



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

**HUMANITARNI PREVOZ MANJINA NA KOSOVU POSLE PRENOSA NA
PRIVREMENE INSTITUCIJE SAMOUPRAVE
NALAZI POSMATRAČKE VEŽBE
IZVEŠTAJ Br. 3**

APRIL - JUN 2007

SADRŽAJ

1. PREDGOVOR.....	3
2. OSNOVNE INFORMACIJE	4
3. METODOLOGIJA	5
4. PRISTUP USLUGAMA I MOGUĆNOSTIMA: POTREBA I VAŽNOST HUMANITARNOG PREVOZA ...	6
5. KVALITET USLUGA	9
5.1 STANJE VOZILA I KOMUNIKACIJSKI SISTEM.....	9
5.2 PROFESIONALNOST I LJUBAZNOST VOZAČA	10
5.3 PRISTUPAČNOST AUTOBUSIMA, STAJANJA I SIGNALIZACIJA	10
5.4 TAČNOST I PRISTUPAČNOST	11
5.5 ŽALBE I PREDLOZI KORISNIKA	11
5.6 PROTOK PUTNIKA, DOSTUPNOST USLUGE I UČESTALOST	12
6. SAVETODAVNI ODBOR ZA PREVOZ I PROCES ODABIRA PUTNIH PRAVACA	13
6.1. NOVI ZAHTEVI I ZAHTEVI ZA PROŠIRENJE USLUGA, UKLJUČUJUĆI MESTA POVRATKA	14
7. PITANJA BEZBEDNOSTI.....	16
8. OPŠTINSKI ODBORI ZA BEZBEDNOST ZAJEDNICA, LOKALNI ODBORI ZA JAVNU BEZBEDNOST I HUMANITARNI PREVOZ.....	18
9. PREPORUKE.....	21
ANEKS 1.....	24
PUTNI PRAVCI U SKLOPU HUMANITARNOG AUTOBUSKOG PREVOZA	24
ANEKS 2.....	25
ANEKS 3.....	26
ANEKS 4.....	27
ANEKS 5.....	28

1. Predgovor

Treći izveštaj misije OEBS na Kosovu (OEBS) o humanitarnom prevozu pokriva period od aprila do juna 2007, i u fokus dovodi starosnu i polnu perspektivu. Tačnije, putnici humanitarnog prevoza muškog i ženskog pola različitih starosnih grupa bili su intervjuisani o uslugama i mogućnostima dostupnih kroz humanitarne autobuske linije. Rezultati pojašnjaju da, kroz poboljšanje slobode kretanja, ova usluga omogućuje pristup kupovini i tržnicama, zdravstvenoj nezi, obrazovanju, i uslugama socijalne zaštite, i opštinskim i centralnim institucijama. Pruža korisnicima mogućnost da posete rođake i prijatelje iz svoje zajednice, neke od njih koji su raseljeni, pristup njihovim radnim mestima, i verskim mestima. Omogućuje pristup bankama, penzionim fondovima, restoranima, kafeima i bibliotekama. Broj putnika se u drugoj polovini 2007, uvećao od 73,440 (januar-mart) do 76,330 (april-jun). Zbog toga, postoji potreba da u narednim godinama Privremene institucije samouprave nastave sa finansiranjem i održavanjem ove usluge.

Dok preduzimač usluge trenutno obezbeđuje nastavak rada trenutno zastarelih vozila, postoji potreba za novim fondovima z budućnosti, kako bi se usluga proširila i njen kvalitet poboljšao. Da bi do ovoga došlo odgovornost je na strani Privremenih institucija samouprave, kroz njen Konsolidovani budžet Kosova. Ovaj izveštaj naglašava da je kratkoročna fleksibilnost u zadovoljenju promenljivih potreba pojedinih zajednica u određenim slučajevima za pohvalu. Međutim, postoji neizbežna potreba za obaveznošću Privremenih institucija samouprave na srednjeročni i dugoročni period kako bi obezbedila da ova usluga može odgovoriti na rastuće i promenljive zahteve, kroz adekvatna vozila i finansijske resurse.

Istovremeno, postoji zabrinutost oko činjenice da, šest meseci otkako je Operativni sporazum za prenos nadležnosti humanitarnog prevoza manjinskih zajednica na Kosovu stupio na snagu, implementacija važnih institucionalnih mehanizama predviđenih Sporazumom kasni i nije završena od strane Privremenih institucija samouprave.

Savetodavni odbor za prevoz (nadalje Odbor) sastavljen od Privremenih institucija samouprave, Privremene administracija misije ujedinjenih nacija na Kosovu (UNMIK), OEBS i institucije Ombudspersona na Kosovu osnovan je decembra 2006. Međutim, do avgusta 2007, Ministarstvo transporta i saobraćaja i Ministarstvo za zajednice i povratak nisu uspeli da urade nacrt procedura koje bi Odboru omogućile da zatraže proširenje postojećih linija i stvaranje novih putnih pravaca u skladu sa metodologijom i rasporedom odabira putnih pravaca. Dodatno, Ministarstvo transporta i saobraćaja nije uspelo da osnuje Sekretarijat i uspostavi bazu podataka za registrovanje svih zahteva za autobuski prevoz podnetih Privremenim institucijama samouprave ovo je takođe uticalo na funkcionisanje ovog organa i sprečilo transparenti proces donošenja odluka. Važno je međutim, napomenuti da su, od septembra 2007, sekretar odbora i Ministarstvo transporta i saobraćaja preduzeli korake pri osnivanju među-ministarske radne grupe kako bi se uradio nacrt i usvojila rečena procedura. Rezultat ovog procesa biće detaljno analiziran u sledećem izveštaju OEBS o humanitarnom prevozu.

Kao deo svojih odgovornosti, potrebno je da Privremene institucije samouprave skupe i podele pisane informacije o usluzi humanitarnog prevoza, približe se korisnicima i procene njihove potrebe i zadovoljstvo.

2. Osnovne informacije

31. avgusta 2006, UNMIK i Privremene institucije samouprave potpisale su Sporazum o prenosu nadležnosti za humanitarni prevoz manjinskih zajednica na Kosovu (nadalje Sporazum). Od 1. januara 2007, Privremene institucije samouprave a naročito Ministarstvo transporta i saobraćaja i Ministarstvo za zajednice i povratak su od UNMIK preuzeli su odgovornost za gorespomenutu uslugu. Ova usluga osnovana je 1999, pod nadležnošću Visokog komesara ujedinjenih nacija za izbeglice. Onda se prenela na UNMIK Odeljenje civilne administracije 1. jula 2001, i na kraju na od 1. januara 2007, na Privremene institucije samouprave. Usluge prevoza vodile su se najpre i od strane Danskog saveta za izbeglice, i kasnije od 1. septembra 2003, od strane lokalnog prevoznog konzorcijuma "Kolašin Prevoza"

Kao deo svog mandata za osiguranje zaštite i učešća zajednica kroz centralnu i lokalnu upravu, OEBS se složio da "pruži svoju pomoć u pogledu [...] posmatranja implementacije [sporazuma]." Kao rezultat toga, član 6.2 Sporazuma obezbeđuje da "[] OEBS ima neometan pristup uslugama prevoza manjina i njihovim korisnicima, u svrhu bližeg posmatranja, daljeg praćenja bilo kakvih izveštenih incidenata, i pripremanja izveštaja [Privremenim institucijama samouprave], i [Specijalnom predstavniku generalnog sekretara], i ostalim članovima Međunarodne zajednice, kao što je predviđeno, o ispunjavanju uslova ovog Sporazuma." U svetlu ovoga, OEBS je već objavio dva izveštaja, prvi koji pokriva period od 21. novembra do 22. decembra 2006, i drugi koji pokriva period od januara do marta 2007.¹

