

ŽFBH

broj 12
godina III
decembar 2009.

ZA VEĆU SIGURNOST - 11,7 MILIONA EURA

**OBNOVLJEN SAOBRAĆAJ
SARAJEVO - BEOGRAD**

UBLAŽEN PAD PRIJEVOZA

NASTAVAK SARADNJE ŽFBiH I HŽ-a

SA "TALGOM" I AUTOMATSKA PRAONICA

**H. ROŽAJAC: SMANJEN BROJ
VANREDNIH DOGAĐAJA**

Investicije u željezničkom sektoru FBiH

Za veću sigurnost 11.7 miliona Eura



Predsjednik Uprave Željeznica FBiH Narcis Džumhur i generalni direktor BHŽJK Ivan Knezović potpisali su 30. decembra 2009. godine u Sarajevu Ugovor za podršku i instaliranje sistema stanične signalne opreme za dionicu Konjic – Čapljina sa predstavnicima njemačke firme „Thales Rail Signalling Solutions GmbH“ Henrikom Klanerom i Jean Jacques Kolbom.

Ugovor vrijedan 11.742.602, 72 Eura finansiran je iz Evropske banke za obnovu i razvoj (EBRD) i Evropske investicijske banke (EIB), a rok za njegovu implementaciju je dvije godine.

Pomoćnik ministra za saobraćaj i komunikacije FBiH Izet Mehinagić naglasio je da je ovaj ugovor izuzetno važan i s aspekta razvoja naše privrede, jer će kao podizvođači u navedenim poslovima biti angažirane naše firme i naši radnici.

Ublažen osjetan pad prijevoza

Zbog globalne ekonomske krize Željeznice FBiH zabilježile su pad prijevoza tokom 2009. godine. To se posebno osjetilo u prvih šest mjeseci, dok je u drugoj polovini godine taj trend prilično ublažen.

U 2009. godini prevezeno je **7. 206. 530 tona** robe, što je za 14 % manje u odnosu na 2008. godinu i **429.510 putnika**, što je za 18% manje nego lani.



Nastavak saradnje bh. i hrvatskog željezničkog sektora



Potpisan i dodatak
sporazuma

Potpisnici Sporazuma: Jerenić, Džumhur i Knezović

Predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture Branimir Jerenić, generalni direktor BHŽJK Ivan Knezović i predsjednik Uprave ŽFBiH Narcis Džumhur potpisali su 20. novembra 2009. godine u Sarajevu I Dodatak sporazuma o ustupanju na korištenje dijela aplikacije IST HŽ-a i pružanju tehničke pomoći za njenu implementaciju za potrebe ŽFBiH.

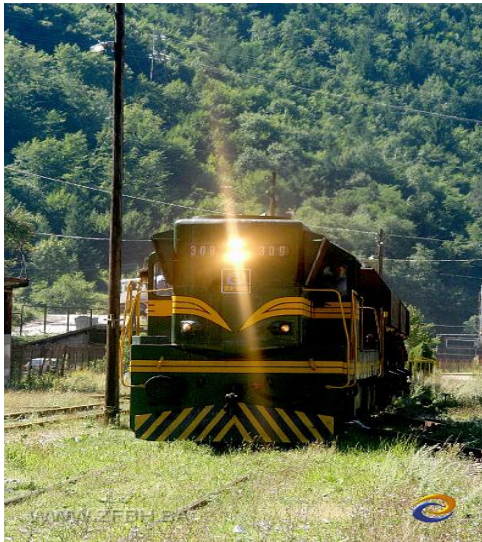
Sporazum je prvobitno potpisan 29. marta 2007. godine s predvidivim razdobljem trajanja od dvije godine, ali analizom i razmatranjem izvršenih i predstojećih aktivnosti, a zbog važnosti projekta i njegove neophodnosti izvršenja, proistekla je potreba produženja roka važenja Sporazuma o ustupanju na korištenje dijela aplikacije IST HŽ-a i pružanju tehničke pomoći za njenu implementaciju za potrebe ŽFBiH. Potpisom I Dodatka sporazuma, ovaj rok je produžen za još dvije godine od dana potpisa.

Branimir Jerenić Predsjednik Uprave HŽ Infrastrukture, čestitao je ovom prilikom timovima koji rade na projektu i naglasio da su željeznički sektori u BiH i Hrvatskoj primjer dobre regionalne saradnje, te da će se na ovaj način realizirati obostrane uštede. "Implementacijom ovog regionalnog projekta osigurat će se više posla, a time i više novca", zaključio je Jerenić.

