



Vreme: 05.10.2026 00:12

Medij: radar.nova.rs

Link: <https://radar.nova.rs/ekonomija/pad-nadstresnice-sistemska-fuseraj/>

Autori: Ognjen Radonjić

Teme: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

Naslov: Padu nadstrešnice doprineo i sistemski fušeraj

13425



Novi dokaz da je otvaranje pruge pre izbora bilo važnije od sigurnosti putnika: Petnaest dana pre predsedničkih i parlamentarnih izbora, Aleksandar Vučić je 19. marta 2022. sa mađarskim premijerom Viktorom Orbanom doputovao vozom u Novi Sad. Pruga je javnosti predstavljena kao veliki završeni državni posao, a železnička stanica u potpunosti rekonstruisana. Dokumentacija, pak, pokazuje da su u decembru 2021. stručne službe ukazivale na nezavršene radove, odložena testiranja i robove koji su bili u suprotnosti sa zahtevima investitora i šefa Kabineta predsednika.

Ni 23 meseca nakon pada nadstrešnice, koja je usmrtila 16 i teško povredila jednu osobu, nijedan sudski proces još nije započet. U međuvremenu, Anketna komisija došla je do nove prepiske i zapisnika iz januara 2022, koji pokazuju kako je stanica pripremana za putnike i ko je učestvovao u odlukama da se otvori pre izbora. Umesto da se datum otvaranja prilagodi stvarnom stanju pruge i stanice, od učesnika projekta tražilo se da radove i testiranja uklope u sve kraći rok. Predstavnici Predsedništva bili su uključeni u komunikaciju o kašnjenjima, ali i u prepisku o poslovima kojima je stanica pripremana za prijem putnika. Ti dokumenti omogućavaju da se prati prelazak od pritiska da se radovi ubrzaju do plana da stanica izgleda spremno za otvaranje, iako su pojedina projektovana rešenja ostajala za kasnije.

Nakon sastanka održanog 19. januara 2022, dan kasnije Jelena Popović, glavni koordinator za međunarodne poslove u Infrastrukturi železnice Srbije, prosledila je učesnicima zapisnik i zatražila da komentare dostave u posebnom dokumentu. U naslovu mejla jasno je navedeno da je sastanak bio posvećen koordinaciji aktivnosti kineskog i ruskog izvođača.

Mejl je upućen širokom krugu učesnika iz Infrastrukture železnice, [Ministarstva građevinarstva](#), stručnog nadzora, kompanija uključenih u radove, kineskog konzorcijuma, ali i Nataši Vukšić iz Generalnog sekretarijata predsednika Republike.

Njeno prisustvo u ovoj komunikaciji i na tom sastanku još jednom potvrđuje da je Predsedništvo učestvovalo u koordinaciji i upravljanju projektom u njegovoj operativnoj fazi, u trenutku kada su se razmatrali rezultati testiranja, zastoji i uslovi za puštanje pruge u rad.

U zapisniku se navodi da je dinamičko testiranje počelo prethodnog dana, 18. januara, obilaskom cele trase do 74. kilometra. Obuhvatalo je proveru pruge, kontaktne mreže i radio-sistema za komunikaciju mašinovođa i centara za upravljanje železničkim saobraćajem, odnosno GSMR komunikacionog sistema, koji je važan za železnički saobraćaj i bezbednu razmenu podataka.

U njemu se konstatuje da rezultati standarda za prugu nisu u potpunosti postignuti, ali da odstupanja, prema oceni učesnika, ipak omogućavaju nastavak testiranja. Istovremeno je analiza stanja kontaktne mreže još bila u toku u Minhenu, a zvanični izveštaj se tek očekivao. Dakle, u trenutku sastanka nisu postojali svi konačni nalazi o stanju sistema koji su bili predmet testiranja.

Najindikativniji je podatak o GSMR testiranju. Od šest planiranih vožnji 18. januara realizovane su samo dve. Zapisnik tu činjenicu predstavlja povoljno, uz konstataciju da su rezultati bili "visoko pozitivni" i uz zahvalnost kineskim partnerima i stručnom nadzoru što su, uprkos "vrlo nepovoljnim uslovima", omogućili testiranje. Međutim, dve obavljene nisu šest planiranih vožnji. Četiri planirana testiranja tog dana nisu izvršena, dok su se zvanični izveštaji koji bi trebalo da potvrde navedeni status još očekivali.





