



European Bank
for Reconstruction and Development

Independent
Project
Accountability
Mechanism

Izveštaj o Proceni usaglašenosti
Projekat izgradnje brze pruge Beograd
– Niš
Predmet 2025/01

Jun 2026

Nezavisni mehanizam projektne odgovornosti (IPAM) je projektni žalbeni mehanizam za projekte EBRD-a. IPAM razmatra pitanja u oblasti zaštite životne sredine, društvenog okruženja i pitanja koja se odnose na objavljivanje u okviru projekta, a koja su pokrenula projektom pogođena lica i organizacije civilnog društva. IPAM na raspolaganju ima dva načina rešavanja ovih pitanja: i) Rešavanje problema, koje podržava dijalog između Podnosioca zahteva i Klijenata bez pripisivanja krivice ili greške; ili ii) Provera usaglašenosti, kojom se utvrđuje da li je EBRD delovao u skladu sa svojom Politikom zaštite životne sredine i društvenog okruženja i Politikom pristupa informacijama u vezi sa Projektom.

Za više informacija o IPAM-u, kontaktirajte nas na ipam@ebrd.com ili posetite [veb stranicu IPAM-a](#).

Kontakt informacije

The Independent Project Accountability Mechanism (IPAM)
European Bank for Reconstruction and Development
Five Bank Street,
London
E14 4BG

Telefon: +44 (0)20 7338 6000

Email: ipam@ebrd.com

Kako podneti žalbu u okviru IPAM-a

Pitanja vezana za učinak u oblasti životne sredine i društvenog okruženja u projektima EBRD-a mogu se uputiti elektronskom poštom, u pisanom obliku ili putem *online* formulara na:

<https://www.ebrd.com/project-finance/ipam.html>

Sadržaj

Izrazi zahvalnosti	4
Spisak skraćenica	5
Izvršni rezime	6
1. Predmet i dosadašnja obrada	8
1.1 Zahtev	8
1.2 Projekat	9
1.3 Obrada do sada	11
2. Odgovor Menadžmenta EBRD-a	14
3. Nalazi Procene usaglašenosti	16
3.1 Osnovne informacije	16
3.2 Kontekstualni prikaz	18
3.3 Vremenski okvir projekta	20
3.4 Povezanost navodne štete sa Projektom i indikacije nepoštovanja propisa od strane EBRD-a	21
4. Zaključci i naredni koraci	24
Aneks I. Bibliografija	25

Izrazi zahvalnosti

Nezavisni mehanizam projektne odgovornosti (IPAM) izražava zahvalnost Podnosiocima zahteva, Menadžmetu EBRD-a i Klijentu za njihovu podršku, pojašnjenja i saradnju tokom faze Procene usaglašenosti i tokom pripreme ovog Izveštaja.

Spisak skraćenica

AIP	Politika pristupa informacijama
EBRD	Evropska banka za obnovu i razvoj
EIB	Evropska investiciona banka
ESAP	Akcionni plan za zaštitu životne sredine i društveno okruženje
ESDD	Dubinska analiza zaštite životne sredine i društvenog okruženja
ESIA	Procena uticaja na životnu sredinu i društveno okruženje
ESMP	Plan upravljanja životnom sredinom i društvenim okruženjem
ESP	Politika zaštite životne sredine i društvenog okruženja EBRD-a (2019)
EU	Evropska unija
HSR	Brza železnica
IPAM	Nezavisni mehanizam projektne odgovornosti
km	Kilometar
MCA	Analiza više kriterijuma
MGSI	Ministarstvo građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture Republike Srbije
MF	Ministarstvo finansija Republike Srbije
PAP	Politika projektne odgovornosti
JIP	Jedinica za implementaciju projekta
PPF9	Pomoć u pripremi projekta 9 (konzorcijum projekatata koje je angažovao Klijent)
UR	Uslov za realizaciju
SEP	Plan uključivanja zainteresovanih strana
IŽS	Infrastruktura železnice Srbije (Klijent)

Izvršni rezime

Dana 15. decembra 2024. godine, stanovnici organizovani kao „Grupa građana Jagodine“ (Podnosioci zahteva), koji su smatrali da su pogođeni Projektom izgradnje brze pruge Beograd – Niš (OP ID 53136) koji finansira EBRD, podneli su žalbu Nezavisnom mehanizmu projektne odgovornosti (IPAM), koja je registrovana 24. januara 2025. godine kao Predmet 2025/01. Zahtev se odnosio na tada planiranu trasu železničke pruge kroz urbani centar Jagodine i navodio je da bi Projekat povećao brzinu, učestalost i broj vozova koji prolaze kroz grad, zahtevao ograđivanje i zatvaranje pružnih prelaza i time stvorio izraženiju fizičku barijeru između različitih delova grada.

Konkretnije, Podnosioci zahteva su izrazili zabrinutost u vezi sa: (i) rizicima po javnu bezbednost, posebno kretanjem teretnih vozova koji prevoze opasne materije kroz gusto naseljeno gradsko područje; (ii) poremećajima u životu grada i odvajanjem zajednice usled zatvaranja ključnog kružnog prelaza i postavljanja ograde i druge železničke infrastrukture; (iii) rezultirajućim uticajem na saobraćaj i kvalitet vazduha; (iv) mogućom devalvacijom obližnjih nekretnina; i (v) neadekvatnim angažovanjem zainteresovanih strana i nedovoljnim razmatranjem alternativne trase van centra grada, za koju su Podnosioci zahteva smatrali da može da izbegne navodnu štetu.

Projekat je državni zajam do 550 miliona evra Republici Srbiji, koji sufinansira Evropska investiciona banka, uz podršku investicionih grantova Evropske unije, u cilju modernizacije i unapređenja približno 230 km železničkog koridora Beograd – Niš. Zahtev se odnosi na Tranšu 3 Projekta, koja pokriva deonicu Velika Plana – Paraćin, u okviru koje se nalazi Jagodina. Procena uticaja na životnu sredinu i društveno okruženje za tu deonicu još uvek je bio u pripremi u trenutku izrade ovog Izveštaja.

Svrha Procene usaglašenosti bila je da se utvrdi da li Predmet ispunjava kriterijume za pokretanje Pregleda usaglašenosti u skladu sa Politikom projektne odgovornosti, tj. da li je Projekat mogao prouzrokovati, ili je verovatno da će prouzrokovati, direktnu ili indirektnu materijalnu štetu, i da li postoji naznaka nepoštovanja važeće Politike zaštite životne sredine i društvenog okruženja ili Politike pristupa informacijama od strane Banke. Prilikom ispitivanja tih pitanja, IPAM je pregledao navode u Zahtevu, projektnu dokumentaciju, odgovor Menadžmenta, informacije prikupljene tokom misije i konsultacija sa Stranama, kao i kasniji razvoj događaja koji utiče na Projekat.

Preliminarni nalazi IPAM-a ukazali su na to da bi, ukoliko bi početna trasa kroz Jagodinu ostala u razmatranju, pitanja pokrenuta u Zahtevu zahtevala Pregled usaglašenosti. Konkretno, IPAM je identifikovao preliminarnu indikaciju o nepoštovanju relevantnih odredbi Politike zaštite životne sredine i društvenog okruženja iz 2019. godine od strane Banke, posebno UR1 o proceni i upravljanju ekološkim i društvenim rizicima i uticajima, i UR10 o objavljivanju informacija i uključivanju zainteresovanih strana. Ovi preliminarni nalazi odnosili su se posebno na procenu poremećaja u urbanom području, kao i na adekvatnost i vremenski okvir uključivanja zainteresovanih strana u vezi sa trasom kroz Jagodinu.

Međutim, tokom Procene usaglašenosti, IPAM je obavešten o značajnoj promeni u Projektu. Dana 26. marta 2026. godine, srpske vlasti su odlučile da premeste železničku trasu van gradskog područja Jagodine, a tu odluku su naknadno potvrdili IPAM-u i Menadžment Banke i Klijent.

Pošto se Zahtev odnosio na uticaje povezane sa prvobitnom trasom kroz grad, IPAM je zaključio da se više ne očekuje da će se konkretne štete koje su naveli Podnosioci zahteva ostvariti u okviru Projekta kakav je trenutno predviđen. U svetlu ovih očekivanih izmena, čini se da se pitanja pokrenuta u Zahtevu više ne odnose na konfiguraciju Projekta koja se sada razmatra.

Shodno tome, iako preliminarni nalazi IPAM-a ukazuju da bi Predmet 2025/01 inače ispunio kriterijume za pokretanje Pregleda usaglašenosti u vezi sa početnom trasom, IPAM zaključuje da Predmet ne ispunjava uslove za pokretanje Pregleda usaglašenosti u vezi sa Projektom kakav je trenutno predviđen i preporučuje da Odbor odobri zaključenje Predmeta.

