

RAZVOJ MUZEJSKO TURISTIČKE ŽELEZNICE ŠARGANSKA OSMICA

Prof. dr Zoran Bundalo,¹ Prof. dr Branislav Gavrilović²,

¹ Visoka železnička škola strukovnih studija, Zdravka Čelara 14, Beograd, cheminot2@gmail.com

² Visoka železnička škola strukovnih studija, Zdravka Čelara 14, Beograd, gavrilovicbranislav5@gmail.com

Abstract: For the development of tourism in Western Serbia, railway transport is crucial, because it contributes to a great increase in tourist movements. The Belgrade-Bar Railway, which runs through this region, besides the road infrastructure, is the basis and the prerequisite for the development of tourism in the future. The central place in this part of the Republic of Serbia belongs to the museum tourist railway The Sargan Eight, one of the most attractive narrow-gauge railways in Europe. The trains called Nostalgia run on this unique narrow gauge railway, bringing passengers back to bygone times. In order to extend the tourism supply, it is necessary to establish regular traffic to Visegrad and, in the long run, to connect this narrow gauge railway to the Belgrade - Bar Railway, as well as to include circular tours, by using the river Drina.

Key Words: tourism, railway transport, The Sargan Eight

1. UVOD

Turizam je kao privredna grana prvih decenija XXI veka u svetu ostvario primat u odnosu na ostale privredne grane po svim bitnim pokazateljima. Prvi turizam vezan za železnički saobraćaj javlja se pojavom parne mašine i njenom primenom u saobraćaju, odnosno kao organizovana delatnost počinje od 1841. godine. Te godine je Tomas Kuk po unapred utvrđenom planu i unapred utvrđenim cenama organizovao zajedničko putovanje oko 500 putnika železnicom radi učestvovanja na kongresu antialkoholičara, da bi već 1851. godine organizovano doveo železnicom oko 165.000 posetilaca svetske izložbe u Londonu.

U Srbiji aduti u turizmu nisu više samo banje, već šira, odgovarajuća ponuda i kroz jedan novi segment, tzv. železnički turizam. Pre dvadeset i tri godina, tačnije 01.06.1996. godine i naša zemlja se uključila u klub "nostalgičara", jer je tog dana obavljena promotivna vožnja muzejskog voza "Romantika" na relaciji Beograd - Ljubičevo (Požarevac).

Sledeća lokacija vezana za železnički turizam bila je "Šarganska osmica", muzejsko turistička železnica odnosno pruga uzanog koloseka koja je zvanično otvorena 2003. godine. Prvih godina turistička železnica je obuhvatala prugu između železničkih stanica Mora Gora i Šargan Vitasi, da bi kasnije pruga bila produžena do Višegrada, u Republici Srpskoj.

2. MUZEJSKO - TURISTIČKA ŽELEZNICA ŠARGANSKA OSMICA

Kruna svih napora poslednjih u razvoju železničkog turizma u Srbiji je svakako projekat revitalizacije i obnove muzejsko - turističke železnice Šarganska osmica, koja predstavlja integralni deo nekadašnje pruge uzanog koloseka 0,760 m¹ Beograd - Sarajevo.

Pruga preko Šargana je jedinstvena u svetu po tome što je na tako kratkom rastojanju savladana visinska razlika od preko 300 metara. Trasa pruge je projektovana u vidu "osmice" na zdravom zemljištu sa maksimalnim nagibom od 18%, što ovoj deonici daje izuzetno interesantan i živopisan izgled. Između šarganskog tunela i ukrasnice Jatari, pruga

¹ Pruge kod kojih je širina koloseka manja od 1,435 m su pruge uzanog koloseka i u svetu je nekada postojalo tridesetak tipova uzanog koloseka, od 0,381 m do 1,397 m. Na teritoriji nekadašnje Jugoslavije najzastupljenije su bile uzane pruge čija je kolosečna širina iznosila 0,760 m (pruga koloseka tzv. "bosanske širine"). Začetak pruga te kolosečne širine na ovim prostorima je bio 1878. godine kada je Austro - Ugarska zauzela Bosnu. Kasnije su se pruge ove kolosečne širine proširile i po Srbiji.

na jednom mestu prolazi kroz istu geografsku tačku i pravi u svetu čuvenu i jedinstvenu "osmicu" (pet puta u različitim ravnima prelazi kroz jednu liniju - presek). Na deonici između stanica Šargan Vitasi i Mokra Gora ima ukupno 22 tunela, od kojih je najduži vododelnički tunel "Šargan" između slivova reka Drine i Morave, dužine 1667 m.

