



Organizata për Siguri dhe Bashkëpunim në Evropë
MISIONI NË KOSOVË

Departamenti i Monitorimit

**Transporti humanitar me autobus i pakicave në Kosovë pas transferimit tek
Institucionet e Kosovës**

Gjetjet e aktivitetit të monitorimit

Qershor 2008

Raporti Nr. 4

PËRMBAJTJA

1. PËRMBLEDHJA EKZEKUTIVE	2
2. ZHVILLIMET INSTITUCIONALE DHE BRENGAT	2
3. ANKETIMI I UDHËTARËVE DHE METODOLOGJIA.....	4
4. REZULTATET E ANKETËS	4
4.1. DISPONUESHMËRIA E SHËRBIMIT DHE QASJA NDAJ SHËRBIMEVE DHE MUNDËSIVE.....	4
4.2. KËNAQSHMËRIA E SHËRBIMIT	6
4.3. SIGURIA	6
5. PËRFUNDIME DHE REKOMANDIME.....	7
SHTOJCA 1: LINJAT E TRANSPORTIT HUMANITAR ME AUTOBUS	9
SHTOJCA 2: LISTA E ZGJERIMIT TË LINJAVE DHE VENDNDALJET SHITESË TË AUTOBUSIT TË PROPOZUARA NGA UDHËTARËT E INTERVISTUAR	10
ANEKS 3: URDHËRESË ADMINISTRATIVE NR. 2007/6.....	11

1. Përmbledhja ekzekutive

Transporti humanitar me autobus është për momentin i vetmi shërbim specifik i ofruar nga Qeveria e Kosovës për komunitetin serb të Kosovës. Pas transferimit nga UNMIK-u, e edhe pas 17 shkurtit 2008, shërbimi është dëshmuar të jetë sukses në kuptimin e numrit të shfrytëzuesve, cilësisë së shërbimit, nivelit të kënaqësisë së udhëtarëve, si dhe qasjes ndaj të drejtave themelore. Gjithashtu, është vërtetuar të jetë sukses në kuptimin e menaxhimit nga autoritetet gjegjëse kosovare.

Raporti i katërt i OSBE-së mbi Transportin humanitar me autobus¹ pasqyron rezultatet e një hulumtimi në terren mbi brengat, nevojat dhe përvojat e komuniteteve pakicë që mbështeten në këtë shërbim. Përfituesit përgjithësisht janë të kënaqur me transportimin humanitar. Shfrytëzimi i rregullt dhe linjat mjaft të frekuentuara tregojnë që shërbimi, jo vetëm që është esencial, por duhet të zgjerohet dhe të integrohet tutje edhe në linjat e rregullta të autobusëve. Ndarja e financimit adekuat ka rëndësi thelbësore për përmirësimin dhe zgjerimin e shërbimit, pasi është përkushtimi i ministrive gjegjëse dhe autoriteteve lokale që të mbështesin vazhdimësinë, zgjerimin dhe përmirësimin e tij.

Raporti gjithashtu thekson mungesat institucionale që kanë penguar zgjerimin e mëtutjeshëm dhe ndryshimin e linjave aktuale të shërbimit në vitin 2007 dhe shpreh brengën për faktin që më 2008 implementimi i Procedurës për dorëzimin dhe vlerësimin e kërkesave të reja për transport është kryer me parregullsi si dhe pa transparencë e pa informim publik.

2. Zhvillimet institucionale dhe brengat

Shërbimi i transportimit humanitar me autobus është themeluar së pari në vitin 1999 nën përgjegjësinë e Komisionarit të Lartë të Kombeve të Bashkuara për Refugjatë (UNHCR).² Më 1 korrik 2001, përgjegjësitë e shërbimit iu transferuan Departamentit të UNMIK-ut për Administratë Civile. Më 31 gusht 2006, UNMIK-u dhe Institucionet e Përkohshme të Vetëqeverisjes nënshkruan Marrëveshjen për Transferimin e Përgjegjësive për Transportimin Humanitar të Komuniteteve Pakicë në Kosovë (Marrëveshja). Në pajtim me këtë Marrëveshje, qysh prej 1 janarit 2007, Ministria e Transportit dhe Post-Telekomunikacionit si dhe Ministria e Komuniteteve dhe Kthimit kanë marrë përsipër përgjegjësinë e plotë për këtë shërbim, duke përfshirë financimin, menaxhimin, si dhe sigurinë e tij.

Në vitin 2007, Ministria e Transportit dhe Post-Telekomunikacionit si dhe Ministria e Komuniteteve dhe Kthimit dështuan të vendosnin metodologjinë e linjave dhe orareve të nisjes të përcaktuar me Marrëveshjen për transferimin e përgjegjësive të nënshkruar me UNMIK-un. Komiteti Këshillues për Transport, i krijuar në bazë të Marrëveshjes për të miratuar ndryshimet në linja e orare nuk ishte në gjendje të kryente mandatin e vet. Si rezultat, shërbimi nuk është zgjeruar në vitin 2008, përkundër kërkesës së rritur të personave të zhvendosur, të kthyerve dhe grupeve tjera të cënueshme. Raportet e OSBE-së kanë dokumentuar praninë e një kërkese të tillë.

Vetëm në fund të dhjetorit 2007, Ministria e Transportit dhe Post-Telekomunikacionit lëshoi Udhëzimin Administrativ 2007/6 mbi Procedurën për dorëzimin dhe vlerësimin e kërkesave për transportimin humanitar me autobus (Procedura).³ Megjithatë, Procedura është shpërndarë në mënyrën

¹ Gjitha raportet e OSBE-së janë në dispozicion tek: <http://vvvvvv.osce.org/documents>.

² Programi humanitar dhe transportimit special është paraparë si pjesë e përpjekjes së Qeverisë së Kosovës për të siguruar plotësimin e *Standardit 3, Liria e Lëvizjes*. Implementimi i tij kontribuon në krijimin e kushteve të nevojshme për pjesëmarrjen efektive të personave që i përkasin komuniteteve pakicë në jetën publike.

³ Shih Shtojcën 3.

më të mirë dhe disa komuna nuk e kanë marrë atë as gjashtë muaj pas hyrjes së saj në fuqi.⁴ Në nivelin komunal, Zyrat Komunale për Komunitete janë përgjegjëse për ofrimin e informatave në lidhje me Procedurën dhe mundësimin e dorëzimit të kërkesave. Fakti që disa Zyra Komunale për Komunitete nuk kanë marrë Procedurën ka kontribuar në uljen drastike të vetëdijes publike si dhe mundësisë së paraqitjes së kërkesave.

