



Organizata për Siguri dhe Bashkëpunim në Evropë

Departamenti për të Drejta të Njeriut, Decentralizim dhe Komunitete

**TRANSPORTIMI HUMANITAR ME AUTOBUS I PAKICAVE NË KOSOVË
PAS TRANSFERIMIT TE IPVQ-të
GJETJET E NJË AKTIVITETI MONITORUES
RAPORTI NR. 2**

JANAR - MARS 2007

TABELA E PËRMBAJTJES

1. PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE	3
2. HISTORIKU	4
3. METODOLOGJIA	7
4. CILËSIA E SHËRBIMIT	9
4.5 Mundësia e shfrytëzimit të autobusit, stacionet dhe shënjëzim.....	13
4.7 Përballueshmëria.....	15
4.8 Ankesat dhe sugjerimet e përfituesve	16
4.9 Fluksi i udhëtarëve, disponueshmëria dhe shpeshtësia e shërbimit	17
5. PROCESI I PËRZGJEDHJES SË LINJËS	22
5.1. Kërkesat e reja dhe kërkesat për shërbimet shtesë	24
6. ÇËSHTJE TË SIGURISË.....	30
7. KËSHILLAT KOMUNAL PËR SIGURI TË KOMUNITETEVE, KËSHILLAT LOKALE PËR SIGURI PUBLIKE DHE TRANSPORTI HUMANITAR.....	33
8. REKOMANDIMET.....	34
SHTOJCA 1.....	38
SHTOJCA 2.....	40
SHTOJCA 3.....	41

1. Përmbledhje ekzekutive

Më 1 janar të vitit 2007, Institucionet e Përkohshme të Vetëqeverisjes (IPVQ) dhe në veçanti Ministria e Transportit dhe Postë-Telekomunikacionit (MTPT) dhe Ministria për Komunitete dhe Kthim (MKK), mori përsipër përgjegjësinë për shërbime humanitare dhe speciale të transportit për komunitetet pakicë në Kosovë. Misioni i OSBE-së në Kosovë ka monitoruar transportin humanitar me autobus që nga nëntori i vitit 2006, si dhe pas transferimit të IPVQ-të në janar të vitit 2007. Ky raport përqendrohet në periudhën janar – mars të vitit 2007 dhe vëzhgon nëse IPVQ-të janë duke siguruar vazhdimësinë e këtij shërbimi. Shërbimi humanitar me autobus vazhdon të jetë me rëndësi të madhe. Ai siguron rritje të lirisë së lëvizjes të komuniteteve pakicë në Kosovë. Ai u ofron këtyre komuniteteve qasje në institucionet dhe shërbimet jetike, duke ofruar mundësi për të ushtruar dhe shprehur identitetet e tyre fetare dhe kulturore dhe të mbajnë lidhje me vendet e tyre të origjinës dhe anëtarët e shpërndarë të familjes. Vazhdimësia e papenguar, madje dhe zgjerimi i këtij shërbimi janë pjesë e obligimit të IPVQ-ve për krijimin e një mjedisi të qetë dhe të sigurt në të cilin personat që i përkasin komuniteteve pakicë gëzojnë liri të lëvizjes.

Duke pasur këtë parasysh, është me rëndësi që IPVQ-të të sigurojnë vazhdimësinë e këtij shërbimi edhe pas vitit 2007, duke siguruar mjete të qëndrueshme financiare dhe duke krijuar institucione funksionale që garantojnë veprimtari të vetëqëndrueshme dhe jetëgjatë të këtij shërbimi. Kjo gjithashtu përfshin zhvillimin e mekanizmave adekuate për mbrojtjen e pakicave, monitorim të shërbimit dhe zgjedhjen e linjës rrugore dhe të orarit të nisjes së autobusit. Të gjitha këto elemente janë përfshirë në Marrëveshjen Operative për Transferimin e Përgjegjësi të nënshkruar nga IPVQ-të dhe Administrata e Përkohshme e OKB-së në Kosovë (UNMIK-u).

Raporti tregon se përgjatë linjave rrugore¹ të monitoruara nga OSBE-ja, shërbimi humanitar me autobus funksionon mjaft mirë dhe udhëtarët në përgjithësi janë të kënaqur me cilësinë e tij. Ndonëse në disa raste ka numër të pamjaftueshëm të vendeve dhe autobusët janë të mbingarkuar, shumica e përfituesve kanë qasje të rregullt në shërbime. Numri i pamjaftueshëm i vendeve në disa linja tregon se ka rritje të kërkesës për këtë shërbim. Për të siguruar shërbim adekuat, duhet të sigurohen autobusë shtesë për linja specifike, si dhe gjatë festave. Në të njëjtën kohë, në kuptim afatgjatë, IPVQ-të mund të konsiderojnë zëvendësimin, madje dhe zgjerimin gradual të flotës aktuale të vjetëruar të autobusëve. Për më tepër, me rritjen e numrit të të kthyerve ka kërkesë për transportim shtesë nga lokacionet e kthimit. Ky raport identifikon disa vende të tilla, banorët e të cilëve kanë apo mund të kenë nevojë për qasje në transportimin humanitar me autobus. Është e këshillueshme që kjo kërkesë aktuale dhe e mundshme të merret parasysh gjatë shqyrtimit të linjave rrugore dhe orareve të nisjes, si dhe gjatë vlerësimit të krijimit të linjave të reja.

Disa udhëtarë ndjehen të sigurt në përdorimin e shërbimit humanitar të autobusëve. Ndonëse nuk ka ndodhur asnjë incident i rëndë gjatë periudhës për të cilën raportohet, udhëtarë tjerë kanë shprehur shqetësime të sigurisë për shkak të incidenteve të gjuajtjeve

¹ Linjat 1,3,4,6,7,8,9,10,11,12,13,14 dhe 17. Shih Tabelën 1.

me gurë dhe ngacmimeve verbale dhe preferojnë që autobusët të kenë përcjellje. Modifikimi i linjave dhe orareve specifike, si dhe rritja e ndihmës së agjencive të zbatimit të ligjit, veçanërisht në lokacione të caktuara, mund të përmirësojnë si situatën aktuale të sigurisë ashtu edhe perceptimin e udhëtarëve mbi sigurinë.

Udhëtarët duken të jenë të kënaqur me cilësinë e shërbimit të ofruar por vazhdojnë të shprehin mungesë të besimit në aftësinë e IPVQ-ve për të garantuar mjedis të qetë dhe të sigurt të linjave të transportit. Për t'i tejkaluar perceptimet e tilla, IPVQ-të mund të marrin në konsideratë ndërmarrjen e masave promovuese siç janë:

- ofrimi dhe ekspozimi i më shumë informatave në lidhje me shërbimin humanitar të transportit dhe rolin dhe përgjegjësitë e IPVQ-ve;
- intervistimi i rregullt i udhëtarëve dhe vlerësimi i nevojave dhe shqetësimeve të tyre të sigurisë; dhe
- ndërmarrja e aktiviteteve të kontaktimit me publikun për të ndihmuar krijimin e një ndjenje të rritur të besimit ndërmjet udhëtarëve.

2. Historiku

Që nga 1 janari 2007, IPVQ-të dhe Ministria e Transportit dhe Postë-Telekomunikacionit (MTPT) në veçanti dhe Ministria e Komuniteteve dhe e Kthimit (MKK) e kanë marrë përsipër përgjegjësinë për shërbimet e lartpërmendura nga Departamenti i Administratës Civile (DAC) i UNMIK-ut

Më 31 gusht të vitit 2006, UNMIK-u dhe IPVQ-të nënshkruan Marrëveshjen Operative për Transferimin e Përgjegjësisë për shërbimet e veçanta humanitare të transportit për Komunitetet Pakicë në Kosovë (Marrëveshja). Që nga 1 janari 2007, IPVQ-të dhe MTPT² dhe MKK³ morën përsipër përgjegjësinë për shërbimet e lartpërmendura nga Departamenti i Administratës Civile (DAC) i UNMIK-ut.

Në pajtim me Prioritetin nr. 4 të Planit të Veprimit për Partneritet Evropian (PVPE), IPVQ-të janë zotuar të “krijojnë një atmosferë të tolerancës ndëretnike (...), e cila është e favorshme për kthime” dhe “sigurojnë respektimin, sigurinë, lirinë e lëvizjes dhe pjesëmarrjen e të gjitha komuniteteve ...”.⁴ Programi i transportit humanitar është pjesë e përpjekjes së IPVQ-ve për të siguruar që: “i tërë populli i Kosovës është në gjendje të

² Sipas Shtojcës VIII, paragrafi (x) i Rregullores së UNMIK-ut nr. 2001/9 mbi Degën Ekzekutive të Institucioneve të Përkohshme Vetëqeverisëse në Kosovë, MTPT, *mes tjerash*, është përgjegjëse për “përkrahjen e sigurimit të shërbimeve humanitare dhe shërbimeve tjera të veçanta” në sektorin e transportit rrugor të personave dhe mallrave.

³ Në mbështetje të Shtojcës XII, paragrafi (vi), i Rregullores së UNMIK-ut nr. 2005/15 për ndryshimin e Rregullores së UNMIK-ut nr. 2001/19 mbi Degën e Ekzekutivit të Institucioneve të Përkohshme Vetëqeverisëse në Kosovë, MKK-ja është përgjegjëse “për të siguruar se politikat në nivelin komunal dhe atë qendror përfshijnë dispozitat për mbrojtjen e të drejtave të komuniteteve, të drejtave të njeriut dhe interesat e të kthyerve, përfshirë ato në lidhje me lirinë e lëvizjes, përdorimin e gjuhëve, lirinë e të shprehurit, përfaqësimin e drejtë, arsimin, punësimin dhe qasjen e barabartë në drejtësi, strehim dhe shërbime publike komunale.”

⁴ Plan i Veprimit i Kosovës për Implementimin e Partneritetit Evropian 2006, f. 19, prioriteti 4, Zyra e UNMIK-ut për Integritet Evropian dhe Zyra e Kryeministrit, gusht 2006.

udhëtojë, punojë dhe jetojë në siguri dhe pa kërcënim apo frikë nga sulmimi, ngacmimi apo frikësimi, pavarësisht nga përkatësia e tyre. Ata mund të përdorin gjuhën e tyre lirshëm kudo në Kosovë, përfshirë vendet publike, si dhe të gëzojnë qasje të papenguar në vende të punës, tregje, shërbime publike dhe sociale dhe shërbime komunale” (Standardet për Kosovën, Standardi nr. 3). Implementimi i tyre mund të kontribuojë në krijimin e kushteve të domosdoshme për pjesëmarrjen efektive të personave që u përkasin komuniteteve pakicë në jetën kulturore, sociale dhe ekonomike dhe në marrëdhëniet publike, siç kërkohet me nenin 15 të Konventës kornizë të Këshillit të Evropës për Mbrojtjen e Pakicave Kombëtare (KKPK).⁵

Rregullorja e UNMIK-ut nr. 2001/9 mbi Kornizën Kushtetuese për Vetëqeverisje të Përkohshme të Kosovës (Korniza Kushtetuese) e njeh të drejtën e pjesëtarëve të komuniteteve (komuniteteve) të “gëzojnë mundësi të barabarta në lidhje me punësimin në organet publike në të gjitha nivelet, qasjen në shërbime publike në të gjitha nivelet” dhe “të gëzojnë kontakte të papengura ndërmjet veti dhe me pjesëtarët e komuniteteve përkatëse brenda dhe jashtë Kosovës.”⁶

Duke pasur këtë parasysh, në maj të vitit 2006, përmes Rekomandimeve për Azhurnimin e Politikave dhe Procedurave të Kthimit, Zyra e Kryeministrit (ZKM) pranoi se “liria e lëvizjes është faktor për personat e zhvendosur që kthehen në Kosovë dhe për komunitetet pakicë në veçanti” dhe në mënyrë specifike u zotua se do të sigurojnë që “(...) IPVQ-të do të miratojnë mekanizma të mbrojtjes për të lehtësuar transferimin ‘e trenit të lirisë së lëvizjes’ dhe linjat rrugore humanitare me autobus nga UNMIK-u” dhe për të finalizuar bartjen e kompetencave për transportin e pakicave në shtator të vitit 2006.⁷

Më 14 gusht të vitit 2006, me anë të një letre⁸ drejtuar MTPT-së dhe Zyrës së UNMIK-ut për Komunitete, Kthime dhe Çështje të Pakicave (ZKKP), OSBE-ja theksoi se “liria e lëvizjes në përgjithësi dhe transportimi i qetë dhe i sigurt i pjesëtarëve të komuniteteve pakicë në veçanti luan rol kyç në mbrojtjen e të drejtave të banorëve të Kosovës.” Si pjesë e mandatit të saj për të siguruar mbrojtje dhe pjesëmarrje të komuniteteve përmes qeverisë lokale dhe asaj qendrore, OSBE-ja gjithashtu u pajtua për të “huazuar ndihmesën e saj gjatë (...) monitorimit të implementimit të (Marrëveshjes).” Si rrjedhojë, Marrëveshja përcakton se “OSBE-ja do të ketë qasje të papenguar në shërbimet e transportimit të pakicave dhe përfituesve të tyre, për qëllime të monitorimit të afërt, të përcjelljes së incidenteve të raportuara dhe për përgatitjen e raporteve për IPVQ-të, Përfaqësuesin Special të Sekretarit të Përgjithshëm (PSSP) dhe pjesëtarët tjerë të bashkësisë ndërkombëtare, sipas nevojës, mbi përmbushjen e kushteve të kësaj Marrëveshjeje” (neni 6.2).

⁵ KKPK-ja është e hapur për nënshkrim më 1 shkurt 1995 dhe e cila hyri në fuqi më 1 shkurt 1998. Sipas kreut 3.2 të Kornizës Kushtetuese, KKPK-ja është e zbatueshme në Kosovë dhe IPVQ-të janë të obliguara që të vëzhgojnë dhe sigurojnë të drejtat dhe liritë themelore të pranuar me KKPK-në.

⁶ Korniza Kushtetuese, kreu 4.4, pikat (d) dhe (e).

⁷ Rekomandimet e ZKM-së për Azhurnimin e Politikave dhe Procedurave për Kthim, neni 3, pika (b).

⁸ Letra e Kryesuesit të Misionit të OSBE-së drejtuar ZKKP-së së UNMIK-ut dhe Sekretarit të Përhershëm të MTPT-së.

Shërbimet humanitare dhe speciale për komunitetet pakicë në Kosovë të bartuara tek IPVQ-të përfshijnë:⁹

- shërbimin humanitar të transportit me autobusë;¹⁰
- shërbime tjera të veçanta të transportit, do të thotë trenin e lirisë së lëvizjes;¹¹ dhe
- shërbimi i transportit me autobus për shërbyesit civil të Kosovës.¹²

OSBE-ja monitoron shërbimin humanitar të transportimit me autobus. Ky shërbim vepron në shtatëmbëdhjetë¹³ linja rrugore (Aneksi 1) bazuar në Marrëveshjen e përgjithshme afatgjatë¹⁴ në mes të MTPT-së dhe ofruesit të shërbimit, “Kolasin Prevoz”. Ky shërbim është themeluar në vitin 1999 dhe fillimisht ishte nën përgjegjësinë e Komisarariatit të Lartë të Kombeve të Bashkuara për Refugjatë (UNHCR). Më vonë, më 1 korrik 2001, u transferua te DAC UNMIK dhe përfundimisht te IPVQ-të prej 1 janarit të vitit 2007. Shërbimet e transportit janë menaxhuar nga Këshilli Danez për Refugjatë (KDR) dhe duke filluar nga 1 shtatori i vitit 2003 nga konsorciumi vendor i transportit “Kolasin Prevoz”.

Duke “synuar (...) garantimin e të drejtës së lirisë së lëvizjes për të gjitha komunitetet kudo në Kosovë, siç parashihet me të drejtën ndërkombëtare”, shërbimi humanitar me autobus ka qëllim të sigurojë “(...) ofrimin e një shërbimi thelbësor për një pjesë të madhe të joshqiptarëve, si dhe për një numër të kufizuar të popullatës etnike shqiptare, duke iu përgjigjur kështu në thelb nevojës për liri të lëvizjes për të gjithë”.¹⁵ Ky shërbim përkujdeset mesatarisht për deri në 30,000 udhëtarë. Me kalimin e viteve, është regjistruar një rritje e kërkesës për këtë shërbim, posaçërisht gjatë muajve të verës dhe pushimeve shkollore.

Marrëveshja përfshin dispozitat mbi transferimin e funksioneve operative, mbrojtjen e pakicave, metodologjinë e zgjedhjes së autobusëve dhe orareve, krijimin e Komisionit Këshillues të Transportit (KKT) dhe monitorimin. Sipas Marrëveshjes, “MTPT dhe MKK do të sistemojnë metodologjinë e zgjedhjes së linjave dhe orareve” sipas së cilit çdo ndryshim në linjat dhe oraret aktuale do t’i nënshtrohen aprovimit të KKT-së.¹⁶

⁹ Marrëveshja, neni 2.1, bartja e funksioneve operative.

¹⁰ Marrëveshja, neni 2.1(a) dhe Shtojca I.

¹¹ Marrëveshja, Shtojca II. Ky shërbim menaxhohet nga Hekurudhat e Kosovës (më herët Hekurudhat e UNMIK-ut).

¹² Marrëveshja, Shtojcat III dhe IV. Ky shërbim menaxhohet nga ana e dy operatorëve: Merkatori Gjilan/Gnjilane dhe Agjencia e udhëtimeve 038.

¹³ Siç dokumenton ky raport, një nga shtatëmbëdhjetë linjat e bartura te IPVQ-të nuk është në funksionim që nga gushti i vitit 2007.

¹⁴ Marrëveshja, Shtojca I.

¹⁵ Marrëveshja, Shtojca I, Detyrat e Punës, faqe 4.

¹⁶ Në mbështetje të nenit 5.1 të Marrëveshjes: “Komisioni Këshillues i Transportit (KKT) është krijuar për të këshilluar dhe monitoruar transportin humanitar të pakicave. KKT-ja përbëhet nga përfaqësues të lartë të KTTK-së, MKK-së, OSBE-së, UNMIK-ut apo institucionit të tij pasardhës dhe Institucionit të Ombudspersonit të Kosovës (si vëzhgues). Kryesues i KKT-së është Sekretari i Përhershëm i MTPT-së.”

3. Metodologjia

Siç është pasqyruar në raportin “Transportimi humanitar me autobus në Kosovë para bartjes të IPVQ-të. Gjetjet e ushtrimit pilot të monitorimit,” në nëntor dhe dhjetor të vitit 2006, OSBE-ja ka monitoruar transportin humanitar me autobus në tri¹⁷ nga shtatëmbëdhjetë linjat (Aneksi 1), të cilat përbëjnë këtë shërbim. Pas bartjes të IPVQ-të, nga janari deri në mars të vitit 2007, Ekipet Komunale të OSBE-së (EK-të) kanë monitoruar operimin e trembëdhjetë linjave humanitare shtesë me autobusë (tabela 1).

¹⁷ Linja 1: Miloševë/Milloshëvë (OB) - Gračanica/Graçanicë (PR) - Miloševë/Milloshëvë (OB); Linja 5: Grace/Gracë (VU) - Mitrovicë veriore/severna Mitrovica (MI) - Grace/Gracë (VU); dhe Linja 8: Osojane/Osojan (IS) - Zvečan/Zveçan (ZV) - Osojane/Osojan (IS). Shkurtesat në kllapa identifikojnë komunat ku gjenden këto fshatra si vijon: (OB) Obiliq/Obilić; (PR) Prishtinë/Priština; (VU) Vushtrri/Vučitrn; (ZV) Zvečan/Zveçan; (IS) Istog/Istok.