Program humanitarnog prevoza je deo napora Privremenih institucija samouprave da osiguraju ispunjavanje Standarda 3: "sloboda kretanja."² Njegova implementacija može doprineti stvaranju potrebnih uslova za efektivno učešće osoba koje pripadaju manjinskim zajednicama.³

Usluge humanitarnog i specijalnog prevoza za manjinske zajednice na Kosovu a koje su prenete na Privremene institucije samouprave uključuju:⁴

- uslugu humanitarnog prevoza;⁵
- ostale usluge prevoza, tačnije voz slobode kretanja;⁶ i,
- autobuski prevoz za kosovske javne službenike.⁷

¹ OEBS Humanitarni prevoz manjina na Kosovu pre prenosa na Privremene institucije samouprave. Nalazi pilot posmatračke vežbe, dostupan na: http://www.osce.org/documents/mik/2006/12/24068_en.pdf i OEBS Izveštaj o humanitarnom autobuskom prevozu Br. 2, dostupan na: http://www.osce.org/documents/mik/2007/07/25634_en.pdf.

² Standard 3, *Sloboda kretanja*, "svi ljudi na Kosovu su u mogućnosti da putuju, rade, i žive u sigurnosti i bez pretnji ili straha od napada, zlostavljanja ili da im se pretilo, bez obzira na njihovo poreklo. Oni su u mogućnosti da koriste svoj jezik slobodno bilo gde na Kosovu, uključujući javna mesta, i uživaju neometan pristup radnim mestima, tržnicama, javnim i socijalnim službama, i uslugama."

³ Član 15 Okvirne konvencije za zaštitu ljudskih prava nacionalnih manjina Saveta Evrope.

⁴ Sporazum član 2.1, Prenos operativnih funkcija.

⁵ Sporazum član 2.1(a) i aneks I.

⁶ Sporazum, Aneks II. Ovom se uslugom upravlja od strane Kosovske železnice (prethodno UNMIK Železnice).

⁷ Sporazum, Aneksi III i IV. Ovom se uslugom upravlja od strane dva operatora: Merkatori Gjilan/Gnjilane i Putnička agencija 038.

Imajući u vidu da humanitarni prevoz namerava da obezbedi “[...] pružanje osnovne usluge većem broju ne-Albanaca, kao i ograničenom broju albanske etničke populacije, i time adekvatno odgovarajući na potrebe slobode kretanja za sve,”⁸ OEBS je odlučio da fokusira svoje posmatračke aktivnosti na ovu uslugu i na šesnaest putnih pravaca (Aneks 1) koji trenutno postoje.

3. Metodologija

U periodu april-jun 2007, OEBS je posmatrao osam humanitarnih autobuskih putnih pravaca.⁹ Tokom ovog istraživanja, upitnik koji se koristio od strane OEBS uključivao je paket pitanja koje su imale za cilj pridobijanje detaljnih informacija u vezi usluge i mogućnosti koje putnici mogu dobiti kroz humanitarni prevoz. Kako bi se identifikovale potrebe koje specifične kategorije putnika mogu zadovoljiti preko ove usluge, prikupljene informacije predstavljene su po polnom i starosnom kriteriju.

Pod članom 3.6 i 3.7 Sporazuma ministarstva transporta i saobraćaja, ministarstva za zajednice i povratak i samouprave uopšteno imaju mandat da prikupljaju podatke o manjinskim zajednicama, naročito u vezi uticaja projekata prevoza. OEBS je dopunio posmatračku metodologiju koja može pomoći ministarstvima pri ispunjavanju pomenutih odredbi.

Što se tiče procene bezbednosti, OEBS je saznao o uključivanju pitanja vezanih za prevoz manjina na dnevni red Lokalnih odbora za javnu bezbednost i Opštinskih saveta za bezbednost zajednica.¹⁰

Opštinske vlasti, kao što su Opštinske kancelarije za zajednice, opštinski službenici za povratak kao i ostale zainteresovane strane po pitanju povratka zatražili su od OEBS da im pruži informacije o novim i potencijalnim potrebama za humanitarni prevoz iskazanih od strane specifičnih sela i zajednica. Takve se potrebe se mogu uzeti u obzir od strane Odbora kada se odlučuje o promenama sadašnjih putnih pravaca i rasporeda. Međutim, uprkos pozitivnim koracima, od septembra 2007, ministarstvo transporta i saobraćaja i ministarstvo za zajednice i povratak nisu još uvek primenili metodologiju odabira putnih pravaca i rasporeda kao što je predviđeno Sporazumom. Tačnije, prema članu 4, od 1, januara 2007, ministarstvo transporta i saobraćaja i ministarstvo za zajednice i povratak primeniće metodologiju odabira putnih pravaca i rasporeda kao što je određeno aneksom VI; dok metodologija postoji, neće biti promena u putnim pravcima i rasporedima. Ispunjavanje ovih dužnosti je od očigledne važnosti kako bi se osigurao da se nove potrebe za humanitarnim prevozom uzete u obzir i da Odbor može funkcionisati u skladu sa svojim mandatom.

⁸ Sporazum, aneks I, Opšti dugoročni sporazum sa Kolašin Prevozom, aneks 1, Uslovi rada, avgust 2006, strana 4.

⁹ Tačnije, OEBS opštinski timovi posmatrali su putne pravce 5, 8, 15 i 16 u periodu april i maj 2007, i putne pravce 4, 9, 13 i 14 u junu 2007. Za detaljan opis putnih pravaca, vidi aneks I.

¹⁰ UNMIK Uredba br. 2005/54 O Okviru i vodećim principima Kosovske policijske službe, Odeljak 7, definiše opštinske savete za bezbednost zajednica i lokalne javne odbore za bezbednost kao savetodavne mehanizme na kojima se "razgovara o svakim pitanjima koje se odnose na policiju, javnu bezbednost i mir" na nivoima opština i sela.

4. Pristup uslugama i mogućnostima: potreba i važnost humanitarnog prevoza

Zajedno sa posmatranim putnim pravcima, OEBS je intervjuisao 228, putnika, uključujući 132, muškaraca i 96, žena. Podela po starosnoj dobi i polnoj pripadnosti je dalje specificirana u aneksu 2. Dok su neki intervjuisani pokazali odbijanje i sumnju prema svrsi upitnika, većina njih je bila zadovoljna mogućnošću da slobodno izrazi svoje mišljenje, kritike ili pohvale. Prvi zaključak koji se može izvući iz ove vežbe jeste da postoji potreba da se približi zajednicama u svrhu izgrađivanja njihovog poverenja prema Privremenim institucijama samouprave.

Kroz upitnike sa mogućnošću davanja više odgovora, intervjuisani putnici upitani su da identifikuju kojim uslugama, objektima, i mogućnostima mogu pristupiti koristeći sredstva humanitarnog autobusa.

Kao što tabela 1 dole pokazuje, 67.5% putnika je odgovorilo da oni mogu pristupiti pijacama i tržnicama, 54.8% njih obeležilo je pristup bolnicama i lekarima, 49.1% naglasilo je mogućnost posete svojim prijateljima i rođacima, 31.1% obeležilo je pristup školama i fakultetima, 24.6% reklo je da mogu pristupiti bankama, i 21.1% identifikovalo je pristup verskim mestima kao jedan od razloga zbog čega koriste humanitarni prevoz.

