



JAVNO PREDUZEĆE ŽELJEZNICE FEDERACIJE BOSNE I HERCEGOVINE
društvo sa ograničenom odgovornošću SARAJEVO
71 000 Sarajevo, Musala 2

Reg.br. 065-0-Reg-06-000614 od 28.12.2006. godine kod Općinskog suda u Sarajevu; Glavni račun: KM 3389002207823509, DEVIZNI-IBAN: BA39+3389002207823509 SWIFT: UNCRBA 22 kod UNICREDIT BANK d.d. Mostar; Računi za redovno poslovanje: KM 1549212001826340, DEVIZNI-IBAN: BA39+50101200-875115 SWIFT: UPBKBA 22 kod INTESA SANPAOLO BANKA d.d. Bosna i Hercegovina; KM 1010000051807253, DEVIZNI-IBAN: BA39+1010000051807253, SWIFT: PBSCBA 22, kod PRIVREDNA BANKA SARAJEVO d.d. Sarajevo; KM 1990490075973745 kod SPARKASSE BANK d.d. Bosna i Hercegovina; KM 1020500000088171, DEVIZNI-IBAN: BA39+1020500000088171 SWIFT: UBKSBA 22 kod UNION BANKA d.d. Sarajevo; ID broj: 4200450270001; PDV broj: 200450270001; Porezni broj: 01071112

Broj: 1-20896-1/2025

Datum: 14.11.2025. godine

Mjesto: Sarajevo

Bosna i Hercegovina
Federacija Bosne i Hercegovine
PARLAMENT FEDERACIJE
SARAJEVO

Primljeno: 17-11-2025			
Org. jed.	Broj	Priloga	Vrijednost
05/1	- 02 -	686	/25

Vlada Federacije Bosne i Hercegovine

Federalno ministarstvo prometa
i komunikacija

* Predstavnički dom Parlamenta FBiH

Predmet: Odgovor na Vaš akt broj: 03-04-800-12/2025 od 07.11.2025. godine

Poštovani,

U vezi Vašeg akta broj: 03-04-800-12/2025 od 07.11.2025. godine u kojem tražite da Vam dostavimo odgovor na poslanička pitanja koje nam je uputio zastupnik u Predstavničkom domu Parlamenta FBiH - gđin. Sanel Kajan putem akta broj: 05/1-02-686/25 od 05.11.2025. godine, obavještavamo Vas da smo dostavili naš odgovor putem akta broj: 1-20503-1/2025 od dana 10.11.2025. godine.

Isti ćemo Vam ponovno poslati i putem elektronske i putem redovne pošte.

S poštovanjem,

Prilog:

- Akt broj: 1-20503-1/2025 od dana 10.11.2025. godine

VD-Predsjednika Uprave - Generalnog Direktora

Mirza Hadžibegić, dipl. ecc.



Dostavljeno:

- naslovu:
- a/a.

UIC 50

Bosna i Hercegovina



JAVNO PREDUZEĆE ŽELJEZNICE FEDERACIJE BOSNE I HERCEGOVINE
društvo sa ograničenom odgovornošću SARAJEVO
71 000 Sarajevo, Musala 2

Reg.br. 065-0-Reg-06-000614 od 28.12.2006. godine kod Općinskog suda u Sarajevu; Glavni račun: KM 3389002207823509, DEVIZNI-IBAN: BA39+3389002207823509 SWIFT: UNCRBA 22 kod UNICREDIT BANK d.d. Mostar; Računi za redovno poslovanje: KM 1549212001826340, DEVIZNI-IBAN: BA39+50101200-875115 SWIFT: UPBKBA 22 kod INTESA SANPAOLO BANKA d.d. Bosna i Hercegovina; KM 1010000051807253, DEVIZNI-IBAN: BA39+1010000051807253, SWIFT: PBSCBA 22, kod PRIVREDNA BANKA SARAJEVO d.d. Sarajevo; KM 1990490075973745 kod SPARKASSE BANK d.d. Bosna i Hercegovina; KM 1020500000088171, DEVIZNI-IBAN: BA39+1020500000088171 SWIFT: UBKSBA 22 kod UNION BANKA d.d. Sarajevo; ID broj: 4200450270001; PDV broj: 200450270001; Porezni broj: 01071112

Broj: 1-20503-1/2025

Datum: 10.11.2025. godine

Mjesto: Sarajevo

URGENT

- Predstavnički dom Parlamenta FBiH

- n/r Sanel Kajan, zastupnik u
Predstavničkom domu Parlamenta FBiH

PREDMET: Odgovori na upit Sanela Kajana, zastupnika u Predstavničkom domu Parlamenta Federacije Bosne i Hercegovine od 22.09.2025.

