



Organizata për siguri dhe bashkëpunim në Evropë

Departamenti për të drejtat e njeriut, decentralizim dhe komunitete

**TRANSPORTIMI I PAKICAVE ME AUTOBUSIN HUMANITAR NË KOSOVË
PAS BARTJES SË PËRGJEGJËSISË TEK INSTITUCIONET E PËRKOHSHME
TË VETË-QEVERISJES
GJETJET E NJË AKTIVITETI MONITORUES
RAPORTI Nr. 3**

PRILL - QERSHOR 2007

TABELA E PËRMBAJTJEVE

| | |
|--|-----------|
| 1. PËRMBLEDHJA EKZEKUTIVE | 3 |
| 2. HISTORIKU..... | 4 |
| 3. METODOLOGJIA | 5 |
| 4. QASJA SHËRBIMEVE DHE MUNDËSIVE: DOMOSDOSHMERIA DHE RËNDËSIA E TRANSPORTIT HUMANITAR ME AUTOBUS..... | 6 |
| 5. CILËSIA E SHËRBIMIT..... | 9 |
| 5.1 KUSHTET E AUTOMJETEVE DHE SISTEMET E KOMUNIKIMIT | 9 |
| 5.2 PROFESIONALIZMI DHE SJELLJA E VOZITËSVE..... | 10 |
| 5.3 QASJA NË AUTOBUS, NDALESAT DHE SHENJAT | 11 |
| 5.4 SAKTËSIA DHE ÇMIMI | 11 |
| 5.5 ANKESAT DHE SUGJERIMET E PËRFITUESVE..... | 11 |
| 5.6 NUMRI I UDHËTARËVE, DISPONUESHMËRIA E SHËRBIMIT DHE SHPESHTËSIA..... | 12 |
| 6. KOMITETI KËSHILLËDHËNËS I TRANSPORTIT DHE PROCESI I PËRZGJEDHJES SË LINJAVE TË UDHËTIMIT | 13 |
| 6.1. KËRKESAT E REJA DHE KËRKESAT PËR ZGJERIM TË SHËRBIMEVE, PËRFSHIRË VENDET E KTHIMIT..... | 14 |
| 7. ÇËSHTJET E SIGURISË | 16 |
| 8. KËSHILLI KOMUNAL PËR SIGURI TË BASHKËSIVE, KOMITETET LOKALE PËR SIGURI PUBLIKE DHE TRANSPORTI HUMANITAR..... | 19 |
| 9. REKOMANDIMET | 21 |
| ANEKS 1..... | 24 |
| LINJAT E TRANSPORTIT HUMANITAR ME AUTOBUS..... | 24 |
| ANEKSI 2 | 25 |
| ANEKS 3..... | 26 |
| ANEKSI 4 | 27 |
| ANEKSI 5 | 28 |

1. Përmbledhja ekzekutive

Raporti i tretë për transportin me autobusin humanitar i Misionit të OSBE-së në Kosovë (OSBE) mbulon periudhën prill – qershor 2007 dhe vë theks mbi këndvështrimin gjinor dhe të moshave të ndryshme. Në veçanti, udhëtarët meshkuj dhe femra në transportin humanitar të grupmoshave të ndryshme janë intervistuar mbi shërbimet dhe mundësitë të cilave mund t'iu qasen përmes linjës së autobusit humanitar. Rezultati qartëson se, duke përmirësuar lirinë e lëvizjes, ky shërbim mundëson qasje në blerje dhe tregje, kujdes shëndetësor, arsim, dhe shërbimet e mirëqenies sociale, dhe në institucionet komunale dhe qendrore. Ai u ofron përfituesve mundësi për t'i vizituar të afërmit dhe miqtë nga bashkësia e tyre, disa prej të cilëve janë të zhvendosur, të arrijnë në vendin e tyre të punës, dhe të vizitojnë vende fetare. Ai ofron qasje në banka, fonde pensionale, restorante, kafene dhe biblioteka. Numri i udhëtarëve është rritur në tremujorin e fundit të vitit 2007 prej 73,440 (janar – mars) në 76,330 (prill – qershor). Prandaj, ekziston nevoja që Institucionet e përkohshme të vetë-qeverisjes të vazhdojnë me financim dhe ta menaxhojnë këtë shërbim në vitet e ardhshme.

Edhe pse ofruesi i shërbimeve siguron punën e vazhdueshme të autoparkut të vjetëruar të autobusëve, ekziston nevoja për fonde të reja në të ardhmen, ashtu që shërbimi të mund të zgjerohet dhe cilësia të përmirësohet. Është përgjegjësia e institucioneve të përkohshme të vetë-qeverisjes të përkujdesen që edhe kjo të bëhet realitet, përmes Buxhetit të Konsoliduar të Kosovës. Ky raport vë në pah se fleksibiliteti afat-shkurtër për të plotësuar nevojat e ndryshueshme të shprehura nga bashkësitë specifike në rastet e veçanta është për t'u lavdëruar. Mirëpo, ekziston nevojë e fortë për përkushtim afat-mesëm dhe afat-gjatë të Institucioneve të përkohshme të vetë-qeverisjes për t'u përkujdesur që shërbimi të mund t'i përgjigjet kërkesave gjithnjë në rritje dhe në ndryshim, përmes autoparkut dhe burimeve financiare adekuate.

Në të njëjtën kohë, ekziston brenga rreth faktit se, gjashtë muaj pas hyrjes në fuqi të Marrëveshjes operacionale për bartjen e përgjegjësive për transportin e pakicave në Kosovë, implementimi i mekanizmave të rëndësishëm institucional nga ana e Institucioneve të përkohshme të vetë-qeverisjes ashtu siç parashihen me marrëveshje është duke vonuar dhe nuk është kryer ende.

Komiteti këshillues për transport (në tekstin e mëtejshëm Komiteti) i përbërë nga Institucionet e përkohshme të vetë-qeverisjes, Misioni i përkohshëm administrativ i Kombeve të Bashkuara në Kosovë (UNMIK), OSBE-ja dhe Institucioni i Ombudspersonit në Kosovë është themeluar në dhjetor të vitit 2006. Mirëpo, deri në gusht 2007, Ministria e Transportit dhe telekomunikimit dhe Ministria për komunitete dhe kthim nuk kanë hartuar procedurën që do t'i mundësonte Komiteti të vendos rreth kërkesave për zgjerimin e linjave ekzistuese të udhëtimit dhe krijimin e linjave të reja të udhëtimit në përputhje me metodologjinë për përzgjedhjen e linjave të udhëtimit dhe orarit. Përveç kësaj, moskrijimi i bazës së të dhënave nga ana e Ministrisë së transportit dhe telekomunikimit për regjistrimin e të gjithave kërkesave për transport humanitar të parashtruara Institucioneve të përkohshme të Vetëqeverisjes poashtu ka ndikuar në funksionimin e këtij organi dhe e ka parandaluar procesin transparent të vendim-marrjes. Është me rëndësi, megjithatë, të ceket se që nga shtatori 2007, Sekretari i Komitetit dhe Ministria e transportit dhe telekomunikimit janë zotuar të formojnë një grup punues ndër-ministor për të përpiluar dhe miratuar procedurën në fjalë. Rezultati i këtij procesi do të analizohet në themel në raportin e ardhshëm të OSBE-së lidhur me transportin humanitar me autobus.

Si pjesë e përgjegjësive të tyre, është poashtu e domosdoshme që Institucionet e përkohshme të Vetëqeverisjes të hartojnë dhe të shpërndajnë informata të shkruara lidhur me shërbimin e transportit humanitar, të jetë në kontakt më të shpeshtë me shfrytëzuesit, të vlerësojnë nevojat e tyre dhe nivelin e kënaqësisë me shërbimin.

2. Historiku

Më 31 gusht 2006, UNMIK-u dhe Institucionet e përkohshme të vetëqeverisjes nënshkruan Marrëveshjen për bartjen e përgjegjësive për transportin humanitar për bashkësitë minoritare në Kosovë (në tekstin e mëtejme “Marrëveshja”). Që nga 1 janari 2007, Institucionet e përkohshme të vetëqeverisjes dhe në veçanti Ministria e transportit dhe telekomunikimit dhe Ministria për komunitete dhe kthim morën përsipër përgjegjësinë për shërbimin e lartpërmendur nga UNMIK-u. Ky shërbim është themeluar në vitin 1999 nën përgjegjësinë e Komisionerit të lartë të Kombeve të Bashkuara për refugjatë. Më pastaj, i është bartur Departamentit të UNMIK-ut për Administratë Civile më 1 korrik 2001, dhe në fund, Institucioneve të përkohshme të vetëqeverisjes që nga 1 janari 2007. Shërbimet e transportit menaxhohen nga Këshilli Danez për Refugjatë, dhe më vonë nga Konsorciumi lokal transportues “Kolašin Prevoz” që nga 1 shtatori 2003.

Si pjesë e mandatit të saj për të ofruar mbrojtje dhe pjesëmarrje të bashkësive përmes qeverisë lokale dhe qendrore, OSBE-ja është pajtuar të “ofrojë ndihmë gjatë [...] monitorimit të zbatimit [të Marrëveshjes].” Si rezultat, Neni 6.2 i Marrëveshjes parasheh që “OSBE-së i lejohej qasje e papenguar shërbimeve të transportit të pakicave dhe përfituesve të tyre, me qëllim të monitorimit të afërt, të aktiviteteve përcjellëse lidhur me ndonjë incident të raportuar, dhe për përgatitje të raporteve për [Institucionet e përkohshme të vetëqeverisjes], [Përfaqësuesit special të Sekretarit të Përgjithshëm], dhe për pjesëtarët e tjerë të Bashkësisë Ndërkombëtare, sipas nevojës, lidhur me përmbushjen e kushteve të Marrëveshjes.” Në bazë të dispozitave të lartpërmendura, OSBE-ja tashmë i ka publikuar dy raporte, i pari për periudhën 21 nëntor deri 22 dhjetor 2006, ndërsa i dyti nga janari deri në mars 2007.¹

Programi i transportit humanitar është pjesë e përpjekjes së Institucioneve të përkohshme të vetëqeverisjes të mundësojë përmbushjen e Standardit 3: “liria e lëvizjes.”² Zbatimi i tij mund t’i kontribuojë krijimit të kushteve të domosdoshme për pjesëmarrje efektive të personave që i takojnë bashkësisë minoritare.³

Shërbimet e transportit humanitar dhe shërbimet speciale për bashkësitë minoritare në Kosovë që i janë bartur Institucioneve të përkohshme të vetëqeverisjes janë:⁴

¹ Raporti i OSBE-së mbi transportin humanitar për pakicat në Kosovë para bartjes tek Institucionet e përkohshme të vetëqeverisjes, mund të gjendet në: http://www.osce.org/documents/mik/2006/12/24068_en.pdf ndërsa Raporti nr. 2 i OSBE-së për Transportin humanitar me autobus në: http://www.osce.org/documents/mik/2007/07/25634_en.pdf.

² Standardi 3, *Liria e lëvizjes*, “të gjithë njerëzit në Kosovë janë në gjendje të udhëtojnë, punojnë, dhe jetojnë në siguri pa kërcënim apo frikë nga sulmi, shqetësimi apo frikësimi, pa marrë parasysh prapavijën e tyre. Ata janë në gjendje të përdorin gjuhën e tyre kudo në Kosovë, përfshirë vendet publike, dhe të gëzojnë qasje të papenguar vendeve të punësimit, tregjeve, shërbimeve publike dhe shoqërore, si dhe shërbimeve komunale.”

³ Neni 15 Konventës kornizë të Këshillit të Evropës për mbrojtjen e pakicave kombëtare.

⁴ Marrëveshja, Neni 2.1, Bartja e funksioneve operacionale.

- shërbimi humanitar i transportit me autobus;⁵
- shërbimet tjera speciale të transportimit, gjegjësisht lëvizjen e lirë me tren;⁶ dhe,
- shërbimi i transportit me autobus për shërbyesit civil të Kosovës.⁷

Duke marrë parasysh se transporti humanitar me autobus synon të sigurojë “[...] dhënien e shërbimit thelbësor koncentrimëve më të mëdha të jo-shqiptarëve, si dhe numrit të kufizuar të popullatave etnike shqiptare, duke reaguar në këtë mënyrë ndaj nevojës për të ofruar liri të lëvizjes për të gjithë,”⁸ OSBE-ja ka vendosur të përqendrojë aktivitetet e saj monitoruese në këtë shërbim dhe në gjashtëmbëdhjetë linja të udhëtimit (Shtojca 1) nëpër të cilat aktualisht është duke punuar.

3. Metodologjia

Në periudhën ndërmjet prillit dhe qershorit 2007, OSBE-ja ka monitoruar tetë linja të udhëtimit të autobusit humanitar.⁹ Gjatë këtij hulumtimi, pyetësi i përdorur nga OSBE-ja ngërthente një tërësi specifike të pyetjeve që kishin për synim sigurimin e informatave të gjerësishme lidhur me shërbimet dhe mundësitë të cilave mund t’iu qasen udhëtarët përmes transportit humanitar me autobus. Në mënyrë që t’i identifikojnë nevojat të cilat i plotësojnë kategoritë specifike të udhëtarëve përmes shërbimit, informatat e mbledhura janë zbërthyer sipas gjinisë dhe moshës.

Sipas Nenit 3.6 dhe 3.7 të Marrëveshjes, Ministria e transportit dhe telekomunikimit, Ministria për komunitete dhe kthim, dhe Institucionet e përkohshme të vetëqeverisjes në përgjithësi kanë mandate të mbledhin informata mbi bashkësitë minoritare, posaçërisht lidhur me ndikimin e projekteve të transportit. Metodologjia e monitorimit e shqyrtuar nga OSBE-ja mund t’u ndihmojë ministrive t’i plotësojnë dispozitat në fjalë.

Sa i përket vlerësimit të sigurisë, OSBE-ja ka hulumtuar përfshirjen e çështjeve të ndërlidhura me transportin e pakicave në rendet e ditës të Komiteteve lokale për siguri publike dhe Këshillave komunale për siguri të bashkësive.¹⁰

OSBE-ja u ka kërkuar autoriteteve komunale, siç janë Zyra komunale e komuniteteve, Zyrtarët komunal për kthim, si dhe grupeve të tjera të interesit të ndërlidhura me kthimin të japin informata lidhur me nevojat e reja të mundshme për transport humanitar që shprehen nga fshatra apo

⁵ Marrëveshja, Neni 2.1(a) dhe Shtojca I.

⁶ Marrëveshja, Shtojca II. Ky shërbim menaxhohet nga Hekurudhat e Kosovës (më herët, Hekurudhat e UNMIK-ut).

