



Organizacija za evropsku bezbednost i saradnju

Odeljenje za ljudska prava, decentralizaciju i zajednice

**NALAZI NADGLEDANJA HUMANITARNOG AUTOBUSKOG
PREVOZA ZA MANJINE NA KOSOVU NAKON PRENOSA
NADLEŽNOSTI NA PIS
IZVEŠTAJ br. 2**

JANUAR - MART 2007.

SADRŽAJ

1. REZIME IZVEŠTAJA	3
2. ISTORIJAT	4
3. METODOLOGIJA	6
4. KVALITET USLUGE	8
4.5 Dostupnost autobusa, stanice i oznake.....	12
4.7 Pristupačnost	13
4.8 Pritužbe i sugestije korisnika.....	14
4.9 Broj putnika, pristupačnost i učestalost usluge	15
5. PROCES IZBORA PUTNOG PRAVCA.....	21
5.1. Novi zahtevi i zahtevi za proširene usluge	22
6. PITANJA BEZBEDNOSTI.....	27
7. OPŠTINSKI ODBORI ZA BEZBEDNOST ZAJEDNICA, LOKALNI ODBORI ZA JAVNU BEZBEDNOST I HUMANITARNI PREVOZ	30
8. PREPORUKE	32
ANEKS 1.....	38
ANEKS 2.....	39
ANEKS 3.....	39

1. Rezime izveštaja

Privremene institucije samouprave (PIS), a posebno Ministarstvo transporta i veza (MTV) i Ministarstvo za zajednice i povratak (MZP) su 1. januara 2007. preuzeli odgovornost za pružanje humanitarnih i posebnih transportnih usluga za manjinske zajednice na Kosovu. Misija OEBS-a na Kosovu nadgleda humanitarni autobuski prevoz od novembra 2006. kao i nakon prenosa te nadležnosti na PIS u januaru 2007. Ovaj izveštaj je usredsređen na period od januara do marta 2007. i u njemu je uočeno da PIS obezbeđuje nastavak ove usluge. Pružanje usluge humanitarnog autobusa i dalje je od suštinskog značaja. Ovom uslugom osigurava se veća sloboda kretanja manjinskih zajednica na Kosovu. Njome se ovim zajednicama obezbeđuje pristup vitalnim institucijama i službama, sa mogućnošću da koriste i izražavaju svoj verski i kulturni identitet, i održavaju veze sa mestima porekla i raseljenim članovima porodice. Neometan nastavak i ravnomerno proširenje ove usluge je deo obaveze PIS-a da stvori bezbedno i sigurno okruženje u kome pripadnici manjinskih zajednica imaju slobodu kretanja.

Imajući ovo na umu, važno je da PIS obezbedi nastavak pružanja ove usluge i nakon 2007. i to osiguravanjem odgovarajućih finansijskih sredstava i stvaranjem funkcionalnih institucija koje garantuju samoodrživ i trajan rad ove službe. Tu spada i razvoj odgovarajućih mehanizama za zaštitu manjina, nadgledanje pružanja usluge i izbor putnog pravca i reda vožnje. Svi ovi elementi su predviđeni Operativnim sporazumom za prenos odgovornosti koji su potpisali PIS i Misija privremene administracije Ujedinjenih nacija na Kosovu (UNMIK).

U izveštaju se zaključuje da pružanje usluge humanitarnog autobusa, duž putnih pravaca¹ koje nadgleda OEBS, funkcioniše relativno dobro i da su putnici uglavnom zadovoljni njenim kvalitetom. Iako u nekim slučajevima nema dovoljno sedišta i autobusi su pretrpani, većina korisnika ima redovan pristup ovoj usluzi. Nedovoljan broj sedišta na nekim putnim pravcima ukazuje na to da je potražnja za ovom uslugom povećana. Da bi se osigurala adekvatna usluga, treba obezbediti dodatne autobuse na posebnim putnim pravcima i tokom praznika. U isto vreme, dugoročnije gledano, PIS može da razmotri postepeno zamenjivanje i čak proširenje sadašnjeg voznog parka koji se sastoji od starih autobusa. Štaviše, sa porastom broja povratnika, došlo je do zahteva za dodatnim prevozom sa mesta povratka. U ovom izveštaju utvrđen je broj takvih lokacija čijim stanovnicima je potreban ili će im možda biti potreban pristup humanitarnom autobuskom prevozu. Savetuje se da se takav stvaran ili potencijalni zahtev uzme u obzir prilikom preispitivanja postojećih putnih pravaca i reda vožnje i procenjivanja uspostavljanja novih putnih pravaca.

Neki putnici smatraju da je bezbedno koristiti usluge humanitarnog autobusa. Iako tokom perioda izveštavanja nije bilo većih incidenata, ostali putnici su izrazili zabrinutost u pogledu bezbednosti zbog incidenata kamenovanja i verbalnog uznemiravanja i voleli bi da autobusi imaju pratnju. Promena posebnih putnih pravaca i redova vožnje i veća

¹ Putni pravci 1,3,4,6,7,8,9,10,11,12,13,14 i 17. Videti Tabelu 1.

pomoć agencija reda i mira na posebnim lokacijama mogli bi da poprave kako aktuelnu bezbednosnu situaciju tako i percepcije putnika u pogledu sigurnosti.

Izgleda da su putnici zadovoljni kvalitetom pružene usluge ali i dalje izražavaju nedostatak poverenja u sposobnost PIS-a da garantuje bezbedno i sigurno okruženje na saobraćajnim putnim pravcima. Da bi se prevazišla takva percepcija, PIS može da razmotri preduzimanje propagandnih mera kao što su:

- obezbeđivanje i veće predstavljanje informacionog materijala koji se odnosi na uslugu humanitarnog prevoza i novu ulogu i odgovornosti PIS-a;
- redovno intervjuisanje putnika i procena njihovih potreba i zabrinutosti zbog bezbednosti; i
- sprovođenje terenskih aktivnosti kako bi se pomoglo u stvaranju rastućeg osećaja poverenja među putnicima.

2. Istorijat

Dana 31. avgusta 2006. godine Misija privremene uprave Ujedinjenih nacija na Kosovu (UNMIK) i PIS potpisali su Operativni sporazum za prenos odgovornosti za humanitarne i posebne usluge prevoza manjinskih zajednica na Kosovu (Sporazum). Od 1. januara 2007. PIS, i naročito MTV² i MZP³, preuzeli su odgovornost za navedene usluge od UNMIK-ovog Odeljenja javne administracije (OJA).

U skladu sa Prioritetom br. 4 Akcionog plana za evropsko partnerstvo (EPAP), PIS se obavezao da „stvari klimu međuetničke tolerancije (...) koja će podstaći povratak“ i „osigura poštovanje, bezbednost, slobodu kretanja i učešće svih zajednica ...“⁴ Program humanitarnog prevoza je deo nastojanja PIS-a da obezbedi da: „svi ljudi na Kosovu mogu da putuju, rade i žive bezbedno i bez pretnji ili straha od napada, uznemiravanja i zastrašivanja, bez obzira na svoje poreklo. Oni mogu da koriste svoj jezik slobodno bilo gde na Kosovu, uključujući javna mesta, i uživaju neometan pristup mestima zapošljavanja, pijacama, javnim i socijalnim službama i komunalnim službama“ (Standardi za Kosovo, Standard br. 3). Sprovođenje ovog programa može doprineti stvaranju neophodnih uslova za delotvorno učešće pripadnika manjinskih zajednica u

² Prema Dodatku VIII, stav (x) Uredbe UNMIK-a br. 2001/9 o izvršnom ogranku Privremenih institucija samouprave na Kosovu, MTV je, *inter alia*, odgovoran da „podrži obezbeđivanje humanitarnih i ostalih posebnih usluga“ u sektoru drumskog prevoza lica i dobara.

³ Shodno Dodatku XII, stav (vi) UNMIK-ove Uredbe br. 2005/15 koja menja i dopunjuje Uredbu UNMIK-a br. 2001/19 o izvršnom ogranku Privremenih institucija samouprave na Kosovu, MZP je odgovoran da „obezbedi da politika na centralnom i opštinskom nivou uključuje mere zaštite prava zajednica, ljudskih prava i interesa povratnika, uključujući ona u oblasti slobode kretanja, upotrebe jezika, slobode izražavanja, pravične zastupljenosti, obrazovanja, zapošljavanja i ravnopravnog pristupa pravosuđu, stambenom smeštaju, komunalnim službama i uslugama.“

⁴ Kosovski Akcioni plan za sprovođenje evropskog partnerstva za 2006, str. 19, Prioritet 4, UNMIK-ova Kancelarija evropskih integracija i PIS-ov Kabinet premijera, avgust 2006.

kulturnom, socijalnom i ekonomskom životu i javnim poslovima, kako je predviđeno članom 15 Okvirne konvencije za zaštitu nacionalnih manjina (FCNM) Saveta Evrope.⁵

Uredba UNMIK-a br. 2001/9 o Ustavnom okviru za privremenu samoupravu na Kosovu (Ustavni okvir) priznaje pravo pripadnika zajednica (zajednice) da „uživaju jednake mogućnosti u pogledu zapošljavanja u javnim telima na svim nivoima, u pogledu pristupa javnim službama na svim nivoima“ i da „uživaju nesmetan međusobni kontakt kao i kontakt sa pripadnicima svojih zajednica unutar i van Kosova.“⁶

Imajući ovo na umu, PIS-ova Kancelarija premijera (KP) je u maju 2006, preko Preporuka za ažuriranje politike i postupka za povratak, potvrdila da je „sloboda kretanja faktor za raseljena lica koja se vraćaju na Kosovo i posebno za manjinske zajednice“ i posebno sa obavezala da osigura „(...) da PIS usvoji zaštitne mehanizme za olakšavanje prenosa 'voza za slobodu kretanja' i humanitarnih autobuskih linija sa UNMIK-a“ i do septembra 2006. završi prenos nadležnosti u oblasti prevoza manjina.⁷

OEBS je u pismu⁸ od 14. avgusta 2006. poslatom MTV-u i UNMIK-ovoj Kancelariji za zajednice, povratak i pitanja manjina (KZPM), naglasio da „sloboda kretanja uopšte, i bezbedan i siguran prevoz pripadnika manjinskih zajednica u konkretnom smislu, ima ključnu ulogu u osiguravanju prava stanovnika Kosova.“ U okviru svog mandata da osigura zaštitu i učešće zajednica preko lokalne i centralne uprave, OEBS se složio da „pruži svoju pomoć tokom (...) nadgledanja sprovođenja (Sporazuma). Kao rezultat toga, ovaj Sporazum predviđa da „će OEBS imati neometan pristup uslugama prevoza za manjine i korisnicima tih usluga, s ciljem direktnog nadgledanja, preduzimanja daljih radnji u vezi sa svakim prijavljenim incidentom i pripremanja izveštaja o ispunjavanju uslova ovog Sporazuma za PIS, specijalnog predstavnika generalnog sekretara (SPGS) i, po potrebi, za ostale članove međunarodne zajednice“ (član 6.2).

U humanitarne i posebne usluge prevoza za manjinske zajednice na Kosovu, koje su prenete na PIS, spadaju:⁹

- usluga humanitarnog autobusnog prevoza;¹⁰
- druge posebne usluge transporta, odnosno voz za slobodu kretanja;¹¹
- usluga autobusnog prevoza za kosovske javne službenike.¹²

⁵ FCNM je otvoren za potpisivanje 1. februara 1995 a stupio je na snagu 1. februara 1998. Shodno poglavlju 3.2 Ustavnog okvira, FCNM se primenjuje na Kosovu i PIS je obavezan da nadgleda i osigura prava i osnovne slobode priznate FCNM-om.

⁶ Ustavni okvir, poglavlje 4.4, stavke (d) i (e)

⁷ Preporuke KP za ažuriranje politika i postupka za povratak, član 3, stavka (b).

⁸ Pismo šefa Misije OEBS-a direktoru UNMIK-ovog KZPM i stalnom sekretaru MTV-a.

⁹ Sporazum, član 2.1, Prenos operativnih funkcija.

¹⁰ Sporazum, član 2.1(a) i Dodatak I.

¹¹ Sporazum, Dodatak II. Pružanjem ove usluge upravlja Železnica Kosova (ranije Železnica UNMIK-a).

¹² Sporazum, Dodaci III i IV. Pružanjem ove usluge upravlja dva operatora: Merkatori Gjilan/Gnjilane i Putnička agencija 038.

OEBS nadgleda uslugu humanitarnog autobuskog prevoza. Ova usluga se pruža na sedamnaest¹³ putnih pravaca (Dodatak 1) a na osnovu Opšteg dugoročnog sporazuma¹⁴ između MTV-a i pružaoca usluga „Kolašin Prevoz“. Ova usluga je uspostavljena 1999. U početku je za nju bio odgovoran Visoki komesar Ujedinjenih nacija za izbeglice (UNHCR). Zatim je 1. jula 2001. prenet na OCA UNMIK-a, a 1. januara 2007. na PIS. Pružanjem usluge prevoza je upravljao Danski savet za izbeglice (DSI) a od 1. septembra 2003. pružanjem te usluge upravlja domaće transportno udruženje „Kolašin Prevoz“.

S „ciljem (...) da garantuje pravo slobode kretanja za sve zajednice na Kosovu, predviđeno međunarodnim pravom“, svrha usluge humanitarnog autobusa je da osigura „(...) pružanje suštinske usluge velikom broju nealbanske, kao i određenom broju albanske populacije, odgovarajući tako u velikoj meri na potrebu za slobodom kretanja za sve“.¹⁵ Tako se mesečno zadovoljavaju potrebe do oko 30.000 putnika. Tokom nekoliko godina zabeležena je veća potražnja za ovom uslugom, posebno tokom letnjih meseci i školskih raspusta.

Sporazum uključuje odredbe o prenosu operativnih funkcija, zaštiti manjina, metodologiji izbora reda vožnje i autobusa, osnivanju Savetodavnog odbora za prevoz (SOP) i nadgledanju. Prema ovom Sporazumu, „MTV i MZP će primeniti metodologiju izbora reda vožnje i putnih pravaca“ prema kojoj svaku promenu sadašnjih putnih pravaca i reda vožnje mora da odobri SOP.¹⁶

3. Metodologija

Kao što je rečeno u izveštaju „Humanitarni autobuski prevoz za manjine na Kosovu pre prenosa nadležnosti na PIS. Nalazi pilot vežbe nadgledanja,“ iz novembra i decembra 2006, OEBS je nadgledao humanitarni autobuski prevoz duž tri¹⁷ od sedamnaest putnih pravaca (Dodatak 1) na kojima se pruža ova usluga. Nakon prenosa na PIS, Opštinski timovi (OT) OEBS-a su, u periodu od januara do marta 2003, nadgledali funkcionisanje trinaest dodatnih humanitarnih autobuskih putnih pravaca (Tabela 1).

¹³ Kako je zabeleženo u ovom izveštaju, jedan od sedamnaest putnih pravaca prenesenih na PIS ne funkcioniše od avgusta 2007.

¹⁴ Sporazum, Dodatak I.

¹⁵ Sporazum, Dodatak I, Uslovi, strana 4.

¹⁶ Shodno članu 5.1 Sporazuma: „Savetodavni odbor za prevoz (SOT) je formiran kako bi se davali saveti i nadgledao prevoz manjina i humanitarni prevoz. SOT se sastoji od viših predstavnika MTV-a, MZP-a, OEBS-a, UNMIK-a ili institucije koja će ga naslediti i Institucije kosovskog ombudsmana (kao posmatrač). Predsedavajući SOT-a biće stalni sekretar MTV-a.“

¹⁷ Putni pravac 1: Miloševo/Milloshëvë (OB) - Gračanica/Graçanicë (PR) - Miloševo/Milloshëvë (OB); Route 5: Grace/Gracë (VU) – Mitrovicë e veriut/severna Mitrovica (MI) - Grace/Gracë (VU); i putni pravac 8: Osojane/Osojan (IS) - Zvečan/Zveçan (ZV) - Osojane/Osojan (IS). Skraćenice u zagradama identifikuju opštine u kojima se nalaze ova sela a koje slede: (OB) Obiliq/Obilić; (PR) Prishtinë/Priština; (VU) Vushtrri/Vučitrn; (ZV) Zvečan/Zveçan; (IS) Istog/Istok

Tabela 1: Putni pravci koje su nadgledali OT OEBS-a u periodu od januara do marta 2007.

