



**Organizacija za evropsku bezbednost i saradnju**  
**Odeljenje za ljudska prava, decentralizaciju i zajednice**

**HUMANITARNI AUTOBUSKI PREVOZ ZA MANJINE NA KOSOVU**  
**PRE PRENOSA NADLEŽNOSTI NA PIS**  
**NALAZI PILOT VEŽBE NADGLEDANJA**

**21. NOVEMBAR – 22. DECEMBAR 2006.**

## **SADRŽAJ**

<b>1. REZIME IZVEŠTAJA .....</b>	<b>- 3 -</b>
<b>2. ISTORIJAT .....</b>	<b>- 3 -</b>
<b>3. METODOLOGIJA.....</b>	<b>- 4 -</b>
<b>4. KVALITET USLUGE.....</b>	<b>- 5 -</b>
<b>4.1 Neophodnost i značaj usluge.....</b>	<b>- 5 -</b>
<b>4.2 Stanje vozila .....</b>	<b>- 5 -</b>
<b>4.3 Komunikacioni sistem .....</b>	<b>- 6 -</b>
<b>4.4 Profesionalizam i ljubaznost vozača .....</b>	<b>- 6 -</b>
<b>4.5 Pristupačnost autobusa, stanice i njihovo obeležavanje.....</b>	<b>- 6 -</b>
<b>4.6 Tačnost .....</b>	<b>- 7 -</b>
<b>4.7 Ekonomičnost.....</b>	<b>- 7 -</b>
<b>4.8 Žalbe i predlozi korisnika .....</b>	<b>- 7 -</b>
<b>4.9 Promet putnika, raspoloživost i učestalost usluga .....</b>	<b>- 7 -</b>
<b>5. BEZBEDNOSNA PITANJA.....</b>	<b>- 8 -</b>
<b>6. PREPORUKE .....</b>	<b>- 10 -</b>
<b>DODATAK 1.....</b>	<b>- 11 -</b>

## 1. Rezime izveštaja

Putnici koji koriste tri putna pravca, koja su nadgledali Opštinski nadzorni timovi (OT) Misije OEBS-a na Kosovu (OMiK), generalno su zadovoljni humanitarnim autobuskim prevozom i masovno ga koriste radi pristupa osnovnim pravima i uslugama. Ne samo što im ova usluga omogućava da imaju pristup normalnim uslovima života i suštinskim službama kao što su obrazovne, zdravstvene, administrativne i socijalne ustanove i trgovinske radnje, već isto tako doprinosi stvaranju uslova za održivi povratak. U stvari, povratnici i koriste ove autobuse. Ovo potvrđuje da ova usluga ne samo što je suštinska već postoji potreba i da se ona proširi i uključi u redovan autobuski saobraćaj. Istovremeno, biće važno da se osigura da putnici imaju poverenja u odabranog pružaoca ovih usluga. Na pragu prenosa na Privremene institucije samouprave na Kosovu (PIS), ova služba generalno dobro radi i sasvim je pouzdana u nadgledanim putnim pravcima. Putnici su tražili da se poveća broj autobusa i da se obezbede dodatne stanice na nekim putnim pravcima da bi se zadovoljili pojačani zahtevi nedavno prispelih povratnika. Na dva od tri nadgledana putna pravca nije bilo prijavljenih bezbednosnih incidenata u 2006. Uprkos tome, putnici su još uvek zabrinuti za bezbednost autobusa kada putuju u određene regione, kao što je zapadno Kosovo. Opširnija anketa u koju će biti uključeni svi Regionalni centri OMiK-a i u okviru koje će se vršiti nadgledanje dodatnih autobuskih linija planirana je za januar 2007.

## 2. Istorijat

Dana 31. avgusta 2006. godine Misija privremene uprave Ujedinjenih nacija na Kosovu (UNMIK) i PIS potpisali su operativni Sporazum za prenos odgovornosti za Humanitarne i posebne usluge prevoza manjinskih zajednica na Kosovu (Sporazum). Od 1. januara 2007. PIS, i naročito Ministarstvo transporta i veza (MTV) i Ministarstvo za zajednice i povratak (MZP), preuzeli su odgovornost za navedene usluge od UNMIK-ovog Odeljenja javne administracije (OJA).