Početak šezdesetih godina dolazi do naglog razvoja drumskog saobraćaja, što je dovelo do preraspodele usluga na transportnom tržištu i smanjenja prevoza robe železnicom. Prelivanje obima rada sa železničkog na drumski saobraćaj, prinudilo je železnicu da menja ponašanje na transportnom tržištu.

Železnička preduzeća u novonastaloj situaciji ulaze u konkurenciju sa drumskim saobraćajem dvojako, modernizacijom značajnih i ukidanjem nerentabilnih pruga. Sve pruge uzanog koloseka su proglašene nerentabilnim i na osnovu Sanacionog programa ŽTP "Beograd" iz 1966. godine počelo je njihovo sukcesivno ukidanje.

Ukidanje nerentabilnih pruga je nastavljeno i u toku sedamdesetih godina kada je obustavljen saobraćaj i kada su demontirane sve preostale pruge, osim pruge Mladenovac - Lajkovac, koja je radila do početka osamdesetih godina. A onda je i ova pruga kao "poslednji Mohikanac" doživela istu, tužnu sudbinu ostalih uzanih pruga. Obustavljanjem saobraćaja i demontiranjem ove pruge, 1982. godine, završio se jedan značajan period istorije naših železnica.

Pruge su demontirane i šine skinute, a neki tuneli su pretvoreni u mesta za gajenje šampinjona. Uzane pruge su pale u zaborav i samo su se istinski zaljubljenici u železnicu, vraćajući se u prošlost, sa nostalgijom sećali mnogobrojnih pruga i postrojenja uzanog koloseka, lokomotiva i vagona koji su "trčali" po njima.

Istinski zaljubljenici u železnicu su brojnim akcijama revitalizacije voznih sredstava, muzeja, pa čak i pojedinih deonica uzanih pruga pokušali da stave "melem na ranu" nastalu zbog, često neopravdanog, ukidanja pruga uzanog koloseka. Svakako najvažnija akcija je bila revitalizacija čuvene šarganske osmice, čime je ovaj "biser" železničkog inženjersva ponovo dostupan turistima i svim istinskim zaljubljenicima u železnicu.

Predeli kroz koje ova pruga prolazi su na 900 metara nadmorske visine, što je idealno za planinski turizam u letnjim i zimskim mesecima (uz nezaobilazne, svetski poznate kulinarske specijalitete tog kraja). Radovi na revitalizaciji i izgradnji muzejsko - turističke pruge Šarganska osmica (slika 1) obavljali su se na osnovu tehničke i urbanističke dokumentacije prema važećem Zakonu o izgradnji objekata i Zakonu o planiranju i uređenju prostora i naselja.

Posao se radio prema "ustaljenom algoritmu" po sledećem rasporedu: prethodni istražni radovi - generalni projekat - prostorni plan posebne namene - idejni projekat - regulacioni planovi (urbanistički projekti) - glavni projekti. Posle geoloških istraživanja i istraživanja prirodnih uslova (hidroslivovi, morfologija terena), kao i evidentiranja svih prirodnih vrednosti i kulturnih dobara, urađen je saobraćajno - tehnološki program, odnosno tehničko - tehnološka, infrastrukturna i supstrukturna koncepcija. Glavni projekti se rade samo za odabrane lokacije i objekte i rade se u II fazi u dogovoru sa investitorom.