Predsjednik Uprave ŽFBH Narcis Džumhur podsjetio je da BiH kao država ima 80% granica sa Hrvatskom, te da ne možemo jedni bez drugih. Također, istakao je i značaj provedbe projekta na Koridoru V-c u cilju potpunog planiranja kapaciteta, te pružanju još kvalitetnijih usluga komitentima. Projekat ima veliku vrijednost i značajan je sa stanovišta razmjene iskustva i znanja željezničkih sektora BiH i Hrvatske.

Generalni direktor BHŽJK Ivan Knezović zahvalio je predstavnicima HŽ-a na produžavanju ugovora i izrazio zadovoljstvo zbog tradicionalno dobre bilateralne saradnje sa HŽ-om.

Vlada FBiH traži oslobađanje entitetske željeznice od putarina



Vlada Federacije BiH donijela je 30. novembra 2009. godine odluku da od Upravnog odbora Uprave za indirektno oporezivanje BiH zatraži oslobađanje J.P. Željeznice Federacije BiH od obaveze plaćanja putarine za dizel goriva koja se koriste za pogon šinskih vozila. Riječ je o količini od oko milion i 391 hiljadu litara dizel goriva za period 1. juli – 31. decembar 2009.godine.

Vlada FBiH je na sjednici u Mostaru donijela i nekoliko odluka koje se odnose na rad i poslovanje JP Željeznice Federacije BiH. Prva odluka odnosi se na izmjenu i dopunu Odluke o raspodjeli sredstava tekućeg granta „Subvencije javnim preduzećima - Federalnog ministarstva prometa i komunikacija - transfer Željeznicama FBiH“.

Njome se odobrava Program raspodjele sredstava tekućeg granta u iznosu od 20 miliona i to 17.316.666 KM za održavanje željezničke infrastrukture, 2.083.334 KM za obavljanje usluga željezničkog putničkog saobraćaja i kombinovanog prijevoza u 2009.godini, te 600.000 KM Bosanskohercegovačkoj željezničkoj javnoj korporaciji na ime učešća Federacije BiH. Zbog umanjenja sredstava u Budžetu FBiH za finansiranje održavanja željezničke infrastrukture za 2009.godinu u iznosu od 16,7 posto bilo je neophodno izmijeniti Ugovor o finansiranju održavanja željezničke infrastrukture između JP Željeznice FBiH Sarajevo i Federalnog ministarstva prometa i komunikacija, pa je Vlada danas Odlukom dala saglasnost na Aneks ugovora. Transfer za Željeznice FBiH u iznosu od 19,4 miliona KM bio bi raspoređen tako da se 17.316.666 usmjeri na održavanje željezničke infrastrukture, 1.666.667 za

sufinansiranje javnog putničkog prijevoza i 416.667 KM za sufinansiranje kombinovanog saobraćaja.

Uspostavljena direktna linija Sarajevo - Beograd - Sarajevo

Nakon 18 godina prekida putničkog željezničkog saobraćaja, od 13. decembra 2009. godine, ponovo je uspostavljena direktna linija Sarajevo - Beograd - Sarajevo. Kompoziciju voza je dogovorena prema međunarodnim standardima i čine je tri vagona koji pripadaju Željeznicama FBiH, Željeznicama RS-a i bife - vagon Željeznica Srbije u kojem povoljne ugostiteljske usluge pruža osoblje željezničkog turističkog preduzeća „Želturist“ iz Beograda. Veliko interesovanje za ovu relaciju, pored putnika i medija, iskazale su i turističke agencije kako u Sarajevu tako i u Beogradu koje planiraju organizaciju grupnih putovanja i bolje povezivanje dva glavna grada.

Red vožnje ovoga voza napravljen je tako da se uspostavi adekvatna veza iz pravca Mostara i Ploča i dalje prema Novom Sadu, Skoplju, Baru i obrnuto. Prema redu vožnje voz iz Sarajeva polazi u 11:35 sati, a Beograd stiže u 20:18 sati. Iz Beograda će voz kreće u 8:15 sati, a u Sarajevo stiže u 17:35 sati. Putnici koji putuju ovim vozom moraju računati na duža zadržavanje voza u stanicama Slavonski Šamac i Šid koje su određene za obavljanje potrebnih kontrolno-carinskih procedura na međudržavnim prelazima

Po pitanju cijena napravljen je iskorak tako da su za putnike koji putuju iz Sarajeva i Dobija za Beograd i iz Beograda za Sarajevo i Doboj dogovorene posebne ponude:

„**Sarajevo Special**“ gdje je cijena karte u jednom pravcu 16,80 eura povratana karta 31,00 eura i

„**Doboj Special**“ gdje je cijena karte u jednom pravcu 11,30 eura povratana karta 21,00 eura.

