

Ekonomski, društveni i politički značaj željeznica za razvoj kulturnog i ekoturizma u Bosni i Hercegovini

Sažetak

Od vremena skromnog „rođendana željeznice“ u Engleskoj, kada je 27. septembra 1825. godine, Džordž Stivenzon (George Stephenson 1781-1848.) postavio svoju jednostavnu lokomotivu na kolosijek da povuče voz od Stoktona do Darlingtona, interes za ovaj izum pokreće ljudski pronalazački duh, koji i danas radi na njegovom unapređivanju. Ona je otvorila put drvetu iz šuma na svjetska tržišta, a uglju do fabrika i gradova. Cijelom XIX stoljeću obilježje daju željezo i željeznica.

Danas se u Evropi, kao najvećoj turističkoj destinaciji svijeta, željeznicom odvija preko 42% ukupnog turističkog prometa. Željeznice su i dalje sinonim progresa, a njihovo građenje je usmjereno prema političkim, ekonomskim i strateškim ciljevima najvećih internacionalnih sila svijeta. Svojevremeno je Studija Francuskog instituta za željeznički promet utvrdila da željeznička pruga dvostrukog kolosijeka može prevesti 500 puta više putnika i 300 puta više tereta od trostruke autoceste sa dva smjera. Sistem za trgovinu emisijama Evropske unije – EU ETS, predviđa da će prijevoznici u slijedećim godinama morati kupovati karbonske kompenzacije za svaku metričku tonu ugljen-dioksida koju ispuste u atmosferu. To znači nulta stopa zagađivanja atmosfere, a ekonomični prijevoz će biti električnom željeznicom i brodovima na pogon vodonikom.

Federacija BiH ostvaruje 5,5 puta veći fiskalni promet od Republike Srpske, a kantoni Sarajevo, Zenica i Tuzla sa oko 1,7 miliona stanovnika ostvaruju 60% fiskalnog prometa FBiH. Nesporni ekonomski značaj je remont pruge Sarajevo – Zenica (cca 65 km) kojom se brzom željeznicom uvezuje preko 1 milion stanovnika, a izgradnjom kratke željezničke dionice Vareš – Banovići skraćuje se željeznička pruga Sarajevo – Tuzla sa sadašnjih 270 km na sjajnih 110 km. Istovremeno se skraćuje za 160 km i veza jedine naše riječne luke Brčko sa lukom Ploče. Navedenom rekonstrukcijom i izgradnjom valorizira se demografski kapital Bosne i Hercegovine.

Nesporni ekonomski, društveni i politički značaj, prije remontovanja bosanskohercegovačkih željezničkih pruga bi bilo hitno uvođenje u promet turističkih panoramskih kompozicija, kojima nije bitna brzina prijevoza. Turističke panoramske kompozicije uvesti prioritarno na dionicama Sarajevo – Mostar i Bihać – NP Una, odnosno, u slučaju opstrukcije R Hrvatske (jer trasa pruge na više mjesta krivuda uz državnu granicu), uspostaviti obilazak NP Una panoramskom željezničkom kompozicijom na dijelu nesporne bosanskohercegovačke teritorije od Bihaća do Troslapa i od Kulen Vakufa do sela Veliki Cvijetnić, partnerstvom javnog i internacionalnog privatnog sektora.

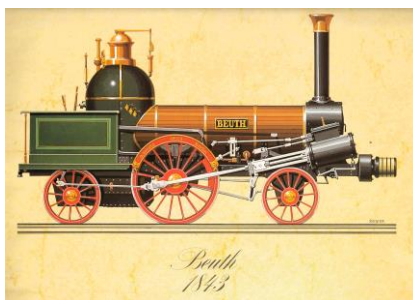
Bosna i Hercegovina posjeduje potencijal jedne od 10 top kulturnih destinacija svijeta, ali mora izaći iz saobraćajne izoliranosti. Za takav poduhvat potrebno je da Bosna i Hercegovina „bude svoja“. Do tada treba da svako djeluje u svome sektoru u skladu sa svojim nadležnostima, uvjerenju i sposobnostima.

Sadržaj:

Ekonomska, društvena i politička značaj željeznica za razvoj kulturnog i ekoturizma u Bosni i Hercegovini.....	1
1. <i>Situaciona analiza – revijalna historija bosanskohercegovačkih željeznica</i>	2
a) <i>Hronološki pregled izgradnje pruga kroz Bosnu i Hercegovinu:</i>	4
b) Električni tramvaj kao dio nekadašnje bosanskohercegovačke državne željeznice i prvo osvjtljenje ulica u Sarajevu.....	6
c) Željeznička stanica Sarajevo	8
2. Turistički multiproizvod Sarajeva i Bosne i Hercegovine	9
3. Strateško fokusiranje – valoriziranje demografskog kapitala Bosne i Hercegovine i izrada plana razvoja turizma na željeznici	9
Četiri ključna strateška projekta.....	11
1. Izraditi plan prihvata turističkih kompozicija na željeznicama BiH, prioritarno na Unskoj i prugi Sarajevo - Mostar i definirati kakvu pomoć očekujemo od strane EU	11
2. Valoriziranje demografskog kapitala Bosne i Hercegovine	12
3. Izgradnja Sarajevskog željezničkog čvora.....	13
4. Izgradnja dionice pruge Čapljina - Neum.....	13
Formula uspjeha.....	14
Zaključak.....	15

1. Situaciona analiza – revijalna historija bosanskohercegovačkih željeznica

Prva evropska brdska pruga preko prevoja Semmering na pruzi Beč – Trst via Maribor i Ljubljana (Marburg i Lajbah 17. 7. 1854.), dokazala je da se željeznice mogu probijati i kroz najveće planinske masive. To je bio događaj koji je označavao početak ere velikog građenja brdskih pruga u cijeloj Evropi. Poslije ove pruge građene su čuvene magistrale preko Brenera (1863.), Mont Cenisa (1870.), Gotharda (1882.), Simplon, Tauern... sa tunelima i do 20 km.



Švicarske brdske uskotračne željeznice izgrađene početkom XX stoljeća na Pilatus 2.070 m.n.m., Gornergrat 3.130 m., i Jungfrau 3.457 m još i danas, modernizirane, predstavljaju velike turističke atrakcije.

Još za vrijeme Osmanskog Carstva u Bosni i Hercegovini počinje izgradnja tzv. "Carigradske magistrale", koja je bila projektirana preko Trakije, Rumelije, Skopja, Kosovske Mitrovice, Bijelog Polja, Sarajeva, Jajca, Banja Luke do granice sa Austrijom. Glavni akcionar i graditelj je bio baron **Hirsch**. Za početak radova, odabrane su dvije najpovoljnije dionice, Banja Luka – Bosanski Novi (puštena u rad 1872.) i Solun – Skopje – K. Mitrovica (puštena u rad 1873/75.). Radovi su ubrzo zaustavljeni zbog nemira u Bosni iza kojih su stajale kneževine Srbija i Crna Gora, a potom Rusko Carstvo.