Putni pravac	Maršruta
1	Miloševo/Milloshëvë (OB) - Gračanica/Gračanicë (PR) - Miloševo/Milloshëvë (OB)
3	Miloševo/Milloshëvë (PR) - Prelaz 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 e jugut/Južna Mitrovica (MI) - Leposavić/Leposaviq (LE)
7	Vidanje/Videjë (KL) - Klinë/Klina (KL) - Drsnik/Dresnik (KL) - Grabac/Grabc (KL) - Biča/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) ili</i> 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) ili</i> 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) ili</i> Gjilan/Gnjilane (GN) – Stanišor/Stanishor (GN) - Gornji Makreš/Makresh i Epërm (GN) - Trniçevce/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) - Čuljkovce - Trniçevce/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) ili</i> 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 - Trniçevce/Tërniqec (NB) - Gornji Makreš/Makresh i Epërm (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN)
17	<i>(Gjilan/Gnjilane G) ili</i> Klokot/Kllokot (VI) - Parteš/Partesh (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Mitrovicë/Mitrovica (MI) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Parteš/Partesh (GN) - Klokot/Kllokot (VI)

Objašnjenje: *Ukinut od avgusta 2006.

OT OEBS-a su informacije prikupljali intervjuisanjem u autobusu tokom putovanja kao i intervjuisanjem na mestima polaska i dolaska duž autobuskih putnih pravaca. OT su intervjuisali putnike, vozače autobusa i predstavnike manjinskih zajednica u vezi raspoloživosti, pristupačnosti, kvaliteta i bezbednosti usluga prevoza za manjine. Posebno su kontaktirane Opštinske kancelarije za zajednice (OKZ), opštinski službenici za

povratak (OSP) i ostali akteri radi razgovora o mogućoj potrebi proširenja usluga humanitarnog prevoza.

Opštinski timovi nisu aktivno nadgledali prikupljanje informacija koje se odnose na bezbednost, a mogu imati uticaja na slobodu kretanja. Međutim, OEBS-ova Sekcija za praćenje policijske službe (SPPS) dostavila je potvrđene bezbednosne podatke. PSMS OEBS-a i OT su takođe dali informacije u pogledu uključivanja transporta za pripadnike manjinskih zajednica u planove rada Lokalnih odbora za javnu bezbednost (LOJB), kao i Opštinskih odbora za bezbednost zajednica (OOBZ).¹⁸

Ovaj izveštaj iznosi nalaze OEBS-a osvrćući se na kvalitet usluge, proces odabira putnih pravaca za prevoz i bezbednosna pitanja. Zaključuje se skupom preporuka koje se tiču stanja voznog parka, sistema komunikacije, žalbi i predloga korisnika, prometa putnika, dostupnosti i učestalosti usluga, procesa odabira putnih pravaca za prevoz putnika, bezbednosnih pitanja i odbora za javnu bezbednost.

4. Kvalitet usluge

Shodno članu 2.4 Sporazuma, MTV je odgovoran da obezbedi da se autobusi koje je UNMIK dao kao donaciju koriste isključivo za projekat humanitarnog prevoza putnika do 31. decembra 2007. godine kako bi pripadnici manjinskih zajednica i ostalih ugroženih grupa imali nesputano kretanje i mogućnost korišćenja socijalnih i privrednih mogućnosti koje uključuju, ali nisu ograničene na radno mesto, škole, verske objekte i obavljanje kupovine.

Da bi se garantovalo da se usluge transporta manjina obavljaju bez smetnji, MSV ima obavezu da obezbedi da pružalac usluga obavlja prikladno održavanje autobusnog voznog parka, drugih vozila i opreme kako bi se videlo da su vozila i oprema održavani i u dobrom stanju (čl. 2.5). Pored toga, MSV treba da obezbedi da će pružalac usluga zaposliti i obučiti svoje osoblje da bude efikasno i profesionalno, kao i da oslikava nacionalnu raznovrsnost kosovskog stanovništva, a isto tako i da vodi računa o polnoj zastupljenosti i sastavu u kolektivu. (čl. 3.4)

Dalje, MSV ima obavezu da osigura da je oprema za radio – komunikaciju instalirana i da funkcioniše u humanitarnim autobusima. Ovo takođe uključuje dobijanje potrebnih frekvencija od Regulatornog organa za telekomunikacije (ROT), koji je ustanovljen Zakonom Skupštine Kosova (SK) br. 2002/7 o telekomunikacijama, koji je proglašen Uredbom UNMIK-a br. 2003/16.

¹⁸ Shodno članu 7 Uredbe UNMIK-a br. 2005/54 O okviru i vodećim načelima Kosovske policijske službe, LOJB i OOBZ su konsultativni mehanizmi gde stanovnici, lokalne institucije i službe za sprovođenje zakona mogu "diskutovati o bilo kakvim pitanjima koja se odnose na rad policije, javnu bezbednost i javni red" na opštinskom nivou ili nivou sela/naselja.

4.1 Neophodnost i važnost usluge

Anketirani putnici koriste usluge autobusnog prevoza da bi došli do škole, do univerziteta u severnom delu Mitrovicë/Mitrovice, bolnica, prodavnica, pošte i ostalih osnovnih službi i institucija. Oni su izrazili zadovoljstvo dostupnim humanitarnim transportom. Međutim, neki putnici ocenjuju učestalost transporta kao nedovoljnu (putni pravac 14). Ne samo da ova usluga i dalje ostaje od suštinske važnosti, već postoji i potreba da bude proširena, pošto za neke od pripadnika manjinskih zajednica to predstavlja jedini vid transporta. Ovu uslugu koriste čak i oni korisnici koji se ne osećaju bezbedno jer nema drugih opcija prevoza.

4.2 Stanje vozila

Kao što je potvrdio prevoznik,¹⁹ autobuski vozni park koji je UNMIK prosledio PIS-u sastoji se od 22 vozila u upotrebi²⁰ koje je MSV registrovao na kosovske registarske tablice i uklonio natpis UNMIK od januara 2007. godine. Zbog lošeg stanja i propadanja, ostala prosleđena vozila su za vreme UNMIK-ove uprave korišćena samo za rezervne delove. Da bi se garantovala bezbednost putnika, važno je da PIS obezbedi da se takva vozila ne koriste u budućnosti za prevoz.

Funkcionalni autobuski vozni park je prilično star, sa sedamnaest vozila proizvedenih 1984. i 1985. godine (starost 22 – 23 godine), dva vozila su proizvedena 1992. godine (starost 15 godina), a jedno vozilo proizvedeno je 1998. godine (9 godina starosti). Samo dva mini autobusa sa 19 sedišta su relativno nova, proizvedeni su 2005. godine. Iako je prevoznik pažljiv pri obezbeđivanju redovnog održavanja i iako su kvarovi na putu retki, prosečna starost autobusa ima uticaj na kvalitet usluge i može da ostavi posledice na bezbednost ukoliko najstarija vozila ne budu postepeno zamenjena u skorijoj budućnosti.

Ipak, preovladava zapažanje da su autobusi na većini nadgledanih putnih pravaca stari, ali još uvek u zadovoljavajućem stanju, relativno su čisti i udobnost je pristojna, a i ne kvare se često.²¹ Na nekim putnim pravcima, autobusi su veoma stari.²² Uprkos ovoj činjenici, na većini putnih pravaca bilo je vrlo malo mehaničkih kvarova na autobusima.²³ Uopšte uzevši, putnici su sugerisali da bi autobusi trebali da budu čistiji.²⁴

Uopšte uzevši, nijedan stari autobus nema klima – uređaj.²⁵ Osim nekoliko izuzetaka, autobusi imaju sistem za grejanje koji radi.²⁶

¹⁹ Diskusija sa OEBS-om od 27. februara 2007.

²⁰ Preciznije, autobuski vozni park se sastoji od 19 autobusa sa 50 sedišta, jednog sa 42 sedišta i dva mini-busa sa po 19 sedišta.

²¹ Putni pravci 11, 14, 8, 12 i 7.

²² Autobus koji je OEBS-ov tim za procenu ocenjivao bio je star preko 30 godina i nije bio naročito čist.

²³ Jedino su po pitanju putnog pravca 13 dobijene kontradiktorne informacije, jedan vozač je rekao da se autobus kvari prilično često.

²⁴ Iako su na putnom pravcu 17 autobusi navodno dovoljno čisti, osim prljavih prozora, na putnim pravcima 3,9 i 4 putnici se žale da su autobusi prašnjavi, neuredni i nedovoljno čisti.

²⁵ Jedini izuzetak su dva mini-busa proizvedena 2005. godine.

Prema rečima vozača autobusa, kvarovi se ne dešavaju veoma često. Na svim posmatranim putnim pravcima, timovi mehaničara za brze intervencije reagovali su na kvarove u prosečnom roku od 15 do 30 minuta.²⁷ Postoje dva tima mehaničara za brze intervencije, jedan u Gjilan/Gnjilanu i drugi u Lapljem Selu/Llapllasellë, pored Prishtinë/Prištine. U slučaju kvara, vozači autobusa stupaju s njima u kontakt radi traženja pomoći putem radio – veze. Pored toga, postoje još dva rezervna autobusa koji zamenjuju one koji su u kvaru. Oni dolaze na mesto kvara za oko 20 minuta i preuzimaju putnike kada prvi autobus ne može biti popravljen za kraće vreme.

Na putnim pravcima 14 i 12, mehaničari iz Gjilan /Gnjilana obično stignu na lice mesta u roku od 30 minuta. Ukoliko su potrebne veće popravke, autobus se odvozi do garaže u Lapljem Selu/Llapllasellë. Kada je nemoguće pokrenuti autobus, tim mehaničara iz Lapljeg Sela/Llapllasellë popravlja ga na licu mesta. Na putnom pravcu 13, autobus se takođe koristi i za putovanja u drugim pravcima kao što je Gračanica/Graçanicë i Mitrovica/Mitrovicë. Po rečima vozača, tokom oglednog perioda bio je samo jedan slučaj kada se na autobusu izbušila guma u Vučitrnu/Vushtrri, pri povratku iz Mitrovice/Mitrovicë. Tim mehaničara za brze intervencije stigao je za 15 minuta i veoma brzo je zamenio gumu. Po rečima drugog vozača, autobus se dosta često kvari jer je star.

Na svi posmatranim putnim pravcima, autobusi su ocenjeni kao podobni za vožnju u svim vremenskim uslovima. Opremljeni su lancima za gume, prikladnim gumama za zimske uslove i ostalom zimskom opremom.

4.3 Komunikacioni sistemi

Prema proceni opštinskih timova, oprema za komunikaciju koja se koristi u autobusima je funkcionalna i pouzdana na većini putnih pravaca.²⁸ Postoje dve vrste komunikacije: radio veza i mobilni telefoni. Pokrivenost radio vezom zavisi od geografskih osobina određenog putnog pravca, ali mobilna mreža je navodno pouzdana. Međutim, ima delova na putnom pravcu 13 za koje vozač kaže da su “zone u senci” za radio signal, a nedostaje i signal mreže mobilne telefonije.²⁹

Uprkos generalno pozitivnom viđenju korisnika i vozača, OEBS je zabrinut zbog toga što u nekim autobusima nije ugrađen sistem za radio komunikaciju, instalirana radio oprema nije u potpunosti funkcionalna i vozači je ne koriste.³⁰

²⁶ Međutim, u autobusu koji saobraća na putnom pravcu 1 ne postoji odgovarajući sistem za grejanje, a i putnici i uslužno osoblje se žale da je tokom zime temperatura u autobusima veoma niska. S druge strane, tokom toplijih meseci u godini, ne postoji odgovarajući sistem klimatizacije i nemoguće je otvoriti prozore jer su zaštićeni spoljnim slojem pleksiglasa, kojim su zapečaćeni zbog kamenovanja. Štaviše, autobus je navodno prašnjav. Putni pravac 17 je još jedan izuzetak gde sistem za grejanje ne radi pravilno.

²⁷ Samo na putnom pravcu 7, u zavisnosti od lokacije, vreme dolaska može biti duže – između jednog i dva sata.

²⁸ Putni pravac 11, 12, 13, 14 i 17.

²⁹ Navodno je pokrivenost radio signalom ograničena u oblasti od približno pet kilometara (šira pokrivenost je moguća jedino kada je autobus u višim, planinskim predelima).

³⁰ Na primer, ne postoji sistem radio-komunikacije u autobusima koji se koriste na putnom pravcu 1. Ranije je postojao, ali nakon transfera na PIS, osoblje više ne koristi sistem radio komunikacije. Vozači autobusa imaju mobilne telefone koje su dobili od prevoznika. Isto tako, na putnim pravcima 9 i 4 nije postojala

OEBS navodi da PIS i prevoznik nastavljaju da koriste frekvencije koje im je dodelio UNHCR. Iako je ovaj sistem još uvek operativan, a UNHCR je obezbedio reprogramiranje radio opreme, ovaj aranžman je privremen. Na PIS-u ostaje odgovornost da se pobrine za izdavanje novih frekvencija. Naročito, prema Sporazumu, MSV je odgovoran za “instaliranje opreme za radio komunikaciju u vozilima” (čl. 2.3). Ovo isto tako uključuje i izdavanje novih radio frekvencija. MSV ovo može da obavi tako što će podneti zahtev kod Regulatorne uprave za telekomunikacije, koja je, prema zakonu Skupštine Kosova o telekomunikacijama, jedina odgovorna za izdavanje dozvole ili ovlašćenja za rad na ovim frekvencijama na Kosovu. Efikasan rad ovakvog radio sistema predstavlja sastavni deo sigurnosti i bezbednosti humanitarnog transporta.

4.4 Profesionalnost i učtivost vozača

Kao deo preporuka koje dopunjuju procedure i politiku povratka, od MSV se očekuje da usvoji Kodeks protiv diskriminacionog ponašanja za sve vozače autobusa i ostalo uslužno osoblje (član 3,(b)). OEBS navodi da je 29. januara 2007. godine, stalni sekretar MSV-a, tokom sastanka sa članovima Savetodavnog odbora za transport odlučio da osnuje ministarsku radnu grupu koja će izraditi nacrt takvog kodeksa ponašanja u formi administrativnog uputstva (AU). Radnu grupu će voditi pravna kancelarija, uz podršku koordinatora jedinice Ministarstva za ljudska prava (JLJP). OEBS će pomagati JLJP-u kroz svoje učešće u radnoj grupi.

U očekivanju ovakvog razvoja događaja, pod nadzorom MSV-a, prevoznik je odgovoran za zapošljavanje i prikladnu obuku lokalnog osoblja radi operativne efikasnosti i radi obezbeđivanja da njihov radni učinak bude u skladu sa profesionalnim standardima.³¹

Na svim putnim pravcima, anketirani putnici su izrazili zadovoljstvo nivoom profesionalnosti³² i učtivosti vozača i konduktera. Vozače vide kao spremne da pomognu u zadovoljavanju potreba putnika, kao i da se zaustave van stanice na zahtev putnika, kada je to moguće. Međutim, na putnom pravcu 17, neki putnici su se žalili da vozač ne čini dovoljno da spreči pušenje u autobusu. Na istoj liniji, bilo je izjava da su vozači nekoliko puta bili nepristojni prema putnicima.

Vozači, kondukteri i putnici generalno pričaju srpski i nisu prijavljeni nikakvi problemi u komuniciranju. Na posmatranim putnim pravcima vrlo mali broj ili niko od Albanaca ne koristi humanitarne autobuse. Uslugu najviše koriste kosovski Srbi i pripadnici ostalih

oprema za radio komunikaciju u autobusu. Uz to, u dva od tih autobusa, oprema je bila instalirana, ali se nije koristila tokom putovanja. Na putnom pravcu 8, radio oprema je dostupna, ali tamo nema radio-operatera. Zbog toga vozači koriste mobilne telefone. Na putnom pravcu 7, opreme za radio komunikaciju nema.

³¹ Opšti dugoročni sporazum između MSV-a i Kolašin prevoza, avgust 2006, Prilog 1, strana 4.

³² Što se tiče vozačkih kvaliteta, putnici izražavaju pozitivno mišljenje i smatraju osoblje autobusa profesionalnim. Na putnom pravcu 14 vozač radi na tom radnom mestu više od dvadeset godina. Na liniji 11 vozač je demonstrirao vozačko umeće vozeći autobus tokom perioda najgušćeg saobraćaja bez ijednog incidenta ili neprijatnosti za putnike. Na putnom pravcu 13 vozač je takođe pokazao svoje dobro vozačko umeće (bez problema na strmim ili klizavim putevima).

manjinskih zajednica koji govore srpski, uglavnom putnici koji pripadaju zajednicama Roma, Aškalija i Egipćana. Vredi napomenuti da su na putnom pravcu 14 tokom posmatranja u autobusu bila dva putnika Albanca i da je s njima vozač razgovarao na albanskom jeziku.

