



**Datum:** 01.10.2026

**Medij:** Radar

**Rubrika** bez naslova

**Autori:** Ognjen Radonjić, Vladimir Obradović

**Teme:** Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

**Napomena:**

**Površina:** 1799



**Naslov: Padu nadstrešnice doprineo i sistemski fušeraj**

**Strana:** 40,41,42,43

**NOVI DOKAZ DA JE OTVARANJE  
PRUGE PRE IZBORA BILO VAŽNIJE  
OD SIGURNOSTI PUTNIKA**

# Padu nadstrešnice doprineo i sistemski fušeraj

Srpska strana je od izvođača 18. januara 2022. tražila da radove i testiranja uklope u sve kraći rok, a sva odstupanja koje je odobrila bila su nauštrb kvaliteta i bezbednosti. Više su brinuli o izgledu i o tome kako da sakriju tragove ptičjeg izmeta na staklenim površinama stanice u Novom Sadu

---

**Ognjen Radonjić, Vladimir Obradović**

**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 rokove 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





**Datum:** 01.10.2026

**Medij:** Radar

**Rubrika:** bez naslova

**Autori:** Ognjen Radonjić, Vladimir Obradović

**Teme:** Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

**Napomena:**

**Površina:** 1799



**Naslov:** Padu nadstrešnice doprineo i sistemski fušeraj

**Strana:** 40,41,42,43



*Spolja gladac, a unutra jadac: Prvo svečano otvaranje Železničke stanice u Novom Sadu, 19. marta 2022.*

DRAGAN MIJAN / NOVA RS

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. Istovre-

meno 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.

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 pruzi 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





Datum: 01.10.2026

Medij: Radar

Rubrika: bez naslova

Autori: Ognjen Radonjić, Vladimir Obradović

Teme: Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture

Napomena:

Površina: 1799



Naslov: Padu nadstrešnice podrineo i sistemski fušeraj

Strana: 40,41,42,43

## Ekonomija na radaru

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,

### Na sastanku 18. januara od kineskog izvođača zatraženo je da, u koordinaciji sa resornim ministarstvom, napravi krizni plan aktivnosti

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 pred-

ložio 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 posetioci moći da vide. Umesto da se uklone 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 vrata čekaju novu konstrukciju, „rešenje“ se svelo na popravku dvoja ulaznih senzorskih vrata. Po istom modelu reše-

no 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.

### S obzirom na ulogu Nataše Vukšić u celom procesu, jasno je da je Vučić morao znati da je nadstrešnica rekonstruisana, iako je tvrdio da nije