Vreme: 05.10.2026 00:12

Medij: radar.nova.rs

Link: <https://radar.nova.rs/ekonomija/pad-nadstresnice-sistemi-fuseraj/>

Autori: Ognjen Radonjić

Teme: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

Naslov: Padu nadstrešnice doprineo i sistemski fušeraj

U takvim okolnostima nije opravdano dva uspešno izvedena testiranja predstavljati kao punu zamenu za šest predviđenih testiranja. Pritom, zapisnik priznaje i da su uslovi za rad bili nepovoljni, da određeni standardi na pruži nisu bili u celini dostignuti i da rezultati analize kontaktne mreže još nisu bili raspoloživi. Umesto da se testiranje završi prema utvrđenom planu, pa da se na osnovu potpunih i zvanično potvrđenih nalaza odlučuje o daljim koracima, proces se nastavljao pod pritiskom roka.

Zapisnik, takođe, pokazuje da problemi nisu bili ograničeni na testiranje pruge. **Ministarstvo građevinarstva**, saobraćaja i infrastrukture izvestilo je da radovi na podvožnjaku u Kisačkoj napreduju, ali da je upitno hoće li probno opterećenje biti završeno do 20. februara. Kao izvesniji rok navedena je poslednja nedelja februara. Na stanici Novi Sad radovi na kolosecima i rešavanje tehničkih problema još su bili u toku. I ovde je zabeleženo kašnjenje u odnosu na prvobitni rok od 20. februara, uz procenu da bi posao mogao biti završen tek krajem meseca. Uprkos tome, od kineskog izvođača zatraženo je da, u koordinaciji sa Ministarstvom, napravi krizni plan aktivnosti, a pomoćnica ministra Anita Dimoski trebalo je da mu pomogne u koordinaciji sa srpskim podizvođačima.

Dakle, uprkos nezavršenim radovima, pomeranim rokovima i testiranjima koja još nisu bila okončana, od kineskog izvođača zatražen je krizni plan aktivnosti. U upravljanju projektom takav plan može biti opravdan odgovor na kašnjenje. Njegova svrha, međutim, mora biti da se utvrdi kako projekat može da se dovrši uz očuvanje svih tehničkih i bezbednosnih uslova, a ne kako da se po svaku cenu stigne politički zadat rok. Zapisnik pokazuje da se, pred planirano otvaranje pruge, od izvođača tražio način da se nagomilana kašnjenja nadoknade po svaku cenu.

Osam dana posle sastanka na kome je od kineskog izvođača zatraženo da pripremi krizni plan, hronologija ulazi u novu fazu. Sada se više ne govori o završetku pruge, već o pripremi stanice Novi Sad za prijem i otpremu putnika. Milan Banović, predstavnik konzorcijuma CRIC-CCCC, 27. januara dostavlja spisak pozicija radova koje kineski izvođač predlaže za prijem i otpremu putnika na stanici Novi Sad. U mejlu upućenom Aniti Dimoski, rukovodiocima Infrastrukture železnice, predstavnicima Novog Sada, domaćim podizvođačima i drugim učesnicima projekta, ali i Nataši Vukšić, navodi da dokument šalje kao pripremu za sastanak, zakazan za 28. januar, u 14 časova.

Dan posle tog sastanka, 29. januara, Banović na iste adrese šalje istu vrstu dokumenta, kao ažurirani pregled radova za prvu fazu na stanici Novi Sad. U mejlu izričito navodi da revidirani spisak šalje na osnovu jučerašnjeg sastanka.

Uz prvi mejl Banović kao prilog šalje tabelu "Radovi na prijemu i otpremi putnika u stanici Novi Sad", koju je predstavnik konzorcijuma CRIC-CCCC dostavio 27. januara kao predlog radova za prvu fazu. U drugom, dan posle sastanka, 29. januara, poslao je ažuriranu verziju. Ta tabela uporedo prikazuje šta izvođač predlaže da se uradi, kome poverava pojedine poslove i šta je projektom zapravo predviđeno.