Prema odlukama Berlinskog kongresa (1878.) Austro-Ugarska Monarhija dobiva mandat da “zaposjedne Bosnu i Hercegovinu i da njome upravlja”, kao i da drži svoju posadu u Sandžaku (Novi Pazar). Odmah je odlučeno da se gradi željeznica dolinom rijeke Bosne.

Slučaj je odlučio, da je odabran uzani kolosijek. Upravo tada je jedno građevinsko preduzeće (Hugel i Sager) završavalo građenje normalne pruge Temišvar – Oršova, pa je raspolagalo većom količinom kolosječnog materijala i vozila pomoćnog kolosijeka od 76 cm. Tom preduzeću je naloženo (septembar 1878.) da u najkraćem mogućem roku izgradi prugu Bosanski Brod – Zenica. Za dva mjeseca urađena je pruga do Dervente, u februaru 1879. godine, do Doboja, u aprilu do Žepča, a u julu do Zenice. Vojna uprava je forsirala dalje građenje prema Sarajevu, gdje prvi voz ulazi 4. oktobra 1882. godine.

Da bi prihvatili goste koji u grad pristižu željeznicom, u Sarajevu iste godine (1882.) počinje da djeluje prvi hotel evropskog tipa, hotel “Evropa”, koji je izgradio domaći trgovac **Grigorije Jeftanović**. Po raspoloživim podacima hotel Evropa je vjerovatno prvi izgrađeni hotel evropskog tipa na Balkanu. U tom vremenu u Carigradu i Atini su postojali samo objekti apartmanskog tipa u vlasništvu stranih državljana.



Hotel Evropa (1882.) prvi hotel evropskog tipa na Balkanu

Po završetku pruge Bosanski Brod – Sarajevo, austrijski prijedlog je bio da se izgradi pruga od Lašve preko Travnika za Bugojno pa dalje do Aržana prema Splitu, a zatim da se poveže Jajce sa Banjalukom i izgradi Unska pruga. Sve u namjeri da se poveže Bosna i Hercegovina sa Splitom. Nepriznati heroj rada, bavarac, geometar **Josef Regel**, je već završio trasiranje buduće pruge od Bugojna do Aržana na granici sa Dalmacijom.

Toj namjeri su se usprotivili Mađari koji su već imali primjedbe na izgradnju pruge od Bosanskog Broda prema Sarajevu jer je Vlada Mađarske preferirala Bosanski Šamac. Tako je teritorija Bosne i Hercegovine ponovo postala poprište sukoba interesa Austrije i Mađarske. Mađarska zakonska odredba VI iz 1880. godine, zabranila je izgradnju željeznica u Bosni i Hercegovini, izuzev šumskih, vojnih i industrijskih. Posebno je uskraćena mogućnost povezivanja Bosne i Hercegovine sa Dalmacijom i Srbijom. Na kraju je iznađeno kompromisno rješenje da se BiH poveže sa Jadranskim morem preko mađarske teritorije. Jedino se, po mađarskom zahtjevu, moralo ostupiti od početne tačke izgradnje pruge od Neuma gdje je najdublja obala na Jadranskom moru. Umjesto Neuma sa ravnim dnom podmorja, gdje je prosječna dubina mora između 20 i 27 m usvojena je varijanta od Metkovića gdje je dno plitko i muljevito i kao takvo nepodesno za pristajanje većih brodova – (Zavod za novinsku-izdavačku djelatnost JŽ Beograd, Sto godina željeznica u BiH 1872-1972., Sarajevo, 1972.).

Današnja saobraćajna izoliranost Neuma i okretanje od Neuma završetka koridora autoceste Vc od Baltika do Jadrana prema Bijači, izgradnja Pelješackog

mosta i onemogućavanje Bosni i Hercegovini slobodan izlaz na otvoreno more, suprotno Konvenciji o pravu mora UN, je nastavak agresivne i sebične politike susjeda. To sve dokazuje da Bosna i Hercegovina još uvijek nije "svoja" i da je ostala poprište interesa zemalja u širem okruženju.

Vidjevši impresivne rezultate brzog otvaranja novih područja u Bosni i Hercegovini i njihovo uvezivanje sa željezničkom mrežom Evrope odjednom se masovno forsira izgradnja uzanih pruga i u drugim zemljama Evrope i svijeta (do tada se po pravilu gradio normalni kolosijek).

Tehnički razvoj je zahtijevao i tehnički obrazovan kadar. U Sarajevu se 1889. godine, otvara prva Tehnička škola na Balkanu.

Austro-Ugarska uprava je na zahtijev vojnih krugova izgradila i fantastičnu prugu Sarajevo - Vardište koja je bila apsolutni rekorder po troškovima izgradnje. Pruga se iz Sarajeva sa kote od 539 metara penjala nagibom od 18 promila, do vododjelnice Stambolčić (946 m), a potom čitavom svojom dužinom probijala se kroz klisure što je zahtijevalo ogroman broj nasipa, potpornih zidova i 99 tunela. Pruga Sarajevo - Uvac - Međeda - Dobrun - Vardište je puštena u rad 1906. godine, a troškovi su iznosili, za ono vrijeme, nevjerovatnih 75 miliona zlatnih kruna (450.000 kruna po jednom kilometru).

Iako je pruga napuštena i dignut kolosijek već preko pet decenija, stara trasa pruge je i danas u izvanrednom stanju i upravo se aktivira kao izuzetno atraktivna turistička ruta uz nekoliko obnovljenih mostova.

U prvoj fazi stara trasa pruge od Pala do Aleje ambasadora u Sarajevu uređuje se kao hodačka staza i staza za planinske i trekking bicikle i odmah ćemo je promovirati kao veliku turističku atrakciju uz adekvatnu turističku priču. Navedena staza je samo dio budućeg 15-to dnevnog kulturnog i ekoturističkog itinerera - Velika olimpijska ruta Sarajeva. Projekat lokalnih zajednica (opštine/općine duž stare trase pruge) računa i sa finansijskom pomoći evropskih i svjetskih fondova za podršku razvoju turizma u Bosni i Hercegovini.