Ovaj Izveštaj o Proceni usaglašenosti biće dostavljen relevantnim stranama i objavljen u Registru predmeta nakon što Odbor objavi da nema prigovora. Nakon objavljivanja Izveštaja, obrada predmeta će biti formalno zaključena. IPAM, međutim, napominje da Podnosioci zahteva i dalje imaju pravo da podnesu novi zahtev ukoliko se pojave nedoumice u vezi sa redizajniranim Projektom ili ukoliko se odluka o premeštanju trase poništi.

1. Predmet i dosadašnja obrada

1.1 Zahtev

Dana 15. decembra 2024. godine, IPAM je primio Zahtev od Grupe građana Jagodine,¹ Srbija (Podnosioci zahteva) u vezi sa [Projektom izgradnje brze pruge Beograd – Niš \(OP ID 53136\)](#), posebno u vezi sa Tranšom 3 Projekta. Jedna od ključnih zabrinutosti odnosila se na pitanje da li bi prevoz opasnih materija velikim brzinama kroz gusto naseljeni centar grada predstavljao visok rizik za stanovnike grada. Takođe, izabrana železnička trasa zahtevala je zatvaranje postojećeg pružnog prelaza koji povezuje istočni i zapadni deo Jagodine, čime se ograničava pristup osnovnim uslugama koje se nalaze u zapadnom delu grada, povećava vreme putovanja i izaziva zagušenje saobraćaja i povezano zagađenje vazduha. Štaviše, očekivalo se da će ograda oko nove železničke pruge poremetiti fizičku i vizuelnu povezanost između dve strane grada Jagodine, što će dovesti do razdvajanja zajednice, kao i do umanjjenja vrednosti obližnjih imanja.

Pored toga, Podnosioci zahteva tvrdili su da proces konsultacija za određivanje trase železničke pruge nije bio adekvatan i, uprkos njihovim višestrukim pokušajima da razgovaraju sa Ministarstvom građevinarstva, saobraćaja i infrastrukture (MGSI, nadležno resorno ministarstvo za ovaj projekat) i Infrastrukturuom železnice Srbije (IŽS, Korisnik i Subjekat projekta, u dalje tekstu Klijent), njihove zabrinutosti nisu adekvatno rešene. Na kraju su tražili da Klijent ponovo razmotri predloženu trasu i ponudi alternativnu rutu za razmatranje.

Pokrenuta pitanja i konkretni navodi (u vezi sa prvobitnom trasom kroz grad),² navedeni su u Tabeli 1.

Tabela 1. Pitanja navedena u Zahtevu i povezani Uslovi za realizaciju

Navedena pitanja	Navodi	Povezani UR
Pitanje bezbednosti	Povećan rizik po javnu bezbednost zbog potencijalnog ispuštanja opasnih materija u slučaju železničkih nesreća.	UR4
Urbane promene	Smanjena fizička i vizuelna povezanost između istočnog i zapadnog dela grada zbog zatvaranja postojećeg pružnog prelaza i postavljanja ograde i zvučnih barijera. To dovodi do povećanja saobraćaja i vremena putovanja između istočnog i zapadnog dela grada za stanovnike, kao i za vozila koja putuju u Jagodinu iz okolnih naselja.	UR1
Rizik od smanjenja vrednosti nekretnina	Lokalna preduzeća i stanovnici u istočnom delu Jagodine bi se suočili sa devalvacijom imovine i većim troškovima života zbog gore pomenutih urbanih promena. U vreme podnošenja Zahteva nisu ponuđene niti razmatrane mere za ublažavanje ili kompenzaciju.	UR1
Zagađenje vazduha	Uticaji na kvalitet vazduha usled povećanja saobraćaja (nakon gorepomenutih urbanih promena).	UR4
Nedostatak smislenih konsultacija	Nisu sprovedene konsultacije koje bi adekvatno odgovorile na zabrinutosti koje su Podnosioci zahteva izneli u fazi planiranja i projektovanja.	UR10

¹ Neformalna grupa građana formirana je 26. decembra 2024. godine izjavom koju je potpisalo 10 pojedinaca (među kojima su i Podnosioci zahteva) i koja je overena kod javnog beležnika radi potvrde autentičnosti njihovih potpisa. Njena svrha je „zaštita interesa preko 2.000 potpisnika peticije kojom se zahteva izmeštanje železničke pruge na obod grada; više od 50 preduzeća koja su formalno zatražila isto jer projekat ugrožava njihovo poslovanje; i svih stanovnika Jagodine i okolnih sela koji se protive izgradnji brze železničke pruge kroz centar grada“.

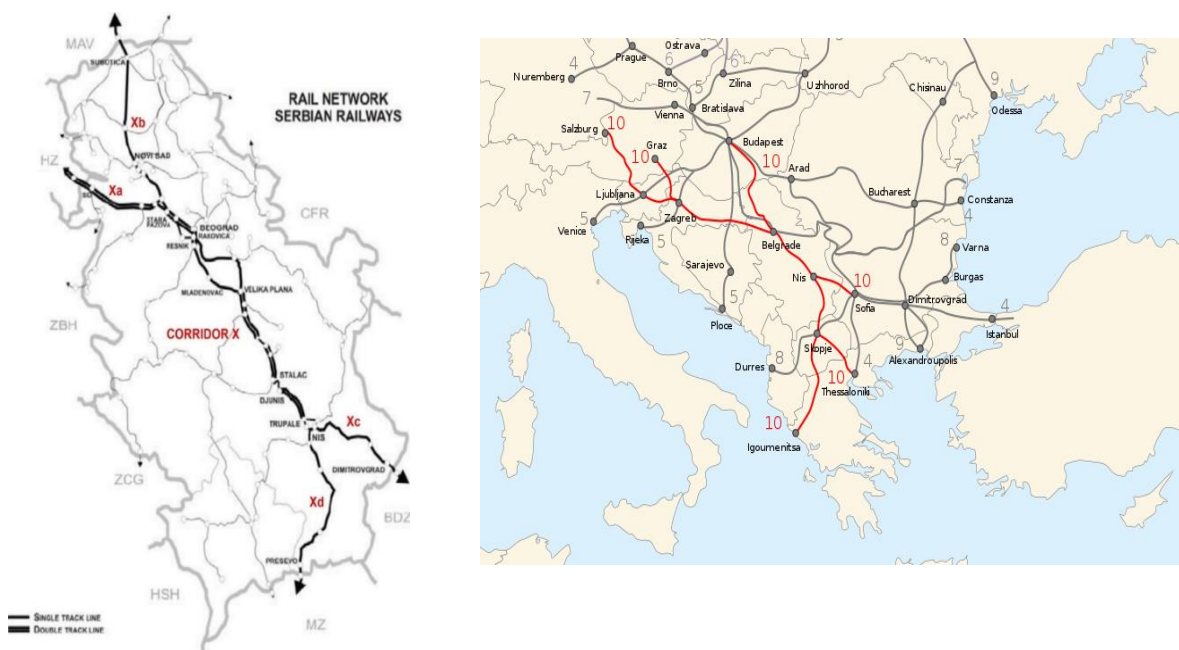
² Napomena: svi navodi se odnose na trasu železničke pruge kako je prvobitno planirao Klijent, koja je trebalo da prolazi kroz gradski centar Jagodine. Kao što je objašnjeno u odeljku 1.2 ispod, 26. marta 2026. godine, Klijent je odlučio da izmesti trasu van centra grada Jagodine.

1.2 Projekat

Državni zajam EBRD podeljen u tranše u iznosu do 550 miliona evra za podršku [Projektu izgradnje brze pruge Beograd – Niš \(OP ID 53136\)](#) Republici Srbiji odobrio je Odbor direktora 30. novembra 2022. godine i klasifikovan je kao projekat kategorije A u skladu sa Politikom zaštite životne sredine i društvenog okruženja iz 2019. godine. MGSi je odgovorno resorsno ministarstvo za Projekat, dok IŽS, u potpunom vlasništvu Republike Srbije i koju zastupa Ministarstvo finansija (MF), služi i kao Klijent i kao Korisnik, nadgledajući upravljanje, izgradnju, održavanje i rad železničke mreže. Projekat je dobio dodatnu podršku okvirnim zajmom od 1,1 milijarde evra od Evropske investicione banke (EIB) i grantom od 598 miliona evra od Evropske unije (EU) putem Investicionog okvira za Zapadni Balkan.

Projekat finansira rehabilitaciju i nadogradnju železničke infrastrukture Koridora X u Srbiji, dužine oko 230 km, železničke pruge koja povezuje Beograd i Niš, sa ciljem povećanja brzine do 200 km/h u poboljšanja putničkog i teretnog saobraćaja. Koridor X je trasa od nacionalnog značaja koja povezuje Zapadnu i Centralnu Evropu sa Grčkom, Turskom i Bliskim istokom..