U prvim danima saobraćanja ovog voza njegova popunjenost je veća od planiranog i očekuje se još veći priliv putnika.

Hajro Rožajac, direktor Unutrašnje kontrole ŽFBiH

Smanjen broj vanrednih događaja



Hajro Rožajac sa kolegom Mustafom Kalabom

Sprovođenje propisa o bezbjednosti željezničkog saobraćaja, te preventivno i instruktivno djelovanje s ciljem sprečavanja nepravilnosti u radu, otkrivanje i ukazivanje na pojave, uzroke i posljedice nepravilnosti u radu i rukovanju, kao i preduzimanje mjera za bezbjedno i redovno odvijanje željezničkog saobraćaja, osnovni je zadatak Unutrašnje kontrole (UK) Željeznica Federacije Bosne i Hercegovine.

Direktor UK ŽFBiH Hajro Rožajac kaže da je bezbjednosna situacija zadovoljavajuća, najviše zahvaljujući adekvatnoj primjeni saobraćajno-tehničkih propisa od strane izvršnog osoblja i kontrolorima koji su stalno na terenu u cilju preventivnog djelovanja.

Sa direktorom Rožajcem razgovarali smo o ukupnoj sigurnosnoj situaciji u ŽFBiH kao i o nedostacima koji su uočeni u periodu od januara do juna ove godine.

Kako ocjenjujete sigurnosnu situaciju u željezničkom saobraćaju za prvih šest mjeseci ove godine, u odnosu na isti period prošle godine?

U periodu od januara do juna ove godine imali smo 201 vanredni događaj, što je u odnosu na isti period 2008. godine manje za 208 slučajeva ili za 51%. Analiza je pokazala veliko smanjenje vanrednih događaja po svim grupama. Udesa kao grupe

sa najtežim posljedicama bilo je za pet slučajeva manje, nezgoda za 18 slučajeva manje, vanrednih događaja na putnim prelazima i van njih na željezničkom području za 21 slučaj manje i smetnji za 164 slučaja manje.

Na smanjenje broja vanrednih događaja u najvećoj mjeri je uticao smanjeni obim prevoza i smanjen broj kvarova na vučnim vozilima i kontaktnoj mreži.

U periodu o kojem govorimo došlo je do smanjenja ukupne materijalne štete u iznosu 435. 595,88 KM, a materijalna šteta prouzrokovana od strane trećih lica manja je za 342.157,11 KM.

Prekid u željezničkom saobraćaju u posmatranom periodu je iznosio 7.605 minuta, što je za 10.252 minute manje.

Da li je bilo smrtnih slučajeva?

Bilo je devet smrtnih slučajeva od januara do juna, što je za pet više u odnosu na isti period 2008. godine. U sedam slučajeva do usmrćenja je došlo nepažnjom trećih lica na otvorenoj pruzi. U jednom slučaju, do usmrćenja je došlo na radnom mjestu gdje je pozlilo čuvaru mosta Gazela, koji je nakon toga odmah i preminuo. U još jednom slučaju do usmrćenja je došlo nakon otpreme voza broj 390 u stanici Konjic u 19 sati i 52 minuta. U 20.00 sati treće lice dolazi u kancelariju i obavještava šefa stanice i otpravnika vozova da na peronu leži nepoznato lice u besvjesnom stanju. Povrijeđeno lice odmah je prebačeno u bolnicu, gdje je u toku noći preminulo. U prvom polugodištu 2009. godine imali smo jedno teže povrijeđeno lice, što je za tri slučaja manje u odnosu na isti period 2008. godine, prouzrokovano nepažnjom trećih lica.

Da li je bilo pokretanja disciplinskih postupaka?

U prvih šest mjeseci 2009. godine pokrenuto je 10 disciplinskih postupaka protiv lica koja neposredno učestvuju u vršenju željezničkog saobraćaja. Ono što želim naglasiti jeste, da bez obzira na to što je ukupan prevoz manji za 25% i prevoz u netotonama manji za 41%, mora se istaći da je broj vanrednih događaja smanjen za 51%, što je za svaku pohvalu. I dalje se mora istaći da je na smanjenje broja vanrednih događaja došlo adekvatnom primjenom propisa izvršnog osoblja u svim uslovima rada i u svim djelatnostima. Poseban doprinos dala je i unutrašnja kontrola uz saradnju sa kontrolorima područja infrastrukture i prometno poslovnih područja. I u narednom periodu treba nastojati održati trend smanjenja broja vanrednih događaja i time doprinijeti da stepen bezbjednosti željezničkog saobraćaja bude još veći.

