

**Organizata për Siguri dhe Bashkëpunim në Evropë  
MISIONI NË KOSOVË**

**Transporti humanitar me autobus në Kosovë, pas bartjes  
së përgjegjësisve të Institucionet e Kosovës  
Gjetjet e Monitorimit**

**Raporti nr. 5**

**Maj 2012**

*Mohim përgjegjësie:*

Versioni i këtij publikimi në gjuhën angleze është versioni zyrtar. Gjitha versionet e këtij publikimi në gjuhët tjera janë përkthim nga versioni original në anglisht, si dhe nuk janë dokumente zyrtare.

## PASQYRA E PËRMBAJTJES

LISTA E SHKURTESAVE .....	2
PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE.....	3
1. HYRJE .....	3
2. ZHVILLIMET INSTITUCIONALE DHE BRENGAT.....	4
3. ANKETIMI I UDHËTARËVE DHE METOLOGJIA .....	7
4. GJETJET E ANKETËS .....	8
4.1. QASJA NË SHËRBIME .....	8
4.2. PLOTËSIMI I NEVOJAVE TË UDHËTARËVE.....	10
4.3. SIGURIA.....	12
5. PËRFUNDIMET .....	13
6. REKOMANDIMET.....	14
SHTOJCA: UDHËZIMI ADMINISTRATIV NR. 2007/6 .....	14

## LISTA E SHKURTESAVE

EUR	Euro (valuta)
KKT	Komiteti Këshillëdhënës për Transport
MAPL	Ministria e Administrimit të Pushtetit Lokal
MI	Ministria e Infrastrukturës
MKK	Ministria për Komunitete dhe Kthim
MTPT	Ministria e Transportit dhe Postë-Telekomunikacionit
OSBE	Misioni në Kosovë i Organizatës për Siguri dhe Bashkëpunim në Evropë
RSD	Dinari serb (valuta)
THA	Transporti humanitar me autobus
UA	Udhëzim Administrativ
UNHCR	Komisari i Lartë i Kombeve të Bashkuara për Refugjatë
UNMIK	Misioni i Përkohshëm i Kombeve të Bashkuara për Administratë në Kosovë
ZKK	Zyra Komunale për Komunitete
ZKKK	Zyrat Komunale për Komunitete dhe Kthim

## **PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE**

Transporti humanitar me autobus (THA) është shërbim transporti pa pagesë i ofruar nga institucionet e Kosovës për komunitetet dhe grupet tjera të cenueshme, i cili lidhë fshatrat e izoluara me zona më të mëdha urbane. THA jo vetëm që përmirëson lirinë e lëvizjes për komunitetet në gjithë Kosovën – një parakusht thelbësor për realizimin e të drejtave themelore të arsimit, punësimit, shëndetit, si dhe shërbimeve sociale – por edhe i ofron komuniteteve të izoluara dhe rurale një mundësi për t'iu qasur një sërë mallrave e shërbimeve që janë në dispozicion vetëm në zonat urbane.

Përgjithësisht, institucionet e Kosovës kanë pasur sukses në menaxhimin e THA-së, duke mundësuar lirinë e lëvizjes dhe duke i ofruar një shërbim jetik një baze të gjerë udhëtarësh. Personat nga komunitetet e cenueshme dhe të izoluara rregullisht i shfrytëzojnë këta autobusë, derisa sondazhi që është kryer nga Misioni në Kosovë i Organizatës për Siguri dhe Bashkëpunim në Kosovë (OSBE) ka treguar nivele të larta të kënaqshmërisë me veçoritë si siguria dhe rehatia.

Megjithatë, ka pasur probleme të vazhdueshme të mosrespektimit të procedurave administrative nga institucionet e nivelit qendror, të ndërlidhura sidomos me funksionimin e organeve institucionale të mandatuara për shqyrtimin e kërkesave për linja të reja, ndryshimin e linjave ekzistuese, si dhe trajtimin e ankesave dhe kërkesave. Komunikimi dhe bashkërendimi mes institucioneve të nivelit qendror dhe atij lokal mbeten mjaft të dobëta, duke pasur kështu një ndikim të dukshëm në përgjegjshmërinë e këtij shërbimi ndaj nevojave të komuniteteve. Kjo gjë gjithashtu ka kufizuar qasjen e udhëtarëve ndaj mjeteve juridike në rastin e kërkesave të refuzuara si dhe e ka bërë parashtrimin e ankesave të vështirë.

Institucionet e nivelit qendror duhet t'i ndërmarrin të gjithë hapat për të siguruar respektim të plotë me kornizën përkatëse administrative dhe institucionale. Komunikimi dhe bashkërendimi mes nivelit qendror dhe atij lokal duhen përforcuar, derisa organet e nivelit lokal duhen trajnuar në mënyrën e mirëfilltë për parashtrimin e kërkesave. Përfundimisht, institucionet e nivelit qendror duhet të sigurojnë që ofruesit e shërbimeve të obligohen me kontratë që të raportojnë gjitha incidentet e sigurisë tek Policia e Kosovës, si dhe të kontaktojnë me këtë të fundit për të inkurajuar një reagim të duhur dhe me kohë.

### **1. HYRJE**

Qysh prej themelimit nga Komisari i Lartë i Kombeve të Bashkuara për Refugjatë (UNHCR) më 1999, THA ka dhënë një kontribut të fuqishëm në sigurimin e lirisë së lëvizjes për të gjitha komunitetet në gjithë Kosovën. Duke ndihmuar lirinë e lëvizjes, ai ndihmon që gjithë anëtarët e komuniteteve të kenë qasje në të drejtat dhe shërbimet themelore, duke përfshirë arsimin, punësimin, shërbimet shëndetësore dhe sociale. Për më tepër, duke lidhur fshatrat e izoluara me qendrat e mëdha urbane, ai i mundëson shfrytëzuesve të tij që të kenë qasje në një sërë mundësish sociale e ekonomike, si për shembull, vizitat në banka apo ndërmarrje publike, të vizitojnë miqtë dhe të afërmit, apo që të udhëtojnë drejt objekteve fetare e varrezave.

Qysh prej vitit 2006, OSBE-ja ka vëzhguar ofrimin e këtij shërbimi nga institucionet e Kosovës, duke botuar katër raporte mes viteve 2006 dhe 2008, të cilat ofrojnë informata të

hollësishme mbi sigurinë, gjendjen e autobusëve dhe kënaqshmërinë e udhëtarëve.<sup>1</sup> Tri vite më vonë, OSBE-ja ka bërë një vlerësim të kryer i cili përcillte përparimin qysh prej vitit 2008 në politika e zbatim, në nivelin qendror dhe atë lokal, si dhe maste kënaqshmërinë e udhëtarëve. Vlerësimi përbëhej nga një sondazh me 141 individë dhe është realizuar në periudhën kohore korrik deri shtator 2011, i cili plotësonte aktivitetet e vazhdueshme të monitorimit dhe avokimit të OSBE-së për promovimin dhe mbrojtjen e të drejtave të të gjitha komuniteteve në Kosovë dhe grupeve më të cenueshme të saj.

Rezultatet kanë treguar që THA vazhdon të ketë rol të rëndësishëm në jetën e personave që i përkasin komuniteteve të cenueshme, duke iu mundësuar atyre lëvizjen e lirë dhe qasjen ndaj të drejtave themelore dhe mundësive tjera sociale dhe ekonomike. Ka pasur zhvillime pozitive në gjendjen e sigurisë, me më pak incidente të raportuara, si dhe perceptim më të mirë të sigurisë tek udhëtarët. Megjithatë, mosrespektimi i vazhdueshëm i procedurave administrative nga institucionet e nivelit qendror komprometojnë aftësinë e tyre që të reagojnë në mënyrë efektive ndaj nevojave të komuniteteve, si dhe të garantojnë qasjen e mirëfilltë të udhëtarëve ndaj mjeteve juridike në rastet e kërkesave të refuzuara, probleme këto të cilat përkeqësohen nga komunikimi dhe bashkërendimi tejet i dobët nga institucionet e nivelit qendror dhe atij lokal.

Pjesa e dytë fillon me një pasqyrim të zhvillimeve institucionale dhe të politikave, duke theksuar sukseset dhe duke shënuar brengat kryesore. Pjesa e tretë shtjellon në hollësi metodologjinë e zbatuar në sondazhin e udhëtarëve që është kryer në korrik të vitit 2011, para se të analizohen të dhënat në tri fusha thelbësore: qasja në shërbim, kënaqshmëria e udhëtarëve si dhe siguria. Pjesët në fund ofrojnë disa vërejtje përfundimtare dhe ofrojnë një sërë rekomandimesh për institucionet qendrore dhe ato lokale.

## 2. ZHVILLIMET DHE SHQETËSIMET INSTITUCIONALE

Përgjegjësia për THA, që fillimisht ishte nën ombrellën e bashkësisë ndërkombëtare, i është bartur institucioneve të Kosovës më 2006.<sup>2</sup> Në preambulën e Marrëveshjes për bartjen e përgjegjësive për transportim humanitar të komuniteteve pakicë në Kosovë (Marrëveshja)<sup>3</sup>, institucionet e Kosovës theksuan përkushtimin e tyre ndaj «promovimit të lirisë së lëvizjes dhe ofrimit të qasjes ndaj mundësive sociale dhe ekonomike, si punësimi, arsimimi, shërbimet shëndetësore, objektet e kultit, dhe qendrat tregtare.»

