



Vreme: 09.09.2026 10:24

Medij: ekapija.com

Link: <https://www.ekapija.com/news/5665538/sinofobija-iracionalni-strah-od-zeleznice-kao-savremeni->

Autori: @ekapija

Teme: Koridor 10

Naslov: Šinofobija - Iracionalni strah od železnice kao savremeni fenomen u Srbiji

12249

(Foto: Arts Illustrated Studios/shutterstock.com) Piše: Karlo Polak, inž. železničkog saobraćaja "Vekovni san" o ukidanju pruga u Beogradu, Jagodini, Pančevu, Smederevu, Nišu deo je savremene mitomanije i paničnog iracionalnog pristupa problemima, koje ceo racionalni svet rešava nadvožnjacima, podvožnjacima i bukobranima. Neki put se to rešava stavljanjem pruge na nasip, estakadu ("vijadukt"), ili tunele, ali niko razuman ne ukida železnicu u centru grada. Čak i kada se prave obilazne pruge, one se prave isključivo radi kapaciteta, a ne radi bezbednosti, makar u razumnim društvima. Za razliku od šlepera sa opasnim materijama u nekoj uskoj gradskoj ulici, železnica je izolovan sistem, i predstavlja za sada najbezbedniji način transporta opasnih materija koje je čovečanstvo izmislilo. Da, u Srbiji su postajali problemi. Recimo, početkom 2000-tih na pruzi oko Kalemegdana u Beogradu je došlo do ispadanje iz koloseka sa curenjem amonijaka, vezano za tada očajno stanje koloseka. Nakon toga je izvršen srednji remont cele pruge oko Kalemegdana. Posle toga nisu se dešavali slični incidenti, makar na toj pruzi. Širenje Šinofobije: stav državnog vrha od 2012. kako je "železnica neprijatelj napretka" I do 2012. godine je bilo već preko pola veka dubokog zanemarivanja železnice. Državna uprava se setila železnice povremeno, i tek kada su sva druga rešenja isrpjana da se rešavaju problemi. Na taj način je, recimo, u vreme embarga na naftu početkom 1990-tih ulagano u Beovoz. Železnica je odigrala stratešku ulogu u distribuciji i očuvanju vojne tehnike za vreme bombardovanja 1999. Recimo. I ranije postojali su stavovi među nekim političarima i arhitektama, kako železnička stanica udaljena 400 metara od Save predstavlja "okov, koji ne daje Beogradu da izađe na reku" inače široku 260 metara. O talentu ljudi koji umeju projektovati samo na ravnoj praznoj livadi, razgovor o takvim kadrovima među ljudima sa iole zdrave seljačke pameti se svodi na poređenjem sa svemoćnom srpskom babom, koja je u odnosu na takve talente daleko superiornija. Istina, od Starog savskog mosta do Žorža Klemensoa na Dorćolu bila je pruga u priobalnoj zoni. Ali čak ni ona nije smetala da tu bude jedan relativno lep i među građanima popularan kej. Najneprijatniji deo priobalja je bio između, Starog savskog mosta i Sajma, pre svega zbog dominacije skladišno-industrijskih sadržaja. Logična urbanizacija na tom mestu bi bila postepeno seljenje skladišta i industrije ka periferiji, gradnja pasarela, nadvožnjaka i podvožnjaka ka novim urbanim sadržajima, postepeno ukidanje svih industrijskih pruga u toj zoni sa ostavljanjem samo onih namenjenih putničkom saobraćaju, a koje zauzimaju 6% zemljišta. Tako je bilo predviđano i urbanističkim planovima do 2012. postojale su i varijante sa spuštanjem železnice u toj