Prema vašoj procjeni kakvo je stanje naših osnovnih transportnih kapaciteta?

U periodu I-VI 2009. godine uz minimalno investiciono i tekuće održavanje u svim djelatnostima, nastojala su se održati osnovna transportna sredstva u ispravnom stanju i time zadovoljiti uslove za bezbjedno odvijanje željezničkog saobraćaja i izvršenje reda vožnje.

Bez obzira na to što je nastupio period restrikcija u svim djelatnostima, neblagovremeno ulaganje u infrastrukturne kapacitete može i dalje pogoršavati stanje, a samim tim i mogućnost za nastanak težih vanrednih događaja.

Kako su izvođeni radovi na tekućem održavanju?

Ti radovi izvodili su se uglavnom vlastitom radnom snagom. Zbog nedovoljnog i neadekvatnog ulaganja u donji i gornji stroj proizašle su potrebe za uvođenjem niza laganih vožnji. Na dan 30.06.2009. na snazi je 35 laganih vožnji u dužini 19 km od čega je 13 zbog nedostatka AT porcija i šina.

Procenat izvršenja investicionog ulaganja prilično je velik, 78%.

Veliko izvršenje rezultat je angažiranja vlastite radne snage na zamjeni novih šina i pragova u cilju smanjenja zaliha materijala, prvenstveno šina iz Plana za 2007. godinu, sa zakašnjenjem isporučenih krajem 2008. godine u zimskom periodu, a ugrađenih u prvoj polovini 2009. godine.

U kakvom su stanju industrijski kolosijeci?

Na području ŽFBiH nalazi se ukupno 37 otvorenih industrijskih kolosijeka u ukupnoj dužini od 113,792 km, dok 43 odvojne skretnice spajaju ove kolosijeke na mrežu ŽFBiH.

Stanje industrijskih kolosijeka u prvoj polovini 2009. u odnosu na prethodnu godinu se dodatno pogoršalo. Razlozi leže u tome što su vlasnici mahom u teškom materijalnom položaju tako da nemaju dovoljno sredstava za ulaganja u iste. Vlasnici industrijskih kolosijeka, čiji su kolosijeci u jako lošem stanju su obavješteni i dostavljeni su im predmjeri radova za sanaciju. Potpisana su dva ugovora (TE "Tuzla" i Rudnici "Kreka") za održavanje odvojnih skretnica.

Koji su to prijedlozi mjera za poboljšanje sigurnosti i urednosti u željezničkom saobraćaju?

Prije svega, neophodno je povećati stepen ulaganja u infrastrukturu po svim djelatnostima i time bar održati sadašnje stanje ispravnosti transportnih kapaciteta. Također, treba povećati aktivnosti oko osiguranja putnih prelaza koji su bili u funkciji i isključeni zbog ugradnje uređaja savremenog osiguranja stanica.

U službenim mjestima gdje se saobraćaj vozova reguliše na klasičan način, već duže vrijeme se to radi sa minimalnim brojem izvršilaca gdje se ne mogu ispoštovati potrebni saobraćajni propisi koji mogu biti glavni uzrok vanrednog događaja sa težim posljedicama. Najizraženiji je nedostatak skretničkog i manevarskog osoblja koje u što kraćem vremenskom roku treba obezbijediti.

Posebno bih naglasio da je neophodno u što skorijem roku obezbijediti uniforme za izvršno osoblje kako bi se raspoznali po poslu koji obavljaju. U većini slučajeva vremenski rok je istekao, a pojedino izvršno osoblje uniforme nikad nije ni dobilo.

Uz sve ovo treba se posvetiti veća briga oko nabavke potrebnih sredstava i odabira prioriteta gdje bi se obavezno uključili uposlenici koji su direktno odgovorni za ispravnost transportnih kapaciteta.

Tehnička stanica „Sušica“

Sa „Talgom“ i automatska praonica



Vagoni se danas peru ručno

Nekada je kroz sarajevsko naselje Velešići proticao potok Sušica. Zatrpan je poslije Olimpijade 1984.godine kada je nekoliko stotina metara dalje od Željezničke stanice Sarajevo podignuta Tehnička stanica „Sušica“, pa je od potoka ostalo samo ime.

Izgradnja ovakve TS bila je neophodna iz razloga što su dotadašnji kapaciteti, koji su bili smješteni u krugu stanice Sarajevo, bili nedovoljni i neuslovni za kvalitetno obavljanje predviđenih poslova.