<sup>1</sup> Raporti i OSBE-së *Transporti humanitar me autobus për pakica para bartjes tek IPVQ-të* (Nëntor-dhjetor 2006). <http://www.osce.org/kosovo/24665> (qasur më 11 prill 2012); Raporti i OSBE-së *Transporti humanitar me autobus për pakica pas bartjes tek IPVQ-të: Gjetjet e një monitorimi. Raporti nr. 2* (janar-mars 2007). <http://www.osce.org/kosovo/26124> (qasur më 11 prill 2012); Raporti i OSBE-së *Transporti humanitar me autobus për pakica pas bartjes tek IPVQ-të: Gjetjet e një monitorimi. Raporti nr. 3* (prill – qershor 2007). <http://www.osce.org/kosovo/29793> (qasur më 11 prill 2012); Raporti i OSBE-së *Transporti humanitar me autobus për pakica pas bartjes tek IPVQ-të: Gjetjet e monitorimit. Raporti nr. 4*. (qershor 2008). <http://www.osce.org/kosovo/32854> (qasur më 11 prill 2012).

<sup>2</sup> Pas themelimit nga UNHCR-ja më 1999, shërbimi i transportit humanitar me autobus (THA) u mor përsipër nga Misioni i Përkohshëm i Kombeve të Bashkuara për Administratë në Kosovë (UNMIK) – Departamenti i Administratës Civile, që nga 1 korriku 2001. Më 31 gusht 2006, UNMIK-u dhe Institucionet e Përkohshme të Vetë-Qeverisjes nënshkruan një Marrëveshje për Bartjen e përgjegjësive për transportim humanitar të komuniteteve pakicë në Kosovë (Marrëveshja), e cila i dha përgjegjësi të plotë Ministrisë së Transportit dhe Postë-Telekomunikacionit (tanimë Ministria e Infrastrukturës – MI) dhe Ministrisë për Komunitete dhe Kthim (MKK), e cila hyri në fuqi më 1 janar 2007.

<sup>3</sup> IPVQ, Marrëveshja Bartjen e përgjegjësive për transportim humanitar të komuniteteve pakicë në Kosovë, 1 shtator 2006 (Marrëveshja).

Nën përgjegjësinë e institucioneve të Kosovës, THA ka mbetur shërbim i rëndësishëm dhe tejet i vlerësuar, duke i mundësuar anëtarëve të komuniteteve në gjithë Kosovën që të udhëtojnë lirisht dhe të kenë qasje në të drejtat dhe shërbimet e rëndësishme. Institucionet e nivelit qendror kanë përmbytur obligimet e tyre përgjithësisht sipas kornizës administrative, duke mbajtur dhe menaxhuar linjat ekzistuese, si dhe duke udhëhequr zgjerimin e shërbimit nga 17 linja më 2008 e deri në 30 linja funksionale më 2011.<sup>4</sup>

Megjithatë, siç është dokumentuar nga raportet e mëhershme të OSBE-së<sup>5</sup>, qysh prej vitit 2007, Ministria e Infrastrukturës (MI)<sup>6</sup>, Ministria për Komunitete dhe Kthim (MKK), si dhe Ministria e Administrimit të Pushtetit Lokal (MAPL) nuk kanë mundur të arrijnë respektim të plotë të kornizës përkatëse administrative, sidomos në kuptimin e themelimit dhe funksionalizimit të plotë të organeve institucionale. Kjo ka komprometuar transparencën e procedurës për kërkim të linjave të reja, si dhe i ka privuar udhëtarët nga e drejta e tyre për ankesë apo kërkesë. Këto probleme të ndërlidhura me respektim të procedurave janë përkeqësuar edhe më shumë nga komunikimi dhe bashkërendimi i dobët mes institucioneve lokale dhe qendrore.

Në fund të dhjetorit 2007, paraardhësja e MI-së, Ministria e Transportit dhe Postë-Telekomunikacionit (MTPT), nxori Udhëzimin Administrativ (UA) 2007/6<sup>7</sup> i cili përcaktonte procedurën për parashtrimin, shqyrtimin dhe miratimin e kërkesave për linja të reja apo ndryshimin e linjave ekzistuese. Sipas nenit 2.4, kërkesat duhen parashtruar në MI përmes autoriteteve komunale<sup>8</sup>, në formatin zyrtar të caktuar, me nënshkrimet e së paku dhjetë anëtarëve të komunitetit. Kjo kërkesë pastaj duhet të dërgohet në një Komision Teknik<sup>9</sup> për shqyrtim paraprak, të përbërë nga përfaqësuesit e MTPT-së, MKK-së dhe MAPL-së. Nëse vlerësimi është pozitiv, kërkesa i bartet një Komiteti më të lartë Këshillëdhënës për Transport (KKT)<sup>10</sup> për vendimin përfundimtar. Nëse vlerësimi është negativ, apo nuk jepet brenda 90 ditësh, palët kërkuese kanë të drejtë të parashtrajnë ankesë tek KKT-ja.<sup>11</sup>

<sup>4</sup> Të dhënat e ofruara për OSBE-në nga MI-ja në maj të 2011-ës kanë treguar që 35 linja të THA-së kanë qenë funksionale në gjithë Kosovën. Megjithatë, gjatë vlerësimit të OSBE-së në korrik 2011, ekipet e terrenit kanë gjetur që katër nga këto linja nuk ishin funksionale (linjat 3, 23, 24 dhe 33), si dhe që linjat 4 dhe 5 ishin bashkuar në një të vetme. Si rezultat, ky raport i referohet 30 «linjave funksionale». Gjithashtu duhet theksuar që linja 15 është anuluar nga MI-ja në gusht të vitit 2011, duke zvogëluar numrin total të linjave funksionale në 29. Megjithatë, pasi që kjo ka ndodhur pas sondazhit të korrikut, të dhënat për linjën 15 do të përfshihen në vlerësimin e përgjithshëm.

<sup>5</sup> Shih fusnotën 1, më lartë.

<sup>6</sup> Më parë MTPT, shih fusnotën 2, më lartë.

<sup>7</sup> Udhëzimi Administrativ 2007/6 Për procedurën e paraqitjes dhe vlerësimit të kërkesave për transport humanitar me autobus, 24 dhjetor 2007 (UA 2007/6); [http://mi-ks.net/data/documents/U.A\\_anglisht.doc](http://mi-ks.net/data/documents/U.A_anglisht.doc) (qasur më 11 prill 2012). Edhe pse ky udhëzim administrativ është nxjerrë nga paraardhësja e MI-së, MTPT-ja, ai vazhdon të zbatohet nga gjitha palët përkatëse. Ky mund t'i nënshtrohet ndryshimeve më 2012.

<sup>8</sup> Kërkesat duhen parashtruar tek Komisioni Teknik përmes «Kryetarit të Komunës drejtpërdrejt, ose përmes ZKK-së [Zyra Komunale për Komunitete, tanimë Zyra Komunale për Komunitete dhe Kthim]». UA 2007/6, neni 2.4. Shih Rregulloren e UNMIK-ut 02/2002 për Zyrat Komunale për Komunitete dhe Kthim (ZKKK).

<sup>9</sup> Sipas nenit 3.2 të UA 2007/6, Komisioni Teknik përbëhet nga tre anëtarë, një nga MTPT, MKK, dhe 1 nga MAPL-ja. Përveç këtyre, Policia e Kosovës, Zyra e Ombudspersonit në Kosovë dhe dhënësit e shërbimeve janë të pranishëm si vëzhgues.

<sup>10</sup> Sipas nenit 5.2 të Marrëveshjes, Komiteti Këshillëdhënës për Transport (KKT) përbëhet nga «përfaqësues të lartë të Ministrisë së Transportit dhe Postë-Telekomunikacionit, Ministrisë së Komuniteteve dhe Kthimit, OSBE-së, UNMIK-ut apo institucioneve pasardhëse të tyre, si dhe Institucionit të Ombudspersonit në Kosovë (si vëzhgues)».

<sup>11</sup> UA 2007/6, neni 3.7 thekson që palët kërkuese duhet të parashtrajnë ankesën e tyre «tridhjetë (30) ditë nga dita kur është dhënë vlerësimi negativ ose brenda gjashtëdhjetë (60) ditëve nga dita kur ka mbaruar afati pa një vlerësim të bërë nga Komisioni Teknik».

Fusha kryesore e mosrespektimit administrativ ka të bëjë me KKT-në, i cili nuk ka qenë funksional mes korrikut 2010 dhe shkurtit 2012, përkundër obligimit për t'u takuar së paku dy herë në vit.<sup>12</sup> Gjatë kësaj kohe, mosfunksionimi i KKT-së ka pasur pasoja të dukshme në dy fusha kryesore, gjegjësisht në mbikëqyrjen procedurale dhe qasjen në mjete juridike.