Dana 14. avgusta 2006. u pismu<sup>1</sup> MTV-u i UNMIK-ovoj Kancelariji za zajednice, povratak i pitanja manjina (KZPM), OMiK je naglasio da “sloboda kretanja generalno, i bezbedan i siguran prevoz pripadnika manjinskih zajednica posebno, igraju ključnu ulogu u zaštiti prava građana Kosova.” Kao deo svog mandata nadgledanja ljudskih prava, OMiK se isto tako složio da “pruži svoju pomoć u smislu (...) nadgledanja implementacije (Sporazuma).” Kao rezultat toga, Sporazum predviđa da “OEBS ima neometani pristup uslugama prevoza za manjine i njihovim korisnicima, u cilju bliskog nadgledanja, da izveštava o svim prijavljenim incidentima, i da priprema izveštaje za PIS, SPGS i, po potrebi, za druge članove međunarodne zajednice, u vezi ispunjenja uslova ovog Sporazuma” (član 6.2).

---

<sup>1</sup> Pismo šefa Misije (ŠM) OMiK-a upućeno direktoru UNMIK-ove Kancelarije za zajednice, povratak i pitanja manjina (KZPM) i stalnom sekretaru MTV-a.

Po Sporazumu "MTV i MZP su dužni da uspostave metodologiju izbora putnih pravaca i reda vožnje", prema kojoj sve promene trenutnih putnih pravaca i redova vožnje moraju da se izvrše na bazi odobrenja Savetodavnog odbora za transport (SOT).<sup>2</sup>

### 3. Metodologija

Posle konsultacija sa UNMIK-ovim Odeljenjem javne administracije (OJA), 21. novembra 2006. godine, OMiK je preko svojih OT sproveo pilot vežbu nadgledanja humanitarnog prevoza za manjine. Ovo je urađeno tokom perioda od 21. novembra do 22. decembra 2006. Nadgledana su tri putna pravca humanitarnog prevoza<sup>3</sup>, koja su odabrana zbog znatnog broja manjih bezbednosnih incidenata, uglavnom kamenovanja, tokom poslednje četiri godine.<sup>4</sup>

- Putni pravac 1: Miloševo/Milloshhevë (OB) - Gračanica/Graçanicë (PR) - Miloševo/Milloshhevë (OB);
- Putni pravac 5: Grace/Gracë (VU) - Severna Mitrovica/Mitrovicë (MI)<sup>5</sup> - Grace/Gracë (VU); i
- Putni pravac 8: Osojane/Osojan (IS) - Zvečan/Zveçan (ZV) - Osojane/Osojan (IS).<sup>6</sup>

OT<sup>7</sup> su svake nedelje, na mestima polaska i dolaska ovih autobusa, intervjuisali putnike, vozače autobusa i predstavnike manjinskih zajednica u vezi raspoloživosti, dostupnosti, kvaliteta i bezbednosti ovih usluga prevoza manjinskih zajednica. Neki od njih su isto tako razgovarali o istim pitanjima i sa Opštinskim kancelarijama za zajednice (OKZ). OT nisu bili aktivno uključeni u nadgledanje i prikupljanje informacija vezanih za bezbednost sa verovatnim uticajem na slobodu kretanja. Međutim, visoki savetnici za ljudska prava OMIK-a dostavili su proverene podatke u vezi bezbednosnih pitanja. OMiK će nastaviti da posmatra i promoviše uključenje prevoza za manjine u dnevni red Opštinskih saveta za bezbednost zajednica (OSBZ) i Lokalnih odbora za javnu bezbednost (LOJB)<sup>8</sup>.

---

<sup>2</sup> Shodno članu 5.1 Sporazuma: "Savetodavni odbor za transport (SOT) obrazovan je da daje savete i nadgleda humanitarni prevoz za manjine. SOT se sastoji od visokih predstavnika iz Ministarstva transporta i veza (MTV), Ministarstva za zajednice i povratak (MZP), OEBS-a, UNMIK-a ili njihovih institucija naslednica i Institucije ombudsmana na Kosovu (kao posmatrača). Predsednik SOT biće stalni sekretar MTV-a."

<sup>3</sup> Za detalje o putnim pravcima, vidi Dodatak 1.

<sup>4</sup> Prema Terenskoj operativnoj jedinici (TOJ) UNMIK-a, u proseku se godišnje dešavalo oko 30 incidenata duž putnih pravaca humanitarnog prevoza za manjine u poslednje četiri godine, uglavnom na tri posebna mesta koja se nalaze duž ovih putnih pravaca: 1) selo Rudnik/Runik, koje se nalazi u opštini Srbica/Skenderaj; 2) grad Mališevo/Malishevë; 3) Stanovce/ Stanoc, selo u opštini obilić Obilić/Obiliq.

<sup>5</sup> Da bi zadovoljio potrebe putnika pružalac usluga je preinačio prvobitno odredište ovog puta od Zvečana/Zveçan (ZV) do autobuske stanice u Severnoj Mitrovici/Mitrovicë.