Iz tog poređenja vidi se da cilj nije bio da se stanica u celosti dovrši prema projektu, već da se što pre osposobi i prikaže kao spremna za prijem putnika. Izvođač je, drugim rečima, predložio niz privremenih i površinskih zahvata umesto pojedinih projektovanih rešenja, a o tom predlogu se razgovaralo sa predstavnicima nadležnih institucija i domaćih podizvođača, dok je ažurirani pregled dostavljen i Nataši Vukšić iz nenadležnog Predsedništva. Dakle, može se govoriti o odstupanjima nauštrb kvaliteta i bezbednosti koje je predložio izvođač, a srpska strana odobrila.

Tabela predloženih radova na stanici u Novom Sadu pokazuje kako je pripremana za korišćenje dok su pojedina projektovana rešenja ostajala neizvedena. U tabeli su jedni pored drugih navedeni planirani zahvati, podizvođači i napomene o tome šta je projektom bilo predviđeno. Upravo poređenje tih kolona otkriva razliku između stvarne obnove i radova kojima se stanica dovodila u stanje pogodno za javno predstavljanje.

Ta razlika počinje od naizgled običnog posla čišćenja. U stavci 3 navedeno je čišćenje i pranje svih staklenih površina, ukupne površine od približno 600 kvadratnih metara. U napomeni se upozorava da stakla ne mogu biti potpuno očišćena zbog višegodišnjeg taloženja golubijeg izmeta. To nije trag problema nastalog neposredno pred otvaranje, već vidljiva posledica dugotrajnog zapuštanja stanice. Istovremeno, dokument navodi da Grad Novi Sad treba da postavi banere na određene staklene površine kako bi se sakrile ove fleke, iako je projektom bila predviđena potpuna zamena staklene fasade.

U stavci 4 predviđeno je čišćenje i pranje nadstrešnice na glavnom ulazu, ali samo njenog gornjeg dela "koji se vidi sa terase". Ta formulacija otkriva logiku čitavog spiska radova. Nije važno da nadstrešnica bude očišćena u celini, već da čist bude njen vidljivi deo. Kao što se flekava stakla peru i delom zaklanjaju banerima, tako se i ovde pažnja usmerava na ono što će putnici i posetioći moći da vide. Umesto da se otklone posledice dugogodišnjeg neodržavanja, uređuje se slika stanice. To je logika Potemkinovog sela.

Slična je razlika između privremenog i projektovanog rešenja i u stavci 8. Dok projektom planirana nova





Vreme: 05.10.2026 00:12

Medij: radar.nova.rs

Link: <https://radar.nova.rs/ekonomija/pad-nadstresnice-sistemski-fuseraj/>

Autori: Ognjen Radonjić

Teme: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

Naslov: Padu nadstrešnice doprineo i sistemski fušeraj

vrata čekaju novu konstrukciju, "rešenje" se svelo na popravku dvojna ulaznih senzorskih vrata. Po istom modelu rešeno je i pitanje rasvete. Po projektu je stavkom 13 bilo predviđeno da nova rasveta bude ugrađena u spuštenu plafon, da bi se naknadno od toga odustalo i predloženo je da se svetiljke postave u postojećem prostoru.

Još drastičniji primer su stavke 14 i 15, kojima je predviđeno dodavanje nedostajućih crvenih mozaičkih pločica i mermernih ploča u vestibulu i na galeriji, a potom njihovo farbanje. Uz obe stoji napomena da je projektom predviđena zamena novim elementima, a dopunjavanje i farbanje postojećih obloga to svakako nisu. To može promeniti izgled i ukloniti najuočljivije tragove dotrajalosti, ali to istovremeno znači da planirana obnova nije izvedena.

Za samu nadstrešnicu je, ipak, najvažnija stavka 16, koja se odnosi na sređivanje plafona nadstrešnice na ulazu u zgradu. Kao radovi su navedeni skidanje crvenih mozaičkih pločica, gletovanje i farbanje površine po uzoru na postojeće stanje. U napomeni, međutim, piše da je projektom bila predviđena sanacija ploče i kompletna zamena mozaičkih pločica.