Për sa i përket çështjes së mbikëqyrjes procedurale, Marrëveshja përvijon metodologjinë për shqyrtimin e përzgjedhjes së itinerarit dhe orarit të autobusëve (metodologjia)<sup>13</sup>, e cila përcakton që të gjitha ndryshimet e shërbimit duhet të shoqërohen me një vlerësim të nevojave të komuniteteve dhe një varg veprimesh të tjera të MPB-së, për qëllim të garantimit të pjesëmarrjes së komuniteteve në procesin e përzgjedhjes së itinerarit<sup>14</sup>. Sipas UA nr. 2007/6, këtë vlerësim gjithëpërfshirës duhet ta bëjnë bashkërisht MKK-ja dhe MAPL-ja<sup>15</sup>, por ai duhet të shqyrtohet dhe miratohet nga KKT, mekanizëm ky i cili gjithashtu ka të drejtë që t'i bëjë rekomandime me shkrim kryeministrit dhe Përfaqësuesit Special të Sekretarit të Përgjithshëm të OKB-së në Kosovë<sup>16</sup>. Meqë KKT nuk ka qenë operacional për pjesën më të madhe të kësaj periudhe të raportimit, ai ka dështuar që ta përmbushë funksionin e tij mbikëqyrës në këtë drejtim dhe, për rrjedhojë, kanë munguar instrumentet e jashtme që do të shërbenin për të vlerësuar nëse janë bërë përpjekje për sigurimin e vlerësimit të mirëfilltë të nevojave të komuniteteve, ose, nëse janë ndërmarrë veprimet e duhura për të siguruar pjesëmarrjen e komuniteteve.

Për sa i përket çështjes së qasjes në mjete juridike, KKT është i vetmi organ me mandatin për të shqyrtuar ankesa dhe parashtrës.<sup>17</sup> Mosfunksionimi i tij për pjesën më të madhe të periudhës së raportimit ka nënkuptuar mungesë të një mekanizmi juridik përmes së cilit cilado palë ankohet për ndonjë kërkesë të pasuksesshme apo paraqet ankesë në lidhje me shërbimin. Gjithashtu, procedimi i kërkesave karakterizohet me një mungesë të përgjithshme të transparencës: ndonëse Komisioni teknik është zyrtarisht i obliguar që vlerësimet e tij përfundimtare t'jua dërgojë palëve kërkuese, ai nuk e bën këtë<sup>18</sup> – pavarësisht se a janë pozitive ose negative vendimet. Kështu, palët nuk pranojnë kurrfarë informatash për kërkesat që i kanë paraqitur, që do të thotë se ato vetëm mund ta bazojnë ankesën në dështimin e Komisionit Teknik për të lëshuar një vlerësim përfundimtar brenda afatit të paraparë, jo në vlerësimin me shkrim që jep hollësi të arsyeve të refuzimit.

Që të dyja këto probleme rëndohen edhe më tej nga komunikimi dhe bashkërendimi shumë i dobët mes institucioneve qendrore dhe lokale. Pavarësisht obligimit të institucioneve qendrore për t'i konsultuar përfaqësuesit e institucioneve lokale dhe udhëheqësit e komuniteteve gjatë kryerjes së vlerësimit<sup>19</sup>, i cili është përcaktuar në Marrëveshje, deri më tani nuk është organizuar asnjë aktivitet në terren për t'ju dhënë zyrtarëve komunalë informatat apo dokumentacionin përkatës, për t'i trajnuar për procedurat e duhura (apo cilado

<sup>12</sup> UA 2007/6, neni 4.1.

<sup>13</sup> Shtojca e VI-të e Marrëveshjes.

<sup>14</sup> Marrëveshja, Metodologjia, nenet 4 dhe 5.

<sup>15</sup> Nenet 3.4 dhe 3.5 të UA nr. 2007/6.

<sup>16</sup> Neni 4.1 i UA nr. 2007/6.

<sup>17</sup> Neni 5.2.a i Marrëveshjes. Neni 4.4 i UA nr. 2007/6 përcakton që: "KKT do të nxjerrë vendimin përfundimtar mbi Kërkesën për transport humanitar."

<sup>18</sup> Neni 3.6 i UA nr. 2007/6 përcakton që dispozita është "në përputhje me nenin 109 të Ligjit për procedurën administrative". Në një intervistë të zhvilluar me OSBE-në, zyrtarët e MPB-së kanë pohuar që japin përgjigje zyrtare në kërkesat për itinerare të reja, ose për ndryshime të atyre ekzistuese, dhe që ankesat adresohen në mënyrë jozyrtare dhe *ad-hoc*. Intervistë personale me përfaqësuesin e MPB-së, në objektin e MPB-së në Prishtinë/Prishtinë, 6 dhjetor 2011.

<sup>19</sup> Marrëveshja, Metodologjia, neni 5.1.c.

procedura) të paraqitjes së kërkesave apo për të marrë informata kthyesë për shërbimin ekzistues<sup>20</sup>. Si rrjedhojë, ndonëse disa autoritete të caktuara komunale pretendojnë të kenë paraqitura kërkesa për linja të reja gjatë periudhës 2008-2011, madje ndonjëherë në mënyrë të përsëritur, sipas raportimit nga MPB këto ose nuk janë pranuar fare ose janë pranuar në formën jo të duhur dhe, për rrjedhojë, nuk janë përfillur. Gjithashtu, nuk ekziston as regjistri gjithëpërfshirës i kërkesave të pranuar, siç është përcaktuar me UA<sup>21</sup>, gjë vështirëson përcjelljen e procedimit të kërkesave përgjatë kohës dhe vlerësimin e numrit dhe natyrës së ankesave.

Këto mangësi erdhën në shprehje në gusht të vitit 2011, kur MPB-ja anuloi një linjë autobusi në rajonin e Gjilanit/Gnjilane pa asnjë njoftim paraprak të komuniteteve të prekura dhe as arsyetim me shkrim.<sup>22</sup> Në mungesë të funksionimit të TKK-së, nuk kishte mekanizëm përmes së cilit palët kërkuese do të mund të paraqitnin ankesë zyrtare, dhe përfaqësuesve të komuniteteve iu desh të shikonin për opsione të tjera (p.sh. kontaktimi jozyrtar i personelit të MPB-së përmes telefonit). Në fund të shkurtit 2012, linja ende nuk ishte kthyer. Në Obiliq/Obilić, kërkesat e përsëritura për caktimin e më shumë autobusëve në një linjë të ngjeshur – që zyra komunale për komunitete dhe kthim (ZKKK) ia kishte përcjellë MPB-së brenda një viti – të cilave MPB nuk iu kushtoi asnjë vëmendje, rezultuan me protestën e 30 nëntorit 2011 të përfaqësuesve të 30 fshatarëve serbë dhe romë të Kosovës nga Plemetini/Plemetina.

Zhvillimi i shumëpritur ndodhi në fillim të shkurtit të vitit 2012, kur MPB-ja mbledhi takimin e parë të KKT-së që prej themelimit të tij në qershor të vitit 2009, gjatë të cilit pjesëmarrësit u njoftuan me informatat më të fundit lidhur me shërbimin dhe proceduan kërkesat që kishin mbetur të pazgjidhura.<sup>23</sup> Institucionet qendrore do të duhej të çonin përpara këtë hap pozitiv duke arritur pajtueshmëri të plotë me të gjitha dispozitat përkatëse administrative, si dhe duke punuar me autoritetet lokale për të siguruar që këto të njoftohen dhe trajnohen për procedurat e duhura të paraqitjes së kërkesave për ndryshime të shërbimit të THB-it. Në anën tjetër, autoritetet lokale duhet të sigurojnë që palët kërkuese të kenë qasje në dokumentet përkatëse dhe që të gjitha kërkesat t'i dorëzohen MPB-së me kohë dhe në formën e duhur.

### 3. ANKETIMI I UDHËTARËVE DHE METODOLOGJIA

Në pajtim me rolin e saj në monitorimin e mbrojtjes së komuniteteve të Kosovës, në korrik të vitit 2011, OSBE-ja ka intervistuar 141 udhëtarë nëpër 30 linjat e THA-së që janë në funksion për të marrë informata në lidhje me tri çështjet kyçe, gjegjësisht qasjen në shërbime, kënaqshmërinë e udhëtarëve dhe sigurinë. Aty ku ka qenë e mundur dhe/ose e përshtatshme,

<sup>20</sup> Një anketë e kryer në shtator të vitit 2011 ka treguar që MPB-ja asnjëherë nuk ka kryer aktivitete në terren ose për qëllime të vetëdijesimit nëpër komunat e Kosovës, p.sh. nuk janë dorëzuar dokumentet përkatëse (p.sh. Marrëveshja ose UA nr. 2007/6), ose ndonjë seancë trajnimit për procedurën e paraqitjes së kërkesave të reja për itinerare të reja ose për të ndryshuar ato ekzistuese. Në ato raste kur përfaqësuesit komunalë kanë pasur dokumentet përkatëse, fjala ka qenë ose për dokumente që i kanë marrë nga MTPT-ja rreth dy-tre vite më parë, ose nga ekipet e OSBE-së në terren.

<sup>21</sup> Neni 4.3 i UA nr. 2007/6: “KKT do të mbajë një regjister me a) Të gjitha kërkesat; b) Vlerësimet e Komisionit Teknik dhe c) Ankesat e kërkuësve kundër vlerësimeve negative të Komisionit teknik ose mosvlerësimeve të tij.”