Referirajući se na dopis gospodina Sanela Kajana, zastupnika u Predstavničkom domu Parlamenta Federacije Bosne i Hercegovine, broj 02-248/25 od 22.9.2025. godine, JP Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine, d.o.o. Sarajevo - dostavljaju odgovore na zastupnička pitanja imenovanog zastupnika.

Poštovani gospodine Kajan, zastupniče u Predstavničkom domu Parlamenta FBiH,

Prije ponuđenih odgovora, JP Željeznice Federacije Bosne i Hercegovine, d.o.o. Sarajevo (u daljem tekstu - ŽFBiH) izražavamo Vam zahvalnost na izraženoj posvećenosti o radu ŽFBiH. Pozdravljamo svaki kritički osvrt, primjedbe i sugestije koje su u dobroj vjeri, a u cilju transparentnog i zakonitog rada, te unaprijeđenja poslovanja ŽFBiH.

Uvodne napomene

Željeznice FBiH egzistiraju u vrlo složenim društveno-političkim, socijalno-ekonomskim, privrednim i finansijskim okolnostima. Zapravo, ŽFBiH nisu izolovano Javno preduzeće, nego u potpunosti dijeli sliku i stanje bosanskohercegovačkog društva.

I pored činjenice da su ŽFBiH okosnica razvoja bh. privrede i istinski servis naših građana, zbog neadekvatne zakonom predviđene finansijske podrške vlasnika ovog Javnog preduzeća, nalazimo se u kompleksnom stanju otežanog poslovanja. Podsjećamo Zastupnika, da su ŽFBiH upravitelj željezničke infrastrukture, a ne vlasnik. Višedecenijsko zanemarivanje potrebe za ulaganjem u željezničku infrastrukturu, osim već poznatih okolnosti, dovelo je ŽFBiH u nezavidan i težak položaj. Aktuelne promjene u bh. privredi, regionalna transportna izolovanost, preusmjerenje tokova roba i putnika zbog evropskih, pa i svjetskih dešavanja, uveliko se održava na rad i egzistenciju ŽFBiH. Ovo nije traženje alibija na iznesena zastupnička pitanja, nego uzročno-posljedične veze sa direktnom refleksijom na poslovanje ŽFBiH.

UIC 50

Bosna i Hercegovina

JP ŽFBH d.o.o. Sarajevo Centrala: +387 33 657-313; Kabinet Predsjednika Uprave-Generalnog direktora: tel. +387 33 251-120, fax +387 33 652-396; Poslovi razvoja i investicija: tel. +387 33 617-754, fax +387 33 617-922; Željeznički operator: tel. +387 33 251-126, fax +387 33 610-038; Željeznička infrastruktura: tel. +387 33 251-120, fax +387 33 656-062; Ekonomski poslovi: tel. +387 33 251-123, fax +387 33 217-085; Pravni i kadrovski poslovi: tel. +387 33 251-123.

Zbog svega navedenog, Željeznicama FBiH je potrebna ozbiljna, sveobuhvatna reforma kako bismo mogli odgovoriti budućim izazovima transportne politike u BiH, regionu i EU. Osnovna karakteristika srednjoročne poslovne strategije ŽFBiH jeste dalji razvoj i modernizacija putničkih i teretnih kapaciteta, implementacija novih infrastrukturnih projekata, unaprjeđenje procesa rada i ljudskih resursa, uvođenje novih željezničkih linija, razvoj savremenih tehnologija i povećanje stepena bezbjednosti na prugama ŽFBiH.

Neophodno je osigurati novac za ulaganje u infrastrukturu i kapacitete željezničkog saobraćaja u Federaciji BiH, kako bi se u narednih nekoliko godina prilagodile evropskim standardima i postale sastavni dio evropske željezničke mreže.