Tabela 1: Udhëtimet e monitoruara nga EK-të e OSBE-së gjatë periudhës janar – mars 2007

Linja	Itinerari
1	Miloševo/Milloshëvë (OB) - Gračanica/Gračanicë (PR) - Miloševo/Milloshëvë (OB)
3	Miloševo/Milloshëvë (PR) - Porta 3 - Miloševo/Milloshëvë (PR)
4	Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH) - Gračanica/Gračanicë (PR) - Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH)
6*	Leposavić/Leposaviq (LE) – Mitrovicë jugore/juzna Mitrovica (MI) - Leposavić/Leposaviq (LE)
7	Vidanje/Videjë (KL) - Klinë/Klina (KL) - Drsnik/Dresnik (KL) - Grabac/Grabc (KL) - Bica/Binxhë (KL) - Zvečan/Zveçan (ZV) Klinë/Klina - Drsnik/Dresnik (KL)- Grabac/Grabc (KL) - Biča/Binxhë (KL) - Vidanje/Videjë (KL)
8	Osojane/Osojan (IS) - Zvečan/Zveçan (ZV) - Osojane/Osojan (IS)
9	Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH) – Rahovec/Orahovac (RH) - Zvečan/Zveçan (ZV) - Rahovec/Orahovac (RH) - Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH)
10	Babljak/Bablak (UR) - Gračanica/Gračanicë (PR) - Babljak/Bablak (UR)
11	<i>(Gjilan/Gnjilane A)</i> apo Gjilan/Gnjilane (GN) - Poneš/Ponesh (GN) - Koretište/Koretishtë (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Gornje Kusce/Kufcë e Epërme (GN)- Kmetovce/Kmetoc (GN) - Šilovo/Shillovë (GN) – Gjilan/Gnjilane (GN)
12	<i>(Gjilan/Gnjilane B)</i> apo Gjilan/Gnjilane (GN) - Donja Budriga/Budrikë e Poshtme (GN) - Pasjane/Pasjan (GN) - Donja Budriga/Budrikë e Poshtme (GN) - Parteš/Partesh (GN) – Cernica/Cernicë (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) Gornji Livoc/Livoç i Epërm (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN)
13	<i>(Gjilan/Gnjilane C)</i> apo Gjilan/Gnjilane (GN) – Stanišor/Stanishor (GN) - Gornji Makreš/Makresh i Epërm (GN) - Trnjičevce/Tërniqec (NB) - Čuljkovce - Bostane/Bostan (NB) - Izvor/Izvor (NB) - Prekovce/Prekoc (NB) - Zebince/Zebincë (NB) - Straža/Strazhë (GN) – Kosmata - Stanišor/Stanishor (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Paralovo/Parallovë (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Kosmata - Straža/Strazhë (GN) - Zebince/Zebincë (NB) - Prekovce/Prekoc (NB) - Izvor/Izvor (NB) - Bostane/Bostan (NB) - Čuljkovc - Trnjičevce/Tërniqec (NB) - Gornji Makreš/Makresh i Epërm (GN) – Stanišor/Stanishor (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Paralovo/Parallovë (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN)
14	<i>(Gjilan/Gnjilane D)</i> apo Gjilan/Gnjilane (GN) – Stanišor/Stanishor (GN) - Gornji Makreš/Makresh i Epërm (GN) - Trnicevce/Tërniqec (NB) – Čuljkovce - Novo Brdo/Novobërdë (NB) - Bostane/Bostan (NB) - Izvor/Izvor (NB) - Prekovce/Prekoc (NB) - Gračanica/Gračanicë (PR) - Prekovce/Prekoc (NB) - Izvor/Izvor (NB) - Bostane/Bostan (NB) - Novo Brdo/Novobërdë (NB) – Čuljkovc - Trnjičevce/Tërniqec (NB) - Gornji Makreš/Makresh i Epërm (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN)
17	<i>(Gjilan/Gnjilane G)</i> apo Klokot/Kllokot (VI) - Parteš/Partesh (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Mitrovicë/Mitrovica (MI) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Parteš/Partesh (GN) - Klokot/Kllokot (VI)

Legjenda: *E pezulluar që nga gushti 2006.

EK-të e OSBE-së kanë mbledhur informata përmes intervistave të bëra nëpër autobusë gjatë orareve të udhëtimeve, si dhe përmes intervistave në pikat e arritjes dhe nisjes përgjatë linjave të udhëtimit. EK-të intervistuan udhëtarë, shoferë autobusi, dhe përfaqësues të komuniteteve pakicë në lidhje me disponueshmërinë, qasjen, cilësinë dhe sigurinë e shërbimeve të transportimit të pakicave. Zyrrat Komunale për Komunitete (ZKK) dhe zyrtarët komunal për kthim si dhe bartësit tjerë u kontaktuan gjithashtu për të

diskutuar posaçërisht për nevojën potenciale për zgjerimin e shërbimeve humanitare të transportimit. Nuk ka pasur monitorim aktiv nga EK-të sa i përket mbledhjes së informatave rreth sigurisë me ndikim të mundshëm në lirinë e lëvizjes. Sidoqoftë, shënime të vërtetuara rreth sigurisë janë siguruar nga Sektori për Monitorimin e Shërbimit Policor (SMSHP) i OSBE-së. SMSHP i OSBE-së dhe EK-të sigurojnë informata rreth përfshirjes së transportit të pakicave në agjendën e Komiteteve Lokale të Sigurisë Publike (KLSP), gjegjësisht Këshillave Komunal për Siguri të Komuniteteve (KKSK).¹⁸

Ky raport paraqet gjetjet e OSBE-së sa i përket cilësisë së shërbimit, procesit të zgjedhjes së linjave rrugore dhe çështjeve të sigurisë. Raporti përfundohet me një sërë rekomandimesh specifike, të cilat i referohen kushteve të mjeteve transportuese, sistemit të komunikimit; ankesave dhe sugjerimeve të përfituesve; qarkullimit të udhëtarëve, disponueshmërisë së shërbimit dhe frekuentimit; procesit të zgjedhjes së linjave rrugore, çështjeve të sigurisë dhe komiteteve të sigurisë publike.

4. Cilësia e shërbimit

Sipas nenit 2.4 të Marrëveshjes, MTPT-ja është përgjegjëse për të siguruar që flota e autobusëve të dhënë si donacion nga UNMIK-u të përdoret ekskluzivisht për projektin e transportit humanitar deri më 31 dhjetor 2007, në mënyrë që pjesëtarët e komuniteteve pakicë apo grupet tjera të cenueshme të kenë lëvizje të pakufizueshme dhe qasje në mundësitë sociale dhe ekonomike duke përfshirë por duke mos u kufizuar vetëm në vendet e tyre të punës, shkolla, vende të lutjes dhe blerje.

Për të garantuar funksionimin e pandërprerë të shërbimit të transportit për pakicat, MTPT-ja ka për obligim të sigurojë që ofruesi i këtij shërbimi të bëjë mirëmbajtje adekuate për flotën e autobusëve, automjetet dhe pajisjet mekanike për mbikëqyrjen e automjeteve dhe që pajisjet të mbahen në një gjendje të mirë funksionimi (neni 2.5). Pastaj, MTPT kërkohet që të sigurojë që siguruësi i shërbimeve të rekrutojë dhe trajtojë personel, i cili është funksional, efikas dhe profesional dhe i cili reflekton përbërjen e popullatës së Kosovës si dhe gjininë dhe përbërjen gjinore (neni 3.4)

Pastaj, MTPT-ja ka për obligim të sigurojë që pajisjet e radiolidhjeve të instalohen, të jenë funksionale dhe të jenë në baza humanitare. Kjo po ashtu përfshin sigurimin e frekuencave të radios përmes Agjencisë Rregullore të Telekomunikacionit (ART) e themeluar me Ligjin e Kuvendit të Kosovës nr. 2002/7 për Telekomunikacionin e shpallur me Rregulloren e UNMIK-ut 2003/16.

¹⁸ Sipas nenit 7 të Rregullores së UNMIK-ut 2005/54 për Kornizën dhe Parimet Udhëzuese të Shërbimit Policor të Kosovës, KKSK-të dhe KLSP-të janë mekanizma konsultativ ku banorët, institucionet lokale dhe organet e zbatimit të ligjit mund të “diskutojnë çdo çështje e cila ndërlihet me punën e policisë, sigurinë dhe rendin publik” në nivelin komunal gjegjësisht atë të bashkësive lokale/ fshatrave.

4.1 Nevoja dhe rëndësia e këtij shërbimi

Udhëtarët e intervistuar përdorin shërbimin me autobus për të pasur qasje në shkolla, Universitetin e Mitrovicës veriore/severna Mitrovica, spitale, dyqane, postë dhe shërbime tjera themelore dhe institucione. Ata u shprehën të kënaqur me transportin humanitar në dispozicion. Mirëpo, disa udhëtarë shpeshherë e vlerësojnë se frekuentimi i autobusëve është i pamjaftueshëm (Linja 14). Ky shërbim jo vetëm që është thelbësor por duhet edhe të zgjerohet, pasi që për disa pjesëtarë të komuniteteve mbetet i vetmi mjet i transportimit. Madje edhe ata përfitues të cilët ndihen të pasigurt e përdorin këtë shërbim meqë nuk opsione tjera të transportimit.

4.2 Gjendja e automjeteve

Siç u konfirmua edhe nga siguruesi i transportit,¹⁹ flota e autobusëve të transferuar nga UNMIK-u në IPVQ përbëhet nga 22 automjete funksionale²⁰, në të cilët MTPT-ja ka vendosur tabela të Kosovës dhe ua ka hequr shenjën e UNMIK-ut që nga janari 2007. Për shkak të dëmtimit të tyre, janë përdorur edhe automjete tjera transportuese të cilat shërbejnë vetëm për transportim të pjesëve rezervë, gjatë periudhës kur kjo ishte nën menaxhimin e UNMIK-ut. Për të garantuar sigurinë e udhëtarëve, është e rëndësishme që IPVQ-të të sigurojnë që automjetet e tilla të mos përdoren për qëllime transporti në të ardhmen.

Flota funksionale e autobusëve është relativisht e vjetër, me 17 automjete të prodhuara në vitin 1984 dhe 1985 (me vjetërsi 22 deri 23 vjet), dy automjete të prodhuara në vitin 1992 (me vjetërsi 15 vjet) dhe një automjet i prodhuar në vitin 1998 (me vjetërsi 9 vjet). Vetëm dy minibusë me nga 19 ulëse janë relativisht të rinj pasi që janë prodhuar në vitin 2005. Edhe pse ofruesi i transportit është i kujdesshëm dhe siguron mirëmbajtje të rregullt dhe prishjet në rrugë janë të rralla, vjetërsia e autobusëve ka një ndikim në cilësinë e shërbimit dhe mund të ketë ndikim në sigurinë e transportit nëse automjetet më të vjetra nuk zëvendësohen në një të ardhme të afërt.

Vlerësimi mbizotërues është ende se në shumicën e linjave të monitoruara autobusët janë të vjetër por ende në gjendje të kënaqshme, relativisht të pastër, me një komoditet të arsyeshëm dhe me prishje të rralla.²¹ Në disa linja, autobusët duket të jenë shumë të vjetër.²² Pavarësisht nga ky fakt, në shumicën e linjave autobusët pësojnë një numër relativisht të ulët të prishjeve mekanike.²³ Në përgjithësi, sugjerimet e udhëtarëve janë që autobusët të jenë më të pastër.²⁴

¹⁹ Diskutimet me OSBE-në më 27 Shkurt 2007.

²⁰ Flota funksionale e autobusëve, përbëhet nga autobus me 19 - 50 ulëse një autobus me 42 ulëse dhe dy minibusë me nga 19 ulëse.

²¹ Linjat 11, 14, 8, 12, dhe 7.

²² Autobusi i monitoruar nga EK-të e OSBE-së dukej më i vjetër se 30 vite dhe nuk ishte aq i pastër.

²³ Informata kundërthënëse u morën vetëm sa i përket Linjës 13 ku njëri shofer theksoi se autobusi prishet mjaft shpesh.

²⁴ Përderisa në linjën 17 autobusët raportohen si mjaft të pastër, me përjashtim të dritareve të përlyera, në Linjat 3, 9 dhe 4 udhëtarët ankohen se autobusët janë të pluhurosur, të çrregullt dhe jo të pastër sa duhet.

Në përgjithësi, të gjithë autobusët e vjetër nuk kanë kondicionerë të ajrit.²⁵ Me disa përjashtime, autobusët kanë sisteme funksionale të ngrohjes.²⁶

Sipas shoferëve të autobusëve, prishjet nuk ndodhin shumë shpesh. Në të gjitha linjat e monitoruara, ekipet mekanike për reagim të shpejtë përgjigjen në prishjet që ndodhin brenda kohës mesatare prej 15 deri 30 minutave.²⁷ Ekzistojnë dy ekipe lëvizëse të mekanikëve, njëri në Gjilan/Gnjilane dhe tjetri në Laplje Selo/Llapllasellë, afër Prishtinës/Priština. Në rast të prishjes, shoferët e autobusëve mund t'i kontaktojnë ata për ndihmë përmes radiolidhjeve. Për më tepër, ekzistojnë edhe dy autobusë rezervë me qëllim të zëvendësimit të atyre që prishen. Ata arrijnë në vendin e prishjes afërsisht brenda 20 minutave dhe i marrin udhëtarët kur autobusi nuk mund të rregullohet brenda një kohe të arsyeshme.

Në linjat 14 dhe 12, mekanikët nga Gjilan/Gnjilane e arrijnë vendin e prishjes së automjetit brenda 30 minutave. Nëse nevojiten riparime të mëdha, autobusi dërgohet në garazh në Laplje Selo/Llapllasellë. Kur është e pamundur të lëvizet autobusi, ekipi i mekanikëve nga Laplje Selo/Llapllasellë riparon atë në vendin e prishjes. Në linjën 13, autobusi përdoret edhe për udhëtime në destinacione tjera si Gračanica/Graçanicë dhe Mitrovicë/Mitrovica. Sipas shoferit të autobusit, gjatë periudhës raportuese ishte vetëm një rast i shpërthimit të gomës së autobusit në Vushtrri/Vučitrn, në kthim nga Mitrovica/Mitrovica. Ekipi për reagim të shpejtë arriti në vend të prishjes për 15 minuta dhe ndërroi gomën shumë shpejtë. Sipas një shoferi tjetër, autobusi prishet mjaft shpesh për arsye se është i vjetruar.

Në të gjitha linjat e monitoruara, autobusët janë vlerësuar si të përshtatshëm për ngasje në të gjitha kushtet klimatike. Ata janë të pajisur me zinxhir të gomave për sezonin dimëror dhe pajisje tjera dimërore.

4.3 Sistemi i komunikimit

Sipas vlerësimeve të EK-së, pajisjet e komunikimit që gjenden nëpër autobusë janë funksionale dhe të besueshme në shumicën e linjave.²⁸ Ekzistojnë dy lloje të metodave të komunikimeve: radiolidhjet dhe telefonat mobil. Rrjeti i radiolidhjeve varet nga karakteristikat gjeografike të linjës, por komunikimi mobil është i besueshëm, sipas pohimeve. Sidoqoftë, ekzistojnë pjesë të Linjës 13, të cilat janë identifikuar nga shoferi si

²⁵ Dy autobusët me nga 19 ulëse të prodhuar në vitin 2005 janë përjashtim i vetëm.

²⁶ Megjithatë, në Linjën 1 nuk ka sistem adekuat të ngrohjes në autobus dhe të dy, udhëtarët dhe stafi shërbyes ankohen se gjatë stinës së dimrit temperatura brenda automjetit është shumë e ulët. Në anën tjetër, gjatë muajve të nxehtë të vitit, nuk ka sisteme adekuate të kondicionimit të ajrit dhe është e pamundur që të hapen dritaret sepse janë të mbrojtura me shtresë të jashtme të pleksiglasit, që i mbron ata nga gjuajtja me gurë. Veç kësaj, autobusi thuhet të jetë i pluhurosur. Linja 17 është një tjetër përjashtim pa sistem plotësisht funksional të ngrohjes.

²⁷ Vetëm në Linjën 7 varësisht nga lokacioni, koha e reagimit mund të zgjasë më shumë – diku prej një deri dy orë.

²⁸ Linjat 11, 12, 13, 14, dhe 17.

“të pambuluara” sa i përket sinjaleve të radiolidhjes dhe ku nuk ka as rrjet të telefonave mobil.²⁹

Pavarësisht nga përshtypjet e përgjithshme pozitive të shfrytëzuesve dhe shoferëve, OSBE-ja është e shqetësuar që nuk ka sistem të radio lidhjes të instaluar në disa autobus, dhe që radio paisjet e instaluar nuk janë plotësisht funksionale dhe nuk përdoren nga shoferët.³⁰

OSBE-ja gjithashtu ka vërejtur se IPVQ-të dhe siguruesit e shërbimeve vazhdojnë të shfrytëzojnë radio frekuencat e dhëna nga UNHCR-ja. Derisa ky sistem është ende operativ dhe UNHCR-ja ka siguruar riprogramimin e radio paisjeve, kjo marrëveshje është e përkohshme dhe IPVQ-të mbajnë përgjegjësinë që të sigurojnë lëshimin e frekuencave të reja. Në veçanti, sipas kësaj Marrëveshjeje, MTPT-ja është përgjegjëse për “të instaluar pajisjet e radio lidhjes në automjete” (Neni 2.3). Kjo gjithashtu përfshin edhe lëshimin e radio frekuencave të reja. MTPT-ja sipas rregullave mund ta bëjë këtë duke dorëzuar kërkesën në ART, i cili sipas Ligjit për Telekomunikim të KK-së është autoriteti i vetëm përgjegjës për lëshimin e licencave apo autorizimeve për operim në frekuenca të tilla në Kosovë. Veprimi efektiv i radio lidhjeve të tilla është pjesë përbërëse për sigurinë e transportit humanitar.

4.4 Mirësjellja dhe profesionalizmi i shoferëve

Në kuadër të Rekomandimeve për Azhurnimin e Politikave dhe Procedurave të Kthimit, pritet që MTPT-ja të miratojë një kod jodiskriminues të mirësjelljes për të gjithë shoferët e autobusëve dhe personelin shërbyes (Seksioni 3,(b)). OSBE-ja gjithashtu thekson se më 29 janar 2007, Sekretari i Përgjithshëm i MTPT-së, gjatë një takimi me anëtarët e KKK-së, vendosi të formojë një grup punues ministror për të hartuar kodin e mirësjelljes në formë të një Udhëzimi Administrativ (UA). Grupi punues do të kryesohet nga Zyra Ligjore me mbështetjen e koordinatorit të Njësisë për të Drejtat e Njeriut në Ministri. OSBE-ja do të ndihmojë NjDNj-në në pjesëmarrjen e saj në këtë grup punues.

Në pritje të një zhvillimi të tillë, në mbikëqyrje të MTPT-së, siguruesi i transportit është përgjegjës për të rekrutuar dhe trajnuar stafin vendor për punë efektive dhe për të siguruar që performanca e tyre është në përputhje me standardet profesionale³¹.

²⁹ Sipas asaj që është raportuar, mbulimi me radiolidhje është i kufizuar në një fushë prej afërsisht pesë kilometrave (mbulesë më e gjerë është e mundshme vetëm kur autobusi është në vende më të larta malore).

³⁰ Për shembull, nuk ka sistem të komunikimit me radio lidhje në autobusët që shfrytëzohen në linjën 1. Më parë janë përdorur, por pas dorëzimit tek IPVQ-të, stafi nuk e përdor më sistemin e komunikimit me radio lidhje. Ngasësit e autobusëve kanë telefona celular, që iu janë dhënë nga ofruesit e transportit. Gjithashtu, në linjat 9 dhe 4, në autobusë nuk ka pasur pajisje komunikimi me radiolidhje. Veç kësaj, në të dy këta autobusë, pajisja ka qenë e instaluar por nuk është përdorur gjatë udhëtimeve. Në Linjën 8, radiolidhja është në dispozicion, por nuk ka operator radiolidhjeje. Prandaj, në Linjën 7 shoferët përdorin telefonat celular, nuk ka në dispozicion komunikim me radiolidhje.

