



Organizata për Siguri dhe Bashkëpunim në Evropë

Departamenti i të Drejtave të Njeriut, Decentralizimit dhe Komuniteteve

**TRANSPORTIMI HUMANITAR I PAKICAVE ME AUTOBUS NË
KOSOVË PARA TRANSFERIMIT TEK IPVQ-TË
GJETJET E USHTRIMIT PILOT TË MONITORIMIT**

21 NËNTOR - 22 DHJETOR 2006

TABELA E PËRMBAJTJES

1. PËRMBLEDHJA EKZEKUTIVE.....	3 -
2. HISTORIKU	3 -
3. METODOLOGJIA	4 -
4. CILËSIA E SHËRBIMIT	5 -
4.1 Domosdoshmëria dhe rëndësia e shërbimit.....	5 -
4.2 Gjendja e automjeteve.....	5 -
4.3 Sistemi i komunikimeve	6 -
4.4 Profesionalizmi dhe mirësjellja e shoferëve	6 -
4.5 Mundësia e shfrytëzimit të autobusit, stacionet dhe shenjëzimi.....	7 -
4.6 Përpikëria.....	7 -
4.7 Përballueshmëria	7 -
4.8 Ankesat dhe sugjerimet e përfituesve	8 -
4.9 Fluksi i udhëtarëve, disponibiliteti dhe shpeshtësia e shërbimit	8 -
5. ÇËSHTJET E SIGURISË	9 -
6. REKOMANDIME.....	10 -
SHTOJCA 1	12 -

1. Përmbledhja Ekzekutive

Udhëtarët që i përdorin tri linjat e monitoruara nga ekipet monitoruese komunale (EMK) të Misionit të OSBE-së në Kosovë (OMiK) në përgjithësi janë të kënaqur me shërbimin e linjave humanitare të autobusëve për pakicat dhe mbështetën shumë në to me qëllim që të kenë qasje në të drejtat dhe shërbimet themelore. Jo vetëm që shërbimi mundëson qasje në kushte normale të jetës dhe në ato qenësore siç janë kushtet normale të jetesës, arsimi përkujdesja shëndetësore, shërbimet administrative dhe ato të mirëqenies sociale, mundësi për blerje, por ajo po ashtu kontribuon në krijimin e kushteve për kthim të qendrueshëm. Në të vërtetë, të kthyerit po i shfrytëzojnë këta autobusë. Kjo e vërteton faktin se ky shërbim jo vetëm që është qenësor, por ka nevojë që ai të zgjerohet dhe të përfshihet në linjat e rregullta të autobusëve. Njëkohësisht, do të jetë me rëndësi që ofruesit të përzgjedhur të shërbimit të mund t'i besojnë udhëtarët. Në prag të bartjes së tij tek Institucionet e Përkohshme të Vetëqeverisjes në Kosovë (IPVQ), ky shërbim në përgjithësi funksionon mirë dhe është mjaft i besueshëm në linjat e monitoruara. Udhëtarët kanë kërkuar autobusë shtesë dhe që të shtohet numri i stacioneve të autobusëve në disa linja për të përbushuar kërkesën në rritje nga të kthyerit e kohëve të fundit. Prej dy nga tri linja të monitoruara nuk janë raportuar incidente të sigurisë në vitin 2006. Megjithatë, udhëtarët ende janë të shqetësuar për sigurinë e autobusëve kur udhetojnë në rajone të caktuara, siç është Kosova përendimore. Një anketë e zgjeruar që përfshin të gjitha Qendrat Rajonale të OMIK-ut dhe monitorimin e linjave shtesë të autobusëve është planifikuar për muajin janar të vitit 2007.

2. Historiku

Më 31 gusht 2006, Misioni i Administratës së Përkohshme të Kombeve të Bashkuara në Kosovë (UNMIK) dhe IPVQ-të kanë nënshkruar një Marrëveshje Operative për Transferimin e Përgjegjësive për Shërbimet Humanitare dhe Speciale të Transportit për Komunitetet Pakicë në Kosovë (Marrëveshja). Që nga 1 janari 2007, IPVQ-të dhe Ministria e Transportit dhe Telekomunikacionit (MTT) në veçanti dhe Ministria e Komuniteteve dhe e Kthimit (MKK) e kanë marrë përsipër përgjegjësinë për shërbimet e lartpërmendura nga Departamenti i Administratës Civile (DAC) i UNMIK-ut.

Më 14 gusht 2006, në një letër¹ dërguar MTT-së dhe Zyrës së UNMIK-ut për Komunitete, Kthim dhe Çështje të Pakicave (ZKKÇP), OMIK-u kishte theksuar se “liria e lëvizjes në përgjithësi dhe transportimi i qetë dhe i sigurtë i pjesëtarëve të komuniteteve pakicë në veçanti luajnë një rol kyç në mbrojtjen e të drejtave të banorëve të Kosovës.” Si pjesë e mandatit të vet për mbrojtjen e të drejtave të njeriut, edhe OMIK-u u pajtua që të “jep asistencën e vet në rrjedhën e (...) monitorimit të zbatimit të (Marrëveshjes).” Si rezultat, Marrëveshja parasheh që “OSBE-ja do të ketë qasje të papenguar në shërbimet e transportit për pakicat dhe përfituesit e tyre, për qëllime të monitorimit nga afër, të përcejlljes së çfarëdo incidenti të raportuar dhe të përgatitjes së raporteve për IPVQ-të,

¹ Letra e Kryesuesit të Misionit të OMIK-ut (KiM), Drejtorit të Zyrës së UNMIK-ut për Komunitete, Kthim dhe Çështje të Pakicave (ZKKÇP) dhe Sekretarit të Përgjithshëm të MTT-së.