4.5 Dostupnost autobusa, stanice i oznake

Prema Sporazumu, MSV je odgovoran da obezbedi da sve informacije u vezi sa uslugama transporta budu dostupne na albanskom, srpskom i engleskom jeziku, a tu spadaju: informacije o putnim pravcima, cene i red vožnje, znakovi i administrativna uputstva i uredbe. Savetuje se da Sporazum ili informacija o sporazumu budu dostupni putnicima na pomenutim jezicima. Dužnosti PIS-a po pitanju upotrebe jezika su dalje detaljno date u Zakonu Skupštine Kosova br. 02/L-37 o upotrebi jezika, proglašenom Uredbom UNMIK-a br. 2006/51.

Međutim, ni na jednom putnom pravcu nije istaknuta pisana informacija, niti je dostupna u autobusima ili izvan njih. Tamo gde je i istaknuta informacija, ona je nepotpuna i nije data na svim službenim jezicima. Na putnom pravcu 13 postoji informacija samo o broju sedišta i o maksimalnoj težini prtljaga koji putnici smeju da unesu u autobus. Informacija stoji samo na srpskom jeziku. Na putnom pravcu 14, jedina primećena informacija bila je unutar autobusa. Postavljena je pre nekoliko godina, napisana je samo na srpskom jeziku, i precizira maksimalan dozvoljeni broj putnika u autobusu. Prema izjavama, putnici dobijaju usmene informacije od vozača i konduktera kada to zatraže.

Razdaljina koju putnici moraju da prepešače ili putuju od svojih kuća do autobuskih stanica bitno se razlikuje od linije do linije.³³ Humanitarni transport je lako dostupan na većini putnih pravaca, gde putnici ne moraju da pešače više od 500 metara. Ipak, na putnom pravcu 17 putnici moraju da pešače ili drugačije pređu velika rastojanja (u nekim slučajevima i do 10 kilometara) do autobusnog stajališta.³⁴ Na putnom pravcu 7 mnogi putnici pešače tri i po kilometra da bi došli do autobuske stanice, a na putnom pravcu 8 neki ljudi moraju da pešače tri do četiri kilometra.³⁵

Iako autobuske stanice nisu jasno označene znacima, putnici ipak tačno znaju gde je stanica i tamo čekaju autobus. Navodno, samo na putnom pravcu 17 su jasno označene sve autobuske stanice. Na putnom pravcu 1 autobuske stanice su jasno označene samo u mestu Gračanica/Gračanicë.

³³ Humanitarni transport na putnim pravcima 1, 3, 4, 9, 11, 12, 13 i 14 je ocenjen kao dostupan. Na putnim pravcima 11 i 1 transport je dostupan pošto su autobuska stajališta u centrima sela, a putnici mogu ući ili izaći i na drugim mestima ako je neophodno. Na putnom pravcu 1, OT je video da su vozači veoma prilagodljivi i da staju više puta unutar jednog sela. Na taj način su zadovoljili potrebe većine putnika. Na liniji 14 transport je takođe ocenjen kao dostupan, osim u slučaju sela Koretište/Koretishtë, gde autobus ne staje u selu nego prima i ostavlja putnike na lokaciji (glavnom zaobilaznom putu u Gnjilanu/Gjilan) koja je udaljena oko 20 minuta hoda od sela.

³⁴ Putni pravac funkcioniše do i od opštine Vitina/Viti, što je velika geografska oblast sa raspršenim kosovskim srpskim stanovništvom.

³⁵ Preciznije, sela Kosh/Koš, Oprashkë/Opraška i Tuçep/Tucep.

Autobuske stanice su obično propisno razmeštene u centru sela i grada, na vidljivim mestima, ali bez oznaka. U nekim slučajevima, vozači su u stanju da zadovolje zahteve putnika i mogu da se zaustave i pakupe ih i odvezu ih, zavisno od potreba putnika, do neoznačenih autobuskih stanica.

Međutim, i vozači i putnici pokrenuli su pitanja u vezi sa mogućnošću da autobusi putuju do i zaustavljaju se na označenim autobuskim stanicama. Na putnom pravcu 1 oni se žale zbog mesta na kome se nalazi autobuska stanica u Gračanici/Gračanice. Tamo je obično parkiran veliki broj vozila tako da se autobusi ne mogu pravilno zaustaviti i parkirati na samoj stanici već moraju da se zaustave na putu. Ovo ometa propisno funkcionisanje ove službe. U nekoliko slučajeva Kosovska policijska služba (KPS) je čak novčano kaznila vozače autobusa.

Osim toga, januara 2007, vozači autobusa na putnom pravcu 13 i 14 izrazili su zabrinutost zbog činjenice da je od decembra 2006. KPS počeo da sprečava da se humanitarni autobusi zaustavljaju ispred pravoslavne crkve u Gjilan/Gnjilanu. Autobusi su ovde nekad stajali kratko vreme, oko 10-15 minuta, kako bi se omogućilo putnicima da siđu i uđu u autobus.³⁶

4.6 Tačnost

Na većini putnih pravaca,³⁷ putnici su potvrdili, a i OT OEBS-a je zapazio, da su autobusi obično stizali na vreme, a ponekad čak i ranije, zavisno od gustine saobraćaja. Kašnjenja su jako retka i obično ih prouzrokuju samo kvarovi na autobusima. Na putnom pravcu 8, osim nekih incidenata sa kamenovanjem u Runik/Rudniku, koji su prouzrokovali kašnjenja u prošlosti, nije bilo izveštaja o dužim zakašnjenjima. Na putnim pravcima 9 i 4, autobusi obično kreću na vreme. Međutim, neki putnici su skrenuli pažnju OT da se duga kašnjenja obično dešavaju pri povratku, kada vozač mora da traži pomoć drugog autobusa da bi mogao da preveze onaj broj putnika koji prekoračuje broj mesta u redovnom autobusu. Zahtev za dodatni autobus obično se podnosi *ad hoc*, zato što ne postoji sistem da se unapred zna broj putnika koji će se vratiti u Rahovec/Orahovac i Veliku Hoču/Hoça e Madhe.

4.7 Pristupačnost

Na većini ovih putnih pravaca, putnici plaćaju prilično pristupačne cene autobuskih karata. Cene karata kreću se otprilike između 0.30 i 0.70 evra. Međutim, na putnom pravcu 9 cena karte je oko 1.20 evra, a na putnom pravcu 17 – 3,00 evra. Na putnim pravcima 7 i 8 putnici navodno ne plaćaju ništa i mogu koristiti ovaj autobus besplatno. Na svim putnim pravcima, ljudi stariji od 65 godina, deca mlađa od 10 godina, lica sa

³⁶ Navodno, KPS primorava vozače da odmah napuste mesto, ne dozvoljavajući autobusima da se zadrže ni pet minuta. Iako KPS tvrdi da to nije mesto za parking, to je središte humanitarnog prevoza u Gjilan/Gnjilanu i ovakva mera čini da je ova usluga manje pristupačna korisnicima. Prema rečima ispitanih vozača, pre godinu dana menadžeri humanitarne autobuske službe postigli su sporazum sa UNMIK Policijom, koji je dozvoljavao zadržavanje do 15 minuta.

³⁷ Putni pravci 1, 7, 8, 11, 12, 13, 14, i 17.

ograničenim fizičkim ili duševnim sposobnostima, i socijalni slučajevi oslobođeni su od plaćanja. Pored toga, na putnom pravcu 12, Zhegër/Žegra, interno raseljena lica (IRL) takođe su oslobođena od plaćanja autobuske karte.

Tokom perioda izveštavanja, OEBS je saznao za činjenicu da je OKZ u Rahovec/Orahovcu ustanovio sistem po kome je pristup humanitarnom prevozu uslovljen plaćanjem mesečne pretplate od 1.00 evra. Ovo je nepovoljno uticalo na kosovske Srbe koji žive u Velikoj Hoči/Hočë e Madhe (700 osoba) i gornjem Rahovec/Orahovcu (500 osoba) koji koriste putne pravce 4 i 9. Da bi dobio objašnjenje za ovo, OT OEBS-a u Rahovec/Orahovcu stupio je u kontakt sa OKZ. OKZ je opravdavao uvođenje ove pretplate potrebom da se prikupе sredstva za plaćanje službe za čišćenje i odnošenje smeća. Posle potpisivanja ugovora sa opštinom Rahovec/Orahovac, Javno komunalno preduzeće *Ambienti* pružalo je usluge čišćenja i odnošenja smeća u ova dva mesta, ali stanovnici koji pripadaju manjinskim zajednicama odbili su da plaćaju ikakvu pretplatu za to. Zbog toga je opština morala da plaća preduzeću *Ambienti* ugovorenu sumu, a da nije dobijala nikakvu nadoknadu za to od određenog broja korisnika ovih usluga. Otuda, je naknada od 1.00 evra koju je nametnuo OKZ korišćena da opština plati zaostale dugove komunalnoj službi za odnošenje smeća.

Kada je obavešten o ovakvoj praksi, OT je intervenisao kod OKZ da ih podseti da rezervisana mesta u humanitarnim autobusima kojima upravljaju PIS ne podležu nikakvom plaćanju pretplate. Putnici su dužni da plate važeću cenu karte samo kondukterima u autobusima. Zbog toga je OT preporučio OKZ da odmah prekine sa ovakvom praksom i da traži alternativna rešenja za obezbeđenje sredstava za plaćanje usluga javnih preduzeća. Krajem marta 2007, OKZ je prekinuo sa ovakvom praksom. Ova pozitivna kretanja desila su se i usled reakcija putnika. OEBS će nastaviti da nadgleda situaciju da osigura da se ovakva praksa ne ponovi.

4.8 Pritužbe i sugestije korisnika

Sve javne institucije koje pružaju usluge građanima takođe su obavezne da garantuju pristup delotvornim pravnim lekovima³⁸ i da omoguće podnošenje pritužbi korisnika koji tvrde da su njihova prava ili interesi povređeni tokom pružanja ovih usluga. Ovo se isto tako odnosi i na javni humanitarni prevoz kojim upravlja MTV, u sklopu svog mandata da “podrži pružanje humanitarnih i drugih posebnih usluga” u sektoru putnog prevoza ljudi i robe.³⁹

Po ovom Sporazumu, “PIS će rešavati pritužbe na povrede ljudskih prava/diskriminaciju vezano za ovaj Sporazum, u skladu sa važećim zakonom; i prikupljaće statističke podatke o manjinskim zajednicama; sastavljaće godišnje izveštaje o Projektu humanitarnog prevoza (PHP); i organizovaće kurseve obuke za osoblje ovog Ministarstva o nediskriminaciji i ljudskim pravima” (član 3.6). Uspostavljanje odgovarajućeg procedure

³⁸ Zakon SK br. 02/L-28 o upravnom postupku, proglašen Uredbom UNMIK-a br. 2006/33, sadrži pravila o postupku ulaganja pritužbi koja važe za sve PIS.

³⁹ Aneks VIII, stav (x) Uredbe UNMIK-a br. 2001/9 o izvršnoj vlasti Privremenih institucija samouprave na Kosovu.

za podnošenje pritužbi i zahteva može olakšati dobijanje dragocenih informacija od putnika, otkloniti neodgovarajuće metode rada kada je to izvodljivo, i osigurati da ova služba adekvatno reaguje na izražene potrebe.

Zapažanja OT pokazuju da putnici teže podnose zahteve i pritužbe vozačima i kondukterima usmeno, a ne obraćaju se neposredno u pismenoj formi PIS, opštinskim organima ili pružaocima ovih usluga. Putnici nisu skloni da podnose formalne pritužbe zbog njihovog skepticizma u pogledu efikasne reakcije nadležnih institucija. Osim toga, na nekim putnim pravcima⁴⁰ putnici ne znaju kome treba da se obrate za svoje probleme i kakva je žalbena procedura. Tako je opšta tendencija među korisnicima da se žale samo usmeno vozačima povezana sa nedostatkom znanja ili volje da se podnesu pismeni zahtevi ili pritužbe pružaocima usluga i nadležnim PIS – MSV ili opštini. Naročito, putnici nemaju praktične informacije o tome kome treba da podnesu zahtev i kako da formalno sastave pritužbe.⁴¹

Ipak, tokom perioda procene na nekoliko putnih pravaca podnete su neke usmene i neformalne pritužbe. Na putnom pravcu 14, najčešća žalba putnika odnosila se na činjenicu da se autobus ne zaustavlja u Koretištu/Koretishtë; na putnom pravcu 8, najveći problem predstavlja činjenica da je autobus prepun; na putnom pravcu 12, neki putnici smatraju da humanitarni transport ne saobraća dovoljno često i da bi želeli da imaju više autobusa svaki dan i da autobus saobraća bar jedan dan više u toku nedelje. Na putnom pravcu 9 i 4 jednom prilikom je upućena pritužba OKZ zbog nedovoljnog obima pružanja ovih usluga.⁴²

4.9 Broj putnika, pristupačnost i učestalost usluge

Od januara do marta 2007, služba humanitarnog autobusnog prevoza pod upravom PIS obezbedila je prevoz za 73,440 putnika.⁴³ Ovo znači da je u proseku prevoženo po 24,480 putnika mesečno. Tokom istog perioda 2006, kada je UNMIK upravljao ovom službom, postojao je sličan, mada malo veći broj putnika: 81,484 ili 27,161 mesečno.⁴⁴

Na putnom pravcu 11, obično ima oko 45 putnika u autobusu. Na početku meseca kada penzioneri idu u Gjilan/Gnjilane da uzmu penzije i tokom praznika (tj. u vreme Božića)

⁴⁰ Putni pravci 1 i 7.

⁴¹ Na primer, na putnom pravcu 3 putnici su se žalili usmeno zato što autobus nije bio čist i što nema klima uređaj. Međutim, nije podneta formalna pritužba i, prema rečima vozača, čini se da su ljudi bili ubeđeni da svaku takvu pritužbu treba da upute UNDP, i da za sledeće leto treba da se nabave novi autobusi. Slično tome, na putnom pravcu 17, navodno je uspostavljena žalbena procedura po kojoj putnici mogu za svoje probleme da se obrate menadžeru; međutim, korisnici nisu dobili nikakve informacije u pogledu ove procedure. Ovo je dovelo do izvesne zabune da li putnici treba da upućuju svoje pritužbe pružaocu usluga.

⁴² 5. januara 2007, putnici su se žalili da je u povratku na putu za Rahovec/Orahovac konvoj bio blokiran dva sata dok nije stigao traženi drugi autobus.

⁴³ Posebno, bilo je 24,803 putnika u januaru, 23,946 u februaru i 24,691 u martu 2007. Izvor: Kolašin prevoz, Mesečni izveštaji za januar, februar i mart 2007.

⁴⁴ Posebno, u januaru je bilo 28,047, u februaru 24,836 i u martu 2006. godine 28,601 putnika. Izvor: OCA UNMIK-a, Jedinica za operacije na terenu, Projekat humanitarnog autobusa. Izveštaj o opštim operacijama, Deo 3, Operativna statistika 2006, 31. juli 2006.

broj putnika se poveća na 130 dnevno. Autobus većinom koriste žene od oko 65 godina. Ipak, broj putnika oba pola i svih godina starosti raste pre i za vreme praznika.⁴⁵

Na putnom pravcu 14, čini se da je broj sedišta dovoljan da zadovolji potražnju (50 sedišta i 15 mesta za stajanje). Samo ponedeljkom ujutru i petkom popodne autobus je pun zbog dece koja idu u školu u Gračanicu/Gračanicë, i može se desiti da neki putnici moraju da stoje. Tokom ostalih dana ima 30 - 50 putnika po jednom putovanju.

Na putnom pravcu 13, broj sedišta takođe izgleda da zadovoljava potrebe (50 sedišta i 15 mesta za stajanje). Međutim, otprilike dva puta mesečno neki putnici moraju da stoje. Broj putnika je tokom perioda ocene, procenjen na oko 75 putnika po putovanju. Na putnom pravcu 8, obično je zauzeto svih 52 sedišta, a 10 - 30 ljudi mora da stoji.

Na putnom pravcu 3, mini-bus ima 20 sedišta i, prema rečima vozača, običnim danima mini-bus je obično pun putnika.