U svim željezničkim domicilnim stanicama za prevoz putnika postoje i tehničke stanice čija je svrha postojanja u prvom redu stručno i kvalitetno održavanje mobilnih kapaciteta za prevoz putnika u smislu tehničke ispravnosti, kao i higijensko-sanitarno održavanje svakog vagona pojedinačno.

Uposlenicima Tehničke stanice „Sušica“ osnovni zadatak je briga o tehničkoj ispravnosti vagona, ugodnosti, komforu i čistoći svakog voza koji otpočinje putovanje iz stanice Sarajevo. Pored ovih poslova, vrše se sitne poravke na vozovima koji tranzitiraju stanicu Sarajevo, bez otkvačivanja, kao i ambulantno čišćenje ovih vozova. Jednom u 30 dana svaki putnički vagon dostavlja se u „Sušicu“ radi tehničkog pregleda (papuče, kočioni sistem, obrtna postolja, vlačno- odbojni uređaji, elektro oprema, rasvjeta, mjerenje profila istrošenosti točka, unutrašnja ispravnost

prozora, vrata, grijanja, protivpožarnog aparata)- kaže Ifet Sokolović, direktor Poslovno prometnog područja Sarajevo.

Pored tehničkog pregleda i poslova na održavanju vagona, u TS „Sušica“ vrši se priprema i čišćenje vozničkih jedinica, tj. unutrašnje i vanjsko čišćenje vagona (ambulano, malo, redovno i temeljno). Prije rata imali smo i automatsku praonicu vozova. Stariji uposlenici poput Muhameda Tufe, šefa Radne jedinice tehničkog pregleda kola, sjećaju se vremena kada se cijela kompozicija voza mogla oprati za deset minuta. Bilo je dovoljno da voz lagano prođe kroz praonicu i poslije četki i hemikalija iziđe „k'o nov“. Neposredno prije rata, praonica je rastavljena i demonitirana radi upućivanja na redovni remont..... i od tada, vozovi se peru ručno.

Poslije rata TS je osposobljena naporom zaposlenika za osnovno i minimalno održavanje i čišćenje vagona, što je za to vrijeme i bilo dovoljno. Međutim, nabavkom novih vagona i povećanjem broja pari brzih međunarodnih vozova, ovi kapaciteti su postali nedovoljni, tako da se održavanje i čišćenje putničkih vagona odvija uz krajnji i maksimalan napor zaposlenih u TS „Sušica“.

Putnici koji se danas voze Željeznicom FBiH, redovno se žale na čistoću vagona, konkretnije, prozora, vrata i toaleta. Direktor Sokolović kaže da se vagoni peru redovno, ali da veliki problem predstavlja njihova dotrajalost i nedostatak potrebne mehanizacije i rezervnih dijelova.

Zaptivači na vakum staklima, prozora i vrata su dotrajali i prljavština koja prođe između ne može se nikako oprati. Jedino rješenje je njihova zamjena novim prozorima i vratima - smatra Sokolović.

Lijepa vijest je da će u sklopu projekta „Talgo“ biti ugrađena nova automatska praonica za pranje Talgo garnitura, ali i svih ostalih garnitura i putničkih vagona. Na komandnoj zgradi već su izvršene pripreme za njeno postavljanje. Također, u sklopu „Talgo“ projekta bit će instaliran i uređaj za vakuumsko pražnjenje toaleta. Pored toga, bit će instalirani i svi drugi uređaji neophodni za savremno i kvalitetno čišćenje i servisiranje putničkih vagona i garnitura.

I dok putnici odlaze i prolaze u iščekivanju ljepših vozova koji će sigurno doći, vozovi se redovno pregledaju u samo jedno cilju: obezbijediti maksimalnu sigurnost putnika uz maksimalno moguće kvalitetno i udobno putovanje.

CER Monitor

Međunarodni putnički transport otvoren konkurenciji

Od 1. januara 2010.godine sva evropska željeznička preduzeća podržana su u smislu poboljšanja željezničke infrastrukture u ostalim zemljama članicama, a sve u namjeri stvaranja jednog međunarodnog putničkog servisa.

To otvara nove poslovne mogućnosti za željeznička preduzeća i menadžere infrastrukture, dopuštajući im da stvore nove, inovativne i tržišno orijentirane putničke servise.

Antonio Tajani, potpredsjednik Evropske komisije, s posebnom odgovornošću, tvrdi: „Počinje novo poglavlje u procesu jačanja željezničkog sektora, u koju će biti uključena Evropska Unija, u narednih nekoliko godina. Međunarodno željezničko tržište otvorit će se na dobrobit za obje strane – za industriju i putnike. Očekuje se da će to povećati mogućnost izbora za putnike i voditi kvalitetnijem skoku servisa, stvarajući time i nove cijene. To je još jedan korak doprinosa u cilju integriranog evropskog željezničkog područja“.