³¹ Marrëveshja e Përgjithshme Afatgjate ndërmjet MTPT dhe Kolasin Prevoz, gusht 2006, Shtojca 1, faqe 4.

Në të gjitha linjat, udhëtarët e intervistuar kanë shprehur kënaqësinë e tyre për sa i përket profesionalizmit³² dhe mirësjelljes së shoferëve dhe konduktorëve. Për shoferët ekziston përshtypja se janë të mirësjellshëm gjatë akomodimit të nevojave të udhëtarëve, ofrimit të informatave dhe plotësimit të kërkesave për ndalime shtesë, aty ku është e mundur. Megjithatë, në Linjën 17 disa udhëtarë janë ankuar që shoferi nuk po bën sa duhet për të ndaluar pirjen e duhanit në autobus. Në po atë linjë, herë pas here është raportuar se shoferët janë sjellur në mënyrë të vrazhdë ndaj udhëtarëve.

Në përgjithësi, shoferët, konduktorët dhe udhëtarët flasin serbisht dhe nuk raportohet për probleme në komunikim. Në linjat për të cilat raportohet, fare pak apo as edhe një shqiptar i Kosovës nuk i shfrytëzon autobusët humanitarë. Shërbimet shfrytëzohen kryesisht nga serbët e Kosovës dhe anëtarët e komuniteteve tjera minoritare që flasin gjuhën serbe, në veçanti personat që u takojnë komuniteteve romë, ashkali dhe egjiptian. Vlen të përmendet që në Linjën 14 gjatë udhëtimit të monitoruar ishin dy udhëtarë shqiptarë të Kosovës dhe shoferi po bisedonte me ta në gjuhën shqipe.

4.5 Mundësia e shfrytëzimit të autobusit, stacionet dhe shënjzim

Sipas Marrëveshjes, MTPT-ja është përgjegjëse për të siguruar që tërë informacioni lidhur me shërbimet e transportit të jetë në gjuhën shqipe, serbe dhe angleze, përfshirë këtu: informatat për linjat e transportit, pagesat dhe oraret, shënjzimi, udhëzimet dhe rregulloret administrative. Gjithashtu, preferohet që Marrëveshja apo informatat mbi Marrëveshjen të jenë në dispozicion në këto gjuhë për udhëtarët. Obligimet e IPVQ-ve lidhur me përdorimin e gjuhëve janë të përcaktuara në Ligjin nr. 02/L-37 të Kuvendit të Kosovës mbi Përdorimin e Gjuhëve, siç është shpallur me Rregulloren e UNMIK-ut nr. 2006/51.

Sido që të jetë, në asnjë nga linjat nuk ka informacione të shkruara të paraqitura në rrugë apo brenda dhe jashtë autobusëve. Kur bëhet paraqitja e informacionit, ajo është e pamjaftueshme dhe nuk bëhet në të gjitha gjuhët zyrtare. Në Linjën 13, ofrohet informacioni i postuar që tregon vetëm numrin e ulëseve dhe peshën maksimale të valixheve që mund të bartin udhëtarët në autobus. Informata ofrohet vetëm në gjuhën serbe. Në Linjën 14, informata e vetme që është vërejtur ishte brenda në autobus. Ajo informatë ishte postuar disa vite më parë, ishte e shkruar vetëm në gjuhën serbe dhe tregonte për numrin maksimal të udhëtarëve që lejohen në autobus. Siç raportohet, udhëtarët marrin informata me gojë nga shoferët dhe konduktorët kurdo herë që i kërkojnë ato.

³² Për sa i përket aftësive të shoferëve, udhëtarët janë shprehur të kenë përshtypje pozitive dhe stafin e autobusit e konsiderojnë të jetë profesional. Në Linjën 14 shoferi ka punuar si i tillë për më shumë se njëzet vjet. Në Linjën 11, shoferi ka demonstruar aftësi në ngasjen e autobusit gjatë kohës së rrëmujës më të madhe në trafik pa ndonjë incident ose shqetësim për udhëtarët. Në Linjën 13, shoferi gjithashtu ka demonstruar aftësi të mira ngasjeje (nuk ka patur asnjë problem në pjesët e rrëpirët ose të rëshqitshme).

Distanca që udhëtarët duhet të kalojnë apo të udhëtojnë nga shtëpitë e tyre deri tek stacioni i autobusëve ndryshon dukshëm nga një linjë në tjetrën.³³ Transporti humanitar është lehtësisht i qasshëm në shumicën e linjave, ku udhëtarët nuk janë të detyruar të përshkojnë më shumë se 500 metra distancë. Por, në Linjën 17 disa udhëtarë duhet të ecin apo të udhëtojnë në distanca të largëta (nganjëherë edhe dhjetë kilometra) deri te stacioni i autobusit.³⁴ Në Linjën 7, shumë udhëtarë ecin tre kilometra e gjysëm për të arritur në stacionin e autobusin dhe në Linjën 8 disa persona janë të detyruar të ecin edhe nga tri deri në katër kilometra.³⁵

Edhe pse stacionet e autobusëve nuk janë qartë të caktuara me shenja, udhëtarët e dinë lokacionin e saktë të tyre dhe i presin autobusët aty. Siç raportohet, vetëm në Linjën 17 të gjitha stacionet e autobusit janë qartë të caktuara. Në Linjën 1, stacionet e autobusit janë qartë të caktuara, së paku sa i përket qytetit të Graçanicës/Gračanica.

Rëndom, stacionet e autobusëve ndodhen në qendër të qyteteve dhe fshatrave, në lokacione me dukshmëri edhe kur janë pa shenja. Në disa raste, shoferët i plotësojnë kërkesat e udhëtarëve dhe ndalen dhe marrin apo të zbresin udhëtarët varësisht nga nevojat e tyre edhe në stacione që nuk janë të caktuara për autobusët.

Në anën tjetër, ekzistojnë disa shqetësime që janë ngritur nga udhëtarët dhe shoferët për mundësinë e ndaljes dhe nisjes nga stacionet e definuara për autobusë. Në Linjën 1, ata ankohen lidhur me stacionin për autobusë në Graçanicë/Gračanica. Zakonisht, aty gjenden të parkuara shumë automjete dhe autobusët nuk mund të ndalen ku duhet dhe detyrohen të ndalojnë në rrugë. Kjo pengon funksionimin e duhur të shërbimit. Shërbimi Policor i Kosovës (SHPK) në disa raste madje edhe ka gjobitur shoferët e autobusëve.

Për më tepër, në janar të vitit 2007, shoferët e autobusëve në Linjat 13 dhe 14 kanë shprehur shqetësimet lidhur me faktin që nga dhjetori 2006, SHPK-ja ka filluar t'ua ndalojë autobusëve humanitar ndalimin para kishës ortodokse në Gjilan/Gnjilane. Autobusët ndaleshin aty për një kohë të shkurtër, afërsisht 10-15 minuta për t'ju mundësuar udhëtarëve të hipin apo të zbresin.³⁶

4.6 Saktësia

³³ Transporti humanitar në linjat 1, 3, 4, 9, 11, 12, 13 dhe 14 është vlerësuar i arritshëm. Në linjat 11 dhe 1 ka qasje në transport, meqë stacionet e autobusëve janë në mes të fshatrave dhe nëse nevojitet udhëtarët mund të zbresin në lokacione tjera. Në Linjën 1, MTPT-ja ka vërejtur që shoferët ishin shumë fleksibil dhe shfrytëzonin disa stacione brenda një fshati. Në këtë mënyrë ata i kanë kënaqur nevojat e shumicës së udhëtarëve. Në linjën 14, gjithashtu vlerësohet të ketë qasje në transport, përveç në rastin e Koretište/Koretishtës, ku nuk ndalet autobusi në fshat, por merr/zbret udhëtarët në lokacionin (rruga unazore kryesore në Gjilan/Gnjilane), e cila gjendet rreth 20 minuta largësi ecjeje nga fshati.

³⁴ Linja funksionon prej dhe në komunën e Vitisë/Vitina, hapësirë e madhe gjeografike me popullatë të përhapur serbe të Kosovës.

³⁵ Veçanërisht në fshatrat Kosh/Koš, Oprashkë/Opraška dhe Tuçep/Tucep.

³⁶ Siç është raportuar, SHPK-ja i ka detyruar shoferët të largohen nga stacioni menjëherë, duke mos i lejuar autobusët të qëndrojnë madje as pesë minuta. Përdërisa SHPK-ja pohon që kjo nuk është hapësirë parkimi, ajo është qendër e transportit humanitar në Gjilan/Gnjilane dhe masa e tillë e kufizon qasjen e përfituesve në këtë shërbim. Sipas shoferëve të intervistuar, para një viti menaxherët e shërbimit të autobusëve humanitar arritën një marrëveshje me Policinë e UNMIK-ut, që lejoi stacionim për 15 minuta.

Për shumicën e linjave,³⁷ udhëtarët kanë vërtetuar, po ashtu edhe EK të OSBE-së kanë vërtetuar që autobusët janë zakonisht të saktë madje arrijnë edhe para kohës së paraparë me orar, varësisht nga komunikacioni. Vonesat janë të rralla dhe zakonisht të shkaktuara nga prishjet në autobusë. Në Linjën 8, përveç disa incidenteve të gjuajtjes me gurë në Runik/Rudnik që ka shkaktuar vonesa në të kaluarën, nuk është raportuar për ndonjë vonesë të madhe. Në Linjat 9 dhe 4, autobusët në përgjithësi nisen në kohë. Por, EK-të janë informuar nga disa udhëtarë që vonesat e gjata zakonisht bëhen në të kthyer, kur shoferët duhet të kërkojnë ndihmën e autobusëve shtesë për të bartur udhëtarë, të cilët tejkalojnë numrin e paraparë të ulëseve në autobusët e rregullt. Kërkesa për autobus shtesë zakonisht bëhet aty për aty (*ad hoc*), sepse nuk ekziston ndonjë sistem që paraprakisht të bëhet i njohur numri i udhëtarëve që do të kthehen në Rahovec/Orahovac dhe Velika Hoča/Hoçë e Madhe.

4.7 Përballueshmëria

Përgjatë shumicës së linjave, udhëtarët paguajnë bileta të lira autobusi. Çmimet për bileta sillen prej 0.30 dhe 0.70 euro. Megjithatë, në Linjën 9 çmimi për biletë është përafërsisht 1.20 euro dhe Linjën 17 – 3.00 euro. Në linjat 7 dhe 8 është raportuar që udhëtarët nuk paguajnë apo që ata mund të shfrytëzojnë transportin me autobus falas. Në të gjitha linjat, personat me moshë mbi 65 vjeç, fëmijët nën 10 vjeç, personat me aftësi të kufizuara mendore dhe fizike dhe rastet sociale janë të liruar nga pagesa. Përveç këtyre, në Linjën 12, Zhegër/Žegra edhe personat e zhvendosur janë të liruar nga pagesa e biletave të autobusëve.

Gjatë periudhës për të cilën raportohet, OSBE-ja është njohtuar me faktin se ZKK-ja në Rahovec/Orahovac ka themeluar sistemin ku qasja në transportin humanitar ishte kufizuar me pagesën e 1 eurove në muaj. Nga ky sistem pësuan serbët e Kosovës që banonin në Velika Hoča/Hoçë e Madhe (700 persona) dhe Rahovec/Orahovac (500 persona), të cilët shfrytëzojnë Linjat 4 dhe 9. Për të marrë informata lidhur me këtë, EK-të e OSBE-së kanë kontaktuar ZKK-në. ZKK-ja është arsyetuar që ka aplikuar këtë pagesë për të mbledhur fondin për pagimin e shërbimeve të mënjanimit të mbeturinave. Pas kontratës së nënshkruar me Kuvendin Komunal të Rahovecit/Orahovac, Kompania e Shërbimeve Publike *Ambienti* ofron shërbimet për mënjanimin e mbeturinave në këto dy lokacione, por banorët e komuniteteve minoritare kanë refuzuar të paguajnë për këtë shërbim. Prandaj, komuna është dashur që t'i paguajë kompanisë *Ambienti* shumën e duhur duke mos patur të hyra nga shfrytëzuesit e këtyre shërbimeve. Kështu që pagesa e aplikuar prej 1.00 euro nga ZKK-ja është shfrytëzuar nga komuna për të paguar borxhet e mbetura për shërbimet e mënjanimit të mbeturinave.

Posa është informuar për këtë praktikë, EK-ja ka intervenuar tek ZKK-ja për t'ia përkujtuar që rezervimi i ulëseve në autobusët humanitar, të menaxhuar nga IPVQ-të, nuk iu nënshtrohen kurrfarë pagesave. Udhëtarët duhet të paguajnë biletat vetëm te konduktorët e autobusëve. Prandaj, EK-ja e ka këshilluar ZKK-në të ndërpresë këtë praktikë dhe të gjejë zgjidhje të menjëhershme për të gjeneruar fonde alternative për shërbimet publike në fjalë. Në fund të marsit 2007, ZKK-ja ndërpreu këtë praktikë. Ky

³⁷ Linjat 1, 7, 8, 11, 12, 13, 14, dhe 17.

zhvillim pozitiv erdhi edhe si i rezultat i reagimeve që vinin nga udhëtarët. OSBE-ja do të vazhdojë të monitorojë gjendjen, për të siguruar që një praktikë e tillë të mos përsëritet.

4.8 Ankesat dhe sugjerimet e përfituesve

Të gjitha institucionet publike që ofrojnë shërbime janë po ashtu të obliguara të garantojnë qasje në mjetet juridike efektive³⁸ dhe të mundësojnë paraqitjen e ankesave nga shfrytëzuesit të cilët pohojnë se të drejtat ose interesat e tyre janë shkelur gjatë ofrimit të shërbimeve të tilla. Kjo është me rëndësi edhe në transportin publik humanitar të menaxhuar nga MTPT-ja si pjesë e mandatit të saj për “mbështetje të ofrimit të shërbimeve humanitare dhe shërbimeve të tjera të posaçme” në sektorin e transportit rrugor të personave dhe mallrave.³⁹

Në bazë të Marrëveshjes, “IPVQ-të do t’i trajtojnë ankesat për të drejta të njeriut/diskriminim në lidhje me këtë Marrëveshje, në pajtim me ligjin në fuqi; si dhe të grumbullojnë të dhënat statistikore mbi komunitetet pakicë; të bëjnë shqyrtime vjetore të Projektit të Transportit Humanitar (PTH); si dhe ofrojnë trajnime për personelin e Ministrisë lidhur me kundër diskriminimin dhe të drejtat njerëzore” (Neni 3.6). Përcaktimi i një procedure të përshtatshme të ankesës dhe kërkesave, mund të lehtësojë grumbullimin e reagimeve të vlefshme nga udhëtarët, korrigjimin e praktikave të papërshtatshme kur është e mundur, si dhe sigurojnë që shërbimi t’i përgjigjet në mënyrë adekuate nevojave të manifestuara.

Vërejtjet e EK-ve tregojnë se udhëtarët priren të bëjnë kërkesa dhe ankesa gojarisht tek shoferët dhe kondukerët e autobusëve, por nuk u adresohen IPVQ-ve, autoriteteve komunale ose ofruesit të shërbimit në mënyrë të drejtpërdrejtë me shkrim. Udhëtarët ngurrojnë që të parashtrajnë ankesa formale për shkak të skepticizmit ndaj reagimit efektiv të institucioneve udhëheqëse. Për më shumë, në disa linja⁴⁰ udhëtarët nuk dinë se te kush duhet t’i adresojnë brengat e tyre, e as cila është procedura e ankimit. Kështu, prirja e përgjithshme tek përfituesit për ankim vetëm verbal ndaj shoferëve kombinohet me një mungesë të vetëdijes apo vullnetit për paraqitje të kërkesave apo ankesave të shkruara tek ofruesi i shërbimit dhe IPVQ-të përgjegjëse – MTPT-ja ose komuna. Në veçanti, udhëtarëve u mungojnë informatat praktike se te kush duhet të paraqesin kërkesën dhe mbi mënyrën e formalizimit të ankesave të tyre.⁴¹

³⁸ Ligji i Kuvendit të Kosovës nr. 02/L-28 mbi Procedurën Administrative, i shpallur me Rregulloren e UNMIK-ut nr. 2006/33, përmban rregullat në lidhje me procedurat e ankimit që zbatohen ndaj të gjitha IPVQ-ve.

³⁹ Shtojca VIII, paragrafi (x) i Rregullores së UNMIK-ut nr. 2001/9 mbi Degën Ekzekutive të Institucioneve të Përkohshme të Vetëqeverisjes në Kosovë.

⁴⁰ Linjat 1 dhe 7.

⁴¹ Për shembull, në Linjën 3, udhëtarët ankoreshin gojarisht në lidhje me gjendjen e papastër të autobusit dhe mungesën e kondicionimit të ajrit. Megjithatë, nuk është paraqitur asnjë ankesë formale, ndërsa sipas shoferit, njerëzit ishin të bindur që çfarëdo kërkesë e tillë duhet dërguar tek UNDP-ja dhe autobusë të rinj duhen të sigurohen për verën e ardhshme. Ngjashëm, në Linjën 17, thuhet se është vendosur një procedurë e ankimit në të cilën udhëtarët mund t’i adresojnë brengat e tyre tek menaxheri, megjithatë, nuk ka informata mbi këtë procedurë për përfituesit. Kjo ka shkaktuar huti, ku udhëtarët i dërgojnë ankesat tek ofruesi i shërbimit.

Megjithatë, gjatë periudhës së vlerësimit, janë parashtruar disa ankesa verbale dhe jozyrtare lidhur me disa linja. Në Linjën 14, ankesa më e shpeshtë e udhëtarëve kishte të bënte me faktin që autobusi nuk ndalon në Koretište/Koretishtë; në Linjën 8, problemi më i madh është se autobusi është stërngarkuar; në Linjën 12, disa udhëtarë konsiderojnë se shpeshtësia e transportit humanitar është e pamjaftueshme dhe se do të dëshironin më shumë autobusë në ditë, si dhe që autobusi të udhëtojë së paku edhe një herë më shumë në javë. Në linjat 9 dhe 4, në një rast, është adresuar një ankesë tek ZKK-ja në lidhje me ofrimin e pamjaftueshëm të shërbimeve.⁴²

4.9 Fluksi i udhëtarëve, disponueshmëria dhe shpeshtësia e shërbimit

Prej janarit deri në mars 2007, shërbimi i autobusit humanitar, menaxhuar nga IPVQ-të, ka siguruar transportimin e 73,440 udhëtarëve.⁴³ Kjo do të thotë që janë bartur mesatarisht 24,480 udhëtarë në muaj. Gjatë së njëjtës periudhë në vitin 2006, kur UNMIK-u menaxhonte shërbimin, kishte një numër të ngjashëm, edhe pse pak më të lartë të udhëtarëve: 81,484 ose 27,161 në muaj.⁴⁴

Në Linjën 11, zakonisht janë rreth 45 udhëtarë në autobus. Në fillim të muajit kur pensionistët shkojnë në Gjilan/Gnjilane për të marrë pensionet dhe gjatë pushimeve (p.sh. koha e Krishtlindjeve), numri i udhëtarëve rritet deri në 130 në ditë. Shërbimi i autobusëve më së shumti shfrytëzohet nga femra të moshës 65 vjeçare. Megjithatë, numri i udhëtarëve nga të dyja gjinitë dhe të gjitha moshat rritet para dhe gjatë festave.⁴⁵

Në Linjën 14, numri i ulëseve duket i mjaftueshëm për të përmbushur kërkesën (50 ulëse dhe 15 vende qëndrimi në këmbë). Vetëm të hënën në mëngjes dhe të premten pasdite, autobusi është i mbushur për shkak të fëmijëve që shkojnë në shkollënë Gračanica/Graçanicë, dhe mund të ndodhë që disa udhëtarë duhet të qëndrojnë në këmbë. Gjatë ditëve tjera, janë 30 deri në 50 udhëtarë për një udhëtim.

