



Datum: 10.09.2026

Medij: Radar

Rubrika: Ekonomija na radaru

Autori: Ognjen Radonjić, Vladimir Obradović

Teme: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

Napomena:

Površina: 1518



Naslov: Puštanje pruge pre izbora važnije od bezbednosti

Strana: 36,37,38

Ekonomija na radaru

NATAŠA VUKŠIĆ IZ PREDSEDNIŠTVA UBRZAVALA RADOVE
I NA DEONICI OD BEOGRADA DO NOVOG SADA

Puštanje pruge pre izbora važnije od bezbednosti

Ni navodi iz izveštaja Infrastrukture železnice koji ukazuju na ozbiljne prepreke zahtevu šefa Kabineta predsednika da se deonica završi ubrzanim tempom, nije sprečila Vučića da se 15 nedelja kasnije i 15 dana pred opšte izbore, u Orbanovom društvu, provoza tom prugom

Ognjen Radonjić, Vladimir Obradović

IAKO JE OD pada nadstrešnice Železničke stanice u Novom Sadu, pod čijim je teretom 1. novembra 2024. poginulo 16 ljudi, prošlo više od 22 meseca, još uvek u javnost isplivavaju dokumenta koja iznova dokazuju da se vrh vlasti uopšte nije obazirao na to što su tehničke službe upozoravale na kašnjenja, nezavršene radove, nedostajuća odobrenja i ozbiljne rizike ni za planirano otvaranje deonice od Beograda do Novog Sada za komercijalni saobraćaj početkom marta 2022.

Pritom izveštaj Infrastrukture železnice Srbije od 4. decembra 2021. nije bio običan interni dokument tog državnog preduzeća i investitora projekta modernizacije srpske železnice, već materijal pripreman za Predsedništvo, što potvrđuje i elektronska prepiska od tog dana, u koju je Anketna komisija imala uvid. Prepiska počinje mejlom generalnog direktora Infrastrukture železnice Nebojše Šurlana, sa naslovom „Izveštaj za Predsedništvo“, upućenim Nataši Vukšić iz Generalnog sekretarijata predsednika, Slobodanki Katanić iz Infrastrukture železnice i Aniti Dimoski iz Ministarstva građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture (MGSI).

Vukšić je potom koordinirala doradu dokumenta, obavestila sagovornike da su njihovi „inputi“ prihvaćeni, da je dodat deo o nostrifikaciji pruge i odredila strukturu izveštaja. Istog dana, nakon komentara učesnika, ona je poslala konačnu verziju dokumenta i pred-



Između decembra 2021. i marta 2022. Vukšić je ubrzavala radove, jer su za 3. april 2022. bili zakazani opšti izbori, a Vučić je u društvu Orbana tu deonicu pustio u saobraćaj 19. marta

log propratnog mejla za njegovo dostavljanje. U predlogu mejla navodi se da je izveštaj sastavljen na osnovu redovnog izveštavanja nadzora, nedeljnih i posebnih sastanaka, kao i „današnjeg sastanka sa predstavnicima Predsedništva, MGSI i Nadzora“.

To pokazuje da Predsedništvo u toj fazi projekta nije bilo tek povremeni primalac informacija, već stalni učesnik u upravljanju projektom. U prethodnom broju Ra-





Datum: 10.09.2026

Medij: Radar

Rubrika Ekonomija na radaru

Autori: Ognjen Radonjić, Vladimir Obradović

Teme: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

Napomena:

Površina: 1518



Naslov: Puštanje pruge pre izbora važnije od bezbednosti

Strana: 36,37,38

dara objavili smo dokumente koji potvrđuju da se operativno upravljanje važnim delovima projekta odvijalo iz Generalnog sekretarijata predsednika Republike.

Pozadina cele priče je politički kalendar. Za 3. april 2022. bili su zakazani opšti – predsednički, parlamentarni i lokalni izbori, a Aleksandar Vučić je 19. marta sa mađarskim premijerom Viktorom Orbanom vozom soko prešao deonicu Beograd – Novi Sad, dok je RTS objavio da je Železnička stanica u Novom Sadu „u potpunosti rekonstruisana“. Tačno u tom vremenskom prozoru, između decembra 2021. i marta 2022, Nataša Vukšić iz Generalnog sekretarijata predsednika intenzivno je ubrzavala radove, kako bi sve stiglo na vreme za predizbornoj promociji.