<sup>6</sup> Skraćenice opština gde se ova sela nalaze označene su u zagradama: (OB) Obilić/Obiliq; (PR) Priština/Prishtinë; (VU) Vučitrn/Vushtrri; (ZV) Zvečan/Zveçan; (IS) Istok/Istog.

<sup>7</sup> Sledeći OT uspešno su izvršili ovaj zadatak: OT Priština/Prishtinë (putni pravac 1); OT Leposavić/Leposaviq i Zubin Potok/Zubin Potok (putni pravci 5 i 8).

<sup>8</sup> Shodno članu 7 UNMIK-ove Uredbe br. 2005/54 o Okviru i vodećim načelima Kosovske policijske službe, OSBZ i LOJB su konsultativni mehanizmi u kojima građani, lokalne institucije i organi reda i zakona mogu „da razmatraju sve stvari u vezi rada policije, javne bezbednosti i reda“ na nivou opštine odnosno sela/lokaliteta.

OT-i nisu imali nikakve poteškoće da sprovedu vežbu. Oni su izvestili da putnici obično koriste svaku pojedinačnu autobusku liniju u više navrata. Dok je ovo potvrda da se uključeni korisnici oslanjaju na ovu uslugu kako bi imali svoju slobodu kretanja, nakon dve nedelje OT-i su imali tendenciju da dobiju iste odgovore na ista pitanja. OT-i i viši službenici za ljudska prava stoga savetuju da je bolje da se izbegava ponavljanje intervjua o istim putnim pravcima u kratkim vremenskim intervalima, kada najverovatnije neće biti zabeležene nikakve značajne promene. Prema OT-ima, i putnici i vozači reagovali su pozitivno na proces nadgledanja sproveden od strane OMiK-a. Oni su izrazili iznenađenje u pogledu interesa OMiK-a i uloge u nadgledanju uključenih autobuskih linija i izgledali su spremni da odgovore na sva pitanja.

Ova procena sadrži informacije u pogledu nalaza OMiK-a sa upućivanjem na kvalitet usluge i pitanja bezbednosti. Ista uključuje skup konkretnih preporuka u pogledu stanja vozila; komunikacionog sistema; žalbi i predloga korisnika; prometa putnika, dostupnosti i učestalosti usluga; i bezbednosnih pitanja.

## **4. Kvalitet usluge**

### *4.1 Neophodnost i značaj usluge*

Intervjuisani putnici izrazili su zadovoljstvo dostupnim humanitarnim transportom. Oni su izrazili snažnu želju da ova usluga i dalje bude dostupna u budućnosti, posebno duž putnog pravca 1. Činjenica da se nekoliko pripadnika manjinskih zajednica, uključujući povratnike, oslanja na ovu autobusku uslugu kako bi imali pristup obrazovnim, zdravstvenim i drugim uslugama, potvrđuje da ova usluga ne samo da je od suštinskog značaja već i da postoji potreba da se ista proširi i postane redovna autobuska linija.

### *4.2 Stanje vozila*

Putnici na putnim pravcima 5 i 8 bili su zadovoljni kvalitetom autobusa. Oni se nisu sećali da su bili svedoci kvara autobusa tokom 2006. godine. Istovremeno, priznali su da su autobusi stari i da imaju ređe mehaničke probleme. Prema njihovim rečima, u slučajevima mehaničkih kvarova u prošlosti, pomoćni tim pružaoca ove usluge uvek je reagovao na brz i odgovarajući način. Na putnom pravcu 5, putnici su izneli da su neki autobusi bolji od drugih, ali da su uopšteno udobni i da isti imaju dobar sistem grejanja. Međutim, oni su izrazili mišljenje da bi autobusi mogli biti čistiji. Putnici su dali primedbu da zimi, vremenski uslovi nemaju značajan uticaj na kvalitet usluge sa izuzetkom činjenice da mogu izazvati putna zakašnjenja.

Putnici na putnom pravcu 1 izneli su svoju ocenu da je autobuska usluga dovoljno pouzdana i učestala. Istovremeno, oni su delili mišljenje vozača da su autobusi suviše stari – uglavnom više od 20 godina – što objašnjava javljanje periodičnih kvarova. U slučaju kvara, vozači autobusa stupaju u kontakt sa pomoćnim mehaničarskim timom, koji interveniše na licu mesta ili obezbeđuje drugi autobus. Činjenica da su autobusi suviše stari utiče negativno na kvalitet usluge i ocenjenu bezbednost od strane putnika: sedišta nisu dovoljno udobna; tokom zime sistem za grejanje je nedovoljan i uglavnom dostupan samo u prednjem i zadnjem delu autobusa; leti, vozači moraju da otvore vrata

autobusa kako bi se izbegla suviše velika vrućina (prozori su blindirani kao zaštita od kamenovanja) što za rezultat dovodi do javljanja prašine u autobusu (ovo ukazuje da sistem klimatizacije vazduha ne funkcioniše na odgovarajući način); neki putnici su izrazili zabrinutost zbog upotrebe starih/korišćenih guma koje mogu biti neadekvatne za zimske uslove, posebno po snegu ili ledu. Stoga, neadekvatni uslovi u autobusu imaju tendenciju da umanje kvalitet usluge pod različitim vremenskim uslovima.