⁷ Marrëveshja, Shtojca III dhe IV. Ky shërbim menaxhohet nga dy operatorë: Merkatori Gjilan dhe Agjencioni Turistik 038.

⁸ Marrëveshja, Shtojca I, Marrëveshja e Përgjithshme afat gjate me Kolašin Prevoz, Shtojca 1, Përshkrimi i punëve, gusht 2006, faqe 4.

⁹ Në veçanti, ekipet komunale të OSBE-së kanë monitoruar linjat e udhëtimit 5, 8, 15 dhe 16 ndërmjet prillit dhe majit 2007 ndërsa linjat e udhëtimit 4, 9, 13 dhe 14 në qershor 2007. Për përshkrim të hollësishëm të drejtimit të linjave të udhëtimit, shih Shtojcën I.

¹⁰ Rregullorja e UNMIK-ut Nr. 2005/54 mbi kornizën dhe parimet udhëheqëse të Shërbimit Policor të Kosovës, Pjesa 7, përkufizon Këshillat komunale për siguri të bashkësive dhe Komitetet lokale për siguri publike si mekanizma këshillëdhënës në të cilat “diskutohen çështjet lidhur me policinë, sigurinë publike dhe rendin” në nivel komunal dhe të fshatit

bashkësi specifike. Nevojat e tilla mund të shqyrtohen nga komiteti kur vendos mbi ndryshimet për linjat e udhëtimit apo oraret aktuale. Mirëpo, përkundër hapave të paradokohshme pozitive, që nga shtatori i vitit 2007, Ministria e transportit dhe telekomunikimit dhe Ministria për komunitete dhe kthim ende nuk kanë përgatitur metodologjinë për përzgjedhjen e linjës së udhëtimit dhe orari, ashtu siç kërkohet me Marrëveshje. Në veçanti, sipas nenit 4, deri më 1 janar 2007, Ministria e transportit dhe telekomunikimit dhe Ministria për komunitete dhe kthim duhet të hartojnë metodologjinë për përzgjedhjen e linjave të udhëtimit dhe orarit ashtu siç parashihet në Shtojcën VI; ndërsa, deri në hartimin e kësaj metodologjie, nuk bëhen ndryshime në linjat e udhëtimit dhe orare. Përbushja e këtij zotimi është e rëndësishë së qartë për t'u siguruar që nevojat e reja për transport humanitar merren në konsideratë dhe që Komiteti të funksionojë në përputhje me mandatin e tij.

4. Qasja shërbimeve dhe mundësive: domosdoshmëria dhe rëndësia e transportit humanitar me autobus

Përgjatë linjave të udhëtimit të monitoruara, OSBE-ja ka intervistuar 228 udhëtarë, përfshirë 132 meshkuj dhe 96 femra. Zbërthimi i intervistuar sipas moshës dhe gjinisë jepet më tej në Shtojcën 2. Edhe pse disa nga të intervistuarit shfaqën ngurrim dhe dyshim lidhur me qëllimin e pyetësorit, shumica prej tyre ishin të kënaqur që patën rast të shprehin mendimet, kritikën dhe mirënjohjet e tyre lirshëm. Përfundimi i parë që mund të nxirret nga hulumtimi është se ekziston nevoja që këto bashkësi të afrohen më shumë për të krijuar besimin ndaj Institucioneve të përkohshme të vetëqeverisjes.

Përmes pyetjeve me zgjedhje të shumëfishtë, udhëtarëve të intervistuar u është kërkuar të identifikojnë shërbime, stabilimente, dhe mundësi të cilave mund t'iu qasen përmes autobusit humanitar.

Ashtu siç tregon edhe Tabela 1 në vazhdim, 67.5% e udhëtarëve thanë se mund t'iu qasen vendeve për blerje dhe tregjeve, 54.8% nëvizuan qasjen në spitale dhe doktorë, 49.1% theksuan mundësinë për të vizituar miq dhe të afërm, 31.1% treguan për qasjen në shkollë dhe universitet, 24.6% thanë se kanë qasje në banka, dhe 21.1% identifikuan qasjen në vende fetare si një prej arsyeve që shfrytëzojnë transportin humanitar me autobus.

Përveç tyre, 18.4% e udhëtarëve të intervistuar thanë se restorantet dhe kafenetë, institucionet qeveritare komunale dhe qendrore (15.4%), punësim (13.6%), qendra për punë sociale (13.6%), fonde pensionale dhe biblioteka (11%) janë mundësitë dhe shërbime të rëndësishme të cilave mund t'iu qasen përmes shërbimit të transportit humanitar. Dhjetë lloje të tjera të shërbimit janë zgjedhur nga të intervistuarit me përqindje të zgjedhjes prej më të ulët se 10%.¹¹

Edhe pse rezultatet e vlerësimit nuk tregojnë ndryshime të mëdha gjinore (Shtojca 5), zbërthimi sipas moshës tregon dallime më të theksuara (Shtojcat 4 dhe 6).

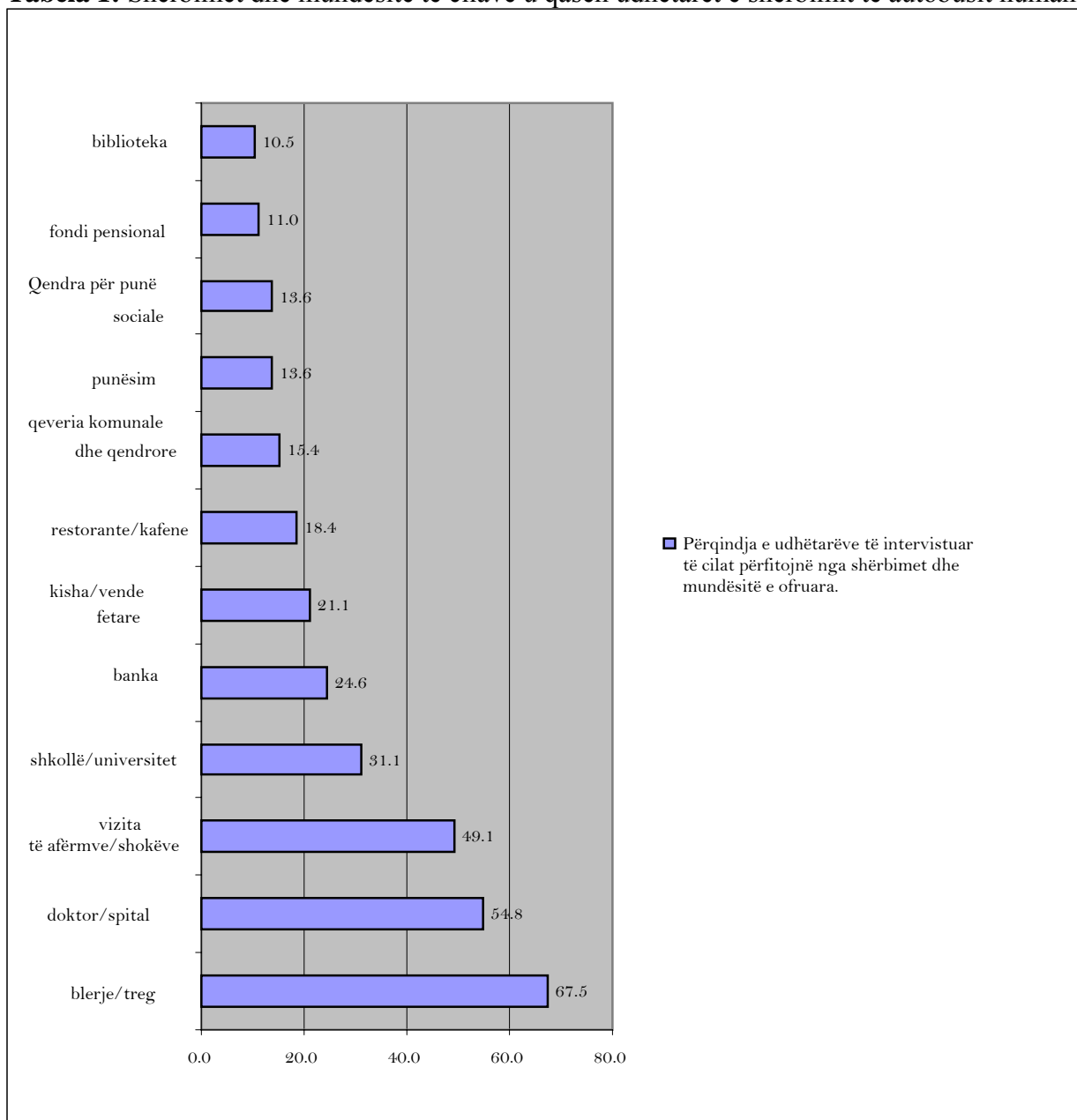
¹¹ Këto shërbime dhe mundësi përfshijnë: zyrat postare (7.5 %); varreza (3.9 %); gjykata (3.9 %); policia (3.5 %); stabilimentet sportive (3.1 %); qendrat kulturore (2.6 %); të tjera (2.6 %); qendrat rinore (2.2 %); kompania e shërbimeve publike (1.8 %); kinema/teatri (0.9 %).

Në veçanti, mospërputhja kryesore gjinore është e lidhur me qasjen doktorëve/spitaleve të cilat janë zgjedhur nga 60.4% e të intervistuarave femra kundrejt 50.8% të të intervistuarave meshkuj. Një shpjegim mund të gjendet në ngurrimin e përgjithshëm të meshkujve të shkojnë për kontrolle mjekësore. Sferat tjera ku zgjedhjet ndërmjet meshkujve dhe femrave tregojnë dallim janë: restorantet/kafenetë (zgjedhur nga 22% e meshkujve kundrejt 13.5% të të intervistuarave femra); gjykata (treguar nga 6.1% meshkuj dhe 1% femra), zyra postale (treguar nga 9.1% të intervistuar meshkuj dhe 5.2% femra), si dhe blerje/treg (përzgjedhur nga 70.8% të të intervistuarave femra dhe 65.2% meshkuj).

Sa i përket zberthimit sipas moshës, përderisa moshë mesatare (prej 30 deri 49 vjet) dhe ajo më e moshuar (50 deri 59 vjet) përdorin transportin humanitar në rend të parë për qëllime të blerjes, fëmijët (personat më të rinj se 18 vjeç) dhe të të rriturit të rinj (prej 18 deri 29 vjeç) e përdorin për t'iu qasur shkollave dhe universiteteve. Qasja në kujdesin mjekësor është arsyeja kryesore për të moshuarit (60 e më shumë) për përdorimin e transportit humanitar me autobus.

Dobia e këtyre përfundimeve është e shumëfishtë. Në njërin anë, Ministria e transportit dhe telekomunikimit dhe Ministria për komunitete dhe kthim mund t'i marrin parasysh këto rezultate kur të hartojnë "metodologjinë për zgjedhjen e linjave të udhëtimit dhe orarit", në bazë të të cilës Komiteti do t'i bazojë vendimet e veta lidhur me linjat aktuale të udhëtimit dhe nevojat e kërkesat ekzistuese për transport. Kjo është në veçanti e vërtetë lidhur me kriteret e vlerësimit që zbatohen për të vlerësuar nevojat dhe kërkesat ekzistuese për transport. Në anën tjetër Ministria e transportit dhe telekomunikimit dhe Ministria për komunitete dhe kthim po ashtu mund të shqyrtojnë vlerësimin e ngjashëm lidhur me preferencat dhe kënaqësinë e shfrytëzuesve. Në tërësi, dhe duke marrë parasysh ndjenjën e përgjithshme të izolimit që mbizotëron në mesin e bashkësive minoritare, OSBE-ja është e mendimit se Institucionet e përkohshme të vetëqeverisjes, dhe në veçanti Ministria e transportit dhe telekomunikimit dhe Ministria për komunitete dhe kthim duhet të angazhohet në mënyrë më pro-aktive në veprimtari që kanë si synim afrimin e shfrytëzuesve që i takojnë bashkësive minoritare duke siguruar në këtë mënyrë informata kthyesë lidhur me përshtatshmërinë dhe efikasitetin e shërbimeve të ofruara.

Tabela 1: Shërbimet dhe mundësitë të cilave u qasen udhëtarët e shërbimit të autobusit humanitar



5. Cilësia e shërbimit

Neni 2, paragrafi 3 deri 5 i Marrëveshjes, përkufizon kushtet minimale të cilat shërbimi i transportit humanitar i administruar nga Institucionet e përkohshme të vetëqeverisjes duhet t'i plotësojë për nga cilësia e shërbimit, përfshirë pajisjet e radio komunikimit, mirëmbajtja e autobusit dhe përdorimit ekskluziv të automjeteve për qëllime të shërbimit.

5.1 Kushtet e automjeteve dhe sistemet e komunikimit

Edhe pse pjesa më e madhe e shfrytëzuesve të intervistuar treguan një kënaqësi të madhe lidhur me komfortin dhe higjienën në autobus, disa prej tyre theksuan nevojën për autobusë më të pastër¹² dhe riparim të ulëseve të shqyera.¹³

Edhe pse sistemi i ngrohjes është i instaluar dhe ishte vlerësuar paraprakisht si funksional,¹⁴ mungesa e sistemit të ajrit të kondicionuar (klimatizim) bashkërisht me dritaret mbrojtëse Plexiglas e pengojnë ventilimin e duhur të autobusëve gjë që është posaçërisht problematike gjatë sezonit të ngrohtë.

Përkundër autoparkut të vjetërsuar të autobusëve,¹⁵ prishjet nuk paraqiten shpesh¹⁶ për shkak të mirëmbajtjes së rregullt të siguruar nga ofruesi i shërbimeve. Në rastet kur prishjet paraqiten, ofruesi i shërbimeve zakonisht dërgon një autobus shtesë për ta zëvendësuar të dëmtuarin. Mirëpo, në të paktën një rast të raportuar, kontraktori nuk ishte në gjendje të ofrojë një autobus shtesë për linjën e udhëtimit 9.¹⁷ Ekipe të mbështetëse mekanike për reagim të shpejtë janë funksionale, edhe pse vendndodhja e tyre¹⁸ ka ndikim në gatishmërinë për të reaguar varësisht prej linjave të udhëtimit.¹⁹

Deri tash prishjet dhe problemet e shpeshta me motor të autobusëve nuk kanë eskaluar në incidentet e sigurisë, por kjo mund të ndryshojë në të ardhmen. Kjo vetëm që forcon nevojën që Ministria e transportit dhe telekomunikimit të sigurojë burime adekuate financiare për zëvendësimin e automjeteve më të vjetra në përputhje me obligimet e saj sipas Nenit 3.9 të Marrëveshjes.²⁰

¹² Linjat e udhëtimit 4, 9 dhe 13.

¹³ Linjat e udhëtimit 13.