zoni u tunele delimično ili potpuno, ali nikako transportna odsečenost od najbržeg, najpouzdanijeg, najmasovnijeg, ekološki prihvatljivog, i prostorno najštedljivijeg transporta. Ali, dok se nije pojavio upravljački vrh države koji je sam šinofoban, šinofobi su bili isključivo salonska pojava. Do toga je železnicama prvi put u istoriji ukinut status nacionalno-odbrambene infrastrukture, a samim tim i pravo veta protiv pomenutih šinofoba. Spin protiv železnice je do tada postojao samo u dnevnom listu "Blic". Posle toga je krenula kampanja kolektivne psihoze ultimativnog zla koje dolazi iz železnice. Toliko je uspela, da se stihijski pojavila čak i protiv nekih pruga koje aktualna državna uprava ni nije htela da ukine. (Foto: Dejan Aleksić) Nisu u pitanju sasvim razumne primedbe vezano za količinu, mikrolokaciju i kvalitet prelaza preko pruga, pitanja zaštite od buke, podcenjivanje cene imovine u [eksproprijaciji](#), pitanja dobrog ili lošeg pozicioniranja putničkih stanica i stajališta. U pitanju je klasičan "NIMBY-zam" ("Not In My BackYard", - srpski "ne u mom dvorištu"). Paradoks je da je protivljenje infrastrukturi na kojem je kretanje prevoznih sredstava retko i predvidljivo. Samim tim manje opasno od običnog glavnog seoskog puta za "homo sapiens" ili u prevodu sa latinskog, razuman čovek. Određeni za evropsku civilizaciju banalni problemi sa bezbednošću na železnici postoje. To su krađa signalne opreme, koja se ne osudi kao terorizam čak i kada se počinioci uhvate, šikara u zoni trougla preglednosti na prelazima, nedostatak prelaza na nekom ključnom mestu, preopterećenost nekih prelaza, ponašanje dela vozača "sklanjaj se, ovo je moj put" koje se neadekvatno kažjava. Pri prelasku pruge to je pokušaj samoubistva i ubistva saputnika uspešan ili ne. Izuzetno je moguća nezgoda usled grešaka železničkog osoblja, ili elementarnih nepogoda, ili preterano lošeg stanja koloseka, ali sistem u rukama specijalizovanih kadrova, sama izolovanost sistema na kopnu, stroge procedure, sigurnosni sistemi, tu vrstu uzroka čine ubedljivo najmanjom u odnosu na druge vidove saobraćaja. "Železnica služi Kinezima i Evropskoj uniji, ne nama" Najvažniji razlog velike javne potrošnje na železnicu u Srbiji u poslednjih 14 godina su uslovi Evropske unije da minimum 40% ulaganja u infrastrukturu mora biti potrošeno na železnicu. Odnosno, milijarde evra uložene u železnicu su za sadašnju upravu Srbije tek ispunjavanje uslova za otvaranje milijardi investicionih fondova za [autoputeve](#). Srbija je zaista dobila mnogo nove i obnovljene infrastrukture, nabavljeno je mnogo novih lokomotiva, novih elektromotornih i dizelmotornih vozova. Ali rezultat je dva puta manje putnika i za trećinu manje robe u odnosu na period kada se vrlo skromno investiralo u železnicu! Na rekonstruisanoj pruzi ka Pančevu je već mnogo laganih vožnji za 30-50km/h. Na kapitalno remontovanoj pruzi Rakovica - Vrčin - Mala Krsna - Velika Plana ne radi savremena signalizacija, tako da je kapacitet pruge smanjen u odnosu na pre rekonstrukcije. (Foto: eKapija / Aleksandra Kekić) Dok se do