#### *4.3 Komunikacioni sistem*

Na putnom pravcu 1, i putnici i vozači priznali su da bez obzira što u autobusu postoji sistem radio komunikacije, isti je ponekada pokvaren. Vozači autobusa takođe se oslanjaju na mobilne telefone i potvrdili su da je mreža za mobilnu telekomunikaciju pouzdana duž ovog putnog pravca.

Na putnim pravcima 5 i 8 putnici i vozači su ocenili metode komunikacije upotrebljene u autobusima kao pouzdane. Međutim, oni su priznali da radio više nije u upotrebi i da vozači sada koriste mobilne telefone kao sredstvo komunikacije. Uprkos pozitivnim percepcijama korisnika i vozača, ovo izaziva zabrinutost iz razloga što je kosovska Regulatorna agencija za telekomunikacije (TRA) nedavno deaktivirala ili plombirala antene i predajnike ilegalnih mobilnih operatera, barem u većinskim oblastima. Isto je učinilo da mreža mobilne telefonije bude manje pouzdana ili čak nedostupna u nekim oblastima na ovim putnim pravcima. Pored toga, u skladu sa Sporazumom, MTV će snositi odgovornost za ugradnju radio komunikacione opreme u vozilima (stav 2.3). Samo ovi radio aparati mogu osigurati pouzdanu komunikaciju pod svim uslovima, uključujući i komunikaciju sa agencijama reda i mira.

#### *4.4 Profesionalizam i ljubaznost vozača*

Na svim putnim pravcima, svi intervjuisani putnici izneli su pozitivne primedbe u pogledu profesionalizma i ljubaznosti vozača. Međutim, na putnom pravcu 1 neki putnici su se žalili da ih vozači nisu sakupljali ispred njihovih kuća, a vozači autobusa su se žalili na putnike koji su tražili dodatne stanice, na koje oni nisu mogli pozitivno odgovoriti usled njihovog rasporeda i obaveza. U stvarnosti, na PIS-u i pružaocu usluge je da odluče o tome da li da ispune ove zahteve ili ne, na osnovu objektivnih kriterijuma.

#### *4.5 Pristupačnost autobusa, stanice i njihovo obeležavanje*

Nisu postojale nikakve informacije o razdaljinama koje putnici treba da prelaze ili putuju od svojih kuća do autobuskih stanica kao i u pogledu sigurnosti i bezbednosti duž puteva koji vode ka datim autobuskim stanicama. Međutim, činjenica da nekoliko putnika zahteva veći broj autobuskih stanica ukazuje da ovi putnici žele da prelaze manje razdaljine kako bi došli do autobuskih stanica. Konkretno, na putnim pravcima 1 i 5 putnici traže da je veći broj autobuskih stanica dostupan i uključen u raspored. Na putnom pravcu 1 postoji poseban usmeni zahtev da se postave autobuske stanice ispred zdravstvenih centara lociranih u Gračanici/Gračanicë i Babinom Mostu/Babimoc.<sup>9</sup> Neki putnici insistiraju da autobus staje ili ih kupi ispred njihovih kuća, ali vozači i ostali putnici iznose da ovo nije u skladu sa efikasnošću usluge.

---

<sup>9</sup> Upućivanjem na ovaj zahtev, OT OMiK-a dao je preporuku da se putnici obrate OKZ-u kako bi se obradio njihov zahtev.

Autobuske stanice duž putnih pravaca 5 i 8 su jasno obeležene. Na putnom pravcu 1 autobuske stanice su, bar u mestu Gračanica/Gračanicë, jasno obeležene.

Ispitani putnici nisu izrazili zabrinutost u pogledu čekanja na autobuskim stanicama, iako je OMiK upoznat sa time da je tokom čekanja na autobuskim stanicama duž putnog pravca 5 u 2005. godini bilo nekoliko pojedinačnih incidenata verbalnog uznemiravanja. Glavni razlog tome je verovatno činjenica da se autobuske stanice uglavnom nalaze u manjinskim oblastima. Smanjenju čekanja na autobuskim stanicama<sup>10</sup> svakako doprinosi činjenica da autobusi uglavnom poštuju svoj red vožnje, te da je njihovo putovanje uglavnom kratko.