Nadamo se da ćete Vi kao zastupnik, prepoznati našu pozitivnu namjeru i učiniti dodatni napor da pomognete i podržite značajnija izdvajanja za ŽFBiH kako bismo bili još jači i efikasniji sistem, a zašto je neophodna adekvatna finansijska i stručna pomoć u predstojećim reformama željezničkog sektora u skladu sa smjernicama i direktivama EU.

ODGOVORI:

1. Koliko je sigurna pruga koju koriste Željeznice FBiH i kada je posljednji put vršena revizija sigurnosti?

Mrežu pruga ŽFBiH u građevinskom smislu, a koja je predmet održavanja, sačinjava 608,5 kilometara pružnog kolosijeka i 245 kilometara staničnih kolosijeka. Mrežu karakteriše veliki broj izgrađenih vještačkih objekata na pruži - kolosijeku, 270 mostova čija ukupna dužina je 12,195 kilometara, 166 tunela čija ukupna dužina je 55,733 kilometara. Vrijeme tehničkim pravilima propisanog ciklusa obaveznog remonta (svakih 25 godina) je već isteklo, čak i dva puta. Glavna opravka pruge izvršena je samo na 155,5 kilometara pruga (pruga 11. Sarajevo – Čapljina dr. granica), odnosno na 25,5 % ukupne mreže, gdje kroz obnovu nisu tretirani objekti donjeg stroja. Pruge u eksploataciji obezbjeđuju pogonsku spremnost za bezbjedno obavljanje željezničkog saobraćaja brzinama manjim od projektovanih i one su određene redom vožnje 2024/2025 .

Višedecenijski problem finansiranja troškova održavanja infrastrukturnih željezničkih kapaciteta i izostanka kapitalnih investicija vezanih za željezničku infrastrukturu prisutan je i danas. Rezultati u prevoza u prvoj polovini 2025. godine su značajno lošiji u odnosu na isti period 2024. godine. Ovo je prvenstveno iz razloga prirodne nesreće u Donjoj Jablanici, što je pored obustavljanja prevoza na ovoj dionici (saobraćaj uspostavljen tek 30.01.2025.) imalo za rezultat preusmjeravanje roba, koje su išle za Srbiju, na druge rute.

Željeznice FBiH su dominantan i nezamjenjiv prevoznik za potrebe bh. privrede. To se prvenstveno odnosi na energetske sektor i redovno snabdijevanje termoelektrana u Tuzli i Kaknju, zatim kompanije Arcelor Mittal Zenica – Nova željezara, Gikil Lukavac, Natron Hayat Maglaj, cementare u Kaknju i Lukavcu, Belisar-Studen Agrom Brčko, Holdina Sarajevo, Hifa Oil Tešanj Sarajevo, Penny Sarajevo, Alternativa Sarajevo, Solana Tuzla i drugo, tako da od raspoloživosti željezničkih kapaciteta zavisi i rad bh. privrede.

Zbog nedovoljnog izdvajanja vlasnika za tekuće održavanje i investicione cikluse obnove, u realizaciji reda vožnje se pojavljuju veliki broj smetnji i zastoja u saobraćaju, što prouzrokuje produžavanje vremena putovanja vozova, veće angažovanje radne snage i veće troškove održavanja šinskih vozila, kao što su habanja točkova, potrošnja energenata i slično.

Željeznice FBiH u cilju očuvanja sigurnosti saobraćaja na prugama planiraju mjere prevencije tako što preko svojih službi u područjima vrši redovno opažanje i evidentiranje svih očekivanih uticaja. Svi dosadašnji uticaji su evidentirani na listi ugroženih mjesta na prugama. U zavisnosti od omogućenih sredstava i raspoloživog broja zaposlenika, ta ugrožena mjesta se postepeno saniraju.

Službe za gornji stroj pruge u saradnji sa Službom za MOP i TPM vrše mašinsko rešetanje zastorne prizme i regulisanje kolosjeka sa uređenjem zastorne prizme.

Čuvari pruge-ophodari, čuvari mostova i čuvari klizišta ili ugroženih mjesta na pruzi svakodnevno vrše obilazak pruge i o tome obavještavaju nadređene.

Službe za donji stroj pruge takođe u saradnji sa Službom za MOP i TPM, vrše redovno radove na tekućem i investicionom održavanju.