Na putnom pravcu 9, tokom nedeljnih praćenja od 19. decembra 2006. do 13. januara 2007. u osam kružnih putovanja, autobus je u proseku prevezao 70 - 75 putnika (kapacitet autobusa je 52 plus 2 sedišta). Ovo znači da je najmanje 15 - 20 putnika moralo da stoji pri svakom putovanju. Dana 23. decembra 2006. i 13. januara 2007. dva autobusa koji saobraćaju putnim pravcem 4, prevezli su u proseku svaki po 75 - 80 putnika, od čega je nekih 20 - 25 putnika moralo da stoji.⁴⁶

Tokom perioda praćenja, ukupno 226 putnika koristilo je jedan od autobusa na putnom pravcu 12, sa prosekom od 75.3 putnika po kružnom putovanju. Većina ovih putnika bile su žene (58.8% ili 133) a 41.2% putnika bili su muškarci (93).

Radnim danima (ponedeljkom i petkom) na putnom pravcu 17 u ponedeljak je oko sto putnika putovalo od Klokota/Kllokot do Mitrovicë e veriut/severne Mitrovice, a u petak od Mitrovicë e veriut/severne Mitrovice do Klokota/Kllokot. U suprotnom pravcu, ponedeljkom ukupno ima oko 30 putnika. Većina putnika su studenti, uglavnom muškarci, od 18 do 25 godina koji idu na univerzitet u Mitrovicë e veriut/severnu Mitrovicu. Ostali putnici su nastavnici ili privatna lica koja putuju u Mitrovicë e veriut/severnu Mitrovicu iz nekih drugih razloga.

Dakle, autobus na ovom putnom pravcu prvenstveno je predviđen za prevoz studenata, kosovskih Srba koji putuju u i iz Mitrovicë e veriut/severne Mitrovice. Zbog velikog broja studenata koji koriste ovaj autobus, naročito početkom i krajem akademskog semestra, potrebno je da se obezbedi dodatan autobus kako bi se prevezli svi studenti.

Na putnom pravcu 7, ukupan broj korisnika tokom perioda ocene iznosi oko 400 putnika. Broj putnika koji koriste autobus varira od 40 do 65 po putovanju.⁴⁷

⁴⁵ Tokom perioda izveštavanja bilo je mnogo učenika u autobusu zbog školskog raspusta.

⁴⁶ OT-i OEBS-a nisu pratili putovanje autobusa 19. januara 2007. zbog prevelikog broja putnika.

⁴⁷ Prosečan broj korisnika iz svakog sela na jednom putovanju je sledeći: Drsnik/Dresnik, 10; Klinë/Klina, 15; Vidanja/Vidajë, 15; Grabac/Grabc, 15; Klinavac/Klinafc, 7; i Biča/Binxhë, 10.

Učestalost putovanja razlikuje se od jednog do drugog putnog pravca. Na putnom pravcu 11, autobusi voze tri puta dnevno; na putnom pravcu 14, jednom dnevno; na putnim pravcima 13, 8, 9, 12, i 17, dvaput nedeljno; na putnim pravcima 3 i 7, jednom nedeljno; na putnom pravcu 1, četiri puta nedeljno (radnim danima osim četvrtkom), kada idu dvaput dnevno. Na putnom pravcu od Gračanice/Gračanice do Babinog Mosta/Babimoc istovremeno idu dva autobusa, ali voze drugim putem. Na putnom pravcu 4, putovanje se odvija samo dvaput mesečno, svake druge subote. Međutim, tada saobraćaju dva autobusa i potrebe korisnika su zadovoljene.

Sve u svemu, na većini putnih pravaca⁴⁸ postavljeni su neformalni zahtevi da se promeni i/ili poveća učestalost vožnje humanitarnih autobusa da bi se zadovoljile potrebe putnika. Ovo je siguran pokazatelj da ovakav prevoz ima suštinski značaj za osiguranje slobode kretanja i omogućavanje pristupa osnovnim pravima i uslugama kao što je obrazovanje.

Na putnom pravcu 11, većina putnika ocenjuje da je učestalost autobusnog prevoza zadovoljavajuća, mada neki kažu da bi voleli da imaju više autobusa dnevno i da autobus ide bar jedan dan više nedeljno.

Na putnom pravcu 14, prema rečima nekih putnika, učestalost autobusnog prevoza nije dovoljna. Oni bi želeli da imaju više autobusa na istom putnom pravcu zato što ljudi koriste ovaj putni pravac da idu u školu, bolnicu, prodavnice, poštu i druge suštinske službe u Gračanici/Gračanice.

Na putnom pravcu 13, čini se da je kapacitet autobusa dovoljan da pokrije potrebe, imajući u vidu broj putnika. U razgovorima sa nekim korisnicima, OT-u je rečeno da je potrebno da se obezbedi više putovanja do grada Gjilan/Gnjilana. Međutim, prema izjavama vozača, i imajući u vidu dva druga putna pravca (ponedeljkom i petkom), koji pokrivaju neka sela na ovom putnom pravcu, čini se da učestalost saobraćanja autobusa zadovoljava potrebe putnika.

Na putnom pravcu 8, autobus ide dvaput nedeljno (utorkom i petkom). Navodno, i putnici i vozač izjavili su da bi želeli da se ovo promeni tako da autobus ide tri puta nedeljno, naime ponedeljkom, sredom i petkom. Osim toga, činjenica da autobus ide utorkom smatra se sasvim nepraktično za decu koja pohađaju školu u Mitrovicë e veriut/severnoj Mitrovici, jer im ovakav raspored otežava da dođu kući za vikend.

Humanitarni autobuski prevoz najčešće saobraća na putnom pravcu 1, gde autobus saobraća dvaput dnevno i četiri puta nedeljno (svim radnim danima osim četvrtkom). U stvari, od Gračanice/Gračanice do Babinog Mosta/Babimoc idu dva autobusa istovremeno, ali se kreću drugim pravcima. Uprkos ovoj činjenici autobusi su često prenatrpani. Zbog toga, i putnici i službenici ove službe predlažu da se uvede dodatni autobus.

⁴⁸ Navodno su potrebe zadovoljene i učestalost vožnje je ocenjena kao zadovoljavajuća na putnim pravcima 3, 4, i 17.

Samo jedan autobus koji ide na putnom pravcu 9 čini se da nije dovoljan da zadovolji potrebe. Pružalac ove usluge šalje dodatne autobuse samo na zahtev. Zahtevi za dodatnim autobusima češće se podnose za vreme praznika. OT su saznali da se sedišta rezervišu unapred preko OKZ u Rahovec/Orahovcu. Na putnim pravcima 9 i 4, putnici traže da se obezbede po dva autobusa za svaki putni pravac: jedan bi služio za putnike iz gornjeg Orahovca/Rahovec, a drugi za putnike iz Velike Hoče/Hočë e Madhe.⁴⁹

Na putnom pravcu 12, oba vozača i konduker primetili su da učestalost vožnje nije dovoljna da zadovolji potrebe. Neki putnici su istog mišljenja i želeli bi da imaju više autobusa dnevno i da autobus saobraća bar jedan dan više nedeljno. Trenutno postoje dva autobusa koja zadovoljavaju potrebe korisnika. Putnici koji plaćaju kartu ulaze u prvi autobus dok stariji, korisnici socijalne pomoći i raseljena lica iz Zhegër/Žegre idu u drugi autobus.

Što se tiče izmene putnih pravaca, ovakva potreba utvrđena je na nekoliko postojećih pravaca.

Na putnom pravcu 14, potrebno je izvršiti izmenu da bi se bolje zadovoljile potrebe putnika koji idu iz sela Koretišta/Koretishtë.⁵⁰

Vredi pomenuti *de facto* izmenu koja se desila na putnom pravcu 1. Ovde su oduvek išla dva autobusa istovremeno istim putnim pravcem. Jedan od njih skreće sa glavnog i ide sporednim putem da pokrije određen broj sela⁵¹ pre nego što završi put u Babinom Mostu/Babimoc zajedno sa drugim autobusom, koji ide glavnim regionalnim putem. Ovo skretanje nije upisano u službenu listu autobuskih putnih pravaca i dodato je da bi se na bolji način zadovoljile potrebe. Ponekad se desi da ovde ide samo jedan autobus i on je tada prenatrpan.

Dana 23. januara 2007, OKZ u Prishtinë/Prištini je obavestio OT o zahtevu stanovnika sela Donja Brnjica/Bërnice e Poshtme da se postojeći humanitarni putni pravci 1⁵² i 5⁵³ prošire da bi obuhvatili njihova sela. Donja Brnjica/Bërnice e Poshtme je najvažnije srpsko selo na Kosovu koje se nalazi na severu Prishtinë/Prištine. Iako učestalost humanitarnog prevoza opšte govoreći nikada nije bila više od tri puta nedeljno⁵⁴, ovi

⁴⁹ U vreme nadgledanja, ovaj zahtev nije formalizovan i još nije prenet nadležnim institucijama. Međutim, tokom sezone godišnjih odmora zbog velikog broja putnika, pružalac ove usluge je obezbedio dva autobusa na putnom pravcu 9.

⁵⁰ Trenutno, autobus ne ide u selo Koretište/Koretishtë već ukrcava/iskrcava putnike na kružnom putu oko Gjilan/Gnjilana. Od ovog kružnog puta potrebno je da putnici idu 20 minuta peške do svog sela preko oblasti naseljene većinskim stanovništvom. Nije bilo izveštaja o incidentima, ali neki ljudi smatraju da je ovo prevelika daljina.

⁵¹ Crkvena Vodica/Caravodicë i Janjina Voda. Ovo drugo mesto nije uključeno u službene nazive sela koji su sadržani u Administrativnom naređenju UNMIK-a br. 2004/23, kojim se sprovodi Uredba UNMIK-a br. 2000/43, sa izmenama i dopunama, o broju, nazivima i granicama opština.

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

⁵³ Grace/Gracë (VU) – severna Mitrovica/Mitrovicë e veriut (MI) - Grace/Gracë (VU).

⁵⁴ Dnevna učestalost je uglavnom povezana sa uobičajenom komercijalnom uslugom.

putnici takođe zahtevaju da se učestalost saobraćaja na putnom pravcu 2 poveća sa tri puta nedeljno na jedanput dnevno.⁵⁵

Štaviše, isti seljani predlažu da autobuska kompanija opštine Prishtinë/Priština uspostavi dve nove javne autobuske linije koje povezuju ova sela severno od Prishtinë/Prištine, a u kojima žive kosovski Srbi, sa Gračanicom/Gračanicë. Iako ovaj zahtev još nije u postupku, OKZ je kontaktirao glavnog izvršnog službenika i opštinsku autobusku firmu da bi se dobila neophodna dozvola za uspostavljanje nove linije.

Kosovski Srbi iz sela severno od Prishtinë/Prištine povezani su dva puta nedeljno sa Gračanicom/Gračanicë preko humanitarnog autobusnog putnog pravca 2, koji saobraća tri puta nedeljno (ponedeljkom, utorkom i petkom, dva puta dnevno). Tamošnje zajednice smatraju da je to nedovoljno. Školski autobus sa 25 sedišta Ministarstva za obrazovanje, nauku i tehnologiju prevozi svakoga dana decu do škole u Gračanici/Gračanicë. U mnogim slučajevima, ukoliko ima mesta, vozač autobusa dozvoljava i drugim putnicima da uđu u autobus. Često je bilo slučajeva u kojima su stariji ljudi ušli u autobus čak i pre dece, primoravajući time vozača autobusa da zove OKZ da interveniše i izbací nekog od putnika iz autobusa.

Postoji potreba za uspostavljanjem još jedne autobuske linije na putnom pravcu 7 i za obezbeđivanjem dodatnih autobusa da bi uslužili sve veći broj putnika. U oblasti kojom saobraća putni pravac 7 došlo je do povećanja broja povratnika koji koriste usluge ovih autobusa. Neke povratničke porodice u Klinavcu/Klinafc moraju kroz albanska naselja da pešače tri i po kilometra do stajališta za autobus, što ih izlaže mogućim pretnjama po bezbednost. Iako nema prijavljenih bezbednosnih incidenata, izmena na putnom pravcu 7, radi uključenja ovog sela, bi poboljšala pristup povratnika humanitarnom transportu. Pored toga putnici bi želeli izmenu u rasporedu, naročito što se tiče kasnijeg vremena polaska za po jedan sat tokom proleća i leta.

Na nekim putnim pravcima potreba je veća od broja sedišta.⁵⁶ Ova činjenica sprečava moguće putnike da koriste usluge humanitarnog prevoza.

Putnici koji putuju putnim pravcem 8 zabrinuti su jer je autobus često prepun. Obično su svih 52 sedišta zauzeta i u proseku 20 ljudi mora da stoji. Najmanje jednom prilikom vozač autobusa je odbio da krene iz Mitrovicë e veriut/severne Mitrovice da bi poštovao pravila bezbednosti. Tek tri sata kasnije kada je pružalac usluge poslao još jedan dodatni autobus, putnici su mogli da krenu. Kao rezultat toga, putnici predlažu da ova usluga bude poboljšana još jednim autobusom. Takođe, često su autobusi prenatrpani i na putnim pravcima 1 i 7.

⁵⁵ U opštini Prishtinë/Priština, ovaj putni pravac povezuje Gornju Brnjicu/Bërnice e Epërme sa Gračanicom/Gračanicë.

⁵⁶ Na osnovu mišljenja OEBS-a, slobodna sedišta su često nedovoljna na sledećim linijama: 1 (Babin Most/Babimoc (OB) -Miloševo/Milloshëvë (OB) - Gračanica/Gračanicë (PR) i nazad); 4 (Velika Hoča/Hoçë e Madhe (RH) - Rahovec/Orahovac (RH) - Gračanica/Gračanicë (PR) i nazad); 7 (Vidanje/Videjë (KL) – Bica/Binxhë (KL) - Zvečan/Zveçan i nazad), 8 (Osojane/Osojan (IS) - Zvečan/Zveçan (ZV) i nazad); i 9 (Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH) - Rahovec/Orahovac (RH) - Zvečan/Zveçan (ZV) i nazad).

U Rahovec/Orahovcu je šef Opštinske kancelarije za zajednice (ŠOKZ) izrazio zabrinutost jer 1,200 kosovskih Srba koji žive u Velikoj Hoči/Hočë e Madhe i gornjem Rahovec/Orahovcu nema dovoljno mesta u autobusima na raspolaganju da bi koristili putne pravce 4 i 9. Na putnom pravcu 9 samo jedan autobus vozi putnike dva puta nedeljno u Zvečan/Zvečan, dok na putnom pravcu 4 dva autobusa prevoze putnike do Gračanice/Gračanicë dva puta nedeljno. Nedostatak sedišta na putnom pravcu 9 je potvrđen 19. januara 2007. kada OT OEBS-a nije bio u mogućnosti da ispuni svoj zadatak zbog nedostatka slobodnih sedišta u autobusu, i 13. marta kada u proseku 10-15 kosovskih Srba iz gornjeg Rahovec/Orahovca nije bilo u mogućnosti da otputuje u Zvečan/Zvečan. Ovo se dogodilo i pored činjenice da je pružalac usluge obezbedio dva autobusa za ove slučajeve.

Da bi se identifikovala moguća rešenja, ŠOKZ se susreo sa oba OT-a i pružaocem usluga. ŠOKZ je potvrdio da nedovoljna finansijska sredstva i nedovoljno autobusa ograničavaju mogućnost pružanja usluge i obezbeđivanja dodatnih autobusa. Međutim, MTV je odlučilo da ispuni potrebe zajednica promenom u rasporedu i izrazilo je volju da obezbedi dodatne autobuse kad god za to postoji potreba. Pružalac usluga je obećao da će obezbediti dodatne autobuse ili dodatni polazak tokom dana kad god za to postoji potreba. Posle perioda izveštavanja, 23. aprila je pružalac usluga potvrdio da postoji stalni zahtev OKZ da se obezbede dva posebna autobusa, jedan za Veliku Hoču/Hočë e Madhe i drugi za gornji Rahovec/Orahovac na putnom pravcu 9.