PSSP-në, dhe anëtarët e tjerë të Bashkësisë Ndërkombëtare, kur kjo është e përshtatshme, sa i përket përmbushjes së kushteve të kësaj Marrëveshje” (Neni 6.2).

Sipas Marrëveshjes “MTK-ja dhe MKK-ja do ta përpilojnë metodologjinë për përzgjedhjen e linjës dhe të orarit të udhëtimeve”, sipas të cilit çdo ndërrim në linja dhe orare do të bëhet në varësi të aprovimit të Komisionit Këshilldhënës për Transport (KKT).²

3. Metodologjia

Pas konsultimit me Departamentin e Administratës Civile (DAC) të UNMIK-ut më 21 nëntor 2006, OMIK-u, përmes ekipeve të tij komunale (EK) ka zhvilluar një ushtrim pilot të monitorimit përkitazi me transportimin humanitar të pakicave. Kjo ka ndodhur gjatë periudhës prej 21 nëntorit deri më 22 dhjetor 2006. Aty u përfshi monitorimi i tri linjave humanitare të autobusëve³, të përzgjedhura për arsye të mbizotërimit të incidenteve të vogla të sigurisë, kryesisht gjuajtja me gurë, në rrjedhën e katër viteve të fundit.⁴

- Linja 1: Miloševo/Milloshëvë (OB) - Gračanica/Gračanicë (PR) - Miloševo/Milloshëvë (OB);
- Linja 5: Grace/Gracë (VU) – Mitrovicë e Veriut/Severna Mitrovica (MI)⁵ - Grace/Gracë (VU); dhe
- Linja 8: Osojane/Osojan (IS) - Zvečan/Zveçan (ZV) - Osojane/Osojan (IS).⁶

Në pikat e nisjes ose të arritjes përgjatë këtyre linjave të autobusëve, në baza javore, EK-të⁷ i kanë intervistuar udhëtarët, shoferët e autobusëve, dhe përfaqësuesit e komuniteteve pakicë përkitazi me disponibilitetin, mundësinë e shfrytëzimit, cilësinë dhe sigurinë e shërbimit të transportit për pakicat. Disa prej tyre po ashtu kishin diskutuar për çështjet e njëjta me zyrat komunale të komunitetit (ZKK). Nuk ka patur monitorim aktiv që i ka përfshirë EK-të në grumbullimin e informatave që kanë të bëjnë me sigurinë që ka të ngjarë të kenë efekt në lirinë e lëvizjes. Sidoqoftë, të dhënat e verifikuara janë siguruar nga Këshilltarët e Lartë për të Drejta të Njeriut të OMIK-ut mbi Çështjet e Sigurisë.

² Në bazë të nenit 5.1 të Marrëveshjes: “Komisioni Këshilldhënës për Transport (KKT) është formuar për të këshilluar dhe monitoruar transportin për pakica dhe atë humanitar. KKT-ja përbëhet nga përfaqësuesit e lartë nga Ministria e Transportit dhe e Komunikacionit (MTK), Ministria e Komuniteteve dhe e Kthimit (MKK), OSBE-ja, UNMIK-u ose institucionet e tij pasuese dhe Institucioni i Ombudsperonit të Kosovës (si vëzhgues). Kryesuesi i KKT-së do të jetë Sekretari Permanent i MTK-së.”

³ Për detajet në lidhje me linjat shih Shtojcën 1.

⁴ Sipas Njësisë së Operacioneve në Terren të UNMIK-ut (NjOT), në katër vitet e kaluara nëpër linjat e autobusëve humanitarë për pakicat kanë ndodhur mesatarisht rreth 30 incidente në vit, kryesisht në tri vende të caktuara që gjenden përgjatë këtyre tri linjave: 1) Runik/Rudnik, një fshat që gjendet në Komunën e Skenderajt/Srbica; 2) qyteza e Malishevës/Mališevo; 3) Stanoc/Stanovce, një fshat në Komunën e Obiliqit/Obilić.

⁵ Me qëllim të plotësimit të nevojave të udhëtarëve, ofruesi i shërbimeve e kishte modifikuar destinacionin fillestar të kësaj linje nga Zvečan/Zveçani (ZV) në stacionin e autobusëve të Mitrovica/Mitrovicës veriore.

⁶ Shkurtesat e komunave ku gjenden këto fshatra janë dhënë në kllapa: (OB) Obiliq/Obilić; (PR) Prishtinë/Priština; (VU) Vushtrri/Vučitrn; (ZV) Zvečan/Zveçan; (IS) Istog/Istok.

⁷ Ekipeve të mëposhtme komunale e kanë kryer këtë ushtrim me efikasitet: EK-ja Prishtinë/Priština (Linja 1); EK-të Leposavić/Leposaviq dhe Zubin Potok/Zubin Potok (Linja 5 dhe 8).

OMiK-u do të vazhdojë të vëzhgojë dhe promovojë përfshirjen e transportit për pakicat në agjendën e Këshillave Komunale për Siguri të Komuniteteve (KSK) dhe Këshillave Lokale për Siguri Publike (KLSP)⁸.