¹⁴ Shih raportin e OSBE-së për transportin humanitar Nr. 2, faqe 10, shënimi 25.

¹⁵ Shtatëmbëdhjetë automjete janë nga 1984 dhe 1985, dy automjete janë prodhuar në 1992 dhe njëri në 1998 (9 vjet). Vetëm dy minibusë me 19 ulëse janë relativisht të rinj pasi që janë prodhuar më 2005.

¹⁶ Më 13 prill 2007, njëri prej autobusëve që udhëtonte për Mitrovicë është prishur derisa udhëtonte prej Kamenicës në Gjiilan. Autobusi i cili shërben linjat e udhëtimit 15 i ka marrë udhëtarët nga linja e prishur, dhe pasi kishte arritur në terminal për linjën e udhëtimit 15 në Graçanicë, vazhdoi për Mitrovicë. Nuk nevojitej autobus shtesë pasi që numri i udhëtarëve për Mitrovicë dhe Graçanicë ishte relativisht i ulët.

¹⁷ Më 26 qershor 2007, në pikën e nisjes (në Rahovecin e epërm) njëri prej dy autobusëve është prishur. Edhe pse rreth 10 udhëtarë ia dolën të sigurojnë ulësen në autobusin e mbetur dhe të stërmbushur që shërben fshatin Hoçë e Madhe, 40 shfrytëzuesit e mbetur duhej të prisnin deri sa, një orë më vonë, Zyra komunale e komuniteteve vuri në dispozicion për udhëtim autobusin komunal (të ashtuquajturin autobus të gjelbër) i cili është në pronësi të komunës dhe nën mbikëqyrjen e Zyrës komunale të komuniteteve.

¹⁸ Një në Gjiilan dhe një në Llapllasellë, afër Prishtinës.

¹⁹ Edhe pse intervenimi mesatar paraqitet brenda 15 minutave, në rastet e veçanta klientët duhet të prisnin një orë apo më shumë.

²⁰ Neni 3.9 lexon se Ministria e transportit dhe telekomunikimit do të sigurojë kapacitet dhe burime të mjaftueshme për të kryer shërbimet e transportit humanitar për pakicat, përfshirë fonde të mjaftueshme nga Buxheti i konsoliduar i Kosovës.

Metodat e komunikimit vlerësohen si të besueshme edhe pse ata kryesisht mbështeten në telefona mobil. Pajisjet e radios janë në të vërtetë në dispozicion në të gjithë autobusët e monitoruar përkundër faktit që nuk përdoret. Radio frekuencat që përdoren vazhdojnë të ofrohen nga Zyra e Komisionerit të Lartë për Refugjatë, që thekson paaftësinë dhe mosgatishmërinë e vazhdueshme të Ministrisë së transportit dhe telekomunikimit të sigurojnë frekuenca të Institucioneve të përkohshme të vetëqeverisjes, përmes Autoritetit përgjegjës rregullativ për telekomunikim.

5.2 Profesionalizmi dhe sjellja e vozitësve

Në përputhje me pjesën e parë të Nenit 3.4 të Marrëveshjes, Ministria e transportit dhe telekomunikimit duhet të përkujdeset që nëpunësit e autobusit humanitar të flasin gjuhën e udhëtarëve. Pasi që të gjithë vozitësit dhe konduktorët flasin gjuhën serbe dhe shumica e udhëtarëve janë serb, udhëtarët nuk hasin në pengesë me komunikim.

Pjesa e dytë e Nenit 3.4 të Marrëveshjes merret me efikasitetin e personelit. Të gjithë monitoruesit e OSBE-së raportojnë për profesionalizmin dhe mirësjelljen e vozitësve dhe konduktorëve të cilët shpesh shkojnë edhe përtej detyrave profesionale.²¹ Mirëpo, në përpjekje për të themeluar parime dhe mekanizma ligjore që udhëtarët të jenë në gjendje të ankohen kundër vozitësve dhe nëpunësve të shërbimit për shkak të sjelljes jo të mirë, në mars të vitit 2007 Ministria e transportit dhe telekomunikimit themeloi një grup punues për të hartuar një Kod të Mirësjelljes për vozitësit dhe personelin e shërbimit. Më 3 shtator, Komiteti ka shqyrtuar dhe aprovuar draftin përfundimtar,²² dhe pritet që tash Ministria ta lëshojë në formë të Udhëzimit administrativ.

Pjesa e tretë e Nenit 3.4 të Marrëveshjes i referohet obligimit që përzgjedhja e punëtorëve të pasqyrojë shumëllojshmërinë e popullatës së Kosovës si për nga gjinia ashtu edhe për nga bashkësitë. Tabela 2 në vijim tregon përbërjen profesionale, etnike dhe gjinore të nëpunësve të ofruesit të shërbimit. Edhe pse ka hapësirë për përmirësime të mëtejme, posaçërisht për nga barazia gjinore, struktura aktuale e personelit vlerësohet të jetë në përputhje me nenin.

Tabela 2: Përbërja e personelit të ofruesit të shërbimit²³

| Pozita | | Bashkësia | Nr. | % | Gjinia | Nr. | % |
|------------------------|-----------|----------------------------|-----------|------------|----------|-----|------|
| Menaxheri | 2 | Serb apo malazez i Kosovës | 36 | 75 | Meshkuj | 40 | 83.3 |
| Koordinatori në terren | 1 | Shqiptar | 7 | 14.6 | Femra | 8 | 16.7 |
| Vozitës | 19 | Romët | 3 | 6.2 | Gjithsej | 48 | 100 |
| Mekanik | 12 | Boshnjakët e Kosovës | 1 | 2.1 | | | |
| Kontrollues | 14 | Turqit e Kosovës | 1 | 2.1 | | | |
| Gjithsej | 48 | Gjithsej | 48 | 100 | | | |

Legjenda: Burimi: Kolašin Prevoz. Shifrat e ofruara duhet të konsiderohen si vlerësime për shkak të normës së madhe të lëvizjeve

²¹ Nevojat e veçanta shpesh plotësohen, siç është marrja e ndonjë punëtori anash, jashtë ndalesave për autobusë apo presin që udhëtarët e sëmurë t'i përfundojnë terapitë e tyre në spitale

²² Raporti vijues Nr. 4 i OSBE-së lidhur me Transportin humanitar me autobus (korrik – shtator 2007) do të shtjellojë më tej Kodin e mirësjelljes dhe implementimin e tij

²³ Burimi: Kolašin Prevoz. Shifrat e ofruara duhet të konsiderohen si vlerësime për shkak të lëvizjeve të mëdha.

5.3 Qasja në autobus, ndalesat dhe shenjat

Edhe pse Ministria e transportit dhe telekomunikimit e ka obligim të përkujdeset që të gjitha informatat²⁴ lidhur me shërbimet e transportit të jenë në gjuhën shqipe, angleze dhe serbe (Neni 3.5 i Marrëveshjes), nuk është vendosur asnjë informatë brenda apo jashtë autobusëve. E vetmja mënyrë që udhëtarët të sigurojnë informata është përmes vozitësve dhe konduktorëve vetëm në formë gojore.

Zakonisht, dhe me përjashtim të dukshëm në linjën e udhëtimit 8,²⁵ udhëtarët nuk duhet të kalojnë më këmbë distanca të mëdha për të arritur tek ndalesat e autobusëve. Ndalesave në përgjithësi mund t'iu qasen dhe nuk janë të izoluara pasi që janë të vendosura në rrugët kryesore të vendbanimit, dhe edhe pse nuk ka shenja, vendi i tyre në përgjithësi është i njohur.

5.4 Saktësia dhe çmimi

Vlerësohet se autobusët zakonisht vijnë me kohë, ndonjëherë madje edhe para orarit. Vonesat në përgjithësi shkaktohen nga moti i ligë, prishjet, dhe kontrollimet teknike, dhe rrallë zgjasin më shumë se 15 minuta.

Përgjatë tetë linjave të udhëtimit të monitoruara biletat e autobusit janë me çmim të arsyeshëm dhe sillen prej 0.30 deri 0.75 euro.²⁶ Vlen të ceket se në linjën e udhëtimit 8 shërbimi është pa pagesë ndërsa në linjën e udhëtimit 16 bileta kushton 3 euro. Kjo pagesë e fundit arsyetohet nga fakti se është më e gjatë se linjat tjera të udhëtimit. Të moshuarit, fëmijët, personat me aftësi të kufizuar, megjithatë, dhe rastet sociale lirohen nga pagesa.

Siç raportohet, praktika ilegale e vënë në zbatim nga Zyra komunale për komunitete në Rahovec e kushtëzimit të qasjes në transportin humanitar me pagesën e fakturave për mbeturina nuk është vazhduar në periudhën e raportimit.²⁷ OSBE-ja do të vazhdojë të monitorojë situatën për t'u përkujdesur që një praktikë e tillë të mos rifillojë.

5.5 Ankesat dhe sugjerimet e përfituesve

Siç raportohet, nuk janë parashtruar ankesat me shkrim, edhe pse udhëtarët e intervistuar zakonisht iu drejtohen vozitësve, konduktorëve në cilën do kohë, Zyra komunale për komunitete, apo edhe ofruesit të shërbimeve me një numër ankesash që kanë të bëjnë me papastërtinë deri tek nevojat për zgjerimin e linjës së udhëtimit. Pjesa më e madhe e udhëtarëve nuk e dinë se ku të parashtrojnë ankesë zyrtare. Përveç kësaj, nuk ka informata të shkruara në autobus lidhur me qasjen mjeteve efektive juridike.

²⁴ Përfshirë linjat e udhëtimit, çmimin e biletave, kohën, shenjat dhe Udhëzimet administrative dhe rregulloret.

²⁵ Të moshuarit nga katër fshatrat fqinje (Osojan, Kosh, Shalinovicë, Tuçep) duhet të kalojnë një distancë prej të paktën 1 km për të arritur tek ndalesa më e afërt e autobusit. Po ashtu, për shkak se nuk ofrohen kabina për pritje të autobusit, udhëtarët, përfshirë edhe të moshuarit, duhet të presin në rrugë.

²⁶ Linja e udhëtimit 14 dhe 15: 0.70 euro; linja e udhëtimit 13: 0.30 Euro; linja e udhëtimit 5: 0.40 Euro; linja e udhëtimit 4: 0.50 Euro; linja e udhëtimit 9: 0.75 Euro.

²⁷ Shih Raportin e OSBE-së Nr. 2 për transportin humanitar me autobus, faqe 14.

Duke pasur këtë parasysh, OSBE-ja mbetet e brengosur për mungesën e procedurës formale për ankesa e cila do të ishte në përputhje me obligimet e parashikuara me Nenin 3.6 të Marrëveshjes.²⁸

Në ndërkohë, Ministria e transportit dhe telekomunikimit ka filluar kontaktet bilaterale me Zyrat komunale të komuniteteve në mënyrë që kjo e fundit t'i shqyrtojë brengat. Mirëpo, deri tash Ministria nuk i ka ofruar Komitetit informata me shkrim lidhur me përmbajtjen apo rezultatin e takimeve të tilla.

5.6 Numri i udhëtarëve, disponueshmëria e shërbimit dhe shpeshtësia

Ndërmjet prillit dhe qershorit 2007, 76,330 udhëtarët kanë shfrytëzuar transportin me autobus,²⁹ zbrërthyer në shifra mujore si në vijim: 25,030 në prill; 25,287 në maj dhe 26,013 në qershor. Nëse krahasohet me tremujorin paraprak³⁰ duket se 2,886 udhëtarë më shumë kanë udhëtuar me autobusët humanitar, që është pjesërisht për shkak të paraqitjes së një numri të pushimeve kulturore dhe fetare.³¹ Këto shifra, të kombinuara me një gamë të gjerë të mundësive që ofrohen përmes këtij shërbimi, e konfirmojnë domosdoshmërinë e transportit humanitar me autobus si një mjet për të ofruar lirinë e lëvizjes, qasjes në të drejta dhe shërbime themelore siç është arsimi, kultura dhe identiteti fetar për personat pjesëtarë të bashkësive minoritare.³²

Numri i ulëseve në dispozicion në autobus raportohet të jetë i mjaftueshëm për kërkesat e shfrytëzuesve në katër prej tetë linjave të udhëtimit të monitoruara.³³ Në këto linja, tollovitë në autobus janë vetëm periodike. Në linjat e udhëtimit 8, 9, 13 dhe 16 kapaciteti i autobusit konsiderohet joadekuat gjë që shpjegon se pse, kohë pas kohe, udhëtarët duhet të presin në rend apo madje lihen prapa.³⁴

Përgjatë shumicës së linjave të monitoruara,³⁵ shfrytëzuesit janë të kënaqur me shpeshtësinë e autobusëve edhe pse gati të gjithë të intervistuarit do të mirëpritnin një ditë shtesë udhëtimi. Në linjën e udhëtimit 16, udhëtarët cekën se shpeshtësia e pamjaftueshme e autobusëve i detyron të planifikojnë udhëtimet shumë më herët e madje edhe të kalojnë natën tek familja apo miqtë.

Në linjën e udhëtimit 13, prindërit e fëmijëve që vijonin shkollën e mesme në Gjilan pohojnë se, duke rritur shpeshtësinë e autobusëve në të gjitha ditët e javës (përveç të shtunës dhe të dielës), nxënësit do të mund të udhëtonin prej dhe për Novobërdë dhe jo të jetojnë në Gjilan. Në linjën e udhëtimit 8 dhe 9, udhëtarët besojnë se zvogëlimi i numrit në autobusët e mbingarkuar mund të arrihej duke shtuar një ditë tjetër udhëtimi ose duke ofruar një autobus shtesë për çdonjërin prej udhëtimeve ekzistuese.

²⁸ Neni 3.6 parasheh që Institucionet e përkohshme të vetë-qeverisjes do t'i shqyrtojnë çështjet e të drejtave të njeriut/ankesave për diskriminim të ndërlidhura me Marrëveshjen, në përputhje me ligjin në fuqi.

²⁹ Burimi: Kolašin Prevoz, raportet mujore prill, maj dhe qershor 2007.

³⁰ Shih Raportin e OSBE-së për transportin humanitar me autobus Nr. 2, faqe 16 kur numri i udhëtarëve ishte 73,440.

³¹ Burimi: Kolašin Prevoz, raportet mujore prill, maj dhe qershor 2007.

³² Në përputhje me Nenin 5 të Konventës kornizë për mbrojtjen e pakicave kombëtare, që zbatohet në Kosovë me nenin 3.2 (h) të Kornizës Kushtetuese për Vetë-qeverisje të përkohshme në Kosovë.

³³ Linjat 4, 5, 14 dhe 15.