Pod okriljem Direktive 2007/58/EC, sva željeznička preduzeća koja imaju licence i posjeduju sigurnosne certifikate bit će sada u mogućnosti da djeluju u međunarodnim servisima. To stvara realistične ekonomske uvjete za napredak servisa, u što uključuje pravo međunarodnim vozovima da ukrcavaju i iskrcavaju putnike na stanicama smještenim u ostalim zemljama članicama.

Cer monitor 11.01.2010.

Međunarodna konferencija o željeznici u Dortmundu

Međunarodna konferencija o željeznici, u okviru koje je održana panel-diskusija o liberalizaciji nacionalnih željeznica u Evropi, održana je u Dortmundu 9. novembra ove godine. Konferencija je ranije bile održavana pod nazivom „**Railtec**“.

Glavnu riječ vodio je predsjednik CER-a, Johannes Ludewig, zajedno sa Ruedigerom Gruebeom (predstavnikom CEO-a u okviru Njemačkih željeznica (DB AG), Vladimirom Jakunjinom, predsjednikom Ruskih državnih željeznica (RZD), Johannom –Friedrichom Colmanom (članom kabineta Evropske komisije, potpredsjednikom i komesarom za transport Antoniom Tajanijem), i Lutzom

Linienkaemperom (ministrom izgradnje i transporta njemačke savezne pokrajine Sjeverna-Rajna Vestfalija). Gospodin Ludewig je kao najvažnije istaknuo neophodnost liberalizacije, ali ne pod dovoljnim uvjetima za zdravu konkurenciju, na području željeznica. Bez adekvatnog investiranja u infrastrukturu konkurencija može biti štetna za željeznički saobraćaj, istakao je Ludewig. Njegovo mišljenje snažno su podržali predstavnici CEO-a, Grube i Jakunjin.

O temi se raspravljalo detaljno u okviru informativnog ministarskog sastanka, koji se nastavio sutradan. Ministri transporta i državni ministri Bugarske, Poljske, Luksemburga i Njemačke diskutirali su o finansiranju infrastrukture u vremenu ekonomske krize zajedno sa predstavnicima Evropskih željeznica CEO.

Otvarajući diskusiju, Ludewig je prikazao oblike različitih nivoa investiranja u izgradnju i održavanje infrastrukture u 27 zemalja Evropske Unije. To postaje očitije u pojedinim zemljama, dok je u centralnoj i istočnoj Evropi situacija dramatična. Učesnici su se složili da je potrebno trajno investiranje u željeznicu.

Trgovinski sajam u Dortmundu privukao je oko 200 izlagača, u dva dana. Mnogi novi proizvođači predstavili su se po prvi put. Ruske željeznice (RZD), na primjer, veoma su ponosne što su se po prvi put predstavile javnosti. Konferenciji je, također, prisustvovao veliki broj djelatnika iz politike i biznisa, a sajam je posjetilo oko 10.500 posjetilaca.

Kao i prethodnih godina, CER je bio tehnički sponzor sajma **Rail 2009**. sa Johannesom Ludewigom u ime Željezničkog savjetodavnog komiteta na čelu.

Cer monitor 16.11.2009.





Željeznički transport izvan domašaja revizije Direktive EU o opasnim materijama

Desetog novembra 2009. godine, većinski vlasnici kapitala su pod pokroviteljstvom Generalnog direktorijuma za razvoj (DG ENVi) Evropske komisije održali sastanak, potvrđujući svoju namjeru da zadrže željeznički transport izvan domašaja revizije Direktive o kontroli velikih havarija - SEVESO II, uključujući opasne materije (Direktiva 96/82/EC, ažuriranom Direktivom 2003/105/EC).

Direktiva SEVESO II obuhvaća prevenciju od nesreća za nepokretne instalacije. Ta Direktiva datira od 1996.godine, i ponovno je obnovljena 2003. godine.

Prijašnja revizija sastavljena od Komisije za životnu sredinu sadržavala je u osnovi dvije studije koje su predstavili većinski vlasnici kompanija. Jedna od studija je predlagala proširenje uticaja ove direktive na transport o opasnim materijama na željeznicu, dok su se neki suprotstavili ovom prijedlogu.

To je podržala i Evropska komisija (obje strane – DG Za životnu sredinu i DG – Transport i energija), a koje su određene specifičnim (prvenstveno Ujedinjeni narodi) zakonskim odredbama o transportu opasnih materija.