U prvoj fazi izgrađena je pruga od stanice Šargan Vitasi preko ukrsnice Jatari do stanice Mokra Gora (slike 2 i 3) u ukupnoj dužini od 15,4 km. Na ovoj deonici pruge ima ukupno 20 tunela, ukupne dužine 5,4 km (35% ukupne dužine), a najduži je vododelnički tunel Šargan - 1667 m.

Revitalizacija i obnova deonice Mokra Gora - Šargan - Vitasi završena je 2003. godine i prvi voz, sa muzejskom parnom lokomotivom JŽ 83 -173, krenuo je da prevozi turiste i ljubitelje železnice 1. septembra te godine. U sledećoj fazi završena je i deonica do Višegrada, obnovljena i puštena u saobraćaj 28.10.2010. godine.

Muzejska vozna sredstva su stara između 30 i 110 godina i uvedena su u Registar kulturnih dobara nadležnog Muzeja nauke i tehnike, u skladu sa zaštitnim merama. To znači da je vlasnik voznih sredstava u obavezi poštovanja posebnog režima održavanja, uz kontinuirani nadzor.

Svi komercijalni sadržaji u prostornom kompleksu muzejsko turističke železnice Šarganska osmica su u funkciji propagande i privlačenja što većeg broja domaćih i stranih posetilaca, uključujući i njihov smeštaj sa svim potrebnim pratećim aktivnostima.

Šarganska osmica je muzejsko - turistička železnica uzanog koloseka kojom saobraća muzejski voz „Nostalgija“, u letnjoj sezoni od aprila do oktobra i zimskoj od 25. decembra do 25. januara. Tokom letnje sezone preveze se u proseku oko 80 hiljada turista.



Slika 1: Šarganska osmica, šezdesetih, devedesetih godina prošlog veka i danas
(Fotoarhiv/foto Zoran Bundalo)



Slika 2: Železnička stanica Mokra gora (Foto Zoran Bundalo)



Slika 3: Železnička stanica Mokra gora noću (Fotoarhiv Zoran Bundalo)

3. PROŠIRENJE MUZEJSKO TURISTIČKE ŽELEZNICE ŠARGANSKA OSMICA I RAZVOJ PROJEKTA RZAVSKO – DRINSKE ŽELEZNICE

3.1. Deonica muzejsko turističke železnice Šargan Vitasi - Kremna

Radovi na proširenju muzejsko turističke železnice Šarganska osmica na deonici Šargan Vitasi - Kremna (4.130 metara) započeli su 2011. godine i do sada su obavljeni sledeći radovi,

- trasa pruge, koja praktično nije korišćena od 1974. godine je očišćena od izraslog drveća, šiblja i velike količine otpada,
- zemljište je geodetski snimljeno i obeleženo,
- obavljeni su poslovi pripreme donjeg stroja pruge - pročišćeni su odvodni kanali i propusti, i postavljene su vodovodne cevi /priključak od M.Z. Kremna/ položene su planirane elektro i telefonske instalacije i izvršena su neophodna izmeštanja lokalnih putnih saobraćajnica.

- dopremljen je deo pragova (neupotrebljivih za redovne pruge i skraćenih na 1,8 m), šina i veći deo kolosečnog pribora, a obavljena je nabavka i doprema tucanika,
- radovi su organizovani fazno sa ciljem da se priprema donjeg stroja pruge obavi i infrastrukturno opremi uz najmanje transportne troškove i bez naknadnih intervencija na trasi i železničkom pružnom pojasu za koji je pored tehničkog aspekta posebno bitna pejzažno - parterna dimenzija, obzirom da se radi o turističkoj pruzi.