Në Linjën 13, numri i ulëseve gjithashtu duket i mjaftueshëm për t'i përmbushur nevojat (50 ulëse dhe 15 vende qëndrimi në këmbë). Megjithatë, rreth dy herë në muaj udhëtarët duhet të qëndrojnë në këmbë. Fluksi i udhëtarëve është vlerësuar të jetë rreth 75 udhëtarë për një udhëtim gjatë periudhës së vlerësuar. Në Linjën 8, zakonisht të gjitha 52 ulëset janë të zëna, ndërsa 10 deri në 30 njerëz duhet të qëndrojnë në këmbë.

Në Linjën 3, mini-busi ka 20 ulëse dhe sipas shoferit, në një ditë të zakonshme mini-busi është i mbushur me udhëtarë.

⁴² Më 5 Janar 2007, udhëtarët u ankuan se duke u kthyer në Rahovec/Orahovac, konvoji ishte bllokuar për dy orë derisa autobusi tjetër i kërkuar kishte arritur.

⁴³ Në veçanti, ishin 24,803 udhëtarë në janar, 23,946 në shkurt dhe 24,691 në mars 2007. Burimi: Kolasin Prevoz, Raportet mujore janar, shkurt dhe mars 2007.

⁴⁴ Në veçanti, ishin 28,047 në janar, 24,836 në shkurt dhe 28,601 udhëtarë në mars 2006. Burimi: DAC i UNMIK-ut, Njësia e Operacioneve në Terren, Projekti i Autobusëve Humanitar, Raporti i Përgjithshëm Operativ, neni 3, Statistikat Operative 2006, 31 korrik 2006.

⁴⁵ Gjatë periudhës për të cilën raportohet, kishte shumë fëmijë të moshave shkollore në autobus, për shkak të pushimeve shkollore.

Në Linjën 9, gjatë hulumtimeve javore nga 19 dhjetori 2006 deri më 13 janar 2007, gjatë tetë udhëtimeve kthyesë, autobusi ka transportuar mesatarisht prej 70 deri në 75 udhëtarë (kapaciteti i autobusit 52 plus 2 ulëse). Kjo do të thotë se për një udhëtim së paku 15 deri 20 udhëtarë janë në këmbë. Më 23 dhjetor 2006 dhe 13 janar 2007, të dy autobusët që operojnë në Linjën 4 kanë transportuar mesatarisht 75 deri 80 udhëtarë secili, me 20 deri 25 udhëtarë që kanë qëndruar në këmbë.⁴⁶

Gjatë periudhës së monitoruar, gjithsejt 226 udhëtarë kanë shfrytëzuar autobusët në Linjën 12, me një mesatare prej 75.3 për udhëtim kthyes. Shumica e këtyre udhëtarëve ishin femra (58.8% ose 133) dhe 41.2% e udhëtarëve (93) ishin meshkuj.

Në ditët e shërbimit (e hënë dhe e premte) në Linjën 17 rreth njëqind udhëtarë udhëtojnë nga Klokot/Kllokoti për në Mitrovicë veriore /severna Mitrovica, ndërsa të premteve nga Mitrovicë veriore /severna Mitrovica në Klokot/Kllokot. Në drejtimet e kundërta, të hënëve janë rreth 30 udhëtarë. Shumica e udhëtarëve janë studentë, shumica meshkuj, mes moshave 18 e 25, të cilët vijojnë studimet në universitet në Mitrovicë veriore /severna Mitrovica. Udhëtarët tjerë përfshijnë mësuesit apo individët privatë që udhëtojnë për Mitrovicë/Mitrovica të veriut për arsye tjera.

Kështu, linja është paramenduar kryesisht për t'u shërbyer studentëve universitarë serbë të Kosovës që udhëtojnë nga dhe në drejtim Mitrovicë veriore /severna Mitrovica. Për shkak të numrit të lartë të studentëve që e shfrytëzojnë këtë shërbim, duhet të sigurohet një autobus shtesë për të ofruar transport për të gjithë studentët.

Në Linjën 7, numri i përgjithshëm i përfituesve gjatë periudhës së vlerësuar është rreth 400. Numri i pasagjerëve që shfrytëzojnë autobusin sillet mes 40 - 65 për udhëtim.⁴⁷

Shpeshësia e shërbimit dallon nga njëra linjë në tjetrën. Në Linjën 11, autobusët udhëtojnë tre herë në ditë; në Linjën 14 një herë në ditë; në linjat 13, 8, 9, 12, dhe 17, dy herë në javë; në linjat 3 dhe 7, një herë në javë; në Linjën 1, katër herë në javë (ditëve të punës, përveç të enjteve), dy herë në ditë. Shërbimi nga Gračanica/Gračanica në Babin Most/Babimoc ofrohet me dy autobusë që udhëtojnë njëkohësisht në linja alternative. Në Linjën 4, shpeshësia e shërbimit është vetëm dy herë në muaj, çdo të dytën të shtunë. Megjithatë, dy autobusë përdoren dhe nevojat e përfituesve përmbushen.

Përgjithësisht, në shumicën e linjave⁴⁸ ekzistojnë kërkesa joformale për modifikimin dhe/ose shtimin e shpeshësisë së transportit humanitar, për të plotësuar nevojat e udhëtarëve. Ky është një tregues pozitiv se shërbimi është qenësor për sigurimin e lirisë së lëvizjes dhe mundëson qasje në të drejtat dhe shërbimet themelore siç është arsimi.

⁴⁶ Udhëtimi më 19 janar 2007 nuk është monitoruar nga EK-të e OSBE-së për shkak të mbingarkesës.

⁴⁷ Numri mesatar i përfituesve nga secili fshat gjatë një udhëtimi të vetëm është si në vijim: Drsnik/Dresnik, 10; Klinë/Klina, 15; Vidanja/Videjë, 15; Grabac/Grabc, 15; Klinavac/Klinafc, 7; dhe Biča/Binxhë, 10.

⁴⁸ Thuhet se nevojat janë plotësuar dhe shpeshësia e shërbimit është vlerësuar si e mjaftueshme në linjat 3, 4, dhe 17.

Në Linjën 11, shumica e udhëtarëve vlerësojnë si të mjaftueshme shpeshtësinë shërbimit, megjithatë disa syresh do të dëshironin të ketë më shumë autobusë në ditë dhe se ata autobusë të qarkullonin së paku edhe një ditë më shumë në javë.

Në Linjën 14, sipas disa udhëtarëve, shpeshtësia e udhëtimeve nuk është e mjaftueshme. Ata dëshirojnë të ketë më shumë autobusë në linjën e njëjtë, sepse njerëzit e shfrytëzojnë këtë linjë për të patur qasje në shkollë, spital, shitore, postë dhe shërbimet e tjera qenësore në Gračanica/Gračanicë.

Në Linjën 13, në bazë të numrit të udhëtarëve, kapaciteti i autobusit duket i mjaftueshëm për të plotësuar nevojat. Në një bisedë me disa nga përfituesit, EK-së iu tha që do të kishte nevojë për udhëtime më të shpeshta për në qytetin e Gjilanit/Gnjilane. Megjithatë, sipas informatave të ofruara nga shoferi, si dhe duke patur parasysh dy linjat e tjera (të hënave dhe të premteve) që mbulojnë disa nga fshatrat e kësaj linje, shpeshtësia e shërbimit duket e mjaftueshme për plotësimin e nevojave të udhëtarëve.

Në Linjën 8, autobusi udhëton dy herë në javë (të martën dhe të premten). Thuhet se të dy udhëtarët dhe shoferi theksuan që do të donin që shpeshtësia të ndryshohej, ashtu që autobusi të udhëtojë tri herë në javë, gjegjësisht të hënën, të mërkurën dhe të premten. Për më tepër, fakti që autobusi udhëton të martën konsiderohet të jetë shumë jopraktik për fëmijët që vijnë shkollën në Mitrovicë veriore /severna Mitrovica, pasi që është e vështirë për ta që të kthehen në shtëpi gjatë fundjavës.

Shërbimi më i shpeshtë i transportit humanitar funksionon në Linjën 1, në të cilën autobusi qarkullon dy herë në ditë, katër herë në javë (në të gjitha ditët e punës përveç të enjteve). Aktualisht, nga Gračanica/Gračanica në Babin Most/Babimoc, dy autobusë qarkullojnë njëkohësisht në linja alternative. Megjithë këtë fakt, autobusët shumë shpesh janë të mbingarkuar. Kështu që, udhëtarët dhe personeli shërbyes propozojnë që të përdoret edhe një autobus tjetër shtesë.

Autobusi i vetëm në dispozicion në Linjën 9 duket i pamjaftueshëm për plotësimin e kërkesës. Sipas kërkesës, ofruesi i shërbimit dërgon autobusë shtesë. Kërkesat për autobusë shtesë janë më të shpeshta gjatë festave. EK-ja është njoftuar që ulëset rezervohen paraprakisht përmes ZKK-së në Rahovec/Orahovac. Në të dyja linjat, 9 dhe 4, udhëtarët kërkojnë që të sigurohen nga dy autobusë për secilën linjë: njëri mund t'u shërbejë udhëtarëve nga gornji Orahovac/Rahoveci i epërm, ndërsa tjetri do t'u shërbente udhëtarëve nga Velika Hoča/Hoça e Madhe.⁴⁹

Në Linjën 12, shoferët dhe kondukterët kanë vënë në dukje se shpeshtësia e shërbimit nuk është e mjaftueshme për plotësimin e nevojave. Disa udhëtarë ndajnë këtë mendim dhe do të dëshironin të ketë më shumë autobusë brenda ditës, si dhe një udhëtim shtesë së paku edhe një ditë tjetër në javë. Aktualisht, vetëm dy autobusë u shërbejnë përfituesve.

⁴⁹ Në kohën e monitorimit, kjo kërkesë nuk është formalizuar, e as nuk është dërguar ende tek institucionet gjegjëse. Megjithatë, gjatë sezonës së pushimeve për shkak të numrit të madh të udhëtarëve, ofruesi i shërbimeve ka siguruar dy autobusë në Linjën 9.

Udhëtarët që paguajnë biletat hyjnë në autobusin e parë, ndërsa të moshuarit, përfituesit e ndihmës sociale, si dhe personat e zhvendosur të Zhegrës/Žegra hyjnë në të dytin.

Sa u përket ndryshimeve në linja, një nevojë e tillë është identifikuar në disa linja ekzistuese.

Në Linjën 14, duhet një modifikim për të plotësuar nevojat e udhëtarëve që udhëtojnë nga fshati Koretište/Koretishtë.⁵⁰

Është gjithashtu me rëndësi të theksohet edhe modifikimi *de facto* që ka ndodhur në Linjën 1. Gjithmonë dy autobusë shërbejnë në këtë linjë njëkohësisht. Njëri nga ta bën një kthim përmes një rruge dytësore për të përfshirë një numër fshatrash⁵¹, para se të përfundojë udhëtimin për në Babin Most/Babimoc bashkë me autobusin e dytë, i cili ndjek rrugën kryesore rajonale. Kjo kthesë nuk është e regjistruar në listën zyrtare të linjave dhe është shtuar për të plotësuar më mirë nevojat. Nganjëherë ndodh që vetëm një autobus të jetë në dispozicion, dhe pastaj ai mbingarkohet.

Më 23 janar 2007, ZKK-ja në Prishtinë/Priština e informoi Ekipin Monitorues Komunal (EMK) për kërkesën e banorëve të Donja Brnjica/Bërniceës së Poshtme që linjat e tanishme humanitare 1⁵² dhe 5⁵³ janë zgjeruar për të përfshirë edhe fshatin e tyre. Donja Brnjica/Bërnica e Poshtme është fshati kryesor i serbëve të Kosovës në pjesën rurale veriore të Prishtinës/Priština. Edhe pse në përgjithësi shpeshësia e transportit humanitar nuk është kurrë më shumë se tre herë në javë⁵⁴, këta udhëtarë gjithashtu kanë kërkuar që të intensifikohet transporti më shpesh në linjën 2 prej dy herë në javë në çdo ditë.⁵⁵

Për më tepër, fshatarët propozojnë që kompania e autobusëve në Komunën e Prishtinës/Priština të caktojë dy linja të rregullta publike duke i lidhur këto fshatra të serbëve të Kosovës të pjesës veriore rurale Prishtinë/Priština me Gračanicën/Gračanicë. Ndonëse kjo kërkesë nuk është shqyrtuar ende, ZKK-ja ka kontaktuar me Kryeshefin Ekzekutiv dhe ndërmarrjen komunale të autobusëve për të siguruar autorizim të duhur për krijimin e këtij shërbimi.

Serbët e Kosovës në pjesën rurale veriore të Prishtinës/Priština lidhen me Gračanica/Gračanicën nëpërmjet Linjës 2 humanitare me autobus, dy deri tri herë në javë (të hënave, të marteve dhe të premteve, dy herë në ditë). Komunitetet e përfshira

⁵⁰ Aktualisht autobusi nuk hyn në fshatin Koretište/Koretishtë por merr/lë udhëtarët në unazën e Gjilanit/Gnjilane. Nga unaza, duhet rreth 20 minuta kohë për të ecur deri në fshat përmes zonës së shumicës. Nuk ka pasur incidente të raportuara, por njerëzit ndjejnë që largësia është tepër e madhe.

⁵¹ Crkvena Vodica/Caravodicë dhe Janjina Voda. Lokacioni i fundit nuk është përfshirë në emrat zyrtarë të fshatrave të dhënë në Urdhëresën Administrative të UNMIK-ut nr. 2004/23 për zbatimin e Rregullores së ndryshuar të UNMIK-ut nr. 2000/43, mbi Numrin, Emrat dhe Kufijtë e Komunave.

⁵² Babin Most/Babimoc (OB)-Miloševo/Milloshëvë (OB)-Gračanica/Gračanicë (PR)-Miloševo/Milloshëvë (OB)-Babin Most/Babimoc (OB).

⁵³ Grace/Gracë (VU) - Mitrovica/Mitrovicë North (MI) - Grace/Gracë (VU).

⁵⁴ Shpeshësia ditore në përgjithësi shoqërohet me shërbimin e zakonitë komercial.

⁵⁵ Në Komunën e Prishtinës/Priština, kjo rrugë e ndërlidh Gornja Brnjica/Bërniceën e Epërme me Gračanica/Gračanicën.

konsiderojnë se nuk është e mjaftueshme. Një autobus me 25 ulëse i Ministrisë së Arsimit, Shkencës dhe Teknologjisë i transporton nxënësit për në shkollën e Gračanica/Gračanicës çdo ditë. Në shumë raste, nëse ka vende, shoferi i autobusit i lejon edhe udhëtarët e tjerë në autobus. Shpesh ka pasur raste ku pleqtë kanë hyrë në autobus edhe para nxënësve, dhe kështu e kanë shtyrë shoferin e autobusit që të kërkojë intervenim të ZKK-së për t'i larguar disa udhëtarë shtesë nga autobusi.

Vërtetë ka nevojë që të shtohet edhe një linjë në Linjën 7, dhe për sigurimin e autobusëve shtesë për t'i plotësuar nevojat e udhëtarëve, numri i të cilëve është duke u rritur. Për zonën në të cilën operon Linja 7, ka dëshmi që është rritur numri i të kthyerve, të cilët e shfrytëzojnë shërbimin e autobusëve. Disa familje të kthyer në Klinavac/Klinafç duhet të ecin tri kilometra e gjysmë deri te stacioni i autobusit në mes të vendbanimeve me shqiptarë të Kosovës, gjë që i ekspozon ata ndaj kërcënimeve potenciale të sigurisë. Ndonëse nuk është raportuar asnjë incident i sigurisë, modifikimi i Linjës 7 që do të përfshinte këtë fshat do ta bënte transportimin humanitar më të qasshëm për të kthyerit e prekur. Për më tepër, udhëtarët do dëshironin të shohin ndërrime të orarit dhe në veçanti, shtyrjen e nisjes për një orë gjatë sezonit të pranverës dhe verës.

Në disa linja, kërkesat e kanë tejkaluar numrin e ulëseve në dispozicion.⁵⁶ Ky fakti pengon udhëtarët potencialë që të kenë qasje në shërbimin e transportit humanitar.

Në Linjën 8, udhëtarët janë të brengosur për shkak se autobusi shpesh mbushet përtej kapaciteti të vet. Zakonisht të gjitha 52 ulëset janë të zëna dhe rreth 20 njerëz duhet të rrinë në këmbë. Së paku në një rast shoferi i autobusit kishte refuzuar të nisej nga veriu i Mitrovicës/severna Mitrovica për të respektuar rregulloret e sigurisë. Vetëm tri orë më pas, kur ofruesi i shërbimit kishte dërguar një autobus shtesë, udhëtarët kishin pasur mundësi të niseshin. Si rezultat, udhëtarët sugjerojnë që shërbimi duhet të përmirësohet nëpërmjet vënies në dispozicion të një autobusi shtesë. Gjithashtu, përgjatë linjës 1 dhe 7, autobusët janë shpesh të stërngarkuar.

Në Rahovec/Orahovac, Udhëheqësi i Zyrës Komonale për Komunitete (UZKK) kishte shprehur brengën për faktin se 1,200 serbë të Kosovës që jetojnë në Velika Hoča/Hoçë të Madhe dhe në pjesën e epërme të Rahovecit /gornji Orahovac nuk kanë ulëse të mjaftueshme të autobusit në dispozicion për të shfrytëzuar autobusin në linjat 4 dhe 9. Në Linjën 9 vetëm një autobus është në dispozicion dy herë në javë për të transportuar udhëtarët deri në Zvečan/Zveçan, përderisa në Linjën 4 dy autobusë ofrojnë transportin deri në Gračanica/Gračanicë dy herë në javë. Pamjaftueshmëria e ulëseve në Linjën 9 ishte konfirmuar me 19 janar të vitit 2007, kur EK-ja e OSBE-së nuk kishte pasur mundësi që të bëjë vlerësimin e tyre për shkak të mungesës së ulëseve të lira në autobus, dhe më 13 mars kur rreth 10-15 serbë të Kosovës nga pjesën e epërme të Rahovecit/gornji Orahovac nuk kanë pasur mundësi të udhëtonin për në Zvečan/Zveçan.

⁵⁶ Sipas vëzhgimeve të OSBE-së, ulëset në dispozicion shpesh janë të pamjaftueshme nëpër linja: 1 (Babin Most/Babimoc (OB) -Miloševo/Milloshhevë (OB)-Gračanica/Gračanicë (PR) dhe për kthim po ashtu); 4 (Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH) - Rahovec/Orahovac (RH) - Gračanica/Gračanicë (PR) dhe kthim po ashtu); 7 (Vidanje/Videjë (KL) – Bica/Binxhë (KL) - Zvečan/Zveçan dhe kthim po ashtu), 8 (Osojane/Osojan (IS) - Zvečan/Zveçan (ZV) dhe kthim); dhe 9 (Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH) - Rahovec/Orahovac (RH) - Zvečan/Zveçan (ZV) dhe kthim po ashtu).

Kjo kishte ndodhur megjithë faktin se ofruesi i shërbimit kishte siguruar që do t'i vinte në dispozicion dy autobusë për atë rast.