U sklopu tekućeg održavanja vrši se čišćenje pružnog pojasa (kamenih i zemljišnih kosina, nasipa, usjeka, zasjeka, jaraka, kanala, nanosa iz propusta, nanosa iz jaraka, stanica itd...), održavanje putnih prijelaza, ručno čišćenje pruga od trave i korova iz zastora i sa bankina na pruzi, hemijsko uništavanje trave i korova na pruzi, krčenje grmlja, šiblja i sječa drveća koje može pasti na kontaktnu mrežu.

Napominjemo da ŽFBiH imaju posebne aktivnosti za dva ekstremna slučaja: visoke temperature (ljeti) i niske temperature, obilne snježne padavine (zimi). U oba slučaja se proglašava pripravnost i redovna ophodnja. Zimi se taj Operativni plan i program za obezbjeđenje saobraćaja naziva „Snjegoborba“.

Osim ovih planiranih aktivnosti radi se i mašinsko mjerenje geometrije kolosjeka dva puta godišnje, gdje se na osnovu izmjerenih vrijednosti zaključuje kojim brzinama smijemo voziti na našim prugama. Da bi se bezbjednost željezničkog saobraćaja zadržala na postojećem nivou ili poboljšala neophodno je da vlasnik željezničke infrastrukture, Federacija Bosne i Hercegovine, u potpunosti poštuje Zakon o željeznicama Federacije Bosne i Hercegovine („Službene novine FBiH“ broj: 41/01 i 25/12) i Zakon o finansiranju željezničke infrastrukture i sufinansiranju putničkog i kombinovanog prometa („Službene novine FBiH“ broj: 57/03).

2. U kakvom je stanju prateća infrastruktura (mostovi, tuneli, signalizacija)?

Položaj trasa željezničkih pruga u FBiH karakteriše postojanje velikog broja vještačkih građevinskih objekata (trup pruge, tuneli, mostovi, vijadukti, odvodni kanali, potporni i obložni zidovi i slično), što samo po sebi proizvodi potrebu intenzivnog preventivnog tekućeg održavanja, stalnih pregleda, permanentnog čuvanja nekih objekata i nadzora.

Kroz projekte izvršene obnove pruga objekti donjeg stroja nisu uopšte tretirani ili su izvršene male neodložne intervencije. Izuzetak su radovi u tunelu „Ivan“ u sklopu projekta Glavne opravke pruge Sarajevo - Bradina, gdje je urađena kompletna rekonstrukcija. Ostali objekti svojim stanjem ograničavaju parametre trase i utiču da se saobraćaj vozova vrši brzinama manjim od projektovanih. Dodatno pogoršanje stanja izazvale su i poplave u 2014. i 2024. godini, kao i masovna i sve više prisutna urbanizacija prostora uz prugu, posebno u gradskim aglomeracijama. Sanacija ovih objekata u budućnosti treba biti u fokusu, posebno na dijelovima pruga gdje su prisutne strme i duge kamene kosine.

Na prugama ŽFBiH signalno-sigurnosnim uređajima osigurana je ukupno 41 stanica, od toga je elektronskih 13 stanica (tip ESTW L90 5 – 11 uređaja od toga 6 starije i 5 novije generacije i tip ESA 44BH – 2 uređaja), relejnih 22 stanice (tip SpDrL30 – 19 uređaja i tip Ericsson 3 uređaja) i uproštenih elektromehaničkih uređaja ukupno 6 željezničkih stanica.

Dakle, Signalno-sigurnosni uređaji se održavaju u stanju koje osigurava bezbjedan i uredan željeznički saobraćaj. *(Napominjemo da je veoma teško nabaviti rezervne dijelove, jer se mnogi više ne proizvode zbog zastarjele tehnologije).*

Na prugama Željeznica FBiH ukupno je 195 putnih prelaza, od toga sa pasivnom zaštitom 149 i aktivnom zaštitom 46 putnih prelaza (32 sa svjetlosno-zvučnom signalizacijom i polubranicama, 3 sa svjetlosno-zvučnom signalizacijom bez polubranika i 11 sa branikom sa ručnim postavljanjem). Na

putnim prelazima osiguranim sa aktivnom zaštitom podignut je nivo osiguranja, što podrazumijeva izvršenje radova na preventivnom i interventnom održavanju.