Do sada je postavljen kolosek u dužini od oko 3,7 km, s tim da radovi na popuni tucanika i regulisanju koloseka nisu završeni. Preostali su radovi na postavljanju koloseka dužine od oko 400 metara, do planirane lokacije za stajalište Kremna. Pragovi i kolosečni pribor se nalaze u stanici Šargan Vitasi, a skretnice za planiranu stanicu Kremna nalaze se u stanici Branešci. Neophodan material za završetak ove deonice dat je u sledećoj tabeli:

Tabela 1: Potreban materijal za oko 400 m koloseka do železničke stanice Kremna

Količina	Tip materijala	Trenutno stanje
800 m	Šina 45	(na stanju)
500 komada	Pragovi 180/26/16	(na stanju)
1000 komada	Podlodložna ploča džb	(na stanju)
2000 komada	Tirfon dž 12	(na stanju)
2000 komada.	Pločica dž 8 v	(nedostaje 1500)
2000 komada	Stojeći vijak dž 11	(nedostaje 1000)
2000 komada	Elastični prsten dž 70	(nedostaje 2000)
1000 komada	Topolov umetak	(na stanju)
400 komada	Metalna vezica DŽ-2	(nedostaje 400)
800 komada	Spojni vijak DŽ-3	(nedostaje 800)

Uračunate količine se odnose samo na prugu bez stanice „Kremna“, jer se još uvek ne zna koliko će koloseka imati stanica, a samim tim i skretnica. Zato je projektovano stajalište, sa jednim staničnim kolosekom i peronom dužine 100 m. Planirana je i izgradnja staničnog objekta za prihvat turista i prodaju karata (montažni drveni objekat površine oko 59 m²).

3.2. Deonica muzejsko turističke železnice Mokra Gora - Višegrad

Odmah po uspostavljanju redovnog saobraćaja na muzejsko turističkoj železnici Šarganska osmica (01.09.2003.godine), otpočelo se sa aktivnostima obnove pruge prema Višegradu. Obnovu su finansirale Vlada i Železnica Republike srpske i u periodu od 2004. do 2006. godine obnovljena je deonica Vardište - Dobrun. Povezivanje pruge na graničnom prelazu Kotroman (ispod tunela 53) obavljeno je 28.08.2004. godine, a prva probna vožnja do Dobruna je bila 15.05.2006. godine, na stogodišnjicu otvaranja pruge Sarajevo - Vardište.

Prva redovna vožnja za Dobrun je obavljena tek 28.08.2008. godine. i vožnje u narednom periodu su se obavljala nekoliko redovnih polazaka, kao i posebni vozovi za grupe vozoljubitelja iz inostranstva koji su zakupljivali trase tih vozova.

Deonica muzejsko turističke železnice Dobrun - Višegrad počela je da se gradi 2008. godine i pruga do Višegrada je puštena u saobraćaj 28.08.2010. godine. Tog dana je posle punih 32 godine i šest meseci ponovo stigao voz u Višegrad.

Pruga prolazi kroz živopisne krajeve, klisurom reke Rzav, pored manastira Presvete Bogorodice u Dobrunu (slika 4). Balkan, Bosna...vekovni sudari istoka i zapada, tri vere, osvajački pohodi imperija, sve je nekako posebno i drugačije. Jednostavno Bosna je Bosna, a putovanje malim vozom kroz Bosnu je prosto neodoljivo.



Slika 4: Deo pruge kod manastira Dobruna (Foto Zoran Bundalo)

Železnice Republike srpske su pored izgradnje infrastrukture, započele i proces obnove putničkih kola (slika 5) i do sada u inventarskom kolskom parku imaju troje putničkih kola za kolosek 0,760 m. Predstoji nabavka jedne ili dve dizel lokomotive i još par kola, tako da se stvori osnova za normalno funkcionisanje Rzvsko – Drinske železnice. Već se vrše pregovori da se u Rumuniji veoma povoljno nabave dve dizel hidraulične lokomotive L45 H (sa Caterpillar i Maybach motorima), kakve već saobraćaju na MTŽ Šarganska osmica.

Neophodno je izgraditi i staničnu zgradu u Vardištu, kao i urediti postojeću staničnu zgradu u Višegradu, stajalište u Bosanskoj Jagodini i angažovati odgovarjuće osoblje za rad na ovoj železnici – mašinovodje, otpravnike vozova, konduktore, vozovodje i pružne radnike. Održavanje vučnih i vučenih sredstava ŽRS predviđeno je da se obavlja u radionici u Šargan Vitasima.