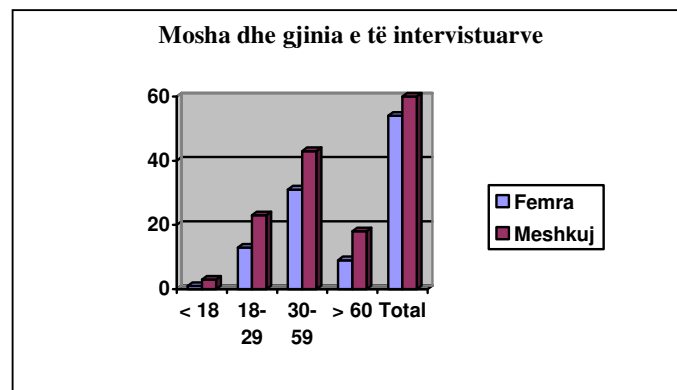
<sup>22</sup> Më 10 gusht, linja 15C (Gjilan/Gnjilane, fshatrat Stanišor/Stanishor dhe Paralovo/Parallovë) u ndërpre me vendim të MPB-së.

<sup>23</sup> Takimi është mbajtur më 10 shkurt 2012, dhe në atë kanë marrë pjesë përfaqësues të MPB-së (përfshirë Sekretarin e Përhershëm), MKK, Policia e Kosovës, zyra e Avokatit të Popullit dhe OSBE. Në këtë takim janë shqyrtuar katër kërkesa për linja të reja/ndryshime të linjave ekzistuese, por që të gjitha janë refuzuar.



ekipet e OSBE-së në terren kanë plotësuar nga një pyetësor të shoferëve dhe pesë pyetësorë të udhëtarëve për çdo linjë, si dhe janë përpjekje për të siguruar një baraspeshë mes dallimeve në moshë dhe gjini, komunitete ose grupe të tjera.<sup>24</sup> Në përputhje me aktivitetet e Misionit në lidhje me monitorimin e kthimit dhe riintegrimin të refugjatëve dhe personave të riatdhesuar, vëmendje e veçantë ju është kushtuar të kthyerve: kudo që linja ka kaluar nëpër vendbanime ku ka pasur kthim, ekipet në terren janë munduar të sigurojnë që të paktën tre nga të pestë të anketuarit të jenë të persona të kthyer.

Mungesa e të dhënave zyrtare të besueshme ka bërë që të përzgjidhet metoda e analizës sasiore, dhe mostra relativisht e vogël është përzgjedhur për të mundësuar intervista më të hollësishme që do të mund të nxirrin një pasqyrë më të thellë të përvojave të shfrytëzuesve të këtij shërbimi për një varg të gjerë çështjesh. Sa i përket komunitetit që i përkasinin të intervistuarit, 106 nga 141 persona të intervistuar kanë qenë serbë të Kosovës, 17 shqiptarë të Kosovës, 5 romë të Kosovës, 4 boshnjakë të Kosovës dhe 2 goranë të Kosovës; 7 nuk kanë dashur të identifikohen si anëtarë të ndonjë komuniteti. Nga të 141 të intervistuarit, 54 kanë qenë femra dhe 87 meshkuj; 46 u identifikuan si të kthyer, 43 prej të cilëve kanë qenë serbë të Kosovës.<sup>25</sup> Më se gjysma e udhëtarëve të intervistuar kanë qenë mes moshës 30 dhe 59 vjeç, ndërsa 40 ishin nën moshën 29 vjeç dhe 27 mbi moshën 60 vjeç.



## 4. GJETJET E ANKETËS

### 4.1. Qasja në shërbime

Funksion qenësor i THA-së është të sigurojë që anëtarëve të komuniteteve t'ju garantohet qasja në të drejtat dhe shërbimet themelore, siç janë arsimi, kujdesi shëndetësor dhe ndihma sociale, që ata të mund të udhëtojnë për në vendin e tyre të punës dhe ta gëzojnë lirinë e tyre të besimit. Për ta matur efektshmërinë e shërbimit në këtë kontekst, udhëtarët janë pyetur se për çka e shfrytëzonin THA-në, qe sa kohë e përdornin dhe nëse kishin në dispozicion ndonjë mënyrë alternative të transportit.

<sup>24</sup> Siç u përmend, kjo jo gjithëherë ishte e mundur: për shembull, kur në autobus kishte më pak se pesë udhëtarë, ose ata që ishin prezent refuzonin t'ju përgjigjeshin pyetjeve, numri i pyetësorëve të plotësuar ishte më i vogël se pesë. Për më tepër, në rastet kur një linjë e caktuar përdorej kryesisht nga persona më të moshuar, ose nga nxënës të cilët udhëtonin për në vendin ku shkollohen, ky mbizotërim u pasqyrua në karakteristikat e të intervistuarve.

<sup>25</sup> Nga të intervistuarit që u identifikuan si të kthyer, 43 u identifikuan si serbë të Kosovës, 2 si boshnjakë të Kosovës dhe 1 si shqiptar i Kosovës.

Rezultatet treguan që pjesa më e madhe e udhëtarëve vareshin nga THA-ja për t'ju qasur të drejtave ose shërbimeve kryesore. Kjo gjetje vlen për kategoritë e ndryshme të shfrytëzuesve: për shembull, nga të 26 udhëtarët që u identifikuan si nxënës, 25 përdornin shërbimin për të udhëtuar për në shkollën/universitetin e tyre; nga të 50-ët që u identifikuan si të punësuar, 26 përdornin THB-në për të shkuar në vendin e tyre të punës<sup>26</sup>; 90 për qind e 62 të intervistuarve të tjerë – përfshirë amvise, pensionistë ose të persona të papunësuar – përdornin THB-në për t'ju qasur shërbimeve sociale. Gjithashtu, shumë udhëtarë përdornin linjat e autobusëve për të përfituar nga mundësitë sociale ose ekonomike që ishin në dispozicion vetëm në qytete më të mëdha (për shembull banka, kompani shërbimesh publike dhe qendra tregtare), ose për të vizituar shoqërinë/të afërmit ose vendet fetare dhe varrezat.

Rrjedhimisht, THA jo vetëm që garanton qasje në të drejtat dhe shërbimet themelore, por ka ndikim pozitiv të gjerë mbi cilësinë të jetës së shfrytëzuesve të tij dhe familjeve të tyre në përgjithësi. Duke përmirësuar standardin e jetës së komuniteteve të cenueshme dhe marginalizuara në Kosovë, THA kontribuon pozitivisht edhe në krijimin e kushteve të favorshme për kthim të qëndrueshëm.

Anketa ka treguar që afërsisht gjysma e udhëtarëve të intervistuar po e shfrytëzonin këtë shërbim për tri e më shumë vite, ndërkaq raporti i shfrytëzuesve të rinj<sup>27</sup> ishte rritur nga 23 për qind në 53 për qind gjatë periudhës 2008-2011, kryesisht për shkak të zgjerimit të shërbimit me 13 linja shtesë. Këta numra sugjerojnë që shërbimi ka qenë efektiv si në kuptim të plotësimin të nevojave të udhëtarëve ekzistues ashtu dhe të përshtatjes ndaj kërkesave të shfrytëzuesve të mundshëm. Shpeshhtësia e shfrytëzimit ishte e njëtrajtshme si për linjat e para 2008-s ashtu dhe për ato të krijuara pas 2008-s, me rreth 75 për qind të udhëtarëve që përdornin autobusin të paktën një herë në javë.<sup>28</sup> Kjo rregullsi e shfrytëzimit në të gjitha linjat vë në pah faktin që shërbimi është shndërruar në një aspekt të pandashëm të jetës së shumicës së shfrytëzuesve të tij.

Në 74 për qind të rasteve, udhëtarët raportuan që nuk ka ndonjë alternativë tjetër të mundshme përveç THA-së (p.sh. ata nuk posedonin veturë private ose atë linjë nuk qarkullonin autobusë të tjerë). Madje edhe në ato raste kur kishte alternativa, ato ishin më të shtrenjta dhe më të parregullta (p.sh. vetura private ose minibusë). Prandaj, për shumë udhëtarë THA-ja nuk është vetëm një shërbim të dobishëm, por ka rëndësi jetike, si një litar shpëtimi që është për komunitetet e izoluara dhe rurale i cili ju siguron liri të lëvizjes dhe qasje të rregullt në të drejtat dhe shërbimet themelore. Kështu, institucionet qendrore duhet të marrin të gjithë hapat për të garantuar nivelin ekzistues të shërbimeve të THB-së, duke përfshirë këtu edhe ndarjen e buxhetit adekuat.

Në pajtim me standardet në nivel të Kosovës që kanë për qëllim të sigurojnë informimin publik për të gjitha komunitetet në të dyja gjuhët zyrtare<sup>29</sup>, neni 3.5 i Marrëveshjes saktëson që informatat në lidhje me shërbimet e transportit janë në dispozicion në shqip dhe serbisht, përfshirë informatat për itineraret, pagesat dhe oraret e transportit, shenjëzimin dhe udhëzimet e rregulloret administrative. Derisa UA nr. 2007/6 – që përmban formularin e

<sup>26</sup> 20 udhëtarë të tjerë, të cilët janë identifikuar që janë të punësuar, përdornin THB-në për t'ju qasur shërbimeve shëndetësore dhe institucioneve komunale.