³⁴ Më 13 mars, rreth 10 – 15 serbë të Kosovës nga Rahoveci i epërm nuk mund të udhëtonin për Zveçan në linjën e udhëtimit 9 për shkak të vendeve të pamjaftueshme në dy autobusët e ofruar. Përgjatë të njëjtës linjë të udhëtimit, më shumë se njëherë OSBE-ja duhet të anulonte udhëtimin monitorues për shkak të numrit të madh të udhëtarëve.

³⁵ Kjo vlen për linjat e udhëtimit 5, 4, 9, 14, dhe 15.

Ndryshimet në numrin e udhëtarëve që i shfrytëzojnë autobusët humanitar është, deri në njëfarë mase, i parashikueshëm. Numri i pasagjerëve rritet gjatë pushimeve kulturore dhe fetare, gjatë tërheqjes së pensioneve dhe ndihmave sociale, dhe në fund të vitit shkollor. Në disa raste, Zyra komunale e komuniteteve ose udhëheqësit tjerë të bashkësive parashikojnë kërkesa më të mëdha dhe zakonisht kërkojnë ofruesin e shërbimeve për të kërkuar autobusë shtesë. Me kusht që kërkesa të bëhet në afat të arsyeshëm, dhe varësisht prej disponueshmërisë së autobusëve, ofruesi i shërbimeve është i gatshëm t'i plotësojë kërkesat.

Ky fleksibilitet afat-shkurtër në plotësimin e nevojave të bashkësive qoftë me autobusë shtesë apo me udhëtime shtesë duhet të plotësohet me përkushtimin nga Institucionet e përkohshme të Vetëqeverisjes dhe Ministrisë së transportit dhe telekomunikimit në veçanti për të mbështetur shërbimin. Përkushtimi i tillë duhet të përfshijë hartimin e metodologjisë për përzgjedhjen e linjës së udhëtimit dhe orarit, ashtu siç parashihet me Marrëveshje dhe zgjidhjen e kërkesave të pazgjidhura për transport humanitar nga Komiteti në përputhje me kriteret objektive. Nga këndvështrimi strukturor, ai po ashtu duhet të përfshijë përkushtimin e Institucioneve të përkohshme të vetëqeverisjes të sigurojë fonde shtesë nga Buxheti i Konsoliduar i Kosovës për të blerë automjete të reja. Aftësia e Institucioneve të përkohshme të vetëqeverisjes të rris numrin e udhëtimeve në linjat ekzistuese të udhëtimit dhe krijimin e linjave të reja të udhëtimit varet kryekëput nga përkushtimi i tillë financiar.

6. Komiteti këshillëdhënës i transportit dhe procesi i përzgjedhjes së linjave të udhëtimit

Në përputhje me Nenin 4 të Marrëveshjes së 1 janarit 2007, Ministria e transportit dhe telekomunikimit dhe Ministria për komunitete dhe kthim duhet të hartojnë metodologjinë e përzgjedhjes së linjave të udhëtimit dhe orarit të parashikuar me Shtojcën VI. Kjo e fundit kërkon që çfarëdo ndryshimesh në linja të udhëtimit dhe orare ekzistuese të bazohen në analiza të prapavijës dhe zbatueshmërisë, vlerësimin adekuat të nevojave të bashkësive, dhe sigurimin e pjesëmarrjes dhe konsultimit të bashkësive të kyçura. Neni 4 i Marrëveshjes poashtu parasheh që “deri në hartimin e metodologjisë, nuk duhet të bëhen ndryshime në orar dhe linja të udhëtimit” dhe i jep Komitetit pushtet ekskluziv të miratojë ndryshimet e tilla.

Që nga themelimi i tij, përfaqësuesit e OSBE-së dhe UNMIK-ut në Komitet kanë rekomanduar që Ministria e transportit dhe telekomunikimit dhe Ministria për komunitete dhe kthim t'i përmbushin përgjegjësitë e tyre dhe hartojnë metodologjinë në fjalë. Poashtu, për të mundësuar funksionimin e Komitetit në përputhje me mandatin e tij pas bartjes së përgjegjësisë tek Institucionet e përkohshme të vetëqeverisjes, Raporti Nr. i OSBE-së për transportin humanitar me autobus ka formuluar rekomandimet specifike të cekura në vijim:

“16. Ministria e transportit dhe telekomunikimit dhe Ministria për komunitete dhe kthim duhet të themelojnë një procedurë transparente të kërkesave përmes së cilës komunitetet që kanë nevojë për transport humanitar mund të parashtrajnë kërkesë për zgjerimin e linjave ekzistuese transportuese apo krijimin e linjave të reja të udhëtimit të reja për të siguruar zbatimin e metodologjisë së parashikuar të përzgjedhjes së linjave të udhëtimit dhe orareve. Procedura e tillë duhet të ofrojë mundësi ankese, në rast se kërkesa refuzohet;

17. Ministria e transportit dhe telekomunikimit dhe Ministria për komunitete dhe kthim duhet të themelojnë Sekretariatit e Komitetit dhe t'i mundësojnë të gjithë anëtarëve të Komitetit të pranojnë tërë

dokumentacionin dhe informatat e nevojshme për përmbushjen e detyrave të tyre për të mundësuar funksionimin e mirëfilltë të Komitetit të parashikuar me Nenin 5 të Marrëveshjes dhe lidhur me procesin e përzgjedhjes së orarit dhe linjës së udhëtimit ;

18. Sekretariati i Komitetit duhet të themelojë një regjistër të të gjitha kërkesave dhe ankesave lidhur me transportin humanitar që i janë parashtruar Institucioneve të përkohshme të vetëqeverisjes për të mundësuar vendim-marrje transparente lidhur me procesin e përzgjedhjes së linjave të udhëtimit dhe orareve (...).”

Edhe pse pranohet se kohët e fundit Ministria e transportit dhe telekomunikimit ka ndërmarrë hapa domethënës për të përshpejtuar procesin,³⁶ deri më sot as metodologjia dhe as procedura e kërkesave (që duhet t’iu mundësonte bashkësive të parashtrorë kërkesë për zgjerimin e linjave ekzistuese të udhëtimit apo krijimin e të reja) nuk janë miratuar. Kjo ka parandaluar Komitetin në kryerjen e njërit prej funksioneve të tij kryesore, që është të “shqyrtojë respektimin e metodologjisë për përzgjedhjen e linjave të udhëtimit dhe orareve (Neni 5.2 a. të Marrëveshjes).” Deri më sot, Komiteti ende nuk ka Sekretariat të formalizuar, që do të ishte thelbësor në shtjellimin e çështjeve që vazhdimisht përsëriten, siç janë: thirrja e takimeve në afat të shkurtër, mos-shpërndarja e procesverbaleve dhe materialit lexues, mos-dakordimi i rendit të ditës me të gjithë anëtarët e Komitetit.³⁷ Përveç kësaj, ekziston nevoja për një bazë të të dhënave për grumbullim koherent dhe transparent të kërkesave, që do t’iu mundësonin anëtarëve të Komitetit ta kenë një pasqyrë të qartë dhe gjithëpërfshirës të kërkesave dhe ankesave të paplotësuar.³⁸

Si përfundim, dhe përkundër hapave të paradokohshme të ndërmarra nga Ministria e transportit dhe telekomunikimit për të përshpejtuar procesin, në kohën e hartimit të këtij raporti, zbatimi i rekomandimeve të lartpërmendura të OSBE-së ka mbetur prapa orarit të parashikuar kohor.

6.1. Kërkesat e reja dhe kërkesat për zgjerim të shërbimeve, përfshirë vendet e kthimit

Në pritje të miratimit të procedurës e cila do të mundësonte parashtrimin e kërkesave për krijimin e linjave të reja të udhëtimit apo ndryshimin e atyre ekzistuese, bashkësitë minoritare gjithnjë e më shumë iu drejtohen komunave apo donatoreve për projekte të vogla të transportit humanitar. Kjo ka ndodhur në komunën e Prishtinës, ku kompania komunale e transportit “Trafiku Urban” ka pranuar një kërkesë të parashtruar nga bashkësitë serbe që jetojnë në veriun rural të komunës. Si rezultat, që nga qershori i vitit 2007, është vënë në funksion një shërbim i autobusëve publik për të lidhur fshatrat me popullatë

³⁶ Si rezultat i takimit të Komitetit i cili është mbajtur më 3 shtator 2007, Ministria së transportit dhe telekomunikimit i ka prezantuar anëtarëve të Komitetit një projekt procedurë i cili do të lejonte më në fund implementimin e metodologjisë për përzgjedhjen e linjave të udhëtimit dhe orareve. Përmbajtja e projekt dokumentit, i cili është parashtruar nga OSBE-ja dhe i tërë procesi do të analizohet në Raportin e ardhshëm të OSBE-së për transportin humanitar me autobus.

³⁷ Ministria e transportit dhe komunikimit, gjegjësisht zyra e Sekretarit të përhershëm, momentalisht është duke kryer funksionet e Sekretariatit të Komitetit, siç pohohet, për shkak të mungesës së personelit dhe ndalesës për rekrutime të mëtejme, e cila parashikohet nga organizatat ndërkombëtare siç është Fondi monetar ndërkombëtar.

³⁸ Një rast ilustrues jepet nga linja e udhëtimit 9. Sa i përket kësaj linje të udhëtimit, Zyrtari komunal i komuniteteve në Rahovec formuloi dhe diskutoi me Ministrinë e transportit dhe telekomunikimit dhe me ofruesit e shërbimeve lidhur me një numër kërkesash. Mirëpo, Ministria e transportit dhe telekomunikimit nuk e shpallti përmbajtjen e diskutimeve të tilla me anëtarët e Komitetit. Burimi: Zyrtari komunal i komuniteteve dhe ekipi komunal i OSBE-së; takimet e mbajtura më 20 mars, 23 prill dhe 13 korrik 2007.

minoritare në veriun rural në Prishtinë³⁹ dhe Graçanicë. Ky shërbim qarkullon dy herë në javë, të mërkurave dhe të enjteve, dhe plotëson shërbimin e autobusit humanitar që ofrohet në linjën e udhëtimit 2 e cila operon të hënave, të marteve dhe të premteve.⁴⁰

Në regjionin e Prizrenit,⁴¹ vendi i kthimit në Drajçiq ku jetojnë 32 serbë nuk kanë qasje mjeteve publike apo humanitare të transportit. Edhe pse deri tash nuk është parashtruar ndonjë kërkesë zyrtare, fshatarët kanë shprehur interesimin e tyre që të shqyrtohen për përfshirje në linjat ekzistuese të udhëtimit. Pjesa tjetër e vendeve të kthimit⁴² kanë qasje në linjën komerciale ndërmjet Prizrenit dhe Shtërpçës si dhe linjën komunale pa pagesës ndërmjet Novakut dhe Prizrenit.

Zyrtari komunal për komunitete në Rahovec i ka parashtruar kërkesë zyrtare Ministrisë së transportit dhe telekomunikimit dhe ofruesit të shërbimeve lidhur me linjën e udhëtimit nr. 9. Kjo linjë udhëtimi operon dy herë në javë, çdo të enjte dhe të premte dhe shpesh është e mbingarkuar. Në mënyrë që t'i shmangët situatave të pakëndshme në kohën e nisjes, zyra komunale ka instaluar një sistem regjistrimi që ndihmon në rregullimin e qasjes në autobus por kjo nuk e zgjidh mungesën kronike të vendeve.⁴³

Në regjionin e Pejës,⁴⁴ udhëtarët e linjës së udhëtimit 8 sugjerojnë se linja e udhëtimit duhet të zgjerohet dhe të përfshijë ndalesat vijuese: Kosh, Shalinovicë, Tuçep, Istog, Gjurakovc, Sërbobran, dhe Bllagajë. Poashtu, fshatrat e Lëvoshës, Bellopojës, dhe Sigë-Brestovik⁴⁵ janë lënë pa transport humanitar. E vetmja mënyrë që fshatarët të shkojnë në komunat në veri të banuara me serb është përmes fshatit Gorazhdevc.⁴⁶ Ky i fundit është të paktën shtatë kilometra larg çdonjërit prej këtyre fshatrave, dhe shërbehet me vijë të rregullt komerciale jashtë shtrirjes së projektit për transport humanitar.

Në regjionin e Mitrovicës,⁴⁷ dhe në veçanti lidhur me linjën jo të vazhdueshme të udhëtimit⁴⁸ gjashtë⁴⁹, janë bërë përpjekje për të vazhduar shërbimin e projektit të transportit humanitar. Mirëpo, deri më sot nuk ka pasur ndryshime dhe shërbimi ofrohet nga një kombi-veturë e komunës që i është dhënë Zyrës komunale për komunitete nga Organizata ndërkombëtare për migrim.

³⁹ Sipas vlerësimeve në dispozicion, popullata serbe jeton në fshatrat vijuese në veriun rural të Prishtinës: Nëntë Jugoviq (fshat me shumicë shqiptare me rreth 50 serbë; disa serbë janë larguar nga fshati pas luftës); Lebanë (rreth 20 serbë; disa familje janë kthyer para pak kohe); Bërnice e Epërme (përafërsisht 120 serbë); Bërnice e Poshtme (më shumë se 500 serbë). Momentalisht nuk ka serbë në Besi, Trudë dhe Prugoc.

⁴⁰ Kjo arritje pozitive është mundësuar nga Zyrtari komunal për komunitete dhe një anëtar shqiptar i Kuvendit Komunal. Shërbimi do të testohet për tre muaj dhe do të jetë pa pagesë një muaj. Pas kësaj periudhe, kompania do të përcaktoj nëse shërbimi krijon të hyra të mjaftueshme për të mbuluar shpenzimet e tij operacionale.

⁴¹ Përfshirë komunat vijuese: Prizren, pilot njësia Mamushë, Dragash, Gjakovë, Malishevë, Suharekë dhe Rahovec.

⁴² Sredskë dhe Mushnikovë.

⁴³ Në fakt, kërkesa e lartë për këtë linjë udhëtimi, posaçërisht gjatë festave kulturore apo fetare apo gjatë fundit të muajit (për marrjen e pensioneve apo ndihmave), ka si rezultat pritje të gjata jashtë Zyrës komunale për komunitete, herët në mëngjes, ku të moshuarit shpesh qëndronin në rresht për një kohë të gjatë.

⁴⁴ Përfshirë komunat vijuese: Pejë, Istog, Klinë, Deçan, pilot njësia Junik.

⁴⁵ Me popullatë të vlerësuar prej: 15 banorëve shqiptarë, 30 banorëve serbë dhe më shumë se 100 banorë serbë.

⁴⁶ Popullata e vlerësuar e serbëve të Kosovës është 850.