Slika 5: Putnički vagon Železnice republike srpske (Foto Zoran Bundalo)

3.3. Koncept organizacije procesa rada muzejsko turističke železnice Šarganska osmica

Upravljač infrastrukture, uz saglasnost Direkcije, donosi akt o održavanju podsistema muzejsko turističke železnice, kao i način regulisanja železničkog saobraćaja na toj železnici

Uspostavljena organizacija procesa rada odlukom Upravnog odbora „Železnice Srbije“ a.d. je rezultirala primernim funkcionisanjem muzejsko turističke železnice (MTŽ) u svim segmentima poslovnih aktivnosti, tokom poslednjih 16 godina i to:

- prevoz putnika (vozovi nisu otkazivani, niti su kasnili),
- održavanje voznih sredstava obavljano u sopstvenoj režiji uz minimalne usluge od drugih preduzeća (vozna sredstva u primernom stanju, održavana tehnički i estetski sa maksimalnom pažnjom),
- održavanje objekata infrastrukture parternog prostora i pojasa oko pruge, rađeno po najvišim standardima što je po pravilu prvi utisak posetilaca,
- bezbednost saobraćaja i putnika je i pored tehnički kompleksne pruge i muzejskih voznih sredstava na standardnom nivou,
- ugostiteljska delatnost i raspoloživi smeštajni kapaciteti u celom periodu funkcionisali su bez primedbi tržišta, što najbolje potvrđuje ubrzano rastući trend broja poseta, a posebno turista iz inostranstva,
- nezavisni, odnosno objektivni utisci tržišta o celom kompleksu su dostupni i veoma pozitivni na društvenim mrežama, elektronskim i pisanim medijima.

Kompleks muzejsko turističke železnice Šarganska osmica je u međuvremenu dobio niz nacionalnih i međunarodnih priznanja. Dostignut imidž i ulogu kompleksa u širem smislu je neophodno održati i unaprediti posebno na planu uspostavljanja redovnog saobraćaja za Višegrad, uz iznalaženje mogućnosti za nabavku motornog voza, dovoljnog kapaciteta za sve veće interesovanje za ovu destinaciju i tehničko opremanje za ugostiteljsko - smeštajne kapacitete, u skladu sa standardima iz odnosnih zakona.

Izdvajanjem delatnosti prevoza putnika u „Srbija Voz“ a.d., horizontalna organizacija procesa rada na samom kompleksu je u koordinativnom smislu zadržana i dalje funkcioniše. Međutim, organizacija održavanja voznih sredstava, nije održana na ranije uspostavljenom standardu, pa su predložene sledeće mere, posebno imajući u vidu da se radi o sezonskom saobraćaju (period od 01.04. do 01.11.) i to:

- poslove organizovanja i regulisanja železničkog saobraćaja, saglasno opštim propisima za ovu delatnost će organizovati Saobraćajni sektor uključujući i poslove naplate karata (otpravnik vozova - kondukter). Inkasirani prihodi bi prolazili sve procedure kontrole prihoda i transportnog računovodstva,
- u okviru organizacione jedinice za održavanje pruga Užice, saglasno propisima koji regulišu ovu delatnost, organizovana je pružna jedinica za održavanje pruge (na isti način koji se primenjuje za deonice barske pruge). Slično dosadašnjoj praksi, ovih 5 do 6 zaposlenih - radnika se po potrebi upućuju na ispomoć i intervencije na redovnoj pruzi, posebno van sezone saobraćaja na MTŽ,
- poslove vuče vozova, odnosno održavanja voznih sredstava i bezbednost u ovom segmentu, kao ključnu delatnost za ovu železničku destinaciju, organizovati u okviru mašinskog Sektora tehničko kolskih poslova, kao deo poslovne aktivnosti koju bi obavljala ova delatnost u okviru novo uspostavljene funkcije održavanja voznog parka (šinskih vučnih vozila, ZOP vagona i dr.) za sopstvene potrebe društva uključujući i poslove vuče (osoblje sa potrebnom licencom po novim propisima).