Pored prenatrpanosti i povećanih potreba, još jedan faktor koji je podstakao zahteve za dodatne autobuse odnosi se na povećanu potrebu za uslugama humanitarnog prevoza tokom posebnih praznika i događaja. Takva fleksibilnost da se poveća ova usluga kad god postoji potreba je neophodna za omogućavanje poseta oblastima od kulturne i verske važnosti za određene zajednice, što je važno za očuvanje njihovog kulturnog nasleđa. Kao odgovor na takve potrebe, pružalac usluga mora da pošalje posebne autobuse da usluži sve osobe koje žele da putuju u ovakvim prilikama. Što se toga tiče, pozitivna praksa je uspostavljena na putnom pravcu 14 na kome su organizovani posebni putni pravci kao odgovor na posebne potrebe lica koja koriste ovaj putni pravac.⁵⁷ Pored toga, posebni zahtev pokrenuli su putnici na putnom pravcu 17,⁵⁸ koji prvenstveno služi za studente koji pripadaju zajednici kosovskih Srba iz regiona Gjilan/Gnjilana da pohađaju univerzitet u Mitrovicë e veriut/severnoj Mitrovici. Na početku i na kraju fakultetskih semestara postoji mnogo veći broj studenata na univerzitetu. Kao rezultat toga broj putnika se povećava. Ovaj zahtev ne može da se ispuni ukoliko isti broj autobusa funkcioniše ovim putnim pravcem tokom ovih perioda. Trenutno, zbog nedostatka dovoljno sedišta, nekim studentima se uskraćuje ulazak u autobus tokom ova dva perioda i zbog toga studenti nisu u mogućnosti da prisustvuju čak i u danima kada se vrši upis na fakultet ili održavaju ispiti.

⁵⁷ Po zahtevu za dodatne polaske tokom letnjih raspusta, deca su besplatno prevežena u Crnu Goru. Posete su po zahtevu organizovane manastirima u Peja/Peći i Prizrenu.

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

5. Proces izbora putnog pravca

Shodno ugovoru, MTV i MZP će zajednički prikupiti informacije i proceniti uticaj projekata za prevoz manjina da bi se bolje razumeli socijalni i ekonomski uticaji prevoza na manjinske zajednice i da li su ispunjene potrebe manjinskih zajednica (član 3.7).

PIS su takođe odgovorne za prikupljanje statističkih podataka o manjinskim zajednicama i da rade godišnje preglede humanitarnog prevoza (čl. 3.6).

U članu 4 Sporazuma, putni pravci humanitarnog prevoza i red vožnje će biti ažurno vođeni i do 1. januara 2007. MTV i MZP će:

- a) osmisлити metodologiju za izbor putnih pravaca i reda vožnje u skladu sa Aneksom VI Sporazuma, osigurati da su usvojene promene zasnovane na adekvatnoj pozadini i analizi mogućnosti, procenjenim potrebama zajednica, osiguranom učešću i konsultacijama sa datim zajednicama;
- b) obezbediti da svaki novi putni pravac koji u budućnosti bude dodat, bude izabran u skladu sa ovom metodologijom i bude usvojen od strane SOP-a; i
- c) uzdržati se od svake promene putnih pravaca i reda vožnje sve dok postoji takva metodologija.

Shodno članu 5, SOP je sastavljen od viših predstavnika MTV-a, MZP-a, OEBS-a, UNMIK-a ili organizacije koja će ga naslediti, i institucije ombudsmana. Odgovoran je da savetuje i nadgleda manjine i njihov prevoz. Stalni sekretar MTV-a je predsedavajući SOP-a. SOP će:

- a) se sastajati dva puta godišnje da razmotri žalbe u vezi sa metodologijom za izbor putnih pravaca;
- b) na osnovu konsenzusa, dati premijeru i SPGS pisano mišljenje o tome da li su putni pravci za humanitarni ili prevoz manjina koji su predloženi za tender odabrani u skladu sa datom metodologijom;
- c) obratiti posebnu pažnju na njihovo mišljenje o naporima zajednica da se obezbedi prava briga o manjinama;
- d) obezbediti da javne finansije, nabavka i drugi važeći zakoni uređuju finansijsko upravljanje prevoza manjina, uzimajući u obzir primenu metodologije za odabir putnih pravaca;
- e) obavestiti premijera i SPGS u slučaju da se otkrije da nije poštovana metodologija za izbor putnih pravaca (član. 5.2).

MTV je 22. decembra sazvaо inauguralnu sednicu SOP-a i OEBS je bio pozvan da bude deo ovog tela u skladu sa Sporazumom. Shodno članu 6.1 Sporazuma, „Ministarstva su dužna da podnesu OEBS-u potpune informacije koje su važne za sprovođenje ovog Sporazuma (...)”. Imajući to u vidu, kao član SOP-a, OEBS takođe očekuje da dobija informacije od MTV-a i MZP koje se tiču zahteva za humanitarni prevoz koje je PIS dobio u vezi sa odabirom putnih pravaca za prevoz. OEBS ističe da su oba ministarstva preuzela dužnost da osmisle postupak za zahteve i da uspostave sekretarijat SOP-a, koji

bi registrovao zahteve za humanitarni prevoz i podelio ih članovima SOP-a na razmatranje. Iako je ovo veoma pozitivan razvoj, OEBS tek treba da primi obaveštenje i kopije takvih zahteva od predviđenog sekretarijata.

5.1. Novi zahtevi i zahtevi za proširene usluge

OEBS je potvrdio da od juna 2006. putni pravac 6 od Leposavića/Leposaviq do Mitrovicë e jugut/južne Mitrovice i nazad ne koriste sledeći korisnici: kosovski Albanci koji žive u Koshtovë/Košutovu, Cerajë/Ceranji i Bistricë e Shalës/Šaljskoj Bistrici (sela KCB)⁵⁹. Ova sela u kojima žive kosovski Albanci su blizu jedni drugima na teritoriji opština Mitrovicë/Mitrovice i Leposavića/Leposaviq. Njihova populacija je procenjena na 250 stanovnika.⁶⁰ U septembru 2003. formiran je putni pravac 6 da obezbedi prevoz stanovnika sela KCB do Mitrovicë e jugut/južne Mitrovice. Ova sela se nalaze u planinskoj oblasti i do njih može da se dođe samo preko strmih, blatnjavih i neasfaltiranih puteva.⁶¹ Zbog toga su putnici mogli da se pokupe samo na glavnom putu od Leposavića/Leposaviq do Mitrovicë e jugut/južne Mitrovice, do mesta gde se nekada nalazio pokretni kontrolni punkt belgijskog KFOR-a. Putnici se potom, u toku dana, prevoze do Mitrovicë e jugut/južne Mitrovice i nazad. Prevoznačka kompanija je nastavila da pruža ovu uslugu od juna do avgusta 2006, iako nije bilo putnika koji su koristili ovu uslugu. Iz tog razloga UNMIK je ovlastio prevoznačku kompaniju da prekine ovu uslugu. Činjenica da je u aprilu Međunarodna organizacija za migraciju (IOM) poklonila mini-bus Opštinskoj kancelariji za zajednice u Leposaviću/Leposaviq koji se koristi da bi pružio direktan prevoz od Koshtovë/Košutova i Bistricë e Shalës/Šaljske Bistrice do južne Mitrovice/Mitrovicë e jugut četiri dana nedeljno i dva puta tokom dana je verovatno razlog zašto su meštani prestali da koriste humanitarni prevoz koji je ranije bio na raspolaganju. Opštinska kancelarija za zajednice finansira ovu uslugu i putnicima se za putovanje u jednom pravcu naplaćuju karte u iznosu od 1.00 i 0.80 evra. No ipak, 29. januara 2007, Opštinska kancelarija za zajednice je kontaktirala MTV i zatražila od ovog Ministarstva finansiranje ove usluge iz budžeta koji je predviđen za humanitarni prevoz, uključujući i platu za vozača. OKZ je takođe tvrdio da potražnja prevazilazi kapacitete koje pruža mini autobus. Meštani i OKZ su se zbog istog problema takođe susreli sa predstavnicima MTV, MZP, MFE i MLA.

OEBS je takođe upoznat sa činjenicom da su se u januaru 2007, druga dva kosovsko albanska sela,⁶² koja su smeštena u opštinama Zubin Potok (Çabër/Čabar) i

⁵⁹ Na Kosovu, ova tri sela čine jedine enklave kosovskih Albanaca, koje su izolovane od drugih mesta u kojima žive Albanci i okruženi su kosovskim Srbima.

⁶⁰ Ovaj broj predstavlja samo procenu.

⁶¹ UNMIK-ova kancelarija za pitanja zajednica, Odeljenje za humanitarne i specijalne usluge izvršila je procenu putnog pravca koji vodi do ovih sela. KFOR je pošljunčio put do Koshtovë/Košutova u 2004, koji je potom izravnat i izvaljan. Na osnovu procene, ovaj putni pravac je veoma strm sa usponom od 10 do 12%. Usred krivina u obliku slova U koje se protežu nekih dvadesetak kilometara i putovanjem na visini između 500 i 1,000 metara, korišćenje putničkih vozila sa više od 25 putničkih mesta je ocenjeno kao nepreporučljivo, a UNMIK je konačno zaključio da ovaj putni pravac nije podoban za velika vozila na pogon na dva točka. Osim toga, UNMIK je takođe zaključio da bi manja i lakša vozila bila pogodnija za uži i lošiji teren koji vodi do druga dva sela: Cerajë/Ceranja (LE) i Bistricë e Shalës/Šaljske Bistrice.

⁶² Za razliku od sela iz KBK-a, Çabër/Čabar i Zhazhë/Zaža nisu u stvari u potpunosti izolovana od oblasti kosovskih Albanaca. Činjenica da su privatni načini prevoza dostupni, a koji povezuju ova sela sa

Zvečan/Zvečan (Zhazhë/Žaža), obratili PIS i prevoznčkoj kompaniji i zatražili otvaranje humanitarnog saobraćajnog putnog pravca koji bi ih spojio sa Mitrovicë e jugut/južnom Mitrovicom.

5.2. Novi i potencijalni zahtevi za prevoz od povratničkih mesta

U pojedinim opštinama, opštinski timovi su se konsultovali sa OKZ, OKP i predstavnicima povratnika, i kada je to bilo moguće, sa rukovodiocima projekata koji rade na realizaciji i sprovođenju projekata kako bi saznali da li je neko od povratničkih mesta isključeno iz ili ima poteškoća u pristupu putnim pravcima humanitarnog autobusa. Nakon procesa konsultacija, OEBS je utvrdio da postoji veliki broj povratničkih mesta čijim meštanima treba ili može da zatreba pristup humanitarnom prevozu. Ona su navedena u Tabeli 2 (Dodatak 3), koja sadrži informacije o meštanima u tom mestu, predviđeni broj povratnika, trenutni broj povrataka u proteklim mesecima, vrstu prevoznih sredstava koja su dostupna u tom mestu, ukoliko ih ima, i potencijalnu potrebu za saobraćanje humanitarnog autobusa na osnovu procena od strane lokalnih relevantnih aktera.

U Srpskom Babušu/Babush i Serbëve (Ferizaj/Uroševac) kuće su rekonstruisane, iako se korisnici još uvek nisu vratili. Predviđen je povratak za najviše 74 porodica. U ovom trenutku prevoz nije dostupan, ali zbog svoje blizine Bablak/Babljaku, povratničko mesto bi moglo da bude uključeno u putni pravac 10, koji spaja Bablak/Babljak sa Gračanicom/Gračanicë.

Prema izjavama lidera sela od 29. marta 2007, u Muhadžer Talinoc/Talinoc i Muhaxherëve (Ferizaj/Uroševac) živi 37 meštana iz srpske zajednice. Ukupno 44 porodica bi trebalo da ima koristi od projekta povratka. Iako u skorije vreme nije bilo povratka, OSP je mini autobusom iz sela Štrpce/Shtërpçë u znatnoj meri i na *ad hoc osnovama* pružio usluge prevoza stanovništvu. Lideri kosovskih Srba i dalje tvrde da potrebe za prevozom i dalje premašuju raspoloživa sredstva. Mini autobus koji obezbeđuje OKZ može da primi samo osam putnika. Opštinska radna grupa za povratak (ORGP) je predložila da DRC redovno obezbeđuje prevoz do Štrpca/Shtërpçë. Lider sela je predložio da takav prevoz bude obezbeđen utorkom, jer će time omogućiti pristup pijaci u Štrpcu/Shtërpçë.

Pored toga, zajednica kosovskih Srba je takođe zatražila da bude uključena, barem jednom nedeljno, u putni pravac 10 koji spaja Bablak/Babljak sa Gračanicom/Gračanicë. Zajednica kosovskih Srba se takođe nada da će na raspolaganju dobiti vozilo u slučaju hitnih slučajeva jer lekari specijalisti rade samo u Gračanici/Gračanicë.

Pošto u opštini Rahovec/Orahovac nema drugih mesta u kojima žive kosovski Srbi humanitarni autobus saobraća samo do gornjeg Rahovec/Orahovca i Velike Hoče/Hoçë e Madhe. U selu Zoqishtë/Zočište, MZP finansira projekat povratka od juna 2005. U ovom selu trenutno živi negde oko 8.000 kosovskih Albanaca. Pre sukoba, bilo je otprilike od 500 do 600 kosovskih Srba. Projekat je od marta 2007, omogućio rekonstrukciju 38 kuća

Mitrovicë e jugut/ južnom Mitrovicom, trebalo bi takođe da se uzmu u obzir kada se razmatra uključenje mesta koja imaju ograničenu slobodu kretanja.

koje pripadaju interno raseljenim kosovskim Srbima, i izgradnju Doma zdravlja i kanalizacionog sistema. Predstavnici MZP su izvestili ORGP da ministarstvo nema finansijskih sredstava da nastavi rekonstrukciju preostalih šest kuća. Uprkos znatnom broju idi -vidi poseta, još uvek nije došlo do nijednog povratka. Projekat je trenutno zaustavljen i nije sigurno da li uključeni korisnici imaju istinsku nameru da se vrate.

Tokom perioda izveštavanja, ostvaren je samo jedan projekat za povratak u opštinu Gjilan/Gnjilane, koji je imao za cilj povratak pripadnika zajednica Roma, Aškalija i Egipćana u ulicu Abdullah Presheva u Gjilan/Gnjilanu. Očekuje se da se tokom 2007, vrati 20 porodica. Na osnovu reči predstavnika Roma, neće biti nekih posebnih potreba da se ovo mesto uključi u putne pravce saobraćanja humanitarnog autobusa jer će povratnici imati lak pristup humanitarnim i redovnim autobuskim stanicama koje se nalaze u gradu.

Uopšteno gledano, izgleda da u opštini Prizren nema nekih značajnijih zahteva za humanitarnim prevozom. Sve zajednice, izuzev zajednice kosovskih Srba imaju neograničenu slobodu kretanja. Dok je broj povratka kosovskih Srba još uvek ograničen i uglavnom se odnosi na seoske oblasti, sloboda kretanja se ipak postepeno poboljšava za pripadnike ove zajednice.⁶³ Kao što OKZ procenjuje, na teritoriji opštine većina kosovskih Srba (154) živi u dolini Župe/Zhupë.⁶⁴ Postoji jedna autobuska linija koja povezuje grad Prizren sa Štrpcem/Shtërpçë.⁶⁵ Na ovoj liniji autobus saobraća pet puta nedeljno, dva puta na dan, osim vikendom. Autobuska karta u jednom pravcu košta 2 evra. Ova linija je privatizovana 2005. i svako može da koristi autobuse koji saobraćaju na ovoj liniji. Osim toga, kosovski Srbi iz doline Župe/Zhupë imaju neki pristup i povećano koriste ostale komercijalne linije i lokalni prevoz koji saobraća u ovoj oblasti. Mala zajednica kosovskih Srba u selu Drajčići/Drajçiq i dalje ostaje izolovana i nema pristup javnom prevozu i uglavnom koristi privatna vozila. Prevoz iz sela Novake/Novak do Prizrena je obezbeđen dva puta dnevno a usluga prevoza mini autobusom koji obezbeđuje opština je besplatna. Da bi imali pristup ostalim mestima ili gradovima na Kosovu, kosovski Srbi koriste komercijalni autobus do Beograda koji radi svakodnevno, tri puta dnevno.

Procenjeno je da je u opštini Štrpce/Shtërpçë povratak ostvaren 90 procenata. Tokom poslednjeg kvartala 2006, šest porodica (otprilike 30 pojedinaca) se vratilo u

⁶³ Na osnovu popisa iz 1991. ukupan broj srpskog stanovništva u Prizrenu je iznosio 10.950 lica. Kao što poslednje procene OKZ potvrđuju, trenutni broj Srba iznosi 236 lica. Tokom martovskih nereda, tokom 17-18. marta 2004, opština Prizren je postala jedna od opština koju su nemiri najviše zahvatili u pogledu materijalnog uništenja. Pedeset i pet srpskih kuća i osam pravoslavnih verskih i istorijskih objekata je opljačkano, oštećeno i/ili zapaljeno. Reputacija grada je bila narušena, a mirna koegzistencija njegovih stanovnika ugrožena. Mali broj preostalih pripadnika srpske zajednice koja živi u centru grada je skoro u potpunosti raseljen unutar opštine. Tokom 2007, OKZ je finansirao projekat rekonstrukcije kuća u projektu koji promovise povratak 15 porodica u oblasti oko Nėnkala/Potkaljaje u centru grada Prizrena.