⁴⁷ Përfshirë komunat vijuese: Mitrovicë, Vushtri, Zveçan, Zubin Potok, Skenderaj dhe Leposaviq.

⁴⁸ Shërben fshatrat e Koshtovës, Cerajt dhe Bisticës.

⁴⁹ Shih raportin e OSBE-së për transportin humanitar me autobus nr. 2, faqe 22.

Në regjionin e Gjilanit,⁵⁰ një numër kërkesash janë parashtruar në 2007 për të zgjeruar linjat ekzistuese të udhëtimit, mirëpo vetëm disa prej tyre në formë të shkruar. Kjo edhe më tej e thekson se sa është me rëndësi që Ministria e transportit dhe telekomunikimit dhe Ministria për komunitete dhe kthim të miratojnë një procedurë të formalizuar të kërkesave për transport, përfshirë formularët standard të kërkesave, pikat e kontaktit për të ofruar informata dhe lehtësuar parashtrimin e tyre, dhe një bazë gjithëpërfshirëse të të dhënave për të mundësuar regjistrimin dhe shqyrtimin e mirëfilltë të të gjitha kërkesave të parashtruara.

Në komunën e Novobërdës, projektet vijuese të kthimit janë në vazhdim e sipër: Bostan-Prekoc-Izvor; Kllobukar; dhe Jasenovik. Sa për projektin e parë, të gjitha vendbanimet janë përfshirë në projektin e transportit humanitar.⁵¹ Për të dytin, ende nuk ka kthime. Sa për të tretin, dhe përkundër përfshirjes në linjën e udhëtimit 14, ekziston një kërkesë e pazgjidhur për zgjerimin e linjës së udhëtimit 13 për të përfshirë fshatin Jasenovik.⁵²

Në komunën e Ferizajt janë në zhvillim e sipër dy projekte Babush i Serbëve dhe Talinoc i Muhaxherëve. Sa i përket Babushit të Serbëve, më 23 qershor 2007 ndërmjet 80 dhe 90 serbë janë kthyer në fshat.⁵³ Fshati momentalisht nuk është i përfshirë në linjat e transportit humanitar.⁵⁴ Ndërsa në Talinoc të Muhaxherëve, 18 serbë që momentalisht jetojnë aty kanë në dispozicion një kombi-veturë të komunës me 9 ulëse i cili dy herë në javë i transporton fshatarët në Bablak duke u mundësuar atyre kështu t'i qasen linjës së udhëtimit 10. Pas periudhës së raportimit, më 20 gusht 2007, Ministria e transportit dhe telekomunikimit ka pranuar kërkesë me shkrim nga të dyja vendet e kthimit përgjatë linjës së udhëtimit 10, që poashtu të shërbehen me një linjë të re të autobusit për në Shtërpçë një herë në javë.

7. Çështjet e sigurisë

Siguria e udhëtarëve që udhëtojnë me transportin humanitar duhet të konsiderohet si *tregues* kundrejt të cilit matet sukcesi i projektit.⁵⁵ Edhe pse gjatë periudhës së raportimit nuk ka pasur incidente ku janë shkaktuar lëndime fizike, incidentet e nivelit të ultë të frikësimit, përfshirë hedhjen e gurëve, fyerjet, gjestikulimet e pasjellshme dhe pështyrja dëshmojnë për format jo të çrrënjosura të jo-tolerancës dhe ushqejnë perceptimet e pasigurisë në mesin e udhëtarëve. Të gjitha këto incidente janë kryer nga të rinjtë. Disa duket të jenë produkt i sjelljeve anti-shoqërore që shpesh kalojnë pa u dënuar, duke përforcuar në këtë mënyrë perceptimit i mosdënimit. Mirëpo, vënia specifike në shënjestër e transportit humanitar për dallim nga transporti publik, si dhe perceptimi i udhëtarëve se janë vënë në shënjestër për shkak të përkatësisë së tyre etnike, kërkon shqyrtim e këtyre incidenteve si incidente të mundshme me motive etnike.

⁵⁰ Përfshirë komunat vijuese: Gjilan, Ferizaj, Shtërpçë, Shtime, Kamenicë, Novobërdë, Viti, Kaçanik dhe pilot njësia komunale Hani i Elezit.

⁵¹ Linjat e udhëtimit 13 dhe 14, dhe pjesërisht 15.

⁵² Momentalisht banorët e Jasenovikut që duhet të udhëtojnë në Gjilan apo në fshatra vijuese duhet të ecin pesë kilometra për t'u qasar shërbimit të autobusit. Fshatarët kërkojnë të paktën përfshirjen e fshatit të enjten me linjën 13 të enjteve, në mënyrë që t'i qasen tregut në Prekoc.

⁵³ Këto shifra duhet të merren si vlerësime

⁵⁴ Ministria për komunitete dhe kthim ka ofruar një kombi-veturë për raste urgjente. Për më tepër, Ministria poashtu ofron kombi-veturë një herë në javë për tregti.

⁵⁵ Neni 3.1 i Marrëveshjes parasheh që Ministria e transportit dhe telekomunikimit duhet të punojë ngushtë me Shërbimin Policor të Kosovës dhe KFOR-in për t'u përkujdesur që linjat për transport të pakicave të kryhen në një ambient të sigurt..

Për shembull, më 12 prill 2007, një autobus humanitar që udhëtonte përmes linjës së udhëtimit 8⁵⁶ është qëlluar me gurë rreth 10:30 në fshatin Runik (komuna e Skenderajt).⁵⁷ Erëpriti i përparmë i autobusit është qëlluar me gur duke shkaktuar dëmtim të lehtë por pa lëndime. Ofruesi i shërbimit raportoi incidentin në stacionin e Shërbimit Policor të Kosovës të cilët menjëherë kanë hapur hetimet. Si rezultat i këtij incidenti Shërbimi Policor i Kosovës ka miratuar masat vijuese të sigurisë: ri-vënien në funksion të përcjelljeve dhe ndryshimin e orarit të nisjes me 15 minuta vonesë për t'iu shmangur kalimit kah fshati Runik gjatë orarit të pushimeve në Kosovë. Kjo e fundit pasqyron njërin prej rekomandimeve që ka dhënë OSBE-ja në Raportin e II-të të OSBE-së mbi transportin humanitar. Si aktivitet pasues, autoritetet komunale kanë thirrur takime me përfaqësuesit e shkollës në Runik për të diskutuar dhe parandaluar kyçjen e vazhdueshme të studentëve në asi lloj sjellje të pahijshme. Si anë pozitive, më 25 prill 2007 në komunën e Skenderajt, është mbajtur takimi i parë i Këshillit komunal për siguri të bashkësive, gjatë të cilit Shërbimi policor i Kosovës, përkundër mungesës së përfaqësuesve serb, ka përmendur incidentin si dhe hetimet në zhvillim e sipër.

Më 17 prill 2007, një autobus humanitar që udhëton përgjatë linjës së udhëtimit 2⁵⁸ është qëlluar me gurë nga pesë apo gjashtë persona të panjohur teksa kalonte nëpër Nëntë Jugoviqët, një fshat ky që gjendet në veriun rural të Prishtinës. Edhe pse një gur qëlloi kornizën metalike të autobusit, nuk pati të lënduar. Ofruesi i shërbimeve raportoi incidentin edhe tek Shërbimi Policor i Kosovës,⁵⁹ i cili dërgoi një patrullë në vendin e ngjarjes, edhe tek Ministria e transportit dhe telekomunikimit.⁶⁰ Më 19 prill, një polic i komunitetit nga Shërbimi Policor i Kosovës që ishte i pranishëm në veriun rural të Prishtinës gjatë takimit të sigurisë, nuk e ka ngritur çështjen në mënyrë të drejtpërdrejtë, por ka konfirmuar, pas kërkesës, se incidenti kishte ndodhur. Më 20 prill, Zyra e Policisë së Komunitetit konfirmoi se e kanë diskutuar incidentin me kryesit (një grup fëmijësh të moshës më të re se katërmbëdhjetë vjeç) dhe me prindërit e tyre. OSBE-ja në Prishtinë poashtu e ka përcjellë incidentin me Komandantin e stacionit patrullues në veri dhe me policin e Shërbimit Policor të Kosovës në fshat. Siç raportohet, ky i fundit kishte intervistuar kryesit e mitur dhe ka zbuluar se ata nuk ishin në dijeni për përkatësinë etnike të udhëtarëve. Duke mos pasur ndonjë dëshmi tjetër, polici i Shërbimit Policor të Kosovës nuk ishte në gjendje të parashtrijë raport të “frikësimit etnik”. Poashtu, rasti nuk mund të cilësohej as si “dëmtim prone” për shkak se nuk është zbuluar ndonjë dëm në autobus. Në fund, incidenti është cilësuar si “shkelje e rendit dhe qetësisë publike.”⁶¹ Si zhvillim pozitiv, më 7 maj është zhvilluar një nismë e përbashkët e bashkësisë ndërkombëtare⁶² dhe Shërbimit Policor të Kosovës rreth kontakteve në terren me bashkësinë shqiptare që jeton në Nëntë Jugoviqët, nën protektoratin e një anëtarit shqiptar të Kuvendit Komunal të Prishtinës.⁶³

Edhe pse pranohet se Shërbimi Policor i Kosovës ka hetuar dhe e ka përcjellë rastin, OSBE-ja vë në pah se autobusët humanitar janë të bardhë të lehtë për tu identifikuar pasi që qarkullojnë në të njëjtën linjë që prej

⁵⁶ Autobusi transportonte rreth 50 të kthyer serb nga Klina dhe Istogu për në veri të Kosovës.

⁵⁷ Burimi: OSBE në Skenderaj

⁵⁸ Autobusi transportonte rreth 40 udhëtarë.

⁵⁹ Stacioni i Shërbimit Policor të Kosovës në Bërnice të Epërme.

⁶⁰ Letra e datës 18 prill 2007.

⁶¹ OSBE-ja ka pasur mundësinë të shqyrtojë dosjen e Shërbimit policor të Kosovës dhe mundi të verifikojë se kishte rreth 20 faqe të fotografive të autobusit dhe shënime nga intervistat.

⁶² OSBE-ja, Departamenti i Administratës Civile të UNMIK-ut, dhe KFOR-i

⁶³ Ky anëtar i Kuvendit Komunal është në fakt përfaqësues i fshatit Nëntë Jugoviqët dhe ishte i kycur në mënyrë aktive në organizimin e kësaj nismeje, e cila shënon një shembull pozitiv të mënyrës se si autoritetet komunale mund të kycen në avancimin e tolerancës ndër-etnike dhe parandalimin e incidenteve të sigurisë që kanë si cak shërbimin e transportit humanitar.

disa viteve. Edhe pse logoja e Kombeve të Bashkuara është larguar nga autobusët humanitar, këta autobus prapë janë të dallueshëm si transport i pakicave. Pas shumë viteve, popullata lokale e këtyre trevave është e njoftuar me dukjen dhe orarin e tyre. Edhe pse kjo nuk mund të dëshmojë gjatë hetimeve kriminale, është e mundur se kryesit ishin në dijeni të përkatësisë etnike të udhëtarëve. Që nga themelimi i këtij shërbimi, është një “tendencë historike” e vënies në shënjestër të udhëtarëve të transportit humanitar përmes incidentit të hedhjeve të gurit në trevat e ndryshme në mbarë Kosovën.

Sipas kriterëve të përcaktuara nga Grupi i Përbashkët i Kombeve të Bashkuara për Implementimin e Sigurisë,⁶⁴ shumë prej këtyre incidenteve nuk mund të klasifikohen si “incidente me motive të mundshme etnike.” Përkundër kësaj, në një situatë të pas luftës, ekziston një nevojë e vazhdueshme e mbledhjes së të dhënave mbi incidentet e motivuara nga urrejtja. Në shumicën e vendeve pjesëmarrëse të OSBE-së,⁶⁵ ligjet në fuqi dhe praktikat e mbledhjes së të dhënave dhe “krimeve nga urrejtja,” me siguri nënkuptojnë klasifikimin e veprimeve të tilla si incidente ndër-etnike.

Reagimet e bashkësisë serbe vetëm konfirmojnë se incidentet e tilla shihen si formë e frikësimit.⁶⁶ Qofshin këto të bazuara apo jo, këto perceptime ekzistojnë në mesin e bashkësive të prekura dhe këshillohet që Institucionet e përkohshme të vetëqeverisjes, në veçanti Ministria e transportit dhe telekomunikimit dhe Ministria për komunitete dhe kthim të ndërmarrin një rol me pro-aktiv dhe masa specifike për t’i shtjelluar këto, përfshirë pjesëmarrjen në dialog ndër-etnik të llojit të përshtuar më lartë.

⁶⁴ “Kriteret për identifikimin e incidenteve të mundshme me motive etnike” kërkojnë që të plotësohen tre kushte vijuese nëse një incident duhet apo jo të klasifikohet si “incident i mundshëm me motive etnike”: “1. viktima është nga një grup i rrezikuar etnik (ky kusht plotësohet çdo herë që ekziston model apo tendencë historike e njerëzve nga kjo bashkësi etnike të vihen në shënjestër për shkak të përkatësisë së tyre etnike); dhe 2. kryesi është i panjohur apo nga ndonjë grup tjetër etnik; dhe 3. rrethanat e aktit nuk shpalosin ndonjë motiv, që nuk ka të bëjë me përkatësinë etnike, (si ilustrim, këtu do të përjashtoheshin rastet e plaçkitjes, vjedhjes apo grabitjes sepse, sado që të jenë dëmtuese për bashkësitë dhe sado që kërkojnë reagim të koordinuar dhe të theksuar të policisë, ekziston motiv i qartë ekonomik. Këtu poashtu përjashtohen kontestet që rrjedhin nga fqinjësia, të hollat, përlëshjet e të dehurve, etj. Përjashtohen edhe rasetet të cilat duket të jenë të ndërlidhura me kycjen e viktimës në krim të organizuar. Dhe anasjelltas, çdo kund ku ekzistojnë tregues pozitiv të motiveve etnike, sic janë gjuha e urrejtjes, ose kur kryesi është pjesëtar i ndonjë grupi me histori të sulmeve të motivuar nga përkatësia etnike, incidenti duhet të klasifikohet si incident i mundshëm me motive etnike...”) Burimi: Përfaqësuesi Special i Sekretarit të Përgjithshëm, memorandumi mbi “Kriteret për raportimin e incidenteve të motivuar nga përkatësia etnike,” 10 gusht 2005.