Dodatno, 18.4 % intervjuisanih putnika obeležilo je restorane i kafiće, 15.4% opštinske i institucije centralne uprave, 13.6% zaposlenja, 13.6% centre za socijalni rad, 11% penzijskih fondovima i bibliotekama kao važne mogućnosti kojima se može pristupiti kroz uslugu humanitarnog prevoza. Deset više vrsti usluga i mogućnosti odabrano je od strane intervjuisanih sa manje od 10%.¹¹

Dok rezultati procene ne prikazuju velike varijacije po polnoj pripadnosti (Aneks 5), podela prema starosnoj dobi pokazuje veće razlike (Aneksi 4 i 6).

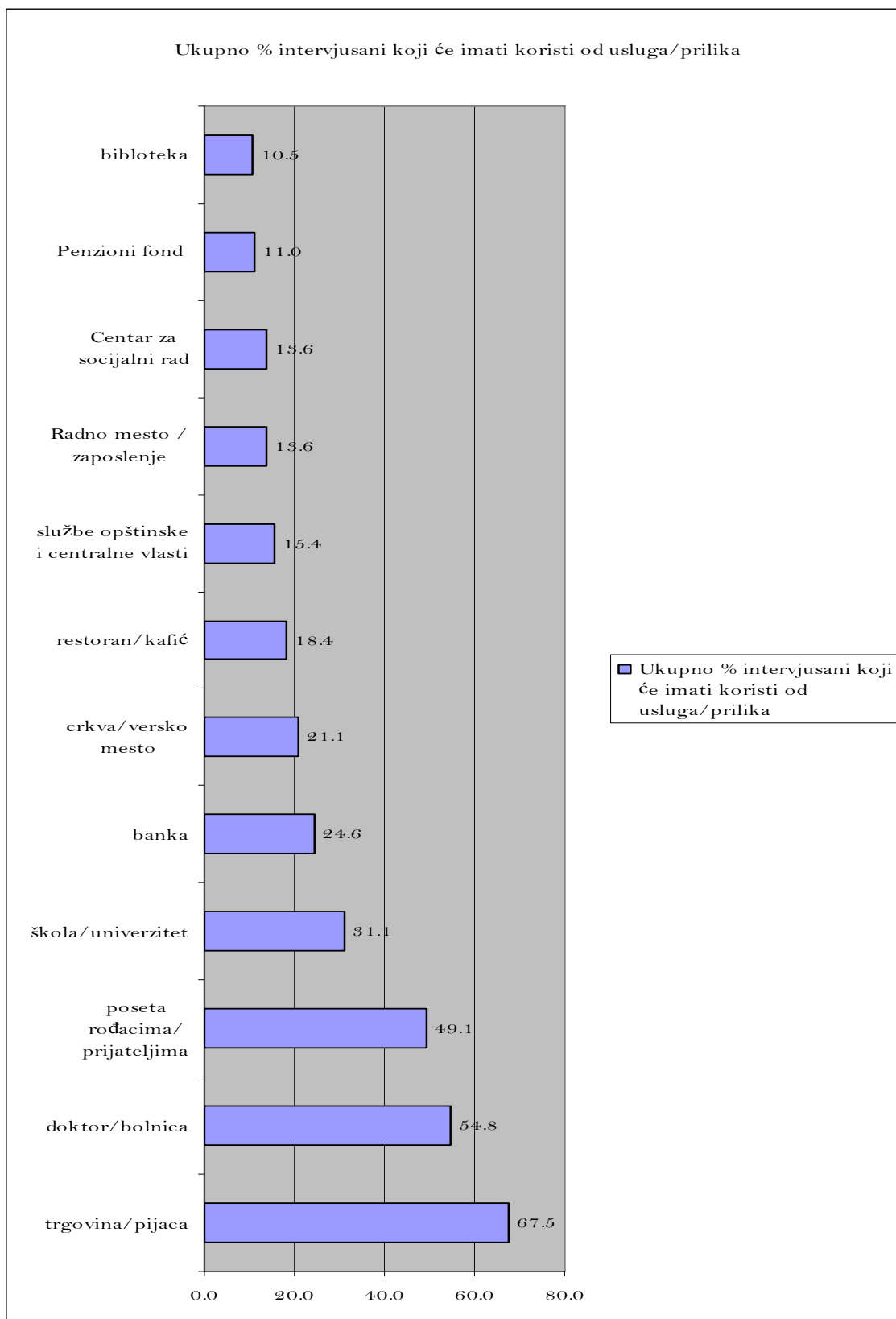
Tačnije, glavna razlika po polnoj pripadnosti odnosi se na pristup lekaru/bolnice koji se odabrao od strane 60.4% ženskih ispitanika u uporedbi sa jedva 50.8% muških ispitanika. Objašnjenje se može naći u uopštenom odbijanju muškaraca da idu na lekarski pregled. Ostale oblasti u kojima postoji Velika razlika između ženskih i muških ispitanika odnosi se na: restorani/kafići (odabrano od strane 22% muških ispitanika naspram 13.5% ženskih ispitanika); sud (obeleženo od strane 6.1% muških i 1% ženskih ispitanika), pošta (obeleženo od strane 9.1% muških ispitanika i 5.2% ženskih ispitanika), i kupovina/pijace (odabrano od strane 70.8% ženskih i 65.2% muških ispitanika).

Što se tiče podele prema starosnoj dobi, dok osobe srednjih godina (od 30 do 49 godina) i starije osobe (od 50 do 59 godina) koriste humanitarni prevoz za prvenstveno kupovinu, deca (osobe ispod 18 godina) i mlade odrasle osobe (od 18 do 29 godina) koriste prevoz zbog škole i fakulteta. Pristup medicinskoj nezi jeste glavni razlog korišćenja humanitarnog prevoza za starija lica (60 i više godina).

¹¹ Ove usluge i mogućnosti uključuju: poštu (7.5 %); groblje (3.9 %); sud (3.9 %); policiju (3.5 %); sportske objekte (3.1 %), kulturni centar (2.6 %); ostalo (2.6 %); omladinski centar (2.2 %); javno uslužno preduzeće (1.8 %); bioskop/pozorište (0.9 %).

Korisnost ovih nalaza jeste mnogostruko. U jednu ruku, ministarstvo transporta i saobraćaja i ministarstvo za zajednice i povratak mogu uzeti u obzir ove rezultate pri uspostavljanju “metodu odabira putnih pravaca i rasporeda,” na osnovu kojih Odbor može doneti svoje odluke u vezi promena sadašnjih putnih pravaca i rasporeda. Ovo je naročito tačno vezi kriterija procene korišćenju pri ocenjivanju postojećih potreba i zahteva za prevoz. U drugu ruku, ministarstvo transporta i saobraćaja i ministarstvo za zajednice i povratak može takođe obaviti slične procene u vezi zadovoljstva i prioriteta korisnika. U celini, i u svetlu opšteg osećaja izolacije koje postoji u manjinskim zajednicama, OEBS smatra da Privremene institucije samouprave, a naročito ministarstvo transporta i saobraćaja i ministarstvo za zajednice i povratak trebaju da se više i proaktivno angažuju u aktivnostima koje imaju za cilj približavanje korisnicima koji pripadaju manjinskim zajednicama i time obezbede odgovarajući odgovor na zadovoljstvo i efikasnost pružene usluge.