<sup>27</sup> Për qëllimet e këtij vlerësimi, termi “shfrytëzues të rinj” nënkupton udhëtarët që kanë filluar ta përdorin shërbimin gjatë dy viteve të fundit.

<sup>28</sup> Në ato raste ku udhëtarët përdornin shërbimin më rrallë, kjo ka qenë me tepër për shkak të pozitës gjeografike ose llojit të shërbimeve/mundësive të qasshme, në vend se kohës kur ka filluar të operojë linja.

<sup>29</sup> Ligji nr. 03/L-155 për përdorimin e gjuhëve, 27 korrik 2006.

kërkesës për linja të reja autobusësh dhe për ndryshimin e atyre ekzistuese – tani është në dispozicion në tri gjuhë në faqen e internetit të MPB-së<sup>30</sup>, intervistat me udhëtarët kanë treguar që për 25 nga të 30 linjat funksionale nuk është vendosur asnjë informatë me shkrim as në autobusë dhe as në vende tjera (p.sh. nëpër vendndalesat e autobusëve, ndërtesat e komunës ose nëpër dyqane/kafiteri etj.<sup>31</sup>

Duhet theksuar që udhëtarët nuk e kanë konsideruar mungesën e informatave me shkrim si ndonjë çështje veçanërisht problematike: komunitetet që përfitojnë nga shërbimi i THA-së janë zakonisht të vogla dhe të lidhura ngushtë, prandaj informatat për shërbimin përhapen lehtësisht fjalë pas fjale. Për më tepër, në përputhje me Marrëveshjen, të gjithë shoferët ishin në gjendje që me udhëtarët të komunikonin në gjuhën të cilët këta të fundit e kuptonin<sup>32</sup>; kjo vlente edhe për ato raste ku udhëtarët dhe shoferi nuk i përkisnin komunitetit të njëjtë.<sup>33</sup> Sido që të jetë, respektimi i detyrimeve administrative nga institucionet qendrore jo vetëm që do të shpinte në përmbushjen e standardeve në nivel të Kosovës përkitazi me përdorimin e gjuhëve, por gjithashtu do të përmirësonin komunikimin me shfrytëzuesit ekzistues të HBA-së dhe t’ua bënin me dije shfrytëzuesve të mundshëm ekzistencën e shërbimit.<sup>34</sup>

## 4.2. Plotësimi i nevojave të udhëtarëve

Ashtu si edhe në monitorimet e mëparshme të OSBE-së, anketa gjurmoi nivelin e plotësimit të nevojave të udhëtarëve në lidhje me çështjet si siguria dhe rehatia. Po ashtu, u vlerësua efikasiteti i procedurave të nivelit qendror për parashtrimin e kërkesave për apo ndryshimin e linjave<sup>35</sup>, duke i pyetur udhëtarët nëse kishin parashtruar kërkesa dhe nëse ato ishin përmbushur.

Në përputhje me trendët e mëhershëm, 88 për qind e udhëtarëve të intervistuar deklaruan se ata ishin të kënaqur me sigurinë.<sup>36</sup> Të gjithë udhëtarët raportuan se ndihen të sigurt kur udhëtojnë nga dhe deri në stacionin e autobusit ndërsa 93 për qind e udhëtarëve deklaruan se ndihen të sigurt kur janë në autobus.<sup>37</sup> Megjithatë, 17 për qind deklaruan se nuk ndihen të sigurt kur udhëtojnë në rajon me automjete tjera, përveçse se me THA. Ndonëse trendi i përgjithshëm tregon se ka një përmirësim krahasuar me gjendjen në vitin 2008, kur 89 për qind e udhëtarëve deklaruan se ndihen të pasigurt kur udhëtojnë në rajon, përshtypjet negative për sigurinë ndër shumë pak prej udhëtarëve do të thotë se THA vazhdon të luajë një funksion të rëndësishëm sigurie, duke garantuar lirinë e lëvizjes për ata të cilët frikësohen të udhëtojnë me mjete tjera.

<sup>30</sup> Duhet të përmendet që në gusht të vitit 2011 versionit në gjuhën serbe të UA nr. 2007/6 i ka munguar Shtojca 1 (formulari kërkesës); OSBE ia ka raportuar këtë gjetje përfaqësuesve të MPB-së, të cilët e korrigjuan menjëherë problemin. Tani shtojca është në dispozicion në të tri gjuhët: faqja zyrtare e internetit e MPB-së, versioni shqip <http://mi-ks.net/data/documents/U.Ap.doc> (i qasur më 11 prill 2012); version serbisht [http://mi-ks.net/data/documents/Administrativno\\_upustvo\\_2007\\_-6\\_2299.doc](http://mi-ks.net/data/documents/Administrativno_upustvo_2007_-6_2299.doc) (i qasur më 11 prill 2012); version anglisht [http://mi-ks.net/data/documents/U.A\\_anglisht.doc](http://mi-ks.net/data/documents/U.A_anglisht.doc) (i qasur më 11 prill 2012).

<sup>31</sup> Nga sa është raportuar, janë postuar informatat me shkrim për linjat 6, 8, 9, 25 dhe 28.

<sup>32</sup> Neni 3.4 i Marrëveshjes.

<sup>33</sup> Autobusët e linjave 29 dhe 35, të cilat janë në shërbim të serbëve të Kosovës në rajonin e Mitrovicës/Mitrovica, i vozisin shqiptarë të Kosovës.

<sup>34</sup> Shih pjesën 2 më sipër.

<sup>35</sup> Shih pjesën 2 më sipër.

<sup>36</sup> Nga 141 udhëtarë të intervistuar, 124 deklaruan se janë të kënaqur nivelin e sigurisë.

<sup>37</sup> Ata të cilët nuk ndiheshin të sigurt të udhëtojnë me autobus ose kishin qenë dëshmitarë të ndonjë incidenti të sigurisë (linja 14), ose ishin të vendosur në veri të Mitrovica/Mitrovicës, ku gjendja politike dhe e sigurisë është më e ndërlikur (linja 25).

Kur u pyetën për rehatinë në autobus, niveli i plotësimit të nevojave mbeti shumë i lartë, në 92 për qind, ndonëse disa udhëtarë u ankuan për mungesën e sistemit të ftohjes/ngrohjes, ulëset e papërshtatshme dhe mbingarkesën me udhëtarë, posaçërisht gjatë trafikut të dendur apo rasteve të veçanta. Megjithatë, kjo ishte mbase një pasojë e pashmangshme e asaj që autobusët ishin në përgjithësi tepër të vjetër: nga 30 të inspektuar, 22 ishin në kontroll për së paku 15 vite.

Në të vërtetë, vlerësimi nënvizoi një fushë të rëndësishme të shqetësimit. Përderisa të gjithë shoferët, përveç njërit, deklaruan se kontrolli ishte pa pagesë, udhëtarët në pesë linjat raportuan se paguajnë një pagesë (në një rast deri në 2,5 euro për një biletë njëdrejtimëshe).<sup>38</sup> Edhe pse korniza administrative nuk përcakton në mënyrë të qartë çështjen e pagesës, zyrtarët konfirmuan se shërbimi është dhe gjithmonë ka qenë pa pagesë.<sup>39</sup> Prandaj, institucionet e nivelit qendror duhet të ndërmarrin veprime për të mbikëqyrur dhe, nëse është e nevojshme, për të parandaluar shqiptimin arbitrar të pagesës nga ofruesit e shërbimit, e cila jo vetëm që komprometon frymën e THA por edhe potencialisht kufizon lirinë e lëvizjes dhe qasjen në shërbimet për personat me të ardhurave të kufizuara.

Përkitazi me çështjen e kërkesave dhe ankesave, në 5 nga 30 linjat funksionuese<sup>40</sup> udhëtarët deklaruan se kishin parashtruar kërkesa për linja të reja apo ndryshime në linjat ekzistuese në formë të më shumë autobusëve ose stacioneve. Kjo e fundit është shumë e nevojshme: në 26 raste, udhëtarët deklaruan se iu duhet të ecin mbi 3 kilometra nga fshati tyre deri te stacioni më i afërt, dhe kjo vlen për së paku katër nga pesë udhëtarët e intervistuar për linjat 8, 18 dhe 27. Megjithatë, për shkak të problemeve të theksuara në pjesën 2 më sipër, domethënë komunikimit dhe bashkërendimit të dobët ndërmjet institucioneve të nivelit qendror dhe lokal, si dhe për shkak të mungesës së një procedure ankimore për kërkesat e refuzuara, udhëtarët jo vetëm se nuk ishin në dijeni por edhe kur parashtronin kërkesat e tyre, ato ishin shpeshherë në formën e gabuar dhe si të tilla ato u refuzoheshin menjëherë nga MPB-ja, pa ndonjë veprim përcjellës.<sup>41</sup> Në rastet e tilla, mosfunksionimi i KKT-së nënkuptonte se nuk kishte asnjë mekanizëm nëpërmjet së cilit mund të parashtroheshin kundërshtimet kundër vendimit apo ankesat. Përsëri, kjo gjë thekson nevojën që institucionet e nivelit qendror duhet të ndërmarrin veprime të menjëhershme për të siguruar respektimin e plotë të dispozitave gjegjëse administrative.