EK-të nuk kanë patur vështirësi në realizimin e këtij ushtrimi. Ata raportuan se udhëtarët kanë prirje të shfrytëzojnë secilën linjë të veçantë të autobusit në mënyrë të përsëritur. Megjithatë ky është një konfirmim që përfshiu shfrytëzues të cilët mbështeten në këtë shërbim për lirinë e tyre të lëvizjes, pas dy javësh EK-të janë përpjekur të marrin përgjigje të njëjta në pyetje të njëjta. Prandaj EK-të dhe ZLDNJ-të këshillojnë se është e preferueshme që të shmanget përsëritja e intervistave në të njëjtat linja në intervale të shkurtëra kohore, ku nuk ka të ngjarë të regjistrohen ndryshime domethënëse. Sipas EK-ve si udhëtarët, ashtu dhe shoferët kanë reaguar pozitivisht ndaj ushtrimit monitorues të OMiK-ut. Ata shprehen befasinë e tyre në lidhje me interesin dhe rolin e OMiK-ut në monitorimin e linjave të përfshira të autobusëve dhe dukeshin të gatshëm të japin përgjigje në të gjitha pyetjet.

Ky vlerësim përmban informata përkitazi me gjetjet e OMiK-ut duke iu referuar cilësisë së shërbimeve dhe çështjeve të sigurisë. Ai përmbillet me një sërë rekomandimesh specifike që i referohen gjendjes së automjeteve; sistemit të komunikimeve; ankesave dhe sugjerimeve të përfituesve; fluksit të udhëtarëve; disponibilitetit dhe shpeshtësisë së shërbimit; dhe çështjeve të sigurisë.

4. Cilësia e shërbimit

4.1 Domosdoshmëria dhe rëndësia e shërbimit

Udhëtarët e intervistuar kanë shprehur kënaqësinë e tyre me transportin humanitar që ata kishin në dispozicion. Ata kanë manifestuar dëshirën e fortë që ky shërbim të vazhdojë të jetë në dispozicion në të ardhmen, sidomos në Linjën 1. Fakti se disa pjesëtarë të komuniteteve pakicë, duke përfshirë të kthyerit, mbështeten në këtë shërbim autobusësh për të patur qasje në arsim, shëndetësi dhe shërbime të tjera, vërteton se ky shërbim jo vetëm që është qenësor, por se ekziston nevoja që ai të zgjerohet dhe të përfshihet në linjat e rregullta të autobusëve.

4.2 Gjendja e automjeteve

Udhëtarët e linjave 5 dhe 8 ishin të kënaqur me cilësinë e autobusëve. Atyre nuk u kujtohet të kishin qenë dëshmitarë të ndonjë prishjeje të autobusit gjatë vitit 2006. Njëkohësisht, ata pranonin faktin se autobusët janë të vjetër dhe se rrallë kanë probleme mekanike. Sipas tyre, në rastet e prishjeve mekanike në të kaluarën ekipi mbështetës i ofruesit të shërbimit gjithmonë ka reaguar shpejt dhe në mënyrë adekuate. Në Linjën 5, udhëtarët mendonin se disa autobusë ishin më të mirë se të tjerët, por që në përgjithësi kanë qenë të rehatshëm dhe me sistem të mirë të ngrohjes. Sidoqoftë, ata gjithsesi kanë

⁸ Në bazë të nenit 7 të Rregullores së UNMIK-ut nr. 2005/54 mbi Kornizën dhe Parimet Udhëheqëse të Shërbimit Policor të Kosovës, KSK-të dhe KLSP-të janë mekanizma konsultues në të cilët banorët, institucionet lokale dhe agjencitë e zbatimit të ligjit mund të "diskutojnë çfarëdo çështjesh që kanë të bëjnë me punët policore, qetësinë dhe rendin publik" në nivel komunal dhe të fshatit/gjegjësisht të lokalitetit.

shprehur mendimin se autobusët kanë mundur të jenë më të pastër. Udhëtarët kishin vënë në pah se në dimër, kushtet e motit nuk kanë efekt të konsiderueshëm në cilësinë e shërbimit përveç faktit se mund të shkaktohen vonesa në udhëtim.

Udhëtarët e Linjës 1 kanë vlerësuar se shërbimi i autobusëve është mjaft i besueshëm dhe i shpeshtë. Në të njëjtën kohë ata ndanin mendimin e shoferëve se autobusët janë tepër të vjetër – shumica mbi 20 vjet – gjë që e shpjegon ndodhjen e prishjeve të herë pas herëshme. Në rast të prishjeve, shoferët e autobusëve bijnë në kontakt me ekipin mbështetës të mekanikëve, i cili intervenon në vend të ngjarjes ose siguron autobus zëvendësues. Fakti se autobusët janë tepër të vjetër ndikon negativisht në cilësinë e shërbimit dhe në perceptimin e udhëtarëve ndaj sigurisë: ulëset nuk janë mjaft të rehatshme; gjatë dimrit sistemi i ngrohjes është i pamjaftueshëm dhe kryesisht ka ngrohje vetëm në fillim dhe në fund të autobusit; verës, shoferët duhet t'i hapin dyert e autobusit për të shmangur të nxehtit të tepërt (xhamat janë të mbyllura si masë mbrojtëse kundër hedhjes së gurëve) dhe si rezultat ka pluhur në autobus (kjo tregon se sistemi i kondicionimit të ajrit nuk funksionon si duhet); disa udhëtarë kanë shprehur shqetësimin e tyre për përdorimin e gomave të vjetra/përdorura që mund jenë joadekuate në kushte dimërore, sidomos kur ka borë ose akull. Prandaj, kushtet joadekuate të autobusëve kanë prirje që ta zvogëlojnë cilësinë e shërbimit në kushte të ndryshme të motit.