CER će nastaviti pratiti razgovore o reviziji SEVESO II Direktive, kako bi osigurali da transport opasnim materijama željeznicom ostane u okvirima zakonske regulative.

Cer monitor 16.11.2009.

Posebni turistički vozovi Ljubljana – Sarajevo-Ploče

Organizacija posebnih putničkih vozova na relaciji Ljubljana-Sarajevo-Ploče-Ljubljana dio je turističkog aranžmana koje su Slovenske Željeznice i Željeznice FBiH realizovale sa turističkom agencijom »Palma« iz Ljubljane. Prvi voz krenuo je iz Ljubljane 08.10.2009. sa oko 400 turista. Zbog velikog interesovanja pokrenut je i drugi voz 23.oktobra 2009.godine sa 300 zaljubljenika u prirodne ljepote i željeznicu.

Pored berbe mandarina u krajnjoj destinaciji i uživanja u prirodnim ljepotama, gosti iz Slovenije su posjetili gradove Sarajevo i Mostar i obišli njihove kulturno-historijske znamenitosti.



Nekad i sad

Razvoj željezničkog saobraćaja u Bosni i Hercegovini



Željeznice su generator privrednog razvoja

Željeznica u Bosni i Hercegovini ima dugu istoriju i tradiciju i prošla je kroz nekoliko faza razvoja. Može se s ponosom kazati da je željeznica u Bosni i Hercegovini počela sa radom davne 1872. godine sa jednokolosječnom prugom između Dobrljina i Banje Luke u dužini od 87 km.

Između 1878. i 1918. godine, u doba Austro-Ugarske okupacije izgrađeno je 1.455 km uskotračne pruge. U 1938. godini postojalo je 1.872 km pruge u javnoj upotrebi u Bosni i Hercegovini, od čega samo 178 km ili 9,5 % normalnog kolosjeka.

Nakon završetka Drugog svjetskog rata, naglasak je prebačen zbog rastućih potreba privrede na normalni kolosjek. Između 1946. i 1953. godine izgrađen je veći dio pruga normalnog kolosjeka. Pruga normalnog kolosjeka Sarajevo - Ploče izgrađena je 1966. godine. Može se konstatovati da je ova pruga veoma teška i u pojedinim svojim djelovima prolazi kroz najteže terene u Evropi. Na dužini od 194,6 km pruga Sarajevo - Ploče ima 36.000 m tunela i preko 5.000 m mostova i vijadukta.

U periodu od 1968. i 1977. godine proveden je program modernizacije i kao rezultat toga je da je većina linija elektrificirana. U 1977. godine bilo preko 60 % elektrificiranih linija u Bosni i Hercegovini.

Željeznice u Bosni i Hercegovini kao jedinstveno preduzeće imale su 1.032 km pruge.

Agresija na Bosnu i Hercegovinu uzrokovala je uništenje i raspad željezničkog sistema zbog ratnih razaranja (Ukupno procijenjena ratna šteta nanjena sistemu ŽBH iznosi 854.000.000 US\$, i to 767.000.000 US\$ ili 90 % otpada na vozni park, a 87.000.000 ili 10 % otpada na infrastrukturu).

U oktobru 1992. godine ŽBH Sarajevo postale su član Međunarodne unije željeznica (International Union of Railways - UIC).

U novembru 1995. godine, Dejtonski sporazum potvrdio je integritet ŽBH i obećao veći angažman Međunarodne zajednice u revitalizaciju ŽBH (odredbe Aneksa 9).

Željeznice u Bosni i Hercegovini podjelili su po entitetima, tako da je:

- Federaciji pripalo 607 km ili 59 % pruge (dva operatora ŽBH i ŽHB),
- Republika Srpska 425 km ili 41 % pruge (jedan operator ŽRS).

Donesen je Zakon u Federaciji BiH o željeznicama, kojim je utvrđeno da se sa 1. januarom 2002 g. fuzionišu dva preduzeća (ŽBH i ŽHB) u jedno preduzeće ŽFBiH.

Građevinska dužina pruga u Bosni i Hercegovini iznosi 1.030,389 km:

Rb	P R U G A	Ukupno BiH (km)	Distrikt Brčko (km)	Federacija BiH (km)	Republika Srpska (km)
1	Elektrificirane pruge	777		439	338
	%	75,40		74,73	81,25
2	Neelektrificirane pruge	253	27	148	78
	%	24,60		25,27	18,75
	UKUPNO	1.030	27	587	416
	%	100,00	2,60	57,00	40,40
	Dvokolosječna pruga	87		68	19
	%	8,52		11,66	4,60

Dvije glavne linije su :

- Linija jug - sjever (Čapljina gr.- Sarajevo - Doboj - Bos. Šamac), ova linija trebala bi u Pan Evropskom Koridoru u Jugoistočnoj Evropi (Helsinki 1997) da bude koridor Vc (Ploče - Sarajevo - Osijek - Budapest).
- Linija istok - zapad (Bos. Novi - Banja Luka - Doboj - Brasina), ova linija trebala bi biti Paralelni Koridor X .