Tabela 1: Usluge i mogućnosti kojima se može pristupiti preko korišćenja humanitarnog prevoza



5. Kvalitet usluga

Član 2, paragrafi 3 do 5 Sporazuma, određuje minimum zahteva po kojima se humanitarni prevoz a kojim upravljaju Privremene institucije samouprave treba ispuniti u pogledu kvaliteta usluga, uključujući opremu za radio komunikaciju, održavanje autobusa i ekskluzivno održavanje vozila koji se koriste u ovu svrhu.

5.1 Stanje vozila i komunikacijski sistem

Iako je velika većina intervjuisanih korisnika pokazala zadovoljstvo uvezi komfora i higijene autobusa, neki od njih naglasili su potrebu za čistije autobuse¹² i popravku pocepanih sedišta.¹³

Dok sistem grejanja postoji i prethodno je ocenjen kao funkcionalan,¹⁴ nedostatak sistema klima-uređaja uz zaštitne pleksiglas prozore sprečava odgovarajuću ventilaciju autobusa što je naročito problematično tokom letnjih meseci.

Uprkos zastarelim vozilima,¹⁵ kvarovi se ne dešavaju veoma često¹⁶ zbog regularnog održavanja od strane preduzimača usluge. U slučajevima gde dođe do kvara, preduzimač usluge obično pošalje dodatni autobus koji zamenjuje onaj oštećeni. Međutim, bar u jednom raportiranom slučaju, ugovorna strana nije bila u mogućnosti da obezbedi dodatni autobus na putnom pravcu 9.¹⁷ Timovi za brzu mehaničku podršku su funkcionalni, iako njihova lokacija¹⁸ ima uticaja na blagovremeno reaguju u zavisnosti od putnog pravca.¹⁹

Do sada, kvarovi i česti problemi sa motorima nisu prerasli u bezbednosne incidente, ali se ovo može promeniti u budućnosti. Ovo samo potvrđuje potrebu da Ministarstvo transporta i saobraćaja obezbedi adekvatne finansijske resurse za zamenu starijih vozila u skladu sa svojim obavezama prema članu 3.9 Sporazuma.²⁰

Metodi komunikacije su se procenili kao odgovarajući mada se iste oslanjaju na mobilne telefone. Radio oprema je zaista dostupna u svim analiziranim autobusima uprkos činjenici da se ne koriste.

¹² Putni pravci 4, 9 i 13.

¹³ Putni pravac 13.

¹⁴ Vidi izveštaj OEBS Humanitarni prevoz br. 2 strana 10, fusnota 25.

¹⁵ Sedamnaest vozila proizvedenih između 1984 i 1985, dva vozila proizvedenih 1992 i jedno vozilo proizvedeno 1998 (staro 9, godina). Samo su dva mini-autobusa sa 19 sedišta relativno novi i proizvedeni su 2005.

¹⁶ 13. aprila 2007, jedan od autobusa vozeći ka Mitrovicë/Mitrovici pokvario se na putu Kamenicë/Kamenica za Gjilan/Gnjilane. Autobus koji saobraćaja na putnom pravcu 15 pokupio je putnike iz pokvarenog autobusa, pošto je stigao na stanicu u Gračanici/Gračanicë, i nastavio ka Mitrovicë/Mitrovici. Dodatni autobus nije bio zahtevan pošto je broj putnika za Mitrovicë/Mitrovicu i Gračanicu /Gračanicë bio relativno mali.

¹⁷ 26. juna 2007, na odlaznoj stanici (gornji Rahovec/Orahovac) jedan od autobusa se pokvario. Dok je 10 putnika uspeo da se ukrca u prepun autobus koji služi selu Velika Hoča/Hoçë e Madhe, ostala 40 korisnika ostala su da čekaju, sat vremena, dok Opštinska kancelarija za zajednice nije odobrila opštinski autobus (takozvani zeleni autobus) u vlasništvu opštine i pod nadležnošću Opštinske kancelarije za zajednice.

¹⁸ Jedan u Gjilan/Gnjilanu i jedan u Lapljem Selu/Llapllasellë, blizu Prishtinë/Prištine.

¹⁹ Dok se prosečna intervencija dogodi u roku od 15 minuta, u pojedinim slučajevima korisnici su morali da čekaju sat i više.

²⁰ Član 3.9 kaže da ministarstvo transporta i saobraćaja mora da obezbedi dovoljno kapaciteta i resurse kako bi pružio usluge humanitarnog i prevoza manjina, uključujući dovoljno fondova iz Kosovskog konsolidovanog budžeta .

Korišćenje radio frekvencije se i dalje omogućuju od strane Visokog komesara ujedinjenih nacija za izbeglice, što pokazuje nastavak nesposobnosti i nevoljnosti ministarstva transporta i saobraćaja da obezbediti frekvencije od strane Privremenih institucija samouprave, kroz nadležni Organ za upravljanje telekomunikacija.

5.2 Profesionalnost i ljubaznost vozača

Prema prvom delu člana 3.4, Sporazuma, ministarstvo transporta i saobraćaja treba osigurati da zaposleni koji rade u humanitarnim autobusima govore jezik putnika. Pošto svi vozači i konduktori govore srpski i velika većina putnika govori srpski jezik, oni se ne suočavaju sa bilo kakvim preprekama u komunikaciji.

Drugi deo člana 3.4, Sporazuma govori o efikasnosti personala. Svi posmatrači OEBS izveštavaju da je profesionalizam i ljubaznost vozača i konduktora često iznad njihovih profesionalnih dužnosti.²¹ Ipak, kako bi se uspostavili principi i zakonski mehanizmi po kojima se putnici mogu žaliti na neprofesionalno ponašanje vozača i uslužnog osoblja, i po zahtevu Odbora, u martu 2007, ministarstvo transporta i saobraćaja osnovao je radnu grupu za nacrt Pravilnika o ponašanju za vozače autobusa i uslužnog osoblja. 3, septembra, Odbor je pregledao i odobrio finalni nacrt,²² i sad se od ministarstva očekuje da ovaj nacrt obavi u formi Administrativnog uputstva.

Treći deo člana 3.4, Sporazuma odnosi se na obaveze da odabir zaposlenih odražava različitost kosovske populacije i u odnosu na polnu pripadnost i pripadnost zajednici. Tabela 2 dole pokazuje profesionalan, etnički i polni sastav osoblja preduzimača usluga. Iako postoji prostora za dalje poboljšanje, posebno što se tiče ravnoteže polova, procena je da je struktura sadašnjeg osoblja u skladu sa članom.

Tabela 2: Sastav osoblja preduzimača usluga²³

Pozicija		Zajednica	Br.	%	Pol	Br.	%
Menadžer	2	Kosovski Srbi i kosovski Crnogorci	36	75	Muškarci	40	83.3
Terenski koordinator	1	Kosovski Albanci	7	14.6	Žene	8	16.7
Vozača	19	Romi	3	6.2	Ukupno	48	100
Mehaničari	12	Kosovski Bošnjaci	1	2.1			
Kontrolori	14	Kosovski Turci	1	2.1			
Ukupno	48	Ukupno	48	100			

Legenda: Izvor: Kolašin Prevoz. Dostupna statistika se treba smatrati procenom zbog velikog stepena promenljivosti.