4.3 Sistemi i komunikimeve

Në Linjën 1, si udhëtarët, ashtu edhe shoferët e kanë pranuar se megjithëse ka sistem radiokomunikimi në autobus, nganjëherë ai është i prishur. Shoferët e autobusit po ashtu mbështeten në telefona mobilë dhe kanë konfirmuar se rrjeti i telekomunikimit mobil është i besueshëm përgjatë linjës.

Në Linjat 5 dhe 8, udhëtarët dhe shoferët kanë vlerësuar se mund të mbështetesh në metodat e komunikimit të përdorura në autobus. Megjithatë, ata e pranonin se radiot nuk po përdoren më dhe se tani po shfrytëzohen telefonat mobilë si mjet komunikimi. Pavarësisht perceptimeve pozitive të shfrytëzuesve dhe shoferëve, kjo ngrit shqetësimet për arsye se Agjencia Rregullatore e Telekomunikacioneve e Kosovës (ARrTK) kohëve të fundit ka çaktivizuar ose mbyllur antenat dhe transmetuesit e operatorëve mobilë të paligjshëm, së paku në zonat me shumicë. Kjo i ka bërë rrjetet e telefonisë mobile më pak të besueshme ose madje edhe pa qasje në këto linja nëpër disa zona. Ndër të tjera, sipas Marrëveshjes, MTK-ja do ta bartë përgjegjësinë për instalimin e pajisjeve për radiokomunikim nëpër automjete (Neni 2.3). Vetëm këto radio mund të sigurojnë komunikime të besueshme në të gjitha kushtet, duke përfshirë ato me agjencitë e zbatimit të ligjit.

4.4 Profesionalizmi dhe mirësjllja e shoferëve

Në të gjitha linjat, të gjithë udhëtarët e intervistuar janë shprehur pozitivisht lidhur me profesionalizmin dhe mirësjlljen e shoferëve. Megjithatë, në Linjën 1 disa udhëtarë janë ankuar se shoferët nuk i kishin marrë ata para shtëpive të tyre dhe se shoferët e autobusëve janë ankuar se udhëtarët u kërkonin atyre stacione shtesë të cilat ata nuk mund t'i përmbushnin për shkak të orarit dhe të obligimeve të tyre. Në të vërtetë, i mbetet

PSSP-së dhe ofruesit të shërbimeve të vendosin nëse do t'i akomodojë apo jo kërkesat e tilla, bazuar në kritere objektive.

4.5 Mundësia e shfrytëzimit të autobusit, stacionet dhe shenjëzimi

Nuk kishte informata lidhur me largësinë të cilën duhet kalojnë në këmbë udhëtarët ose të udhëtojnë nga shtëpitë e tyre deri te stacionet e autobusëve, si dhe rendi dhe siguria përgjatë shtigjeve ose rrugëve që shpiejnë te stacionet e tilla të autobusëve. Mirëpo, fakti se disa udhëtarë po kërkojnë më shumë stacione të autobusëve tregon se këta udhëtarë dëshirojnë të ecin në këmbë ose të udhëtojnë në largësi më të shkurtëra në mënyrë që të mbërrijnë deri te stacionet e autobusëve. Veçanërisht, në Linjat 1 dhe 5, udhëtarët kërkojnë që të ketë më shumë stacione të autobusëve dhe të përfshihen në orar. Në linjën 1 ekziston një kërkesë gojore që stacionet e autobusëve të krijohen para qendrave të shëndetit që gjenden në Gračanica/Gračanicë dhe Babin Most/Babimoc.⁹ Disa udhëtarë këmbëngulin që autobusët të ndalen para shtëpive të tyre ose t'i marrin para shtëpive të tyre, por shoferët dhe udhëtarët e tjerë ankohen se kjo nuk është në përputhje me efikasitetin e këtij shërbimi.

Përgjatë linjave 5 dhe 8, stacionet janë qartë të dallueshme. Në Linjën 1, stacionet e autobusëve qartë janë të shënuar së paku në qytezën e Gračanica /Gračanicës.

Gjersa OMiK-u është në dijeni se disa episode të izoluara të ngacmimit verbal deri sa kanë qenë duke e pritur autobusin kanë ndodhur në vitin 2005, përgjatë linjës 5, udhëtarët e intervistuar nuk kanë shprehur shqetësime sa i përket pritjes në stacionet e autobusëve. Arsyeja kryesore me siguri është se stacionet e autobusëve kryesisht gjenden në zonat e banuara me pakica. Fakti se autobusët zakonisht janë të përpiktë, ose që kohëzgjatja e tyre e udhëtimit është e shkurtër ose e parashikueshme kontribuon në zvogëlimin e kohës së pritjes nëpër stacione të autobusëve.¹⁰

4.6 Përpikëria

Udhëtarët në Linjën 1 kanë konfirmuar se EK-ja i kishte vërejtur se autobusët vinin gjithmonë me kohë. Në Linjat 5 dhe 8 ka patur nivel të ngjashëm të kënaqësisë dhe udhëtarët kanë vërejtur se rrallëherë janë vonuar autobusët.