Udhëheqësi i ZKK-së ishte takuar si me MTPT-në dhe ofruesin e shërbimeve për të identifikuar një zgjidhje të mundshme. MTPT-ja kishte sqaruar se resurset e pamjaftueshme financiare si dhe autoparqet e pamjaftueshme po ia kufizojnë mundësitë ofruesit të shërbimeve për të siguruar autobusë shtesë. Sidoqoftë, MTPT-ja ishte ofruar që t'i përmbush nevojat e komunitetit me ndërrimin e orarit të udhëtimeve dhe kishte shprehur gatishmëri që të sigurojë autobusë shtesë saherë që kjo të ishte e nevojshme. Ofruesi i shërbimit kishte premtuar që të sigurojë disponueshmërinë me një autobus shtesë ose një udhëtim ditor sipas kërkesës. Pas periudhës për të cilën raportohet, më 23 prill ofruesi i transportit kishte konfirmuar se ekziston kërkesa e ZKK-së për të siguruar dy autobusë të ndaras, njëri për Velika Hoča/Hočë të Madhe, dhe tjetri për pjesën e epërme të Rahovecit /gornji Orahovac përgjatë Linjës 9.

Përveç mbingarkimit dhe kërkesave të tepruara, një faktor tjetër shtytës për udhëtime shtesë me autobusë lidhet me nevojën në rritje për shërbime të transportit humanitar gjatë festave dhe ngjarjeve të veçanta. Fleksibiliteti i tillë për ngritjen e shërbimit kurdo që të jetë e nevojshme është i rëndësishëm për t'i mundësuar vizitat në rajonet me interes fetar dhe kulturor që shfrytëzohen bashkërisht nga komunitetet e caktuara, të cilat janë të rëndësishme për ruajtjen e trashëgimisë së tyre kulturore. Si përgjigje ndaj këtyre nevojave, ofruesi i shërbimit duhet të dërgojë autobusë të posaçëm për t'u plotësuar nevojat të gjithë personave që dëshirojnë të udhëtojnë në këto raste. Sa i përket kësaj, qe krijuar një praktikë pozitive në Linjën 14, ku ishin organizuar udhëtime shtesë si përgjigje ndaj këtyre nevojave të veçanta të personave që e shfrytëzonin këtë linjë.⁵⁷ Më tej, një kërkesë e posaçme kishte ardhur nga udhëtarët e Linjës 17,⁵⁸ që fillimisht qe ideuar për t'i plotësuar nevojat e studentëve serbë të Kosovës nga rajoni i Gjilanit/Gnjilane që vijojnë studimet në universitetin në veri të Mitrovicës/Mitrovica. Në fillim dhe mbarim të semestrave universitar është një numër i madh i studentëve në universitet. Si rezultat i kësaj, rritet edhe numri i udhëtarëve. Nëse numri i njëjtë i autobusëve operon në këtë linjë, nuk mund të plotësohet kjo kërkesë gjatë këtyre periudhave kritike. Për momentin, për shkak të mungesës së ulësve, disa studentëve nuk iu lejohet hyrja në autobus gjatë këtyre dy periudhave, dhe kështu, nuk kanë mundësi që t'i përcjellin ose ditët e regjistrimit, ose provimet.

5. Procesi i përzgjedhjes së linjës

Sipas Marrëveshjes, MTPT-ja dhe MKK, së bashku, do të mbledhin informata dhe do të vlerësojnë ndikimin e projekteve për transportimin e pakicave në mënyrë që të kuptojnë më mirë efektin social dhe ekonomik të politikave të transportit për komunitetet pakicë, dhe se a plotësohen nevojat e komuniteteve. (Neni 3.7).

⁵⁷ Pas kërkesës për udhëtime shtesë gjatë pushimeve të verës, fëmijët transportohen deri në Mal të Zi pa pagesë. Organizohen vizita në Peja/Peć dhe Prizren në bazë të kërkesave.

⁵⁸ Klokot/Kllokot (VI) - Parteš/Partesh (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Mitrovicë/Mitrovica (MI).

IPVQ-të gjithashtu janë përgjegjëse për mbledhjen e të dhënave statistikore për komunitetet pakicë dhe të bëjnë shqyrtimet vjetore të transportit humanitar (neni 3.6).

Sipas nenit 4 të Marrëveshjes, linjat e transportit humanitar dhe oraret e nisjes do të përditësohen, ndërsa prej 1 janarit 2007, MTPT-ja dhe MKK-ja do të:

- a) Paraqesin metodologjinë për zgjedhjen e orarit dhe linjës e cila, në përputhje me Shtojcën VI të Marrëveshjes, do të sigurojë që ndryshimet e miratuara bazohen në sfondin e mirëfilltë dhe në analizat e realizueshmërisë, në nevojat e vlerësuara të komunitetit, pjesëmarrjen e siguar dhe konsultimin e komuniteteve të përfshira;
- b) Sigurojnë që çdo linjë e re që duhet të shtohet në të ardhmen të zgjidhet sipas kësaj metodologjie dhe të miratohet nga KKT-ja; dhe
- c) Përbahen nga çdo ndryshim i linjave dhe orareve derisa metodologjia e tillë të zbatohet.

Sipas nenit 5, KKT-ja është e përbërë nga përfaqësuesit e lartë të MTPT-së, të MKK-së, të OSBE-së, UNMIK-ut ose organizatës pasardhëse të saj dhe Institucionit të Ombudspersonit. Ajo përgjegjëse për të ofruar këshilla dhe për të monitoruar transportin humanitar të pakicave. Sekretari Permanent i MTPT-së është Kryesuesi i KKT-së. KKT-ja do të:

- a) Takohet dy herë në vit për të shqyrtuar ankesat përkitazi me metodologjinë e zgjidhjes së linjës;
- b) Duke u bazuar në konsensus, t'i jep një mendim me shkrim Kryeministrit dhe PSSP-së se a janë zgjedhur sipas tenderit konkurrues metodologjitë e propozuara për caktimin e linjave të transportit humanitar ose të pakicave;
- c) Kushtojë kujdes të veçantë sipas mendimit të saj për të dhënat e siguruara nga komunitetet e prekura në mënyrë që të sigurohet shqyrtimi i duhur;
- d) Sigurojë që ligjet për financa publike, prokurim dhe ligjet e tjera të zbatueshme të udhëheqin menaxhimin e financave për transport të pakicave duke iu referuar zbatimit të metodologjisë për përzgjedhjen e linjës;
- e) Njoftojë Kryeministrin dhe PSSP-në në rast se nuk janë zbatuar procedurat për zgjedhjen e metodologjisë së linjës (neni 5.2).

MTK kishte thirrur seancën inauguruese të KKT-së më 22 dhjetor të vitit 2006, ndërsa OSBE-ja ishte ftuar që të ishte pjesë e këtij organi në përputhje me Marrëveshjen. Sipas nenit 6.1 të Marrëveshjes, "Ministritë ia dorëzojnë OSBE-së raportin e plotë të rëndësisë së implementimit të kësaj Marrëveshjeje (...)". Duke pasur parasysh këtë, OSBE-ja si anëtare e KKT-së pret që të marrë informata nga MTPT-ja dhe MKK-ja sa i përket kërkesave për transport humanitar që kanë marrë IPVQ-të në kontekstin e procesit të përzgjedhjes së linjës. OSBE-ja vë në dukje se të dyja ministritë kanë ndërmarrë hapa për të krijuar procedura për kërkesa dhe për të themeluar Sekretariatit e KKT-së, i cili do të regjistrojë kërkesat për transport humanitar dhe do t'ua shpërndajë ato anëtarëve të KKT-së për shqyrtim. Megjithëse, në të vërtetë ky është një zhvillim pozitiv, prapëseprapë OSBE-së duhet t'i dorëzohen njoftimet dhe kopjet e kërkesave të tilla nga Sekretariati i paraparë.

5.1. Kërkesat e reja dhe kërkesat për shërbimet shtesë

OSBE-ja ka konstatuar se që nga qershori i vitit 2006 nuk është shfrytëzuar Linja 6 nga Leposavić/Leposaviqi për në Mitrovicën jugore/juzna Mitrovica dhe anasjelltas nga përfituesit e paraparë të shërbimeve: banorët shqiptarë të Kosovës që jetojnë në Koshtovë/Košutovo, Cerajë/Ceranja dhe Bistricë e Shalës/Šaljska Bistrica (fshatrat KCB)⁵⁹. Këto fshatra shqiptare kanë lokacion të afërt njëra me tjetrën brenda territorit të komunave të Mitrovicës/Mitrovica dhe Leposavić/Leposaviqit. Ato kanë një popullatë rreth 250 persona.⁶⁰ Në shtator të vitit 2003, është krijuar Linja 6 për të siguruar transportimin e banorëve të fshatrave KCB në pjesën jugore të Mitrovicës/juzna Mitrovica. Këta fshatarë gjenden në rajonin malor dhe mund të shkohet deri te ata vetëm nëpërmjet shtigjeve të pashtuara, të papastra dhe të rrëpira.⁶¹ Prandaj, fshatarët mund të merreshin vetëm në rrugën kryesore nga Leposavić/Leposaviqi për në Mitrovicën jugore/juzna Mitrovica, në një lokacion ku më parë ka qenë e vendosur një pikë-kontrolli e KFOR-it belg. Më pas, udhëtarët transportoheshin deri në Mitrovicën jugore/juzna Mitrovica dhe prapa, gjatë të njëjtës ditë. Ofruesi i transportit vazhdoi me ofrimin e këtij shërbimi nga muaji qershor deri në gusht 2006, ndonëse nuk kishte udhëtarë që shfrytëzonin këtë shërbim. Pas kësaj, UNMIK-u e autorizoi ofruesin e shërbimit që të ndërpresë ofrimin e shërbimit. Fakti që në muajin prill 2006, Organizata Ndërkombëtare për Migrim (IOM) ka dhuruar një minibus ZKK-së në Leposavić/Leposaviq, që shfrytëzohet për të ofruar transport të drejtpërdrejtë nga Koshtova/Košutovo dhe Bistrica e Shalës/Šaljska Bistrica për në Mitrovicën jugore/juzna Mitrovica katër ditë në javë dhe dy herë gjatë ditës, me gjasë është arsyeja se pse fshatarët nuk e shfrytëzojnë më transportin humanitar që e kishin në dispozicion më parë. ZKK-ja e financon këtë shërbim dhe udhëtarët paguajnë nga 1.00 dhe 0.80 euro cent për një drejtim. Megjithatë, më 29 janar 2007, ZKK-ja kontaktoi me MTPT-në për të kërkuar financimin e këtij shërbimi nga buxheti i transportit humanitar, përfshirë edhe pagën e shoferit. ZKK-ja gjithashtu pohoi se kërkesa e tejkalon kapacitetin e kombibusit. Fshatarët dhe ZKK-ja gjithashtu u takuan me MTPT-në, MKK-në, Ministrinë e Ekonomisë dhe Financave dhe Ministrinë e Administrimit të Pushtetit Lokal lidhur me të njëjtën çështje.

OSBE-ja, gjithashtu, është në dijeni se në janar 2007, dy fshatra të tjera të shqiptarëve të Kosovës,⁶² të cilat gjenden në komunat e Zubin Potokut (Çabër/Cabra) dhe

⁵⁹ Në Kosovë, këto tri fshatra janë enklava e vetme shqiptare, e cila është tërësisht e izoluar nga lokalitetet tjera shqiptare të Kosovës dhe janë të rrethuara me popullatë serbe të Kosovës.

⁶⁰ Ky numër është i përafërt.

⁶¹ Më 3 nëntor 2004, Zyra e UNMIK-ut për Çështje të Komuniteteve, Departamenti për Shërbime Speciale dhe Humanitare kishte vlerësuar linjën e cila shpie deri te këto fshatra. Në veçanti, KFOR-i kishte shtruar një shtresë të linjës deri në Koshtovë/Košutovo në vitin 2004 duke i shtruar zhavor që më pas ishte tubuar, rrafshuar dhe ngjeshur më vonë. Sipas vlerësimit, linja është shumë e rrëpirë me një përpjetëze prej 10 deri 12%. Për shkak të kthesave U-të plota për 20 kilometra udhëtim me ngritje prej 500 deri 1,000 metra, është konstatuar se përdorimi i autobusit me më shumë se 25 ulëse nuk është i përshtatshëm, dhe përfundimisht UNMIK-u kishte ardhur në përfundim se linja nuk është e përshtatshme për automjetet e gjata. Krahas kësaj, UNMIK-u ka konstatuar se automjetet e vogla do të jenë më të përshtatshme për terrene të ashpra dhe rrugë të ngushta që shpijnë drejt dy fshatrave të tjera: Cerajë/Ceranja (LE) dhe Bistricë e Shalës/Šaljska Bistrica.

⁶² Për dallim nga fshatrat KCB, Çabër/Cabra dhe Zhazhë/Žaža në fakt nuk janë plotësisht të izoluar nga zonat ku jetojnë shqiptarët e Kosovës. Gjatë shqyrtimit nëse lokacionet e përfshira e kanë të kufizuar lirinë

Zvečan/Zveçanit (Zhazhë/Žaža), u janë drejtuar IPVQ-ve dhe ofruesit të transportit dhe kanë kërkuar krijimin e një linje humanitare, që do t'i lidhte me Mitrovicën jugore/juzna Mitrovica.

5.2. Kërkesat e reja dhe të mundshme për transport nga lokacionet e kthimit

Në komunat e tyre gjegjëse, EK-të u konsultuan me ZKK-të, zyrtarët komunal të kthimit, përfaqësuesit e të kthyerve dhe, sipas mundësisë, menaxherëve të projekteve dhe agjencive zbatuese të projekteve të kthimit, në mënyrë që të kuptojnë nëse ekzistojnë lokacione të të kthyerve që aktualisht nuk janë përfshirë apo që kanë vështirësi për t'iu qasur linjave të transportit humanitar. Pas procesit të konsultimit, OSBE-ja identifikoi një numër lokacionesh të të kthyerve, banorët e të cilëve kanë apo mund të kenë nevojë për qasje në transport humanitar me autobus. Këto janë të radhitura në Tabelën 2 (Shtojca 3), që përfshin informata mbi popullatën aktuale në ato lokacione, numrin e parashikuar të të kthyerve, numrin aktual të kthimit në muajt e kaluar, llojin e mjeteve të transportit aktualisht në dispozicion në atë lokacion, nëse ka të tilla, si dhe nevojën potenciale për transport humanitar me autobus, siç vlerësohet nga bartësit lokal të procesit.

Në Srpski Babuš/Babush të Serbëve (Ferizaj/Uroševac), ndonëse përfituesit ende nuk janë kthyer, shtëpitë u janë rindërtuar. Numri i projektuar i të kthyerve mund të arrijë deri në 74 familje. Aktualisht nuk ka transport në dispozicion, por për shkak të afërsisë së tij me Bablakun/Babljak ky lokacion i kthimit mund të integrohet në kuadër të Linjës 10, që lidh Bablakun/Babljak me Graçanicë/Graçanicën.

Ashtu siç theksoi udhëheqësi i fshatit më 29 mars 2007, 37 pjesëtarë të komunitetit serb të Kosovës jetojnë në Muhadžer Talinovac/Talinoc të Muhaxherëve (Ferizaj/Uroševac). Supozohet se gjithsej 44 familje do të përfitojnë nga projekti i kthimit. Ndonëse gjatë kohës së fundit nuk ka patur kthime, popullata tashmë është në numër të konsiderueshëm dhe, në baza *ad hoc*, Zyra Komunale për Kthim ka siguruar shërbimin e transportit me kombibus nga fshati deri në Štrpce/Shtërpçë. Udhëheqësi i fshatit, serb i Kosovës, thekson se kërkesa për transport i tejkalon mundësitë në dispozicion. Minibusi i siguruar nga Zyra Komunale për Kthim ka mundësi transporti vetëm për tetë udhëtarë. Grupi Punues Komunal për Kthim (GPKK) i ka propozuar Këshillit Danez për Refugjatë që të sigurojë transport të rregullt për në Štrpce/Shtërpçë. Udhëheqësi i fshatit propozoi që transporti i tillë të sigurohet gjatë ditëve të enjte, duke mundësuar kështu qasje në tregun e Štrpce/Shtërpçës. Përveç kësaj, komuniteti serb i Kosovës ka kërkuar të përfshihet, së paku një ditë në javë, në Linjën 10, e cila lidh Bablakun/Babljak me Graçanicë/Graçanicën. Komuniteti serb i Kosovës po ashtu shpreson se në dispozicionin e tyre do të vihet një automjet për raste të emergjencës mjekësore, meqë specialistë të mjekësisë mund të gjenden vetëm në Graçanicë/Graçanicë.

Meqë në Komunën e Rahovecit/Orahovac nuk ka lokalitete të tjera të banuara me serbë të Kosovës, linjat e transportit humanitar arrijnë vetëm deri në pjesën e epërme të Rahovecit /gornji Orhovac dhe Velika Hoča/Hoçë të Madhe. Në fshatin Zoqishtë/Zočište, një

e lëvizjes, duhet të merret parasysh fakti se ka edhe forma private të transportit që i lidhin këto zona me Mitrovicën jugore/juzna Mitrovica.

projekt i kthimit i financuar nga MKK-ja është në vazhdim e sipër që nga qershori i vitit 2005. Aktualisht, fshati banohet nga rreth 8.000 shqiptarë të Kosovës. Para konfliktit, kishte rreth 500 deri në 600 serbë të Kosovës. Që nga muaji mars 2007, projekti ka mundësuar rindërtimin e 38 shtëpive që u përkasin personave të zhvendosur me përkatësi etnike serbë të Kosovës, si dhe rindërtimin e një shtëpie të shëndetit dhe sistemit të kanalizimit. Përfaqësuesit e MKK-së i kanë raportuar GPKK-së se Ministria nuk ka fonde për të vazhduar me rindërtimin e gjashtë shtëpive tjera. Pavarësisht nga një numër vizitash *shko dhe shiko*, ende nuk ka kthim. Aktualisht, projekti është ndërprerë përkohësisht dhe nuk është e sigurt nëse përfituesit e përfshirë janë realisht të interesuar për kthim.

Gjatë periudhës për të cilën raportohet, kishte vetëm një projekt kthimi në Komunën e Gjilanit/Gnjilane, që synonte kthimin e pjesëtarëve të komuniteteve romë, ashkali dhe egjiptianë në Rrugën “Abdullah Presheva” në Gjilan/Gnjilane. Pritet që rreth 20 familje të kthehen gjatë vitit 2007. Sipas përfaqësuesit rom, nuk do të kishte nevojë specifike për përfshirjen e këtij lokacioni të kthimit në linjat e transportit humanitar, meqë të kthyerit do të kenë qasje të lehtë, si në stacionet e autobusit të transportit humanitar ashtu edhe në stacionet e rregullta të autobusit që gjenden në qytet.

Në përgjithësi, duket se nuk ka ndonjë kërkesë të konsiderueshme për transport humanitar në Komunën e Prizrenit. Të gjitha komunitetet përveç serbëve të Kosovës gëzojnë liri të pakufizuar të lëvizjes. Ndërkaq kthimet e serbëve të Kosovës janë ende të kufizuara dhe kryesisht ndodhin në mjediset rurale, liria e lëvizjes është duke u përmirësuar gradualisht edhe për pjesëtarët e këtij komuniteti.⁶³ Ashtu siç është vlerësuar nga ZKK-ja, në territorin e komunës, shumica e serbëve të Kosovës (154) jetojnë në luginën e Župa/Zhupës⁶⁴. Ekziston një linjë autobusi që lidh qytetin e Prizrenit me Štrpce/Shtërpçën.⁶⁵ Linja e autobusit funksionon dy herë në ditë, pesë herë në javë, me përjashtim të fundjavës. Çmimi i biletës kushton 2 euro për një drejtim. Kjo linjë është privatizuar në vitin 2005 dhe të gjithë mund ta shfrytëzojnë atë. Për më tepër, serbët e Kosovës nga lugina e Župa/Zhupës kanë qasje dhe i shfrytëzojnë gjithnjë e më shumë linjat e tjera komerciale dhe transportin lokal publik që funksionon në këtë zonë. Komuniteti i vogël i serbëve të Kosovës që jetojnë në fshatin Drajčići/Drajçiç mbetet ende i izoluar dhe nuk ka qasje në transport publik. Ky komunitet kryesisht shfrytëzon

⁶³ Sipas regjistrimit të përgjithshëm të popullsisë të vitit 1991, popullata që ishin serbë të Kosovës arrinte shifrën 10,950 persona në Prizren. Ashtu siç vërtetohet nga vlerësimet e fundit të ZKK-së, popullata aktuale e serbëve të Kosovës kufizohet në 236 persona. Gjatë trazirave të 17-18 marsit të vitit 2004, Prizreni u bë një prej komunave më të prekura në kuptim të dëmeve materiale. Pesëdhjetëepesë shtëpi të serbëve të Kosovës dhe tetë objekte fetare dhe historike ortodokse ishin plaçkitur, dëmtuar dhe/ose djegur. Imazhi i qytetit ishte dëmtuar dhe bashkëjetesa e qytetarëve të tij u kërcënuar. Komuniteti i vogël i serbëve që kishin mbetur, e që jetojnë në qendrën e qytetit pothuajse ishte zhvendosur tërësisht brenda komunës. Në vitin 2007, Ministria për Komunitete dhe Kthim është duke financuar një projekt të rindërtimit të shtëpive, që promovon kthimin e 15 familjeve në zonën rreth Nënkalasë/Potkaljaja në qendër të qytetit të Prizrenit.