Slika 1: Mapa Koridora X (desno) i njegove deonice kroz Srbiju (levo)



Izvor: *Netehnički rezime*

Zajam je podeljen u šest tranši za finansiranje svake od glavnih deonica Projekta: (i) prva tranša do 60 miliona evra je izdvojena prilikom potpisivanja za finansiranje radova na deonici Stalać – Đunis, dok (ii) pet tranši (2 do 6), u ukupnom iznosu do 490 miliona evra, još uvek nisu opredeljene u skladu sa diskrecionim uslovnim odlukama Banke – između ostalog – uključujući i zadovoljavajući završetak Dubinske analize zaštite životne sredine i društvenog okruženja (ESDD).³ Tranša 3, prikazana u tabeli ispod, odnosi se na deonicu relevantnu za ovaj Predmet – u daljem tekstu „deonica od interesa“.

³ Nakon što Odbor odobri prvu tranšu, posebno odobrenje Odbora, na bazi Bez prigovora, će se tražiti za svaku od prvobitno neporedljenih Tranši.

Tabela 2. Deonice obuhvaćene odgovarajućim tranšama zajma

Tranša	Iznos (EUR)	Deonica
Tranša 1	Do 60 miliona	Stalać – Đunis (jedina tranša odobrena bezuslovno; ugovor o radovima dodeljen u novembru 2025. godine, iako izgradnja još nije počela)
Tranša 2	Do 140 miliona	Beograd Centar – Velika Plana
Tranša 3	Do 85 miliona	Velika Plana – Paraćin (deonica relevantna za ovaj Predmet).
Tranša 4	Do 100 miliona	Paraćin – Međuševo
Tranša 5	Do 55 miliona	Železnički čvorovi Beograd i Niš
Tranša 6	Do 110 miliona	Ugovor o signalizaciji/telekomunikacijama za sve poddeonice

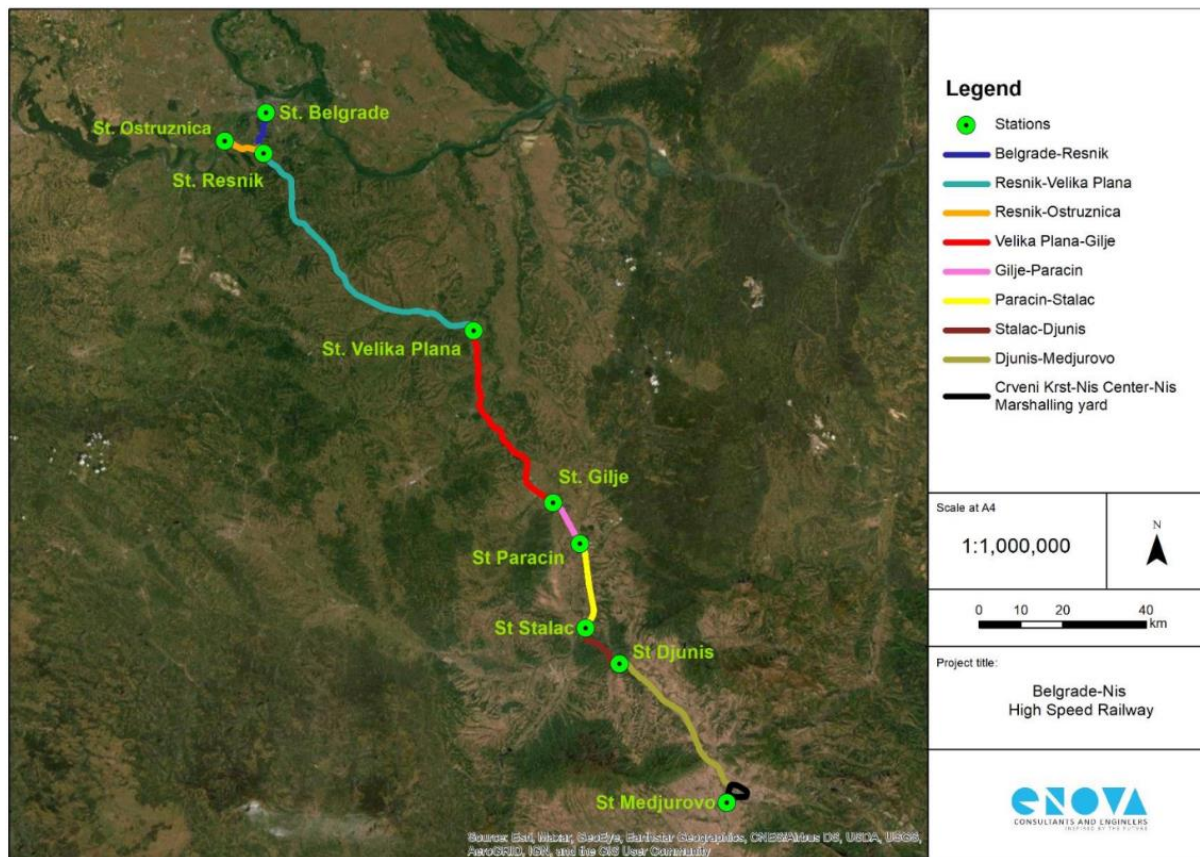
Izvor: Rezime projekta.

Prema Rezimeu projekta, ESDD Banke za Projekat je realizovan uz podršku nezavisnih konsultanata i obuhvatala je pregled dokumentacije i posete lokacijama. Paket za objavljivanje informacija o životnoj sredini i društvenom okruženju (E&S) obuhvatio je sve deonice od Beograda do Niša na osnovu idejnog projekta i detaljnijih informacija o deonici Stalać – Đunis za koju je idejni projekat bio dostupan. Za koridor, paket za objavljivanje uključivao je Izveštaj o obimu uticaja na E&S, Početni izveštaj, Procenu uticaja koridora na životnu sredinu i društveno okruženje (ESIA visokog nivoa), Okvir politike raseljavanja, Plan uključivanja zainteresovanih strana (SEP), Netehnički rezime (NTS) i Akcioni plan za zaštitu životne sredine i društveno okruženje (ESAP).

Da bi Odbor odobrio isplatu preostalih pet tranši, za svaku tranšu je potrebno pripremiti i objaviti Procenu uticaja na životnu sredinu i društveno okruženje (ESIA) specifičnu za tranšu. Očekuje se da će se ove aktivnosti odvijati paralelno sa završetkom idejnog projekta za navedene poddeonice. ESIA će dopunjavati, a gde je potrebno i ažurirati nalaze E&S procene za koridor. Procena uticaja na životnu sredinu i društveno okruženje (ESIA) za deonicu koja je predmet spora je još uvek u pripremi u vreme pisanja ovog Izveštaja (uporediti Odeljak 2. Odgovor Menadžmenta EBRD-a).

Slika 2 ispod prikazuje mapu Projekta. Jagodina se nalazi unutar deonice označene crvenom bojom.

Slika 2: Deonice pruge Beograd – Niš



Izvor: Ekološka i socijalna procena koridora

1.3 Obrada do sada

IPAM je registrovao Zahtev 24. januara 2025. godine kao [Predmet 2025/01](#) jer je ispunjavao kriterijume za registraciju utvrđene u Odeljku 2.2 (b) Politike projektne odgovornosti (PAP) iz 2019. godine, a nijedno od izuzeća navedenih u Odeljku 2.2 (c) Politike projektne odgovornosti (PAP) nije primenjeno u toj fazi. Registracija Zahteva je administrativni korak kojim se utvrđuje da su ispunjeni sledeći kriterijumi:

- sve obavezne informacije su dostavljene;
- pokrenuta pitanja se odnose na specifične obaveze Banke prema Politici zaštite životne sredine i društvenog okruženja (ESP) ili odredbama specifičnim za projekat u okviru Politike pristupa informacijama (AIP);
- odnosi se na Projekat koji je Banka odobrila; i
- podneti Zahtev se odnosi na aktivni projekat ili je podnet u roku od 24 meseca od datuma kada je Banka prestala da ima finansijski interes u projektu.

Odmah nakon registracije, Zahtev je prebačen u Fazu procene, kako je utvrđeno u stavu 2.3 Politike projektne odgovornosti (PAP) iz 2019. godine, kako bi se:

- steklo jasno razumevanje pitanja pokrenutih u Zahtevu.
- razgovaralo o funkcijama Rešavanja problema i Usaglašenosti sa Stranama, njihovom obimu i ishodima.
- procenila spremnost Strana da se uključe u svaku funkciju.
- razmotrio ažurirani status drugih napora za rešavanje žalbi, ako je primenljivo; i
- donela konačna odluka sa tri alternativna ishoda:
 - Predmet bi mogao da se nastavi sa Rešavanjem problema, na osnovu sporazuma Podnosilaca zahteva i Klijenta; ili

- Predmet bi mogao biti prebačen na Procenu usaglašenosti ako se ne postigne sporazum o Rešavanju problema, a Podnosioci zahteva bi to izričito tražili; ili
- Predmet bi mogao biti zatvoren.