5.3 Pristupačnost autobusima, stajanja i signalizacija

Iako ministarstvo transporta i saobraćaja ima obavezu da osigura da sve informacije²⁴ koje se tiču usluge prevoza budu dostupne na albanskom, engleskom i srpskom jeziku (član 3.5, Sporazuma), nema pisanih

²¹ Često se udovoljava posebnim potrebama, kao što je da se neki putnici pokupi na putu, izvan stanica ili se čeka na to da bolesni putnici završe terapiju u bolnicama.

²² Sledeći izveštaj OEBS o Humanitarnom autobuskom prevozu Br. 4 (jul – septembar 2007) će dalje elaborirati o Pravilniku ponašanja kao i o njegovoj primeni.

²³ Izvor: Kolašin Prevoz. Dostupna statistika se treba smatrati procenom zbog velikog stepena promenljivosti.

²⁴ Uključujući putne pravce, nadoknade, i vreme, signalizaciju, i administrativna uputstva i uredbe.

informacija u dostupnih u ili izvan autobusa. Jedini način da putnici dobiju informacije jeste preko vozača i to samo u usmenoj formi.

Često, i sa primetnim izuzetkom putnog pravca 8,²⁵ putnici nemaju potrebe da dugo pešače kako bi stigli do autobusnog stajališta. Generalno, stajališta su dostupna i nisu izolovana pošto se nalaze uz glavne puteve naselja, i iako nema znakova, njihova lokacija je naširoko poznata korisnicima.

5.4 Tačnost i pristupačnost

Procena je da autobusi dolaze uglavnom na vreme, ponekad i pre rasporeda. Kašnjenja su uobičajeno vezana uz vremenske uslove, kvarove, i tehničke preglede, i retko traju više od 15 minuta.

Na sva osam posmatrana putna pravca cene karte su prihvatljive i variraju od 0.30 do 0.75 evra.²⁶ Važno je napomenuti da je vožnja besplatna na putnom pravcu 8 dok je cena karte na putnom pravcu 16, 3 evra. Cena karte na ovom putnom pravcu je opravdana zbog činjenice da je ovaj putni pravac mnogo duži nego ostali putni pravci. Stariji, deca, osobe sa invaliditetom, i socijalni slučajevi koji su međutim, izuzeti od plaćanja.

Navodno, nelegalna praksa uvedena od strane opštinske kancelarije za zajednice gde se pristup humanitarnom autobusnog prevozu uslovljava plaćanjem nadoknade za smeće nije se ponavljala tokom perioda izveštavanja.²⁷ OEBS će nastaviti da posmatra situaciju kako bi osigurao da se takva praksa ponovno ne upotrebi.

5.5 Žalbe i predlozi korisnika

Navodno, pismene žalbe nisu podnete iako su se intervjuisani putnici uobičajeno obraćali vozačima, kondukterima ili ponekad opštinskim kancelarijama za zajednice i preduzimač usluga sa brojnim usmenim žalbama koje variraju od žalbe na prljavštinu do potrebe za proširenje putnih pravaca. Velika većina putnika ne zna kome da preda zvaničnu žalbu. Uz to, pisane informacije o pristupu efikasnim sredstvima nisu dostupne u autobusima.

Imajući ovo u vidu, OEBS ostaje zabrinut o nedostatku formalnih žalbenih procedura koje bi bile usaglašene sa obavezama prema članu 3.6, Sporazuma.²⁸

U međuvremenu, ministarstvo transporta i saobraćaja angažovalo se u bilateralnim kontaktima sa opštinskim kancelarijama za zajednice kako bi se ovo pitanje rešilo. Međutim, ministarstvo do sada nije pružilo Odboru pisane informacije o sadržaju i rezultatima takvim sastanaka.

²⁵ Starije osobe iz četiri susedna sela (Osojane/Osojan, Koš/Kosh, Shalinovicë/Šalinjovica, Tuçep/Tučep) moraju pešačiti bar 1 km kako bi stigli do najbližeg autobusnog stajališta. Takođe, i zbog činjenice da nisu obezbeđena skloništa na stajalištima, putnici, uključujući starije osobe moraju stajati na ulici.

²⁶ Putni pravci 14 i 15: 0.70 evra; Putni pravac 13: 0.30 evra; Putni pravac 5: 0.40 evra; Putni pravac 4: 0.50 evra; Putni pravac 9: 0.75 evra.

²⁷ Vidi OEBS Izveštaj o humanitarnom prevozu Br. 2, strana 14.

²⁸ Član 3.6 kaže da će Privremene institucije samouprave raditi na žalbama u vezi diskriminacije/ljudskih prava a koje se odnose na Sporazum, u skladu sa važećim zakonom.

5.6 Protok putnika, dostupnost usluge i učestalost

Između aprila i juna 2007, 76,330 putnika koristilo je humanitarni prevoz,²⁹ podeljeno po mesecima: 25,030 u aprilu; 25,287 u maju i 26,013 u junu. Kada se upoređi sa prethodnim izveštenim tromesečjem³⁰ vidi se da je 2,886 putnika bilo više u autobusima, što je delom zbog kraja školske godine i brojnim kulturnim i verskim praznicima.³¹ Ove statistike kombinirane sa velikim brojem mogućnosti koje su dostupne preko ove usluge, potvrđuju potrebu za humanitarnim prevozom kao sredstvo koje obezbeđuje slobodu kretanja, pristup osnovnim pravima i službama kao što je obrazovanje, kulturni i verski identitet osoba koje pripadaju manjinskim zajednicama.³²

Broj dostupnih mesta u autobusu je po izveštajima dovoljan da odgovori na potrebe korisnika samo na četiri od osam posmatrana putna pravca³³. Na ovim putnim pravcima gužva je povremena. Na putnim pravcima 8, 9, 13 i 16 kapacitet autobusa smatra se neadekvatnim što zauzvrat objašnjava zašto, povremeno, putnici moraju da stoje u autobusu ili da čak budu ostavljeni.³⁴

Na najviše posmatranih putnih pravaca,³⁵ korisnici su zadovoljni sa učestalošću autobusa iako bi skoro svi intervjuisani putnici bili zahvalni dodatne dane za putovanje. Na putnom pravcu 6, putnici su zamerili da nedovoljna učestalost autobusa njih prisiljava da svoj put mnogo unapred isplaniraju i da često moraju da prenoće kod porodice i prijatelja.

Na putnom pravcu 13, roditelji dece koja pohađaju srednju školu u Gjilan/Gnjilanu tvrde da povećanjem učestalosti autobusa svim vikendima (osim subote i nedelje), omogućilo bi učenicima da se zamenjuju iz/do Novog Brda/Novobërdë nego da žive u Gjilan/Gnjilanu. Na putnom pravcu 8 i 9, putnici vruju da smanjenje gužvi u autobusu može biti postignuto ili dodavanjem još jednog autobusa ili dodatnog dana za putovanje ili pružajući dodatni autobus za svaki putni pravac.

Učestalost broja putnika koje se prevoze humanitarnim autobusima je donekle predvidljiva. Broj putnika se povećava tokom kulturnih i verskih praznika, tokom podizanja penzija i socijalnog dodatka, i na kraju školske godine. U nekim od ovih slučajeva, opštinska kancelarija za zajednice ili lideri zajednica predvide veća potreba i obično kontaktiraju preduzimača usluga koji je uobičajeno spreman da udovolji takvim zahtevima.