Sipas Procedurës, kërkesat së pari duhen paraqitur tek një Komision Teknik, të përbërë nga Ministria e Transportit dhe Post-Telekomunikacionit, Ministria e Komuniteteve dhe Kthimit si dhe Ministria e Administrimit të Pushtetit Lokal. Derisa ky Komision është përgjegjës për vlerësimin e parë të këtyre kërkesave, kërkesat duhet t'i dorëzohen edhe Komitetit Këshillues për Transport, i cili është i vetmi organ i autorizuar për të marrë vendimin përfundimtar. Megjithatë, është brengosës fakti që Ministrinë përgjegjëse nuk kanë lëshuar apo komunikuar me Komitetin vendimin me shkrim mbi përbërjen e Komisionit Teknik. Komisioni vepron pa transparencë, si dhe nuk ofron dokumentacionin dhe informatat e nevojshme tek Komiteti. Deri në qershor 2008, Komisioni Teknik nuk ka krijuar e as nuk ka komunikuar me Komitetin mbi Regjistrin e kërkesave të pranuar, e as nuk i ka dorëzuar Komitetit kopjet e këtyre kërkesave dhe vendimet që janë marrë në shkallën e parë. Kështu, Komiteti jo vetëm që vazhdon të mos jetë në gjendje të kryejë funksionet e tij në lidhje me procesin e përzgjedhjes së linjave dhe orareve, por nuk ka mundësi as të monitorojë mekanizmat institucional të krijuar në bazë të Procedurës. Njëkohësisht, përfaqësuesit e Ministrisë së Transportit dhe Post-Telekomunikacionit publikisht kanë deklaruar në takime me përfaqësues të komunitetit ndërkombëtar që Komisioni Teknik ka pranuar dhe ka miratuar katër kërkesa.

Një zhvillim tjetër që do të prekë shfrytëzimin e vazhdueshëm të shërbimit nga komunitetet pakicë është kalimi i tij i mundshëm në shërbim të privatizuar, që kryhet në baza komerciale. Nëse kjo bëhet para kohës, një kalim i tillë mund të ketë ndikim përkeqësues tek përfituesit dhe shfrytëzimi i tyre i këtij shërbimi esencial. Marrëveshja afatgjate e shërbimit, përmes së cilës ofruesi aktual i shërbimit, një kompani serbe e Kosovës e besueshme për udhëtarët, operon me shërbimin e transportimit humanitar me autobus në emër të Ministrisë së Transportit dhe Post-Telekomunikacionit, skadoi më 31 dhjetor 2007. Ministria ka zgjatur këtë marrëveshje shërbimi deri në qershor 2008. Qysh prej qershorit Ministria nuk ka ndërmarrë ndonjë hap për të informuar Komitetin Këshillues të Transportit në lidhje me këtë proces prokurimi. Njëkohësisht, Ministria ka dështuar në thirrjen e takimit të Komitetit Këshillues të Transportit në muajt e fundit. Kështu, Komiteti nuk është në gjendje të kryejë procesin e prokurimit, transparencën e tij, si dhe përputhjen e tij me legjislacionin dhe procedurat në fuqi.

Nëse nuk është në gjendje të mblidhet, si dhe nëse nuk i sigurohen kërkesat e domosdoshme dhe vlerësimet e shkallës së parë nga Komisioni Teknik, Komiteti Këshillues i Transportit nuk do të jetë në gjendje të marrë vendime mbi ndryshimet e linjave dhe orareve. Përkundër zhvillimeve aktuale, do të ishte tejet me rëndësi që procesi i prokurimit të ndërmerret vetëm pasi ndryshimet e linjave dhe orareve të jenë miratuar nga Komiteti Këshillues i Transportit. Nëse kjo nuk ndodh, ofruesi(t) i ri i përzgjedhur nuk do të jetë i obliguar t'i përgjigjet kërkesës në rritje dhe të ndryshuar nga grupet e cenushme, duke përfshirë personat e zhvendosur dhe të kthyer, si dhe operimit të këtij shërbimit në linja të reja të kërkuara në pajtim me këtë Procedurë.

Rëndësi të njëjtë ka edhe që autoritetet kosovare të sigurojnë financimin adekuat edhe për linjat e reja të përzgjedhura në Buxhetin e Konsoliduar të vitit 2009. Si pjesë e procesit të prokurimit, Komiteti Këshillues i Transportit duhet të konsultohet për të siguruar që udhëtarët e komuniteteve pakicë,

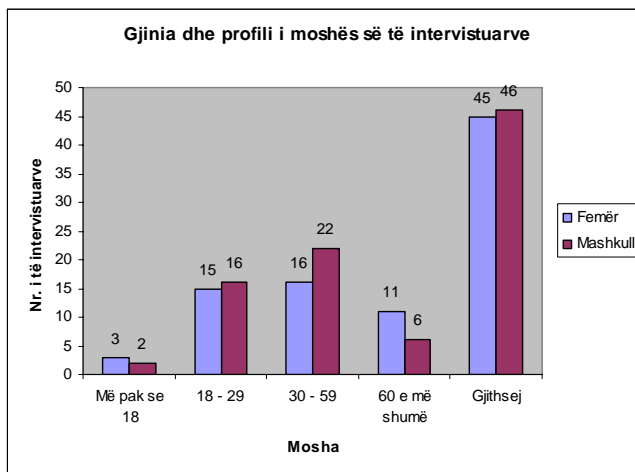
⁴ Qysh prej shkurtit 2008, asnjë nga komunat dhe Zyrat Komunale të Komuniteteve që janë përgjegjëse për mundësimin e paraqitjes së kërkesave nuk e kanë marrë Procedurën.

kryesisht serbë të Kosovës, të vazhdojnë të shfrytëzojnë këtë shërbim të ofruar nga ofertuesit e përzgjedhur.

3. Anketimi i udhëtarëve dhe metodologjia

Në periudhën gusht-dhjetor 2007, OSBE-ja ka bërë 91 intervista me udhëtarë, duke nxjerrë informata më të hollësishme në lidhje me sigurinë përgjatë linjave, qasjen e zonave të kthimit dhe lokacioneve të tjera të pakicave ndaj transportit; pranueshmërinë e ofruesit të shërbimit; si dhe mundësitë⁵ në të cilat udhëtarët kanë qasje përmes transportimit humanitar me autobus. 86 të intervistuar i përkasin udhëtarëve nga komuniteti serb, derisa të tjerët komunitetit shqiptar dhe atij rom; 46 ishin femra dhe 45 meshkuj.