Austro-Ugarska Monarhija u februaru 1909. godine (četiri mjeseca nakon aneksije), postiže Sporazum sa Turskom (Osmanskim Carstvom) o ustupanju Bosne Austriji, uz isplatu od 16,5 tona zlata, što je bio ekvivalent tadašnjih 2,5 miliona turskih lira ili 54 miliona austrougarskih kruna u zlatu, odnosno tadašnjih 10,8 miliona USD. Sporazum je u Carigradu (Constantinopulusu) potpisao ambasador **Giovanni Marchese Pallavicini**, Osmanski premijer (Veliki vezir) **Husein Hilmi** i ministar VP **Đibril Naradounghian**. Sporazum u članu 2. naglašava da je Protokol jedini važeći dokument koji poništava i zamjenjuje sve prethodne dokumente i da sadrži novo stanje stvari (*nouvel état des choses*). Protokolom Turska (Osmansko Carstvo) predaje Bosnu, a Austrija povlači trupe iz Sandžaka i garantira vjerske slobode.

a) Hronološki pregled izgradnje pruga kroz Bosnu i Hercegovinu:

- U vremenu Osmanskog Carstva (1872.) izgrađena je željeznička pruga u dužini od **101,6 km** normalnog kolosijeka.
- U vremenu Austro-Ugarske Monarhije (1878-1918.) izgrađena je dobro razgranata i opremljena mreža uzanog kolosijeka u dužini od **1.611 km**, koja je u evropskim razmjerama predstavljala uzor za uzane pruge, te je kao takva i tretirana u tehničkoj literaturi toga vremena.
- U vremenu Kraljevine Jugoslavije (1918-1941.) izgrađeno je oko **150 km** pruge normalnog kolosijeka.

- U vremenu SFR Jugoslavije (1941-1991.) izgrađeno je preko **800 km** elektrificiranih pruga normalnog kolosijeka.
Na žalost, gradnjom normalnog kolosijeka u vremenu SFR Jugoslavije, a potom odlukama državnih organa ex. Jugoslavije, ukinuta je mreža uzanih pruga u Bosni i Hercegovini i tako je nestao kapital koji bi danas Bosnu i Hercegovinu uveo na velika vrata ekoturizma Evrope. Potrebno je reći da ni jedna evropska zemlja nije tako radikalno ukidala uzane pruge. Švicarske brdske uskotračne željeznice izgrađene početkom XX stoljeća na Pilatus 2.070 m.n.m., Gornergrat 3.130 m., i Jungfrau 3.457 m još i danas, modernizirane, predstavljaju velike turističke atrakcije. Stare željeznice su danas, uz zupčaste brdske željeznice, najveće turističke atrakcije Francuske, Njemačke, Austrije, Italije...
- U savremenom trodecenijskom, postratnom vremenu urušenog bosanskohercegovačkog društva (1995-2025.), nije izgrađen ni jedan kilometar novih pruga, a postojeća elektrificirana željeznička mreža nije remontovana. Ukidanje mreže uzanih pruga u Bosni i Hercegovini, dizanje kolosijeka, rezanje u staro gvožđe i topljenje lokomotiva, starih termo i hidro centrala, tramvaja, štamparija... jedna je u nizu velikih sabotaža tehničke historije Bosne i Hercegovine. Rijetki izuzetak, koji potvrđuje pravilo, je samo čudom sačuvana stara hidroelektrana na Hridu u Sarajevu.

U Bosni i Hercegovini je ostalo sačuvano još nekoliko parnih lokomotiva, a jedina sačuvana parnjača, koja i danas vozi je u rudniku Banovići. Jedina sačuvana lokomotiva specijalno konstruirana za bosanskohercegovačke brdske terene serije 73 od Krauss Linz (Donau) je danas sačuvana u Austriji gdje je svojevremeno otpremljena na remont. Vlada Austrije je spremna da je vrati Bosni i Hercegovini pod uvjetom da služi kao muzejski eksponat.



Jedinu sačuvanu lokomotivu serije 73 specijalno rađene za bosanskohercegovačke brdske terene od Krauss Linz (Donau) moguće je vratiti u Bosnu i Hercegovinu, ali samo kao muzejski eksponat

Trebalo je čekati petnaest godina nakon završetka posljednjeg rata u Bosni i Hercegovini, da se 13. decembra 2009. godine, pokrene pokušaj direktne željezničke linije Sarajevo – Beograd – Sarajevo, sa željezničkom kompozicijom od tri vagona (jedan vlasništvo ŽFBiH, drugi vlasništvo ŽRS, a treći Željeznica Srbije).

Ministri saobraćaja Slovenije, Hrvatske i Srbije su svojevremeno (2010.) potpisali dogovor o osnivanju alijanse željezničkih preduzeća tri države u cilju efikasnijeg, rentabilnijeg i bržeg prevoza putnika i roba čime je put od Ljubljane do Istanbula sa tadašnjih 57 sati, odmah, bez ikakvih investicija i rekonstrukcija skraćen na 35 sati?!

Ovih dana iz luke Ploče firma ENNA Transport je otpremila prvi kontejnerski vlak za Beograd. Vlak je bio dug 456 metara i težak 1.434 tone, čime je označen početak kontejnerskog prometa kroz Bosnu i Hercegovinu. Time luka Ploče postaje važna tačka povezivanja Mediterana sa jugoistočnom Evropom.

Mađarska željeznica MAV, namjeravala je prije više od dvije decenije (2003.) da razvije projekat pokretanja luksuznih nostalgija vozova pod nazivom „Royal Hungarian Express koji su trebali, između ostaloga, saobraćati na liniji Budimpešta – Sarajevo – Mostar – Čapljina, a potom autobusom do Dubrovnika i obratno. Gosti bi se u početku ukrcavali i iskrcavali u Budimpešti i Dubrovniku i obratno, a potom bi se priključio i Beč. Putovanja su trebala biti veoma komforna. Gost se jednom raspremi (kao na velikim kruzerima) i potom udobno obilazi destinacije. Uprkos odsustvu bilo kakvog planiranja u Bosni i Hercegovini, program putovanja nostalgija željeznicom kroz Bosnu i Hercegovinu, za najzahtjevniju klijentelu, ima sjajnu budućnost.



Vagon restoran Royal Hungarian Expressa iz Budimpešte

Projekat Intercity vozova (IC) je vratio putnike u Evropi na šinski prijevoz, pod parolom „Samo tramvaj vozi češće“. Često su se testirala i objavljivala vremena putovanja osobnim kolima, koja voze autoputevima na relacijama gdje voze IC vozovi. Jedino na relaciji Minhen – Hamburg (820 km), koju IC savlada za 8,00 sati, automobil po slabo frekventnom putu je brži za 54 minute (uz dva puta veće troškove). Na ostalim mjeranim relacijama, IC vozovi imaju kraće vrijeme i do dva sata (Minhen – Dortmund). Primjedbe test vozača su: „Koliko god sam pritiskao pedal do daske, rijetko sam u koji grad stigao prije voza. A kada sam došao do cilja, potpuno sam bio iscrpljen“.