4.7 Përballueshmëria

Në Linjën 1, biletat për udhëtarët mbi moshën 65 vjeçare janë pa pagesë. Udhëtarët e kësaj linje (kryesisht udhëtarë të moshës mesatare nën 65 vjeç) janë ankuar rreth obligimit që të paguajnë për biletë të autobusit, edhe pse biletat duket se janë mjaft të përballueshme (25 dinarë, ose nën 0.50 €). Të tjerë janë ankuar se çmimi i biletës është i njëjtë pa marrë parasysh largësinë e udhëtimit. Ndër të tjera, udhëtarët e kësaj linje janë ankuar rreth çmimeve të pafavorshme përgjatë linjave të autobusëve që çojnë për në Mitrovicë/Mitrovica, ku, sipas tyre, shoferët e autobusëve dhe kondukterët vëjnë tarifa

⁹ Duke iu referuar kësaj kërkesë EK-ja e OMiK-ut rekomandoi që udhëtarët t'i afroreshin ZKK-së me qëllim që kërkesa e tyre të procesohet.

¹⁰ Për shembull, udhëtarët mund të tregojnë dhe parashikojnë kohëzgjatjen e udhëtimit përgjatë Linjave 5 dhe 8. Me siguri e njëjta gjë është e vërtetë për Linjën 1, duke patur parasysh përpikërinë e vënë në dukje të këtij shërbimi.

më të larta, dhe se edhe personat mbi moshën 65 vjeçare siç pretendohet obligohen të paguajnë.

4.8 Ankesat dhe sugjerimet e përfituesve

Në Linjën 1, është vëzhguar se udhëtarët u ankohen gojarisht shoferëve, por nuk i drejtohen ofruesit të shërbimit ose komunës, d.m.th. zyrës komunale të komuniteteve (ZKK) ose institucioneve të tjera komunale. Përfituesit në Linjat 5 dhe 8 deklaruan se ata nuk ishin ankuar ose se nuk mund të ankoheshin për shkak se ata nuk e gëzojnë lirinë e lëvizjes në komunat e tyre gjegjëse. Kjo duket se e nënvizon tendencën për t'u ankuar vetëm gojarisht shoferëve dhe mungesa e vetëdijës ose do të dorëzojnë kërkesat ose ankesat me shkrim te ofruesi shërbimit, UNMIK-u (dhe në të ardhmen MTK-ja) ose Komuna.

Në vitin 2007, MTK-ja po ashtu e bart përgjegjësinë, drejtpërdrejt dhe përmes ofruesit të shërbimit, që t'i informojë udhëtarët lidhur me mënyrat dhe procedurat me qëllim të dorëzimit të ankesave, kërkesave ose sugjerimeve te ofruesi i shërbimit ose te Ministria.

4.9 Fluksi i udhëtarëve dhe disponibiliteti dhe shpeshësia e shërbimit

Në Linjat 5 dhe 8, udhëtarët kanë kërkuar që të rritet shpeshësia e shërbimit nga katër në pesë herë në javë (Linjat 5) dhe nga dy në tri herë në javë (Linja 8). Të gjithë udhëtarët e Linjës 1 kanë shprehur kënaqësinë me shpeshësinë e shërbimit. Vetëm njëri ka propozuar që shërbimi të aktivizohet edhe gjatë fundjavave.

Në Linjën 1, kapaciteti i autobusit është prej 55 ulësesh dhe ekziston një tolerancë e deklaruar deri në 10 vende në këmbë. Shpesh sigurohen dy autobusa për plotësuar nevojat e udhëtarëve. Mesatarisht, shoferët vlerësojnë se autobusët janë 80% të mbushur. Në raste të veçanta ose në orët kur komunikacioni është i rënduar, autobusët janë të stërngarkuar. Kjo ndodh veçanërisht në mëngjes dhe pasdite kur nxënësit e shfrytëzojnë këtë shërbim për të shkuar në shkollë dhe anasjelltas dhe gjatë ditëve të tregut (të hënave dhe të premtëve) ku njerëzit shkojnë në tregje për të blerë mallra ushqimorë. Në fakt ky është një tregues pozitiv se ky shërbim është i favorshëm për të patur kushte normale të jetesës dhe mundëson qasje në gjërat qenësore si shkolla ose tregu. Është vërejtur se një numër i madh i udhëtarëve e kanë shfrytëzuar këtë shërbim në të kaluarën, dhe se zvogëlimi ka ndodhur për shkak të faktit se më shumë njerëz kanë më shumë besim të udhëtojnë me automjetet e tyre private. Nëse vërtetohet, ky është një tregues pozitiv i rritjes së lirisë së lëvizjes.

Në Linjën 5 sa i përket kapacitetit me 50 udhëtarë (persona) që silleshin nga 30 deri 45 në rrjedhën e tri javëve të vëzhgimit. Sipas shoferëve ky është numri i zakonshëm i udhëtarëve.