Na prugama Željeznica FBiH nema ni jedan putni prelaz koji nije osiguran, naime svi su osigurani tako da sudionicima u saobraćaju pružaju sigurnost određenog nivoa.

Sigurnosni nivo određen je zakonskim propisima u kojima je tačno navedeno koji sigurnosni nivo mora postojati na određenom putnom prelazu, što ovisi od kategorije pruge i ceste koja se ukršta sa prugom.

U sklopu tekućeg održavanja vršeno je čišćenje pružnog pojasa (kosina, nasipa, kanala, stanica itd...), održavanja putnih prijelaza, betonskih i čeličnih površina, opreme pruge. Kada je riječ o investicionom održavanju, izvršeno je održavanje trupa pruge, kamenih kosina, odvodnje i putnih prijelaza.

Podsjećamo da je Federalno ministarstvo prometa i komunikacija odobrilo za investiciona ulaganja, ŽFBiH za tekuću 2025. godinu, sredstva u ukupnom iznosu od 4.2 miliona KM, što je nedostavno, te nije moguće ovakvim ulaganjima održati ni postojeće stanje pruge, a posebno nije moguće razmišljati o povećanju brzina.

3. Zbog čega vozove sa Talgo vagonima vuku stare lokomotive, a ne savremenija vučna vozila?

Vučna vozila koja posjeduju Željeznice FBiH tehnički su kompatibilna sa Talgo garniturama i na zadovoljavajući način obavljaju funkciju.

Razlog odustajanja od kupovine vučnih vozila, u sklopu kupovine Talgo garnitura, jeste finansijske prirode. Cijena jednog vučnog vozila bila je mnogo veća od cijene jedne garniture koja broji devet vagona. Nije postojala finansijska opravdanost. I u većim željezničkim upravama postupalo se na isti način, to jeste vršila se nabavka vučenih sredstava bez vučnog vozila. Također, vučena vozila su još u procesu izrade prilagođena vučnim vozilima koja Željeznice FBiH posjeduju.

U sklopu procesa homologacije Talgo garnitura na prugama u BiH i Republike Hrvatske vršena su dinamička ispitivanja Talgo garnitura sa našim lokomotivama koja su počela još u maju 2010. godine. Obavljene su probne vožnje Talgo garnitura i u tu svrhu su izdate dozvole za saobraćaj ovih garnitura od strane „Regulatornog odbora Željeznica u BiH“ za brzine od 120 km/h i nadležnog tijela u Republici Hrvatskoj „Ministarstva mora prometa i infrastrukture“, izdate su dozvole za saobraćaj za šest Talgo garnitura i to za brzine od 160 km/h.

4. Ko i na koji način vrši sanitarni nadzor u vozovima, te koliko često se obavljaju kontrole i šta one obuhvataju?

Željeznice FBiH postupaju po pravilniku 258 - Pravilnik o njezi željezničkih kola i motornih vozova. Ovim pravilnikom se određuju vrste, obim i način rada na čišćenju, pranju, snabdevanju vodom i drugim higijensko-sanitarnim materijalom, dezinfekcija, dezinsekcija i deratizacija željezničkih kola i motornih vozova koji u javnom saobraćaju služe za prevoz putnika i stvari.

Radnici koji nadziru proces rada i vrše ocjenu kvaliteta rada:

- nadzornik pregledača kola, pregledač, poslovođa radionice za tekuću opravku kola i saobraćajni magacioner; šef stanice, zamjenik i pomoćnik šefa stanice, otpravnik vozova, revizor vozničkih isprava, vozovođa i vozni manipulant, kondukter i pratilac kola, stjuard i konobar u vozu; konstruktor reda vožnje, školski instruktor, referent zaštite na radu i tehnolog koja obavlja njegu kola; referent-ekonom za poslove nabavke oruđa i uređaja, opreme i drugih sredstava za obavljanje njege željezničkih šinskih vozila; radnik sa posebnim ovlaštenjima i odgovornostima u organizacijama koje su vlasnici šinskih vozila čiji su poslovi neposredno ili posredno u vezi sa poslovima navedenim u prvom pasusu.