Vreme: 09.09.2026 10:24

Medij: ekapija.com

Link: <https://www.ekapija.com/news/5665538/sinofobija-iracionalni-strah-od-zeleznice-kao-savremeni->

Autori: @ekapija

Teme: Koridor 10

Naslov: Šinofobija - Iracionalni strah od železnice kao savremeni fenomen u Srbiji

2012. gledalo da pri remontu ili rekonstrukciji pruge ne bude potpunog zatvaranja dužeg od mesec-dva, nakon 2012. neke ključne pruge su zatvarane po nekoliko godina. Dovoljno da se i putnici i roba razbeže, čak i pozatvaraju mnogi biznisi ili deo ljudi potpuno iseli iz malih mesta odsečenih od transportnih veza. Deo radova koje su vršile ruske železnice je vršen sa prekidima saobraćaja ne dužim od 36 sati. Taj način rada je sporiji, ali znatno smanjuje indukovanu štetu zbog prekida saobraćaja. Jedini razlog zašto je na delu Stara Pazova - Novi Sad ipak obustavljen saobraćaj je kašnjenje dela radova srpskih građevinskih preduzeća, i penali koje bi zbog kašnjenja platili ruskim železnicama. Srpska strana uopšte nije uporedila štetu potpunog prekida saobraćaja sa iznosom eventualnih penala zbog kašnjenja. To je u duhu stava državne uprave, a pod njihovim uticajem i velikog dela javnosti, da železnica treba nekim tamo strancima, ne privredi Srbije ni građanima Srbije. Od železnice na kojoj su dugotrajni prekidi i smanjen kapacitet koristi nema ni Kina ni Evropska unija, samo štetu. Ali se ne bune previše. Za Evropsku uniju je ispunjena birokratska forma velikih ulaganja u železnicu. Oni imaju još veći fijasko "Rail Baltica". Tamo je nakon preko dve decenije ulaganja mnogo milijardi i dalje najvećim delom nefunkcionalna linija standardnog evropskog koloseka od Poljske granice do Talina. Vezano za Kinu, ako nisu dobili transportni koridor, dobili su rudna bogatstva Istočne Srbije i ne bune se. A realno najveću štetu trpe građani i privreda. Naravno, zadovoljštinu u vidu zadovoljavanja sujete su dobili šinofobi, ne ni nikakvu konkretnu korist. Recimo, ukidanjem Železničke stanice Beograd sa prilaznim prugama, ulagač u "Beograd na vodi" je izgubio "Aerodromski ekspres", neposrednu brzovoznu vezu jednim sredstvom masovnog javnog prevoza koji može da pruži i pouzdanost i biznis klasu. Paralelno ukidanje polovine kapaciteta Beogradskog železničkog čvora, i svođenjem na po jednu dvokolosečnu prugu na tri pravca, osakaćene su mogućnosti ozbiljnije primene železnice za gradski, prigradski i regionalni prevoz. Posle degradiranja Beogradskog regionalnog metroa, potpuno uništenje Niškog regionalnog metroa Ukidanjem pruga ka Savskom trgu preko Topčidera i Starog železničkog mosta, kao i pruge oko Kalemegdana, uništene su mogućnosti Beogradskog regionalnog metroa. Isti je 2010. tek počeo da se razvija na skupoj i neiskorišćenoj infrastrukturi pod brendom BG:VOZ. Do 2018. teretni vozovi ka Pančevu nisu išli kroz Vračarski tunel, nego oko Kalemegdana. Na pravcu Koridora 10 od Resnika na jugu do Batajnice na severozapadu, još od kraja 1960-tih su teretni vozovi išli obilaznom prugom. Postojali su svi uslovi da uz ne prevelika dodatna ulaganja vozovi iz Vukovog Spomenika ka Novom Beogradu, Batajnici i Rakovici idu ceo dan na svakih 15 minuta. Železnička stanica Beograd je preko pruge kroz Topčider i Starog železničkog mosta primala vozove koji putovanje završavaju u Beogradu, i omogućavala upravljivost celog sistema u Dedinjskom i Vračarskom tunelu. Sada BG:VOZ iz Vukovog spomenika za Batajnicu i Resnik ide na svakih 30 minuta, i to je tehnološki maksimum