Izveštaj Infrastrukture od 4. decembra 2021, upućen Predsedništvu, pokazuje koliko je ta žurba bila u suprotnosti sa realnim stanjem na terenu. Najvažnija rečenica u tom izveštaju nalazi se u delu o korektivnim merama na deonici Beograd – Stara Pazova. Navodi se da je pripremljena dinamika završetka svih radova i statičkih testiranja do 31. decembra 2021, uz odobrenja nadzora do 8. januara 2022, „suprotno zahtevu Investitora i šefa Kabineta predsednika“.

To nije usputna formulacija. Ona pokazuje da je postojala razlika između tehnički mogućeg roka i roka koji su zahtevali investitor i šef Kabineta predsednika. Sam dokument na početku podseća da su uspešni statički i dinamički testovi, odobreni od nadzornih i nostrifikacionih tela, preduslov za bezbedno puštanje komercijalnog saobraćaja. Ipak, dinamičko testiranje pruge, kontaktne mreže, signalizacije i telekomunikacionih sistema, prvobitno planirano za 1. novembar 2021, bilo je odloženo za 10. januar 2022. zbog nesprenosti kineskih partnera. Umesto prvobitno predviđene dve runde dinamičkih testiranja, dokument govori o samo jednom prolazu, „uz nadu da će u celini biti uspešno“.

Ova formulacija zahteva ozbiljno objašnjenje. Kada se testiranje na infrastrukturi projektovanoj za brzine veće od 200 kilometara načas smanjuju sa dve runde na jednu, a pritom se navodi da se računa na uspeh, to pokazuje da je projekat ušao u zonu izuzetno visokog rizika. Nije reč o običnom administrativnom kašnjenju, već o skraćivanju prostora za proveru sistema koji neposredno utiču na bezbednost saobraćaja.

Rizik je bio dodatno povećan činjenicom da ETCS sistem, obavezan za brzine iznad 200 kilometara na čas, u tom trenutku nije bio ni instaliran, ni testiran u celini na toj deonici. Prema izveštaju, kineski partner trebalo je da započne pospoveno desetodnevno dinamičko testiranje tek 20. decembra 2021, pri čemu koordinacija

unutar grupe kineskih partnera još nije bila obavljena. Dokument navodi da se taj sistem prvi put testira u Srbiji i na nekoj evropskoj pruzi.

Koliko je takva provera složena i neophodna vidi se i na mađarskoj strani iste međunarodne pruge. Dok se u Srbiji krajem 2021. broj planiranih rundi dinamičkog testiranja smanjivao, „uz nadu“ da će jedini preostali prolaz biti uspešan, mađarska strana ni danas ne pušta putnički saobraćaj bez završenih provera ETCS sistema. Građevinski radovi i uspešni testovi koloseka sami po sebi nisu dovoljni. Putnički saobraćaj uslovljen je konačnom proverom signalno-sigurnosnog sistema i njegovog rada sa voznim garniturama.

Upravo zato je stanje opisano u izveštaju iz decembra 2021. bilo naročito zabrinjavajuće. Radovi nisu bili završeni, a rezultati obaveznih statičkih testova nisu bili prihvaćeni ili nadzoru nisu ni bili dostavljeni. U više stanica testiranja signalno-sigurnosnih i telekomunikacionih sistema bila su u toku, dok nijedan test još nije bio prihvaćen. Izveštaj posebno upozorava na to da bez prolaska svih 156 statičkih testova i odobrenja nadzora neće biti moguće ni dinamičko testiranje. Istovremeno, izveštaj u više navrata opisuje problematičnu saradnju sa kineskim izvođačem CRIC. Navodi se da je

