

**BOSNA I HERCEGOVINA**  
**VIJEĆE MINISTARA**  
*Generalno tajništvo*

Broj: 05-50-1-978/13  
Sarajevo, 5. 4. 2013. godine

BOSNA I HERCEGOVINA  
PARLAMENTARNA SKUPŠTINA BOSNE I HERCEGOVINE  
SARAJEVO

PRIMLJENO:	05.04.2013
Organizaciona jedinica	
Broj	
Kada	
St. 01	
01-50-1-15-37/12	

**PARLAMENTARNA SKUPŠTINA BiH**

*- Zastupnički dom -*

**SARAJEVO**

**PREDMET:** Odgovor na zastupničko pitanje, dostavlja se.-

Vijeće ministara Bosne i Hercegovine je na 44. sjednici održanoj 3. 4. 2013. godine utvrdilo Odgovor na zastupničko pitanje koje je postavio Senad Šepić zastupnik u Zastupničkom domu Parlamentarne skupštine Bosne i Hercegovine:

U pravitku prosljeđujemo Odgovor radi njegova dostavljanja zastupniku.

S poštovanjem,

**GENERALNI TAJNIK**  
*Zvonimir Kutleša*





BOSNA I HERCEGOVINA  
VIJEĆE MINISTARA

Broj: 05-50-1-978/13  
Sarajevo, 3. 4. 2013. god.

Senad Šepić, poslanik u Predstavničkom domu Parlamentarne skupštine Bosne i Hercegovine, na 37. sjednici Predstavničkog doma, održanoj 06.12.2012. godine, postavio je slijedeće pitanje:

1. Što Vijeće ministara BiH, u saradnji sa entitetskih vladama, radi na razvoju i očuvanje postojećih linija u putničkom voznom saobraćaju u BiH?
2. Kakav je status i šta se planira raditi s Unskom prugom u projektima razvoja željezničkog saobraćaja u BiH?

OBRAZLOŽENJE:

*Mediji su nedavno objavili da su Željeznice FBiH najavile odluku da se od 1. decembra 2012. godine ukidaju sve putničke linije željezničkog saobraćaja na relaciji Bosanski Novi – Bihać, što bi predstavljalo potpunu željezničku blokadu Unsko-Sanskog kantona.*

Na postavljeno poslaničko pitanje, Vijeće ministara Bosne i Hercegovine, u smislu člana 37. Zakona o vijeću ministara Bosne i Hercegovine ("Službenik glasnik BiH", broj 30/03 i 42/03), na 44. sjednici održanoj 3. 4. 2013 godine, utvrdilo je slijedeće:

ODGOVOR

1. Vijeće ministara Bosne i Hercegovine putem resornog Ministarstva komunikacija i transporta ima nadležnosti na željezničkim saobraćajem prema Zakonu o željeznicama Bosne i Hercegovine (Službeni glasnik BiH 52/06). Ovaj zakon reguliše ukupno strukturalno i eksploataciono područje željezničkog sistema Bosne i Hercegovine, uslove

i način upravljanja željezničkom infrastrukturom, obavljanje prevoza, kontrola, nadzor, regulatorne i apelacijske djelatnosti, kao i druga pitanja od značaja za rad i funkcionisanje željezničkog prevoznog sistema. Takođe nadležnost ministarstva je poštivanje međunarodnih pravila, propisa, standarda i normi koje definišu bezbjednost, interoperabilnost, tehničke standarde, prevoz opasnih materija, itd. (UIC fiše, TER norme, EU direktive, Konvencija COTIF, itd.), ali ministarstvo ne raspolaže budžetskim sredstvima i nije nadležno za poslovanje željezničkih kompanija.

U sistemu poslovanja su entitetska ministarstva i entitetske željezničke kompanije, čije su nadležnosti definisane entitetskim zakonima o željeznicama, koji nedvosmisleno preko entitetskih željezničkih kompanija obavljaju ukupno poslovanje željezničkog prevoza putnika i roba. Finansijsko poslovanje kompanija se zasniva na prihodima od samog prevoza i od godišnjih dotacija entitetskih ministarstava kompanijama, odnosno 20 miliona KM/godišnje za svaku od željezničkih kompanija dobijaju iz entitetskih budžeta, namjenjenih za održavanje željezničke infrastrukture i kao na velikim infrastrukturnim i eksploatacionim troškovima koji premašuju prihode. Navedeni iznos nije dovoljan, a prema procjenama sa terena trebao bi biti barem 5 puta veći.