IPAM je zatražio formalni odgovor Menadžmenta koji je primljen 21. februara 2025. godine. [Izveštaj o proceni](#) je objavljen 14. jula 2025. godine, dokumentujući odluku o prenosu Predmeta na razmatranje u okviru funkcije Usaglašenosti, jer Rešavanje problema nije bilo izvodljivo.

Po prijemu Predmeta, tim za Usaglašenost je pokrenuo proces Procene usaglašenosti, čiji je cilj da utvrdi da li Zahtev ispunjava uslove za Pregled usaglašenosti. Politika projektne odgovornosti (PAP) definiše dva kriterijuma koja Predmet mora da ispuni da bi se pokrenula istraga:

- i. nakon preliminarnog razmatranja, čini se da je Projekat mogao prouzrokovati, ili će verovatno prouzrokovati, direktnu ili indirektnu i materijalnu štetu Podnosiocima zahteva (ili, ako su različiti, relevantnim Licima pogođenim projektom); i
- ii. postoji naznaka da Banka možda nije poštovala odredbu ESP-a (uključujući bilo koju odredbu koja zahteva od Banke da prati obaveze Klijenta); ili odredbe AIP-a specifične za Projekat, kojie su bile na snazi u vreme odobravanja Projekta.

Faza Procene usaglašenosti standardno traje 60 radnih dana od datuma objavljivanja Izveštaja o proceni. Ovaj period može se produžiti kako bi se osigurala detaljna obrada ili ako je potreban prevod dokumenata. Na kraju ove faze, priprema se Izveštaj o Proceni usaglašenosti koji sadrži nalaze IPAM-a i njegovu odluku o podobnosti Predmeta na osnovu dva alternativna ishoda:

- preporučiti sprovođenje Pregleda usaglašenosti, nakon što je utvrđeno da su kriterijumi navedeni u stavu 2.6 (b) ispunjeni. U ovom slučaju, Izveštaj o Proceni usaglašenosti se dostavlja radi informisanja Odbora i Predsednika sa Projektnim zadatkom za pregled usaglašenosti.
- preporučiti zatvaranje predmeta, nakon što je utvrđeno da kriterijumi navedeni u stavu 2.6 (b) nisu ispunjeni. U ovom slučaju, Izveštaj o Proceni usaglašenosti se dostavlja Odboru na odobrenje po principu nepostojanja prigovora.

Misija IPAM-a je sprovedena od 1. do 3. februara 2026. godine, tokom koje je IPAM tim posetio lokaciju Projekta, sastao se sa Podnociosima zahteva i Klijentom, uključujući konsultante (koji se takođe navode kao „PPF“⁴ u ovom Izveštaju). IPAM se takođe sastao sa predstavnicima Kancelarije gradonačelnika Jagodine.

Pored ovih sastanaka uživo, tim za Usaglašenost je održao nekoliko virtuelnih sastanaka sa Podnosiocima zahteva, Menadžmentom Banke i konsultantima; i takođe je pregledao relevantnu dokumentaciju koju su dostavile Strane.

Dok se IPAM pripremao da distribuirati ovaj Izveštaj o Proceni usaglašenosti, sa navodima da su ispunjeni uslovi za pokretanje Pregleda usaglašenosti, došlo je do značajne promene u Projektu.

⁴ Pomoć u pripremi projekta 9 (PPF9) odnosi se na konzorcijum konsultanata koje je Klijent angažovao za pripremu tehničke dokumentacije o izvodljivosti za tri deonice (uključujući i deonicu koja je predmet spora) koridora Beograd – Niš. Njihov obim posla obuhvata tehničku i dokumentaciju o izvodljivosti, kao i procenu ESIA u skladu sa zahtevima EBRD-a.

Dana 7. aprila 2026. godine, Podnosioci zahteva su obavestili IPAM o sledećem razvoju događaja:

- Dana 25. marta 2026. godine, tokom sastanka između Podnosilaca zahteva, predstavnika Opštine Jagodina i MGSI – sastanka koji je sazvalo i kojim je predsedavalo MGSI – Podnosioci zahteva su obavješteni da je doneta odluka o izmeštanju železničke trase van gradskog područja Jagodine; i
- Međuresorna radna grupa⁵ projekta je 26. marta 2026. godine zvanično usvojila ovu odluku. IPAM se obratio Menadžmentu Banke tražeći zvaničnu potvrdu, a Menadžment Banke je 16. aprila 2026. godine podelio zapisnik od 26. marta i potvrdio IPAM-u da je Klijent formalno obavestio Radnu grupu da je na nivou Republike Srbije doneta konačna odluka o preusmeravanju železničke pruge van gradskog područja grada Jagodine. Dana 14. maja 2026. godine, Klijent je poslao obavještenje IPAM-u u kojem je ponovio navedenu odluku.

⁵ Grupa je osnovana u decembru 2025. godine radi poboljšanja koordinacije Projekta. Čini je više od 50 članova, uključujući predstavnike IŽS, MGSI, MF, Ministarstva zaštite životne sredine, opština duž železničkog koridora, relevantnih javnih preduzeća, itd.; međunarodne finansijske institucije koje obezbeđuju finansiranje projekta učestvuju u Radnoj grupi kao posmatrači.

2. Odgovor Menadžmenta EBRD-a

Odgovor Menadžmenta na navode iznete u Zahtevu podnet je 21. februara 2025. godine (uzimajući u obzir samo prvobitnu trasu). Menadžment je naveo da je Klijent u to vreme završavao procenu alternativa za područje Jagodine, uključujući procenu trase koja se proteže izvan Jagodine, i da će procena alternativa biti deo ESIA za Tranšu 3. Menadžment je naveo da će zaključci procene alternativa biti razmotreni sa građanima, a zatim objavljeni putem ESIA, uz napomenu da su razumeli da je – u vreme odgovora – Klijent preferirao da zadrži „prvobitnu trasu“ (kroz centar Jagodine).

Menadžment je dalje naveo da će ESIA proceniti i predstaviti mere ublažavanja za ključne teme pokrenute u Zahtevu, uzimajući u obzir saobraćaja i vreme putovanja (uključujući razmatranje dodatnog prelaza za vozila u blizini pružnog prelaza čije se zatvaranje predlaže), buku i vizuelne karakteristike potencijalnih opcija za zaštitu od buke, kao i bezbednost (uključujući ograde, razdvajanje nivoa/zatvaranje pružnih prelaza i rešenja za pristup stanici). Što se tiče vrednosti nekretnina, Menadžment je primetio da efekti zavise od konteksta i da mogu da variraju (tj. ili se smanjuje kao posledica smetnji ili se povećava zbog efekta „premije za pristup železnici“) i da analiza pre implementacije stoga ne može biti definitivna. Menadžment nije dao konkretne komentare o kvalitetu vazduha.

Što se tiče uključivanja zainteresovanih strana, Menadžment je naveo da je saznao za zabrinutost Podnosilaca zahteva u junu 2024. godine i da je, zajedno sa EIB-om, sarađivao sa Klijentom i podsticao kontinuirani dijalog. Menadžment je izjavio da se Klijent sastao sa Podnosiocima zahteva u julu i septembru 2024. godine kako bi objasnio prvobitnu trasu, podelio preliminarnu procenu alternative van centra grada (i zašto ona nije bila poželjna) i predstavio potencijalna rešenja u vezi sa saobraćajem, povezanošću i bezbednošću podvožnjaka stanice. Menadžment je primetio da su Podnosioci zahteva i dalje bili nezadovoljni i nastavili su da traže promenu u trasi. Menadžment je takođe naveo da su, nakon nesreće u Novom Sadu u novembru 2024. godine, promene u saradnji sa Klijentom/Vladom privremeno ograničile angažovanje, a nova imenovanja su se dogodila krajem 2024. / početkom 2025. godine.

U svojim predloženim merama, Menadžment je zatražio od IPAM-a da razmotri odlaganje procesa dok se ne objavi ESIA i dok se ne obavi dalje angažovanje kako bi se predstavili zaključci procene alternativa, svi konačni zaključci o alternativnim rešenjima povezanim sa prvobitnom trasom (ako bi ona bila zadržana) i mere ublažavanja koje će biti navedene u ESIA. Menadžment je takođe naveo da bi Klijent trebalo da se više angažuje sa širom populacijom Jagodine kako bi proverio reprezentativnost stavova Podnosilaca zahteva, kao i da zatraži mišljenje od drugih stanovnika.

Pisani odgovor Menadžmenta na teme koje su Podnosioci zahteva pokrenuli u vezi sa prvobitnom trasom sumirani su u nastavku, u **Tabeli 3**.