Obzirom na izrazito visoke potrebe za prevozom materijala za značajne investicione projekte u budućnosti, potrebe tekućeg održavanja pruge, hitne intervencije na mreži usled vanrednih događaja, elementarnih nepogoda, dugačke rokove javnih nabavki za prevoz, izuzetno visokih transportnih troškova prevoznih usluga itd. nameće se tehničko - ekonomska potreba uspostavljanja ove vrste funkcije u Društvu.

4. MOGUĆNOSTI DALJEG RAZVOJA ŽELEZNIČKOG TURIZMA U ZAPADNOJ SRBIJI

Železnički javni saobraćaj u regionu Zapadna Srbija odvija se na prugama Beograd - Bar i Požega - Čačak (Kraljevo), kao i na muzejsko - turističkoj pruzi Šargan Vitasi - Mokra Gora (Višegrad).

Jedan od osnovnih poslova u narednom periodu u domenu železničkog saobraćaja je revitalizacija odnosno kapitalni remont pruge Beograd - Bar na delu u Republici Srbiji i njeno dovodjenje na projektvano stanje. Prugom Beograd - Bar koja je završena pre 43 godina, prvi voz je prošao 28. maja 1976. godine. Sa 254 tunela ukupne dužine 115 kilometara i 234 betonskih i čeličnih mostova ukupne dužine oko 15 kilometara, barska pruga ukupne dužine 476 kilometra je jedan od najvećih graditeljskih poduhvata u ovom delu Evrope. Od izgradnje pruge pre više od četiri decenije nije bilo ozbiljnije rekonstrukcije bars. Ova pruga trenutno nije na zavidnom nivou tehničke pouzdanosti, jer nije bilo remonta

pruge od kada je izgrađena. Zbog očuvanja bezbednosti brzine su smanjene na 30 do 50 km/h, što je dovelo do manje propusne moći i kašnjenja vozova.

Na pruzi treba uvesti u saobraćaj „Plavi voz“, koji bi redovno saobraćao do stanice Branešci, a po potrebi i na drugim relacijama.

Kod muzejsko - turističke pruge Šargan Vitasi - Mokra Gora (Višegrad), kolosečne šine 760 mm predviđa se njeno produženje do železničke stanice Branešci i povezivanje sa prugom Beograd – Bar, kao jednom od varijanti. U narednom periodu trebalo bi završiti radove na deonici Šargan Vitasi – Kremna i revitalizaciji deonice Mokra Gora – Višegrad. Time se dobija pruga dužine 48 km, koja se prostire u Zapadnoj Srbiji i istočnom delu Republike srpske (BiH). Zatim bi trebalo pristupiti projektovanju i izgradnji potpuno nove trase pruge na deonici Kremna – Branešci, čime bi ukupna dužina muzejsko - turističke pruge bila oko 75 km. Na toj pruzi bi se u perspektivi mogli uvesti i dizel motorni vozovi u redovan saobraćaj.

Kompletiranjem ove muzejsko - turističke pruge povezala bi se pruga Beograd - Bar (železnička stanica Branešci) sa Višegradom, čime se otvaraju velike mogućnosti za razvoj turizma, u obe države. Ovako izgrađena infrastruktura omogućava da se organizuje kružna tura korišćenjem reke Drine. „Plavim vozom“ turisti iz Beograda (iz drugih delova Republike i iz inostranstva) bi stizali do železničke stanice Branešci, dalje bi popularnim „ćirom“ nastavljali do Višegrada, pa brodom niz Drinu do Perućca, a od Bajine Bašte bi se autobusima prevozili do Užica, gde bi ih čekao „Plavi voz“. To bile višednevne ture sa posetom Muzeju uzanih pruga u Požegi, posetama kulturno - istorijskim spomenicima i znamenitostima u Zlatiborskom okrugu, sa odmorom na planinama Zlatibor i Tara itd.