Željeznica je još 1989. godine, probila magični zid brzine od 500 km na sat. To je postigao francuski Train à Grande Vitesse - TGV (voz velikih brzina), na dionici Pariz – Bordo (Bordeaux). Francuska željeznička kompanija SNCF, koja je vlasnik TGV, dobila je saglasnost EU da vozovima velikih brzina poveže sve evropske metropole.

Kina i Njemačka razvijaju nečujnu željeznicu na magnetima u vakumskim tunelima koja će postizati brzine zvuka.

b) Električni tramvaj kao dio nekadašnje bosanskohercegovačke državne željeznice i prvo osvjetljenje ulica u Sarajevu

Zabilježeno je da je **prvi tramvaj (tramway) na konjsku vuču** saobraćao u velškom gradu Swansea 1807. godine, na pruzi dužine 8,85 km, a u New Yorku je 1850. godine, uveden u redovni saobraćaj. Deset godina kasnije američka kompanija G. F. Train otvara tramvajske linije u Britaniji.

Za lokalne potrebe Sarajeva izgrađen je (1884) tramvaj (na konjsku vuču) od Stare željezničke stanice, preko Marijin dvora, glavnom gradskom ulicom i Ferhadijom do današnjeg Ekonomskog fakulteta, a prva svečana vožnja tramvajem je krenula na Novu 1885. godinu.

Prvi električni tramvaj na svijetu, sa tri vagona, je promoviran 1879. godine, na izložbi u Berlinu od strane tvrtke Siemens & Halske, a u javni saobraćaj je uključen 1881. godine, u Lichternfeldeu kraj Berlina.

Sarajevo dobiva električni tramvaj 01. maja 1895. godine, prije metropola Srednje i Jugoistočne Evrope. Potrebno je pomenuti da je već slijedeće godine (1896.) u Budimpešti puštena u pogon dionica prvog metroa na evropskom kontinentu, poslije prvog metroa na svijetu u Londonu iz 1863. godine.

Prvi električni tramvaj u Sarajevu je krenuo sa Stare željezničke stanice (prekoputa hotela Bristol) i vozio je do Latinske ćuprije. Vozila je proizvela firma "Siemens-Sohukert", a gazdovanje je povjereno preduzeću "Električna željeznica" koje se nalazilo pod upravom Bosanskohercegovačke državne željeznice.

Sjajni aktuelni remont tramvajske pruge nakon pola stoljeća i nabavka novih tramvaja sa zakašnjenjem spašava Gradsko saobraćajno preduzeće u Sarajevu - GRAS. Proširenje tramvajske pruge za Hrasnicu i najava daljnjeg produžavanja tramvajske pruge do Aerodroma Sarajevo je i izazov za građevinare jer otvara nove prostore za ubrzano urbaniziranje grada.

Nužda je natjerala odgovorne u Ministarstvu saobraćaja KS, u vremenu rekonstrukcije tramvajske pruge za Ilidžu, da nas napokon poslušaju, pa su uveli kantonalnu željeznicu, nakon čega su otkrili da prigradski voz iz Tarčina do Željezničke stanice Sarajevo vozi 20 minuta, a od Ilijaša do centra grada vozi 22 minuta, odnosno tri puta brže od automobilske i autobuske prijevoza. Evropska praksa prigradskih kompozicija je uvođenje u saobraćaj double decker train.



Nešto ranije od uvođenja prvog električnog tramvaja (03. i 04. aprila 1895.) Sarajevo dobiva **električnu rasvjetu ulica među prvim gradovima Evrope**, pa i prije Londona koji se u tim vremenima zbog ekonomičnosti još uvijek osvjetljavao plinskim svjetiljkama. Sarajevo je krajem XIX stoljeća jedan od najsavremenijih gradova Evrope. Palate koje su imale vodovod, kanalizaciju, električno osvjetljenje, sa parketima na podovima i oslikanih zidova, sa pokretnim namještajem... su smatrane najsavremenijim. Električna rasvjeta je zasijala u **Begovoj džamiji** u Sarajevu, 1898. godine, kao prvoj džamiji osvjetljenoj električnom energijom u cijelom islamskom svijetu.

Kao usporedbu navodim podatak da je sultanova palata Dolmabahçe u Carigradu (današnji Istanbul) dobila električnu rasvjetu tek 1912. godine. Zbog toga, a i mnogo drugoga što nije rečeno, Sarajevo treba da pokrene projekat reprezentativnog osvjetljavanja grada i prije uređenja fasada unutar nacionalnog spomenika Historijski urbani krajolik (cca 150 ha).

Prioritet Grada Sarajeva je uređenje svih pojedinačnih nacionalnih spomenika, kao i drugih reprezentativnih zgrada, dvorišta i pasaža... i njihovo otvaranje za javnost. **Nacionalni spomenik kulture Historijski urbani krajolik Sarajeva, moguće je i ne čekajući uređenje fasada, projektom svjetlosnog iluminiranja pretvoriti u noćnu bajku.**

Kakva je napokon veza atraktivno iluminirane destinacije Sarajevo sa željeznicom. Nakon ubrzanih rekonstrukcija željezničkih pruga u susjednim zemljama i povezivanja regiona željeznicom, atraktivna destinacija Sarajevo će nesporno privući ogroman broj novih znatiželjnika. Brojevi prometa željezničkih putnika u Evropi su ogromni. Bilo koji procenat ispod 1% evropskog putničkog prometa je od izvanrednog značaja za Sarajevo i Bosnu i Hercegovinu.

c) Željeznička stanica Sarajevo

Nakon Drugog svjetskog rata Bosna i Hercegovina odmah gradi normalnu prugu Brčko – Banovići u dužini od 89,1 km, a potom Šamac – Sarajevo (238,9 km) koja je izgrađena omladinskim radom u rekordnom vremenu od 7,5 mjeseci.

Iste godine (1947.) počela je izgradnja Nove monumentalne željezničke stanične zgrade sa konstrukcijom ljuskastog krova koji do tada nigdje u svijetu nije bio izveden. Bivši praški student inženjeri **Jahiel Finci, Muhamed Kadić i Emanuel Šamanek** su ponudili svome profesoru dr. ing. **Hacaru** i njegovim saradnicima dr. ing. **Novačeku** i ing. **Z. Bernatu** da naprave konstruktivno rješenje. Tehnički rukovodilac radova je bio ing. **Lorenc Eichberger**.