Željeznice FBiH su Ugovorom vezane sa Zavodom za zdravstvenu zaštitu radnika u saobraćaju po kojem odgovorni radnici zavoda, svakodnevno, nakon obrta garnitura u Glavnoj stanici Sarajevo, vrše dezinfekciju putničkih vagona.

Temeljno čišćenje vagona se obavlja u Tehničkoj stanici Sušica (Sarajevo) gdje postoje namjenski kolosjeci, automatska praonica za vagone i lokomotive, vešeraj i određeni broj radnika (higijeničarki) koji su zaduženi za svakodnevno čišćenje vagona.

5. Koliko često se čiste peroni i stepenice na željezničkim stanicama?

Čišćenje perona i stepenica u našim stanicama odvija se kontinuirano, u skladu s potrebama i mogućnostima. Napominjemo da smo upravo završili sa konkursnom procedurom za prijem u radni odnos neophodnih djelatnika, među kojima i određen broj čistača prostoriya i perona. Dakle, peroni i stepenice na željezničkim stanicama se čiste svakodnevno, a u zavisnosti od prometa putnika i vremenskih uslova angažuje se i dodatno osoblje.

6. Kada će se osigurati funkcionalni liftovi, neophodni osobama s invaliditetom i putnicima s teškim prtljagom?

Ugradnja liftova za osobe sa invaliditetom i putnike s teškim prtljagom zahtjeva veća finansijska ulaganja i obimnije pripreme, tako da su ŽFBiH planirali takvu vrstu radova u svojim srednjoročnim planovima i uz pomoć sredstava Vlade FBiH. Napominjemo da se finansiranje željezničke infrastrukture obavlja na osnovu Zakona o finansiranju željezničke infrastrukture i sufinansiranju putničkog i kombinovanog saobraćaja, koji predviđa i realizaciju ovakvih i sličnih projekata.

7. Zašto se vozne karte još uvijek izdaju na zastarjeli način, umjesto uvođenja elektronskih i online sistema prodaje?

Željeznice FBiH u svojim Planovima poslovanja predviđaju određena novčana sredstva za nabavku i implementaciju novog poslovno-informacionog sistema "Digitalni sistem centralnog upravljanja prodaje i distribucije karata", koji bi u potpunosti trebao zadovoljiti potrebe ŽFBiH i korisnike naših usluga.

Problem koji nam se pojavljivao je izdavanje fiskalnih računa putem kartomata koji su planirani u projektu novog poslovno-informatičkog sistema prodaje karata, obzirom da je Zakon o fiskalizaciji u Federaciji BiH predvidio izdavanje fiskalnog računa za svaku prodatu kartu.

Željeznice FBiH su se u periodu od 2018. do 2023. godine, više puta obraćale zahtjevom Federalnom ministarstvu finansija da se izuzmu od izdavanja svakog pojedinačnog fiskalnog računa za prodatu kartu, međutim uvijek smo dobivali negativan odgovor.

U martu 2024. godine smo se ponovo obratili Federalnom ministarstvu finansija aktom za oslobađanje od izdavanja fiskalnog računa za prodatu kartu. Federalno ministarstvo finansija je 25.03.2024. godine dostavilo mišljenje i pojašnjenje kojim je navedeno da je Zakonom o fiskalnim sistemima od obaveze fiskalizacije izuzeta prodaja karata putem automata.

Na ovaj način su se stvorile sve pretpostavke i Željeznice FBiH su krenule u realizaciju i implementaciju nabavke sistema elektronske prodaje karata.

8. Na koji način se rješava problem neugodnog mirisa iz toaleta prilikom zaustavljanja vozova i zašto toaleti nisu često u funkciji?

Željeznice FBiH su, u cilju održavanja Talgo garnitura, nabavile specijalno vozilo koje vrši pražnjenje vakum-toaleta u vozu.

U sezoni, kada bilježimo povećanje broja putnika i najavljenih grupnih putovanja, ŽFBiH rade i redovno i vanredno pojačanje sastava vozova na način da se spajaju po dvije Talgo garniture u cilju povećanja broja sjedećih mjesta. Usljed pomenute organizacije saobraćaja, a zbog ograničenog vremena u obrtu garnitura, moglo se desiti da ne budu blagovremeno ispražnjeni svi spremnici toaleta. Bez obzira na navedeno, toaleti bi ispunili svoju funkciju da se koriste i tretiraju na ispravan način. Ne možemo zanemariti ponašanje putnika koji snose veliki dio odgovornosti za isključenje toaleta iz funkcije. Čuvanje putničkih kapaciteta je i u obavezi naših građana, korisnika usluga, imajući u vidu da su njihovim novcem kupljena ta sredstva.