⁶⁵ Sipas një hulumtimi të Zyrës së OSBE-së për institucione demokratike dhe të drejta të njeriut (ODIHR), në 2005, 36 nga 42 shtete pjesëmarrëse të OSBE-së të cilat kanë reaguar kishin një praktikë të grumbullimit të statistikave mbi “krimet nga urrejtja”: të gjitha shtetet përveç njërit kanë legjislacion që mirren me “krimin nga urrejtja.” Zyra për institucione demokratike dhe të drejta të njeriut definojnë “krimin nga urrejtja” si “çfarëdo akti kriminal, përfshirë aktet kriminale kundër personave apo pronës, ku viktima, lokalet, ose ku caqet e aktit përzgjidhen për shkak të lidhjes, afërsisë, përkatësisë, mbështetjes apo anëtarësisë qoftë reale apo të perceptuar me një grup ...,” ndërsa, “grupi mund të bazohet në një karakteristikë të përbashkët të anëtarëve të tyre, sic është raca reale apo e perceptuar, origjina kombëtare apo etnike, gjuha, ngjyra, feja, gjinia, moshja, paaftësia mendore apo fizike, orientimi seksual, apo ndonjë faktor tjetër i ngajshëm.” Burimi: Zyra e OSBE-së për institucione demokratike dhe të drejtat e njeriut, Lufta kundër krimeve nga urrejtja në Regjionin e OSBE-së: pasqyrë e statistikave, legjislacionit, dhe iniciativave kombëtare, Varshave, 2005, faqe 12 dhe 16 deri 18.

⁶⁶ Në linjën 8, udhëtarët e intervistuar thanë se nuk ndihen të sigurtë gjatë udhëtimit dhe se përjetojnë ankthe dhe stres. Ata po ashtu e vënë në pyetje gatishmërinë e Institucioneve të përkohshme të vetëqeverisjes për t’i mbrojtur dhe ofruar sigurinë. Sa për linjën 2, vozitësi i intervistuar i autobusit ka vërejtur se “menjëherë pas autobusit humanitar, ka kaluar një autobus urban i Prishtinës, por nuk është qëlluar me gurë.” Serbët e intervistuar në prill poashtu besojnë se ky akt kishte për cak bashkësinë e tyre, dhe se policia është përpjekur ta fsheh rastin prej tyre. Ata kërkojnë që nën-stacioni policor në Bërnice të Poshtme të ketë linjë telefonike në mënyrë që t’i shtjellojë këto lloj incidentesh në nivel lokal.

Vlen të përmendet se përkundër mbajtjes së disa manifestimeve politike, fetare dhe kulturore në tërë Kosovën gjatë periudhës së raportimit,⁶⁷ orari i autobusit humanitar nuk është ndryshuar dhe asnjë udhëtim nuk është anuluar.

8. Këshilli komunal për siguri të bashkësive, Komitetet lokale për siguri publike dhe transporti humanitar

Në përputhje me Pjesët 7.3 deri në 7.8 të Rregullores së UNMIK-ut 2005/54 mbi Kornizën dhe Parimet udhëzuese të Shërbimit Policor të Kosovës, “Këshillat komunale për siguri të bashkësive (KKS) themelohen në çdo komunë të Kosovës [...]” në mënyrë që Shërbimi Policor i Kosovës të “bashkëpunojë në tërësi me autoritetet komunale për të përmirësuar sigurinë e pjesëtarëve të të gjitha bashkësive brenda çdo komune [...]”; si dhe “[...] Komisioneri i Policisë duhet të themelojë Komitete lokale për siguri publike (KLSP) në rajonet më të vogla brenda komunave ku është në interes të punës efektive policore dhe raporteve të mira me bashkësitë [...]” OSBE-ja ofron këshilla dhe ngritje të kapaciteteve për Komitete të tilla lokale për sigurinë publike dhe monitoron funksionimin e tyre.

Në regjionin e Prishtinës, Këshillat komunale për siguri të bashkësive nuk janë ende funksionale. Në Obiliq, një forum më i vogël i sigurisë përfshirë KFOR-in, Shërbimin Policor të Kosovës, Trupat Mbrojtëse të Kosovës, Departamentin e UNMIK-ut për Administratë Civile dhe OSBE-në është duke funksionuar dhe takohet çdo javë duke u ofruar pakicave mundësi teorike për të ngritur dhe diskutuar çështjet e ndërlidhura me transportin humanitar.

Ekzistojnë dy Komitete lokale për siguri publike⁶⁸ në komunën e Lipjanit dhe takimet e rregullta të sigurisë në zonat e banuara me pakica në veriun rural të Prishtinës si dhe në jugun rural të Prishtinës.⁶⁹ Fatkeqësisht, gjatë takimit të sigurisë në veriun rural të Prishtinës më 19 prill 2007, polici i komunitetit i Shërbimit Policor të Kosovës nuk ka përmendur incidentin që kishte ndodhur dy ditë më parë në Nëntë Jugoviqët derisa nuk i ishte parashtruar pyetje specifike. Mos përmendja e incidenteve të tilla jo vetëm që është faktor përkeqësues në përpjekjet për krijimin e ambientit të sigurt për shërbimin e transportit humanitar, por po ashtu forcon perceptimin që mbizotëron në mesin e bashkësive minoritare se interesat e tyre janë duke u shpërfillur.

Çështja e transportit humanitar poashtu është ngritur në takimin e sigurisë në veriun rural të Prishtinës më 10 maj, ku është paralajmëruar se linja e autobusit komunal duhet të fillojë që nga janari i vitit 2007 duke

⁶⁷ Rastet e dhëna janë vetëm shembuj të ngjarjeve të cilat nuk kanë ndikuar në ndryshimin e orareve të autobusëve. Më 16 qershor 2007, gjatë Ditës së çlirimit, nuk ka pasur kërcënime në asnjërin nga linjat e monitoruara. Më 28 qershor 2007, festimet e Vidovdanit, të cilat janë mbajtur në Gazimestan, nuk kanë ndikuar në linjat e autobusëve humanitar. Më 20 qershor 2007, një prej demonstratave të Vetëvendosjes është mbajtur në Prishtinë. Edhe pse, linja humanitare 4 që lidh Rahovecin e epërm me Graçanicën ishte duke udhëtuar në të njëjtën ditë, linja ishte në tërësi funksionale dhe shërbimi nuk është prekur në asnjë mënyrë.

⁶⁸ Komiteti i parë lokal për siguri publike është themeluar në Janjevë, një fshat i banuar me shqiptarë me bashkësi të mëdha kroate dhe rome, popullata e të cilit vlerësohet se përbëhet nga 363 dhe 200 persona respektivisht. Komiteti i dytë lokal për siguri publike është funksional në Gushtericë të Ulët, një fshat ky i populluar me serb.

⁶⁹ Edhe pse takimi i sigurisë në jugun rural të Prishtinës përfshin vetëm pjesëtarët e bashkësive minoritare, përfaqësuesit e shqiptarëve dhe serbëve marrin pjesë në takimet e sigurisë të organizuara në veriun rural të Prishtinës për shkak se është i karakterit të përzier demografik.

plotësuar në këtë mënyrë shërbimin e transportit humanitar në linjën e udhëtimit 2.⁷⁰ OSBE-ja nuk pret vënien në zbatim të masave të veçanta të sigurisë lidhur me këtë shërbim të ri të autobusëve.

Në regjionin e Mitrovicës, Këshillat komunale për siguri të bashkësive janë themeluar dhe funksionojnë vetëm në Mitrovicë,⁷¹ Vushtrri dhe Skenderaj.⁷² Më 2 prill 2007, transporti humanitar me autobus është diskutuar për herë të parë në Këshillin komunal për siguri të bashkësive në Vushtrri ku OSBE-ja e ka ngritur këtë çështje për njoftim të të gjithë pjesëmarrësve. Komandanti i stacionit të Shërbimit Policor të Kosovës përmendi se nuk janë raportuar brenga ose incidente të sigurisë lidhur me transportin humanitar. Ai po ashtu i siguroi anëtarët e Këshillit komunal për siguri të bashkësive se, nëse ndodh ndonjë incident, ai gjithsesi do ta njoftojë komunën.

Sa i përket Skenderajt, janë mbajtur dy takimet e para të Këshillave të sapoformuara komunale për siguri të bashkësive gjatë periudhës së raportimit. Më 25 prill 2007, përkundër mungesës së përfaqësuesve serb, përfaqësuesi i Shërbimit Policor të Kosovës ka raportuar lidhur me incidentin i cili është paraqitur më 12 prill 2007 përgjatë linjës së udhëtimit 8 në fshatin Runik. Më 28 qershor 2007, është mbajtur takimi i dytë i Këshillit komunal për siguri të bashkësive ku çështja e transportit humanitar nuk është biseduar.

Lidhur me Komitetet lokale për siguri publike në regjionin e Mitrovicës,⁷³ i vetmi komitet i themeluar dhe funksional është në enklavën shqiptare të Çabrës në komunën e Zubin Potokut.

Në regjionin e Gjilanit gjatë periudhës së raportimit nuk janë mbajtur takime të Këshillave komunale për siguri të bashkësive. Mirëpo, në Ferizaj, edhe pse organi në fjalë është në proces të themelimit, çështjet e transportit të pakicave janë ngritur në Grupin punues komunal për kthim, me kërkesën e udhëheqësve të projektit të kthimit në Talinoc të Muhaxherëve që të përfshihen në shërbimin e transportit humanitar.

Dy komitete lokale për siguri publike gjenden në rajonet minoritare në regjionin e Gjilanit, një në Vërboc dhe tjetri në Partesh. Më 28 qershor 2007 ky i fundit është takuar, dhe bazuar në sugjerimin e OSBE-së çështja e transportit humanitar është përfshirë në rendin e ditës. Anëtarët e Komitetit lokal për siguri publike lavdëruan shërbimin si shumë të dobishëm dhe theksuan faktin se asnjë shërbim tjetër i transportit publik nuk ekziston në këto treva.

Në regjionin e Pejës, më 19 prill 2007, çështja e transportit humanitar me autobus është ngritur në Këshillin komunal për siguri të bashkësive në komunën e Istogut nga një përfaqësues serb i fshatit Srbobran. Ky i fundit ka shprehur shpresën e tij se transporti humanitar do të zgjerohet edhe në këtë fshat.

Në regjionin e Prizrenit nuk ka pasur takime të Këshillave komunale për siguri të bashkësive gjatë periudhës së raportimit. Sa i përket Komiteteve lokale për siguri publike, katër prej tyre gjenden në

⁷⁰ Në kohën e shkrimit, linja është bërë tërësisht funksionale, duke plotësuar shërbimin përgjatë linjës 2 të transportit humanitar.

⁷¹ Që nga themelimi i tij, takimi i Këshillit komunal për siguri të bashkësive është mbajtur tre herë, por çështja e transportit humanitar nuk është diskutuar asnjëherë. Linja 6 që lidh Laposaviqin, fshatrat KBC (Koshtovë, Bistricë dhe Cerajë) me jugun e Mitrovicës ndaloi së punuari që nga qershori 2006.

⁷² Këshillat komunale për siguri të bashkësive ekzistojnë por nuk funksionojnë: Zveçan, Zubin Potok dhe Laposaviq. Mirëpo, takimet komunale të sigurisë mbahen në këto komuna me përbërje të ndryshme, ambient dhe afate kohore.

⁷³ Në fshatin Prelluzhë (komuna e Vushtrisë) Komiteti lokal për siguri publike është themeluar por nuk funksionon; në Syrganë (komuna e Skenderajt) Komiteti lokal për siguri publike është themeluar por disa nga grupet cak refuzojnë të marrin pjesë në këto takime; në Svinjarë (komuna e Mitrovicës) është planifikuar të themelohet pas kthimit të të zhvendosurve.

Krushevë; Mushnikovë; Mamushë, dhe Hoçë të Madhe.⁷⁴ Kjo e fundit është edhe pikënisje e linjave të udhëtimit⁴ dhe 9, por Komiteti lokal për siguri publike është themeluar formalisht por nuk është funksional në praktikë.

Si përfundim, raporti konfirmon se fatkeqësisht Këshillat komunale për siguri të bashkësive dhe Komitetet lokale për siguri publike nuk takohen rregullisht dhe se çështja e transportit humanitar të pakicave rrallë është temë diskutimi në rendet e tyre të ditës. Prandaj përpjekjet e mëtejme janë të nevojshme për t'u përkujdesur që këto forume të funksionojnë si duhet dhe shtjellojnë çështjet që kanë të bëjnë me transportin humanitar të pakicave. Në të njëjtën kohë, bashkësitë minoritare poashtu inkurajohen të rrisin pjesëmarrjen e tyre brenda këtyre organeve përmes përfaqësuesve të tyre lokal.

9. Rekomandimet

Qasja shërbimeve dhe mundësive: domosdoshmëria dhe rëndësia e transportit humanitar me autobus

- Të arrihet përmbushja e Standardit 3 mbi “lirinë e lëvizjes”,⁷⁵ Institucionet e përkohshme të vetëqeverisjes dhe në veçanti Ministria e transportit dhe telekomunikimit dhe Ministria për komunitete dhe kthim duhet të jenë më pro-aktive në krijimin e besimit të pjesëtarëve të bashkësive, përfshirë përvetësimin e mjeteve vlerësuese që kanë për synim matjen e kënaqësisë dhe preferencave të shfrytëzuesve.

Gjendja e automjeteve dhe sistemeve të komunikimit

- Në përputhje me Nenin 2.9 të Marrëveshjes⁷⁶ Ministria e transportit dhe telekomunikimit duhet të sigurojë resurse adekuate financiare për zëvendësimin gradual të automjeteve më të vjetra në mënyrë që të parandalojë prishjet e autobusëve në zonat e banuara me shumicën të cilat mund të çojnë në incidente të sigurisë në të ardhmen.
- Për të arritur siguri dhe për të garantuar qëndrueshmërinë afat-gjate, disponueshmërinë dhe punën e sistemit të radio-komunikimit, Ministria e transportit dhe telekomunikimit duhet t'i kërkojë Agjencionit Rregullativ për Telekomunikim lëshimin e frekuencave të radios të aprovuar nga Institucionet e përkohshme të vetëqeverisjes për ofruesin e transportit.

Shenjat dhe informatat me shkrim në transportin humanitar

- Ministria e transportit dhe telekomunikimit duhet të vendos shenja dhe të ofrojë informata me shkrim brenda autobusëve humanitar në gjuhët shqipe, serbe dhe angleze, përfshirë informatat për linjat e transportit, çmimet dhe orarin; si dhe udhëzimet administrative dhe rregulloret (Neni 3.5 i Marrëveshjes).

⁷⁴ Në komunën e Dragashit; Prizrenit; pilot njësi komunal i Mamushës dhe komunës së Rahovecit.