#### *4.6 Tačnost*

Putnici na putnom pravcu 1 su potvrdili, a Ministarstvo transporta i veza je uočilo da autobusi uvek stižu na vreme. Na putnim pravcima 5 i 8 putnici su izrazili sličan nivo zadovoljstva i takođe rekli da autobusi na ovim linijama retko stižu sa zakašnjenjem.

#### *4.7 Ekonomičnost*

Duž putnog pravca 1, karte za putnike preko 65 godina starosti su besplatne, putnici na ovom putnom pravcu (uglavnom putnici srednje starosne dobi ispod 65 godina) su se žalili što moraju da plate autobusku kartu, iako cena karte izgleda sasvim pristupačna (25 dinara ili ispod 0,50€). Drugi su se žalili zato što je cena karata ista bez obzira na dužinu puta. Osim toga, putnici na ovom putnom pravcu su se žalili na nepovoljne cene za autobuske linije koje voze do Mitrovice/Mitrovicë gde, po njihovim rečima, vozači autobusa i kondukteri naplaćuju veće cene karata a kartu navodno moraju da plate i osobe starije od 65 godina.

#### *4.8 Žalbe i predlozi korisnika*

Na putnom pravcu 1 zapaženo je da se putnici verbalno žale vozačima, ali se ne obraćaju onima koji obezbeđuju usluge ili opštini, npr. Opštinskoj kancelariji za zajednice (OKZ) ili drugim opštinskim institucijama. Korisnici na putnim pravcima 5 i 8 su naveli da se nisu žalili ili da ne mogu da se žale jer nemaju dovoljno slobode kretanja u svojim opštinama. Ovo izgleda naglašava tendenciju da se samo verbalno žale vozačima i s druge strane nedostatak svesti ili volje da se podnesu pismeni zahtevi ili žalbe pružaocima usluga, UNMIK-u (i u buduće Ministarstvu transporta i veza) ili Opštini.

MTV u 2007. godini takođe ima obavezu da, direktno ili putem pružaoca usluga, obavesti putnike o načinima i postupcima podnošenja žalbi, zahteva ili predloga pružaocu usluge ili samom Ministarstvu.

#### *4.9 Promet putnika, raspoloživost i učestalost usluga*

Na putnim pravcima 5 i 8 putnici su tražili da se učestalost usluga poveća sa četiri na pet puta nedeljno (putni pravac 5) i sa dva na tri puta nedeljno (putni pravac 8). Svi putnici

---

<sup>10</sup> Na primer, putnici mogu tačno da kažu i predvide trajanje putovanja na putnim pravcima 5 i 8. Ista je situacija verovatno i sa putnim pravcem 1, s obzirom na tačnost ove usluge.

na putnom pravcu 1 izrazili su zadovoljstvo brojem obezbeđenih usluga. Samo je jedan predložio da se ova usluga obezbedi i tokom vikenda.

Na putnom pravcu 1, kapacitet autobusa je 55 mesta za sedenje, a dopuštena tolerancija za mesta za stajanje je do 10 putnika. Vrlo često obezbeđuju se dva autobusa kako bi se zadovoljile potrebe putnika. Vozači autobusa procenjuju da se, u proseku, popuni do 80% kapaciteta autobusa. U posebnim prilikama ili tokom gustog saobraćaja autobusi su prenatrpani. Ovo se dešava naročito ujutro i poslepodne kada učenici koriste ovu uslugu za odlazak i povratak iz škole, i tokom pijačnih dana (ponedeljkom i petkom) kada ljudi idu na pijac da kupe namirnice. Ovo je u stvari pozitivan pokazatelj da ova usluga doprinosi normalnim životnim uslovima i dopušta pristup osnovnim potrebama kao što su škola ili trgovina. Bila je napomena da je veliki broj putnika koristio ovu uslugu i u prošlosti, ali da se broj smanjio zbog toga što se većina ljudi sada oseća sigurno da putuje svojim privatnim vozilima. Ukoliko se ovo potvrdi, onda je to pozitivan pokazatelj povećane slobode kretanja.

Na putnom pravcu 5, autobus sa kapacitetom od 50 sedišta je uvek popunjen sa 30 do 45 putnika i to je otprilike broj koji je odgovarao tronedeljnom posmatranju. Po rečima vozača ovo je uobičajeni broj putnika.