Mostra e vogël është përzgjedhur për të mundësuar intervista më të hollësishme që do të mund të nxirrnin një pasqyrë më të thellë të përvojave të shfrytëzuesve të këtij shërbimi. Qëndrimet e paraqitura nuk pretendojnë të përfaqësojnë mendimet e të gjithë udhëtarëve, por megjithatë theksojnë përvoja të vlefshme individuale dhe brenga që kanë mundësi të ndahen edhe nga të tjerët që përdorin këtë shërbim. Hollësitë e informatave të grumbulluara janë gjithashtu të rëndësishme për të identifikuar dhe ilustruar në detaje mospërputhjen specifike me obligimet e autoriteteve për të informuar përfshirjen e vazhdueshme të Misionit në monitorimin e transportimit humanitar me autobus.



Pyetësi i udhëtarëve që është përdorur në këtë hulumtim, bashkë me metodologjinë e monitorimit gjithëpërfshirës të shërbimit nga Misioni, do të ndahet me Ministrinë e Transportit dhe Post-Telekomunikacionit dhe Ministrinë e Komuniteteve dhe Kthimit, për t'i ndihmuar ato të hartojnë planet e ardhshme të vlerësimit dhe për të përcaktuar, në baza periodike, cilësinë dhe sigurinë e këtij shërbimi. Sipas Shtojcës VI të Marrëveshjes, në baza vjetore, Ministria e Transportit dhe Post-Telekomunikacionit është përgjegjëse për kryerjen e një analize të historikut dhe realizueshmërisë, derisa kjo Ministri dhe

Ministria e Komuniteteve dhe Kthimit janë përgjegjëse për kryerjen e një Vlerësimi të nevojave të komunitetit. Këto obligime janë përfshirë edhe në Udhëzimin Administrativ 2007/6 të Ministrisë së Transportit dhe Post-Telekomunikacionit.

4. Rezultatet e anketës

4.1. Disponueshmëria e shërbimit dhe qasja ndaj shërbimeve dhe mundësi

Sipas anketës, 33 nga 91 udhëtarë të intervistuar kanë shfrytëzuar transportimin humanitar me autobus për pesë deri në tetë vitet e kaluara, 29 e kanë shfrytëzuar tre deri në katër vitet e kaluara, derisa 21 e kanë shfrytëzuar gjatë vitit të kaluar apo dy viteve të fundit. Tetë udhëtarë kanë filluar të shfrytëzojnë

⁵ Mundësitë i referohen aktiviteteve tjera që nuk janë drejtpërsëdrejti të lidhura me qasjen ndaj shërbimit, por që kanë ndikim pozitiv në cilësinë e jetesës, si vizitat tek miqtë e të afërmit, tregtimi, etj.

autobusin humanitar vetëm gjatë vitit të kaluar. Kjo tregon që udhëtarë të rinj po përdorin shërbimin përveç atyre që kanë qenë, kështu që ky shërbim mbetet i rëndësishëm edhe sot.

Tridhjetetë udhëtarë të intervistuar kanë qenë mes moshës 30 dhe 59 vjeç, ndërsa vetëm njëzeteshtatë prej tyre ishin të punësuar. Kjo kategori e udhëtarëve ka përdorur transportin humanitar kryesisht për të pasur qasje në shërbimet shëndetësore primare e sekondare, si dhe qendrat e mirëqenies sociale, si dhe për të shkuar në punë. Tridhjetenjë udhëtarë të intervistuar ishin mes moshës 18 dhe 29 vjeç. Njëzetë prej tyre janë studentë që përdorin transportin humanitar me autobus dy herë në javë, gati vetëm për të shkuar në universitet dhe shkollë të mesme. Shtatëmbëdhjetë të intervistuar kanë qenë mbi 60 vjeç, shumica prej të cilëve janë të pensionuar dhe përdorin shërbimin vetëm një herë apo dy herë në javë, për të pasur qasje në shërbime shëndetësore apo për të vizituar miqtë dhe të afërmit. Pesë nga udhëtarët e intervistuar kanë qenë nën moshën 18 vjeçare, si dhe përdorin këtë shërbim vetëm për të shkuar në shkollë.

Gjashtëdhjetë udhëtarë të intervistuar kanë thënë që shërbimet më të shpeshta të transportit do të mundësonin shfrytëzim më të madh nga ata, duke nënkuptuar kështu mundësi më shumë për qasjen ndaj shërbimeve dhe të drejtave kryesore. Në nëntë nga 16 linjat, udhëtarët kanë shprehur dëshirën për të pasur ndalesa tjera të autobusit apo për të zgjatur linjat tanimë ekzistuese (shih Shtojcën 2). Shpesh udhëtarët duhet të ecin gjatë nga fshatrat e tyre deri në vendndalimin më të afërt, gjë që pastaj kombinohet me mungesën e mjeteve tjera, duke përfshirë ato private, për të arritur deri tek vendndalimet e linjave. Disa udhëtarë kanë theksuar që do ta përdornin shërbimin e autobusit më shpesh nëse do të kishte të tillë gjatë fundjavave. Kërkesa të tilla legjitime nga udhëtarët për qasje dhe mundësi më të mëdha nuk ka pasur mundësi të adresohen për shkak të dështimit të Ministrisë së Transportit dhe Post-Telekomunikacionit si dhe Ministrisë së Komuniteteve dhe Kthimit për të vendosur një metodologji të përzgjedhjes së linjave dhe orareve.⁶ Kjo gjë përfundimisht erdhi në dhjetor të vitit 2007⁷, gjë që do të thotë që gjatë gjithë vitit 2007 kur kërkesa për zgjerim të shërbimit mbetej e lartë, kërkesa të tilla nuk kanë mundur të përpunohen.

Mungesa e sigurimit të informatave adekuate mbi procedurat në autobusë dhe vendndalimeve është gjithashtu një pengesë e vazhdueshme, si dhe brengë e përbashkët e të intervistuarve⁸. Prej shkurtit 2008, asnjë nga komunat dhe Zyrat Komunale të Komuniteteve që janë përgjegjëse për mundësimin e paraqitjes së kërkesave nuk kanë marrë Procedurën, gjë që ka vështirësuar edhe më shumë mundësinë e kërkimit të zgjerimit të shërbimit nga shfrytëzuesit.