⁶⁴ Poslednje brojke manjina, decembar 2006, OKZ, Prizren. Bogoševcu/Bogoshevcë (5), Drajčićima/Drajçiq (26), Gornjem Selu/Gornjasellë (11), Mušnjikovu/Mushnikovë (76), Planjanu/Planjan (4), i Sredskoj/Sredskë (26). Takođe ima jedan manji broj kosovskih Srba koji žive u gradu Prizrenu (36), u Novaku/Novak (34) i Smaq/Smaču (2)

⁶⁵ Nakon juna 1999, jedan broj kosovskih Srba iz Prizrena je raseljen u Štrpce/Shtërpçë. Iz Štrpca/Shtërpçë saobraća redovna autobuska linija do Mitrovicë/Mitrovice i centralne Srbije.

Štrpce/Shtërpcë. Svi povratnici su kosovski Albanci.⁶⁶ Štrpce/Shtërpcë je srpska enklava koja je ostala manje-više nedirnuta tokom i posle rata. Zbog koncentracije kosovskih Srba, paralelne strukture obezbeđuju većinu osnovnih usluga stanovništvu. Kosovski Srbi takođe imaju pristup relativno dobroj saobraćajnoj mreži. Do sada, stanovnici opštine koji pripadaju zajednici kosovskih Albanaca nisu tražili usluge humanitarnog prevoza. U trenutnoj situaciji, izgleda da su zadovoljni time što imaju redovnu autobusku liniju koja spaja Štrpce/Shtërpcë sa Ferizaj/Uroševcem i sa taksijima/mini autobusima koji saobraćaju u svim mestima u opštini gde žive kosovski Albanci.

Selo Leshtar/Lještare u opštini Kamenicë/Kamenica je povratničko mesto gde se do danas vratilo sedam porodica (15 lica). Projekat podržava povratak još 12 porodica (28 lica). Trenutno, povratnici koriste autobus privatnog autobusnog prevoznika iz centralne Srbije, koji je na raspolaganju u selu Strezovcë/Strezovce. Povratnici moraju da pešače tri kilometra da bi stigli do autobusa. Ponekad koriste i usluge taksija. Osim toga, povratnicima je takođe, naročito petkom, potreban prevoz (taksi, kombi ili autobus) kako bi stigli do Kamenicë/Kamenice. Takve dodatne usluge omogućiće im da posećuju zelenu pijacu i da budu u mogućnosti da prodaju svoje proizvode.

Kololječ/Kolloleq je veće selo sa kosovskim Srbima gde se broj stanovnika od 1999. skoro udvostručio. Tokom 1999. u selu je živio 201 kosovski Srbin (67 porodica). Posle 1999. srpske porodice iz okolnih sela odlučile su da se odsele u Kololječ/Kolloleq jer su se tamo osećali bezbednije. Kao rezultat toga, trenutni broj stanovnika iznosi 371 lice (89 porodica). No ipak, meštanima nije dostupan niti humanitarni niti drugi način prevoza. Svako buduće uključnje u putne pravce humanitarnog prevoza pružilo bi stanovnicima i potencijalnim povratnicima povećanu mogućnost korišćenja prevoza. Trenutno, meštani sela koriste samo svoja privatna vozila i ponekad idu peške do tri kilometra udaljenog albanskog sela Shipashnicë e Poshtme/Donje Šipašnice, kako bi koristili usluge privatnih autobuskih kompanija kosovskih Albanaca. Dana 20. aprila 2007, tokom razgovora sa OEBS-om, OKZ u Kamenicë/Kamenici je izjavio da bi Kololječ/Kolloleq lako mogao da bude uključen u humanitarni autobuski putni pravac 16, koji ide kroz Ranilug/Ranillug i Gjilan/Gnjilane i povezuje Kamenicë/Kamenicu sa Mitrovicë/Mitrovicom. U tom smislu, autobus bi mogao iz Kololječa/Kolloleq da krene 15 minuta ranije u odnosu na trenutni raspored vožnje, da prođe kroz srpska sela Strelica/Strelicë (200 lica), Bosce/Boscë (250 lica) i Grizime/Grizimë (150 lica) i zatim stigne do Kamenicë/Kamenice. Na ovaj način, veći deo populacije kosovskih Srba od skoro 1,000 lica imao bi direktniji pristup humanitarnom autobuskom putnom pravcu. OEBS je obavestio OKZ o mogućnosti da se putem prevoznicke kompanije podnese zvanični zahtev PIS.

Osim toga, u opštini Kamenicë/Kamenica, neka sela kosovskih Srba i kosovskih Roma su trenutno napuštena, ali bi mogla ubuduće da budu povratnička mesta i da se razmotri da ona budu uključena u putni pravac humanitarnog prevoza. Ovo uključuje:

⁶⁶ Do povratka je došlo u sledećim selima, gde su meštani u potpunosti ili uglavnom kosovski Albanci ili je stanovništvo izmešano: Firajë/Firaja (1145 kosovskih Albanaca); Brod/Brod (1,305 kosovskih Albanaca); Viça/Viça (255 kosovskih Albanaca); Koshtanieve/Koštanjevo (165 kosovskih Albanaca); Izhanc/Ižance (86 kosovskih Albanaca); Drajkovce/Drajkovc (23 kosovska Albanca i 160 kosovskih Srba); Biti ë Epermë/Gornja Bitinja (330 kosovskih Albanaca i 290 kosovskih Srba); Donja Bitinja/Biti ë Poshtme (270 kosovskih Albanaca i 350 kosovskih Srba).

Rahovicë/Orahovicu,⁶⁷ Ćarakovce/Qerakovcë,⁶⁸ i Hogosht/Ogošte.⁶⁹ Prema OKZ, ova mesta nisu uključena u trenutne putne pravce humanitarnog autobusa jer nema povratnika. Iako je selo Koretin/Koretin smešteno duž putnog pravca 16, u tom selu nema autobuske stanice jer nema ni povratnika.

U opštini Novo Brdo/Novobërdë, projekat povratka se planira u selu Klobukar/Kllobukar. U ovom projektu, 17 porodica je izrazilo želju za povratkom. Ukoliko ovaj projekat bude odobren, projekat bi mogao da vrati dovoljno povratnika kako bi ovo mesto moglo da bude razmatrano za uključenje u putni pravac humanitarnog autobusa. U ovom trenutku, ne može se predvideti stvaran broj povratnika ili predviđeni period trajanja povratka. U isto vreme, sva sela koja čine ili su uključena u integrisani projekat povratka Bostane/Bostan, Prekovce/Prekoc, Izvor/Izvor uključena su u putni pravac 13, pružajući vezu sa Gjilan/Gnjilanom i putni pravac 14, koji omogućuje vezu sa Gračanicom/Gračanicë i Gjilan/Gnjilanom preko Novog Brda/Novobërdë. Osim toga, putni pravac 15 takođe ima autobusku stanicu u selu Prekovce/Prekoc. Iz toga razloga, porodice i pojedinci čije kuće su obnovljene i koji su se već vratili u potpunosti su uključeni u trenutne putne pravce kojima saobraća humanitarni autobus. Selo Jasenovik/Jasenovic u kojem je došlo do individualnih povrataka je takođe uključeno u putni pravac 14.

U opštini Istog/Istok, srpska povratnička mesta Ljug/Lug⁷⁰ (20 povratničkih porodica), Blagać/Blagaq⁷¹ (10 povratničkih porodica), i Srbobran/Serbobran⁷² (10 povratničkih porodica) nisu trenutno uključena u putne pravce kojima saobraća humanitarni autobus. Iako se u proteklih nekoliko meseci u Istog/Istok vratila samo jedna porodica, očekuje se da se u ova mesta tokom leta 2007. možda vrati⁷³ otprilike sedamdeset i pet porodica. Iako nisu zvanično uputili svoj zahtev PIS ili autobuskom prevozniku, tokom razgovora sa opštinskim timovima OEBS-a, povratnici u Ljugu/Lug i Srbobranu/ Serbobran usmeno su se izjasnili da im je potreban pristup humanitarnom prevozu. Ubeđeni su da bi u sadašnjosti, ali i u budućnosti, jedan dodatni autobus sa 50 sedišta zadovoljio potrebe povratnika iz zajednice kosovskih Srba.

⁶⁷ U 1999, 16 porodica kosovskih Albanaca (106 lica) i 19 porodica kosovskih Srba (72 pripadnika) su živeli u Rahovicë/Orahovicu. U 2007, samo dve porodice kosovskih Albanaca (27 lica) žive u ovom selu.

⁶⁸ U 1999, 140 kosovskih Srba (46 porodica) je živelo u Ćarakovcu/Qerakovcë. Trenutno je selo napušteno.

⁶⁹ Hogosht/Ogošte je romsko selo koje je trenutno napušteno. U 1999. bilo je naseljeno sa 54 romske porodice (330 lica).

⁷⁰ Ovo je gradsko povratničko mesto koje se nalazi u gradu Istog/Istok. Iako je okruženo albanskim okruzima, stanovništvo u ovom delu je u potpunosti srpsko. Smešteno je otprilike 8 kilometara od Osojane/Osojana, gde prolazi putni pravac 8 za Zvečan/Zvečan. Da bi došli do Osojane/Osojana, lokalni meštani koriste dva privatna vozila sa srpskim tablicama.

⁷¹ Blagać/Blagaq je obližnje mesto sa srpskim stanovništvom koje je smešteno unutar Gjurakoc/Đurakovca, mešovito selo u kojem su kosovski Albanci većina. Smešteno je nekih 10 kilometara od Osojane/Osojana, gde saobraća putni pravac 8 za Zvečan/Zvečan. Povratnici kosovski Srbi koriste privatna vozila sa srpskim tablicama kako bi stigli do Osojane/Osojana.

⁷² Srbobran/Serbobran je mešovito selo koje se nalazi devet kilometara od Osojane/Osojana. Meštani ovog srpskog sela nemaju privatna vozila.

⁷³ Četrdeset pet (45) porodica u Lug/Ljugu, 25 u Blagaq/Blagaću, i pet u Srbobran/Srbobranu.

Trenutno, putni pravac 8 povezuje Osojane/Osojan sa Zvečanom/Zvečan. No ipak, Osojana/Osojan je udaljeno 8-10 kilometara od gore navedenih povratničkih mesta. Po rečima opštinskih timova OEBS-a, kada bi u Gjurakoc/Đurakovcu postojala autobuska stanica, mesta Blagać/Blagaq i Srbobran/Serbobran bi mogla veoma lako da budu uključena u putni pravac 8. Putni pravac 8 već prolazi kroz ovo selo, a Blagać/Blagaq i Srbobran/Serbobran su veoma blizu. Uključenje Ljuga/Lug u putni pravac 8 zahtevalo bi otvaranje dodatne autobuske stanice u Istog/Istoku, koji je udaljen osam kilometara od Osojane/Osojana. U ovom slučaju, putni pravac bi mogao da krene i završi u Istog/Istoku. Osim putnog pravca humanitarnog autobusa, nijedan drugi način prevoza nije na raspolaganju kosovskim Srbima koji su povratnici u opštinu Istog/Istok.

Ukupno, 240 porodica kosovskih Srba se vratilo u opštinu Klinë/Klina. Od januara 2007, 16 porodica iz zajednice kosovskih Srba se vratilo u Klinë/Klinu. U određenoj meri, humanitarni prevoz može da izađe u susret potrebama povratnika u gradu Klinë/Klini i selima Vidanje/Videjë, Dresniku/Drnsnik, Biča/Binxhë i Grabac/Gracp. Ova mesta su uključena u putni pravac 7, koji saobraća jednom nedeljno svakog četvrtka. Ukoliko ima slobodnih mesta, utorkom, povratnici iz Klinë/Kline ponekad koriste humanitarni autobus koji saobraća duž putnog pravca 8 koji je na raspolaganju Osojane/Osojanu i opštini Istog/Istok.

U isto vreme, stanovnici sela Klinavac/Klinafc⁷⁴ nemaju direktan pristup sadašnjim humanitarnim putnim pravcima. Povratak u ovo selo započeo je decembra 2006. godine i sadašnje kosovsko srpsko stanovništvo čine 17 porodica ili 91 osoba. Pošto je ORGP usvojio projekat "Klinavac/Klinafc II", isti je podnesen MZP-u. Njime se predviđa povratak još 15 porodica. Očekuje se da projekat povratka u selo Berkovo/Berkovë počne maja 2007. godine. Ovim se projektom predviđa povratak 25 porodica kosovskih Srba i zbog toga može da dođe do veće potrebe za humanitarnim prevozom. Pored raspoloživog humanitarnog prevoza, kosovski Srbi imaju pristup javnom putnom pravcu iz grada Klinë/Kline u Kragujevac u Srbiji. Međutim, zbog finansijskih ograničenja povratnici retko koriste ovaj putni pravac. Na lokalnom nivou, Opština Klinë/Klina obezbeđuje redovne autobuse koji povezuju kosovska srpska sela sa gradom. Povratnici kosovski Srbi u opštini Klinë/Klina tražili su da se na putnom pravcu 7 poveća učestalost pružanja autobuskih usluga sa jednom na dvaput nedeljno. Pored toga, OSP je MTV-u i MZP-u podneo pismeni zahtev u kome se traži uključenje sela Klinavac/Klinafc u postojeće putne pravce humanitarnog prevoza.

6. Pitanja bezbednosti

U Sporazumu se, u delu posvećenom zaštiti manjina (čl. 3), propisuje da MTV mora da obezbedi slobodu kretanja putem sledećih mera:

⁷⁴ Klinavac/Klinafc je mešovito selo u kome su kosovski Srbi većinsko stanovništvo. Nalazi se tri do pet kilometara severoistočno od grada Klinë/Kline na putu za Skenderaj/Srbicu. Iako seljaci kosovski Srbi imaju slobodu kretanja do grada Klinë/Kline, oni nemaju privatna vozila. Ovo selo je takođe 17 kilometara daleko od Osojane/Osojana, odakle putni pravac 8 polazi za Zvečan/Zvečan.

- a) bliska saradnja sa KPS-om i KFOR-om kako bi se obezbedilo da se prevoz manjina na ovim putnim pravcima obavlja u bezbednoj sredini, uključujući obezbeđivanje brzog obaveštavanja KPS-a i KFOR-a o delima vandalizma, krađa ili drugim krivičnim delima (čl. 3.1);
- b) saradnja sa pružaocima usluga i njihovim ugovaračima kako bi se obezbedilo da radnici na transportu, posada autobusa i putnici imaju u svakom trenutku adekvatnu bezbednost, uključujući povezivanje sa policijom i bezbednosnim vlastima (čl. 3.4);
- e) rad sa OEBS-om radi obezbeđivanja praćenja autobuskih i železničkih putnih pravaca za manjine, i saradnja sa OEBS-om, institucijom ombudsmana i komesara za pitanja diskriminacije u aktivnostima vezanim za zaštitu (čl. 3.8).

Za vreme perioda izveštavanja nisu evidentirani veći incidenti na putnim pravcima humanitarnih autobusa. U nekim mešovitim krajevima i krajevima gde su kosovski Albanci u većini, prijavljeno je nekoliko incidenata u vezi sa kamenovanjem autobusa i verbalnim uznemiravanjem.⁷⁵ Ti su incidenti povremeni i obično ne prouzrokuju materijalne štete i povređivanje putnika. Međutim, ovi oblici uznemiravanja i slabog zastrašivanja ispod su prihvatljivih standarda bezbednosti i održavaju ili čak povećavaju utisak nesigurnosti kod pogođenih manjinskih zajednica. U reagovanju na takve incidente, KPS ima važnu ulogu tako što posećuje sela u kojima je došlo do takvih incidenata ne samo da bi utvrdio ko su mogući počinioci, što su obično grupe malih dečaka, nego i da bi direktno razgovarao sa njihovim porodicama i zajednicama. Taj se način pokazao delotvornim u regionu Gjilan/Gnjilana,⁷⁶ gde je KPS reagovao na prijavljene incidente kamenovanja i verbalnog uznemiravanja, što je za posledicu imalo smanjenje njihove učestalosti.

