

Na osnovu člana 153. st. 2. i 3. Poslovnika Predstavničkog doma Parlamenta Federacije Bosne i Hercegovine („Službene novine Federacije BiH“, br. 69/07 i 2/08) i na osnovu člana 144. st. 2. i 3. Poslovnika o radu Doma naroda Parlamenta Federacije Bosne i Hercegovine („Službene novine Federacije BiH“, br. 27/03 i 21/09), Parlament Federacije Bosne i Hercegovine je, na sjednici Predstavničkog doma od 8.11.2016.godine i na sjednici Doma naroda od 15.12.2016. godine, prilikom usvajanja Prijedloga Transportne strategije Federacije Bosne i Hercegovine za period 2016.- 2030. godina, d o n i o

## ZAKLJUČKE

### Željeznice

- Ovaj se dio Strategije zasniva na održivom sistemu finansiranja, a to podrazumijeva sredstva iz Budžeta Federacije, sredstva od akciza na naftu i naftne derivate, te druge akcizne proizvode, te sredstva koja željeznice ostvaruju putem sopstvenog prihoda od transporta.
- Željeznički sistem mora ostati jedinstven, u smislu da se infrastruktura i operateri ne razdvajaju.  
Stalna je inicijativa stranih operaterskih kompanija (pogotovo iz Republike Hrvatske) da se na naše tržište uvedu strani operateri i na taj način bi uništili željeznice Federacije.
- Infrastruktura Željeznica Federacije Bosne i Hercegovine je 100% u vlasništvu Federacije Bosne i Hercegovine, i tu treba više pomoći u smislu održavanja i izgradnje. Sve pruge u Federaciji su napravljene prije 50 godina, i neophodno je izdvajati sredstva za njihovo održavanje, rehabilitaciju i modernizaciju. Takav bi se način višestruko isplatio, jer npr. kada bismo elektrificirali svu željezničku mrežu, transport roba bi bio 4 do 5 puta jeftiniji, nego kada se vrši lokomotivama na dizel gorivo.
- Izdvajanja za održivu infrastrukturu.
- Neophodna je informatizacija kompletne mreže zbog ekonomičnosti, a posebno zbog sigurnosti na prugama.
- Budućnost transportnih sistema je u kontejnerskom saobraćaju, i za to treba izgraditi kontejnerske terminale u Federaciji Bosne i Hercegovine.
- Veoma važna stavka je transport nafte i naftnih derivata i u budućnosti treba insistirati da se taj transport vrši željeznicom od Luke Ploče do naftnih terminala (koji su također u vlasništvu Federacije), a koji se nalaze u Mostaru, Blažuju, Živicama i Bihaću.

### Ceste

Ovaj dio strategije ima značajan nedostatak:

1. Način finansiranja daljnje izgradnje autocesta (a i magistralnih cesta) zasniva se isključivo na povećanju akciza na naftu i naftne derivate, tj. na povećanju kreditnog rejtinga.  
Niko nije uzeo u obzir Zakon o privatnom partnerstvu koji omogućuje dovođenje velikih kompanija koje bi izgradile određene dionice autoceste i to na sljedeći način:  
Federacija bi odredila koja dionica da se gradi, velike kompanije bi izgradile taj dio i naplaćivale korištenje autoceste određen broj godina (dok ne bi vratile uložena sredstva) i nakon toga bi te dionice predala u vlasništvo Federacije BiH.  
Ovaj sistem je poznat i već je u funkciji u mnogim dijelovima Evrope i svijeta i mi bismo trebali raditi na implementaciji takvog dijela finansiranja izgradnje autocesta.

2. U ovoj strategiji dionice Autoceste označene su kao A2 Tuzla Orašje i A3 Tuzla Žepče.  
Kao izvor finansiranja izgradnje tih dionica navedena su vlastita sredstva.  
Na taj način (budući da za takva sredstva treba čekati mnogo godina) te dionice neće biti nikada izgrađene. Ove dvije dionice A2 i A3 trebaju također ući u sistem finansiranja izgradnje kao i kompletna dionica Koridora Vc, tj. kreditnim sredstvima i putem modela PPP.
3. Bosansko-podrinjski kanton Goražde – vratiti u program buduće izgradnje magistralnih puteva.

### **Aviopromet**

- U ovom dijelu Strategije aviopromet Tuzla nije okarakterisan kao zračna luka s najboljim uvjetima u Bosni i Hercegovini.
- Uzletno-slijetna pista dužine 2400 m je sa obje strane, što znači da i najveći avioni mogu slijetati u Tuzlansku zračnu luku s obje strane piste (dok u Mostarskoj zračnoj luci to može samo s jedne strane).
- Postoje uvjeti za efikasan i siguran noćni aviopromet, jer se treba uraditi modernizacija svjetala za noćno slijetanje. Istodobno treba istaći da je savremeni uređaj ILS (Instrumental Landing System) koji omogućuje elektronsko navođenje aviona u funkciji i u skladu s najsavremenijim svjetskim normama.
- Za ovu zračnu luku predviđena je stavka razvoja samo za kargo promet.  
Ako znamo da ova zračna luka ima najveći porast putnika u Evropi, treba insistirati na daljnjem razvoju putničkog prometa i omogućiti dobre uslove i za teretni promet.

**Ovi zaključci su sastavni dio Transportne strategije Federacije Bosne i Hercegovine za period 2016.- 2030. godina i objavljuju se u „Službenim novinama Federacije BiH“.**

PF broj: 01,02-27-1353/16

15.12. 2016. godine

S a r a j e v o

**PREDSJEDAVAJUĆI  
PREDSTAVNIČKOG DOMA  
PARLAMENTA FEDERACIJE BiH**

Edin Mušić

**PREDSJEDAVAJUĆA  
DOMA NARODA  
PARLAMENTA FEDERACIJE BiH**

Lidija Bradara