Tabela 3: Kratak pregled odgovora Menadžmenta na pitanja navedena u Zahtevu

Pitanja navedena u Zahtevu	Odgovor Menadžmenta
Bezbednosna pitanja	<ul style="list-style-type: none"> Očekivalo se da će Projekat, prema prvobitnoj trasi, doneti neto bezbednosne koristi, uključujući ograđivanje i zatvaranje pružnih prelaza. Detaljna procena uticaja Projekta na bezbednost i mera ublažavanja trebalo je dalje razmotriti u procesu ESIA (za koji se očekivalo da će biti spreman za objavljivanje tokom prve polovine 2025. godine).
Urbane poteškoće	<ul style="list-style-type: none"> Klijent je procenio varijante trase sa ciljem zadržavanja prvobitno predložene trase kroz Jagodinu. Procena alternativa, uključujući opciju koja izbegava gradski centar, bila je predviđena za finalizaciju i objavljivanje kao deo ESIA, zajedno sa daljim konsultacijama sa zainteresovanim stranama. ESIA bi takođe predstavila analizu uticaja Projekta na saobraćaj, uključujući vreme putovanja i odgovarajuće mere ublažavanja. Klijent bi razmotrio dodatni prelaz za vozila u blizini predloženog zatvorenog prelaza. U ESIA bi se takođe predstavila analiza uticaja buke u okviru Projekta i mera za ublažavanje, uključujući vizuelne uticaje zvučnih barijera, sa ilustrativnim opcijama barijera koje će biti objavljene, razmotrene sa zainteresovanim stranama i dodatno usavršene u kasnijim fazama projektovanja.
Rizik od smanjenja vrednosti imovine	<ul style="list-style-type: none"> Potencijalni uticaji na vrednost imovine bili su složeni i nisu se mogli definitivno utvrditi pre realizacije projekta. Iako blizina železnice može negativno uticati na vrednosti zbog smetnji od učestalijeg prolaska brzih vozova, vrednost imovine bi takođe mogla da se poveća kao rezultat poboljšanog pristupa železnici, takozvane „premije za pristup železnici“. Postavljanje zvučnih barijera radi zaštite postojeće imovine takođe bi se moglo posmatrati kao dodatni pozitivan uticaj.
Zagađenje vazduha	<ul style="list-style-type: none"> Nisu dati komentari vezani za ovu temu.
Nedostatak smislenih konsultacija	<ul style="list-style-type: none"> Zajedno sa EIB-om, Menadžment je saradivao sa Klijentom kako bi razumeo zabrinutosti koje su izneli Podnosioci zahteva i kako su one uzete u obzir prilikom izbora trase i pripreme ESIA. Klijent se potom sastao sa Podnosiocima zahteva u julu i septembru 2024. godine kako bi objasnio početnu trasu, procenio predloženu alternativu i razgovarao o potencijalnim merama za rešavanje problema u vezi sa saobraćajem, povezanošću i bezbednošću. Iako su ove mere i dalje u razmatranju, Podnosioci zahteva su bili nezadovoljni i nastavili su da traže promenu trase.

Izvor: Odgovor Menadžmenta (februar 2025.)

3. Nalazi Procene usaglašenosti

Ovaj odeljak sastavlja preliminarne nalaze koje je IPAM napravio tokom faze Procene usaglašenosti za Predmet 2025/01 kako bi se utvrdilo da li predmet ispunjava kriterijume Politike projektne odgovornosti za sprovođenje Pregleda usaglašenosti. U ovoj proceni posvećena je dužna pažnja odluci koju su srpske vlasti donela u martu 2026. godine o promeni trase železničke pruge za deonicu Jagodina.

Prateći pristup utvrđen u Politici projektne odgovornosti, IPAM je procenio Predmet 2025/01, u vezi sa pitanjima pokrenutim u Zahtevu, uzimajući u obzir dokumentaciju i informacije koje su podelile Strane, kao i druge informacije vezane za projekat i javno dostupne informacije prikupljene od trenutka registracije do datuma završetka ovog Izveštaja o Proceni usaglašenosti (uključujući obaveštenja primljena u aprilu-maju 2026. godine).

Treba napomenuti da, s obzirom na očekivane suštinske promene Projekta, pitanja pokrenuta u Zahtevu više nisu delovala relevantno za Projekat kako je trenutno definisan, što je uticalo na njihovo dalje razmatranje u okviru mandata IPAM-a.

Kako bi sve bilo jasno, trasa železničke pruge kako je prvobitno planirao Klijent (koja prolazi kroz grad Jagodinu), a u vezi sa kojom su Podnosioci zahteva naveli potencijalnu štetu, u daljem tekstu se naziva „prvobitna trasa“ (videti Sliku 3 ispod).

Slika 3: Prvobitna trasa (trenutna železnica) u gradskom centru Jagodine



Izvor: Google Earth

3.1 Osnovne informacije

Projekat se sastoji od rehabilitacije i nadogradnje železničke pruge duge oko 230 km koja povezuje Beograd sa Nišem (deo Koridora X) sa ciljem povećanja brzine uz istovremeno poboljšanje kvaliteta putničkih i teretnih železničkih usluga. Čitav projekat će obuhvatiti kombinaciju povećanja projektovane brzine do 160/180/200 km/h (u zavisnosti od deonice) i udvostručavanja jednokolosečnih pruga. Rekonstrukcija i razvoj Koridora X u Srbiji prepoznati su kao jedan od strateških prioriteta i u prethodnom Prostornom planu Republike Srbije (2010-2020) i u novom Nacrtu Prostornog plana (2021-2035).

Projekat podrazumeva razvoj linearne infrastrukture i EBRD ga je klasifikovao kao projekat Kategorije A. To znači da je za svaku poddeonicu potrebno sprovesti sveobuhvatnu Procenu uticaja na životnu sredinu i

društveno okruženje (ESIA). Pošto se idejni projekat i ESIA za svaku poddeonicu razvijaju nakon odobrenja projekta, EBRD je angažovao konsultantsku kompaniju ENOVA da sprovede Procenu uticaja koridora na životnu sredinu i društveno okruženje i pregled povezane dokumentacije, nakon čega će uslediti period javnog objavljivanja od najmanje 120 dana u svrhu odobrenja Odbora. Plan zaštite životne sredine i društvenog okruženja ukazuje na akcije koje treba da se završe za preostale poddeonice, uključujući i one koje će biti obrađene u procenama uticaja na životnu sredinu i društveno okruženje (ESIA).

Prethodna studija izvodljivosti (2022) za projekat pripremili konsultanti PPF9, koji su takođe odgovorni za pripremu prostorne i tehničke dokumentacije, kao i ESIA za Koridor, posebno za tri deonice: Deonicu 1: Resnik – Velika Plana, Deonicu 2: Velika Plana – Paraćin (deonica od interesa za ovaj Predmet) i Deonicu 3: Paraćin – Trupale (bez deonice Stalać – Đunis).

Paket ESIA za ceo projekat⁶ objavljen je u julu 2022. godine, uz napomenu da je pruga Beograd – Niš još uvek u fazi projektovanja, a očekuje se da će idejni projekat biti završen početkom 2023. godine. U okviru ovog paketa, dva dokumenta su pružila suprotstavljene informacije u vezi sa trasom.

S jedne strane, u Početnom izveštaju je naglašeno da procena celog projekta nije mogla precizno da identifikuje uticaje na lokalne zajednice, jer nije postojala Idejni projekat za Koridor i da konačna odluka o stanicama/stajalištima koja će biti zatvorena nije doneta. **Tabela 4** daje pregled postojeće i planirane železničke pruge na predmetnoj deonici sa pomoćnim objektima:

Tabela 4. Ključne tehničke karakteristike različitih železničkih deonica

Karakteristike	Postojeća železnica	Planirana železnica
Projektovana brzina (maksimalna)	120 km/h	160 km/h – 200 km/h
Maksimalna dozvoljena brzina	70/50 km/h Velika Plana-Markovac 100 km/h Markovac-Lapovo 50/70 km/h Lapovo-Bagrđan 50/100 km/h Bagrđan-Jagodina 120 km/h Jagodina-Gilje	200 km/h Velika Plana-Lapovo 160 km/h Lapovo-Bagrđan 200 km/h Bagrđan-Gilje
Stajališta	Velika Plana (Stanica) Staro Selo (Stajalište) Novo Selo (Stajalište) Markovac (Stanica) Lapovo Varoš (Stajalište) Lapovo (Stanica) Brzan (Stajalište) Miloševo (Stajalište) Bagrđan (Stanica) Lanište (Stajalište) Bukovce (Stajalište) Jagodina (Stanica) Gilje (Stajalište)	Velika Plana (Stanica) Markovac (Stanica) Lapovo Varoš (Stajalište) Lapovo (Stanica) Bagrđan (Stanica) Jagodina (Stanica)
Pružni prelazi	23	--
Ograda	Nema ograde	Ograda