Međutim, zastrašivanje ili uznemiravanje u niskom obimu može da se pretvori u ozbiljnije incidente. Ubeđenje da KPS neće reagovati⁷⁷ ili da nije moguća delotvorna reakcija protiv zastrašivanja u malom obimu, naročito ako su počinioci deca, može da spreči vozače, konduktore i putnike da prijave neke od incidenata. Ako se incidenti, koji ne moraju uvek da predstavljaju veliku opasnost po fizičku bezbednost putnika, ne

⁷⁵ Na putnom pravcu 12 je 6. marta 2007. godine, u Cernič/Cernici, OT OEBS-a video kako jedna grupa malih dečaka pored puta dovikuje uvrede dok prolazi autobus. Tokom istog putovanja, u selu Livoç e Epërm/Gornji Livoç, par dečaka, iz manje grupe dečaka, bacao je kamenje na autobus. Za vreme perioda o kome se izveštava, na ovom putnom pravcu nisu primećeni nikakvi drugi bezbednosni incidenti. Na putnim pravcima 13 i 14 prijavljeno je da omladina u selima u kojima većinsko stanovništvo čine Albanci povremeno više ili pljuje na autobus. Što se tiče putnog pravca 8, putnici su decembra 2006. godine pomenuli više incidenata kamenovanja u Runik/Rudniku, i činjenicu da su se jednom prilikom deca u Grabc/Grabcu poređala na ulici da zaustave autobus i počela su da bacaju kamenje. Kako su putnici kazali, incident je rešen kada je španski KFOR došao na lice mesta. Na spoljnim prozorima autobusa (autobus ima duple prozore radi bezbednosti) jasno je moglo da se vidi nekoliko rupa. Ni KFOR ni vozač autobusa nisu mogli da potvrde incident u Grabc/Grabcu. Na putnom pravcu 3 je poslednji slučaj kamenovanja prijavljen u Stanoc/Stanovcu, nekoliko meseci pre OEBS-ovog nadgledanja. KPS je efikasno reagovao i sastao se sa vođama sela. Od tada više nije bilo incidenata.

⁷⁶ Pilot opštinske jedinice Gjilan/Gnjilane, Kačanik/Kaçanik, Kamenicë/Kamenica, Novo Brdo/Novobërdë, Štrpce/Shtërpçë, Ferizaj/Uroševac, Viti/Vitina i Han i Elezit/Đeneral Janković .

⁷⁷ Vozač autobusa kaže da je na putnom pravcu 12 u selu Cernič/Cernica bilo slučajeva bacanja kamenja na autobus i, navodno, u nekim slučajevima KPS nije intervenisao iako su ga vozači autobusa obavestili o tome.

prijavljaju, mogu da ostanu nevidljivi. Ipak, njihov uticaj na utisak putnika može da bude veliki i da poveća njihov osećaj nesigurnosti i tako podrije nastojanja da se izgradi poverenje između zajednica. Zbog toga je preporučljivo da KPS, osim što će reagovati na prijavljene slučajeve, poveća prisustvo na poznatim problematičnim mestima i ima aktivnu ulogu u odvracanju i sprečavanju pojave incidenata.

Za vreme perioda izveštavanja, politička ili druga dešavanja samo su marginalno uticala na red vožnje na putnim pravcima humanitarnih autobusa. Na primer, 3. februara 2007. godine, jedan dan nakon što je specijalni izaslanik generalnog sekretara podneo predlog o rešenju statusa PIS-u, otkazan je humanitarni autobus na putnom pravcu 4, iz Velike Hoče/Hoça e Madhe u Gračanicu/Gračanicë, kako bi se sprečili bilo kakvi mogući bezbednosni incidenti.

Samo jedan mehanički kvar izazvao je kašnjenje u putu na putnom pravcu 13. U ovom slučaju, pucanje gume u Vushtrri/Vučitrnu, na povratku iz Mitrovicë/Mitrovica, izazvalo je strah kod putnika pošto se to dogodilo u kraju u kome kosovski Albanci čine većinsko stanovništvo. Međutim, situacija je ekspeditivno rešena pošto je ekipa za brzo reagovanje za petnaest minuta stigla na mesto događaja i vrlo brzo zamenila gumu.

Većina utvrđenih autobuskih stanica nalazi se u urbanim i neizolovanim mestima do kojih putnici mogu da dođu kroz naseljene krajeve i sela sa stanovnicima koji su pripadnici iste zajednice.⁷⁸ Na taj način je poboljšana bezbednost korisnika i na najmanju meru svedena opasnost od bezbednosnih incidenata. Izuzetak predstavlja putni pravac 7, gde povratnici u Klinavac/Klinafc moraju da pešače kroz naselja kosovskih Albanaca. U ostale slučajeve spada putni pravac 11 gde, iako je pristup autobuskim stanicama generalno bezbedan, u Cernicë/Cernici – selu u kome je u prošlosti bilo međuetničkog nasilja – putnici moraju da pešače kroz kraj u kome stanuju pripadnici većinske zajednice da bi stigli na autobusku stanicu. Neki putnici su prijavili slučajeve verbalnog uznemiravanja.

Bezbednost ljudi koji koriste usluge humanitarnog prevoza se znatno povećava kada je lokacija autobuskih stanica u blizini njihovih kuća, odnosno u krajevima gde su koncentrisani pripadnici njihove zajednice. Na većini putnih pravaca, autobuske stanice se vide iz kuća putnika i/ili su dovoljno blizu da do njih može brzo da se stigne peške,⁷⁹ pošto se utvrđene autobuske stanice nalaze u centru sela ili na obližnjim raskrsnicama. Izuzetke predstavljaju putni pravci 14 i 17. Ovaj drugi putni pravac saobraća na velikoj geografskoj površini sa raštrkanim srpskim stanovništvom na Kosovu, što putnike primorava da pešače ili putuju čak i 10 kilometara do autobuske stanice. Na putnom pravcu 14, autobus ne staje u selu Koretište/Koretishtë nego staje na kružnom putu kod Gjilan/Gnjilana. Od tog mesta do sela treba pešačiti do 20 minuta kroz kraj u kome

⁷⁸ Putni pravci 3, 4, 9, 11, 12, 13, i 14. Autobuske stanice se uglavnom nalaze u srpskim enklavama na Kosovu i nisu izolovane. Međutim, na putnom pravcu 13, putnici koji putuju u sela Koretishte/Koretište i Šilovo/Shillove, moraju da sidu sa autobusa na najbližoj raskrsnici i da idu peške kroz krajeve naseljene većinskim stanovništvom, a može se pokazati da to nije bezbedno za njih.

⁷⁹ Na putnim pravcima 4, 9, 11, 13 i 14, autobuske stanice nalaze se na razdaljini koja se može preći peške za kratko vreme. Razdaljina između njih obično nije veća od 500 metara.

većinu čine kosovski Albanci. Iako nema prijavljenih incidenata, putnici misle da je ta udaljenost preterana.

Rečeno je da nedavna operativna odluka KPS-a u Gjilan/Gnjilanu, koja se tiče važne humanitarne autobuske stanice, ograničava vreme koje je putnicima na raspolaganju za ukrcavanje i iskrcavanje na nekoliko humanitarnih putnih pravaca. Ako se ovo potvrdi, to može da dovede do ograničene raspoloživosti ove usluge. Naročito se na putnim pravicima 11 i 14 vozači autobusa žale da je KPS nedavno odlučio da autobus može samo na pet minuta da se zaustavi ispred Pravoslavne crkve u Gjilan/Gnjilanu. Vozači autobusa tvrde da to nije dovoljno da bi putnici izašli i ušli. Izveštaji sa putnog pravca 11 ukazuju na praksu policajaca KPS-a da vozačima autobusa uručuju kazne kada se zaustavljaju duže od pet minuta. Zato je podnet zahtev da se dozvoli zaustavljanje od najmanje 15 minuta. Važno je da rad saobraćajne kontrole bude kompatibilan sa potrebom da se obezbedi odgovarajući pristup humanitarnom prevozu na nekom bezbednom, odgovarajućem i pristupačnom mestu u urbanom kraju naseljenom većinskim stanovništvom.

Kod putnika na različitim putnim pravicima postoje različiti utisci o bezbednosti. Neki se osećaju bezbedno kada koriste usluge humanitarnog prevoza,⁸⁰ dok drugi izražavaju zabrinutost i više bi voleli da prilikom korišćenja ovih usluga imaju pratnju.⁸¹ Interesantno je primetiti da mnogi putnici i dalje smatraju da je bezbedno koristiti ovu uslugu na putnim pravicima na kojima je ranije bilo incidenata. Korisnici različitih putnih pravaca su naglasili da humanitarni autobusi predstavljaju jedino raspoloživo sredstvo za putovanje i da će nastaviti da ih koriste i pored opasnosti od bezbednosnih incidenata.⁸²

Izveštaji međutim govore da korisnici imaju malo poverenja u sposobnost vlasti PIS-a da osiguraju bezbednu sredinu na putnim pravicima za prevoz manjina.⁸³ Ovo važi za putnike koji se osećaju bezbedno kada koriste usluge humanitarnog prevoza.

7. Opštinski odbori za bezbednost zajednica, lokalni odbori za javnu bezbednost i humanitarni prevoz

U skladu sa članom 7, stavovi 3 do 7 Uredba UNMIK-a br. 2005/54 o Okviru i vodećim načelima Kosovske policijske službe, Opštinski odbori za bezbednost zajednica (OOBZ) su uspostavljeni u svim kosovskim opštinama, a njima predsedavaju predsednici Skupština opština (PSO). Cilj uspostavljanja ovih organa jeste da se obezbedi da "Kosovska policijska služba u potpunosti saraduje sa opštinskim vlastima na povećanju

⁸⁰ Prijavljeno na putnim pravicima 1, 3, 8, 11, 12 i 14 (ranije su autobusi na putnom pravcu 14 imali pratnju ali je ova usluga prekinuta).

⁸¹ Putni pravci 7, 17, 11. Nakon nekih bezbednosnih incidenata na putnom pravcu 11, putnici imaju različita mišljenja o bezbednosti.

⁸² Primedbe putnika na putnim pravicima 1, 12 i 14.

⁸³ Primedbe o putnim pravicima 4, 8 i 9. Što se tiče putnih pravaca 4 i 9, ljudi koji žive u Gornjem Orahovcu/Rahovec pokazuju više poverenja u institucije PIS-a od onih koji žive u Velikoj Hoči/Hoča e Madhe, koji su rekli da nemaju poverenja u njih.

bezbednosti pripadnika svih zajednica u svim opštinama ...”⁸⁴. Članom 7.4 Uredbe osigurava se predstavljanje zajednica tako što se predstavniku zajednice dodeljuje jedno mesto u odboru kako bi se odrazio demografski sastav svih opština. Sadašnjih 17 humanitarnih autobuskih linija saobraća na teritorijama sledećih opština: Obiliq/Obilić, Prishtinë/Priština, Rahovec/Orahovac, Vushtrri/Vučitrn, Mitrovicë/Mitrovica, Zvečan/Zvečan, Leposavić/Leposaviq, Klinë/Klina, Istog/Istok, Ferizaj/Uroševac, Gjilan/Gnjilane, Novo Brdo/Novobërdë, Kamenicë/Kamenica i Viti/Vitina.

U Uredbi UNMIK-a br. 2005/54 takođe se predviđa da komesar policije uspostavi Lokalni odbor za javnu bezbednost (LOJB) koji radi u manjim delovima opštine.⁸⁵ Svrha ovog odbora je da obezbedi efikasno sprovođenje reda i mira, održavanjem dobrih odnosa između KPS-a i manjinskih zajednica, imajući na umu geografsku situaciju i demografski sastav kraja koji je u pitanju. Trenutno postoji 17 LOJB-a u različitim opštinama širom Kosova. SNPS OEBS-a daje savete i obezbeđuje izgradnju kapaciteta tim LOJB-ima, te prati njihov rad.

I pored postojanja OOBZ-a i LOJB-a, izveštaji pokazuju da se ovi odbori ne sastaju redovno i da je pitanje humanitarnog transporta za manjine retko ili uopšte nije, tema njihovog dnevnog reda.⁸⁶ Imajući na umu sastav ovih odbora, ovo predstavlja propuštenu priliku da se manjinske zajednice sastanu sa opštinskim vlastima i KPS-om i razmotre i poboljšaju pružanje usluga humanitarnog prevoza kako bi obezbedili pozitivan uticaj ove usluge na njihove pripadnike.

Iako formiranje OOBZ-a i LOJB-a predstavlja jednu novu inicijativu, potrebno je podvući da izostavljanje pitanja humanitarnog prevoza iz njihovog dnevnog reda nije štetno samo po nastojanja čiji je cilj stvaranje bezbedne sredine za usluge humanitarnog prevoza, jer se tako pojačava utisak kod manjinskih zajednica da se njihovi interesi ignorišu. Ovim se podriva i pristup manjinskih zajednica javnim vlastima koje su nadležne za obezbeđivanje ove usluge. Zbog toga su potrebni dalji naponi kako bi se obezbedilo da OOBZ-i i LOJB-i funkcionišu ispravno i rešavaju pitanja koja se tiču humanitarnog prevoza za manjine u onom svojstvu koje je predviđeno članom 7.4 Uredbe UNMIK-a br. 2005/54. Istovremeno, manjinske zajednice se podstiču da povećaju zastupljenost preko svojih lokalnih predstavnika u OOBZ-u i LOJB-u.⁸⁷

⁸⁴ Uredba UNMIK-a br. 2005/54 o Okviru i vodećim načelima Kosovske policijske službe, 20 decembar 2005 godine, član 7.3.

⁸⁵ Član 7.8.

⁸⁶ OEBS je saznao da OOBZ-i u Gjilan/Gnjilanu, Prizrenu, Rahovec/Orahovcu, Kamenicë/Kamenici, Istog/Istoku, Klinë/Klini i Viti/Vitini, i LOJB-i u Vrbovcu/Vërboç (opština Viti/Vitina); Partešu/Partesh (opština Gjilan/Gnjilane), Kruševu/Krushevë (opština Dragash/Dragaš), Mushnikovë/Mušnikovu (opština Prizren), i Velikoj Hoçi/Hoça e Madhe (opština Rahovec/Orahovac), Ljevoši/Levoshtë (opština Pejë/Peć), do sada nisu raspravljali o pitanju humanitarnog prevoza za manjine. U Ferizaj/Uroševcu se radi na uspostavljanju OOBZ. U međuvremenu se pitanjima vezanim za humanitarni prevoz bavi Opštinska radna grupa za povratak (ORGP).

⁸⁷ Predstavnici kosovskih Srba nisu učestvovali u radu poslednja dva sastanka OOBZ-a u Istog/Istoku.

8. Preporuke

Na osnovu svojih zaključaka, i imajući na umu obaveze PIS-a prema Sporazumu, OEBS daje sledeće preporuke:

Stanje vozila

1. Radi povećanja bezbednosti putnika, PIS treba da planira postepenu zamenu najstarijih vozila, i dodeli odgovarajuća finansijska sredstva za ove svrhe,
2. Pružaocu usluga se savetuje da obezbedi da se autobusi uvek ispravno čiste i održavaju,
3. Pružalac usluga treba da garantuje ispravno funkcionisanje sistema za grejanje u svim autobusima, a PIS treba da obezbedi da na raspolaganju bude sve veći broj vozila sa klima uređajima.

Komunikacioni sistem

4. Da bi se unapredila bezbednost putnika, odgovarajuće funkcionalna radio oprema trebalo bi da bude održavana u svim autobusima u svakom trenutku. U skladu sa njegovim odgovornostima predviđenim ovim Sporazumom, pružalac usluge bi trebalo blagovremeno da opravi radio opremu kad god ista ne funkcioniše na odgovarajući način;
5. MTV bi trebalo da nadgleda pružaoca usluge kako bi osigurao ugradnju i pravilno funkcionisanje radio opreme u svim autobusima; MTV bi takođe trebalo, posredstvom kosovskog RTT-a, da osigura blagovremeno dodeljivanje novih radio frekvencija.