<sup>38</sup> Udhëtarët raportuan se kishin paguar pagesa në shuma të ndryshme në linjat 19 (250 RSD [dinarë të Republikës së Serbisë]), 20 (0.50 euro), 21 (100 RSD), 22 (110 RSD) dhe 27 (1 euro). Shoferët deklaruan se shërbimi ishte pa pagesë, përveç linjës 22.

<sup>39</sup> Intervistë personale me përfaqësuesit e MPB-së, ndërtesa e MPB-së, Prishtinë/Priština, 6 dhjetor 2011. MPB-ja nuk ishte në dijeni të pagesave të deklaruara dhe shprehu shqetësimin për shqiptimin e pretenduar të pagesave. Ata njoftuan OSBE-në se do të përcjellin çështjen gjatë inspektimeve të tyre të rregullta.

<sup>40</sup> Linjat 2, 3, 4/5, 6 dhe 13.

<sup>41</sup> Për shembull, ZKKK në Obiliq/Obilic raportoi se ka dorëzuar kërkesat për një autobus shtesë në linjën 2 më 2 qershor dhe 3 dhjetor 2010, dhe sërish më 6 maj 2011. Për shkak se kërkesa nuk ishte në formën e duhur, ajo asnjëherë nuk u shqyrtua nga MPB-ja. Pas një ndërhyrjeje të OSBE-së, ZKKK-ja dorëzoi kërkesën përsëri në formën e duhur por asnjëherë nuk mori ndonjë përgjigje. Kur OSBE-ja ngriti çështjen me MPB, ata deklaruan se kishin pranuar kërkesën por pohuan se tashmë kishte mjaft autobus në linjë. Megjithatë, MPB-ja asnjëherë e nuk njoftoi drejtpërdrejt ZKKK për këtë gjë, dhe në çdo rast ZKKK-ja nuk kishte asnjë mekanizëm ankimor duke marrë parasysh mosfunksionimin e KKT-së. Ngjashëm, një linjë e re u kërkuar në komunën e Skenderajt/Srbica (Banja/Bajë – Suvo Grlo/Syrganë) në vitin 2009, si dhe ZKKK-ja në komunën e Rahovecit/Orahovac raportoi se kishte kërkuar autobusë shtesë për linjën 4 në gusht të vitit 2008, për të adresuar çështjen e vazhdueshme të mbingarkesës me udhëtarë. Asnjëra kërkesë nuk u shqyrtua nga MPB-ja.

### 4.3. Siguria

Funksion thelbësor i THA është garantimi i lirisë së lëvizjes për komunitetet joshumicë<sup>42</sup>; një parakusht jetësor për qasje në të drejtat themelore dhe shërbimet. Në mënyrë që të vlerësojë punën në këtë aspekt, anketa gjurmoi një numër të incidenteve të raportuara të sigurisë në autobus dhe procedurat e krijuara për adresimin e incidenteve të tilla, kur ato ndodhin.

Si shenjë e përmirësimit të konsiderueshëm krahasuar me gjendjen që nga viti 2008, vetëm 2 për qind e udhëtarëve deklaruan se përjetuan ndonjë incident të sigurisë gjersa ishin në autobus; shifra e krahasueshme për vitin 2008 ishte 36 për qind. Shifra ishte pak më e lartë te shoferët, të cilët raportuan se ishin dëshmitarë të incidenteve në nëntë linja, kryesisht hedhje gurësh apo ngacmim verbal.<sup>43</sup> Siç u theksua në pjesën 4.2 më sipër, rënia e numrit të incidenteve të sigurisë u shoqërua nga një përmirësim i përshtypjeve të udhëtarëve për gjendjen e sigurisë.

Megjithatë, përkundër këtyre trendëve pozitive, ekzistojnë disa mangësi të nivelit qendror në respektimin e detyrimeve gjegjëse të sigurisë. Në përputhje me marrëveshjen, të gjitha incidentet e sigurisë duhet të raportohen menjëherë nga MPB-ja në policinë e Kosovës<sup>44</sup>, pra pa marrë parasysh seriozitetin e tyre. Mirëpo, në një intervistë me OSBE-në një zyrtar deklaroi që MPB-ja as nuk i raporton incidentet e sigurisë në polici, as nuk përcjell përparimin e hetimit të tyre.<sup>45</sup> Ndonëse vlerësimi ka treguar se në të vërtetë gati dy të tretat e të gjitha incidenteve ishin raportuar në polici<sup>46</sup>, kjo zakonisht është bërë në baza të atypëratyshme nga shoferët të cilët nuk kishin asnjë detyrim ligjor për të bërë një gjë të tillë.

Një qasje më proaktive nga ana e institucioneve të nivelit qendror do të përçonte një porosi të qartë të gjitha palëve por, çka është më e rëndësishme, udhëtarëve se incidentet e sigurisë që prekin përdoruesit e THA nuk do të tolerohen. Në këtë kuptim, MPB-ja duhet, në mënyrë kontraktuese, t'i detyrojë ofruesit e shërbimit që të raportojnë incidentet në MPB dhe në policinë e Kosovës, si dhe vetë ata duhet t'i raportojnë të gjitha incidentet në policinë e Kosovës gjatë mbledhjeve të rregullta të komisionit teknik. Pastaj, ata duhet të ndërliken me policinë e Kosovës për të inkurajuar një reagim të duhur dhe me kohë. Kjo do të mund të mbështetej nga autoritetet e nivelit komunal, nëpërmjet një angazhimi më proaktiv me forumet gjegjëse të sigurisë në bashkësi, të tilla si këshillat komunalë për siguri në bashkësi

<sup>42</sup> Për qëllime të këtij raporti, shprehja joshumicë i referohet cilitdo komunitet, i cili është në numër më të vogël në ndonjë komunë të dhënë.

<sup>43</sup> Në linjën 6, shoferi deklaroi se kishte qenë dëshmitar i incidenteve të rregullta të ngacmimit verbal nga fëmijët, posaçërisht në rrugën ndërmjet Gojbulja/Gojbulës dhe asaj Prishtinë/Priština–Mitrovicë/Mitrovica që kalon nëpërmjet një zone me shqiptarë të Kosovës. Në linjën 10, shoferi raportoi se fëmijët në fshatin Bablak/Babljak e kishin gjuajtur me gurë autobusin; fëmijët e njëjtë duket se e kanë gjuajtur me gurë autobusin e linjës 11. Shoferi, shqiptar i Kosovës, në linjën 35 që kalon nëpërmjet veriut të Mitrovicës/Mitrovica raportoi tri raste të ngacmimit verbal; në njërin rast, ai deklaroi se një kamion ia kishte bllokuar rrugën dhe njëri nga udhëtarët e kamionit iu kishte afruar atij, e kishte kapur për kyç të dorës, e kishte pështyrë dhe e kishte ofenduar atë. Shoferët në linjat 17 dhe 32 raportuan secili për nga një incident të ngacmimit verbal, kurse shoferët e linjave 8, 9 dhe 28 raportuan tri incidente të vandalizmit; megjithatë nuk është e qartë nëse këto tri incidente të veçanta kishin një domethënie ndëretnike.

<sup>44</sup> Neni 3.1 i marrëveshjes.

<sup>45</sup> Intervistë personale me përfaqësuesin e MPB-së, ndërtesa e MPB-së, Prishtinë/Priština, 6 dhjetor 2011.

<sup>46</sup> Nga nëntë incidente, shoferët raportuan pesë prej tyre në policinë e Kosovës dhe te ofruesi i shërbimit, njërin në policinë e Kosovës vetëm një herë dhe dy në ofruesin e shërbimit vetëm një herë; vetëm një nuk u raportua.

dhe komitetet lokale për siguri në bashkësi<sup>47</sup>; aktualisht THA, rrallëherë apo asnjëherë, nuk përfshihet në rendin e ditës të këtyre organeve.<sup>48</sup>

## 5. PËRFUNDIMET

Ky vlerësim i OSBE-së ka treguar se pjesëtarët e të gjitha komuniteteve në Kosovë vazhdojnë të mbështeten shumë në THA si për të siguruar lirinë e tyre të lëvizjes dhe për të garantuar qasjen e tyre në të drejtat themelore dhe shërbime, ashtu si edhe në mundësitë e tjera sociale dhe ekonomike. Si i tillë, shërbimi jep një kontribut të rëndësishëm për krijimin e kushteve për kthim të qëndrueshëm.

Është shënuar një përparim i konsiderueshëm në shërbim që nga viti 2008 – sidomos një rënie e madhe në numrin e incidenteve të raportuara të sigurisë dhe zgjerimi i tij me 13 linja shtesë – me nivel të lartë dhe të qëndrueshëm të plotësimin të nevojave të udhëtarëve. Kjo kërkesë e vazhdueshme për THA në tërë Kosovën, sugjeron që shërbimi do të vazhdojë që të jetë i rëndësishëm edhe për vitet vijuese.