9. Zašto bar u vozu već duže vrijeme nije u funkciji?

Željeznice FBiH nisu u mogućnosti na kvalitetan način staviti u funkciju Bife-vagon i na zadovoljavajući način obezbijediti posluživanja putnika u vozu, te se poduzimaju koraci u cilju davanje u zakup Bife-vagona trećim licima na komercijalnoj osnovi.

10. Kada će biti omogućena internet konekcija u vozovima, imajući u vidu da na relaciji Sarajevo – Čapljina putnici ostaju bez mobilnog i internet signala kroz više od 100 tunela, i što može predstavljati i sigurnosni problem?

Pitanje već u osnovi nudi i odgovor zbog čega je internet nestabilan. Konfiguracija terena je takva da je nerealno očekivati stabilnost internet veze, što ne predstavlja sigurnosni problem u smislu bezbjednog odvijanja željezničkog saobraćaja. Trenutno je to izvan mogućnosti ŽFBiH.

11. Kada će biti riješen problem nedostatka sjedećih mjesta i osnovnih sadržaja na peronima, poput dovoljnog broja klupa i ispravnih fontana?

ŽFBiH bi vrlo brzo i kvalitetno riješile ovo pitanje kada bi u budžetu za održavanje infrastrukture Vlade FBiH bila predviđena sredstva za ovu namjenu. No, i pored toga, činimo napore da sopstvenim sredstvima gdje god to možemo, poboljšamo izgled naših stanica. Dakle, problem nedostatka sjedećih mjesta i osnovnih sadržaja na peronima će se riješiti u 2026. godini u sklopu budućih ugovora rekonstrukcije perona sa Općinama i resornim ministarstvima.

12. Hoće li se konačno ukloniti oštećenja na željezničkim stanicama koje datiraju još iz ratnog perioda, te osigurati njihova obnova i modernizacija?

Odgovor na ovo pitanje dijelom je dat u prethodnom odgovoru. Svakako da ovo pitanje traži cjelovit i sveobuhvatan projekat potkrijepljen adekvatnim, stručnim planovima i finansijskoj podršci i ŽFBiH i lokalnih vlasti, za šta postoje (izolovani) pozitivni primjeri upraksi.

13. Šta poduzima Uprava JP ŽFBiH u vezi s posebno lošim stanjem Željezničke stanice u Mostaru, gdje su higijenski i infrastrukturni uslovi na izuzetn niskom nivou i ozbiljno narušavaju ugled i turistički imidž grada i države?

Neophodno je izvršiti ozbiljnije intervencije kako bi se sadašnje stanje i izgled željezničke stanice Mostar popravilo. Zato je obimnija sanacija same stanice planirana u 2026. godini, u skladu sa Srednjoročnim planovima ŽFBiH. Svakako, brzina i kvalitet realizacije ovog projekta sanacije i uređenja željezničke stanice Mostar, zavisi i od doznačenih finansijskih sredstava i pomoći Vlade FBiH.

Cijenimo da bi aktivnija saradnja Željeznica BiH i grada Mostara značajno doprinijela promjeni imidža grada, ali i BiH, ukoliko bi postojala sinergija u zajedničkim projektima koji bi „oživjeli“ željezničku stanicu u Mostaru.

Uz uvažavanje iznesenih primjedbi, za realizaciju ovih projekata do sada nije bilo dovoljno novca u predviđenom budžetu. To nije samo i isključivo naša odgovornost, te zato tražimo i očekujemo zajedničko djelovanje ŽFBiH, grada Mostara i Vlade FBiH, a na korist naših putnika, građana Mostara i turista iz cijelog svijeta. Na taj način promovišemo i državu BiH.

S poštovanjem,

VD Predsjednika Uprave – Generalnog direktora



Mirza Hadžibegić, dipl. ecc

Dostavljeno:

- Naslovu,
- Sanel Kajan, zastupnik u Predstavničkom domu Parlamenta FBiH
- a/a.