⁷⁵ Standardi 3 *Liria e lëvizjes*, “të gjithë njerëzit në Kosovë janë në gjendje të udhëtojnë, punojnë, dhe jetojnë në siguri pa kërcënim apo frikë nga sulmi, shqetësimet apo frikësimet, pa marrë parasysh prapavijën. Ata janë në gjendje të përdorin gjuhën kudo në Kosovë, përfshirë vendet publike, dhe të gëzojnë qasje të papenguar vendeve të punësimit, tregjeve, shërbimeve sociale dhe publike, si dhe shërbimeve komunale.”

⁷⁶ Neni 3.9 parasheh që Ministria e transportit dhe telekomunikimit duhet të ofrojë kapacitet të mjaftueshëm për të ofruar shërbimet e transportit humanitar dhe të pakicave, përfshirë fondet e mjaftueshme nga Buxheti i konsoliduar i Kosovës.

Ankesat dhe sugjerimet e përfituesve

- Në përputhje me Nenin 3.6 të Marrëveshjes,⁷⁷ Ministria e transportit dhe telekomunikimit dhe Ministria për komunitete dhe kthim duhet të hartojnë dhe të publikojnë procedurat për ankesa formale dhe institucionet tek të cilat këto duhet të parashtrohen. Zyrtarët komunal për komunitete, zyrtarët komunal për kthim dhe të gjithë zyrtarët komunal⁷⁸ duhet të udhëzohen se si t'u ndihmojnë përfituesve të transportit humanitar si të plotësohet ankesa.

Numri i udhëtarëve, disponueshmëria e shërbimit dhe shpeshtësia

- Rekomandohet që Institucionet e përkohshme të vetëqeverisjes dhe ofruesit e tyre të shërbimeve t'i plotësojnë nevojat e bashkësive për transport përmes një strategjie afat-shkurtër, afat-mesme dhe afat-gjatë:
 - a. Në aspektin afat-gjatë, ofruesi i shërbimeve vazhdon të ofrojë fleksibilitet në ofrimin e autobusëve shtesë apo udhëtimeve shtesë sipas nevojës;
 - b. Në aspektin afat-shkurtër, Ministria e transportit dhe telekomunikimit dhe Ministria për komunitete dhe kthim duhet t'i mundësojnë Komitetit të marrin vendime të informuara lidhur me ndryshimet dhe linjat e udhëtimit dhe oraret aktuale përmes raportimit periodik mbi numrin e informatave, disponueshmërinë dhe shpeshtësinë e shërbimeve, dhe me përvetësimin e procedurës për kërkesë të transportit; dhe,
 - c. Në aspektin afat-gjatë, në njërin anë, Komiteti duhet të shqyrtojë linjat aktuale të autobusëve dhe në anën tjetër Institucionet e përkohshme të vetëqeverisjes duhet të sigurojnë fonde për blerjen e automjeteve të reja për të zbatuar ndryshimet e sugjeruara nga Komiteti në linjat e udhëtimit dhe oraret ekzistuese.

Komiteti këshillues i transportit dhe procesi i përzgjedhjes së linjave të udhëtimit

- Institucionet e përkohshme të vetëqeverisjes duhet t'i mundësojnë Komitetit të kryejë obligimet e tij sipas Nenit 4 dhe 5 të Marrëveshjes, përmes hapave vijues:
 - a) Ministria e transportit dhe telekomunikimit dhe Ministria për komunitete dhe kthim duhet të hartojë metodologjinë për përzgjedhjen e linjave të udhëtimit dhe orareve përmes miratimit sa më të shpejtë të procedurës për kërkesë të transportit humanitar;
 - b) Ministria e transportit dhe telekomunikimit dhe Ministria për komunitete dhe kthim duhet të themelojnë dhe të njoftojnë sa më shumë mbi ekzistimin e procedurës për ankesa formale;

⁷⁷ Neni 3.6 parasheh që Institucionet e përkohshme të vetëqeverisjes duhet t'i shqyrtojnë ankesat për të drejtat e njeriut/diskriminim lidhur me Marrëveshjen, në përputhje me ligjin në fuqi.

⁷⁸ Posaçërisht ata që janë në kontakt të afërt dhe të rregullt me shfrytëzuesit e këtij shërbimi dhe mund t'u ndihmojnë në parashtrimin e kërkesave dhe ankesave të tilla institucioneve përkatëse.

- c) Ministria e transportit dhe telekomunikimit dhe Ministria për komunitete dhe kthim inkurajohen të themelojnë Sekretariatit e Komitetit që t’iu mundësojnë të gjithë anëtarëve të Komitetit për t’i pranuar të gjitha dokumentet dhe informatat e nevojshme për përmbushjen e detyrave të tyre; dhe,
- d) Përmes Sekretariatit të Komitetit, Ministria e transportit dhe telekomunikimit duhet të krijojë një regjistër të bazave të të dhënave për të regjistruar të gjitha kërkesat dhe ankesat e pazgjdhura për transport për të mundësuar vendim-marrje transparente lidhur me procesin e përzgjedhjes së linjave të udhëtimit dhe orareve.

Çështjet e sigurisë

- Të ngritet besimi i udhëtarëve në Institucionet e përkohshme të vetëqeverisjes dhe të veprohet kundër skepticizmit dhe ngurrimit që mbizotëron për t’iu drejtuar institucioneve siç janë Shërbimi Policor i Kosovës dhe organet komunale, Institucionet e përkohshme të vetëqeverisjes dhe në veçanti Ministrisë së transportit dhe telekomunikimit dhe Ministria për komunitete dhe kthim bashkërisht me Shërbimin Policor të Kosovës, duhet të shqyrtojnë ndërmarrjen e masave promovuese siç janë:
 - a) intervistimi i rregullt i udhëtarëve dhe vlerësimi i nevojave të tyre, po ashtu në lidhje me perceptimet e sigurisë;
 - b) kryerja e aktiviteteve joformale informative dhe konsultative, përfshirë nisma të dialogut ndër-etnik që ndihmojnë në krijimin e një ndjenje të rritur të besimit në mesin e udhëtarëve; dhe,
 - c) të ndihmohen udhëtarët me intervenime të shpejta dhe masa kundërveprimi në rast të incidenteve, madje edhe frikësimit në nivel të ulët, të cilët parandalojnë që shfrytëzuesit të ndihen të sigurt.
- Për të parandaluar që autobusët të vihen në shënjestër, Ministria e transportit dhe telekomunikimit si dhe ofruesi i shërbimeve duhet të shqyrtojnë masat për t’u përkujdesur që automjetet të mos identifikohen lehtë dhe të duken si automjete të rregullta për transportin publik;
- Për të parandaluar grupe të caktuara të të rinjve nga perceptimi i autobusëve humanitar si caqe “legjitime”, dhe për të vendosur raporte personale ndërmjet udhëtarëve/voztësve dhe kryesve, Ministria e transportit dhe telekomunikimit, Ministria për komunitete dhe kthim, Shërbimi Policor i Kosovës dhe autoritetet relevante komunale duhet të marrin parasysh nisjen e dialogut që do të ketë si cak nxënës të shkollave. Këtu mund të përfshihen një varg takimesh gjatë të cilave vozitësit e autobusëve dhe udhëtarët, si dhe prindërit, arsimtarët, dhe nxënësit e shkollave nga zonat shqiptare përmes të cilave kalon shërbimi, të vendosin raporte direkte dhe të tejkalojnë paragjykimet.

Këshillat komunale për siguri të komuniteteve dhe Komitetet lokale për siguri publike

- Institucionet e përkohshme të vetëqeverisjes, komunitat dhe stacionet relevante të Shërbimit Policor të Kosovës duhet të bashkëpunojnë ngushtë me bashkësitë lokale për të mundësuar funksionimin e mirëfillt të Këshillave komunale për siguri të komuniteteve dhe Komiteteve lokale për siguri publike dhe të mundësojnë diskutime mbi çështjen e transportit humanitar në mes të grupeve relevante të interesit.

Aneks 1

Linjat e transportit humanitar me autobus

Që nga marsi 2007, autobusi i funksionalizuar nga Institucionet e përkohshme të vetëqeverisjes punon në 17 linja të udhëtimit. Ato janë si në vijim:⁷⁹

- 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) - Gate 3 - Miloševo/Milloshhevë (PR);
- 4) Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH) – Upper Rahovec/ Orahovac - Gračanica/Gračanicë (PR) - Upper Rahovec/ Orahovac - Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH);
- 5) Grace/Gracë (VU) - Mitrovica/Mitrovicë North (MI) - Grace/Gracë (VU);
- 6)⁸⁰ Laposavić/Leposaviq (LE) – Mitrovicë/Mitrovica South (MI) - Laposavić/Leposaviq (LE);
- 7) Vidanje/Videjë (KL) - Klinë/Klina (KL) - Drsnik/Dresnik (KL) - Grabac/Grabc (KL) - Bica/Binxhë (KL) - Zvečan/Zveçan (ZV) Klinë/Klina - Drsnik/Dresnik (KL)- Grabac/Grabc (KL) - Biča/Binxhë (KL) - Vidanje/Videjë (KL);
- 8) Osojane/Osojan (IS) - Zvečan/Zveçan (ZV) - Osojane/Osojan (IS);
- 9) Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH) - Rahovec/Orahovac (RH) - Zvečan/Zveçan (ZV) - Rahovec/Orahovac (RH) - Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH);
- 10) Babljak/Bablak (UR) – Gračanica/Gračanicë (PR) - Babljak/Bablak (UR);
- 11) (*Gjilan/Gnjilane A*) or 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*) or Gjilan/Gnjilane (GN) - Donja Budriaga/Budrikë e Poshtme (GN) - Pasjane/Pasjan (GN) - Donja Budriaga/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*) or Gjilan/Gnjilane (GN) – Stanišor/Stanishor (GN) - Gornji Makreš/Makresh i Epërm (GN) - Trnjicevce/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 - Trnjicevce/Tërniqec (NB) - Gornji Makreš/Makresh i Epërm (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Paralovo/Parallovë (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN);
- 14) (*Gjilan/Gnjilane D*) or 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 - Trnjicevce/Tërniqec (NB) - Gornji Makreš/Makresh i Epërm (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN);
- 15) (*Gjilan/Gnjilane E*) or 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*) or Kamenicë/Kamenica (KK) - Ranilug/Ranillug (KK) - Šilovo/Shillovë (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Mitrovicë/Mitrovica (MI) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Šilovo/Shillovë (GN) - Ranilug/Ranillug (KK) – Kamenicë/ Kamenica (KK); dhe,
- 17) (*Gjilan/Gnjilane G*) or Klokot/Kllokot (VI) - Parteš/Partesh (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Mitrovicë/Mitrovica (MI) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Parteš/Partesh (GN) - Klokot/Kllokot (VI).

⁷⁹ Lista është ofruar nga Njësia e UNMIK-ut për operacionet në terren, projekti i autobusit humanitar, raporti i përgjithshëm operativ 31 korrik 2006. Komunitat ku këto fshatra gjenden janë dhënë me shkurtesat në kllapa si në vijim: (OB) Obiliq/Obiliç; (PR) Prishtinë/Priština; (RH) Rahovec/Orahovac; (VU) Vuštrri/Vučitrn; (ZV) Zvečan/Zveçan; (LE) Laposavić/Leposaviq; (KL) Klinë/Klina; (IS) Istog/Istok; (UR) Ferizaj/Uroševac; (GN) Gjilan/Gnjilane; (NB) Novo Brdo/Novobërdë; (KK) Kamenicë/Kamenica; (VI) Viti/Vitina. Disa prej këtyre emrave janë dhënë në Direktivën administrative nr. 2004/23 për zbatimin e Rregullores së UNMIK-ut Nr. 2000/43, të ndryshuar, mbi Numrin, emrat dhe kufijtë e komunave, duket të jenë shkruar gabimisht dhe janë korrigjuar në këtë Aneks në bashkëpunim me folësit që këto gjuhë i kanë gjuhë amtare.

⁸⁰ Suspenduar që nga gushti 2006.

Aneksi 2
Pasagjerët e intervistuar nga ana e grupeve komunale të OSBE-së

Ndarja në bazë të gjinisë dhe moshës

| Grupet e moshave | Gjinia | | | | Gjithsej | % |
|--|----------|------|-------|------|------------|------|
| | Mashkull | % | Femër | % | | |
| Personat nën moshën 18 (fëmijët) | 12 | 9.1 | 6 | 6.3 | 18 | 7.9 |
| Të rinjtë 18-29 | 33 | 25 | 25 | 26 | 58 | 25.5 |
| Të rriturit e moshës së mesme | 34 | 25.8 | 30 | 31.3 | 64 | 28% |
| Të rriturit e moshës 50-59 | 28 | 21.2 | 24 | 25 | 52 | 22.8 |
| Të moshuarit nga 60 e më lartë | 23 | 17.4 | 11 | 11.4 | 34 | 14.9 |
| Të përgjegjurit nuk dëshirojnë ta tregojnë moshën e tyre | 2 | 1.5 | 0 | 0 | 2 | 0.9 |
| Gjithsej | 132 | 100 | 96 | 100 | 228 | 100 |
| % | 57.9 | / | 42.1 | / | 100 | / |