Na putnom pravcu 8, autobusi sa 50 sedišta su stalno pretrpani sa najmanje sedamdesetoro putnika. Putnici su takođe rekli da se proteklih nekoliko meseci veliki broj interno raseljenih lica vratio u svoja mesta uključujući: Klinu/Klinë, Istok/Istog, Suvi Lukavac/Lukac i Thatë, Vidanje/Videjë, Drsnik/Dresnik i Đurakovac /Gjurakoc. Ovi povratnici počeli su da koriste humanitarni autobus i ovo objašnjava veliki broj korisnika. Ukoliko se ove tvrdnje potvrde, onda to samo pokazuje da je postojanje humanitarnog autobusa i dalje od velike važnosti jer doprinosi stvaranju uslova za održivi povratak i da povratnici zaista koriste ove usluge. Osim toga, petkom i ponedeljkom učenici koji pohađaju škole u severnoj Mitrovici/Mitrovicë koriste ovaj autobus kako bi otišli do svojih škola i vratili se svojim kućama. Ovo dalje potvrđuje da je postojanje, i nastavak postojanja ove usluge, važno za obezbeđivanje slobode kretanja i pristupa osnovnim pravima kao što je pravo na obrazovanje. Kada ima više od 50 putnika za Zvečan/Zveçan, vozač obično traži da pružalac usluge pošalje još jedan autobus. No ipak, zbog činjenice da autobus mora da dođe iz Prištine/Prishtinë, dodatni putnici su primorani da čekaju još jedan sat kako bi bili u mogućnosti da putuju do svojih odredišta. Navodno, situacija je još gora u Osojanu/Osojane, jer kada nema dodatnog autobusa, višak putnika ostaje na stanici. Pored učenika, putnici na ovom putnom pravcu su uglavnom stariji ljudi.

## **5. Bezbednosna pitanja**

Duž sva tri analizirana putna pravca, tokom perioda nadgledanja nisu prijavljeni nikakvi bezbednosni problemi. Da bi se sprečile i izbegle pretnje po bezbednost, 28. novembra 2006. godine, tokom proslavljanja javnog albanskog praznika Dana zastave, suspendovana je humanitarna usluga na svim putnim pravcima.



Putnici na putnom pravcu 1 izrazili su svoje zadovoljstvo u pogledu bezbednosnih uslova duž ovog putnog pravca. Oni međutim smatraju da takva procena ne važi i za humanitarne linije. Neki putnici i dalje smatraju da su pratnje u zapadnom Kosovu neophodne. Takođe su izrazili isto opažanje u pogledu nesigurnosti na putnim pravcima koji idu za Mitrovicu/ Mitrovicë. U međuvremenu, 20. novembra 2006. prijavljeno je nepotvrđeno kamenovanje školskog autobusa koji je prevezio učenike srpske i romske nacionalnosti iz Plemetine/Plemetin do Crkvenih Vodica/Caravodicë u opštini Obilić/Obiliq. Kosovska policijska služba (KPS) istražuje ovaj slučaj.

Na putnom pravcu 8 odigralo se više incidenata kamenovanja u 2006. godini. Svi incidenti desili su se dok je humanitarni autobus saobraćao kroz selo Rudnik/Runik i oko 14:00 časova. U ovo doba dana se učenici vraćaju kući iz škole. Iako je OT OMiK-a iz mesta Srbica/Skenderaj skrenuo pažnju lokalnim vlastima na ove incidente, opštinski službenici, direktor škole, KPS, Civilna policija UNMIK-a, KFOR i OMiK su svi identifikovali učenike kao glavne počinitelje. Opština je preuzela inicijativu da se zbliži sa roditeljima učenika a svi gore pomenuti učesnici su preuzeli zajedničku inicijativu da se ovi incidenti oštro osude pred decom. Takođe je ohrabrujuće primetiti da je na poziv Norveške crkvene pomoći, u novembru 2006. godine, direktor osnovne škole u mestu Rudnik/Runik učestvovao na dva sastanka sa predstavnicima zajednice kosovskih Srba kako bi se diskutovalo o pitanjima koja se odnose na humanitarni transport manjina.<sup>11</sup> Od tada nije bilo prijavljenih incidenata u mestu Rudnik/Runik. Obično su vozači autobusa i putnici skloni tome da prijavljuju ove slučajeve policiji u Zvečanu/Zvečan (koja zatim prosleđuje slučaj nadležnim stanicama KPS-a) tek nakon svog povratka.

Na putnom pravcu 5 desilo se malo incidenata, naročito u 2005. godini. Uglavnom se radilo o kamenovanju autobusa, ali isto tako bilo je slučajeva verbalnog vređanja putnika dok su čekali na autobuskim stajalištima. Iako ovi događaji nisu imali fizičke posledice za žrtve, oni ipak svedoče o netolerantnosti, pogotovu među nekim pojedincima u većinskim oblastima. U nekim prilikama ima demonstracija kojima se blokira glavni regionalni put kojim se povezuju Priština/Prishtinë i Mitrovica/Mitrovicë. Ove demonstracije nisu povezane sa humanitarnim autobuskim transportom ali mogu ometati ovu operaciju jer autobusi koji pružaju ovu uslugu moraju proći tim putem.