Personat që i përkasin komuniteteve pakicë, duke përfshirë të kthyerit, varen nga transportimi humanitar me autobus për të shkuar tek arsimit, shëndetësia dhe shërbimet tjera themelore. Për më tepër, udhëtarët shfrytëzojnë shërbimin për aktivitete tjera të përditshme, si qasja ndaj punësimit, vizitat tek të afërmit dhe miqtë, si dhe shitblerjen e gjërave në fshatrat dhe qytetet përreth. Në mënyrë sporadike, si dhe në ditët e festave fetare, udhëtarët kanë përdorur shërbimin për të vizituar objektet fetare dhe varrezat. Jo vetëm që shërbimi garanton qasjen ndaj shërbimeve dhe të drejtave, por ka edhe ndikim pozitiv në cilësinë e jetës së shfrytëzuesve dhe familjeve të tyre, që është kusht kryesor për kthimin e qëndrueshëm dhe ri-integrimin e komuniteteve pakicë.

⁶ Në bazë të nenit 4 të Marrëveshjes, këto Ministri kanë pasur obligimin për vendosjen e metodologjisë deri më 1 janar 2007. Komiteti Këshillues i Transportit mundet vetëm të miratojë ndryshimet e linjave dhe orareve pasi të jetë vendosur metodologjia.

⁷ Udhëzimi Administrativ 2007/6 mbi Procedurën për dorëzimin dhe vlerësimin e kërkesave për transport humanitar me autobus (Procedura)

⁸ Stacionet e autobusit përgjatë linjave 1, 8, 10, 16 dhe 14 janë pajisur me disa informata. Disa udhëtarë kanë konfirmuar informata të kufizuara me shkrim në linjat 10, 11, 14 dhe 16

4.2. Kënaqshmëria e shërbimit

Raportet e mëparshme mbi transportimin humanitar me autobus kanë theksuar nivele të larta të kënaqshmërisë tek shfrytëzuesit e shërbimit, si dhe rolit qenësor që ky shërbim ka në sigurimin e qasjes ndaj të drejtave dhe shërbimeve, trend ky që vazhdon të ekzistojnë. Gjashtëdhjetepesë nga 91 udhëtarët e intervistuar kanë shprehur kënaqësinë e përgjithshme me transportin humanitar në dispozicion, pa ndryshim të perceptimit të tyre mbi cilësinë e shërbimit gjatë 12 muajve të mbuluar nga anketa. Kapaciteti i autobusëve luhetet nga 18 deri në 52 ulëse, si deri në dhjetë vende qëndrimi në këmbë pranohen nga ofruesi i shërbimit në autobusë më të mëdhenj. Gjatë orëve të zëna dhe në raste speciale, autobusët janë shumë të ngjeshur me udhëtarë.⁹ Kjo ndodh në veçanti në mëngjes dhe pasdite, kur nxënësit shkojnë apo kthehen nga shkolla, si dhe në ditët e tregut. Megjithatë, ankesat e tilla nuk janë duke u komunikuar tek autoritetet gjegjëse.

Në vitin 2007, Ministria e Transportit dhe Telekomunikacionit dështoi në ofrimin dhe shpërndarjen e informatave për udhëtarët për mënyrat dhe procedurat e parashtrimit të ankesave, kërkesave, ose sugjerimeve për ofruesin e shërbimeve ose për ministrin. Tutje, Misioni vërejti që formularët e ankesave mungojnë gjatë linjave¹⁰, andaj udhëtarët shpesh ankoheshin te vozitësit e autobusit gojarisht. Nuk është e qartë se a kanë shkuar më pas vozitësit e autobusit te ofruesi i shërbimeve që t'ua përcjell këto ankesa. Mungesa e vetëdijes për proceduar e ankimit, të kombinuara me ngurrimin e udhëtarëve për të parashtruar ankesa me shkrim vetëm sa kontribuon në mungesën e njohurive nga ana e autoriteteve për nevojat dhe brengat e shfrytëzuesve. Tutje, kjo mungesë e komunikimit e minon besimin e shfrytëzuesve si të ofruesit të shërbimeve, ashtu edhe autoriteteve përgjegjëse në nivelin lokal dhe atë qendror.

4.3. Siguria

Siguria është aspekt i rëndësishëm i përcaktimit se a është në mënyrë adekuate i qasshëm transportimi humanitar me autobus. Shtatëdhjetetë udhëtarë të intervistuar deklaruan se kanë perceptimin që liria e tyre e lëvizjes ishte e kufizuar¹¹, duke nënvizuar domosdoshmërinë e ofrimit të qëndrueshmërisë së shërbimit. Pesëdhjetë udhëtarë të intervistuar deklaruan që ata kurrë nuk kanë pasur probleme të sigurisë përderisa ata i kanë shfrytëzuar këto shërbime, 14 kanë përjetuar një incident, dhe 19 tjerë një, ose dy incidente. Këto incidente përfshinë gurëzimin e autobusëve, që ishte dëshmuar nga 20 udhëtarë të intervistuar. Udhëtarët që udhëtonin në linjat nga dhe rreth Rahovecit/Orahovac për në Graçanicë/Gračanica, nga fshati Videjë/Vidanje, ose nga Osojani/Osojan për në Zvečan/Zveçan vazhdojnë t'i perceptojnë kushtet e udhëtimit si të pasigurta¹². Në tre raste, dy udhëtarë gra dhe një burrë që udhëtonin në linjën 9 nga Hoça e Madhe/Velika Hoça për në Zvečan/Zveçan dhe në linjën 11 nga Gjilani/Gnjilane për në Shillovë/Šilovo janë dëshmitarë të kërcënimeve gojore.

Incidentet e lartshënuara nënvizojnë nevojën për përmirësim të sigurisë, përfshirë sistemin adekuat të komunikimit në autobusë dhe një përfshirje më interaktive të akterëve kompetent, siç janë Këshilli

⁹ OSBE-ja vëren mungesë të 17 ulëseve në linjat 4, 8, 11 dhe 12. veç kësaj, udhëtarët e intervistuar që udhëtojnë në linjat 7 dhe 9 informuan që autobusët shpesh janë të stërmbushur. Për hollësi për linjat, ju lutemi referojuni shtojcës 1.

¹⁰ OSBE-ja vërejti mungesën e formularëve për ankim vetëm në linjat 10 dhe 14.

¹¹ Tetëmbëdhjetë udhëtarë që udhëtojnë në linjat 4, 9, dhe 13 ndjejnë që liria e tyre e lëvizjes nuk është e kufizuar.

¹² Linjat 4, 7, 8 dhe 9

Komunal për Sigurinë e Komuniteteve dhe Këshilli Lokal Publik i Sigurisë¹³ për të adresuar aspektet e sigurisë të këtyre shërbimeve. Deri sot, transportimi humanitar rrallë që është futur nëpër agjendat e këtyre organeve.