Aneks 3

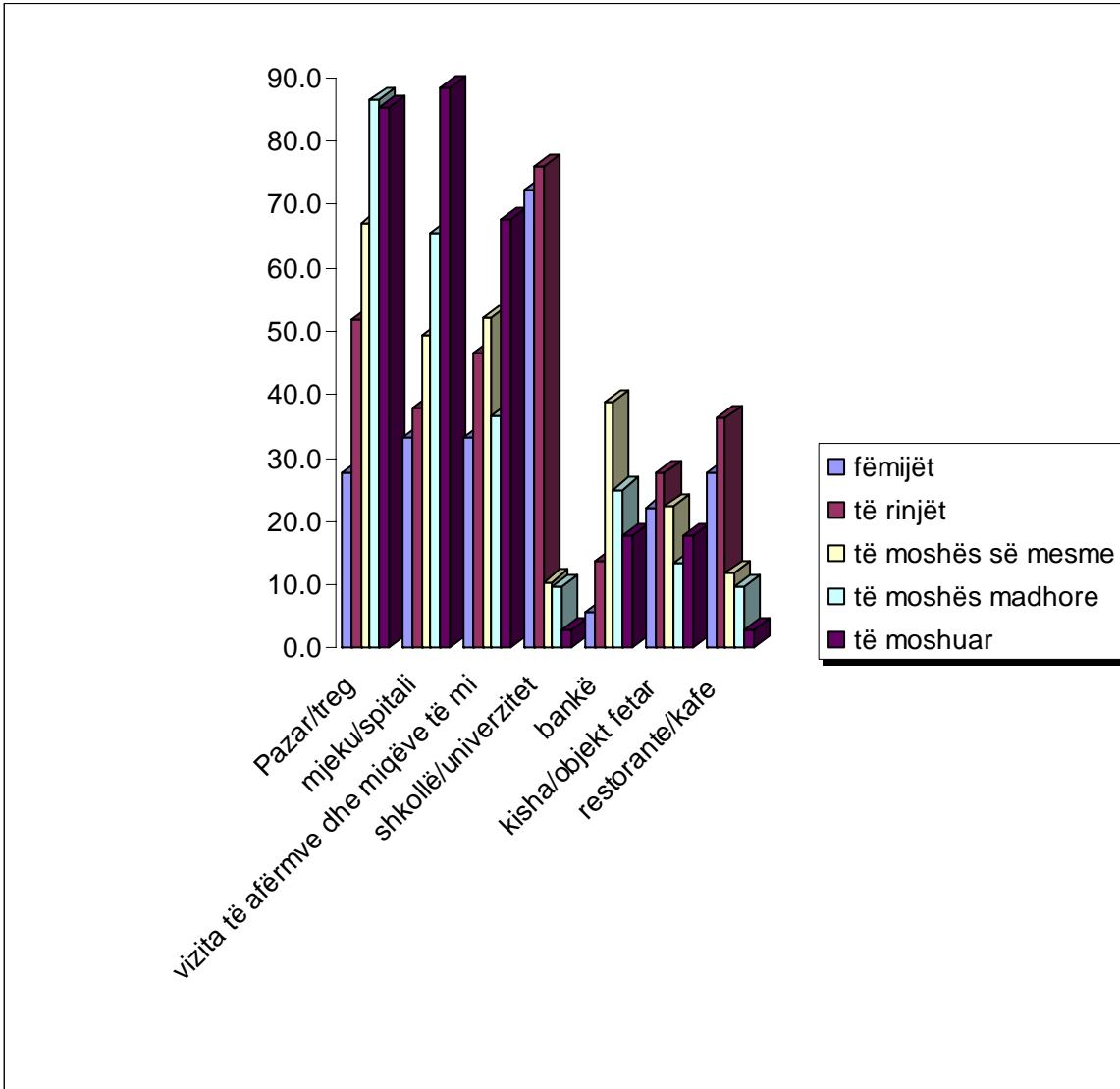
Përqindja e të përgjegjurve të cilët do të kenë dobi nga shërbimet/mundësitë e veçanta në kuptim të transportit me autobusin humanitar

| Shërbimi apo mundësia e qasjes nëpërmjet transportit humanitar | % e të përgjegjurve të cilët do të kenë dobi nga shërbimet/mundësitë | | | | | | | |
|--|--|------------------------|---------------------|----------------------|----------------------------|---------------------------------------|------------------------------|------------------------------|
| | Gjithsej | Ndarja sipas gjinisë | | Ndarja sipas moshës | | | | |
| | Të gjithë që përgjigjen | I Përgjegjuri mashkull | I Përgjegjuri femër | Fëmijë nën moshën 18 | Të rinjtë e moshës 18 - 29 | Të rriturit e moshës së mesme 30 - 49 | Të rriturit e moshës 50 - 59 | Të moshuar nga 60 e më lartë |
| Blerja/tregu | 67.5 | 65.2 | 70.8 | 27.8 | 51.7 | 70.3 | 86.5 | 85.3 |
| mjeku/spitali | 54.8 | 50.8 | 60.4 | 33.3 | 37.9 | 51.6 | 65.4 | 88.2 |
| vizita të afërmye dhe miqve | 49.1 | 48.5 | 50.0 | 33.3 | 46.6 | 54.7 | 36.5 | 67.6 |
| shkollë/universitet | 31.1 | 31.1 | 31.3 | 72.2 | 75.9 | 10.9 | 9.6 | 2.9 |
| bankë | 24.6 | 25.0 | 24.0 | 5.6 | 13.8 | 40.6 | 25.0 | 17.6 |
| kisha/objekt fetar | 21.1 | 22.0 | 19.8 | 22.2 | 27.6 | 23.4 | 13.5 | 17.6 |
| restorante/kafene | 18.4 | 22.0 | 13.5 | 27.8 | 36.2 | 12.5 | 9.6 | 2.9 |
| Zyra të qeverisë komunale dhe qendrore | 15.4 | 15.2 | 15.6 | 0.0 | 29.3 | 15.6 | 5.8 | 8.8 |
| Punësimi | 13.6 | 12.1 | 15.6 | 0.0 | 10.3 | 32.8 | 7.7 | 0.0 |
| Qendra për punë sociale | 13.6 | 14.4 | 12.5 | 0.0 | 6.9 | 12.5 | 15.4 | 26.5 |
| Fond të pensioneve | 11.0 | 10.6 | 11.5 | 0.0 | 8.6 | 6.3 | 9.6 | 23.5 |
| Librari | 10.5 | 12.1 | 8.3 | 11.1 | 31.0 | 1.6 | 1.9 | 2.9 |
| Postë | 7.5 | 9.1 | 5.2 | 0.0 | 10.3 | 12.5 | 5.8 | 0.0 |
| Varreza | 3.9 | 4.5 | 3.1 | 0.0 | 5.2 | 1.6 | 5.8 | 5.9 |
| Gjykatë | 3.9 | 6.1 | 1.0 | 0.0 | 6.9 | 3.1 | 5.8 | 0.0 |
| Polici | 3.5 | 3.0 | 4.2 | 0.0 | 5.2 | 3.1 | 3.8 | 2.9 |
| objekte sportive | 3.1 | 3.8 | 2.1 | 11.1 | 8.6 | 0.0 | 0.0 | 0.0 |
| Qendra të kulturës | 2.6 | 3.0 | 2.1 | 0.0 | 3.4 | 3.1 | 1.9 | 2.9 |
| Tjera | 2.6 | 4.5 | 0.0 | 11.1 | 0.0 | 3.1 | 3.8 | 0.0 |
| Qendra rinore | 2.2 | 3.8 | 0.0 | 5.6 | 5.2 | 0.0 | 1.9 | 0.0 |
| Kompani për shërbime publike | 1.8 | 1.5 | 2.1 | 0.0 | 1.7 | 3.1 | 0.0 | 2.9 |
| kinema/teatër | 0.9 | 0.8 | 1.0 | 0.0 | 1.7 | 0.0 | 0.0 | 2.9 |

Aneksi 4

Qasja në shërbime dhe mundësi nëpërmjet transportit me autobusin humanitar . Ndarja sipas moshës.

Përqindja e personave që janë përgjigjur në bazë të moshës të cilët kanë dobi nga shërbimet/mundësitë e veçanta të transportit me autobusin humanitar

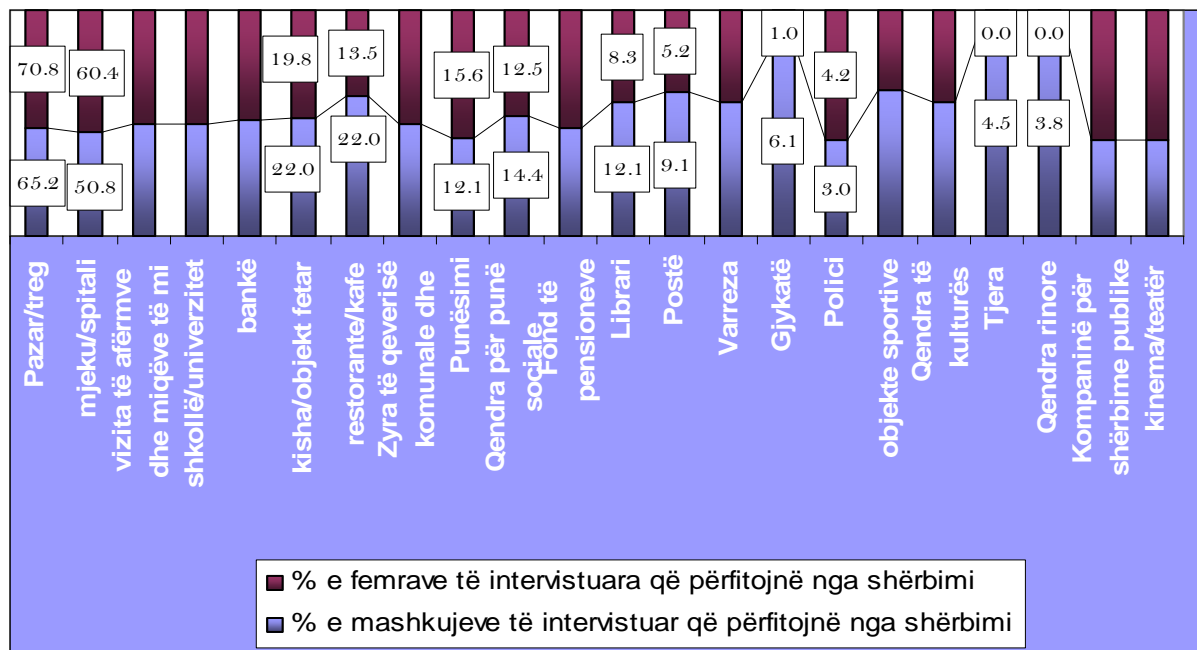


Legjenda: Detajet që kanë të bëjnë me gjininë dhe moshën e personit që është përgjigjur janë përfshirë në Aneksin 2 më lartë. Përqindjet e sakta janë prezantuar në Aneksin 5 më poshtë.

Aneksi 5

Qasja në shërbime dhe mundësi nëpërmjet transportit me autobusin humanitar . Ndarja sipas gjinisë

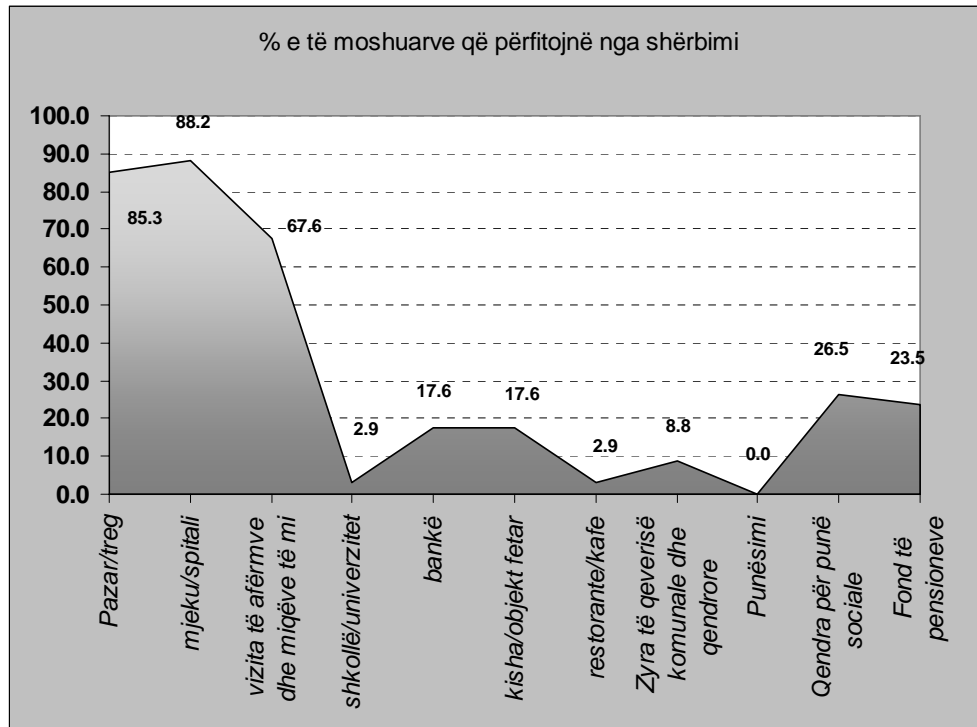
Përqindja e personave që janë përgjigjur në bazë të gjinisë të cilët kanë dobi nga shërbimet/mundësitë e veçanta të transportit me autobusin humanitar



Legjenda: Përqindjet e prezantuar në këtë Aneks u referohen 132 meshkujve dhe 96 femrave që janë përgjigjur. Më shumë detaje lidhur me ndarjen sipas gjinisë dhe moshës së personave që janë përgjigjur janë prezantuar në Aneksin 2 më lartë.

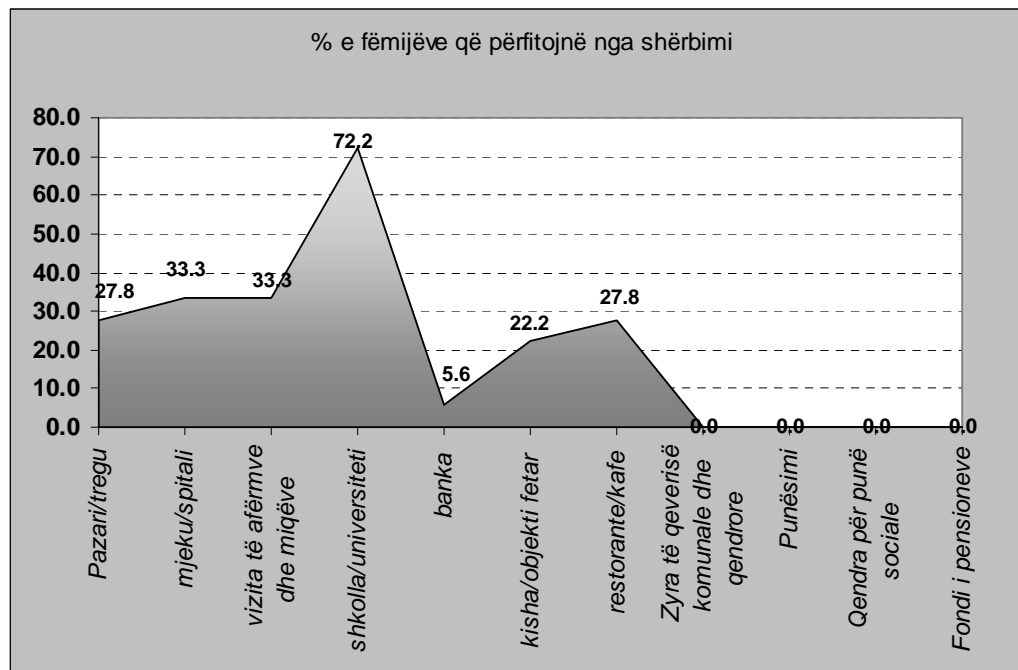
Aneksi 6

Qasja në shërbime dhe mundësi nëpërmjet transportit me autobusin humanitar. Të moshuarit



Legjenda: 34 persona të moshës 60 vjeçare e më lart janë intervistuar në periudhën e vlerësimit.

Fëmijët



Legjenda: Tetëmbëdhjetë persona që janë përgjigjur nën moshën 18 vjeçare janë intervistuar në periudhën e vlerësimit.