Građani Sarajeva ni tada, a ni danas nisu svjesni kakav su objekat dobili i to u sred burnih vremena prekida odnosa između tadašnjeg SSSR-a i FNR Jugoslavije 1948. godine. U vremenu današnjih energetske neizvjesnosti i postkarbonskog svijeta, željeznička stanica Sarajevo locirana u samom središtu grada je od neprocjenjivog privrednog i društvenog značaja. U postkarbonskom svijetu u kojem će se putnički, a posebno teretni saobraćaj odvijati uglavnom elektrificiranom željeznicom i brodskim prijevozom, Sarajevo ima sreću, kao mnoge druge metropole Evrope, da je željeznička stanica locirana u samom centru grada. Iz tog, ali i drugih razloga, putnički promet željeznicom između metopola Evrope je mnogostruko brži od zračnog prijevoza.

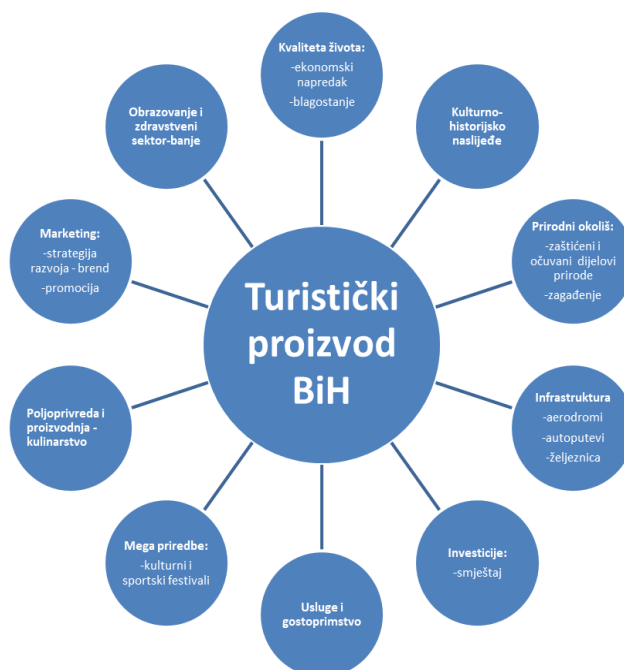
Strateški projekat sa aspekta razvoja turizma je izgradnja Sarajevskog željezničkog čvora za koji postoji idejni, a možda i izvedbeni projekat.

Potrebno je ponoviti zaključke Studije Francuskog instituta za željeznički promet koja je utvrdila da željeznička pruga dvostrukog kolosijeka može prevesti 500 puta više putnika i 300 puta više tereta od trostruke autoceste sa dva smjera. Sistem za trgovinu emisijama Evropske unije – EU ETS, predviđa da će prijevoznici u slijedećim godinama morati kupovati karbonske kompenzacije za svaku metričku tonu ugljen-dioksida koju ispuste u atmosferu.

(vidi kolumnu: Zimsko putovanje željeznicom iz Sarajeva za Banjaluku, 2019. godine, www.upoznajtesvijetokonas.com).

2. Turistički multiproizvod Sarajeva i Bosne i Hercegovine

Turistički proizvod države, regiona ili najčešće grada ili mjesta je multiproizvod koji se sastoji iz deset takođe veoma kompleksnih podproizvoda. Svako ulaganje i investiranje u jedan od tih podproizvoda je ulaganje u razvoj turizma. Jedan od tih kompleksnih podproizvoda je saobraćajna infrastruktura. Ovaj put govorimo o željezničkom saobraćaju koji je dio kompleksnog podproizvoda – saobraćajna infrastruktura, koji obuhvata željeznicu, autoceste i zračni saobraćaj.



3. Strateško fokusiranje – valoriziranje demografskog kapitala Bosne i Hercegovine i izrada plana razvoja turizma na željeznici

Strateški fokus je obnova i izgradnja željezničke infrastrukture radi valoriziranja demografskog kapitala Bosne i Hercegovine, odnosno Sarajevskog, Zeničko-dobojskog i Tuzlanskog kantona koji broje oko 1,7 miliona stanovnika. Samo Sarajevsko-zenička zavala na dužini oko 60 kilometara ima preko 1 milion stanovnika. Zbog neadekvatne saobraćajne infrastrukture Kantonu Sarajevo ne gravitiraju područja u krugu od stotinjak kilometara sa znatno preko 2 miliona stanovnika.

Demografski odio Ujedinjenih Nacija – UNDESA, je utvrdio da je u periodu od 1991-2017. godine, iz Bosne i Hercegovine migriralo 49,5% stanovnika, što BiH pozicionira na prvo mjesto neslavne liste svijeta. Prirodna demografija je u ovom trenutku nedostatna da bi revitalizirala stanovništvo Bosne i Hercegovine. Voditi politiku radno sposobnog stanovništva podrazumijeva obezbijediti veliku fizičku mobilnost stanovnika tri najmnogoljudnija kantona. Ta mobilnost se može postići prvenstveno izgradnjom brzih željeznica, a ekonomski interes se mora tražiti među velikim svjetskim brodarima i turizmu.

Potrebno je imati u vidu da je Bosna i Hercegovina vlasnik jedne trećine luke u Rijeci, dvije trećine luke u Zadru, sto posto vlasnik luke u Šibeniku i 97% vlasnik luke

u Pločama. Zbog nepoštivanja potpisanog Sporazuma o sukcesiji i aneksa od (a) do (g), između država nastalih disolucijom ex. SFR Jugoslavije, ta imovina nije vraćena jedino Bosni i Hercegovini.

Potrebno je takođe pomenuti da se Aerodrom Sarajevo po ostvarenom prometu putnika nalazi na začelju liste aerodroma u regionu. Prvu grupu čine aerodrom u Tirani (11,7 miliona putnika) i aerodrom u Beogradu (8,5 miliona putnika). Druga grupa su aerodromi u Zagrebu, Splitu, Dubrovniku i Skoplju. Treća grupa su aerodromi u Rijeci, Zadru, Tivtu i Prištini, a četvrta grupa su aerodromi u Sarajevu i Ljubljani sa oko 2 miliona putnika.

Ako pomenemo i činjenicu da Kanton Sarajevo sa glavnim gradom Bosne i Hercegovine nije uvezan u mrežu željeznica i autocesta Evrope, onda stanje saobraćajne infrastrukture možemo ocijeniti katastrofalnim u ekonomskom, društvenom i političkom smislu. Veća mobilnost stanovnika tri najmnogoljudnija kantona povećava i potencijale postojećih aerodroma u Tuzli, Banjaluci i Sarajevu.

Kakve ekonomske posljedice zbog saobraćajne izoliranosti trpi destinacija Sarajevo, jedna od četiri najveće i najstarije turističke destinacije na Balkanu (uz Istanbul, Atinu i Dubrovnik)?