Megjithatë, përkundër veprimeve pozitive të ndërmarra nga institucionet e nivelit qendror për të mbajtur dhe zgjeruar THA, mosrespektimi i dispozitave gjegjëse administrative nga ana e komisionit teknik dhe e KKT-së ka komprometuar mbikëqyrjen e procesit të kërkesave dhe i ka mohuar palëve, të cilat parashtrojnë kërkesat, qasje zyrtare në mjetet juridike në rast të kërkesave të refuzuara apo parashtrimin të ankesave. Po ashtu, ka mungesë të përhapur të komunikimit dhe të bashkërendimit ndërmjet nivelit qendror dhe atij lokal, me institucionet e nivelit qendror që nuk komunikojnë me homologët e tyre komunalë dhe që nuk i sigurojnë atyre të dhënat aktuale apo trajnimet e duhura. Si pasojë, komunitetet dhe përfaqësuesit e tyre komunalë nuk janë në dijeni për procedurat e duhura për parashtrimin e kërkesave dhe/ose të ankesave e që do të thotë se këto shpeshherë ose dorëzohen në mënyrë të pasaktë, ose nuk dorëzohen fare.

Ndonëse ka pasur një rënie inkurajuese në numrin e incidenteve të sigurisë që nga viti 2008, si dhe një përmirësim të ndërlidhur në perceptimin e sigurisë nga ana e udhëtarëve, institucionet e nivelit qendror kanë dështuar në detyrimet e tyre administrative duke mos i raportuar incidentet e sigurisë në policinë e Kosovës.

Përfundimisht, ndonëse informacioni për THA transmetohet me fjalë goje ndërmjet përdoruesve të rregullt, informacioni me shkrim për shërbimin nuk është në dispozicion në ndonjë gjuhë. Kjo gjë zvogëlon transparencën për përdoruesit ekzistues, si dhe vështirëson qasjen e përdoruesve të rinj në informacionin gjegjës.

---

<sup>47</sup> Neni 7 i rregullores së UNMIK-ut nr. 2005/54 për kornizën dhe parimet drejtuese të Shërbimit Policor të Kosovës, i datës 20 dhjetor 2005, përkufizon këshillat komunalë për siguri në bashkësi dhe komitetet lokale për siguri në bashkësi si mekanizma konsultativ ku “mund të diskutohet çdo çështje që ka të bëjë me policinë, rendin dhe sigurinë publike” në nivel të komunës, përkatësisht fshatit.

<sup>48</sup> Vepimtaritë e rregullta mbikëqyrëse nga OSBE-ja tregojnë se THA nuk gjendet në rendin e ditës të asnjë mbledhjeje të këshillit komunal për siguri në bashkësi dhe të komitetit lokal për siguri në bashkësi për vitin 2011.

## **6. REKOMANDIMET**

### **Për Ministrinë e Infrastrukturës:**

- Të ndërmerren të gjitha hapat për të garantuar nivelet e tanishme të ofrimit të shërbimit të THA, duke përfshirë ndarjen e burimeve të mjaftueshme buxhetore.
- Të ndërmerren veprime të menjëhershme për të siguruar se Komisioni Teknik respekton plotësisht dispozitat gjegjëse administrative, sidomos nenin 3 të UA 2007/6.
- Të ndërmerren veprime të menjëhershme për të siguruar se Komisioni Këshillëdhënës i Transportit respekton plotësisht dispozitat gjegjëse administrative, sidomos nenin 4 të UA 2007/6.
- Të shtohet komunikimi dhe bashkërendimi me zyrat komunale për komunitete dhe kthim, për të siguruar se zyrtarët komunalë janë në dijeni dhe të trajnuar për procedurat e duhura për dorëzimin e kërkesave për ndryshimet në shërbimin e THA, duke përfshirë linjat e reja dhe autobusët apo stacionet shtesë në linjat ekzistuese.
- Të mbikëqyret, dhe nëse është e nevojshme, të parandalohet shqiptimi arbitrar i pagesave nga ofruesit e shërbimit.
- Të sigurohet se ofruesit e shërbimit raportojnë të gjitha incidentet e sigurisë si në Ministrinë e Infrastrukturës, ashtu edhe në policinë e Kosovës.
- Të raportohen menjëherë të gjitha incidentet e sigurisë te Policia e Kosovës, në përputhje me nenin 3.1 të Marrëveshjes, dhe të ndërlidhet me këtë të fundit për të inkurajuar një reagim të duhur dhe me kohë, duke përfshirë përmes forumeve përkatëse të sigurisë në nivel komunal.
- Të sigurohet që shenjat dhe informacioni me shkrim në itineraret transportuese, oraret dhe pagesat paraqiten në të gjitha gjuhët zyrtare.

### **Për Ministrinë për Komunitete dhe Kthim dhe Ministrinë për Administrimin e Pushtetit Lokal:**

- Të bashkëpunohet me Ministrinë e Infrastrukturës për të siguruar që vlerësimi gjithëpërfshirës i secilës kërkesë shoqërohet me një vlerësim të nevojave të komunitetit, në përputhje me nenet 3.4 dhe 3.5 të UA 2007/6.

### **Për Zyrat Komunale për Komunitetet dhe Kthim:**

- Të sigurojnë që formulari i kërkesës i vihet në dispozicion palëve të cilat parashtrojnë kërkesat, në përputhje me nenin 2.3 të UA 2007/6, dhe atë në të gjitha gjuhët zyrtarë.
- Të sigurojnë që palët, të cilat parashtrojnë kërkesat, janë në dijeni për formularin e duhur dhe për procedurat për dorëzimin e kërkesave (p.sh., që ata duhet të mbledhin dhjetë nënshkrimet e domosdoshme nga pjesëtarët e komunitetit, si dhe që ia dorëzojnë dokumentacionin e saktë ose drejtpërdrejtë kryetarit të komunës, ose nëpërmjet ZKKK (nenet 2.1 dhe 2.3 të UA 2007/6).
- T'i ndihmojnë palët kërkuese në dorëzimin e kërkesave të tyre në pajtim me UA 2007/6, neni 2.3.
- Të sigurojnë që të gjitha ankesat/kërkesat t'i dorëzohen Komisionit Këshillëdhënës për Transport në pajtim me nenin 3.7 të UA 2007/6.
- Të njoftojnë palët kërkuese për datën e fillimit të procedurës së vlerësimit nga Komisioni Teknik në pajtim me UA 2007/6, neni 2.5.
- Të mbështesin Ministrinë e Infrastrukturës për të inkurajuar reagim të duhur dhe me kohë ndaj incidenteve të raportuara të sigurisë përmes angazhimit proaktiv me forume

të sigurisë në bashkësi, siç janë Këshillat komunale për siguri në bashkësi dhe Këshillat lokal për siguri publike.

**Për policinë e Kosovës:**

- Të sigurojë reagim të duhur dhe me kohë ndaj të gjitha incidenteve të raportuara për siguri.



## **SHTOJCA**

### **UDHËZIM ADMINISTRATIV NR. 2007/6**

#### **Për procedurën e paraqitjes dhe vlerësimit të kërkesave për transport humanitar me autobus**

##### **Neni 1 Përkufizime**

1.1 Për qëllim të këtij Udhëzimi Administrativ, termat dhe shkurtesat e renditura më poshtë do të kenë këtë kuptim:

- a) *Marrëveshja*: Marrëveshja Operacionale ndërmjet Misionit të Përkohshëm Administrativ të Kombeve të Bashkuara në Kosovë (UNMIK) dhe Institucioneve të Përkohshme të Vetëqeverisjes (IPVQ) mbi Transferimin e Përgjegjësisë të Shërbimeve të Veçanta të Transportit për Komunitetet Pakicë në Kosovë (Aneksi 3);
- b) *Analizë situatë dhe fizibiliteti*: Analizë situatë dhe fizibiliteti zhvilluar sipas metodologjisë së përzgjedhjes së itinerarit dhe orarit që gjendet në Shtojcën VI të Marrëveshjes;
- c) *Vlerësim i nevojave të komunitetit*: Vlerësim i nevojave të komunitetit i zhvilluar sipas metodologjisë së përzgjedhjes së itinerarit dhe orareve që gjendet në Shtojcën VI të Marrëveshjes;
- d) *Formulari*: formular për kërkesën për transportim me autobus;
- e) *Ligji mbi Procedurën Administrative*: Kuvendi i Kosovës, ligji nr. 02/L-28, dekretuar në Rregulloren e UNMIK-ut nr. 2006/33.
- f) *Procedura*: Procedura për paraqitjen e vlerësimit të kërkesave për transportim humanitar me autobus;
- g) *Kërkesa*: Kërkesa për transport humanitar;
- h) *Palët kërkuese*: Kërkuesit që paraqesin një Kërkesë për transport humanitar me autobus;
- i) *Itinerari*: Itinerari i transportit humanitar me autobus specifikuar në Shtojcën 2 të këtij Udhëzimi Administrativ;
- l) *Komisioni Këshillues i Transportit (KKT)*: Organi i krijuar në përputhje me Nenin 5 të Marrëveshjes;
- m) *Komisioni Teknik*: Komision teknik mbi transportin humanitar i krijuar në përputhje me Nenin 3 të këtij Udhëzimi Administrativ;
- n) *Vlerësimi gjithëpërfshirës*: Vendimi i miratuar nga Komisioni Teknik sipas Nenit 3 të këtij Udhëzimi Administrativ;
- o) *Vlerësim i fizibilitetit të transportit*: Vlerësimi i zhvilluar nga MTPT-ja sipas Nenit 3.5 të këtij Udhëzimi Administrativ;
- p) *Vlerësim sigurie*: Vlerësimi i zhvilluar nga Shërbimi Policor i Kosovës (SHPK) dhe Ministria e Punëve të Brendshme (MPB) sipas Nenit 3.5 të këtij Udhëzimi Administrativ.