CRIC otvoreno odbijao pojedine radove i saradnju, kao i da nije stavljao na raspolaganje opremu i ljude za pojačanje radova na drugoj deonici. Novi Sad je posebno važan deo ovog dokumenta. Izveštaj izričito navodi da postojeći projekat nije obuhvatao 300 metara pruge, nadvožnjak u Kisačkoj ulici, ni samu stanicu Novi Sad. Mnogi radovi nisu bili ugovoreni, a identifikovana su i kašnjenja. Na osnovu privremene dozvole već su bili srušeni nadvožnjak i demontirani stanica i peron. Radovi na šipovima značajno su kasnili, dok rok za povezivanje kontaktne mreže posle završetka CRIC-ovih radova još nije mogao ni da se definiše.

Uprkos tome, učinjeni su dodatni napor da se rok skрати. Predsednik Srbije je 18. septembra 2021. izjavio da „Srbija sustiže i prestiže Hrvatsku po svim ekonomskim parametrima i to je ono što ih najviše boli“.

Samo nekoliko sedmica kasnije vlast je za izvođenje radova u Srbiji morala da pozajmljuje specijalizovane železničke mašine iz Hrvatske. Resorno ministarstvo podržalo je angažovanje dve podbijačice iz Hrvatske, sa deset operatera, od 8. decembra 2021, radi fine regulacije skretnica.

Istovremeno, Grad Beograd je od novembra 2021. zatvarao saobraćaj kako bi kineskim partnerima omogućio nesmetan završetak radova, iako se u dokumentu izričito navodi da grad na to, po ugovoru, nije bio obavezan.





Datum: 10.09.2026

Medij: Radar

Rubrika: Ekonomija na radaru

Autori: Ognjen Radonjić, Vladimir Obradović

Teme: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

Naslov: Puštanje pruge pre izbora važnije od bezbednosti

Napomena:

Površina: 1518



Strana: 36,37,38

From: Natasa Vukšić <natasavuksic@gov.rs>
Sent: Saturday, December 4, 2021 9:42 PM
To: 'Nebojsa Suran'; anita.dimoski@mgsi.gov.rs; 'Slobodanka Katanić'
Subject: RE: Izveštaj za Predsedništvo
Attachments: Izveštaj 041221.pdf; 2021-12-04 Izveštaj IJKC za prugu Beograd-Novii Sad FIN.docx; Compare prethodna verzija.pdf

Sve ukazuju na jasan obrazac da Kabinet predsednika nije bio samo informisan o projektu, a prema internom izveštaju Infrastrukture, njegov šef bio je deo lanca odlučivanja o dinamici završetka radova. Istovremeno, tehničke službe beležile su kašnjenja, nezavršena testiranja, nedostatak potrebnih odobrenja, loše rezultate na skretnicama, sisteme koji nisu bili u celini instalirani i testirani, kao i radove na stanici koji su izlazili iz prvobitnog projektnog obuhvata.

Čitanje izveštaja u celini, a ne kao skupa nepovezanih rizika, upućuje na zaključak koji prevazilazi svaki pojedinačni tehnički problem. Na projektu nije postojao jedinstven i metodološki zasnovan sistem upravljanja. U dokumentu se navodi da su „informacije o stepenu završenosti konfliktne i često preoptimistične u delovima od strane kineskih partnera u odnosu na izveštaje Nadzora, interne izveštaje Komisije i obilaskе terena“. Drugim rečima, ni osnovni podatak o tome koliko je radova zaista završeno u tom trenutku nije postojao u jedinstvenoj i pouzdanoj verziji.

To je slika projekta bez sistemske koordinacije među učesnicima, bez jedinstvene dinamike koju svi prihvataju, bez pouzdanog protoka informacija i bez usaglašenog redosleda aktivnosti izvođača čiji radovi fizički zavise jedni od drugih. U takvom okruženju, umesto da se uspostavi ili zahteva takva koordinacija, Kabinet predsednika preuzima ulogu koja bi, po prirodi stvari, pripadala projektnom birou investitora. Određuje rok, i to rok stroži od onoga koji je sama Infrastruktura železnice, uprkos već ubrzanom dinamici, procenila kao izvodljiv.

