije samostalni državni organ, već služba koja obavlja poslove za predsednika Aleksandra Vučića.



Dosadašnje optužnice i javna objašnjenja odgovornost uglavnom traže u formalnom lancu nadležnosti, odnosno u Ministarstvu građevinarstva, investitoru, projektantima i nadzoru. To je nesumnjivo neophodan deo istrage. Međutim, formalni lanac nadležnosti ne mora uvek da bude i faktički lanac upravljanja. U sistemima snažne političke centralizacije ključne odluke, rokovi i koordinacija često se ne odvijaju tamo gde propisi formalno smeštaju odgovornost, već tamo gde se nalazi čvorište političke moći.

Zato je za utvrđivanje pune odgovornosti potrebno odgovoriti na pitanje koje prethodi svim drugim pitanjima. Ko je zaista upravljao projektom? Ne samo ko je potpisivao dokumenta, vodio građevinske dnevнике ili formalno bio nadležan, već ko je sazivao ključne aktere, određivao dinamiku, zahtevao izveštaje, pratio realizaciju i usmeravao rad institucija.

Dokumentacija do koje je u dosadašnjem procesu istraživanja došla Anketna komisija jasno ukazuje da se odluke o ključnim pitanjima projekta nisu donosile isključivo na instancama koje su za njega formalno bile nadležne. Prepiska iz aprila 2018. pokazuje da je tadašnja ministarka Zorana Mihajlović informacije o pregovorima i sniženju cene deonice Novi Sad – Subotica – državna granica prosledila Ivici Kojiću, šefu Vučićevog kabineta. Kojić





Datum: 03.09.2026

Medij: Radar

Rubrika: bez naslova

Autori: Ognjen Radonjić, Vladimir Obradović

Teme: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

Naslov: Predsedništvo upravljalo rekonstrukcijom pruge i nadstrešnice

Napomena:

Površina: 2551



Strana:


AGENDA
Петак, 11. фебруар 2022. године
08.30-09.30 Оперативни састанак институција Републике Србије – Припрема за комерцијални саобраћај пруге великих брзина Београд-Нови Сад
AGENDA:
1. Рокви завршетка (Министар Т.Момчиловић, И.Кojiћ)
○ Тестна возња 17. фебруар 2022. године
○ Почетак комерцијалних операција 15.март 2022. године
2. Динамика завршетка преосталих радова
○ Деонина 2 (И.Шуран)
○ Деонина 1 (И.Шуран)
○ Нови Београд (И.Шуран)
○ Нови Сад (А. Димоски, А.Месаровић)
○ Динамичка тестирања (И.Шуран)
○ БГ Вoz (Ј.Јовић, И.Шуран)
○ Припрема за комерцијални саобраћај – иницијативе (И.Булајић, Д.Гашић)
3. Припрема оператора
○ Регулаторни оквир (А. Димоски)
○ Возила (Ј.Јовић)
○ Машинство (Ј.Јовић)
○ Сертификат за возило (Ј.Јовић, Д.Мосуровић)
○ Сертификат за безбедност (Ј.Јовић, И.Шуран, Д.Мосуровић)
○ Дозвола за коришћење подсистема (И.Шуран, Д.Мосуровић)
○ Специфична питања карго транспорта (Д.Гарибовић, Д.Мосуровић)
4. Употребне дозволе
○ Измена локацијских услова (А.Дамњановић)
○ Измена грађевинских дозвола (А.Дамњановић)
○ Технички пријем објекта (И.Јовић)
○ Погитивни извештај техничке комисије (А.Дамњановић)
○ Пријава темела (А.Адамовић)
○ Пријава објекта у конструктивном смислу (А.Адамовић)
○ Исходовање дозвола за заштиту животне средине – ГСМ-Р (А.Дујановић)
○ Имовинско правна питања (Б.Драшковић)
○ Статус повезивања са српским системима (А. Месаровић, П.Матић, Ђ.Марковић)
○ Динамика предаје захтева за употребне дозволе (А. Дамњановић)
5. Специфична питања
○ Безбедност имовине и људи – искуства
○ Путни прелаз Батајница и Каменица
○ Рад градских служби (Д.Г.Лавић, А.Месаровић)

je tražio dodatnu analizu ugovorenih cena, nakon čega je Mihajlović obavestila državnog sekretara Imrea Kerna da je „Kabinet“ odobrio snižavanje cene.

Dokumenti iz 2022. i 2023. ukazuju na još neposrednije uključivanje predsednika i njegovog kabineta u dinamiku radova. Prema dopisu kineskog konzorcijuma CRIC-CCCC, Aleksandar Vučić je 13. decembra 2022. tražio da deonica od Novog Sada do Subotice bude završena pre roka, do kraja 2024. Izvođač je procenio da bi ubrzanje radova zahtevalo dodatnih 65 miliona dolara. Kada je konzorcijum u januaru 2023. Kojića i predsednikovu službu obavestio o preprekama za ubrzanje, Kojić je odgovorio da će „pozvati sve i ubrzati sve aktivnosti“.