Në Linjën 8, ka prirje që autobusi me 50 ulëse të jetë i stërngarkuar me së paku 70 udhëtarë. Udhëtarët kanë raportuar se muajve të fundit një numër i madh i personave të zhvendosur janë kthyer në lokacione të ndryshme, duke përfshirë: Klinën/Klina, Istogun/Istok, Suvë Lukovac/Llukac i Thatë, Vidanje/Videjë, Drsnik/Dresnik dhe Đurakovac/Gjurakoc. Këta të kthyer kanë filluar të shfrytëzojnë autobusin humanitar dhe

kjo e shpjegon numrin e lartë të shfrytëzuesve. Nëse vërtetohet, kjo e ripërsërit se ekzistimi i shërbimit humanitar të autobusëve vazhdon të jetë qenësor sepse ai i kontribuon krijimit të kushteve për kthim të qëndrueshëm dhe të kthyerit në fakt e shfrytëzojnë këtë shërbim. Ndër të tjera, të hënave dhe të premtave, nxënësit që vijojnë mësimin në Mitrovicë e Veriut/Severna Mitrovica e kanë shfrytëzuar këtë autobus që të shkojnë në shkollë dhe të kthehen në shtëpi. Kjo mëtej e vërteton se ekzistenca dhe vazhdimi i këtij shërbimi është qenësor për sigurimin e lirisë së lëvizjes dhe të drejtat themelore siç është arsimi. Kur ka më shumë se 50 udhëtarë në Zvečan/Zvečan, shoferi zakonisht kërkon që ofruesi i shërbimit të dërgojë një autobus të dytë në vend të ngjarjes. Mirëpo, për shkak se autobusi duhet të vijë nga Prishtinë/Priština, udhëtarët shtesë janë të detyruar të presin më shumë se një orë në mënyrë që të mund të udhëtojnë në destinacionet e tyre. Nga sa thuhet, në të vërtetë situata është më e keqe në Osojane/Osojan, për arsye se nuk ka autobus shtesë në dispozicion, si rrjedhojë udhëtarët e tepërt në të vërtetë lihen në stacion. Përveç nxënësve të shkollës, udhëtarët në këtë linjë kryesisht janë të moshuar.

5. Çështjet e sigurisë

Përgjatë të gjitha (tri) linjave të analizuara, nuk ka patur raportime për incidente të sigurisë gjatë periudhës së monitorimit. Me qëllim të parandalimit dhe të shmangies së kërcënimeve të sigurisë, më 28 nëntor 2006, shërbimi humanitar në të gjitha linjat ishte pezulluar me rastin e Ditës së Flamurit Shqiptar.

Udhëtarët e Linjës 1 kanë deklaruar se ata janë të kënaqur me kushtet e sigurisë në këtë linjë. Mirëpo, ata besojnë se vlerësimi i njëjtë nuk vlen edhe për linjat e tjera humanitare. Disa udhëtarë vazhdojnë të ndjejnë se përcjelljet janë të domosdoshme në Kosovën përendimore. Po ashtu, ata kanë shprehur një perceptim të ngjashëm të pasigurisë në lidhje me linjat që shpiejnë për në Mitrovicë/Mitrovica. Në ndërkohë, më 20 nëntor 2006 ka patur një raport të pakonfirmuar të gjuajtjes me gurë të një autobusi shkollor që po transportonte nxënësit serbë dhe romë të Kosovës nga Plementini/Plementina në Caravodicë/Crkvena Vodica në Komunën e Obiliqit/Obilić. Shërbimi Policor i Kosovës (SHPK) është duke e hetuar këtë.

Në Linjën 8, në vitin 2006 kanë ndodhur një numr incidentesh të shkaktuara nga gjuajtje me gurë. Të gjitha incidentet kanë ndodhur kur autobusi humanitar po kalonte përgjatë fshatit Runik/Rudnik dhe rreth orës 14.00. Në këtë kohë të ditës, nxënësit e shkollave kthehen për në shtëpi. Megjithëse EK-ja i OMiK-ut në Skenderaj/Srbica për këto incidente i ka vënë në dije autoritetet vendore, zyrtarët komunalë, drejtorin e shkollës, SHPK-në, Policinë Civile të UNMIK-ut, KFOR-in dhe OMiK-un, të gjithë i kanë identifikuar nxënësit e shkollës si kryesit kryesore. Komuna ka marrë iniciativë që t'u afrohet prindërve të nxënësve dhe të gjithë bartësit e sipërpërmendur kanë marrë një iniciativë të përbashkët në të cilën i kanë dënuar fuqishëm këto incidente para fëmijëve. Është po ashtu inkurajuese të vihet në dukje se me ftesë të Ndihmës Kishtare Norvegjeze (Norwegian Church Aid), në nëntor të vitit 2006, drejtori i shkollës fillore të Runik/Rudnik ka marrë pjesë në dy takime me përfaqësuesit e komunitetit serb të

Kosovës me qëllim të diskutimit të çështjeve që kanë të bëjnë me transportin humanitar për pakicat.¹¹ Që nga atëherë nuk janë raportuar incidente të sigurisë në Runik/Rudnik. Zakonisht shoferët e autobusëve dhe udhëtarët përpiqen t'i raportojnë këto episode në polici në Zvečan/Zveçan (e cila pastaj ua përcjell rastin stacioneve kompetente të SHPK-së) vetëm pas kthimit të tyre.