Što se tiče putnih pravaca 5 i 8, odsustvo incidenata, bar u skorijoj prošlosti, ne znači nužno da su te humanitarne autobuske linije bezbedne. One su i dalje laka meta i uprkos dostupnosti svoje usluge, sloboda kretanja izvan manjinskih oblasti nastavlja da bude ograničena za zainteresovane pripadnike manjinskih zajednica. Ovo je naročito tačno za oblasti kao što je region Mitrovica/Mitrovicë, gde je bezbednosna situacija kompleksna i podložna iznenadnim i nepredvidivim promenama.

---

<sup>11</sup> Oba sastanka održana su u selima gde žive manjinske zajednice: Osojane/Osojan i Banja/Banjë. Činjenica da je direktor škole, kosovski Albanac, slobodno prihvatio da ode u ova sela i da se sastane sa predstavnicima zajednice kosovskih Srba je naročito pozitivan primer međuetničkog dijaloga i treba ga pohvaliti. OT OMiK-a Istok/Istog je ovaj podatak dobio od predstavnika zajednice kosovskih Srba u mestu Osojan/Osojane dana 27. decembra 2006.

## **6. Preporuke**

Na osnovu svojih nalaza i po Sporazumu kojim je SPGS preuzeo odgovornost za humanitarne autobuske linije od 1. januara 2007. godine, OMIK preporučuje sledeće:

### **Stanje vozila**

1. Kako bi se povećala bezbednost putnika podstičemo pružaoca usluga da obezbedi da svaki autobus bude opremljen prikladnim gumama, uključujući i zimske gume;
2. Savetujemo pružaoca usluga da obezbedi prikladno i redovno pranje i održavanje autobusa;
3. Da bi se obezbedila zdravstvena bezbednost putnika, pružalac usluga bi trebalo da garantuje da sistemi grejanja i rashlađivanja rade ispravno u svim autobusima;

### **Sistem komunikacija**

4. Da bi se povećala bezbednost putnika, ispravna radio oprema mora da se održava u autobusima sve vreme. Shodno svojim odgovornostima prema Sporazumu, pružalac usluge treba da odmah popravi radio opremu kada god ona ne radi ispravno;
5. MTV treba da nadgleda pružaoca usluga da bi se obezbedilo da je radio oprema instalirana i ispravno radi u svim autobusima;

### **Žalbe i predlozi korisnika**

6. Savetuje se da i MTV i pružalac usluga stvore jedan sistem za žalbe koji je jednostavan za upotrebu i lako dostupan i da obaveste putnike na njihovom jeziku o proceduri ulaganja pismenih žalbi, zahteva ili predloga. Ovi podaci bi takođe trebalo da budu dostupni OKZ-ima i opštinskim službenicima za povratak (OSP) koji su u bliskom i redovnom kontaktu sa korisnicima ovih usluga i da im pomognu u podnošenju tih zahteva i žalbi nadležnim institucijama;
7. Vozačima autobusa treba da bude dozvoljeno da primaju te zahteve i žalbe i da ih prosleđuju pružaocu usluga kako bi ih isti dalje poslali MTV-u kada je to prikladno;
8. Bilo bi mudro da pružalac usluga i MTV periodično prikupljaju zahteve putnika i njihova mišljenja što se tiče usluge, kroz intervjuje i na druge načine;

### **Protok putnika, dostupnost i učestalost usluga**

9. Tamo gde je to moguće, MTV i pružalac usluge bi trebalo da povećaju učestalost i dostupnost usluge kako bi zadovoljili iskazanu potražnju;
10. Kako bi omogućili brz odgovor na promene potreba putnika, na primer usluživanje novih povratnika, MTV i MPZ treba brzo da ispune svoju obavezu uspostavljanja metodologije putnog pravca i reda vožnje koja je utvrđena u prilogu VI Sporazuma;
11. Pružalac usluge treba da razmotri uključivanje drugog autobusa na putnom pravcu 8 kako bi se zadovoljili pojedinačni zahtevi nedavnih povratnika;

## Pitanja bezbednosti

12. Red vožnje autobusa treba da se preispita kako bi se maksimalno umanjila nepotrebna izloženost poznatim tačkama mogućih incidenata, kao što je prolazak kroz Rudnik/Runik tačno u vreme kada učenici završavaju svoj radni dan;
13. Sledeći pozitivan primer sela Rudnik/Runik, u saradnji sa MTV i MPZ, opštinske vlasti, KPS i druge relevantne institucije bi trebalo da obeshrabre, preduprede i efikasno odgovore na bezbednosne incidente koji se javljaju u njihovim opštinama.