Siç përmendet në raportet e mëparshme të OSBE-së, vozitësit e autobusëve pranuan që sistemi i radio komunikimit që është në dispozicion nëpër autobusë nganjëherë nuk është funksional. Mungesa e komunikimit të mirëfilltë kur të paraqitet ndonjë incident ndikon negativisht si në sigurinë objektive, ashtu edhe në perceptimin e sigurisë në mesin e shfrytëzuesve. Vozitësit e autobusëve mbështeten në telefonat celularë, edhe pse rrjeti zakonisht është i qasshëm gjatë linjave që shërbejnë, nuk ngjanë gjithnjë kjo. Frekuencat e përdorura për sistemin e radio komunikimit ende i përkasin UNHCR-së. Ministria e Transportit dhe e Telekomunikacionit nuk ka ndërmarr asnjë veprim për të siguruar frekuenca të reja që do të rrisnin sigurinë e shërbimit nëpërmjet një raportimi të frytshëm dhe të një mekanizmi përgjegjës kur ky shërbim të jetë i kërcënuar.

Edhe pse asnjë incident i rëndë që e ka cak transportin humanitar me autobus nuk është paraqitur gjatë periudhës raportuese, janë paraqitur incidente në linjat private që ndikojnë në sigurinë dhe lirinë e lëvizjes të komuniteteve minoritare dhe kanë ndikim negativ në perceptimin për siguri në mesin e shfrytëzuesve të transportimit humanitar.¹⁴ Kjo shoqërohet me ngacmimin e shpeshtë dhe të vazhdueshëm gojor të shfrytëzuesve dhe thekson nevojën për ngritjen e sigurisë së shërbimit.

5. Përfundime dhe rekomandime

Komunitetet minoritare në përgjithësi dhe serbët e Kosovës në veçanti, vazhdojnë të qëndrojnë kryesisht brenda, ose të udhëtojnë ndërmjet, rajoneve ku ata e përbëjnë shumicën në nivelin lokal. Personat që i përkasin komuniteteve minoritare fuqimisht mbështeten në shërbimin e transportimit humanitar me autobus që i lidhë lokacionet e komuniteteve minoritare përshtirë rajonet rurale dhe urbane me qëllim të qasjes në objektet arsimore dhe shëndetësore, në shërbimet administrative dhe mirëqenies sociale dhe mundësinë për të bërë blerje në qytezat dhe fshatrat fqinje. Prej gushtit deri në dhjetor të vitit 2007, shërbimi i transportit humanitar me autobus kishte bartur gjithsej 152,000 udhëtarë, që mesatarja mujore është 25,300 udhëtarë. Prej janarit deri në prill të vitit 2008 mesatarja e numrit të udhëtarëve është rritur edhe më shumë në 26,600, me numrin më të madh prej 27,300 në mars dhe prill, gjegjësisht pas 17 shkurtit 2008.

Transportimi humanitar me autobus vazhdon të ofrojë shërbimin kryesor për komunitetet minoritare të cenuara dhe të izoluara. Kjo shton lirinë e lëvizjes, qasjen në shërbime, gëzimin e të drejtave tjera të ngjashme dhe kontribuon në cilësinë më të mirë të jetesës. Pavarësisht përparimit që është bërë nga autoritetet përgjegjëse në marrjen përsipër të menaxhimit të tyre, duhet të bëhet edhe më shumë për të siguruar funksionimin e mekanizmave institucional të themeluara për monitorim të shërbimit dhe për të siguruar që kjo i përshtatet nevojave ndryshuese të shfrytëzuesve aktual dhe atyre potencial. Gjithashtu

¹³ Rregullorja e UNMIK- ut 2005/54 mbi Kornizën dhe Parimet Udhëzuese të Shërbimit të Policisë së Kosovës, neni 7, i definon Këshillin Komunal për Siguri të Komuniteteve dhe Këshillin Lokal për Siguri Publike si mekanizma konsultativ në të cilat "diskutohen çfarëdo çështje që ka të bëjë me policinë, sigurinë dhe rendin publik" përkatësisht në nivelet komunale dhe të fshatrave.

¹⁴ Këto përfshijnë detonimin e një mjeti shpërthyes në fshatin me shqiptarë të Kosovës Cerajë/Ceranja (komuna e Leposaviqit/ Leposavić) më 27 korrik 2007, që i kishte shkaktuar dëme materiale një minibusit që bartte udhëtarët në tre fshatra të shqiptarëve të Kosovës në Kosovën Veriore dhe detonimi me një mjet shpërthyes nga personat e maskuar më 26 nëntorit 2007 që si synim e kishte pasur autobusin privat ë linjën Dragash/Dragaš- Beograd afër pikës kufitare të Merdares/Merdare (komuna e Podujevës/Podujevo). Më 6 dhjetor të vitit 2007, i njëjti autobus ishte ndaluar prapë nga personat e panjohur të maskuar që i kishin marrë çelësat e autobusit pare se të iknin.

duhet të sigurohet qëndrueshmëria e shërbimit nëpërmjet fondeve adekuate dhe të vazhdueshme. Përqendrimi kryesor i OSBE-së në vitin 2008 do të jetë monitorimi i funksionimit të mekanizmave institucional të themeluara për të siguruar funksionimin e vazhdueshëm dhe të qëndrueshëm të këtij shërbimi.

Duke i pasur parasysh rrethanat e sipërpërmendura, OSBE-ja rekomandon që autoritetet relevante:

- Të mundësojnë zgjedhjen e linjave të reja si përgjigje ndaj kërkesave të grupeve të cenuara, dhe të sigurojnë fonde adekuate të shërbimit të transportit humanitar me autobus në vitin 2009, përfshirë këtu edhe funksionimin e linjave të reja të aprovuara.
- Të sigurojnë që Ministria e Transportit dhe Telekomunikacionit dhe Ministria e Komuniteteve dhe për Kthim të ofrojnë raporte periodike mbi fluksin e udhëtarëve, shërbimit në dispozicion dhe shpeshtësisë.
- T'u shpërndajnë të gjitha autoriteteve komunale Udhëzimin Administrativ nr. 2007/6 për Procedurën për parashtrimin dhe vlerësimin e kërkesave për transportimin humanitar me autobus.
- Të krijojnë dhe t'ia vënë në dispozicion një regjistër Komisionit Këshillëdhënës të Transportit të gjitha kërkesat dhe ankesat në pritje të transportimit humanitar.
- Të sigurojnë që Komisioni Këshillëdhënës i Transportit të mbetet i vetmi organ i autorizuar për miratimin e vendimeve përfundimtare mbi linjat dhe ndryshimet e orareve, dhe të ketë qasje të papenguar në të gjitha kërkesat e domosdoshme, vendimet, ankesat e pranuar dhe të lëshuara nga komisioni teknik.
- Të sigurojnë që zgjedhja e ofruesve të ardhshëm të transportit të bëhet vetëm atëherë kur miratohen linja dhe ndryshimi i orarit nga Komisioni Këshillëdhënës i Transportit dhe të bëjnë procesin e prokurimit në mënyrë të drejtë dhe transparente, në konsultim me Komisionin Këshillëdhënës të Transportit për të siguruar që udhëtarët, kryesisht serbët e Kosovës, të vazhdojnë ta shfrytëzojnë shërbimin e ofruar nga tenderuesit e zgjedhur.
- Të kryejnë informimin për udhëtarë dhe komunitete dhe të bëjë aktivitete në terren, përfshirë iniciativa për dialog ndëretnik për të ngritur besimin ndërmjet udhëtarëve nga komunitetet minoritare.
- T'i adresojnë çështjet që kanë të bëjnë me sigurinë, duke përfshirë nëpërmjet Këshillave Komunal për Siguri të Komuniteteve dhe Këshillave Komunal për Siguri të Komunitetit dhe të vendosin dhe shpërndajnë në mesin e udhëtarëve një procedurë formale të ankimit, përfshirë këtu formularët dhe informatat për institucionet ku mund të adresohen ankesat.
- Të vendosin shenja dhe informata me shkrim mbi linjat transportuese, oraret, si dhe tarifatat në gjuhët zyrtare.

Shtojca 1: Linjat e Transportit Humanitar me Autobus

Që nga maji i vitit 2008, shërbimi i transportit humanitar me autobus i Kosovës kishte operuar në 17 linjat vijuese.¹⁵

- 1) Babimoc/ Babin Most (OB) - Milloshevë/ Miloševo (OB) – Graçanicë/Gračanica (PR) – Milloshevë/ Miloševo (OB)- Babimoc/ Babin Most (OB);
- 2) Bërnice e Epërme/ Gornja Brnjica (PR) –Graçanicë/ Gračanica (PR) - Bërnice e Epërme/ Gornja Brnjica (PR);
- 3) Milloshevë/ Miloševo (PR) - Porta 3 – Milloshevë/ Miloševo (PR);
- 4) Hoçë e Madhe/ Velika Hoča (RH) – Rahoveci i Epërm/ Gornji Orahovac - Gračanica/Graçanicë (PR) – Rahoveci i Epërm/ Orahovac - Hoçë e Madhe/ Velika Hoča (RH);
- 5) Gracë/ Grace (VU) – Mitrovica Veriore/Gornja Mitrovica (MI) – Gracë/ Grace (VU);
- 6)¹⁶ Leposaviq/ Leposavić (LE) – Mitrovica Jugore/ Juzna Mitrovica (MI) - Leposaviq/Leposavić (LE);
- 7) Videjë/Vidanje (KL) - Klinë/Klina (KL) – Dresnik/ Drsnik (KL) – Graboc/Grabac (KL) – Binxhë/Bica (KL) - Zveçan/Zvečan (ZV) Klinë/Klina – Dresnik/ Drsnik (KL)- Graboc/Grabac (KL) – Binxhë/Biça (KL) - Videjë/Vidanje (KL);
- 8) Osojan/Osojan (IS) – Zveçan/Zvečan (ZV) - Osojan/Osojan (IS);
- 9) Hoçë e Madhe/Velika Hoča (RH) - Rahovec/Orahovac (RH) - Zveçan/Zvecan (ZV) - Rahovec/Orahovac (RH) - Hoçë e Madhe/Velika Hoča (RH);
- 10) Bablak/Babljak (UR) –Graçanicë/Gračanica (PR) - Bablak/Babljak (UR);
- 11) (*Gjilan/Gnjilane A*) ose Gjilan/Gnjilane (GN) - Ponesh/Poneš (GN) – Koretishtë/Koretište (GN) – Stanishor/Stanišor (GN) - /Kufcë e Epërme/Gornje Kusce (GN)- Kmetoc/Kmetovce (GN) – Shillovë/Šilovo (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN);
- 12) (*Gjilan/Gnjilane B*) ose Gjilan/Gnjilane (GN) - Budrikë e Poshtme/Donja Budriga (GN) - Pasjan/Pasjane (GN) - Budrikë e Poshtme/Donja Budriga (GN) – Partesh/Parteš (GN) –Cernicë/Cernica (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) Livoç i Epërm/Gornji Livoc (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN);
- 13) (*Gjilan/Gnjilane C*) ose Gjilan/Gnjilane (GN) –Stanishor/Stanišor (GN) - Makresh i Epërm/Gornji Makreš (GN) – Tërniqec/Trnjičevce (NB) - Čuljkovce - Bostan/Bostane (NB) - Izvor/Izvor (NB) - Prekoc/Prekovce (NB) - Zebincë/Zebince (NB) – Strazhë/Straža (GN) – Kosmata – Stanishor/Stanišor (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) – Parallovë/Paralovo (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) – Stanishor/Stanišor (GN) - Kosmata – Strazhë/Straža (GN) – Zebincë/Zebince (NB) - Prekoc/Prekovce (NB) - Izvor/Izvor (NB) - Bostan/Bostane (NB) - Čuljkovc – Tërniqec/Trnjičevce (NB) - Makresh i Epërm/Gornji Makreš (GN) – Stanishor/Stanišor (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Parllovë/Paralovo (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN);
- 14) (*Gjilan/Gnjilane D*) ose Gjilan/Gnjilane (GN) – Stanishor/Stanišor (GN) - Makresh i Epërme/Gornji Makreš (GN) – Tërniqec/Trnicevce (NB) – Čuljkovce – Novobërdë/Novo Brdo (NB) - Bostan/Bostane (NB) - Izvor/Izvor (NB) - Prekoc/Prekovce (NB) – Graçanicë/Gračanica (PR) – Prekoc/Prekovce (NB) - Izvor/Izvor (NB) - Bostan/Bostane (NB) – Novobërdë/Novo Brdo (NB) – Čulkoc/Čuljkove – Tërniqec/Trnjičevce (NB) - Makresh i Epërm/Gornji Makreš (GN) – Stanishor/Stanišor (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN);
- 15) (*Gjilan/Gnjilane E*) ose Gjilan/Gnjilane (GN) – Stanishor/Stanišor (GN) – Strazhë/Straža (GN) – Zebincë/Zebince (NB) - Prekoc/Prekovce (NB) – Shillovë/Šilovo (GN) – Graçanicë/Gračanica (PR) – Shillovë/Šilovo (GN) - Prekoc/Prekovce (NB) – Zebincë/Zebince (NB) – Strazhë/Straža (GN) – Stanishor/Stanišor (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN);
- 16) (*Gjilan/Gnjilane F*) ose Kamenicë/Kamenica (KK) - Ranillug/Ranilug (KK) – Shillovë/Šilovo (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Mitrovicë/Mitrovica (MI) - Gjilan/Gnjilane (GN) – Shillovë/Šilovo (GN) - Ranillug/Ranilug (KK) – Kamenicë/Kamenica (KK); dhe,
- 17) (*Gjilan/Gnjilane G*) ose Klokot/Kllokot (VI) – Partesh/Parteš (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Mitrovicë/Mitrovica (MI) - Gjilan/Gnjilane (GN) – Partesh/Parteš (GN) - Klokot/Klokot (VI).