Ova kratkoročna fleksibilnost da se udovolji potrebama zajednica sa dodatnim autobusima ili dodatnim putnim pravcima treba biti upotpunjena sa srednjeročnom i dugoročnom privrženosti od strane Privremenih institucija samouprave i ministarstva transporta i saobraćaja kako bi se podržala ova usluga. Takva privrženost treba obuhvatiti uspostavljanje metodologije odabira putnih pravaca i rasporeda, kao što je određeno Sporazumom i kako bi nerešeni zahtevi za humanitaran prevoz bili potvrđeni od strane

²⁹ Izvor: Kolašin Prevoz, mesečni izveštaji za april, maj i jun 2007.

³⁰ Vidi OEBS Izveštaj o humanitarnom prevozu Br. 2, strana 16 gde je izbrojano 73,440 putnika.

³¹ Izvor: Kolašin Prevoz, mesečni izveštaji za april, maj i jun 2007

³² U skladu sa članom 5 Okvirne konvencije o zaštiti nacionalnih manjina, važećem na Kosovu po članu 3.2 (h) Ustavnog okvira za Privremenu samoupravu na Kosovu.

³³ Putni pravci 4, 5, 14, i 15.

³⁴ 13 marta, oko 10-15 kosovskih Srba iz gornjeg Rahovec/Orahovca nije moglo da putuje za Zvečan/Zvečan na putnom pravcu 9 zbog nedovoljno mesta u oba autobusa. Na istom putnom pravcu u više prilika OEBS je morao da otkáže posmatračke vožnje zbog nedovoljno mesta.

³⁵ Važi za putne pravce. 5, 4, 9, 14, i 15.

Odbora u skladu sa ciljanim kriterijumom. Strukturno, takođe treba obuhvatiti privrženost Privremenih institucija samouprave da obezbede dodatna sredstva iz Kosovskog konsolidovanog budžeta kako bi omogućili kupovinu novih vozila. Mogućnost Privremenih institucija samouprave da povećaju broj putovanja za svaki putni pravac i stvaranje novih putnih pravaca striktno zavisi od takvih finansijskih doprinosa.

6. Savetodavni odbor za prevoz i proces odabira putnih pravaca

U skladu sa članom 4, Sporazuma od 1, januara 2007, ministarstvo transporta i saobraćaja i ministarstvo za zajednice i povratak treba da uspostavi metodologiju odabira putnih pravaca i rasporeda sadržanih u aneksu VI. Ovo zahteva da svaka promena u postojećim putnim pravcima i rasporedima mora biti osnovana na pozadinu i analizu održivosti, da su potrebe zajednice adekvatno uzete u obzir, i da je učešće i konsultacija sa uključenim zajednicama osigurana. Član 4, Sporazuma takođe određuje da “[d]ogod se ne uspostavi metodologija, neće biti promena putnih pravaca i rasporeda” gde je Odboru dato ekskluzivno ovlašćenje da odobri takve promene.

Još od svog osnivanja, predstavnici OEBS i UNMIK u sklopu Odbora preporučili su ministarstvu transporta i saobraćaja i ministarstvu za zajednice i povratak da ispune svoje obaveze pri uspostavljanje rečene metodologije. Dodatno, i da omoguće da Odbor funkcioniše u skladu sa svojim mandatom posle prenosa na Privremene institucije samouprave, izveštaj OEBS o Humanitarnom prevozu Br. 2 formulisao je dolenađene preporuke:

“16. Ministarstvo transporta i saobraćaja i ministarstvo za zajednice i povratak trebaju uspostaviti proceduru za transparentno podnošenje zahteva gde će se zabrinute zajednice moći prijaviti za proširenje postojećih humanitarnih putnih pravaca ili za uspostavljanje novih putnih pravaca kako bi se omogućila implementacija nadolazeće metodologije odabira putnih pravaca i rasporeda. Takva procedura trebala bi da omogući mogućnost žalbe, u slučaju da je zahtev odbijen;

17. Ministarstvo transporta i saobraćaja i ministarstvo za zajednice i povratak su ohrabreni da osnuju sekretarijat odbora i omoguće članovima Odbora da prime svu potrebnu dokumentaciju i sve potrebne informacije za ispunjavanje njihovih dužnosti kako bi osigurali adekvatno funkcionisanje Odbora kao što je određeno članom 5, Sporazuma a u vezi procesa odabira putnih pravaca i rasporeda;

18. Sekretarijat odbora treba da uspostavi registar svih zahteva za humanitaran prevoz i žalbe podnete Privremenim institucijama samouprave kako bi se osiguralo transparentno donošenje odluka u vezi odabira putnih pravaca i rasporeda (...).”

Dok se pohvaljuju nedavni značajni koraci ministarstva transporta i saobraćaja za ubrzavanje procesa,³⁶ do danas niti je metodologija niti procedura za zahteve (gde će se zajednice moći prijaviti za proširenje postojećih humanitarnih putnih pravaca ili za uspostavljanje novih putnih pravaca) usvojena. Ovo je do sada sprečilo Odbor da započne jednu od svojih glavnih funkcija, koja se odnosi na, “pregled usaglašenosti sa metodologijom odabira putnih pravaca (član 5.2 a. Sporazuma).” Do sada, Odbor još uvek nema

³⁶ Kao rezultat sastanka Odbora održanog 3 septembra 2007, Ministarstvo transporta i saobraćaja predstavio je članovima Odbora nacrt procedura koji bi dozvolio da se metodologija odabira konačno primeni. Sadržaj nacrt, komentari podneti od strane OEBS i sveukupni proces biće detaljno analizirani u sledećem izveštaju OEBS o humanitarnom prevozu.

formalizovan sekretarijat, koji bi bio ključan u radu na sadašnjim pitanjima kao što su: sazivanje sastanaka i u kratkim rokovima, ne slanja zapisnika i materijala, neslaganja oko dnevnog reda sa svim članovima Odbora.³⁷ U dodatku tome, postoji potreba za bazom podataka za koherentno i transparentno prikupljanje zahteva, što bi članovima odbora pružilo jasniju i razumljiviju sliku nerešenih zahteva i žalbi.³⁸

U zaključku, i uprkos koracima koji su se nedavno preduzeli od strane ministarstva transporta i saobraćaja za ubrzanje procesa, u vreme pisanja ovog izveštaja, implementacija gore-napomenutih preporuka OEBS još uvek nije započela.

6.1. Novi zahtevi i zahtevi za proširenje usluga, uključujući mesta povratka

Čekajući usvajanje procedure, koja bi omogućila podnošenje zahteva za stvaranje novih humanitarnih putnih pravaca ili promene postojećih putnih pravaca, manjinske zajednice su se u većem broju obraćale opštinskim vlastima ili donatorima za manje projekte humanitarnog prevoza. Ovo se desilo u opštini Prishtinë/Priština gde je opštinska kompanija za prevoz "Trafiku Urban" prihvatila zahtev od strane kosovskih Srba koje žive u ruralnom severnom delu opštine. Kao rezultat toga, od juna 2007, uspostavljen je javni prevoz za populaciju manjinske zajednice koja živi na ruralnom severu Prishtinë/Prištine.³⁹ i Gračanice/Gračanicë. Ovaj autobus ide dva puta nedeljno, sredom i četvrtkom, i dopunjuje autobusku liniju na putnom pravcu 2 koji ide ponedeljkom, utorkom, i petkom.⁴⁰

U regionu Prizrena,⁴¹ mesto povratka Drajçiq/Drajçiçi gde živi 32 kosovskih Srba nema pristup javnom ni humanitarnim sredstvima prevoza. Iako nije bilo zvaničnog zahteva do sada, stanovnici su izrazili svoju želju da se uzmu u razmatranje za uključivanje u postojeće putne pravce. Ostala mesta povratka⁴² imaju pristup komercijalnim linijama između Prizrena i Štrpca/Shtërpcë kao i opštinsku besplatnu liniju između Novake/Novak i Prizrena.