⁶⁴Të dhënat e fundit për numrin e pakicave, dhjetor 2006, ZKK, Prizren. Bogoševce/Bogoshevcë (5), Drajčići/Drajçiç (26), Gornje selo/Gornjasellë (11), Mušnikovo/Mushnikovë (76), Planjane/Planjan (4), dhe Sredska/Sredskë (26). Ka edhe disa serbë që jetojnë në qytetin e Prizrenit (36), në Novakë/Novak (34) dhe Smaq/Smaç (2).

⁶⁵ Një numër i serbëve të Kosovës u zhvendosën në Štrpce/Shtërpçë pas qershorit të vitit 1999. Nga Štrpce/Shtërpça qarkullojnë autobusë të rregullt për në Mitrovicë/Mitrovica dhe Serbi.

veturat private. Transporti nga fshati Novakë/Novak në Prizren sigurohet dy herë në ditë përmes një shërbimi pa pagesë me kombibus që menaxhohet nga komuna. Në mënyrë që të shkohet në qytetet e tjera të Kosovës apo jashtë saj, serbët e Kosovës shfrytëzojnë një autobus komercial për Beograd që funksionon çdo ditë, tre herë në ditë.

Në Komunën e Štrpce/Shtërpçës, vlerësohet se tashmë janë realizuar 90 % të kthimeve. Gjatë çerekut të fundit të vitit 2006, gjashtë familje (afërsisht 30 individë) janë kthyer në Štrpce/Shtërpçë. Të gjithë të kthyerit janë shqiptarë të Kosovës.⁶⁶ Štrpce/Shtërpçë është një enklavë e serbëve të Kosovës që ka mbetur pak a shumë e paprekur gjatë dhe pas luftës. Për arsye të përqendrimit të serbëve të Kosovës, strukturat paralele janë duke u ofruar atyre banorëve shërbimet më themelore. Serbët e Kosovës gjithashtu kanë qasje në një rrjet relativisht të mirë të transportit. Deri më tani, banorët e komunës me përkatësi etnike shqiptarë të Kosovës nuk kanë kërkuar qasje në shërbimin e transportit humanitar. Në situatën aktuale, ata duken të kënaqur me qasjen në linjat e rregullta të udhëtimit që lidhin Štrpce/Shtërpçën me Ferizajn/Uroševac dhe me taksi/kombibusët që funksionojnë në të gjitha pjesët e komunës ku jetojnë shqiptarët e Kosovës.

Një shërbim i tillë shtesë do t'ua mundësonte vizitat në tregun e gjelbër dhe shitjen e produkteve të tyre.

Kololjeç/Kolloleqi është një fshat i madh në të cilin jetojnë serbë të Kosovës, popullata e të cilëve pothuajse është dyfishuar që nga viti 1999. Në vitin 1999, ai ishte i banuar nga 201 serbë të Kosovës (67 familje). Pas vitit 1999, familje të ndryshme serbe të Kosovës nga fshatrat përreth kanë vendosur të shpërngulen në Kololjeç/Kolloleq, meqë aty ndiheshin më të sigurt. Si rezultat i kësaj, numri aktual i popullatës ka arritur në 371 persona (89 familje). Megjithatë, asnjë aranzhimi për transport humanitar apo tjetër nuk është në dispozicion të fshatarëve. Çfarëdo përfshirje e ardhshme në kuadër të linjave të transportit humanitar do t'u ofronte këtyre banorëve dhe të kthyerve të mundshëm rritje të mundësive për transport. Aktualisht, fshatarët janë duke shfrytëzuar vetëm automjetet e tyre private si dhe ndonjëherë ecin deri në Shipashnicë të Poshtme/Donja Šipašnica, një fshat tre kilometra larg, i banuar me shqiptarë, ku shfrytëzojnë kompanitë private të autobusëve që janë në pronësi të shqiptarëve. Më 20 prill të vitit 2007, gjatë një diskutimi me OSBE-në, ZKK-ja në Kamenicë/Kamenica ka sugjeruar që Kololjeç/Kolloleqi mund të përfshihet lehtësisht në Linjën 16 të autobusëve humanitar e cila lidhë Kamenicën/Kamenica me Mitrovicën/Mitrovica përmes Ranilug/Ranillugut dhe Gjilanit/Gnjilane. Gjegjësisht, autobusi mund të nisët nga Kololjeç/Kolloleqi rreth pesëmbëdhjetë minuta para orarit aktual të nisjes, të kalojë përmes fshatrave ku jetojnë serbët e Kosovës, në Strelica/Strelisë (200 persona), Bosce/Boscë (250 persona) dhe Grizime/Grizimë (150 persona), dhe pastaj të arrijë në Kamenicë/Kamenica. Në këtë mënyrë, një numër i rritur i popullatës serbe të Kosovës prej gati 1,000 persona do të

⁶⁶ Kthimi u realizua në drejtim të fshatrave të mëposhtme, në të cilat sipas vlerësimeve popullata është ose krejtësisht shqiptarë të Kosovës, ose është e përzier: Firajë/Firaja (1145 shqiptarë të Kosovës); Brod/Brod (1,305 shqiptarë të Kosovës); Viça/Viça (255 shqiptarë të Kosovës); Koshtanievë/Koštanjëvo (165 shqiptarë të Kosovës); Izhanc/Ižance (86 shqiptarë të Kosovës); Drajkovce/Drajkovc (23 shqiptarë të Kosovës dhe 160 serbë të Kosovës); Biti e Epërme/Gornja Bitinja (330 shqiptarë të Kosovës dhe 290 serbë të Kosovës); Donja Bitinja/Biti e Poshtme (270 shqiptarë të Kosovës dhe 350 serbë të Kosovës).

kishin qasje më të drejtpërdrejtë në këtë linjë të transportit humanitar. OSBE-ja e ka informuar ZKK-në për mundësinë që të paraqitet te IPVQ-të një kërkesë formale përmes ofruesit të transportit.

Veç kësaj, në Komunën e Kamenicës/Kamenica, disa fshatra ku banojnë serbët dhe romët e Kosovës aktualisht janë të braktisura, por në të ardhmen mund të shndërrohen në lokacione të kthimit dhe mund të merren parasysh për përfshirjen e tyre në linjat e transportit humanitar. Këto fshatra përfshijnë: Rahovicën/Orahovica,⁶⁷ Čarakovcë/Qerakovcën,⁶⁸ dhe Hogoshtin/Ogošte.⁶⁹ Sipas ZKK-së, këto vende nuk janë përfshirë në linjat aktuale të transportit humanitar, meqë atje nuk ka të kthyer. Ndonëse fshati Koretin ndodhet përgjatë Linjës 16, nuk është krijuar asnjë stacion i autobusëve meqë atje nuk ka të kthyer.

Në fshatin Klobukar/Kllobukar të Novo Brdo/Novobërdës, është planifikuar një projekt i integruar i kthimit. Sipas këtij projekti, 17 familje kanë shprehur dëshirë për t'u kthyer. Nëse miratohet, ky projekt mund të sjellë të kthyer të mjaftueshëm në mënyrë që ai vend të mund të merret parasysh për tu përfshirë në linjat e transportit humanitar. Megjithatë, për momentin, nuk mund të bëhet asnjë parashikim për numrin aktual të të kthyerve apo për periudhën e pritur të kthimit. Njëkohësisht, të gjitha fshatrat që janë pjesë e projektit të integruar të kthimit në Bostane/Bostan, Prekovce/Prekoc, Izvor janë të përfshira në Linjën 13, duke siguruar lidhje për në Gjilan/Gnjilane, dhe në Linjën 14, duke siguruar lidhje me Gračanica/Gračanicën dhe Gjilanin/Gnjilane, përmes Novo Brdo/Novobërdës. Përveç kësaj, Linja 15 ka një stacion të autobusëve në Prekovce/Prekoc. Prandaj, familjet dhe individët, shtëpitë e të cilëve janë rindërtuar dhe të cilët tanimë janë kthyer, janë integruar në tërësi në linjat ekzistuese të transportit humanitar. Gjithashtu, fshati Jasenovik në të cilin ishin kthyer një numër i individëve, është i përfshirë në Linjën 14.

Në Komunën e Istogut/Istok, vendet ku janë kthyer serbët e Kosovës në Ljug/Lug⁷⁰ (20 familje të kthyer), Blagać/Blagaq⁷¹ (10 familje të kthyer), dhe Srbobran/Serbobran⁷² (10 familje të kthyer), aktualisht nuk janë të përfshira në linjat e transportit humanitar. Ndonëse në qytezën e Istogut/Istok në muajt e fundit është kthyer vetëm një familje,

⁶⁷ Në vitin 1999, në Rahovicë/Orahovica kanë jetuar 16 familje shqiptare të Kosovës (106 persona) dhe 19 familje serbe të Kosovës (72 anëtarë). Në vitin 2007, në këtë fshat jetojnë vetëm dy familje shqiptare të Kosovës (27 persona).

⁶⁸ Në vitin 1999, në Carakovce/Qerakovcë kanë jetuar 140 serbë të Kosovës (46 familje). Aktualisht, fshati është i braktisur.

⁶⁹ Hogoshti/Ogošte është fshat që është banuar nga romët i cili aktualisht është i braktisur. Në vitin 1999, ai ishte banuar nga pesëdhjetekatër familje rome (330 persona).

⁷⁰ Ky është një vend urban i kthimit që ndodhet në qytezën e Istogut/Istok. Ndonëse i rrethuar me vendbanime të shqiptarëve të Kosovës, popullata në atë lagje është tërësisht serbe e Kosovës. Ky vend ndodhet rreth tetë kilometra larg nga Osojane/Osojani, ku Linja 8 nis për në Zvečan/Zveçan. Për të udhëtuar për në Osojane/Osojan, fshatarët lokal i shfrytëzojnë dy automjete private me targa të Serbisë.

⁷¹ Blagać/Blagaqi është lagje ku jetojnë serbë të Kosovës që ndodhet në Gjurakoc/Đurakovac, një fshat i përzier, me shumicë shqiptare të Kosovës. Ndodhet rreth 10 kilometra larg nga Osojane/Osojani, ku Linja 8 nis për në Zvečan/Zveçan. Të kthyerit serbë të Kosovës shfrytëzojnë një automjet privat me targa të Serbisë për të arritur në Osojane/Osojan.

⁷² Srbobran/Serbobrani është fshat i përzier që ndodhet nëntë kilometra larg nga Osojane/Osojan. Fshatarët serbë të Kosovës nuk kanë asnjë automjet privat.

pritet që në këto tri vende mund të kthehen përafërsisht edhe shtatëdhjetepesë familje⁷³ në verë të vitit 2007. Edhe pse ata nuk kanë formalizuar kërkesën e tyre pranë IPVQ-ve ose ofruesit të transportit, gjatë diskutimeve me EM-në e OSBE-së, të kthyerit në Lug/Ljug dhe Srbobran/Serbobran kanë shprehur gojarisht nevojën e tyre për të pasur qasje në transportin humanitar. Ata janë të bindur se një autobus shtesë me pesëdhjetë ulëse do të plotësonte nevojat e të kthyerve aktual serbë të Kosovës dhe të atyre të ardhshëm.

Aktualisht, Linja 8 lidhë Osojane/Osojanin me Zvečan/Zveçanin. Megjithatë, Osojane/Osojani është 8 deri në 10 kilometra larg nga vendet e lartpërmendura të të kthyerve. Sipas EM-së të OSBE-së, Blagać/Blagaqi dhe Srbobran/Serbobrani me lehtësi mund të përfshihen përgjatë Linjës 8, sikur të krijohej një stacion i autobusëve në Gjurakoc/Đurakovac. Linja 8 tanimë kalon përgjatë këtij fshati dhe Blagać/Blagaqi dhe Srbobran/Serbobrani janë shumë afër saj. Përfshirja e Ljug/Ljugut përgjatë Linjës 8 do të kërkonte krijimin e një stacioni të autobusëve shtesë në qytezën e Istogut/Istok, i cili është tetë kilometra larg Osojane/Osojanit. Në këtë rast, linja do të fillonte dhe do të mbaronte në Istog/Istok. Përveç linjës së transportit humanitar, asnjë lloj tjetër i transportit nuk është në dispozicion të të kthyerve serbë të Kosovës në Komunën e Istogut/Istok.

Gjithsej 240 familje serbe të Kosovës janë kthyer në Komunën e Klinës/Klina. Që nga janari i vitit 2007, 16 familje serbe të Kosovës janë kthyer në qytezën e Klinës/Klina. Në një farë mase, transporti humanitar i plotëson nevojat e të kthyerve në qytezën e Klinës/Klina, si dhe në fshatrat Vidanje/Videjë, Dresnik/Drnsnik, Bica/Binxhë dhe Grabac/Grapc. Këto vende janë përfshirë përgjatë Linjës 7, e cila funksionon një herë në javë, çdo të enjte. Nëse ka vende të lira, të martave, të kthyerit e Klinës/Klina herë pas here shfrytëzojnë edhe Linjën humanitare 8, e cila i shërben Osojane/Osojanit në Komunën e Istogut/Istok.

Njëkohësisht, banorët e fshatit Klinavac/Klinafc⁷⁴ nuk kanë qasje të drejtpërdrejtë në linjat humanitare aktuale. Kthimet në këtë fshat kanë filluar në dhjetor 2006 dhe popullata serbe e Kosovës aktualisht përbëhet nga 17 familje ose 91 individë. Pas miratimit nga GPKK-ja, projekti “Klinavac/Klinafc II” i është dorëzuar MKK-së. Ai parasheh kthimin e 15 familjeve shtesë. Projekti i kthimit për fshatin Berkovo/Berkovë pritet të fillojë në maj 2007. Ky projekt parasheh kthimin e 25 familjeve serbe të Kosovës dhe mund të krijojë nevojë shtesë për transport humanitar. Përveç transportit humanitar që është në dispozicion, serbët e Kosovës kanë qasje në linjën publike nga qyteza e Klinës/Klina për në Kragujevac/Kragujevc të Serbisë. Megjithatë, kjo linjë shfrytëzohet rrallë nga të kthyerit për shkak të kufizimeve financiare. Në nivelin lokal, Komuna e Klinës/Klina siguron linja të rregullta të autobusëve të cilat lidhin fshatrat ku jetojnë serbë të Kosovës me qytezën. Të kthyerit serbë të Kosovës në Klinë/Klina kanë kërkuar që të rritet shpeshësia e shërbimeve të autobusëve përgjatë Linjës 7 nga një herë, në dy

⁷³ Dyzetepesë (45) familje në Lug/Ljug, 25 në Blagaq/Blagać dhe pesë në Srbobran/Srbobran.

⁷⁴ Klinavac/Klinafc është një fshat i përzier me shumicë serbe të Kosovës. Ndodhet tre deri në pesë kilometra në veri-lindje të qytezës së Klinës/Klina në rrugën për në Skenderaj/Srbica. Edhe pse fshatarët serbë të Kosovës gëzojnë lirinë e lëvizjes për të arritur deri në qytezën e Klinës/Klina, ata nuk kanë automjete private. Ky fshat gjithashtu është 17 kilometra nga Osojane/Osojani, ku Linja 8 nisat për në Zvečan/Zveçan.

herë në javë. Përveç kësaj, ZKK-ja ka parashtruar një kërkesë me shkrim pranë MTPT-së dhe MKK-së duke kërkuar përfshirjen e fshatit Klinavac/Klinafc brenda linjave ekzistuese të transportit humanitar.

6. Çështje të sigurisë

Në pjesën që i kushtohet mbrojtjes së pakicave (neni 3), Marrëveshja parasheh që MTPT-ja të sigurojë lirinë e lëvizjes përmes hapave në vijim:

- a) të punojë për së afërmi me ShPK-në dhe KFOR-in për të siguruar që linjat e transportit të pakicave të zhvillohen në një ambient të sigurt dhe të qetë, përfshirë përkujdesjen që aktet e vandalizmit, vjedhjet ose veprat tjera penale të raportohen menjëherë në ShPK dhe KFOR. (neni 3.1);
- b) të bashkëpunojë me ofruesit e shërbimeve dhe kontraktuesit e vet për të siguruar që personeli transportues, ekuipazhet e autobusëve dhe udhëtarët të gëzojnë siguri adekuate gjatë gjithë kohës, përfshirë ndërlidhjen me policinë dhe autoritetet e sigurisë (neni 3.4);
- e) të punojë me OSBE-në për të siguruar monitorimin e linjave të autobusëve dhe të atyre hekurudhore, si dhe të bashkëpunojë me OSBE-në, Institucionin e Ombudspersonit dhe Komisararin Kundër Diskriminimit në aktivitetet që lidhen me mbrojtjen (neni 3.8).

Gjatë periudhës për të cilën raportohet, nuk janë regjistruar incidente të mëdha përgjatë linjave humanitare të autobusëve. Një numër i kufizuar i incidenteve, që përfshijnë gjuajtjen me gurë në drejtim të autobusëve dhe ngacmime verbale është raportuar në disa zona të përziera dhe në zona të banuara nga shumica shqiptare e Kosovës.⁷⁵ Këto incidente janë të herëpashershme dhe zakonisht nuk shkaktojnë dëme në pasuri apo lëndime të udhëtarëve. Megjithatë, këto forma të ngacmimeve dhe frikësimeve të nivelit të ulët bëjnë që të mos ketë përmbushje të standardeve të pranueshme të sigurisë dhe përjetësojnë, madje edhe rrisin perceptimet e pasigurisë në mesin e komuniteteve të prekura minoritare. Në përgjigje ndaj këtyre incidenteve, ShPK-ja ka luajtur një rol të rëndësishëm duke i vizituar fshatrat ku kanë ndodhur incidente të tilla, jo vetëm për t'i identifikuar kryerësit e mundshëm, që zakonisht janë grupe djelmoshash të rinj, por edhe duke u përfshirë në dialog të drejtpërdrejtë me familjet dhe komunitetet e tyre. Kjo qasje

⁷⁵ Në Linjën 12, më 6 mars 2007, në Cernicë/Cernica, EM-ja e OSBE-së ka qenë dëshmitare e thirrjeve fyese nga një grup i të rinjëve që qëndronin anës së rrugës derisa autobusi kalonte atypari. Gjatë të njëjtit udhëtim, në fshatin Livoç i Epërm/Gornji Livoč, dy djelmosha duke qëndruar brenda një grupi djelmoshash kanë e gjuajtur me gurë autobusin. Nuk janë vërejtur incidente tjera përgjatë të njëjtës rrugë në periudhën për të cilën raportohet. Në linjat 13 dhe 14, është raportuar se herë pas here të rinjë në fshatrat e banuara nga popullata shumicë mund të shajnë dhe pështynë autobusin. Sa i përket Linjës 8, udhëtarët i janë referuar disa incidenteve të gjuajtjeve me gurë në dhjetor 2006, në Runik/Rudnik dhe në faktin se në një rast, fëmijët në Grabc/Grabac janë rreshtuar në rrugë për të ndalur autobusin dhe kanë filluar të gjuajnë me gurë. Sipas udhëtarëve, incidenti është zgjidhur pas ardhjes në vend të ngjarjes të KFOR-it spanjoll. Disa vrima ka qenë e mundur të shihen qartësisht në dritaret e jashtme të autobusit (autobusi ka dritare të dyfishta për shkak të sigurisë). As KFOR-i e as shoferi i autobusit nuk kanë mundur të konfirmojnë incidentin në Grabc/Grabac. Përgjatë Linjës 3, incidenti i fundit i gjuajtjes me gurë është raportuar në Stanoc/Stanovc, disa muaj para monitorimit nga OSBE-ja. ShPK-ja ka reaguar me efikasitet dhe është takuar me udhëheqësit e fshatit. Që atëherë asnjë incident nuk ka ndodhur.