## Dodatak 1

Od decembra 2006. godine, autobuske linije za humanitarni prevoz manjina na Kosovu saobraćaju na ukupno 17 putnih pravaca. Ti pravci su:<sup>12</sup>

- 1) Miloševo/Milloshëvë (OB) - Gračanica/Graçanicë (PR) - Miloševo/Milloshëvë (OB);
- 2) Gornja Brnjica/Bërnice e Epërme (PR) – Gračanica/Graçanicë (PR) - Gornja Brnjica/Bërnice e Epërme (PR);
- 3) Miloševo/Milloshëvë (PR) - Kapija 3 - Miloševo/Milloshëvë (PR);
- 4) Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH) - Gračanica/Graçanicë (PR) - Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH);
- 5) Grace/Gracë (VU) – severna Mitrovica/Mitrovicë (MI) - Grace/Gracë (VU);
- 6) Leposavić/Leposaviq (LE) – Mitrovicë/ južna Mitrovica (MI) - Leposavić/Leposaviq (LE);
- 7) Vidanje/Videjë (KL) – Bica/Binxhë (KL) - Zvečan/Zveçan (ZV) - Biča/Binxhë (KL) - Vidanje/Videjë (KL);
- 8) Osojane/Osojan (IS) - Zvečan/Zveçan (ZV) - Osojane/Osojan (IS);
- 9) Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH) – Orahovac/Rahovec (RH) - Zvečan/Zveçan (ZV) – Orahovac/Rahovec (RH) - Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH);
- 10) Babljak/Bablak (UR) – Gračanica/Graçanicë (PR) - Babljak/Bablak (UR);
- 11) (*Gnjilane/Gjilane A*) ili Gnjilane/Gjilane (GN) - Poneš/Ponesh (GN) - Koretište/Koretishtë (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Gornje Kusce/Kufcë e Epërme (GN) - Kmetovce/Kmetoc (GN) - Šilovo/Shillovë (GN) – Gnjilane/Gjilane (GN);
- 12) (*Gnjilane/Gjilane B*) ili Gnjilane/Gjilane (GN) - Donja Budriga/Budrikë e Poshtme (GN) - Pasjane/Pasjan (GN) - Donja Budriga/Budrikë e Poshtme (GN) - Parteš/Partesh (GN) – Cernica/Cernicë (GN) – Gnjilane/Gjilane (GN) Gornji Livoc/Livoç i Epërm (GN) – Gnjilane/Gjilane (GN);
- 13) (*Gnjilane/Gjilane C*) ili Gnjilane/Gjilane (GN) – Stanišor/Stanishor (GN) - Gornji Makreš/Makresh i Epërm (GN) - Trnjičevce/Tërniqec (NB) - Culjkovce - Bostane/Bostan (NB) - Izvor/Izvor (NB) - Prekovce/Prekoc (NB) - Zebince/Zebincë (NB) - Straža/Strazhë (GN) – Kosmata - Stanišor/Stanishor (GN) - Gnjilane/Gjilane (GN) -

---

<sup>12</sup> Ovaj spisak je dala Terenska operativna jedinica UNMIK-a (TOJ), Projekat Humanitarni autobusi, Generalni operativni izveštaj, 31. juli 2006. Opštine u kojima se nalaze ova sela označena su skraćenicama u zagradama na sledeći način: (OB) Obilić/Obiliq; (PR) Prishtina/Prištinë; (RH) Orahovac/Rahovec; (VU) Vučitrn/Vushtri; (ZV) Zvečan/Zveçan; (LE) Leposavić/Leposaviq; (KL) Klina/Klinë; (IS) Istok/Istog; (UR) Uroševac/Ferizaj; (GN) Gnjilane/Gjilane; (NB) Novo Brdo/Novobërdë; (KA) Kamenica/Kamenicë; (VI) Vitina/Viti. Neka od imena iz Administrativnog naređenja br. 2004/23 za primenu Uredbe UNMIK-a br. 2000/43, sa izmenama i dopunama, o broju, imenima i granicama opština, su se pokazala kao pogrešno napisana i ispravljena su u ovom prilogu uz konsultacije sa lokalnim stanovništvom.

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

14) (*Gnjilane/Gjilan D*) ili Gnjilane/Gjilan (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) – Čuljkovc - Trnjičevce/Tërniqec (NB) - Gornji Makreš/Makresh i Epërm (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN);

15) (*Gnjilane/Gjilan E*) ili Gnjilane/Gjilan (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) - Gnjilane/Gjilan (GN);

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

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