Izvor: Početni izveštaj (2022)

S druge strane, Netečnički rezime (NTS) navodi da će postojeća i planirana železnička trasa ostati u gradu Jagodini.⁷

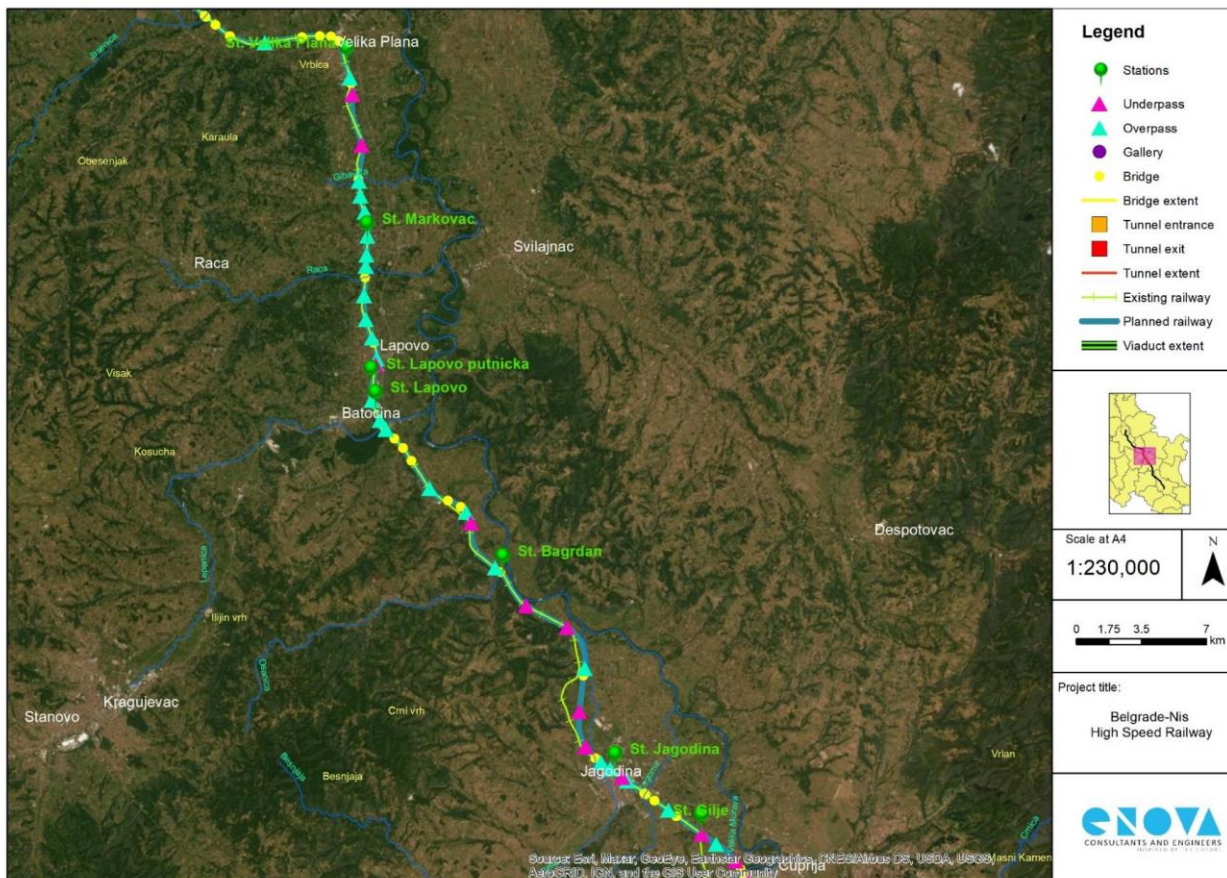
Tokom perioda javnog uvida (maj 2024. godine) za proces usvajanja Prostornog plana, i Podnosioci zahteva i opštinski predstavnici Jagodine izrazili su zabrinutost u vezi sa predloženom prvobitnom trasom i njenim potencijalnim uticajima na životnu sredinu i društveno okruženje. U junu 2024. godine, Podnosioci

⁶ Paket za objavljivanje ESIA za ceo projekat uključuje izveštaj o obimu uticaja na životnu sredinu i društveno okruženje, okvir politike raseljavanja, početni izveštaj, netečnički rezime, procenu uticaja na životnu sredinu i društveno okruženje i akcioni plan za životnu sredinu i društveno okruženje. Paket je dostupan na engleskom i srpskom jeziku na <https://www.ebrd.com/home/work-with-us/projects/psd/53136.html#customtab-af567d10f0-item-c92c8683b9-tab>

⁷ Ovo je osnovan za zabrinutosti iznete u Predmetu 2025/01.

zahteva ponovili su ove zabrinutosti u pismima upućenim MGSI, EBRD-u i drugim zainteresovanim stranama, uz peticiju i predloženu alternativnu trasu duž obližnjeg autoputa.

Slika 4: Postojeća i planirana željeznica sa pomoćnim strukturama za deonicu u pitanju



Izvor: Početni izveštaj

Menadžment je takođe obavestio IPAM da je Klijent održao sastanke sa Podnosiocima zahteva u julu i septembru 2024. godine. Na ovim sastancima, Klijent je predstavio obrazloženje za zadržavanje početne trase, podelio preliminarnu analizu predloženih alternativa i razgovarao o dodatnim merama za rešavanje njihovih zabrinutosti u vezi sa pristupom, saobraćajem i bezbednošću. U oktobru 2024. godine, Prostorni plan koji se potvrđuje početna trasa je formalno usvojen.

Pored pregleda Odgovora Menadžmenta i projektne dokumentacije, IPAM je održao nekoliko sastanaka sa relevantnim osobljem Banke i Klijentom, gde je saznao da je idejno rešenje za deonicu u pitanju (Velika Plana – Paraćin – koja pokriva Tranšu 3 i uključuje gradsko područje Jagodine) započet krajem 2022. godine i da se bliži završetku 2024. godine.

3.2 Kontekstualni prikaz

Od značaja za širi kontekst u kojem se ovaj Projekat sprovodi jeste urušavanje nadstrešnice željezničke stanice u Novom Sadu 1. novembra 2024. godine. Incident je izazvao značajne institucionalne promene u željezničkom sektoru, uključujući ostavke na višim nivoima u administraciji i pokretanje formalnih pregleda procedura i odgovornosti unutar relevantnih institucija.

Neki od javnih službenika odgovornih za projekat su ili smenjeni, podneli su ostavke ili su bili pod istragom u vezi sa incidentom u Novom Sadu. Kao rezultat toga, ni Menadžment EBRD-a ni IPAM nisu mogli da ostvare saradnju ni sa IŽS ni sa MGSI tokom određenog vremenskog perioda, što je dovelo do kašnjenja u razvoju projekta i obradi predmeta.

Jedinica za implementaciju projekta (JIP), prvobitno formirana nakon potpisivanja projekta (2022), takođe je prošla kroz višestruko restrukturiranje. Tokom ovog perioda, odgovornost za razvoj projekta privremeno je prebačena sa IŽS na MGSI, pre nego što se vratila na IŽS. Tek u junu 2025. godine novim tim JIP je preuzeo dužnost, dok MGSI nastavlja da igra ključnu ulogu u nadzoru svih koraka implementacije.

U decembru 2025. godine osnovana je Međuresorna radna grupa za poboljšanje koordinacije projekta, koja se sastoji od više od 50 članova. Među njima su predstavnici IŽS, MGSI, MF, Ministarstva za zaštitu životne sredine, opština duž železničkog koridora i relevantnih javnih preduzeća. Međunarodne finansijske institucije koje obezbeđuju finansiranje projekta takođe učestvuju kao psomatrači.⁸ Radna grupa se sastala 26. marta 2026. godine, kada su njeni članovi obavešteni da su srpske vlasti donele odluku da preusmere železničku prugu van gradskog područja grada Jagodine.

⁸ Videti Odluku Vlade Republike Srbije o „Međuresornoj radnoj grupi za železnički Koridor X u Republici Srbiji – deonica od Beograda do Niša“ od 30. decembra 2025. godine (Službeni glasnik RS br. 120/2025) [ovde](#).