Takva intervencija nije bila rezultat stručnog projektnog upravljanja, već nalog koji je od šefa Kabineta predsednika prenet ostalim učesnicima kao obaveza. Prioritet je pomeren sa ispunjenosti tehničkih i bezbednosnih uslova na formalni datum završetka. Izvođačima i nadzoru ostavljeno je da se snalaze sa posledicama, po cenu angažovanja opreme iz Hrvatske i zatvaranja saobraćaja u Beogradu, iako ono nije bilo ugovorna obaveza.

Zato pitanje nije samo da li je pruga formalno otvorena i da li je voz tog 19. marta stigao do Novog Sada. Pitanje je ko je odredio da politički rok postane važniji od roka koji proizlazi iz završetka radova, provere sistema, stručnog nadzora i bezbednosne sertifikacije. Dokumentacija koju objavljujemo ukazuje na to da je Kabinet predsednika učestvovao u određivanju rokova. Zbog toga njegova faktička uloga u lancu upravljanja projektom zahteva potpunu i ozbiljnu istragu.

Поштовани, хвала на сугестијама и коментарима. У прилогу финална верзија у ворду и pdfу као и комплет документ у односу на претходну верзију да можете испратити све измене.

Предлог садржине емаила за слање је ниже.

Поштовани,

На основу редовног извештавања Надзора о напретку радова, редовних недељних састанака и посебних састанака о појединачним проблемима, као и данашњег састанка са представницима Председништва МГСИ и Надзора, достављам сажет извештај о стању радова и могућим ризицима на успешан завршетак до 31.12.2021 год. на деоници пруге Београд-Нови Сад као и појединачни за Деоницу 1 и Деоницу 2.

Леп поздрав
Наташа

ДИНАМИЧКО ТЕСТИРАЊЕ

- Обухвата тестирање пруге, контактне мреже, система сигнализације и телекомуникације укључујући и тестирање ЕТЦС и ГСМР система.
- Иницијално планирано 1.11.21 године је одложено 2.5 месеца до 10.01.22. године услед неспремности кинеских партнера.
- Извођења динамичког тестирања је могуће само ако су радови и статичка тестирања изведени и одобрени од стране Надзорних органа.
- Иницијално планирана две рунде динамичких тестирања, а сада у само једном пролазу уз наду да ће у целини бити успешно.
- Идентификована ограничења ресурса за почетак динамичког тестирања 10.01.22. године, а завршетак средином фебруара 2022.
- Извештаји о динамичком тестирању тек почетком марта 2022. године.

Faksimil mejla Nataše Vukšić i dela izveštaja Infrastrukture železnice Srbije o deonici od Beograda do Novog Sada od 4. decembra 2021.

Politički kalendar je određivao tehničke rokove, dok je struka upozoravala i ostavljala pisani trag o rizicima. Uprkos tome, projekat je ubrzavan uz angažovanje opreme iz inostranstva, pritisak da se testiranja okončaju u skraćenom vremenu i simbolična otvaranja, pri čemu su pitanja ispunjenosti tehničkih i bezbednosnih uslova potiskivana u drugi plan.

U svetlu tog dokumenta, tragedija u Novom Sadu 1. novembra 2024. ne može se posmatrati kao događaj potpuno odvojen od ranije zabeleženih upozorenja i načina na koji su upravljani rokovi na železničkom projektu. Dokument, naravno, sam po sebi ne utvrđuje uzrok pada nadstrešnice, niti pojedinačnu krivičnu odgovornost. On, međutim, otvara ozbiljno pitanje da li su poznati tehnički rizici i stručna upozorenja bili potiskivani pred političkim zahtevom da se projekti ubrzaju, završe i predstave javnosti u unapred određenim rokovima.

Zato se nameće i šire pitanje. Koliko je još saobraćajnica, tunela, mostova i nadvožnjaka u Srbiji otvoreno pod sličnim pritiskom, pre nego što su svi tehnički, kontrolni i bezbednosni uslovi nesporno ispunjeni? Odgovor na to pitanje ne može dati politička propaganda, već nezavisna, potpuna i javno proverljiva stručna kontrola. ■

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