Në Linjën 5, rrallë kanë ndodhur incidente, sidomos në vitin 2005. Ata kryesisht përbëheshin nga gjuajtja me gurë e autobusëve, por edhe disa raste të sulmeve verbale ndaj udhëtarëve deri sa presin në stacionet e autobusëve. Megjithëse këto episode nuk kanë patur kurrëfarë pasojash fizike mbi viktimat, ato ende sjellin dëshmi të intolerancës, sidomos në mesin e disa individëve në zonat shumicë. Në disa raste ka demonstrata që e bllokojnë rrugën kryesore rajonale që e lidh Prishtinën/Priština dhe Mitrovicën/Mitrovica. Këto nuk kanë lidhje me transportin humanitar me autobus, por mund të prekin operacionin e tij për arsye se autobusët e ofruesit të shërbimit duhet të kalojnë nëpër këtë rrugë.

Duke iu referuar Linjave 5 dhe 8, mungesa e incidenteve, së paku në të kaluarën e afërt, nuk do të thotë se këto linja të autobusëve humanitarë janë të sigurta. Ato vazhdojnë të jenë një cak i lehtë dhe pavarësisht disponueshmërisë me këtë shërbim, liria e lëvizjes jashtë zonave të pakicave vazhdon të jetë e kufizuar për pjesëtarët e përfshirë të komuniteteve pakicë. Kjo është posaçërisht e vërtetë për zonat siç janë rajoni i Mitrovicës/Mitrovica, ku gjendja e sigurisë është komplekse dhe në varësi të ndryshimeve të papritura dhe të paparashikueshme.

6. Rekomandime

Në bazë të gjetjeve dhe Marrëveshjes me të cilën IPVQ-të e kanë marrë përsipër përgjegjësinë për linjat humanitare të autobusëve që nga 1 janari 2007, OMiK-u rekomandon si më poshtë:

Gjendja e automjeteve

1. Me qëllim të ngritjes në shkallë më të lartë të sigurisë së udhëtarëve, ofruesi i shërbimit inkurajohet që të sigurojë që secili autobus të jetë i pajisuar me goma të duhura, duke përfshirë edhe gomat e dimrit;
2. Ofruesi i shërbimit këshillohet të sigurojë që autobusët të jenë të pastër dhe të mirëmbajtur si duhet gjatë gjithë kohës;
3. Për të siguruar shëndetin dhe sigurinë e udhëtarëve, ofruesi i shërbimit duhet të garantojë funksionimin e duhur të ngrohjes dhe të sistemit të kondicionimit të ajrit në të gjithë autobusët;

¹¹ Të dyja këto takime janë mbajtur në fshatrat ku jetojnë këto komunitete pakicë: Osojan/Osojane dhe Banjë/Banja. Fakti se drejtorët e shkollave shqiptarë të Kosovës pranuan lirisht të shkojnë në këto fshatra dhe të takohen me përfaqësuesin e komunitetit serb të Kosovës është një shembull veçanërisht pozitiv i dialogut ndëretnik dhe duhet të lavdërohet. EK-ja e OMiK-ut në Istog/Istok e ka grumbulluar këtë informacion nga përfaqësuesi i komunitetit serb të Kosovës në Osojan/Osojane më 27 dhjetor 2006.

Sistemi i komunikimeve

4. Ngritja në shkallë më të lartë e sigurisë së udhëtarëve, pajisjet për radio që funksionojnë me rregull duhet të mirëmbahen në të gjithë autobusët gjatë gjithë kohës. Në bazë të përgjegjësi të veta sipas Marrëveshjes, ofruesi i shërbimit duhet që menjëherë t'i riparojë pajisjet e radios saherë që ato nuk funksionojnë siç duhet;
5. MTK-ja duhet ta mbikëqyrë ofruesin e shërbimeve për të siguruar që pajisjet e radios të jenë të instaluara dhe të funksionojnë siç duhet në të gjithë autobusët;

Ankesat dhe sugjerimet e përfituesve

6. Është e këshillueshme që, si MTK-ja ashtu edhe ofruesi i shërbimit të krijojnë sistem të ankesave të cilit mund t'i qasemi lehtë dhe të jetë i përdorshëm dhe që u ofron udhëtarëve informata me shkrim në gjuhën(t) e tyre përkitazi me procedurën për paraqitjen e ankesave, kërkesave dhe sugjerimeve me shkrim. Këto informata do të duhet të vihen në dispozicion të ZKK-së dhe zyrtarëve komunalë të kthimit (ZKK), të cilët janë në kontakt të ngushtë dhe të rregullt me shfrytëzuesit e këtij shërbimi dhe mund t'u ndihmojnë atyre në dorëzimin e kërkesave dhe ankesave të tilla te institucionet adekuate;
7. Shoferët e autobusit duhet të lejohen të marrin kërkesa dhe ankesa të tilla dhe t'ia dërgojnë ato ofruesit të shërbimit që t'i përcjellë ato në MTK kur kjo të jetë e përshtatshme;
8. Do të ishte e gjë e urtë që ofruesi i shërbimit dhe MTK-ja herë pas here t'i grumbullojnë kërkesat dhe mendimet e udhëtarëve përkitazi me shërbimin përmes intervistave dhe mënyrave të tjera;

Fluksi i udhëtarëve, disponibiliteti dhe shpeshësia e shërbimit

9. Kur është e mundur, MTK-ja dhe ofruesi i shërbimit duhet të ngrisë shpeshësinë dhe disponibilitetin e shërbimeve për të përmbushur kërkesën e demonstruar;
10. Për të mundësuar përgjigje të atypëratyshme ndaj kërkesave në ndryshim të udhëtarëve, për shembull për t'u shërbyer të kthyerëve të rinj, MTK-ja dhe MKK-ja duhet që në mënyrë ekspeditive të përmbushin obligimin e tyre për të vënë një linjë dhe metodologjinë e orarit të parashtruar në Shtojcën VI të Marrëveshjes;
11. Ofruesi i shërbimit duhet të marrë në konsideratë ofrimin e një autobusi të dytë në Linjën 8 për t'i shërbyer kërkesës në rritje nga të kthyerit e kohëve të fundit.