është dëshmuar të jetë efektive në rajonin e Gjilanit/Gnjilane,⁷⁶ ku ShPK-ja ka reaguar në incidentet e raportuara të gjuajtjeve me gurë dhe ngacmimeve verbale, duke rezultuar në zvogëlimin shpeshtësisë së tyre.

Megjithatë, ky nivel i ulët i frikësimeve dhe i ngacmimeve ka mundësi të shndërrohet në incidente më serioze. Bindja se ShPK-ja nuk do të reagojë⁷⁷ ose që nuk do të ketë reagim efektiv ndaj frikësimeve të nivelit të ulët, veçanërisht të kryera nga fëmijët, mund t'i dekurajojë shoferët, konduktorët dhe udhëtarët nga raportimi i disa incidenteve të tilla. Nëse incidentet që nuk paraqesin domosdoshmërisht rrezik të madh për sigurinë fizike të udhëtarëve nuk raportohen, ato mund të mbeten të padukshme. Sërish, ndikimi i tyre në perceptimet e udhëtarëve mund të jetë i madh dhe mund të rrisë ndjenjën e tyre të pasigurisë ku do të minonte përpjekjet për të ndërtuar besimin ndërmjet komuniteteve. Prandaj, rekomandohet që ShPK-ja të rrisë praninë e saj në pikat e njohura problematike dhe të luajë rol aktiv në pengimin dhe parandalimin e ndodhjes së incidenteve krahas reagimit në rastet e raportuara.

Gjatë periudhës për të cilën raportohet, orari i linjave humanitare të autobusëve ka qenë i ndikuar shumë pak nga zhvillimet politike apo zhvillime tjera. Për shembull, më 3 shkurt 2007, një ditë pas paraqitjes të IPVQ-të të Propozimit për Zgjidhjen e Statusit nga i Dërguari i Posaçëm i Sekretarit të Përgjithshëm, autobusi humanitar që funksionon përgjatë Linjës 4 nga Velika Hoča/Hoça e Madhe për në Gračanica/Graçanicë është anuluar për të parandaluar ndonjë incident të mundshëm të sigurisë.

Vetëm një prishje mekanike e raportuar ka shkaktuar vonesë në rrugëtimin në Linjën 13. Në këtë rast, një gomë e shpërthyer në Vushtri/Vučitrn, duke u kthyer nga Mitrovica, ka shkaktuar frikë në mesin e udhëtarëve pasi që kishte ndodhur në një zonë të banuar nga popullata shqiptare e Kosovës. Megjithatë, situata ishte trajtuar me shpejtësi, pasi që ekipi i intervenimit të shpejtë kishte arritur brenda pesëmbëdhjetë minutash dhe kishte zëvendësuar gomën shumë shpejtë.

Stacionet më të dukshme për autobus ndodhen në lokacionet urbane dhe jo të veçuara, në të cilat udhëtarët kanë qasje përmes lagjeve dhe fshatrave të populluara me banorë të të njëjtit komunitet.⁷⁸ Në këtë mënyrë, përmirësohet siguria e përfituesve dhe zvogëlohet rreziku i incidenteve të sigurisë. Përrjashtim bën Linja 7, ku të kthyerit në Klinavac/Klinafc duhet të kalojnë nëpër vendbanimet e shqiptarëve të Kosovës. Raste të tjera përfshin Linja 11, ndonëse qasja në stacionet e autobusit është në përgjithësi e sigurt, në Cernicë/Cernica – fshat me prapavijë të dhunës ndëretnike- udhëtarët duhet të

⁷⁶ Gjilan/Gnjilane, Kaçanik/Kaçanik, Kamenicë/Kamenica, Novo Brdo/Novobërdë, Strpce/Shtërpçë, Ferizaj/Uroševac, Viti/Vitina dhe Pilot Njësia Komunale e Hanit të Elezit/Đeneral Janković.

⁷⁷ Sipas shoferit të autobusit, përgjatë Linjës 12, në fshatin Cernicë/Cernica, ka pasur raste të gjuajtjes me gurë kundër autobusit dhe pohohet se në disa raste ShPK-ja nuk kishte intervenuar ndonëse ishte informuar nga shoferët e autobusëve.

⁷⁸ Linjat 3, 4, 9, 11, 12, 13, dhe 14. Vendndalimet e autobusit ndodhen kryesisht në enklavat serbe të Kosovës dhe nuk janë të veçuara. Megjithatë, në linjën 13, udhëtarët, të cilët udhëtojnë në fshatrat Koretishte/Koretiste dhe Silovo/Shillove duhet të zbresin nga autobusi në udhëkryqet më të afërta dhe të kalojnë nëpër zonat e banuara nga populluara shumicë, që është dëshmuar të jenë të pasigurta për ta.

kalojnë nëpër hapësirën e shumicës për të arritur tek stacioni i autobusit. Së këndejmi, disa kalimtarë kanë raportuar për raste të ngacmimeve verbale.

Siguria e njerëzve, të cilët e shfrytëzojnë shërbimin e transportit humanitar përmirësohet dukshëm kur lokacioni i stacionit të autobusit është në afërsi të shtëpive të tyre, në zonat ku janë të koncentruar pjesëtarët e komunitetit të tyre. Në shumicën e linjave, stacionet e autobusit mund të shihen nga shtëpitë e udhëtarëve dhe/ose në largësi të vogël,⁷⁹ meqë stacionet e caktuara të autobusit ndodhen në qendër të fshatrave ose në rrugët afër udhëkryqeve. Përjashtim bëjnë linjat 14 dhe 17. Kjo e fundit funksionon brenda një hapësire të madhe gjeografike me popullsi të shpërndarë të serbëve të Kosovës, që i shtyn udhëtarët të ecin ose të udhëtojnë deri në 10 kilometra për të arritur në stacionin për autobus. Në linjën 14, autobusi nuk ndalet në fshatin Koretište/Koretishtë, por ndalet në rrugën unazore të Gjilanit/Gnjilane. Nga kjo pikë, ecja për në fshat që duhet kaluar nëpër zonën me shumicë shqiptare të Kosovës zgjat deri në 20 minuta. Ndonëse, nuk është raportuar për ndonjë incident, udhëtarët mendojnë që kjo largësi është e tepërt .

Sipas një raportimi të pakonfirmuar, një vendim operativ i kohëve të fundit të ShPK-së në Gjilan/Gnjilane duke iu referuar një stacioni të rëndësishëm të autobusit humanitar është duke kufizuar kohën në dispozicion për hipje dhe zbritje të udhëtarëve në një numër të linjave humanitare. Nëse konfirmohet, kjo mund të rezultojë me disponueshmëri të kufizuar të shërbimit. Veçanërisht, për linjat 11 dhe 14, shoferët e autobusëve ankohen që kohëve të fundit ShPK-ja ka marrë vendim, që autobusi mund të ndalet vetëm për pesë minuta para kishës ortodokse në Gjilan/Gnjilane. Shoferët e autobusëve ankohen që kjo nuk është e mjaftueshme për hipjen dhe zbritjen e udhëtarëve. Raportet nga Linja 11 theksojnë praktikën e zyrtarëve të ShPK-së, duke i gjobitur shoferët e autobusëve për ndalim më të gjatë se pesë minuta. Në lidhje me këtë, është bërë kërkesë për një ndalim 15 minutësh më së paku. Është me rëndësi që praktikatat e kontrollimit të trafikut janë në përputhje me kërkesat për të siguruar qasje adekuata të transportit humanitar në vend të sigurt, të përshtatshëm dhe të qasshëm brenda hapësirës urbane të shumicës.

Udhëtarët e linjave të ndryshme kanë perceptime të ndryshme mbi sigurinë. Disa ndjehen të sigurt në shfrytëzimin e shërbimit të transportit humanitar,⁸⁰ derisa të tjerët shprehën shqetësime dhe parapëlqejnë që ky shërbim të ketë përcjellje.⁸¹ Është interesante të shihet se në linjat me histori të incidenteve të vogla të sigurisë, shumë udhëtarë akoma thonë se ndihen të sigurt në përdorimin e këtij shërbimi. Krahas linjave të ndryshme, shfrytëzuesit kanë theksuar që autobusi humanitar është i vetmi mjet në dispozicion për të udhëtuar dhe do të vazhdojnë ta shfrytëzojnë përkundër rrezikut të incidenteve të sigurisë.⁸²

Megjithatë, raportet sugjerojnë që përfituesit kanë besim të pakët në aftësitë e autoriteteve të IPVQ-ve për sigurimin e mjedisit të sigurt në linjat për transportin e

⁷⁹ Në linjat 4, 9, 11, 13, dhe 14, vendndalimet e autobusit janë në largësi të shkurtë. Zakonisht nuk është me gjatë se 500 metra.

⁸⁰ Raportuar në linjat 1, 3, 8, 11, 12, dhe 14 (në të kaluarën autobusëve në Linjën 14 iu është ofruar përcjellje, por tani ky shërbim është ndërprerë).

⁸¹ Linjat 7, 17, 11, në linjën 11 ekziston një perceptim i përzier për siguri në mesin e udhëtarëve pas disa incidenteve të sigurisë.

⁸² Vërejtjet e udhëtarëve mbi linjat 1, 12, dhe 14.

pakicave.⁸³ Kjo është relevante për udhëtarët të cilët ndihen të sigurt në shfrytëzimin e shërbimit të transportit humanitar

7. Këshillat Komunal për Siguri të Komuniteteve, Këshillat Lokale për Siguri Publike dhe transporti humanitar

Në pajtim me nenin 7, paragrafët 3 deri në 7 Rregullorja e UNMIK-ut Nr. 2005/54, Mbi kornizën dhe parimet drejtuese të Shërbimit Policor të Kosovës, Këshillave Komunalë për Siguri të Komuniteteve (KKSK) janë themeluar në çdo komunë të Kosovës dhe kryesohen nga Kryetarët e Kuvendeve Komunale (KKK-të). Qëllimi i themelimit të këtyre organeve është që të sigurojë që “Shërbimi Policor i Kosovës bashkëpunon plotësisht me autoritetet komunale për të shtuar sigurinë e anëtarëve të të gjitha komunitete në kuadër të çdo komune ...”⁸⁴. Neni 7.4 i Rregullores siguron përfaqësim të komunitetit duke i dhënë një ulëse për përfaqësuesin e komuniteteve në këshill, në mënyrë që të pasqyrohet përbërja demografike e çdo komune. 17 linjat humanitare veprojnë në tërë territorin e komunave në vijim: Obiliqi/Obiliç; Prishtina/Priştina; Rahoveci/Orahovac; Vushtrria/Vučitrn; Mitrovica/Mitrovica; Zvečan/Zveçani; Leposaviç/Leposaviqi; Klina/Klina; Istogu/Istok; Ferizaji/Uroševac; Gjilani/Gnjilane; Novo Brdo/Novobërda; Kamenica/Kamenica dhe Vitia/Vitina.

Rregullorja e UNMIK-ut nr. 2005/54 gjithashtu parasheh që Komisari i Policisë të themelojë Komisionin Lokal për Siguri Publike (KLSP) për të funksionuar brenda zonave më të vogla të komunave.⁸⁵ Qëllimi i komisionit të tillë është që të sigurojë shërbim policor efikas duke mbajtur marrëdhënie të mira ndërmjet ShPK-së dhe komuniteteve pakicë, duke pasur parasysh situatën gjeografike dhe përbërjen demografike të hapësirës në fjalë. Aktualisht, janë 17 KLSP në komuna të ndryshme në tërë Kosovën. SMSHP-ja pranë OSBE-së ofron këshilla dhe ngritje të kapaciteteve të KLSP-ve të atilla dhe monitorimin e funksionimit të tyre.

Pavarësisht nga ekzistimi i KKSK-ve dhe KLSP-ve, raportet sugjerojnë që këto këshilla nuk mblidhen rregullisht dhe se çështja e transportit humanitar të pakicave është e rrallë, apo nuk është fare temë e agjendave përkatëse të tyre.⁸⁶ Duke pasur parasysh përbërjen e këtyre këshillave, kjo paraqet një mundësi të humbur për komunitetet pakicë që të

⁸³ Vërejtjet e raportuara mbi linjat 4, 8 dhe 9. Për sa i përket linjës 4 dhe 9, njerëzit që jetojnë në Pjesën e epërme të Rahovecit /Gornji Orahovackanë më shumë besim në institucionet e IPVQ se sa ata, që jetojnë në Velika Hoça/Hoçë të Madhe, të cilët shprehën mosbesimin e tyre.

⁸⁴ Rregullorja e UNMIK-ut nr. 2005/54 mbi Kornizën dhe parimet udhëzuese të Shërbimit policor të Kosovës, 20 dhjetor 2005, neni 7.3.

⁸⁵ Neni 7.8.

⁸⁶ OSBE-ja ka vërejtur që KKSP-të në Gjilan/Gnjilane; Prizren; Rahovec/Orahovac; Kamenicë/Kamenica; Istog/Istok; Klinë/Klina; dhe Viti/Vitina, LPSCs në Vrbovac/Vërboc (Komuna e Vitisë/Vitina); Parteš/Partesh (Komuna e Gjilanit/Gnjilane); Kruševac/Kruševac (Komuna e Dragashit), Mushnikovë/Mušnikovo (Komuna e Prizrenit), dhe Velika Hoça/Hoça e Madhe (Komuna e Rahovecit/Orahovac); Ljevoša/Levoshë (Komuna e Pejës/Peć), deri më sot nuk e kanë diskutuar çështjen e transportit humanitar të pakicave. Në Ferizaj/Uroševac KKSP-ja është në proces të themelimit. Në ndërkohë, Grupi Punues Komunal për Minoritete (GPKM) merret me çështjet lidhur me transportin humanitar.

mblidhen me autoritetet komunale dhe ShPK-në për të shqyrtuar dhe përmirësuar shërbimin e transportit humanitar, në mënyrë që të sigurohet që ka pasur ndikim pozitiv te pjesëtarët e tyre.

Ndonëse, formimi i KKSK-ve dhe KLSP-ve është një nismë e kohëve të fundit, është e nevojshme të theksohet se lënia e çështjes së transportit humanitar jashtë agjendave të tyre nuk është e dëmshme vetëm për përpjekjet që kanë për qëllim krijimin e mjedisit të sigurt për shërbimin e transportit humanitar, meqë mospërfshirja e saj përsëritë perceptimin ndërmjet komuniteteve pakicë se interesat e tyre nuk merren parasysh, por kjo gjithashtu zvogëlon qasjen e komuniteteve pakicë tek autoritetet publike që janë përgjegjëse për ofrimin e këtij shërbimi. Prandaj, kërkohen përpjekje të mëtutjeshme për të siguruar që KKSK-të dhe KLSP-të funksionojnë siç duhet dhe t'i drejtohen çështjeve që kanë të bëjnë me transportin humanitar të pakicave në cilësinë e paraparë në nenin 7.4 të Rregullores së UNMIK-ut nr. 2005/54. Në kushte të njëjta, komunitetet pakicë gjithashtu inkurajohen që të rrisin pjesëmarrjen e tyre përmes përfaqësuesve komunal në KKSK-të dhe KLSP-të.⁸⁷

8. Rekomandimet

Bazuar në rezultatet e saj dhe duke pasur parasysh obligimet e IPVQ-ve sipas Marrëveshjes, OSBE-ja sugjeron rekomandimet në vijim:

Gjendja e automjeteve

1. Në mënyrë që të shtohet siguria e udhëtarëve, IPVQ-të duhet të planifikojnë zëvendësim gradual të automjeteve më të vjetra dhe të ndajnë burime të duhura financiare për këtë qëllim;
2. Bartësi i shërbimeve këshillohet që të sigurojë se autobusët pastrohen si duhet dhe mirëmbahen gjatë tërë kohës;
3. Bartësi i shërbimeve duhet të garantojë se sistemi i ngrohjes funksionon si duhet në të gjithë autobusët dhe IPVQ-të duhet të sigurojnë disponueshmëri më të madhe të automjeteve me sisteme të kondicionimit të ajrit.

Sistemi i komunikimit

4. Për të shtuar sigurinë e udhëtarëve, duhet të mirëmbahen pajisjet funksionale të radiolidhjes radiolidhje gjatë tërë kohës. Bazuar në përgjegjësitë e tij sipas Marrëveshjes, bartësi i shërbimeve duhet menjëherë t'i rregulloj pajisjet për radiolidhje radiolidhje kurdoherë që ato nuk funksionojnë si duhet.
5. MTPT-ja duhet të mbikëqyrë bartësin e shërbimeve për të siguruar se pajisjet për radiolidhje të instalohen dhe të funksionojnë si duhet në të gjithë autobusët. MTPT-ja duhet gjithashtu të sigurojë furnizimin në kohë me radio-frekuenca të reja përmes ART-së së Kosovës.

⁸⁷ Në dy takimet e fundit të KKSP-së në Istog/Istok nuk kanë marrë pjesë përfaqësuesit e serbëve të Kosovës.

Vendosja e shenjave të komunikacionit dhe informatat e shkruara për transportin humanitar

6. Për të përmbushur përgjegjësinë e saj sipas Marrëveshjes, MTPT-ja duhet të vendos shenja dhe të vë në dispozicion informata të shkruara brenda autobusëve humanitarë në gjuhën shqipe, serbe dhe angleze. Shenjat dhe materialet e tilla duhet të ofrojnë informata për shërbimin e transportit dhe të drejtat e obligimet e udhëtarëve përfshirë: linjat e transportit, pagesat, orarin, udhëzimet administrative dhe rregulloret. Po ashtu, rekomandohet që informatat lidhur me Marrëveshjen dhe obligimet e IPVQ-ve të jenë në dispozicion të udhëtarëve në po këto gjuhë.

Qasja në stacionin e autobusëve

7. Në vendet ku stacionet ekzistuese të autobusëve pengojnë qarkullimin e trafikut, ShPK-ja duhet të bashkëpunojë me MTPT-në dhe bartësin e shërbimit për ta bërë identifikimin e stacioneve adekuate për autobus, gjë që lejon hipjen dhe zbritjen e përshtatshme të udhëtarëve. Stacionet e autobusëve duhet të vendosen në lokacionet, në të cilat sigurohet qasje e sigurt dhe e lehtë për të gjithë përfituesit e transportit humanitar. Duke pasur parasysh këtë, MTPT-ja në bashkëpunim me ShPK-në duhet të sigurojë zgjidhje të problemeve të stacioneve për autobusë, probleme këto që janë theksuar në Gjilan/Gnjilane dhe Gračanica/Gračanicë.

Përballueshmëria

8. Në të ardhmen, ZKK-ja në Rahovec/Orahovac duhet të përmbahet nga mbledhjet e çfarëdo pagesash mujore si kusht për qasje në transportin humanitar përgjatë linjave 4 dhe 9. Praktika e tillë nuk arsyetohet për sa i përket transportit humanitar të IPVQ-ve. MTPT-ja dhe MKK-ja duhet të kryejnë monitorime dhe të sigurohen se asnjë komunë apo ZKK të mos zbatojë praktika të ngjashme duke iu referuar transportit humanitar.