Uključivanje Kabineta u pitanja cene, rokova i rešavanja prepreka zato se ne može posmatrati samo kao neformalna razmena informacija. Ono upućuje na obrazac u kome se Kabinet pojavljuje kao mesto na koje se upućuju problemi i odakle se očekuje koordinacija odgovora institucija.

U međuvremenu, prošla su 22 meseca od pada nadstrešnice na Železničkoj stanici u Novom Sadu. U tragediji je poginulo 16 ljudi, a jedna osoba je teško povređena. Za njihovu smrt i povređivanje još nema pravosnažno odgovornih, dok javnost i dalje nema celovit odgovor na osnovno pitanje kako je moguće da se na stanici koja je neposredno pre toga bila rekonstruisana sruši konstrukcija koja je trebalo da štiti putnike.


AGENDA
Среда, 16. фебруар 2022. године
08.30-09.30 Оперативни састанак институција Републике Србије – Припрема за комерцијални саобраћај пруге великих брзина Београд-Нови Сад
AGENDA:
1. Рокви завршетка (Министар Т.Момчиловић, И.Кojiћ)
○ Тестна возња 17. фебруар 2022. године
○ Почетак комерцијалних операција 15.март 2022. године
2. Динамика завршетка преосталих радова
○ Деонина 2 (И.Шуран)
○ Деонина 1 (И.Шуран)
○ Нови Београд (И.Шуран)
○ Нови Сад (А. Димоски, А.Месаровић)
○ Динамичка тестирања (И.Шуран)
○ БГ Вoz (Ј.Јовић, И.Шуран)
○ Припрема за комерцијални саобраћај – иницијативе (И.Булајић, Д.Гашић)
3. Припрема оператора
○ Регулаторни оквир (А. Димоски, И.Шуран)
○ Стандарди југословенских железница – горњи стреј пруга, секретни, урешаји и колосеци неге са применом од 18.10.1967.
○ ILT (Dutch NSR) guidance to infrastructure projects that need an authorization
○ Возила (Ј.Јовић)
○ Машинство (Ј.Јовић)
○ Сертификат за возило (Ј.Јовић, Д.Мосуровић)
○ Сертификат за безбедност (Ј.Јовић, И.Шуран, Д.Мосуровић)
○ Дозвола за коришћење подсистема (И.Шуран, Д.Мосуровић)
○ Специфична питања карго транспорта (Д.Гарибовић, Д.Мосуровић)
4. Употребне дозволе
○ Измена локацијских услова (А.Дамњановић)
○ Измена грађевинских дозвола (А.Дамњановић)
○ Технички пријем објекта (И.Јовић)
○ Погитивни извештај техничке комисије (А.Дамњановић)
○ Пријава темела (А.Адамовић)
○ Пријава објекта у конструктивном смислу (А.Адамовић)
○ Исходовање дозвола за заштиту животне средине – ГСМ-Р (А.Дујановић)
○ Имовинско правна питања (Б.Драшковић)
○ Статус повезивања са српским системима (А. Месаровић, П.Матић, Ђ.Марковић)
○ Динамика предаје захтева за употребне дозволе (А. Дамњановић)
5. Специфична питања
○ Безбедност имовине и људи – искуства
○ Путни прелаз Батајница и Каменица
○ Рад градских служби (Д.Г.Лавић, А.Месаровић)

Deo tehničkog odgovora je poznat. Veštačenja su ukazala na koroziju zatega, koje su izgubile značajan deo nosivosti, kao i na dodatno opterećenje nadstrešnice tokom rekonstrukcije. Ali tehnički uzrok sam po sebi ne objašnjava kako su takvi rizici mogli ostati neprepoznati, zanemareni ili nerešeni. Iza svakog građevinskog propusta stoji niz odluka o tome ko određuje prioritete, postavlja rokove, koordinira institucije, prima upozorenja i ima stvarnu moć da zahteva promenu postupanja.

Anketna komisija će u narednom periodu objaviti celokupnu dokumentaciju kojom raspolaže, a koja do sada nije bila poznata javnosti. Među tim dokumentima nalaze se mejlovi, pozivi, agende i izveštaji koji dodatno osvetljavaju ulogu Generalnog sekretarijata predsednika Republike u upravljanju projektom rekonstrukcije pruge Beograd-Kelebija. Javnost ima pravo da vidi dokumenta na osnovu kojih može da proveru da li se projektom, pored formalno nadležnih institucija, faktički upravljalo iz Predsedništva.

Pitanje koje ta dokumentacija postavlja jednostavno je, ali je za utvrđivanje odgovornosti presudno. Ko je zaista upravljao projektom čije su posledice 1. novembra 2024. odnele 16 života, a jednu osobu teško povredile? ■

autori su profesori Univerziteta u Beogradu i članovi Anketne komisije za ispitivanje odgovornosti za urušavanje nadstrešnice na železničkoj stanici u Novom Sadu