3.3 Vremenski okvir projekta

Tabela 5: Vremenski okvir projekta

Datum	Aktivnost
2020.	
	Usvojen početni Prostorni plan, kojim se predviđa modernizacije železničke pruge Beograd – Niš.
2022.	
	Prethodna studija izvodljivosti procenjuje 3 varijante; sve zadržavaju početnu trasu kroz Jagodinu.
mart - jun	Dubinska analiza ekoloških i društvenih pitanja koridora.
	Počinje izrada idejnog rešenja za deonicu; paralelno počinje izrada ESIA.
jul	Objavljivanje E&S paketa Koridora (Početni izveštaj, ESMP, ESAP, SEP, NTS, Izveštaj o obimu)
30. nov	Projekat odobren kao projekat Kategorije A u skladu sa EBRD ESP 2019.
2023.	
8. maj	Sastanak između MGSI i Opštine Jagodina.
maj – sept	Niz sastanaka između PPF9 i Opštine Jagodina.
2024.	
11. mart – 16. april	Agencija za prostorno planiranje održava javne konsultacije o Nacrtu izmena i dopuna Prostornog plana; podnete su tri žalbe u vezi sa Jagodinom, uključujući i žalbu Podnosilaca zahteva.
26. april	Žalbe se razmatraju na javnoj sednici Agencije za prostorno planiranje u Jagodini. Tri albe i njihovi predlozi se odbijaju.
17. maj	Podnosioci zahteva podnose peticiju Agenciji za prostorno planiranje sa zahtevom za izmeštanje železničke pruge.
20. maj	Agencija za prostorno planiranje usvaja odluke o žalbama na zatvorenoj sednici.
19. jun	Kancelarija gradonačelnika Jagodine/Podnosioci zahteva podnose zvanično pismo MGSI/PPF9 o premeštanju trase.
20. jun	Podnosioci zahteva se obraćaju IPAM-u i Jedinici EBRD-a za uključivanje zainteresovanih strana izlažući svoje zabrinutosti.
21. jun	Agencija za prostorno planiranje objavljuje izveštaj o javnim konsultacijama.
25. jun	Menadžment prima pismo od Podnosilaca zahteva o zabrinutostima i predloženim alternativnim trasama.
17. jul	Javni sastanak u kancelariji gradonačelnika Jagodine povodom peticija Podnosilaca zahteva za reviziju prvobitne trase.
jul – okt	Klijent se sastaje sa Podnosiocima zahteva u 2 navrata.
avgust	MGSI izdaje zvaničan odgovor na zabrinutost Podnosilaca zahteva.
13. avg	Jedinica za uključivanje civilnog društva EBRD-a pismeno odgovara Podnosiocima zahteva.
24. okt	Vlada usvaja ažurirani Prostorni plan, zadržavajući početnu trasu.
1. nov	Incident na železničko stanici u Novom Sadu.
15. dec	IPAM je primio Zahtev.
decembar	Imenovanje novog pomoćnika ministra u MGSI i novog vršioca dužnosti generalnog direktora IŽS i rukovodioca JIP.
2025.	
24. januar	IPAM je registrovao Predmet.
Početak 2025.	Odgovornost za projekat preneti sa MGSI na IŽS.
maj	Sastanak između Podnosilaca zahteva, MGSI i IŽS.
jun	Tim JIP u potpunosti formiran.
jul	Izveštaj o proceni IPAM-a objavljen i predmet predat funkciji za Usaglašenost.
avgust	Sastanak između Podnosilaca zahteva, MGSI i IŽS.
novembar	Konsultanti PPF9 su završili idejno rešenje i dostavili ga IŽS.

2026.	
29. jan	Prvi sastanak Međuresorne radne grupe.
1–3. feb	Misija IPAM-a u Jagodini.
26. mart	Odluka Klijenta da preusmeri trasu van gradskog područja Jagodine.
7. april	Podnosioci zahteva su obavestili IPAM o odluci Klijenta.
14. maj	Klijent je poslao IPAM-u pismenu potvrdu odluke.

3.4 Povezanost navodne štete sa Projektom i indikacije nepoštovanja propisa od strane EBRD-a

Ovaj pododeljak ima za cilj da proceni (i) da li su navodne štete povezane sa Projektom i (ii) da li postoje indikacije da Banka nije delovala u skladu sa Politikom zaštite životne sredine i društvenog okruženja (ESP) i Politikom pristupa informacijama (AIP).

Navodi o potencijalnoj šteti koje su izneli Podnosioci zahteva bili su povezani sa rehabilitacijom železničke pruge Beograd – Niš duž početne trase koja je prolazila kroz gradski centar Jagodine. S obzirom na odluku Klijenta da premesti trasu van gradskog jezgra Jagodine, više se ne očekuje da će se navedena potencijalna šteta ostvariti. IPAM stoga smatra da prvi kriterijum podobnosti prema Politici projektne odgovornosti (PAP), naime da je Projekat mogao da izazove ili će verovatno izazvati direktnu ili indirektnu i materijalnu štetu, nije ispunjen.

Analiza IPAM-a u vezi sa prvobitnom trasom utvrđeno je da se pitanja pokrenuta u Zahtevu odnose na relevantne odredbe Politike za zaštitu životne sredine i društveno okruženje (ESP) iz 2019. godine, posebno na UR1 (Procena i upravljanje ekološkim i društvenim rizicima i uticajima) i UR10 (Objavlivanje informacija i uključivanje zainteresovanih strana).

U vezi sa poremećajima u urbanom saobraćaju

Tvrđnja Podnosilaca zahteva o poremećajima u urbanom razvoju u okviru prvobitne trase obuhvatala je dva različita aspekta:

- Prvo, izrazili su zabrinutost da bi zatvaranje pružnog prelaza u ulici Kapetana Koče dovelo do zagušenja saobraćaja (sa posledičnim zagađenjem vazduha), kao i povećanja vremena putovanja za stanovnike sa obe strane prvobitne trase;
- Druga zabrinutost odnosila se na duboko fizičko razdvajanje grada na dva dela koje bi proizašlo iz podignute železničke pruge, ograde i postavljanja zvučnih barijera. Ovo bi ograničilo pristup stanovnicima na istoku ključnim sadržajima koncentrisanim na zapadnoj strani grada (bolnice, škole, itd.). Sa smanjenom dostupnošću ovim sadržajima, stanovnici na istočnoj strani prvobitne trase bi takođe iskusili devaluaciju imovine.

E&S Procena koridora ne procenjuje implikacije trajnog zatvaranja pružnih prelaza na obrasce gradske mobilnosti, kao što su promene cirkulacionih ruta ili preraspodela saobraćaja kroz postojeće ili predložene podvožnjake i nadvožnjake, niti pruža analizu specifičnu za lokaciju pogođenih gradskih područja.

Tokom posete lokaciji projekta, IPAM je primetio kako početna (i postojeća) trasa deli grad na dva odvojena dela. Ovo razdvajanje bi se dodatno pojačalo postavljanjem ograde kako je prvobitno predviđeno u Projektu. Pored toga, zatvaranje pružnog prelaza u ulici Kapetana Koče, što je Klijent naveo da je potrebno prema važećim propisima o bezbednosti saobraćaja, doprinelo bi ovoj podeli. Kao odgovor na zabrinutost zajednice, Klijent je predložio određene mere ublažavanja, ali u vreme misije IPAM-a nisu podeljeni dodatni detalji.

Slika 5: Pružni prelaz u ulici Kapetana Koče (predmet zatvaranja prema prvobitnoj planiranoj trasi)



Izvor: IPAM

Klijent je takođe pripremio analizu saobraćaja u kojoj je zaključeno da bi preusmeravanje vozila sa prelaza ulice Kapetana Koče na dva postojeća nadvožnjaka održalo prihvatljiv nivo usluge u svim testiranim scenarijima i stoga ne bi značajno pogoršalo ukupne uslove saobraćaja u Jagodini. Međutim, sama analiza priznaje da bi i dalje moglo doći do zastoja – nezbog preusmerenog saobraćaja, već zbog ograničene geometrije ključne raskrsnice sa signalizacijom. Zatim se sugerije da bi buduće redizajniranje ove raskrsnice moglo rešiti problem.

U vezi sa zabrinutostima u vezi sa zvučnim barijerama, IPAM napominje da je, izgleda, došlo do nesporazuma između Podnosilaca zahteva i Klijenta. Podnosioci zahteva su verovali da će nadograđena železnica biti na uzvišenom terenu, što bi, u kombinaciji sa zvučnim barijerama, stvorilo impozantnu vizuelnu barijeru. Međutim, Klijent je tokom misije rekao IPAM-u da će prvobitna trasa u ovoj oblasti ostati na trenutnom nivou železnice. Klijent je takođe naznačio da visina i dizajn zvučnih barijera mogu da variraju i da su Podnosiocima zahteva predstavljene opcije kao što su providni paneli u kombinaciji sa vegetacijom. Prema dokumentaciji za ceo koridor koji je pregledao IPAM, postavljanje i projektovanje zvučnih barijera zavisili bi od modeliranih nivoa buke.

Stoga se činilo da će Projekat u okviru prvobitne trase verovatno stvoriti fizičke urbane poremećaje koji bi negativno uticali na Podnosiocima zahteva. Štaviše, iako su IPAM-u predstavljene opcije, nisu detaljno isplanirane nikakve definitivne mere ublažavanja u vezi sa saobraćajnim gužvama, vizuelnim i fizičkim poremećajima između dva dela grada.