5. ZAKLJUČAK

Turizam kao privredna grana u Srbiji je stekao prioritarno mesto u razvoju ukupne privrede i postao je jedan od osnovnih nosilaca ukupnog privrednog razvoja. Turizam kao društveno - ekonomska pojava svojom specifičnom potrošnjom dobara i usluga inicira i pospešuje čitav niz drugih delatnosti, naročito saobraćaj, ugostiteljstvo i trgovinu, a preko njih i druge odgovarajuće proizvodne i neproizvodne delatnosti. Turistička putovanja se mogu podeliti na:

- izletnička (vikend) putovanja,
- putovanja u okviru boravišnog (stacionarnog) turizma,
- mobilna (cirkularna) putovanja.

Železnički turizam se "prostire" u sva tri segmenta i u svakom od njih može iskazati određene potencijale. Ovaj vid turizma će svakako pomoći vođenju zdravog i produktivnog života u saglasju sa prirodom, kao i podržavanju identiteta, kulture i interesa lokalnog stanovništva

Turizam, razvoj i zaštita okruženja su međuzavisni i u narednom periodu turizam odnosno železnički turizam mora delovati u saglasju sa okruženjem na odgovoran i održiv način.

Region Zapadne Srbije odnosno Zlatiborski okrug ima ogromne potencijale za razvoj turizma u čemu posebnu ulogu ima železnički saobraćaj.

Železnice Srbije u narednom periodu moraju preduzimati odgovarajuće organizacione mere i poslovnim povezivanjem sa zainteresovanim turističkim i drugim organizacijama, mogu doprineti kvalitetnijem prevozu turista, odnosno imati značajniju ulogu na tržištu transportnih usluga. U narednom periodu potrebno je pre svega :

- intenzivirati saradnju između železničkih i turističkih organizacija, kako pri izradi programa rada, tako i kod neposrednog odvijanja železničkog saobraćaja,
- uspostaviti neposredniju i konkretniju saradnju sa drugim organizacijama u ekonomskom, tehničko - tehnološkom i komercijalnom smislu u cilju pružanja kvalitetnijih transportnih i turističkih usluga,
- vršiti istraživanje unutrašnjeg i međunarodnog turističkog tržišta, zajednički utvrđivati potrebe i želje turista i na osnovu toga prave programe turističko – saobraćajnih usluga, tzv. „paket usluge“,
- usklađivati investicionu politiku železničkih i turističkih organizacija,
- zajednički vršiti utvrđivanje odgovarajuće stimulativne tarifne politike,
- aktivno saradivati pri izradi programa propagande kako na unutrašnjem tako i na međunarodnom turističkom tržištu;
- izraditi odgovarajući informacioni sistemi i njegovoj povezivanje sa informacionim sistemima drugih organizacija.

Bez kvalitetne usluge u železničkom saobraćaju ne mogu se očekivati značajni rezultati u oblasti turizma, kao ni u prevozu turista železnicom.

Visok stepen međuzavisnosti u razvoju turizma i železnice nameće jasnu potrebu da železnica i turističke organizacije u Zapadnoj Srbiji i istočnom delu Republike srpske (BiH) u narednom periodu uspostave neposredniju saradnju na planiranju i realizovanju turističke ponude u okviru Muzejsko turističke železnice Šarganska osmica i Rzvsko – Drinske železnice.

LITERATURA

1. Bundalo Z. "Pruge uzanog koloseka Jugoslovenskih železnica", Želnid, Beograd, 1999.
2. Bundalo Z. "Železnica kao deo turizma", časopis Ekonomska politika, br. 2303/96.
3. Bundalo Z. "Železnički turizam kao element poboljšanja ukupne turističke ponude SR Jugoslavije", Savetovanje Promet i turizam, Opatija, 2001.
4. Bundalo Z. i dr. Uloga i značaj železničkog saobraćaja za razvoj turizma u Zapadnoj Srbiji, Konferencija SED Užice, 2016.
5. Analiza tehničkog stanja železničke infrastructure na MTŽ Šarganska osmica, Koncept akcionog plana za uspostavljanje redovnog saobraćaja za Višegrad, Infrastruktura ŽS ad, Beograd, 2017.