Kod izrade Reda vožnje vozova za 2012/2013 godinu, kompanije su zbog nedostatka finansijskih sredstava, tražile subvencioniranje dijela troškova lokalnog putničkog saobraćaja, iz razloga malog broja putnika i velikih troškova dizel vuče, koje kantoni i opštine neće ili ne mogu da subvencioniraju. Radi boljeg razumjevanja radi se o Tuzlanskom kantonu i Unsko-sanskom kantonu, a sastav tih lokalnih vozova je dizel lokomotiva koja vuče jedan ili eventualno dva vagona u kojima ima više željezničkog osoblja od putnika. Osnovni cilj traženja ovih subvencija bio je zadržavanje postojećih linija, ali je nažalost ta pomoć izostala, tako da se generalno može reći da ima saobraćaja tamo gdje je subvencioniran. Još veće osiromašenje navedenog Reda vožnje je u dijelu međunarodnog putničkog saobraćaja, kojim su zbog nedostatka sredstava za pokrivanje troškova, ukinuti vozovi: Sarajevo - Beograd, Sarajevo - Budimpešta, Ploče - Zagreb, Banjaluka - Beograd, tako da je ostao samo jedan međunarodni voz na relaciji Sarajevo - Doboj - Banjaluka - Zagreb.

Postoje najavljeni i opravdani zahtjevi za izmjene reda vožnje u cilju poboljšanja usluge prevoza dostupnošću, učestalošću i kroz cijenu, a prema novijim informacijama u narednom periodu treba očekivati poboljšanja kroz uvođenje Talgo garnitura u saobraćaj. Ovdje još jednom treba napomenuti da je za ovakav međunarodni putnički saobraćaj i ovakav Red vožnje uveliko doprinjela i visoka naknada za pristup infrastrukturi HŽ, koju željeznički sektor BiH nije mogao platiti.

2. Unsko-sanski kanton ima izuzetno povoljan geografsko-saobraćajni položaj, jer zauzima prostor na pravcu osnovnih koridora Zapadna Evropa - Mediteran - Bliski Istok. Saobraćajno je dobro povezan sa Hrvatskom, i dalje sa ostalim zemljama Evrope. Najkraći kopneni put prema velikim lukama i značajnim središtima kao što su luke Split, Šibenik, Zadar, Rijeka vodi preko Bihaća i Bosanskog Petrovca. Unska pruga je vezala područje Splita, Zadra i Šibenika sa Zagrebom. Željezničkom prugom i magistralnim

putem ( 330 km) Unsko – sanski kanton je povezan sa Sarajevom i ostalim dijelovima Bosne i Hercegovine.

Nakon devetogodišnjeg prekida željezničkog saobraćaja Unskom prugom, dana 26.01.2001. godine službeno je puštena u saobraćaj Unska pruga. U promotivnom vozu na dionici Zagreb – Bihać - Knin potpisan je Sporazum o zajedničkom održavanju pruge i organizaciji saobraćaja između Hrvatske i BiH, čime je i službeno uspostavljen željeznički saobraćaj na Unskoj pruzi.

Osposobljavanjem za saobraćaj Ličke pruge (Oštarije – Knin – Split) opao je interes Hrvatske za saobraćaj preko Unske pruge i banjalučke pruge. To je uočljivo iz želje HŽ-a, da željeznički saobraćaj zaokruži unutar svoje mreže. Prema računici HŽ-a, na te bi dvije pruge oko 90 posto saobraćaja i roba bilo iz Hrvatske za Hrvatsku, a oko 50 posto toga saobraćaja išlo bi preko BiH.

Ovo je bio osnovni razlog za četverogodišnje kašnjenje, izradu i potpisivanja Sporazuma o zajedničkom održavanju pruge i organizaciji saobraćaja na Unskoj pruzi.

Cijela unska pruga (duga 393 kilometra) bila je prije rata elektrificirana i modernije opremljena od ličke (424 kilometra), koja se preko Like, u Kninu spajala s unskom. U BiH ima poteškoća i oko uspostave međuentitetskog saobraćaja, zbog veoma lošeg stanja infrastrukture. Kritična dionica je Blatna – Bosanski Novi/Novi Grad sa lošim stanjem gornjeg stroja pruge i uništenim SS i TK uređajima, što za cilj ima da putničkog saobraćaja nema od Otoke Bosanske do Bosanskog Novog/Novog Grada, a teretni saobraćaj (ako ga ima) odvija se otežano i korištenjem dizel vuče.