učestalosti. Razlog je natrpavanje na preostale koloseke i dugolinijskih putničkih vozova, i teretnih vozova kroz Vračarski tunel. U Nišu je u toku priprema još goreg. Retko koji grad u Evropi se kao Niš može pohvaliti tako dobrim položajem pruge u odnosu na grad, a istovremeno toliko sramotiti i očajnim rešenjima prelaza, i neiskorišćenosti tog "regionalnog metroa" istovremeno. Pored pruge se nalaze 20 srednjih škola okružnog značaja, gotovo svi ključni kulturno-istorijski sadržaji, Klinički centar i 11 fakulteta makroregionalnog značaja makroregije sa 1 700 000 stanovnika. Međunarodni aerodrom te regije se nalazi pored samog "regionalnog metroa" ne imajući ni običan peron za ukrcavanje i iskrcavanje putnika, makar onaj najjeftiniji od prenosnih betonskih blokova. Ta "blizina" nije ispraćena odgovarajućim stanicama i stajalištima, kojih je premalo. Čak i one obrazovne ustanove najudaljenije od pruge, od iste su udaljene do 15 minuta peške. To je dovoljno da učenik ili student iz Bele Palanke, Svrlijiga ili Žitorađe ne mora da preseda na gradski prevoz, ne mora da plaća skupe autobuske monopoliste, ili skupe stanarine, ili potpuno odustane od daljeg školovanja, ili željenog obrazovnog profila. (Foto: Print screen / ESIA) Tačno je da železnička "trijangla" u centru Niša ima čak 9 prelaza na jednom kilometru kvadratnom, od čega 3 preko glavnih bulevarskih pravaca. U uslovima takve gustine prelaza rešenje nije 9 podvožnjaka ili nadvožnjaka, već gradnja dvokolosečne pruge na stubovima sa stanicama. Dovoljno je da na stubovima bude između Niške tvrđave, Čaira i Železničke stanice Niš, dok se istočnije, zapadnije i severnije mora postojati minimum po jedan pešački prelaz na svakih 500 metara, minimum po jedan kolski na svakih kilometar. Da li u istom nivou sa prugom ili ne, svaki treba analizirati posebno. Vezano za prelaz u nivou, nigde u razumnom svetu on nije bauk. Prelazi sa nadvožnjakom ili podvožnjakom se grade samo tamo gde je problem velikog obima saobraćaja ili visokih brzina, a što u Nišu nije slučaj. Vezano za alternativne modele, jedan voz putnika, to je jedan Trg kralja Aleksandra ujedinitelja sa koga je sve udaljeno da se napravi parking. Već 2 voza putnika, i to je malo u smislu potrebnih parking mesta. Obilazna pruga u izgradnji preko Panteleja omogućava i bolji prevoz u samom Panteleju, i mogućnost intervala 15 minuta od centra Niša ka Niškoj banji. Ali ako i samo ako se izvrše ulaganja u nadzemnu prugu u centru Niša sa troškovima reda veličine 3% planiranih troškova u metro u Beogradu. Na kraju krajeva, železnica je ogledalo države. Još pre 50 godina su postojale primedbe institucija ka rukovodstvu





Vreme: 09.09.2026 10:24

Medij: ekapija.com

Link: <https://www.ekapija.com/news/5665538/sinofobija-iracionalni-strah-od-zeleznice-kao-savremeni->

Autori: @ekapija

Teme: Koridor 10

Naslov: Šinofobija - Iracionalni strah od železnice kao savremeni fenomen u Srbiji

SFRJ što "dok čekamo nove cipele, na dajete nam da popravimo stare, i u principu idemo bosu". Takvim odnosom i prema železnici, i prema mnogim drugim sektorima je SFRJ i sahranila sama sebe. Ipak se najvrednija strateška imovina, trasa pruge kroz naselja, maltene nije menjala makar u SR Srbiji. Tu gde se to desilo, u Banja Luci, ili u Damasku Sirija, završilo se građanskim ratovima. To nije vradžbina. Ukidanje železnice u centru je tek dokaz apsurdna na vrhuncu, i puta društva ka nečemu što nema veze sa racionalnim.