Kodi i sjelljes për shoferët dhe stafin shërbyes

9. Në pajtim me zotimin e përfshirë në Rekomandimet e Zyrës së Kryeministrit për Azhurnimin e Politikave dhe Procedurave të Kthimit, MTPT-ja inkurajohet që të miratojë një Udhëzim Administrativ (UA) për krijimin e një kodi jodiskriminues të mirësjelljes për shoferët dhe stafin shërbyes të transportit humanitar dhe transportit tjetër publik në Kosovë. Krijimi i grupit punues ministrorë për të hartuar UA-në e tillë është një zhvillim pozitiv në këtë drejtim.

Ankesat dhe sugjerimet e përfituesve

10. Është e këshillueshme që MTT-ja dhe ofruesi i shërbimit të krijojnë një sistem të ankesave lehtë të qasshëm të përdorshëm dhe t'u ofrojë udhëtarëve informata me shkrim në gjuhën(ët) e tyre në lidhje me procedurën për paraqitjen e ankesave, kërkesave ose sugjerimeve me shkrim. Po ashtu, këto informata duhet të vihen në

dispozicion të ZKK-ve dhe zyrtarëve komunalë të kthimit, të cilët janë në kontakte të ngushta dhe të rregullta me shfrytëzuesit e këtij shërbimi dhe mund t'u ndihmojë atyre në dorëzimin e kërkesave dhe ankesave të tilla te institucionet përkatëse;

11. Shoferëve të autobusëve duhet t'u lejohet t'i marrin dhe t'i dërgojnë ato te ofruesit e shërbimit që t'i përcjellin ato te MTT-ja kur kjo është e përshtatshme;
12. Ofruesi i shërbimeve dhe MTT-ja këshillohen që herë pas here t'i marrin kërkesat dhe opinionet e udhëtarëve sa i përket shërbimit, përmes intervistave dhe mjeteve të tjera.

Fluksi i udhëtarëve, disponueshmëria dhe shpeshtësia e shërbimit

13. Në afat më të shkurtër dhe kur është e mundur, MTT-ja dhe ofruesi i shërbimit duhet ta rrisin shpeshtësinë dhe disponueshmërinë e shërbimeve për të përmbushur kërkesën e demonstruar;
14. Në afat më të gjatë, për të përmbushur kërkesën e demonstruar në rritje për transport humanitar, IPVQ-të duhet të sigurojnë ndarje të fondeve të mjaftueshme për zgjerimin e transportit humanitar dhe për blerjen e automjeteve të reja.

Procesi i përzgjedhjes së linjave

15. Për të mundësuar përgjigje të atypëratyshme të nevojave që po ndryshojnë të udhëtarëve, për shembull që t'u shërbejnë të kthyerve të rinj, MTT-ja dhe MKK-ja duhet me shpejtësi t'i përmbushin obligimet e tyre për vendosjen e linjave dhe metodologjinë e orareve të përcaktuar në Shtojcën VI të Marrëveshjes;
16. Të sigurojë implementimin e metodologjisë së përzgjedhjes së linjës dhe orareve të ardhshme, MTT-ja dhe MKK-ja duhet të krijojnë një procedurë transparente të kërkesës, me të cilën komunitetet që kanë nevojë për transport humanitar mund të aplikojnë për zgjerim të linjave ekzistuese të transportit humanitar ose për krijimin e linjave të reja; procedura e tillë duhet të ofrojë mundësinë e ankesës, në rast se kërkesa refuzohet;
17. Të sigurojë funksionimin e rregullt të KKT-së të parashikuar me nenin 5 të Marrëveshjes dhe duke iu referuar procesit të përzgjedhjes së linjës dhe orarit, MTT-ja dhe MKK-ja inkurajohen të themelojnë Sekretariatit e KKT-së dhe t'u mundësojë të gjithë anëtarëve të KKT-së që të marrin gjithë dokumentacionin dhe informatat e nevojshme për përmbushjen e detyrave të tyre;
18. Të sigurojë vendim-marrje transparente përkitazi me procesin e përzgjedhjes së linjës dhe të orarit, Sekretariati i KKT-së duhet të krijojë një regjistër, i cili do të përmbante të gjitha kërkesave dhe ankesave për transport humanitar të dorëzuara në IPVQ;
19. Ofruesi i shërbimeve duhet ta marrë parasysh sigurimin e autobusit të dytë në Linjën 8 për t'iu përgjigjur kërkesës në rritje nga të kthyerit e kohës së fundit;
20. Duke pasur parasysh përfituesit në distanca të largëta nga të cilët kërkohet të ecin ose të udhëtojnë për të arritur në stacionin e autobusit të Linjës 17, lokacioni i saj duhet të modifikohet.

Çështjet e sigurisë

21. Për të rritur besimin e udhëtarëve në aftësinë e IPVQ-ve për të siguruar një ambient të qetë dhe të sigurt në linjat e transportit, IPVQ-të, dhe MTT-ja në veçanti, MKK-ja dhe ShPK-ja, mund të marrin në konsideratë ndërmarrjen e masave promovuese, siç janë:
 - a) sigurimi dhe ekspozimi i më shumë materialeve informative përkitazi me shërbimin e transportit humanitar, roli dhe përgjegjësia e re e IPVQ-ve;
 - b) intervistimi i rregullt i udhëtarëve dhe vlerësimi i nevojave të tyre, po ashtu duke i kushtuar vëmendje perceptimeve ndaj sigurisë; dhe
 - c) zhvillimi i aktiviteteve të kontaktimit dhe afrimit që ndihmojnë në krijimin e një ndjenje të besimit në rritje në mesin e udhëtarëve.
22. Oraret e autobusëve duhet të rishikohen me qëllim të minimizimit të ekspozimit ndaj pikave të njohura problematike, siç është kalimi nëpër Runik/Rudnik pikërisht në kohën kur nxënësit lëshohen nga shkolla për atë ditë;
23. Duke ndjekur shembullin pozitiv të Runikut/Rudnik, në bashkëpunim me MTT-në dhe MKK-në, autoritetet komunale, ShPK-ja dhe institucionet e tjera relevante duhet të dekurajojnë, parandalojnë dhe reagojnë në mënyrë të menjëhershme dhe efektive ndaj incidenteve të sigurisë që zënë fill në kuadër të komuniteteve të tyre gjegjëse.
24. Për të shmangur çfarëdo kërcënimi të mundshëm për sigurinë e udhëtarëve, Linja 7 duhet të përfshijë një stacion në Klinavac/Klinafc.

Këshillat komunalë për siguri të komuniteteve dhe këshillat lokalë për siguri publike

25. IPVQ-të, komunat dhe stacionet përkatëse të ShPK-së duhet të bashkëpunojnë ngushtë me komunitetet lokale për të siguruar që KSK-të dhe KLSP-të të funksionojnë si duhet dhe për të mundësuar diskutime në çështjen e transportit humanitar për pakicat mes të të gjithë bartësve relevantë.

Shtojca 1

Linjat humanitare të transportit me autobus

Që nga marsi i vitit 2007, transporti humanitar me autobus i IPVQ-ve ka operuar në gjithsej 17 linja. Ato kanë qenë si vijon:⁸⁸

- 1) Babin Most/Babimoc (OB) -Miloševo/Milloševë (OB) - Gračanica/Gračanicë (PR) - Miloševo/Milloševë (OB) - Babin Most/Babimoc (OB);
- 2) Gornja Brnjica/Bërnice e Epërme (PR) – Gračanica/Gračanicë (PR) - Gornja Brnjica/Bërnice e Epërme (PR);
- 3) Miloševo/Milloševë (PR) - Porta 3 - Miloševo/Milloševë (PR);
- 4) Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH) - Gračanica/Gračanicë (PR) - Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH);
- 5) Grace/Gracë (VU) – Mitrovica veriore /Severna Mitrovica (MI) - Grace/Gracë (VU);
- 6)⁸⁹ Leposavić/Leposaviq (LE) – Mitrovicë jugore /Juzna Mitrovica (MI) - Leposavić/Leposaviq (LE);
- 7) Vidanje/Videjë (KL) - Klinë/Klina (KL) - Drsnik/Dresnik (KL) - Grabac/Grabc (KL) - Bica/Binxhë (KL) - Zvečan/Zveçan (ZV) Klinë/Klina - Drsnik/Dresnik (KL)- Grabac/Grabc (KL) - Biča/Binxhë (KL) - Vidanje/Videjë (KL);
- 8) Osojane/Osojan (IS) - Zvečan/Zveçan (ZV) - Osojane/Osojan (IS);
- 9) Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH) - Rahovec/Orahovac (RH) - Zvečan/Zveçan (ZV) - Rahovec/Orahovac (RH) - Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH);
- 10) Babljak/Bablak (UR) – Gračanica/Gračanicë (PR) - Babljak/Bablak (UR);
- 11) (*Gjilan/Gnjilane A*) ose Gjilan/Gnjilane (GN) - Poneš/Ponesh (GN) - Koretište/Koretishtë (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Gornje Kusce/Kufcë e Epërme (GN)- Kmetovce/Kmetoc (GN) - Šilovo/Shillovë (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN);
- 12) (*Gjilan/Gnjilane B*) ose Gjilan/Gnjilane (GN) - Donja Budriga/Budrikë e Poshtme (GN) - Pasjane/Pasjan (GN) - Donja Budriga/Budrikë e Poshtme (GN) - Parteš/Partesh (GN) – Cernica/Cernicë (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) Gornji Livoc/Livoç i Epërm (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN);
- 13) (*Gjilan/Gnjilane C*) ose Gjilan/Gnjilane (GN) – Stanišor/Stanishor (GN) - Gornji Makreš/Makresh i Epërm (GN) - Trnjičevce/Tërniqec (NB) - Culjkovce - Bostane/Bostan (NB) - Izvor/Izvor (NB) - Prekovce/Prekoc (NB) - Zebince/Zebincë (NB) - Straža/Strazhë (GN) – Kosmata - Stanišor/Stanishor (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Paralovo/Parallovë (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Kosmata - Straža/Strazhë (GN) - Zebince/Zebincë (NB) - Prekovce/Prekoc (NB) - Izvor/Izvor (NB) - Bostane/Bostan (NB) - Čuljkovc - Trnjičevce/Tërniqec (NB) - Gornji Makreš/Makresh i

⁸⁸ Kjo listë është siguruar nga Njësia e Operacioneve në Terren (NjOT) e UNMIK-ut, Projekti për Autobusët Humanitar, Raporti i Përgjithshëm Operativ, 31 korrik 2006. Komunitat në të cilat gjenden këto fshatra janë dhënë përmes akronimeve në kllapa si vijon: (OB) Obiliq/Obilić; (PR) Prishtinë/Priština; (RH) Rahovec/Orahovac; (VU) Vushtrri/Vučitrn; (ZV) Zvečan/Zveçan; (LE) Leposavić/Leposaviq; (KL) Klinë/Klina; (IS) Istog/Istok; (UR) Ferizaj/Uroševac; (GN) Gjilan/Gnjilane; (NB) Novo Brdo/Novobërdë; (KA) Kamenicë/Kamenica; (VI) Viti/Vitina. Disa nga emrat gjenden në Urdhëresën Administrative nr. 2004/23 që implementon Rregulloren e ndryshuar të UNMIK-ut nr. 2000/43, mbi Numrin, Emrat dhe Kufijtë e Komunave, që duket të kenë drejtshkrim të gabuar dhe janë korrigjuar në këtë Shtojcë në konsultim me folësit burimorë.

⁸⁹ I pezulluar që nga gushti i vitit 2006.

Epërm (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Paralovo/Parallovë (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN);

14) (*Gjilan/Gnjilane D*) ose Gjilan/Gnjilane (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Gornji Makreš/Makresh i Epërme (GN) - Trnicevce/Tërniqec (NB) – Čuljkovce - Novo Brdo/Novobërdë (NB) - Bostane/Bostan (NB) - Izvor/Izvor (NB) - Prekovce/Prekoc (NB) - Gračanica/Gračanicë (PR) - Prekovce/Prekoc (NB) - Izvor/Izvor (NB) - Bostane/Bostan (NB) - Novo Brdo/Novobërdë (NB) – Čuljkovce - Trnjičevce/Tërniqec (NB) - Gornji Makreš/Makresh i Epërm (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN);

15) (*Gjilan/Gnjilane E*) ose Gjilan/Gnjilane (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Straža/Strazhë (GN) - Zebince/Zebincë (NB) - Prekovce/Prekoc (NB) - Šilovo/Shillovë (GN) - Gračanica/Gračanicë (PR) - Šilovo/Shillovë (GN) - Prekovce/Prekoc (NB) - Zebince/Zebincë (NB) - Straža/Strazhë (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN);

16) (*Gjilan/Gnjilane F*) ose Kamenicë/Kamenica (KA) - Ranilug/Ranillug (KA) - Šilovo/Shillovë (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Mitrovicë/Mitrovica (MI) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Šilovo/Shillovë (GN) - Ranilug/Ranillug (KA) – Kamenicë/Kamenica (KA);

17) (*Gjilan/Gnjilane G*) ose Klokot/Kllokot (VI) - Parteš/Partesh (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Mitrovicë/Mitrovica (MI) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Parteš/Partesh (GN) - Klokot/Kllokot (VI).

Shtojca 2

Linjat humanitare të transportit me autobus të monitoruara nga EK-të e OSBE-së gjatë periudhës nëntor 2006 - mars 2007.

Periudha e monitorimit	Nëntor - dhjetor. 06	Janar 2007	Shkurt- mars 2007
Linjat e monitoruara Linja nr.	3 linja	9 linja	5 linja
1	QR PR	QR PR	
2			
3		QR PR	
4		QR PZ	
5	QR MI		
6			QR MI
7			QR MI
8	QR MI	QR PE	
9		QR PZ	
10			QR PR
11		QR GN	
12			QR GN
13		QR GN	
14		QR GN	
15			
16			
17			QR GN

Legjendë: QR paraqet Qendrën Rajonale të OSBE-së. Në secilën QR të ndryshme, EK-të kanë monitoruar linjat e paraqitura më lart. Akronimet e mëposhtme kanë këtë domethënie: GN (Gjilan/Gnjilane), MI (Mitrovicë/Mitrovica), PE (Pejë/Peć), PR (Prishtinë/Priština), PZ (Prizren). Hollësitë rreth linjave humanitare të emërtuara prej 1 deri 17 janë paraqitur në Shtojcën 1.

Shtojca 3

Nevoja potenciale për transportimin humanitar në disa lokacione të kthimit në Kosovë.

Tabela 2: Nevoja e mundshme për transport humanitar në disa vende në Kosovë ku janë kthyer të kthyerit.

Komuna	Vendi i kthimit	Popullata aktuale	Nr. i paraparë i të kthyerve	Realisht të kthyer në muajt e fundit	Llojet e transportit që tashmë janë në dispozicion	Nevoja e mundshme për transport humanitar
FR- Ferizaj	Srpski Babuš/Babush i Serbëve	0	74 familje	0	Asnjë	Në Bablak/Babljak dhe Graçanica/Graçanicë
FR- Ferizaj	Muhadžer Talinovac/Talinoc i Muhaxherëve	37 persona	40 familje	0	Minibusi i Zyrës Komonale për Kthim (8 vende) për në ST	Nevojitet një automjet për në Štrpce/Shtërpce Bablak/Babljak Graçanica/Graçanicë Kërkohet donacion për automjetin për emergjencë mjekësore
RH	Zoqishtë/Zočište	0 SK 8,000 ShK	40 familje	0	Asnjë	n/z
KK	Leshtar/Lještare	7 familje 15 SK	12 familje 28 SK	2 familje 5 persona	Kompania e autobusave e Serbisë ndalet 3 km larg (Strezovcë/Strezovce); automjeti i taksisë	Kombi taksitë dhe linjat e autobusit sidomos të premtëve shkojnë për në treg të gjelbërt në Kamenicë/Kamenica
KK	Kololjeç/Kolloleq Strelica/Strelić Bosce/Boscë Grizime/Grizimë Gjithsej:	371 SK 200 SK 250 SK 150 SK 971 SK	n/z	170 (1)	(Kololjeç/Kolloleq) automjetet private dhe sipas rasteve, kompanitë private të autobusëve të shqiptarëve të Kosovës në Shipashnicë e Poshtme/Donja Šipašnica, fshat I shqiptarëve të Kosovës, 3 km larg	ZKK-ja është duke e shikuar mundësinë që të parashtrijë një kërkesë që Linja 16 zgjerohet në këto katër fshatra. Kjo do ta bënte këtë linjë më drejtpërdrejt në dispozicion të 1,000 personave.
NB	Klobukar/Kllobukar	0	17 familje	0	Asnjë	Në varësi të miratimit dhe implementimit të projektit të kthimit
IS	Lug/Ljug Blagaq/Blagać Serbobran/Srbobran	20 familje 10 familje 10 familje	45 familje 25 familje 5 familje	1 familje (qyteza e Istogut/Istok)	Lug/Ljug, 2 automjete private me tabela të Beogradit. Blagaq/Blagać 1 automjet privat me tabela të Beogradit; Serbobran/Srbobran, nuk ka automjete private.	Edhe një autobus (50 vende) në Linjën 8. Blagaq/Blagać Serbobran/Srbobran do të mund të përfshihej në Linjën 8 pasi që të dy fshatrat janë afër linjës.
KL	Klinavac/Klinafc Berkovo/Berkovë	17 familje 91 SK 0	15 familje 25 familje	Nz 16 familje ShK në qytezën e Klinës/Klina Nz	Linja publike nga qyteza e Klinë/Klina për në Kragujevac/Kragujevc në Serbi (nuk është e përbalueshme, tepër e shtrejtë); Udhëtime të rregullta të autobusëve nga fshatrat të serbëve të Kosovës për në qytezën e Klinës/Klina	Rritja e fluksit të Linjës 7 nga një herë në dy herë në javë; ku përfshihet Klinavac/Klinafc i përgjatë Linjës 7 (kërkesa me shkrim e zyrtarit komunal të kthimit
ST	Firajë/Firaja Brod/Brod Viça/Viça Koshtanieve/Koštanjevo Izhanc/Ižance Drajkovce/Drajkovc Biti ë Epermë/Gornja Bitinja, Donja Bitinja/Biti ë Poshtme	1145 ShK 1305 ShK 255 ShK 98 SK 165 ShK 86 ShK 23 ShK, 160 SK 330 ShK, 290 SK 270 ShK 350 SK		5 SK familje 1 SK familje	Autobusi ditor që lidh ST me MI veriore. Autobusi ditor që lidh ST me Beogradin; linja e kombibusëve që lidh ST me Krushevcin (Serbi). Linja e kombibusëve për në Prizren. Linja e përjavshme e autobusit për në Shkup. Linjat e rregullta të autobusëve që lidhin ShK-të me FR; dhe kombibusi taksi që operon për në FR.	Nuk ka pasur kërkesa për vendosjen e shërbimit të transportit humanitar.

Legjenda: UR (Ferizaj/Uroševac), RH (Rahovec/Orahovac), KK (Kamenicë/Kamenica); NB (Novo Brdo/Novobërdë); IS (Istog/Istok); KL (Klinë/Klina), MI (Mitrovicë/Mitrovica), ST (Štrpce/Shtërpçë). Po ashtu, akronimet e përdorura ShK dhe SK, nënkuptojnë shqiptarët e Kosovës dhe serbët e Kosovës.

(1) Kjo i referohet vetëm Kololjeç/Kollolëqit. Gjersa banorët lokalë serbë të Kosovës kanë qëndruar në këtë fshat dhe familjet tjera të serbëve të Kosovës nga fshatrat përreth u janë bashkuar atyre për të arritur siguri më të mirë. Këto lëvizje kanë ndodhur pas qershorit të vitit 1999.