Potpisivanje i pismene informacije o humanitarnom prevozu

6. Kako bi ispunio svoju odgovornost u skladu sa Sporazumom, MTV bi trebalo da postavi znake i učini dostupnim pismene informacije u vezi sa humanitarnim autobusima na albanskom, srpskom i engleskom jeziku. Dati znaci i materijali trebalo bi da pruže informacije u pogledu prevoznih usluga i prava i obaveza putnika uključujući: prevozne putne pravce, karte i redove vožnje; i administrativna uputstva i propise. Savetuje se da se putnicima stave na raspolaganje informacije o Sporazumu i obavezama PIS-a na sva tri jezika.

Pristupačnost autobuskih stanica

7. U slučajevima u kojima se oceni da autobuske stanice ometaju promet saobraćaja, KPS bi trebalo da ostvari saradnju sa MTV-om i pružaocem prevoza u cilju identifikovanja odgovarajućih autobuskih stanica, koje dozvoljavaju adekvatno ukrcavanje i iskrcavanje putnika. Identifikovane autobuske stanice trebalo bi da budu postavljene na lokacijama koje obezbeđuju siguran i jednostavan pristup svim korisnicima humanitarnog prevoza. Imajući ovo u vidu, MTV bi u saradnji sa KPS-

om trebalo da osigura rešenje problema u vezi sa autobuskim stanicama, na koje je ukazano u Gjilan/Gnjilanu odnosno u Gračanici/Gračanicë.

Dostupnost

8. U budućnosti, OKZ u Rahovec/Orahovcu ne bi trebalo da prikuplja nikakve mesečne novčane nadoknade kao uslov za pristup humanitarnom prevozu duž putnih pravaca 4 i 9. Ovakva praksa nije opravdana kada govorimo o humanitarnom prevozu PIS-a. MTV i MZP bi trebalo da prate i osiguraju da nijedna opština ili OKZ ne uvede slične prakse u pogledu humanitarnog prevoza.

Kodeks ponašanja za vozače i uslužno osoblje

9. U skladu sa obavezama sadržanim u Preporukama za poboljšanje politika i postupaka za povratak, koje je doneo Kabinet premijera, MTV se podstiče da usvoji Administrativno uputstvo (AU) kojim se uspostavlja nediskriminacioni kodeks ponašanja za vozače i uslužno osoblje humanitarnog i javnog prevoza na Kosovu. Stvaranje ministarske radne grupe za izradu datog AU predstavlja pozitivan događaj u ovom smeru.

Žalbe i predlozi korisnika

10. Daje se savet da MTV i pružalac usluge stvore lako pristupačan i lako upotrebljiv sistem za ulaganje žalbi i pruže putnicima pismene informacije, na njihovom jeziku, (jezicima) o postupku za ulaganje pismenih žalbi, podnošenje zahteva ili davanje predloga. Ove informacije bi takođe trebalo da budu dostupne OKZ-ima i OSP-ima, koji su u bliskom i redovnom kontaktu sa korisnicima ove usluge i mogu im pomoći da podnesu date zahteve i žalbe odgovarajućim institucijama;
11. Vozačima autobusa treba dozvoliti da primaju date zahteve i žalbe i da ih prenose pružaocu usluge, kako bi ih isti prosledio dalje MTV-u, kada je to potrebno;
12. Pružalac usluge i MTV se savetuju da periodično prikupljaju zahteve i mišljenja putnika u pogledu usluge i to intervjuisanjem ili korišćenjem drugih sredstava.

Promet putnika, raspoloživost i učestalost usluge

13. Na kraći rok i u slučajevima u kojima je to moguće, MTV i pružalac usluge trebalo bi da povećaju učestalost i raspoloživost usluga kako bi zadovoljili postojeću potražnju;
14. Na duži rok, PIS bi trebalo da osigura dodeljivanje finansijskih sredstava dovoljnih za proširivanje humanitarnog prevoza i kupovinu novih vozila kako bi zadovoljio postojeću rastuću potražnju za humanitarnim prevozom.

Proces odabira putnog pravca

15. MTV i MZP bi trebalo brzo da ispune svoju obavezu primene metodologije za utvrđivanje putnog pravca i reda vožnje, određene u Aneksu VI Sporazuma, kako bi

se omogućio blagovremen odgovor na promenljive potrebe putnika, na primer pružile usluge novim povratnicima;

16. MTV i MZP bi trebalo da izrade transparentni postupak za podnošenje zahteva u skladu sa kojim zajednice kojima je potreban humanitarni prevoz mogu podneti zahtev za proširivanje postojećih putnih pravaca u sklopu humanitarnog prevoza ili za uvođenje novih putnih pravaca, kako bi se osigurala primena metodologija za odabir budućih putnih pravaca i reda vožnje. Ovakav postupak bi trebalo da pruži mogućnost podnošenja žalbe u slučaju odbijanja zahteva;
17. MTV i MZP se podstiču da uspostave Sekretarijat SOP-a i omoguće svim članovima SOP-a da dobiju svu neophodnu dokumentaciju i informacije za ispunjavanje ovih dužnosti, kako bi se osiguralo odgovarajuće funkcionisanje SOP-a predviđeno članom 5 Sporazuma, a u pogledu procesa odabira putnog pravca i reda vožnje;
18. Sekretarijat SOP-a bi trebalo da uspostavi registar svih zahteva za humanitarni prevoz i žalbi uloženi u PIS-u, kako bi se osiguralo transparentno odlučivanje u pogledu procesa odabira putnog pravca i reda vožnje;
19. Pružalac usluge bi trebalo da razmotri obezbeđivanje drugog autobusa na putnom pravcu 8 kako bi se pružile usluge kao odgovor na porast potražnje od strane nedavnih povratnika;
20. S obzirom na veliku udaljenost koju korisnici treba da prepešače ili pređu da bi došli do autobuske stanice na putnom pravcu 17, lokacija ovog pravca treba da se promeni.

Bezbednosna pitanja

21. Kako bi povećali poverenje putnika u sposobnost PIS-a da pruži bezbedno i sigurno okruženje na pravcima na kojima se obavlja prevoz, PIS i posebno MTV, MZP i KPS mogu razmotriti preduzimanje promotivnih mera kao što su:
 - a) obezbeđivanje i predstavljanje obimnijeg informativnog materijala o uslugama humanitarnog prevoza i novoj ulozi i odgovornosti PIS-a;
 - b) redovno intervjuisanje putnika i procena njihovih potreba, poklanjajući pažnju i percepcijama o bezbednosti; i
 - c) sprovođenje aktivnosti informisanja i konsultacija na terenu, koje će pomoći u stvaranju sve većeg osećaja poverenja među putnicima.
22. Autobuski redovi vožnje trebalo bi da se razmotre kako bi se smanjilo nepotrebno izlaganje na problematičnim mestima, kao što je prolazak kroz Runik/Rudnik u vreme kada učenici završavaju nastavu za taj dan;
23. Nakon pozitivnog primera Runik/Rudnika, u saradnji sa MTV-om i MZP-om, opštinske vlasti, KPS i druge relevantne institucije trebalo bi da obeshrabre, spreče i odgovore na brz i efektivan način na bezbednosne incidente koji potiču iz odnosnih zajednica.
24. Kako bi se uklonila potencijalna pretnja po bezbednost putnika, u putni pravac 7 treba da se uključi i autobuska stanica u Klinavcu/Klinafc.

Opštinski saveti za bezbednost zajednice i Lokalni odbori za javnu bezbednost

25. PIS, opštine i relevantne stanice KPS-a trebalo bi da ostvaruju prisnu saradnju sa lokalnim zajednicama kako bi osigurali pravilno funkcionisanje OOBZ-i i LOJB-i i omogućili diskusiju o pitanju humanitarnog prevoza za manjine između svih relevantnih aktera.

Aneks 1

Putni pravci u sklopu humanitarnog autobuskog prevoza

Zaključno sa martom 2007, humanitarni autobuski prevoz PIS-a saobraćao je na ukupno 17 putnih pravaca. Ti pravci su:⁸⁸

- 1) Babin Most/Babimoc (OB) -Miloševo/Milloshhevë (OB) - Gračanica/Gračanicë (PR) - Miloševo/Milloshhevë (OB) - Babin Most/Babimoc (OB);
- 2) Gornja Brnjica/Bërnice e Epërme (PR) – Gračanica/Gračanicë (PR) - Gornja Brnjica/Bërnice e Epërme (PR);
- 3) Miloševo/Milloshhevë (PR) - prelaz 3 - Miloševo/Milloshhevë (PR);
- 4) Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH) - Gračanica/Gračanicë (PR) - Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH);
- 5) Grace/Gracë (VU) – severna Mitrovica/Mitrovicë e veriut (MI) - Grace/Gracë (VU);
- 6)⁸⁹ Leposavić/Leposaviq (LE) – Mitrovicë e jugut/južna Mitrovica (MI) - Leposavić/Leposaviq (LE);
- 7) Vidanje/Videjë (KL) - Klinë/Klina (KL) - Drsnik/Dresnik (KL) - Grabac/Grabc (KL) - Biča/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*) ili 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*) ili 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*) ili 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 -

⁸⁸ Ovu listu je dala Jedinica za terenske operacije UNMIK-a (JTO), Projekat humanitarnog autobusa, Opšti operativni izveštaj, 31. jul 2006. Opštine u kojima se nalaze ova sela označene su akronimima u zagradama i to na sledeći način: (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. Neki od naziva u Administrativnom naređenju br. 2004/23 kojim se primenjuje Uredba UNMIK-a br. 2000/43, sa izmenama i dopunama, o broju, nazivima i granicama opština, po svemu sudeći nepravilno su ispisani i ispravljani su u ovom Dodatku nakon konsultacija sa ljudima kojima je određeni jezik maternji.

⁸⁹ Obustavljen od avgusta 2006.

Straža/Strazhë (GN) - Zebince/Zebincë (NB) - Prekovce/Prekoc (NB) - Izvor/Izvor (NB) - Bostane/Bostan (NB) - Čuljkovce - Trnjičevce/Tërniqec (NB) - Gornji Makreš/Makresh i Epërm (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Paralovo/Parallovë (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN);

14) (*Gjilan/Gnjilane D*) ili Gjilan/Gnjilane (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Gornji Makreš/Makresh i Epërme (GN) - Trnjičevce/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);

15) (*Gjilan/Gnjilane E*) ili 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*) ili 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*) ili Klokot/Kllokot (VI) - Parteš/Partesh (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Mitrovicë/Mitrovica (MI) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Parteš/Partesh (GN) - Klokot/Kllokot (VI).

Aneks 2

Putni pravci u sklopu humanitarnog autobuskog prevoza, koje su nadgledali OT-i OEBS-a u periodu od novembra 2006 do marta 2007.

Period nadgledanja	nov - dec. 2006.	januar 2007.	feb - mart 2007.
Nadgledani putni pravci Putni pravac br.	3 putna pravca	9 putnih pravaca	5 putnih pravaca
1	RC PR	RC PR	
2			
3		RC PR	
4		RC PZ	
5	RC MI		
6			RC MI
7			RC MI
8	RC MI	RC PE	
9		RC PZ	
10			RC PR
11		RC GN	
12			RC GN
13		RC GN	
14		RC GN	
15			
16			
17			RC GN

Objašnjenje: RC znači Regionalni centar OEBS-a. U svakom RC-u različiti OT-i nadgledali su navedene putne pravce. Akronimi imaju sledeće značenje: GN (Gjilan/Gnjilane), MI (Mitrovicë/Mitrovica), PE (Pejë/Peć), PR (Prishtinë/Priština), PZ (Prizren). Pojednosti o putnim pravcima u sklopu humanitarnog prevoza od broja 1 do 17 navedeni su u Dodatku 1.

Aneks 3

Potencijalna potreba za humanitarnim prevozom na nekim povratničkim lokacijama na Kosovu.

Opština	Povratnička lokacija	Postojeće stanovništvo	Predviđen br. povratka	Povratak nedavnih meseci	Vrsta prevoza koji je već dostupan	Potencijalna potreba za humanitarnim prevozom
UR	Srpski Babuš/Babush i Serbëve	0	74 porodica	0	nema	Do Bablak/Babljaka i Gračanice/Gračanicë
UR	Muhadžer Talinovac/Talinoc i Muhaxherëve	37 lica	40 porodica	0	Kombi OSP-a (8 sedišta) do ST	Veće vozilo potrebno je do Štrpca/Shtërpçë Bablak/Babljaka Gračanice/Gračanicë Zahteva se poklanjanje vozila hitne pomoći
RH	Zoqishtë/Zočište	0 KS 8.000 KA	40 porodica	0	nema	nije dostupno
KK	Leshtar/Lještare	7 porodica 15 KS	12 porodica 28 KS	2 porodica 5 lica	Autobus srpske kompanije zaustavlja se 3 km daleko (Strezovcë/Strezovce); taksi	Taksi kombi i autobuske linije posebno petkom idu do zelene pijace u Kamenicë/Kamenici
KK	Kololjeç/Kolloleq Strelica/Strelicë Bosce/Boscë Grizime/Grizimë Ukupno:	371 KS 200 KS 250 KS 150 KS 971 KS	nije dostupno	170 (1)	(Kololjeç/Kolloleq) privatna vozila i, povremeno, privatne autobuske kompanije koje vode kosovski Albanci, u Shipashnicë e Poshtme/Donjoj Šipašnici, selu naseljenom kosovskim Albancima udaljenom 3 km	OKZ razmatra podnošenje zahteva da putni pravac 16 bude proširen na ova četiri sela. Tako bi putni pravac bio direktno pristupačan broju od skoro 1.000 ljudi.
NB	Klobukar/Kllobukar	0	17 porodica	0	nema	U zavisnosti od odobrenja i sprovođenja projekta povratka
IS	Lug/Ljug Blagaq/Blagać Serbobran/Srbobran	20 porodica 10 porodica 10 porodica	45 porodica 25 porodica 5 porodica	1 porodica (grad Istog/Istok)	Lug/Ljug 2 privatna vozila sa beogradskim registarskim tablicama. Blagaq/Blagać 1 privatno vozilo sa beogradskim registarskim tablicama; Serbobran/Srbobran Bez privatnih vozila.	Jedan dodatan autobus (50 mesta) na putnom pravcu 8. Blagaq/Blagać i Serbobran/Srbobran mogli bi biti uključeni u putni pravac 8 pošto su oba ova sela u blizini ovog putnog pravca.
KL	Klinavac/Klinafc Berkovo/Berkovë	17 porodica 91 KS 0	15 porodica 25 porodica	Nije dostupan 16 porodica KS u gradu Klinë/Klini Nd	Javna prevozna linija od grada Klinë/Kline do Kragujevca/Kragujevc u Srbiji (nije ekonomično, suviše skupo); redovni autobusi od sela naseljenih kosovskim Srbima do grada Klinë/Kline.	Povećati učestalost na putnom pravcu 7 sa jednom na dva puta nedeljno; uključiti Klinavac/Klinafc duž putnog pravca 7 (pismeni zahtev OKZ-a)
ST	Firajë/Firaja Brod/Brod Viça/Viça Koshtanieve/Košťanjevo Izhanc/Ižance	1145 KA 1305 KA 255 KA 98 KS 165 KA 86 KA		5 porodica KS 1 porodica KS	Svakodnevni autobus koji povezuje ST sa severnom MI. Svakodnevni autobusi koji povezuju ST sa Beogradom; svakodnevni kombi koji povezuje ST sa Kruševcom (Srbija). Svakodnevni kombi do Prizrena. Nedeljna autobuska linija do Skoplja.	Ne postoje nikakvi zahtevi za uspostavljanje usluge humanitarnog prevoza.

	Drakovce/Drakovc	23 KA, 160 KS			Redovne autobuske linije koje povezuju KA sa UR; i taksi kombi koji voze do UR.	
	Biti ë Epermë/Gornja Bitinja,	330 KA, 290 KS				
	Donja Bitinja/Biti ë Poshtëmë	270 KA 350 KS				

Potencijalna potreba za humanitarnim prevozom na nekim povratničkim lokacijama na Kosovu. Objašnjenje: UR (Ferizaj/Uroševac); RH (Rahovec/Orahovac); KK (Kamenicë/Kamenica); NB (Novo Brdo/Novobërdë); IS (Istog/Istok); KL (Klinë/Klina); MI (Mitrovicë/Mitrovica); ST (Štrpcë/Shtërpçë). Akronimi KA i KS se koriste i kao skraćena za kosovske Albance odnosno kosovske Srbe.

(1) Ovo se odnosi samo na Kollajë/Kollajë. Iako su stanovnici iz reda zajednice kosovskih Srba ostali u ovom selu, njima su se pridružile porodice kosovskih Srba iz okolnih sela kako bi se postigla bolja bezbednost. Ova kretanja odvijala su se nakon juna 1999.