Zvaničan zahtev za dodatna putovanja ili dodatni autobus za već postojeće putne pravce podnet je ministarstvu transporta i saobraćaja kao i preduzimaču usluga od strane službenika opštinske kancelarije za zajednice iz Rahovec/Orahovca u vezi putnog pravca 9. Ovaj putni pravac ide dva puta nedeljno,

³⁷ Ministarstvo transporta i saobraćaja, tačnije kancelarija stalnog sekretara, trenutno obavlja funkcije sekretarijata Odbora, navodno zbog nedostatka osoblja i zabrani o daljem zapošljavanju, koje je zauzvrat predviđeno od strane međunarodnih organizacija kao što je Međunarodni monetarni fond.

³⁸ Jedan ilustrativni slučaj prikazan je na putnom pravcu 9. U vezi ovog pravca, službenik kancelarije za zajednice u Rahovec/Orahovcu formulisao je i razgovarao sa ministarstvom transporta i saobraćaja o pružaoceom usluga brojne zahteve. Međutim, ministarstvo transporta i saobraćaja nije podelio sadržaj takvih diskusija sa članovima Odbora. Izvor: Službenik kancelarije za zajednice i OEBS opštinski tim, sastanak održan 20, marta, 23, aprila i 3, jula 2007.

³⁹ Prema dostupnim procenama, populacija kosovskih Srba živi u sledećim selima ruralnog severa Prishtinë/Prištine: Nëntë Jugoviq/Devet Jugovića (selo gde su većinsko stanovništvo kosovski Albanci gde živi oko 50 kosovskih Srba; nekoliko Srba napustilo je selo posle sukoba); Lebanë/Lebane (oko 20 kosovskih Srba; nekoliko se porodica nedavno vratilo); Bërnice e Epërme/Gornja Brnjica (oko 120 kosovskih Srba); Donja Brnjica/Bërnice e Poshtme (više od 500 kosovskih Srba). Trenutno nema kosovskih Srba u Besi/Besinu, Trudë/Trudnu i Prugoc/Prugovcu.

⁴⁰ Ovaj pozitivno dostignuće olakšano je od strane službenika opštinske kancelarije za zajednice i člana skupštine opštine kosovskog Albanca. Ova usluga će se testirati tokom tromesečnog perioda i biće besplatna tokom prvog meseca. Posle tog perioda, kompanija će odlučiti da li usluga donosi dovoljno zarade za pokrivanje svojih operativnih troškova.

⁴¹ Uključujući sledeće opštine: Prizren, Mamuša/Mamushë/Mamuša Pilot opštinska jedinica, Dragash/Dragaš, Gjakovë/Đakovica, Malishevë/Mališevo, Suharekë/Suva Reka i Rahovec/Orahovac.

⁴² Sredeska/Sredskë i Mushnikovë/Mušnikovo.

svakog utorka i petka i često je prebukiran. Kako bi se neprijatne situacije izbegle za vreme putovanja, opštinska kancelarija za zajednice uspostavila je sistem registracije koja pomaže regulisanju pristupa autobusu ali ovo ne rešava hroničan nedostatak sedišta.⁴³

U regionu Pejë/Peći,⁴⁴ putnici na putnom pravcu 8, predlažu da se putni pravac proširi kako bi uključivao sledeća stajanja: Koš/Kosh, Shalinovicë/Šalinjovica, Tuçep/Tučepi, Istog/Istok, Gjurakovc/Đurakovac, Srbobran/Serbobran, i Bllagajë/Blagaje. Takođe, sela Ljevoša/Lëvoshë, Bellopojë/Belo Polje, i Sigë/Siga-Brestovik/Brestovik⁴⁵ nemaju nikakav humanitarni prevoz. Jedini način za stanovnike ovih sela da stignu u opštine naseljene kosovskim Srbima na severu Kosova jeste kroz selo Goraždevac/Gorazhdevc.⁴⁶ ovo selo je bar sedam kilometara daleko od ovih sela, i ima regularnu komercijalnu liniju izvan okvira projekta humanitarnog prevoza.

U regionu Mitrovicë/Mitrovice,⁴⁷ a naročito u vezi prekidanja⁴⁸ putnog pravca 6,⁴⁹ bilo je pokušaja da se nastavi sa uslugom u sklopu projekta humanitarnog prevoza. Međutim, do danas nije bilo promene i usluga se trenutno pruža od strane opštinskog kombija koji je donacija opštinskoj kancelariji za zajednice od strane Međunarodne organizacije za migraciju.

U regionu Gjilana/Gnjilane,⁵⁰ brojni zahtevi su prosleđeni 2007, za proširenje postojećih putnih pravaca, međutim samo nekoliko njih u pisanoj formi. Ovo dalje pokazuje koliko je potrebno da ministarstvo transporta i ministarstvo za zajednice i povratak usvoje formalizovanu proceduru za zahteve, uključujući aplikacione obrasce, koordinate za pružanje informacija i primanje aplikacija, i sadržajnu bazu podataka kako bi se omogućila odgovarajuća registracija i procesiranje svih podnetih zahteva.

U opštini Novobërdë/Novo Brdo, trenutno se implementiraju sledeći projekti: Bostane/Bostan-Prekovce/Prekoc-Izvor/Izvor; Klobukar/Kllobukar; i Jasenovik/Jasenovik. Što se tiče prvog projekta, sva naselja su uključena u projekat humanitarnog prevoza.⁵¹ Što se tiče drugog projekta, nije još uvek došlo do povratka, što se tiče trećeg projekta, i uprkos uključivanju u putni pravac 14, postoji nerešen zahtev za proširenje putnog pravca 13, kako bi se selo Jasenovik/Jasenovik uključilo.⁵²

U opštini Ferizaj/Uroševac, trenutno se implementiraju dva projekta: Srpski Babuš/Babush i Serbëve i Talinoc i Muhaxherëve/Muhadžer Talinovac. Što se tiče Srpskog Babuša/Babush i Serbëve, 23. juna 2007,

⁴³ U stvari, veliki zahtev za ova putni pravac, naročito tokom kulturnih i verskih praznika ili na kraju meseca (vreme za prikupljanje penzija i plata) rezultira u dugačkim redovima izvan opštinske kancelarije za zajednice gde od ranog jutra starije osobe čekaju dugo vremena u redovima.

⁴⁴ Uključujući sledeće opštine: Pejë/Peć, Istog/Istok, Klinë/Klina, Deçan/Deçane, Junik opštinska jedinica.

⁴⁵ Sa procenjenom populacijom: 15 stanovnika kosovskih Srba; 30 stanovnika kosovskih Srba i više od 100, stanovnika kosovskih Srba.

⁴⁶ Procenjena populacija kosovskih Srba je oko 850.

⁴⁷ Uključujući sledeće opštine: Mitrovicë/Mitrovica, Vushtrri/Vučitrn, Zvečan/Zveçan, Zubin Potok, Skenderaj/Srbica i Leposaviç/Leposaviq.

⁴⁸ Vidi OEBS Izveštaj o humanitarnom prevozu br. 2, strana 22.

⁴⁹ Služi selima Koshtovë/Koštovo, Ceraj/Ceranja i Bisticë/Bistrica.