I Hrvatskoj i BiH podjednako je važan glavni željeznički pravac koji je dio evropskog Koridora Vc, od Ploče preko Mostara i Sarajeva za Doboj te preko mosta u Bosankom Šamcu prema Vinkovcima i Mađarskoj i šire jer predstavlja najkraći put i vezu sa lukom Ploče, što je dodatni otežavajući razlog za Unsku prugu, a time i Unsko-sanski kanton.

Naime, zbog saobraćajnog značaja Koridora Vc i finansiranja modernizacije željezničkog pravca Luka Ploče – Budimpešta, sa sigurnošću se ne može reći kada će Unska pruga biti elektrificirana tokom 2013. godine. Elektrifikacija Unske pruge trebala je biti urađena 2009. i 2012. godine, ali zbog nedostatka finansijskih sredstava to nije urađeno. Sredstva koja se i uspiju osigurati kroz kredite, kompanije ulažu u rekonstrukciju željezničkog koridora Ploče – Budimpešta, kao dijela panevropske mreže. Prema riječima odgovornih iz Željeznica FBiH, kvalitetnija ulaganja u infrastrukturu se mogu očekivati poslije tog perioda. Planovi rekonstrukcije Unske pruge postoje, te je tako „Planom investiranja u infrastrukturu za period 2010–2014“ predviđeno ulaganje od 20 miliona KM za elektrifikaciju neelektrificiranog dijela. U cilju realizacije navedenog projekta, Vlada FBiH, USK i ŽFBH bi zajednički trebalo da učine odgovarajuće napore, te urede odnose finansiranja željezničke infrastrukture, održavanja i subvencioniranja putničkog saobraćaja.

U ovakvim uslovima mali obim teretnog saobraćaja se odvija dizel-vučom u okviru mogućnosti, dok putničkog saobraćaja nema iz gore navedenih razloga. Pored investicija



za javnu infrastrukturu, Poslovno-saobraćajnom području ŽFBH u Bihaću potrebni su i novi putnički vagoni. Radi podsjećanja, Unska pruga (Bosanski Novi– Bihać – Knin), prije rata bila je najrentabilniji način prevoza robe i putnika u pravcu sjever - jug - sjever. Ovom prugom je dnevno prolazilo više od 70 vozova, prevozeći godišnje više od 4 miliona tona tereta i više od 1,5 miliona putnika. Danas je za prevoz robe i putnika osposobljen dio te pruge na relaciji Blatna –Martin Brod, dok se dionicom od Blatne ka Bosanskom Novom, željeznički saobraćaj odvija dizel vučom. Saobraćaja od Martin Broda prema Kninu i dalje prema lukama Šibenik i Split nažalost nema.

Glavni razlozi za ovako loše stanje na Unskoj pruzi leži u činjenici da su izmjenjeni tokovi putnika i roba, te da je došlo do izmjene i korištenja drugog vida saobraćaja, preusmeravanjem i premještanjem željezničkog saobraćaja ka drugim saobraćajnim tokovima i na druge vidove saobraćaja (uglavnom, drumski transport), uzrokovanog 10-godišnjim prekidom; potpuno uvezivanje i puna eksploatacija Ličke pruge u željezničku mrežu Hrvatske, slaba ekonomska razvijenost Unsko–sanskog kantona izražena kroz vrlo slabu potrebu za željezničkom prevozom.

Ministarstvo komunikacija i transporta Bosne i Hercegovine će i dalje istrajavati na potpunoj modernizaciji i uspostavi što kvalitetnijeg željezničkog saobraćaja na kompletnoj mreži, ali se mora uzeti u obzir činjenica da kod nominacije projekata, finansijske institucije koje daju kredite BiH, traže da se radi o dionicama visokog ranga (paneuropski koridori), da dionica ima odgovarajući obim rada, da se posjeduju određene studije (socio-ekonomska, saobraćajna, studija uticaj na okoliš, studija izvodivosti, itd.). Ulaganje u željezničku infrastrukturu je nadležnost entiteta i kantona, odnosno na njihovim željezničkim kompanijama je da učine sve što je u njihovoj moći u cilju ostvarivanja projekata rehabilitacije i modernizacije pojedinih dionica, kao i kvalitetnoj uspostavi i odvijanju željezničkog saobraćaja.