¹⁵ Lista është ofruar nga Njësia e UNMIK-ut për operacionet në terren, projekti i autobusit humanitar, raporti i përgjithshëm operativ 31 korrik 2006. Komunitatet ku këto fshatra gjenden janë dhënë me shkurtesat në kllapa si në vijim: (OB) Obiliq/Obilić; (PR) Prishtinë/Priština; (RH) Rahovec/Orahovac; (VU) Vushtrri/Vučitrn; (ZV) Zveçan/Zvečan; (LE) Leposavić/Leposaviq;(KL) Klinë/Klina; (IS) Istog/Istok; (UR) Ferizaj/Uroševac; (GN) Gjilan/Gnjilane; (NB) Novo Brdo/Novobërdë; (KK)Kamenicë/Kamenica; (VI) Viti/Vitina.

¹⁶ Suspenduar që nga gushti 2006.

Shtojca 2: Lista e zgjerimit të linjave dhe vendndaljet shitesë të autobusit të propozuara nga udhëtarët e intervistuar

Linja nr.	Vendndaljet aktuale të autobusit, në shkronja të zakonshme Propozimi për vendndaljet shitesë të autobusëve, me shkronja të theksuara
2	Mitrovicë/Mitrovica (MI) - Bërnice e Epërme/Gornja Brnjica (PR) – Fushë Kosovë/Kosovo Polje (FK/KP) – Lismir/Dobri Dub (FK/KP) – Nakaradë/Nakarade (FK/KP) - Bresje (FK/KP) – Ugljare/Uglar (FK/KP) – Caravodice/Crkvena Vodica (LI) – Lipjan/Lipljan (LI) – Graçanicë/Gračanica (PR) - Bërnice e Epërme/Gornja Brnjica (PR) - Mitrovicë/Mitrovica (MI)
3	Caravodice/Crkvena Vodica (LI) - Lipjan/Lipljan (LI) – Milloshevë/Miloševo (PR) - Porta 3 – Milloshevë/Miloševo (PR) - Lipjan/Lipljan (LI) - Caravodice/Crkvena Vodica (LI)
5	Priluzhë/Priluzje (VU) - Gracë/Grace (VU) – Mitrovica Veriore/Severna Mitrovica (MI) - Gracë/Grace (VU) – Priluzhë/Priluzje (VU)
7	Videjë/Vidanje (KL) - Klinë/Klina (KL) - Dresnik/Drnsnik (KL) – Klinafc/Klinavac (KL) – Berkovë/Berkovo (KL) - Grabac/Grabc (KL) – Binxhë/Bica (KL) – Zveçan/Zvečan (ZV) Klinë/Klina - Drsnik/Dresnik (KL)- Grabc/Grabac (KL) - Zallq/žač (IS) - Osojan/Osojane (IS) - Llukave i Thatë/Suvi Lukavac Binxhë/Biča (IS) – Videjë/Vidanje (KL)
8	Osojan/Osojane (IS) - Tuçep/Tuçep (IS) – Zveçan/Zvečan (ZV) - Tuçep/Tuçep (IS) - Osojan/Osojane (IS)
10	Babljak/Bablak (UR) – Babushi Serb/Srpski Babuš (UR) - Muhadžer Talinovac/Talinoc i Muhaxherëve (UR) – Graçanicë/Gračanica (PR) - Talinoc i Muhaxherëve/Muhadžer Talinovac (UR) - Babushi Serb/Srpski Babuš (UR) - Bablak/Babljak (UR)
11 Gjilan/ Gnjilane A	Gjilan/Gnjilane (GN) - Ponesh/Poneš (GN) – Koretishë/Koretište (GN) – Stanishor/Stanišor (GN) - Kufcë e Epërme/Gornje Kusce (GN)- Kmetoc/Kmetovce (GN) - Ranillug/Ranilug (KK) – Ropotovë/Veliko Ropotovo (KK) - Korminjanë/Korminjane (KK) - Kamenicë/Kamenica (KK) – Shillovë/Šilovo (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN)
14 Gjilan/ Gnjilane D	Gjilan/Gnjilane (GN) – Stanishor/Stanišor (GN) - Makresh i Epërme/Gornji Makreš (GN) – Tërniqec/Trnicevce (NB) – Çulkoc/Čuljkovce - Pasjan/Pasjane - Kufcë i Epërm/Gornje Kusce- Livoç i Epërm/Gornji Livoc - Prekoc/Prekovce - Ropotovë/Ropotovo – Novobërdë/Novo Brdo (NB) - Bostan/Bostane (NB) - Izvor/Izvor (NB) - Prekoc/Prekovce (NB) – Graçanicë/Gračanica (PR) - Prekoc/Prekovce (NB) - Izvor/Izvor (NB) - Bostan/Bostane (NB) – Novobërdë/Novo Brdo (NB) – Çulkoc/Čuljkovc – Tërniqec/Trnjičevce (NB) - Makresh i Epërm/Gornji Makreš (GN) – Stanishor/Stanišor (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN)
16 Gjilan/ Gnjilane F	Kamenicë/Kamenica (KK) - Ranillug/Ranilug (KK) – Ropotove/Veliko Ropotovo/ (KK) – Shillovë/Šilovo (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Mitrovicë/Mitrovica (MI) - Gjilan/Gnjilane (GN) – Shillovë/Šilovo (GN) – Ropotove/Veliko Ropotovo (KK) - Ranillug/Ranilug (KK) – Kamenicë/ Kamenica (KK)

Legjenda. Komunitet në të cilat gjenden këto fshatra janë të cekura me akronime në kllapa si në vijim: (OB) Obiliq/Obilić; (PR) Prishtinë/Priština; (RH) Rahovec/Orahovac; (VU) Vushtrri/Vučitrn; (ZV) Zveçan/Zvečan; (LE) Leposaviq/Leposavić; (KL) Klinë/Klina; (IS) Istog/Istok; (UR) Ferizaj/Uroševac; (GN) Gjilan/Gnjilane; (NB) Novobërdë/Novo Brdo; (KK) Kamenicë/Kamenica; dhe (VI) Viti/Vitina.