##### **Neni 2**

##### **Kërkesat për transport humanitar me autobus**

2.1. Të paktën 10 banorë të vendeve që nuk janë përfshirë në itineraret ekzistuese dhe që mëtojnë se liria e tyre e lëvizjes është e kufizuar, kanë të drejtë të kërkojnë që zonat e tyre të përfshihen në shërbimin e transportit humanitar me autobus.

2.2. Për këtë qëllim, ata duhet të paraqesin bashkërisht një kërkesë ose për krijimin e një itinerari të ri, ose për zgjatjen apo ndryshimin e një itinerari ekzistues.

2.3. Kërkesa duhet të paraqitet përmes një formulari, i cili është i bashkangjitur në Shtojcën 1. Formulari përbëhet nga dy pjesë: pjesa e parë duhet plotësuar nga palët kërkuese dhe pjesa e dytë nga Komisioni Teknik. Zyrtari komunal për Komunitetet (ZKK) është përgjegjës për dhënien e formularit palëve kërkuese si dhe për t'i mbështetur në paraqitjen e kërkesave të tyre.

2.4. Në përputhje me Nenin 40.3 të Ligjit mbi Procedurën Administrative, Kryetari i Komunës drejtpërdrejt ose përmes ZKK-së do ta pranoj kërkesën dhe do t'ia dërgojë Komisionit Teknik brenda dy ditëve nga paraqitja e saj.

2.5. ZKK do t'i informojë palët kërkuese për datën e fillimit të procedurës.

### **Neni 3**

#### **Komisioni Teknik dhe vlerësimi paraprak**

3.1. Komisioni Teknik, themelohet dhe i caktohet si detyrë të vendosë për kërkesën si organ vlerësimi paraprak.

3.2. Komisioni Teknik përbëhet nga tre anëtarë, një nga secili nga institucionet e mëposhtme: MTPT, MKK, dhe Ministria e Administrimit të Pushtetit Lokal (MAPL). Shërbimi Policor i Kosovës (SHPK), dhënësi i shërbimit, Institucioni i Avokatit të Popullit do të kenë vend si vëzhgues në Komisionin Teknik. Secili institucion do të emëron përfaqësuesin e vet në Komisionin Teknik dhe do të njofton sekretarin e KKT për këtë emërim. Anëtarët e Komisionit Teknik nuk do të jenë në të njëjtën kohë edhe anëtar të KKT-së.

3.3. Pas njoftimit nga Kryetari i Komunës, Komisioni Teknik do t'i përfshijë të gjitha kërkesat në një regjistër të kërkesave të transportit të veçantë humanitar me autobus.

3.4. Sipas Nenit 81.1 të Ligjit mbi Procedurën Administrative, 90 ditë nga data kur është marrë kërkesa nga ZKK, Komisioni Teknik është i detyruar të bëjë një Vlerësim gjithëpërfshirës (Vlerësimi). Vlerësimi do të përbëhet nga: a) vlerësimi i sigurisë; b) vlerësimi i fizibilitetit të transportit; c) vlerësimi i nevojave të komunitetit; dhe d) një përfundim bazuar në vlerësimet e mësipërme (a deri në c). Vlerësimi do të shoqërohet ose nga një përfundim pozitiv (Vlerësim pozitiv) ose nga një përfundim negativ (Vlerësim negativ).

3.5. Brenda Komisionit Teknik, ShPK-ja do të bëjë një vlerësim të sigurisë. MTPT-ja do të bëjë, pasi të konsultohet me furnizuesin e shërbimit të transportit humanitar me autobus (furnizuesin), një vlerësim të fizibilitetit të transportit, duke përfshirë anët financiare dhe teknike të kërkesës. Pasi të shqyrtohen të gjitha nevojat e përgjithshme të komunitetit që bën kërkesën për transport humanitar, MKK dhe MAPL do të bëjnë një vlerësim të nevojave të komunitetit.

3.6. Komisioni Teknik do të miratojë Vlerësimin përfundimtar, njëzëshëm me preferencë, ose me shumicë të thjeshtë të anëtarëve të Komisionit (dy nga tre). Mendimet e kundërta

duhet t'i bashkëngjiten Vlerësimit. Vlerësimi do të përmbajë informacionin e dhënë nga Neni 84.2 në Ligjin mbi Procedurën Administrative. Palëve kërkuese si dhe KKT-së do t'u jepet vlerësimi i bërë nga Komisioni Teknik në përputhje me Nenin 109 të Ligjit mbi Procedurën Administrative.

3.7. Nëse Komisioni Teknik jep vlerësim negativ ose nuk jep vlerësim fare brenda nëntëdhjetë (90) ditësh, palët kërkuese kanë të drejtë të ankohen në KKT, tridhjetë (30) ditë nga dita kur është dhënë vlerësimi negativ ose brenda gjashtëdhjetë (60) ditëve nga dita kur ka mbaruar afati pa një vlerësim të bërë nga Komisioni Teknik.

#### **Neni 4**

#### **Komisioni Këshillues i Transportit dhe Miratimi i ndryshimit të itinerareve dhe orareve**

4.1. Sipas Nenit 5.2 të Marrëveshjes, KKT do të mbledhet së paku dy herë në vit për të rishikuar përputhjen me metodologjinë e përzgjedhjes së itinerareve dhe për t'i dhënë Kryeministrit dhe PSSP-së një opinion me shkrim për ndryshimet e mundshme për itineraret dhe oraret aktuale.

4.2 Për këtë qëllim KKT do të merr parasysh:

- a) analizën e situatës dhe fizibilitetin të lëshuar nga MTPT sipas nenit 3.1(a) dhe (k) të Shtojcës VI të Marrëveshjes;
- b) vlerësimin e nevojave të komunitetit të lëshuar nga MTPT dhe MKK sipas Neni 4.1 të Shtojcës VI të Marrëveshjes;
- c) Instancën e parë dhe vendimin për kërkesat për transport humanitar të lëshuar nga komisioni teknik, paraqitur sipas kësaj procedure.

4.3. KKT to të mbajë një regjistër me a) Të gjitha Kërkesat; b) Vlerësimet e Komisionit Teknik dhe c) Ankesat e kërkuësve kundër Vlerësimeve negative të Komisionit Teknik ose mos-vlerësimeve të tij.

4.4. KKT, në instancën e dytë, do të nxjerr vendimin final mbi Kërkesën për transport humanitar duke u bazuar në aktet e parapara me Nenin 4.3. Kërkesat do të vlerësohen kundrejt vlerësimeve të Komisionit Teknik ose mos-vlerësimeve të tij si dhe kundrejt ankesave të kërkuësve, nëse ato parashtrohen.

4.5. Vendimi i KKT-së lidhur me ndryshimet në itinerare dhe orare do të jenë përfundimtare dhe do të merren së paku një herë në vit. Vendimet do të mbështeten në burimet financiare dhe të autobusëve të planifikuara dhe të mundshme për buxhetin e vitit të ardhshëm si dhe në përputhje me Buxhetin e Konsoliduar të Kosovës (BKK). Pas shqyrtimit të kujdesshëm të elementëve (a) në (c) siç renditen te Neni 4.2 më sipër, KKT do të mundësojë publikimin e ndryshimeve të miratuara të itinerareve dhe orareve.

4.6. Vendimi i KKT-së do të përfshijë sa vijon:

- a) një listë të itinerareve ekzistuese ose të reja për t'u parë me përparësi dhe për t'u pajisur me transport humanitar me autobus në buxhetin e vitit të ardhshëm përmes BKK;
- b) një listë të itinerareve të reja ose ndalesave të reja brenda itinerareve ekzistuese që do të pajisen me transport humanitar me autobus vetëm në varësi të burimeve shtesë ose nga BKK-ja, donacionet ose kontributet e bashkësisë;

c) një listë kërkesash të hedhura poshtë.

4.7. Në vetvete, paraqitja e një kërkesë në përputhje me Nenin 2 nuk i jep të drejtë kërkuesve që kërkesa e tyre të përfshihet në ndryshimet e itinerarit dhe orarit miratuar nga KKT. Paraqitësit e pakënaqur të një kërkesë mund të paraqesin padi gjyqësore në përputhje me legjislacionin aktual.

#### **Neni 5 Dispozita përfundimtare**

5.1. Procedura e tanishme do të hyjë në fuqi ditën e nënshkrimit të saj dhe do të botohet në shqip, serbisht dhe anglisht në Gazetën Zyrtare të Institucioneve të Përkohshme të Vetëqeverisjes dhe në faqen e internetit të MTPT-së dhe MKK-së. Procedura gjithashtu do t'i jepet edhe ZKK.

5.2. Kërkesat për transport humanitar me autobus e paraqitura para hyrjes në fuqi të kësaj Procedure do të ri-paraqiten nga palët kërkuese në përputhje me këtë procedurë. ZKK-të në komunat përkatëse janë përgjegjës për informimin e palëve të përmendura kërkuese për këtë kërkesë dhe do t'i ndihmojnë ata në paraqitjen e kërkesave të reja.

#### **Neni 6 Hyrja në fuqi**

Udhëzimi Administrativ hyn në fuqi ditën e nënshkrimit.

Prishtinë  
Më datën 24.12.2007

Qemajl Ahmeti , Ministër