Prema dostupnim podacima u u prvoj polovini 2025. godine, fiskalni promet u Federaciji BiH je bio oko 34,5 milijardi BAM, a Republike Srpske oko 5,3 milijarde BAM. Istovremeno navedena tri kantona (Sarajevo, Zenica, Tuzla) ostvaruju preko 60% ukupnog fiskalnog prometa Federacije BiH. Samo dvije općine u Kantonu Sarajevo (Novi Grad i Ilidža) ostvarile su oko 5,5 milijardi BAM, dakle više nego cijeli entitet RS. Svaka treća marka u Bosni i Hercegovini se okreće u Kantonu Sarajevo zahvaljujući i turističkom prometu.

Željeznička pruga Sarajevo – Zenica u dužini od cca 65 km nije remontovana, a donji prag evropskog standarda zahtijeva maksimalno vožnju od 30 minuta na navedenoj relaciji. Dužina brze željezničke pruge na relaciji Sarajevo – Tuzla je 270 km. Izgradnjom male dionice, za sta postoji idejni projekat, u dužini od tridesetak kilometara od Vareša do Banovića skraćuje željezničku vezu Sarajeva i Tuzle na sjajnih 110 km.

Destinaciji Sarajevo nedostaje veliki broj kadrova u raznim sektorima privrede, odnosno kadrova koji čine turistički multiproizvod, ali i kadrova u svim dodirnim sektorima privrede. U Sarajevu je veoma primjetno prisustvo strane nekvalifikovane radne snage, naročito u turizmu i građevinarstvu. Saobraćajno uvezivanje željeznicom tri najmnogoljudnija kantona omogućava valoriziranje demografskog kapitala Bosne i Hercegovine, koji se ne može nadomijestiti dovođenjem uglavnom nekvalifikovanih radnika iz zemalja trećeg svijeta.

Turizam u Evropi kao najvećoj destinaciji svijeta još nije dostigao promet od prije pandemije virusa Covid19. Željeznice Evrope uz godišnji promet od preko 8,5 milijardi putnika, prevezu i oko 42% ukupnog turističkog prometa. Destinaciju Evropu godišnje posjeti oko 650 miliona turista, a promet se odvija željeznicom, autobusima, automobilima i zračnim prijevozom.

Ako zanemarimo motivacijsku tzv. grupu "sunce, more plaza" koja čini oko 32% ukupnog turističkog prometa, za koju osim Neuma nemamo resursnu podlogu, već slijedeća motivacijska grupa, tzv. turizam gradova i cestovni turizam, privlači oko 33% ukupnog turističkog prometa, planinski ljetni turizam privlači oko 4%, a zimski oko 3% ukupnog prometa. Prevedeno u brojke uz zdravstvene motive putovanja (2%), ciljna turistička niša destinacije Bosne i Hercegovine iznosi oko 42% ukupnog

turističkog prometa ili godišnje oko 300 miliona u evropskoj turističkoj niši, što je fantastičan potencijal. Bilo koji dio od navedenog turističkog kolača, odnosno potencijala, od navedene turističke niše od naprimjer samo 0,3% uz pet-šest dana boravka, koliki je prosjek zadržavanja kulturnih i ekoturističkih gostiju na destinaciji, znači znatno preko 5 miliona noćenja, visoko solventne klijentele.

Četiri ključna strateška projekta

Izgraditi i oblikovati četiri ključna strateška infrastrukturna projekta na željeznici za razvoj kulturnog i ekoturizma su:

1. Izraditi plan prihvata turističkih kompozicija na željeznicama BiH, prioritetno na Unskoj i prugi Sarajevo - Mostar i definirati kakvu pomoć očekujemo od strane EU

Taj projekat ima veliki ekonomski, društveni i politički značaj. Već je pomenut ogroman ekonomski značaj željeznice za razvoj turizma u Evropi kao najznačajnijoj turističkoj destinaciji svijeta, ali i željeznice kao nesporne saobraćajne budućnosti kontinenta. Društveni značaj se ogleda u shvatanju vrijednosti ogromnih kulturnih i prirodnih vrijednosti i njihovog valoriziranja u ekonomskom smislu.

Turizam je prljava industrija koja zagađuje okoliš kao i mnoge druge industrije, ali zahtijeva čistu, urednu i očuvanu sredinu. Napokon ogromni politički značaj oblikovanja željeznica BiH za razvoj kulturnog i ekoturizma je razbijanje velikih predrasuda i predubjeđenja o Bosni i Hercegovini i našim narodima. Samo društva koja nemaju nikakav plan ni koncept razvoja mogu zanemariti navedene činjenice.

Stručnjaci za željeznički saobraćaj nas informiraju da u budućim planovima uopšte više ne vide Unsku prugu, kao da ju je neko gumicom izbrisao iz svih budućih planova.

Unsko-sanski kanton iako obuhvata najzapadniju teritoriju Bosne i Hercegovine ima velike saobraćajne probleme zbog neprihvatljivo malog broja graničnih prelaza, zastarjele cestovne infrastrukture, neremontovane željeznice i nepostojanja aerodroma. Iako je postojeća Unska pruga sjajna šansa za uvezivanje USK na mrežu željeznica Evrope i valoriziranja postojećih turističkih potencijala, ona se ne nalazi u strateškim planovima BH željeznica. Nemjerljivi potencijal Unske pruge je što ona prati tok rijeke Une i na sjeveru od Bihaća valorizira postojeće i buduće turističke atrakcije, a na jugu od Bihaća valorizira potencijale postojećeg Nacionalnog parka Una. Iz tih kao i mnogih drugih razloga koji ovaj put nisu rečeni Unsku prugu je potrebno sačuvati.

Iz toga slijedi da je potrebno prije zahtijeva EU za ekonomsku pomoć dati odgovore na slijedeća pitanja:

- ✓ Obzirom da država Bosna i Hercegovina nema strategiju razvoja turizma pa time ni strategiju razvoja turizma na željeznicama, potrebno je napraviti inventuru postojećih kapaciteta i potencijala u oblasti turizma na željeznici;
- ✓ Definirati koje su prednosti i slabosti turizma na željeznici;
- ✓ Definirati koje su to organizacije koje će se u budućnosti baviti operativnim pitanjima turizma na željeznici;
- ✓ Definirati listu potreba za uspješan razvoj turizma na bosanskohercegovačkim željeznicama;

- ✓ Definirati napokon kakvu pomoć očekujemo od strane EU za uspješan razvoj kulturnog i ekoturizma na željeznicama Bosne i Hercegovine.