U vezi sa nedostatkom smislenih konsultacija

Još jedna centralna zabrinutost koju su izneli Podnosioci zahteva odnosila se na adekvatnost aktivnosti uključivanja zainteresovanih strana. Podnosioci zahteva tvrdili su da su konsultacije koje je Klijent sproveo u vezi sa prvobitnom trasom bile uglavnom samo formalne konsultacije, koje su se sastojale prvenstveno od prezentacija, a ne od stvarnog dvosmernog angažovanja. Izjavili su da njihove zabrinutosti nisu shvaćene ozbiljno, posebno u pogledu uporedne procene predložene alternativne trase. Prema Podnosiocima zahteva, oni su praktično stavljeni pred svršen čin u vezi sa prvobitnom trasom, za koju veruju da ju je Klijent izabrao bez suštinskog razmatranja njihovih gore navedenih zabrinutosti. Kao što je naznačeno u UR10 (stav 22), projekti kategorije A zahtevaju od Klijenta da sprovede formalizovan, participativan proces objavljivanja informacija i konsultacija koji vodi do toga da Klijent uključi stavove pogođenih strana o pitanjima koja ih direktno pogađaju u svoj proces donošenja odluka. UR10 (stav 20) takođe zahteva da smislene konsultacije počnu rano u procesu planiranja projekta kako bi se prikupili početni stavovi o predlogu projekta i informisao dizajn projekta, pri čemu bi priroda i učestalost angažovanja bili srazmerni, između ostalog, nivou interesovanja zainteresovanih strana.

Iako Plan uključivanja zainteresovanih strana za Jagodinu još uvek nije bio objavljen, IPAM je analizirao aktivnosti uključivanja zainteresovanih strana preduzete do trenutka kada je odluka Klijenta o premeštanju trase saopštena Podnosiocima zahteva (mart 2026.). Tokom izrade Idejnog projekta, Klijent je održao niz sastanaka sa opštinom Jagodina između maja i septembra 2023. godine. Prema rečima Klijenta, predstavnici opštine koji su prisustvovali tim sastancima (barem u to vreme) nisu imali primedbe na prolazak trase kroz grad. Međutim, Podnosioci zahteva i drugih članovi lokalne zajednice nisu bili prisutni na tim sastancima.

Podnosioci zahteva su zvanično izrazili svoju zabrinutost Klijentu 17. maja 2024. godine, zahtevajući izmene Prostornog plana izmeštanjem prvobitne trase van centra grada. Dana 19. juna 2024. godine, gradonačelnik Jagodine i Grupa građana su zajedno podneli zvaničan zahtev MGSI i projektantskom timu, tražeći izmeštanje trase van gradskog područja. Odgovore na ove podnesme pripremio je PPF9 u saradnji sa Ministarstvom. Banka je prvi put obavestena o zabrinutostima Podnosilaca zahteva 20. juna 2024. godine, putem pisma dostavljenog Jedinici za uključivanje civilnog društva EBRD-a.

Prema rečima Podnosilaca zahteva, Klijent ih je konsultovao u četiri odvojena navrata: u 2024. godini (jul i septembar) i 2025. godini (maj i avgust). Sastanak održan u julu 2024. godine održan u Skupštini grada Jagodine, fokusirao se na rešavanje žalbi iznetih u peticiji koju je podnela Grupa građana. Sastanku je navodno prisustvovalo oko 100 građana, predstavnika lokalne samouprave, MGSI, IŽS, PPF9, Podnosioci zahteva i lokalni mediji. U septembru 2024. godine u koordinaciji sa MGSI, EBRD-om i EIB-om, Klijent je održao niz sastanaka sa Podnosiocima zahteva sa ciljem identifikacije obostrano prihvatljivih rešenja. Prema rečima Klijenta, u to vreme je konsultantska firma PPF9 predstavila analizu alternativne trase i mogućih lokacija stanice Jagodina.

Još jedno značajno pitanje koje su pokrenuli Podnosioci zahteva bilo je vreme usvajanja Prostornog plana, koji je, u to vreme, odobrena prvobitna trasa. Dana 24. oktobra 2024. godine, Vlada je usvojila Prostorni plan za deonicu u pitanju, definišući, između ostalog, koordinate koridora i namenu zemljišta. Prema rečima Podnosilaca zahteva, ovo se dogodilo istog dana kada su čekali da im MGSI zakaže sastanak. Podnosioci zahteva su ovo shvatili kao svršen čin u vezi sa prvobitnim izborom trase i sve naknadne konsultacije su smatrali postfaktum opravdanjem unapred donete odluke. Dva naredna sastanka između predstavnika MGSI, IŽS, Agencije za prostorno planiranje i urbanizam, opštine Jagodina i Podnosilaca zahteva održava su u maju i avgustu 2025. godine; međutim, nije postignut nikakav dogovor.

Kao što je utvrđeno u Odgovoru, Menadžment je podsticao Klijenta na značajno uključivanje zainteresovanih strana. Međutim, prema preliminarnim dokazima, uključivanje je bilo ograničeno na opštinske vlasti i nije uključivalo interakcije sa zajednicom izvan one koju su tražili Podnosioci zahteva.

Stoga se činilo da je uključivanje zainteresovanih strana (u vezi sa prvobitnom trasom) bilo ograničeno i nesrazmerno visokom nivou interesovanja Podnosilaca zahteva, što je negativno uticalo na sposobnost Podnosilaca zahteva da izraze svoje stavove o pitanjima koja ih se direktno tiču.

4. Zaključci i naredni koraci

Ukratko, na osnovu preliminarnih nalaza predstavljenih u prethodnim odeljcima, [Predmet 2025/01 Projekta brze pruge Beograd – Niš \(OP ID 53136\)](#) bi ispunio kriterijume za nastavak Pregleda usaglašenosti, kako bi se utvrdilo da li je Banka poštovala relevantne odredbe Politike zaštite životne sredine i društvenog okruženja, posebno odredbe UR1 i UR10.

Međutim, IPAM napominje da se pitanja pokrenuta u Zahtevu odnose na početnu trasu Projekta, a ne na novu trasu. Informacije koje su Podnosioci zahteva poslali IPAM-u u aprilu 2026. godine, a koje su potvrdili Menadžment Banke i Klijent, ukazuju na to da se očekuje da će Projekat pretrpeti značajne promene u svom dizajnu i trasi, a u vezi sa Tranšom 3.

U svetlu ovih izmena koje se očekuju, pitanja pokrenuta u Zahtevu više se ne čine primenljivim na Projekat kakav je trenutno predviđen. Stoga, ona više ne ispunjavaju uslove prihvatljivosti prema Politici projektne odgovornosti iz 2019. godine. Iz tog razloga, IPAM preporučuje Odboru direktora zatvaranje Predmeta 2025/01. Podnosioci zahteva i dalje imaju pravo da podnesu novi zahtev IPAM-u ukoliko se pojave nedoumice u vezi sa Projektom ili da ponovo podnesu postojećih zahtev, ukoliko se odluka o premeštanju trase poništi.

Ovaj Izveštaj o Proceni usaglašenosti (na engleskom i srpskom jeziku) biće dostavljen relevantnim Stranama i objavljen u Registru predmeta pod oznakom [Predmet 2025/01](#), nakon odobrenja Odbora u skladu sa procedurom nepostojanja prigovora. Po objavljivanju ovog Izveštaja, obrada ovog predmeta biće zvanično završena.

Aneks I. Bibliografija

U ovom aneksu su navedeni glavni citirani izvori ili izvori na koje se pozivamo u ovom Izveštaju.

1. Evropska banka za obnovu i razvoj. (2019). *Politika pristupa informacijama*.
2. Evropska banka za obnovu i razvoj. (2019). *Politika zaštite životne sredine i društvenog okruženja*.
3. Evropska banka za obnovu i razvoj. (2019). *Politika projektne odgovornosti*.
4. Evropska banka za obnovu i razvoj. (15. jul 2022.). *Projekat izgradnje brze pruge Beograd – Niš* (rezime projekta, Projekat br. 53136).
5. Evropska banka za obnovu i razvoj. (2022). *Projekat izgradnje brze pruge Beograd – Niš: Netehnički rezime*.
6. Evropska banka za obnovu i razvoj. (2022). *Projekat izgradnje brze pruge Beograd – Niš: Početni izveštaj*.
7. Evropska banka za obnovu i razvoj. (2022). *SRBIJA: Projekat izgradnje brze pruge Beograd – Niš* (Izveštaj Odbora, Projekat br. 53136).
8. Evropska banka za obnovu i razvoj. (2025, July). *Izveštaj procene: Projekat izgradnje brze pruge Beograd – Niš, EBRD Projekat broj 53136, Predmet 2025/01. Nezavisni mehanizam projektne odgovornosti*.