Çështjet e sigurisë

12. Oraret e autobusëve duhet të shqyrtohen me qëllim që të minimizohet ekspozimi i panevojshëm i pikave të njohura problematike, siç janë kalimi nëpër Runik/Rudnik në kohën kur nxënësit e shkollës lëshohen nga mësimi i ditës;
13. Pas shembullit pozitiv të Runikut/Rudnik, në bashkëpunim me MTK-në dhe MKK-në, Autoritetet Komunale dhe SHPK-në, dhe institucionet e tjera gjegjëse duhet të diskutojnë, parandalojnë dhe të reagojnë në mënyrë të menjëhershme dhe efektive ndaj incidenteve të sigurisë që zënë fill në komunitetet e tyre gjegjëse.

Shtojca 1

Që nga dhjetori i vitit 2006, linjat e autobusëve humanitarë për pakicat e Kosovës kanë operuar në gjithsej 17 linja. Këto kanë qenë si më poshtë:¹²

- 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) - Porta 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 Veriore (MI) - Grace/Gracë (VU);
- 6) Leposavić/Leposaviq (LE) – Mitrovicë Jugore/Juzna 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) - Rahovec/Orahovac (RH) - Zvečan/Zveçan (ZV) - Rahovec/Orahovac (RH) - Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH);
- 10) Babljak/Bablak (UR) – Gračanica/Graçanicë (PR) - Babljak/Bablak (UR);
- 11) (*Gjilan/Gnjilane A*) ose 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*) ose Gjilan/Gnjilane (GN) - Donja Budriga/Budrikë e Poshtme (GN) - Pasjane/Pasjan (GN) - Donja Budriga/Budrikë e Poshtme (GN) - Parteš/Partesh (GN) – Cernica/Cernicë (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) Gornji Livoc/Livoç i Epërm (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN);
- 13) (*Gjilan/Gnjilane C*) ose Gjilan/Gnjilane (GN) – Stanišor/Stanishor (GN) - Gornji Makreš/Makresh i Epërm (GN) - Trnjičevce/Tërniqec (NB) - Čuljkovce - Bostane/Bostan (NB) - Izvor/Izvor (NB) - Prekovce/Prekoc (NB) - Zebince/Zebincë (NB) - Straža/Strazhë (GN) – Kosmata - Stanišor/Stanishor (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Paralovo/Parallovë (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Kosmata - 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) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Paralovo/Parallovë (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN);
- 14) (*Gjilan/Gnjilane D*) ose Gjilan/Gnjilane (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Gornji Makreš/Makresh i Epërme (GN) - Trnicevce/Tërniqec (NB) – Čuljkovce - Novo

¹² Kjo listë është siguruar nga Njësia e Operacioneve në Terren (NjOT) e UNMIK-ut, Projekti për Autobusët Humanitar, Raporti i Përgjithshëm Operativ, 31 korrik 2006. Komunitet në të cilat gjenden këto fshatra janë dhënë përmes akronimeve në kllapa si vijon: (OB) Obiliq/Obilić; (PR) Prishtinë/Priština; (RH) Rahovec/Orahovac; (VU) Vushtrri/Vučitrn; (ZV) Zvečan/Zveçan; (LE) Leposavić/Leposaviq; (KL) Klinë/Klina; (IS) Istog/Istok; (UR) Ferizaj/Uroševac; (GN) Gjilan/Gnjilane; (NB) Novo Brdo/Novobërdë; (KA) Kamenicë/Kamenica; (VI) Viti/Vitina. Disa nga emrat gjenden në Urdhëresën Administrative nr. 2004/23 që implementon Rregulloren e ndryshuar të UNMIK-ut nr. 2000/43, mbi Numrin, Emrat dhe Kufijtë e Komunave, që duket të kenë drejtshkrim të gabuar dhe janë korrigjuar në këtë Shtojcë në konsultim me folësit burimorë.

Brdo/Novobërdë (NB) - Bostane/Bostan (NB) - Izvor/Izvor (NB) - Prekovce/Prekoc (NB) - Gračanica/Gračanicë (PR) - Prekovce/Prekoc (NB) - Izvor/Izvor (NB) - Bostane/Bostan (NB) - Novo Brdo/Novobërdë (NB) – Čuljkovc - Trnjičevce/Tërniqec (NB) - Gornji Makreš/Makresh i Epërm (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN);

15) (*Gjilan/Gnjilane E*) ose 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*) ose Kamenicë/Kamenica (KA) - Ranilug/Ranillug (KA) - Šilovo/Shillovë (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Mitrovicë/Mitrovica (MI) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Šilovo/Shillovë (GN) - Ranilug/Ranillug (KA) – Kamenicë/Kamenica (KA);

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