Željeznice u Bosni i Hercegovini polovinom osamdesetih godina ostvarile su rekordan rad :

- teretni saobraćaj 32,1 miliona tona, sa ostvarenih 5,8 milijardi NTKM, i sa 182,1 km ostvarenog prosječnog prevoznog puta. Od ukupno prevezenih 32,1 miliona tona robe (lokalni saobraćaj unutar Federacije iznosio je 46 %, međuentitetski saobraćaj iznosio je 45 %, međunarodni saobraćaj iznosio je 8% / uvoz 40 %,izvoz 60% / , tranzitni saobraćaj iznosio je 1 %.
- putnički saobraćaj 19,1 miliona putnika , sa ostvarenih 1,9 milijardi PKM , i sa 102,9 km ostvarene prosječne dužine prevoza po putniku, prosječna udaljenost u saobraćaju unutar Federacije iznosila je 60 km, u međuentitetskom saobraćaju iznosila je 185 km, a u međunarodnom 240 km . Od ukupno prevezenih 19,1 miliona putnika (lokalni saobraćaj unutar Federacije iznosio je 65,5 %, međuentitetski saobraćaj iznosio je 34 %, međunarodni saobraćaj iznosio je 0,5 %.

Početak devedesetih godina dvadestog vijeka, rad željeznicom u BiH drastično je opao.

Agresijom i ratnim razaranjima željeznica na području Federacije skoro da i nije saobraćala ili se je odvijao ostrvski saobraćaj.

Tokom i nakon rata došlo je do razvoja jakog sektora drumskog saobraćaja, koji je željeznicama oduzeo značajan dio tržišta, te će željeznici biti veoma teško da vrati udio na tržištu od sektora drumskog saobraćaja. Drumski saobraćaj ima jaki lobi, i u privatnim je rukama.

Ipak nastoje se iskoristiti sve prednosti da bi se ostvario veći prevoz robe i putnika na prugama Željeznice Bosne i Hercegovine.

Ključne prednosti željeznice očituju se u slijedećem:

- Prevoz rasutog tereta
- Solidni kapaciteti za održavanje
- lojalna radna snaga
- Jaka tradicija željeznice

Željeznica ima i neke mogućnosti koje bi morala iskoristiti u maksimalnoj mogućoj mjeri kako bi se povećao prevoz, a one su :

- Fizičko propadanje cestovne mreže
- Ovisnost nekih korisnika
- Središnji položaj u Evropi
- Mogućnosti pristupu Luci Ploče
- Položaj u odnosu na Koridore V i X.

Sagledavajući ključne prednost ,kao i ispoljenu težnju i spremnost da se razvoju željeznice u Bosni i Hercegovini pokloni znatno veća pažnja nego do sada, te mogućnosti koje bi željeznica morala iskoristiti, pretpostavlja se i operiše podacima da bi se prevoz željeznicom u narednom periodu trebao povećati.

Željeznicu treba razvijati! Uvrštavanjem Željeznice u Bosni i Hercegovini u Koridor V zvanično se smatra da je mreža pruga u Bosni i Hercegovini arterija ili ogranak evropskog Koridora V, i da se može efikasno uvezati u predloženi Koridor X. Na ovaj način dat će se velika mogućnost Bosni i Hercegovini da znatnije poveća učešće u tranzitnom i međunarodnom saobraćaju.

Bržim razvojem željezničkog saobraćaja znatno će se uticati na: a) smanjenje transportnih troškova,

- b) očuvanje čovjekove sredine,
- c) povećanje ušteta tečnih goriva,
- e) smanjenja odliva deviza,
- f) veće zapošljavanje domaćih kapaciteta za proizvodnju opreme za željeznicu .

Razvojem željeznica razvijat će se: bankarski sistem , osiguravajuća društva, povećat će se potrošnja: električne energije, građevinskog materijala, metalne industrije i svih onih proizvoda gdje je željeznica veliki potrošač. Ojačat će razni kooperanti i zaposlit će se znatan broj ljudi.

U kojoj mjeri će se iskoristiti prednosti željeznice, odnosno, koliko će ova grana potpomoći stabilizaciji zavisi od aktivnosti i sinhronizaciji svih struktura u državi.