Svjetski analitičari su prugu Sarajevo – Mostar uvrstili u 10 top panoramskih pruga u Evropi i jednu od top 20 u svijetu, ali je prugu potrebno oblikovati

2. Valoriziranje demografskog kapitala Bosne i Hercegovine

Valorizacija demografskog kapitala Bosne i Hercegovine postiže se rekonstrukcijom pruge do Zenice i Izgradnjom dionice Vareš – Banovići koja skraćuje željezničku vezu Sarajevo – Tuzla, ali i riječnu luku Brčko sa lukom Ploče na Jadranskom moru za 160 km (postoji idejni projekat). Dužina željezničke pruge za Beograd bi bila 330 km, ali isto skraćenje dužine pruga bi se postiglo i za druge gradove na istoku i sjeveru kontinenta. Izgradnjom male dionice pruge i skraćenjem željezničke veze za Tuzlu, kao i rekonstrukcijom pruge Sarajevo – Zenica uvezuje se oko 1,7 miliona stanovnika Zenice, Sarajeva i Tuzle. Projekat omogućava brzu fizičku mobilnost radno sposobnog stanovništva i valorizira postojeći demografski kapital Bosne i Hercegovine.



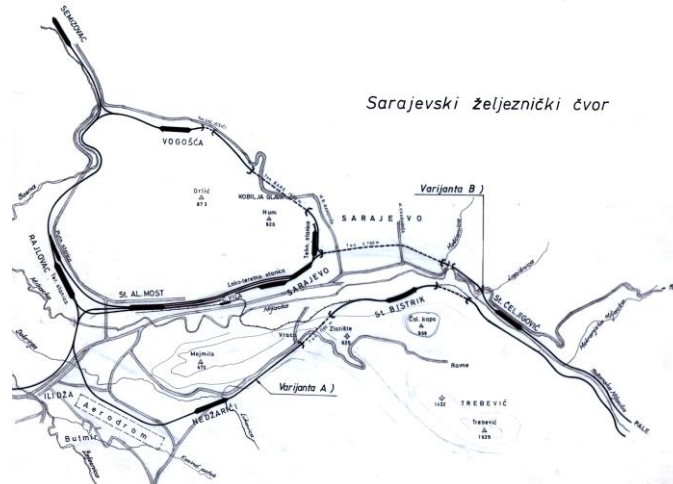
Da li će rekonstrukcija pruge za Zenicu i izgradnja dionice Vareš – Banovići valorizirati demografski kapital Bosne i Hercegovine?

Stručnjaci za željeznički saobraćaj na nedavno održanom 14-tom Kongresu o transportnoj infrastrukturi i transportu (2/3. oktobar 2025.) nas informiraju da je usvojena varijanta pruge Vareš – Banovići koja postojeću prugu Sarajevo – Tuzla dužine 270 km, skraćuje za 94 km, umjesto za 160 km, koliko je bilo skraćenje po idejnoj varijanti. Tako bi Tuzlanski kanton kao najmnogoljudniji u BiH, nakon

izgradnje nove željezničke pruge bio udaljen od Sarajeva oko 180 km (umjesto 110 km), a starom cestom bi ostao udaljen oko 120 km, što je u potpunosti neprihvatljivo.

3. Izgradnja Sarajevskog željezničkog čvora

Izgradnja Sarajevskog željezničkog čvora za koji postoji idejni projekat, rasterećuje se stanica Sarajevo i otvara mogućnost uvođenja brzog kantonalnog i međugradskog željezničkog saobraćaja između Sarajeva, Zenice i Tuzle. Kapitalna vrijednost Sarajevske željezničke stanice je što je locirana u centru grada.



Izgradnja Sarajevskog željezničkog čvora rješava problem prigradskog željezničkog prijevoza u Kantonu Sarajevo, kao i problem međugradskog brzog prijevoza za Zenicu i Tuzlu

Projekat predviđa produžetak pruge od tehničke stanice Sarajevo tunelom Bare ispod Kobilje Glave i malim tunelom Uglješići ispred Vogošće. Varijanta "B" nadalje predviđa izgradnju tunela u dužini od 3.700 metara od tehničke stanice Sarajevo prema Mošćanici ispred stanice Čeljugovići i dalje Paljanskom Miljackom za Ustipraču i Priboj koji se nalazi na osovini izgrađene pruge Beograd – Bar.

4. Izgradnja dionice pruge Čapljina - Neum

Izgradnja dionice Čapljina – Neum u sklopu izgradnje predviđene željezničke veze Čapljina – Nikšić (postoji idejni projekat sa četiri varijante). Najkraća od četiri idejne varijante, koje je svojevremeno uradio Sarajevo Inženjering, je varijanta koja se prva odvaja od osovine projektovane pruge Čapljina – Nikšić. Trasa je u dužini od 20,947,20 km.

Potrebno je pomenuti da je ŽTP Sarajevo 1987. godine, proglasilo internacionalnu putničku željezničku stanicu u Neumu. Turistička agencija Olimpikturs je ustupila tri turistička autobusa koji su sačekivali u Čapljini putnike za Neum, ali i dovozila iz Neuma putnike za Sarajevo, Beograd, Ljubljanu i Štuttgart. Željeznička stanica je bila u sklopu nekadašnjeg hotela Neum, današnji Grand hotel Neum.

Zašto je potrebna željeznička veza Čapljina – Neum?

Potrebna je radi definiranja odredišta evropskih nostalgija kompozicija kao što je Royal Hungarian Express i drugih željezničkih turističkih operatora jer se gosti mogu

prihvatati na aerodromima evropskih metropola Beča, Budimpešte... ali i obližnjih aerodroma Dubrovnik i Split u aranžmanima stacionarnog turizma od 7 i više dana u Neumu sa sjajnim cjelodnevnim izletima svjetske vrijednosti. Potrebna je i radi rješavanja saobraćaja u mirovanju u Neumu, gdje bi se putnički promet odvijao omnibusima kao u Monaku, a Neum oblikovao u destinaciju koja bi privlačila solventniju klijentelu.

Neum bi postao odredište, ali i odlazište **nostalgija željezničkih kompozicija** (moguća saradnja javnog i privatnog partnerstva), u trajanju od 7 dana, preko Sarajeva, Zenice, Tuzle, Banjaluke, Bihaća, NP Una do Splita, gdje bi bio iskrcaj, ali i ukrcaj novih gostiju u obratnom smjeru. Uspostavljanje takve internacionalne turističke atrakcije ima razne benefite prilikom apliciranja na EU fondove. Za takav aranžman su svojevremeno bili zainteresirani britanski i evropski turoperatori.