Aneks 3: Urdhëresë Administrative Nr. 2007/6

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

(...)

Neni 1

Përkufizime

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

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

Neni 2

Kërkesat për transport humanitar me autobus

- 2.1. Të paktën 10 banorë të vendeve që nuk janë përfshirë në itineraret ekzistuese dhe që mëtojnë se liria e tyre e lëvizjes është e kufizuar, kanë të drejtë të kërkojnë që zonat e tyre të përfshihen në shërbimin e transportit humanitar me autobus.
- 2.2. Për këtë qëllim, ata duhet të paraqesin bashkërisht një kërkesë ose për krijimin e një itinerari të ri, ose për zgjatjen apo ndryshimin e një itinerari ekzistues.
- 2.3. Kërkesa duhet të paraqitet përmes një formulari, i cili është i bashkangjitur në Shtojcën 1. Formulari përbëhet nga dy pjesë: pjesa e parë duhet plotësuar nga palët kërkuese dhe pjesa e dytë nga Komisioni Teknik. Zyrtari komunal për Komunitetet (ZKK) është përgjegjës për dhënien e formularit palëve kërkuese si dhe për t'i mbështetur në paraqitjen e kërkesave të tyre.
- 2.4. Në përputhje me Nenin 40.3 të Ligjit mbi Procedurën Administrative, Kryetari i Komunës drejtpërdrejt ose përmes ZKK-së do ta pranohet kërkesën dhe do t'ia dërgojë Komisionit Teknik brenda dy ditëve nga paraqitja e saj.
- 2.5. ZKK do t'i informojë palët kërkuese për datën e fillimit të procedurës.

Neni 3

Komisioni Teknik dhe vlerësimi paraprak

- 3.1. Komisioni Teknik, themelohet dhe i caktohet si detyrë të vendosë për kërkesën si organ vlerësimi paraprak.
- 3.2. Komisioni Teknik përbëhet nga tre anëtarë, një nga secili nga institucionet e mëposhtme: MTPT, MKK, dhe Ministria e Administrimit të Pushtetit Lokal (MAPL). Shërbimi Policor i Kosovës (SHPK), dhënësi i shërbimit, Institucioni i Ombudspersonit do të kenë vend si vëzhgues në Komisionin Teknik. Secili institucion do të emëron përfaqësuesin e vet në Komisionin Teknik dhe do të njofton sekretarin e KKT për këtë emërim. Anëtarët e Komisionit Teknik nuk do të jenë në të njëjtën kohë edhe anëtar të KKT-së.
- 3.3. Pas njoftimit nga Kryetari i Komunës, Komisioni Teknik do t'i përfshijë të gjitha kërkesat në një regjistër të kërkesave të transportit të veçantë humanitar me autobus.
- 3.4. Sipas Nenit 81.1 të Ligjit mbi Procedurën Administrative, 90 ditë nga data kur është marrë kërkesa nga ZKK, Komisioni Teknik është i detyruar të bëjë një Vlerësim gjithëpërfshirës (Vlerësimi). Vlerësimi do të përbëhet nga: a) vlerësimi i sigurisë; b) vlerësimi i fizibilitetit të transportit; c) vlerësimi i nevojave të komunitetit; dhe d) një përfundim

bazuar në vlerësimet e mësipërme (a deri në c). Vlerësimi do të shoqërohet ose nga një përfundim pozitiv (Vlerësim pozitiv) ose nga një përfundim negativ (Vlerësim negativ).

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

3.6. Komisioni Teknik do të miratojë Vlerësimin përfundimtar, njëzëshëm me preferencë, ose me shumicë të thjeshtë të anëtarëve të Komisionit (dy nga tre). Mendimet e kundërta duhet t'i bashkëngjiten Vlerësimit. Vlerësimi do të përmbajë informacionin e dhënë nga Neni 84.2 në Ligjin mbi Procedurën Administrative. Palëve kërkuese si dhe KKT-së do t'u jepet vlerësimi i bërë nga Komisioni Teknik në përputhje me Nenin 109 të Ligjit mbi Procedurën Administrative.

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

Neni 4

Komisioni Këshillues i Transportit dhe Miratimi i ndryshimit të Itinerareve dhe Orareve

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

4.2 Për këtë qëllim KKT do të merr parasysh:

a) analizën e situatës dhe fizibilitetin të lëshuar nga MTPT sipas nenit 3.1(a) dhe (k) të Shtojcës VI të Marrëveshjes;

b) vlerësimin e nevojave të komunitetit të lëshuar nga MTPT dhe MKK sipas Neni 4.1 të Shtojcës VI të Marrëveshjes;

c) Instancën e parë dhe vendimin për kërkesat për transport humanitar të lëshuar nga komisioni teknik, paraqitur sipas kësaj procedure.

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

4.4. KKT, në instancën e dytë, do të nxjerr vendimin final mbi Kërkesën për transport humanitar duke u bazuar në aktet e parapara me Nenin 4.3.

Kërkesat do të vlerësohen kundrejt vlerësimeve të Komisionit Teknik ose mos-vlerësimeve të tij si dhe kundrejt ankesave të kërkuësve, nëse ato parashtrohen

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

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

a) një listë të itinerareve ekzistuese ose të reja për t'u parë me përparësi dhe për t'u pajisur me transport humanitar me autobus në buxhetin e vitit të ardhshëm përmes BKK;

b) një listë të itinerareve të reja ose ndalesave të reja brenda itinerareve ekzistuese që do të pajisen me transport humanitar me autobus vetëm në varësi të burimeve shtesë ose nga BKK-ja, donacionet ose kontributet e bashkësisë;

c) një listë kërkesash të hedhura poshtë.

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

Neni 5

Dispozita finale

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

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

Neni 6

Hyrja në fuqi

Udhëzimi Administrativ hyn në fuqi ditën e nënshkrimit.

Prishtinë

Më datën 24.12.2007

Qemajl Ahmeti , Ministër