Ta razlika zahteva posebno objašnjenje. Dokument beleži radove na nadstrešnici i istovremeno ukazuje na to da projektovano rešenje nije bilo istovetno opisanom zahvatu. Zato je neophodno utvrditi šta je tačno izvedeno, da li je i kako sanirana ploča, ko je radove naložio i nadzirao, i na osnovu čega je prostor ispod nadstrešnice pušten u javnu upotrebu. Ujedno, s obzirom na ulogu Nataše Vukšić u celom ovom procesu, jasno je da je predsednik Aleksandar Vučić morao znati da je nadstrešnica rekonstruisana, iako je tvrdio da nije.

Ova tabela je važna i zbog toga što imenuje neposredne izvođače pojedinih poslova. U toj grupi je nekoliko domaćih podizvođača, među njima Frigo Žika, Aladin i Starting. Kada se taj podatak poveže sa ugovornom strukturom projekta, postaje vidljiva razlika između formalnih nivoa ugovaranja i firmi kojima su povereni konkretni radovi na stanicama. Iznad domaćih izvođača nalazili su se kineski konzorcijum CRIC-CCCC i kineski podizvođači, uključujući CCECC Balkan. Rad na samom objektu, prema ovoj tabeli, nije moguće opisati kao posao kineskih kompanija, već je sva prilika da su kineske kompanije, poput protočnog bojlera, naplaćivale proviziju i time povećavale troškove. Isti mehanizam vidljiv je i u stavci "ostali radovi" iz aneksa 2, 3 i 4.

Posebno je upadljivo što se u tabeli, uz domaće firme, pojavljuje i Grad Novi Sad. Gradska vlast, dakle, nije bila samo posmatrač projekta već je u ovom pregledu navedena i uz konkretne poslove na stanicama. Taj podatak daje dodatnu težinu dokumentaciji o kojoj smo već pisali za Radar, prema kojoj su tadašnji gradonačelnik Miloš Vučević i članica Gradskog veća Adrijana Mesarović još u decembru 2021. dobijali informacije o nezavršenim radovima i rokovima za otvaranje pruge. Grad Novi Sad se tako pojavljuje i u evidenciji poslova na stanicama i u prepiscima o stanju projekta.

Da se takav pristup nastavio i posle januarskih sastanaka, pokazuje zapisnik sa sastanka od 9. februara 2022. Među učesnicima je ponovo bila Nataša Vukšić, navedena kao predstavnica Kabineta. Tog dana obavljena je i poseta trasi. Za staničnu zgradu u Novom Sadu u belešci je zapisano da je njen izgled pohvaljen, dok je stručni nadzor tek za 11. februar trebalo da dostavi izveštaj o stanju radova po pojedinim stručnim oblastima. Pohvala izgledu, dakle, nije bila potvrda da je stanica završena prema projektu, kvalitetno i bezbedno. Bila je ocena utiska koji je zgrada ostavljala pri obilasku.

Stoga, dokumenta iz januara 2022. pokazuju model upravljanja projektom u kojem se rok za otvaranje nije prilagođavao stanju radova, već se od učesnika tražilo da radove prilagode roku. Dok su se testiranja nastavljala uz odstupanja i bez svih konačnih izveštaja, za stanicu je sastavljan spisak zahvata koji će je, barem na papiru, osposobiti za prijem putnika i učiniti spremnom za javno predstavljanje. Kada politički rok postane važniji od stvarnog stanja objekta, a privremeni zahvati stvaraju sliku završene rekonstrukcije, granica između onoga što je urađeno i onoga što je samo predstavljeno kao urađeno postaje pitanje bezbednosti.

Stavka koja se odnosi na plafon nadstrešnice čini to pitanje neposrednim. Šta je na njoj zaista izvedeno, šta je ostalo od projektovane sanacije i ko je potvrdio da prostor ispod nje sme da se koristi. Bez odgovora na ta pitanja ne može se razumeti puna odgovornost za tragediju u kojoj je šesnaest ljudi poginulo, a jedna osoba teško povređena.