Najkraća idejna varijanta je duga nepunih 21 km koja se prva odvaja od projektovane osovine Čapljina - Nikšić

Uz ekonomski značaj izgradnje željeznice do Neuma prisutan je i veliki politički značaj jer bi uvezivanjem Neuma željeznicom počelo razbijanje 150-to godišnje političke blokade izlaska Bosne i Hercegovine na Jadransko more, koja korijeni još od 1880.-te godine, od vremena Mađarske Zakonske odredbe VI kojom se zabranjuje izlazak Bosne i Hercegovine na more u Neumu. Ta blokada je vidljiva na razne načine do danas jer je R Hrvatska (2003.) povukla ravnu morsku liniju od Slovenije do Crne Gore i time Bosni i Hercegovini uskratila slobodan izlaz na otvoreno more, što je u suprotnosti sa UN Konvencijom o pravu mora.

Formula uspjeha

Kao član KOR-a za izradu poslijeratnih strategija razvoja, svjedočim da mnogi naši ekonomisti i biznismeni indikator zaposlenosti ne smatraju relevantnim za razvoj i povećanje DBP. Nobelovac, ekonomista **Paul Krugman** ističe činjenicu da se društvo mora voditi na temelju općih načela, a ne strogo ekonomskih strategija. Izgraditi dobar formalni okvir nalaže odmak od egzaktnih ekonomskih znanosti i u formulu uspjeha uključuje nematerijalne varijable (očekivanu kvalitetu života i kulturu življenja, mrežu socijalne sigurnosti, zadovoljstvo građana...).

Zaključak

Četiri ključna strateška projekta ne uvezuju Bosnu i Hercegovinu u mrežu željeznica Evrope, već relativno malim investicijama stvaraju pretpostavke za sistemski pristup razvoju željeznica, posebno u oblasti atraktivnog i efikasnog turističkog transporta koji valorizira raznoliko kulturno i prirodno naslijeđe Bosne i Hercegovine i njegov ljudski kapital, a povezivanjem tri privredno najznačajnija kantona brzom željeznicom, valoriziraju demografski kapital Bosne i Hercegovine.

1. Izraditi plan razvoja turizma na željeznici koji podrazumijeva definiranje svih željezničkih turističkih pruga, a prioritetno Unske pruge i pruge Sarajevo - Mostar; definirati stop-train terminale na navedenim turističkim prugama; napraviti uvid u trenutno stanje kandidovanih željezničkih terminala u tehničko-tehnološkom smislu; definirati projektne zadatke na uređenju stop-train terminala; usaglasiti projektne zadatke sa željeznicama; definirati tehnologije funkcioniranja stop-train terminala;
2. Napraviti reviziju usvojene varijante izgradnje dionice Vareš – Banovići koja skraćuje postojeću dužinu željezničke pruge Sarajevo – Tuzla (via Doboj) sa sadašnjih 270 km na cca 180 km, kao neprihvatljivo, skupo i neefikasno rješenje valorizacije privrednog i demografskog kapitala, koje ne spaja, već zauvijek razdvaja dva najmnogoljudnija i privredno najrazvijenija kantona u Bosni i Hercegovini. Ako postoji idejno rješenje pruge od 110 km, a zbog troškova izgradnje nije prihvatljivo, onda ići na partnerstvo javnog i privatnog sektora sa tenderom na svjetskoj razini.
3. Izgradnja Sarajevskog željezničkog čvora omogućava bržu vezu između privredno najrazvijenija tri kantona u Bosni i Hercegovini i ujedno radikalno rješava kantonalni (prigradski) željeznički saobraćaj u Sarajevu.
4. Izgradnjom dionice pruge Čapljina – Neum, Bosna i Hercegovina nakon preko 300 godina ponovo izlazi na Jadransko more u punom kapacitetu uz veliki politički, društveni i ekonomski značaj. **Politički značaj** je razbijanje internacionalnih predrasuda i predubjeđenja da Bosna i Hercegovina nije mediteranska zemlja u punom kapacitetu. Nakon 1,5 stoljeća od donošenja Zakonske odredbe VI od strane Mađarske iz 1880. godine, koja je zabranila izlazak željeznice u Neum, do današnjih dana, državi Bosni i Hercegovini se spori izlazak na otvoreno more iako je to u suprotnosti sa UN Konvencijom o pravu mora. **Društveni značaj** ima veliku ulogu u pogledu razvoja općeg kulturnog i obrazovnog nivoa bosanskohercegovačkog stanovništva koje se u širokom obimu uključuju u turističke tokove. Bolje poznavanje kulturnog i prirodnog naslijeđa, običaja i navika stvara uvjete za bolje razumijevanje među bosanskohercegovačkim narodnostima. Komunikacija između turista i domicilnog stanovništva zbližava ljude. Razvoj kulturnog i ekoturizma umanjuje negativne uticaje kao što su: kocka, narkomanija, prostitucija, zloupotreba djece, kriminal, terorizam... **Ekonomski značaj** je vidljiv kroz direktne efekte (poslovanje hotela i apartmana, saobraćajnih preduzeća, trgovinske mreže...), indirektne (razvoj građevinarstva i drugih sektora industrije namjenjenih turizmu, poljoprivrede...), kao i multiplikovane efekte koji su vidljivi kroz cirkulaciju novca kroz privredne i neprivredne djelatnosti. Potrebno je pomenuti i konverzionu funkciju turizma koja se ogleda u tome da neprivredne resurse koji nisu zanimljivi drugim djelatnostima pretvara u privredne i ostvaruje ekonomske efekte (izlaske i zalaske sunca, aktivnosti u prirodi, močvare i sl.). Napokon izgradnjom dionice pruge Čapljina – Neum

sezonski karakter poslovanja postaje prošlost jer se Neum otvara za evropske željezničke turoperatore.

Svi pobrojani strateški projekti su usklađeni sa ciljevima strateškog razvoja koje su utvrdili evropski analitičari, da se Bosna i Hercegovina najbrže može integritati u EU razvojem energetike, poljoprivrede, turizma i razvojem tradicionalne metaloprerađivačke industrije (tzv. namjenske – vojne industrije).

Za sva četiri ključna strateška projekta postoji velika mogućnost finansiranja putem javnog i privatnog partnerstva zbog velike finansijske održivosti nakon njihove provedbe.

Svi nabrojani projekti imaju veliki uticaj na druga razvojna područja i dodirne sektore privrede što je vidljivo iz grafičkog prikaza kulturnog turističkog multiproizvoda.

Napokon svi projekti imaju veliki uticaj na razvoj transportne infrastrukture Bosne i Hercegovine i Kantona Sarajevo kao glavnog grada i najvećeg ekonomskog centra, a u širem prostornom obuhvatu pozicioniraju Kanton Sarajevo kao centar urbane aglomeracije Bosne i Hercegovine.

Zoran Bibanović, Udruženje/Udruga turističkih agencija u BiH – UTA BiH
La Benevolencije 8, 71000 Sarajevo

Adnan Bajrić, Razvojna agencija Unsko-sanskog kantona
Miroslava Krleže 2, 77000 Bihać