⁵⁰ Uključujući sledeće opštine: Gjilan/Gnjilane, Ferizaj/Uroševac, Štrpce/Shtërpçë, Shtime/ Štimlje, Kamenicë/Kamenica, Novobërdë/Novo Brdo, Viti/Vitina, Kaçanik/Kaçanik i Hani i Elezit/ Đeneral Janković POJ.

⁵¹ Putni pravci 13 i 14, i delimično putni pravac 15.

⁵² Trenutno, stanovnici Jasenovik/Jasenovika traže da putuju do Gjilan/Gnjilana ili susednih sela pošto trebaju da pešače pet kilometara kako bi koristili usluge ovog autobusa. Stanovnici zahtevaju bar uključenje sela utorkom na putnom pravcu 13, kako bi mogli otići na pijacu u selo Prekoc/Prekovce.

između 80 i 90 kosovskih Srba se vratilo u selo.⁵³ Selo trenutno nije uključeno u bilo koji od putnih pravaca humanitarnog prevoza.⁵⁴ Što se tiče Talinoc i Muhaxherëve/Muhadžer Talinovca, u selu trenutno živi 18 kosovskih Srba koje koriste opštinski mini-kombi od devet sedišta koji ih svake dve nedelje prevozi u Babljak/Bablak i time omogućava njihov pristup putnom pravcu 10. Posle perioda izveštavanja, 20. avgusta 2007, ministarstvo transporta i saobraćaja primilo je pismeni zahtev iz oba povratnička mesta, za uključivanje u putni pravac 10, i kojima bi trebala biti pružena nova autobuska linija jednom nedeljno do Štrpca/Shtërpcë.

7. Pitanja bezbednosti

Bezbednost i sigurnost putnika koji koriste sredstva humanitarnog transporta se treba oceniti kao *pravo merilo* prema kojem se treba meriti opsta uspešnost projekta.⁵⁵ Iako tokom perioda izveštavanja nije bilo incidenata uključujući lične fizičke povrede ili rane, nizak nivo incidenata sa zastrašivanjem, uključujući gađanje kamenjem, vređanje, nemoralna gestikuliranja sa pljuvanjem nose jasno svedočenje postojanja neprestane forme netolerancije i gajene forme percepcije nesigurnosti među samim putnicima.

Svi ovi incidenti izazvani su od strane maloletnika. Neki su rezultat anti-socijalnog ponašanja koje često prolazi nekažnjeno, što pojačava shvatanje nedodirljivosti. Međutim, specifično ciljanje na humanitaran prevoz u odnosu na druge vrste javnog prevoza, i shvatanje da su putnici ciljani zbog svoje etničke pripadnosti, poziva na to da su ovi incidenti potencijalno etnički motivisani.

Na primer, 12 aprila 2007 Humanitarni prevoz putujući Putnim pravcem 8⁵⁶ je bio kamenovan oko 10.30 u selu Runik/Rudnik (opština Skenderaj/Srbica).⁵⁷ Prednje odbrambeno staklo autobusa je bilo pogodeno kamenom uzrokujući vrlo malu štetu bez izazvanih povreda. Odgovoran za transport je izvestio Kosovsku policijsku službu koja je odmah otvorila službenu istragu. Kao rezultat tog incidenta Kosovska policijska služba je usvojila sledeće mere bezbednosti: ponovno uspostavljanje pratnje i promena rasporeda polaska samog autobusa za dodatnih 15 minuta da bi se izbeglo od prolaska kroz selo Runik/Rudnik tokom trajanja školskog odmora. Ovo kasnije predstavlja u stvari jedno od preporuka koje su formulisane u OEBS Izveštaju broj II o Humanitarnom prevozu. Kao nastavak na datu situaciju, opštinski zvaničnici su organizovali sastanak sa predstavnicima škole u Runik/Rudniku da razgovaraju i spreče ponavljanje učešća u tako gnusnom ponašanju. Kao vrlo pozitivna stvar, 25 Aprila 2007 u Opštini Skenderaj/Srbica, tokom prvog sastanka Opštinskog Odbora za Bezbednost Zajednica na kojem je prisutni predstavnik Kosovske policijske službe (iako na datom sastanku nije bilo predstavnika Kosovskih Srba), ipak pomenuo incident kao i činjenicu da je istraga povodom toga u toku.

17-tog Aprila 2007, Humanitarni prevoz putujući putnim pravcem 2⁵⁸ je bio kamenovan od strane pet do šest nepoznatih osoba tokom prolaska kroz Nëntë Jugoviq/Devet Jugovića, sela koje je locirano u ruralnom severnom delu opštine Prishtinë/Priština. Dok je jedan kamen pogodio metalni okvir autobusa, i

⁵³ Ove statistike se trebaju razumeti samo kao procena.

⁵⁴ Ministarstvo za zajednice i povratak obezbedilo je mini-kombi sa osam sedišta za hitne slučajeve. Štaviše, ministarstvo takođe pruža mini-kombi jednom nedeljno u svrhu kupovine.

⁵⁵ Članak 3.1 iz Sporazuma isertava da će Ministarstvo transporta i saobraćaja ce usko raditi sa Kosovskom Policijskom Službom i KFOR-om da obezbedi da se linije za manjinsko transportiranje održavaju u bezbednom i sigurnom okruženju.

⁵⁶ Autobus je transportirao oko 50 Kosovskih Srba povratnika iz opština Klinë/Kline i Istog/Istoka za severni deo Kosova.

⁵⁷ Izvor: OEBS Skenderaj/Srbica

⁵⁸ U autobusu je bilo otprilike oko 40 putnika.

nije bilo povređenih. Kompanija koja osigurava transport je izvestila o incidentu ne samo Kosovskoj policijskoj službi,⁵⁹ koja je poslala patrolu na mesto događaja, i isto tako izvestili Ministarstvo transporta i saobraćaja.⁶⁰ 19-tog Aprila, službenik odeljenja za Policiju u zajednici Kosovske policijske službe koji je bio prisutan na sastanku za bezbednost u ruralnom severnom delu Prishtinë/Prištine iako nije direktno izložio ovo pitanje, ipak je potvrdio na osnovu zahteva da se incident dogodio. 20-tog Aprila, Policija za Zajednice unutar Kosovske policijske službe je potvrdila da su diskutirali o incidentu sa počinitelcima (grupom dece uzrasta ispod četrnaest godina) i sa njihovim roditeljima. OEBS je u Prishtinë/Prištini pratio dešavanja posle ovog incidenta sa komandirima stanice severne patrole iz Kosovske policijske službe i sa oficirima Kosovske policijske službe iz sela. Po izveštenom, kasnije je intervjuisao maloletne počinitelce i potvrdio da oni nisu uopšte bili upoznati sa činjenicom da su putnici bili druge nacionalnosti. Zbog nedostatka bilo kakvih dokaza u suprotnosti sa datim iskazom oficir Kosovske policijske službe nije bio u mogućnosti da podnese izveštaj o „etničkom zastrašivanju“. U dodatku, slučaj nije mogao biti zaveden pod „narušavanjem imovine“ jer šteta nije bila uočljiva na autobusu. Na kraju je incident izvešten kao „uznemiravanje javnog reda i mira“.⁶¹ Kao pozitivan primer, zajednička inicijativa međunarodne zajednice⁶² i Kosovske policijske službe pri približavanju zajednici kosovskih Albanaca koja živi u Nëntë Jugoviq/Devet Jugovića održana je 7. maja, pod pokroviteljstvom kosovskog Albanca, odbornika u Skupštini opštine Prishtinë/Priština.⁶³

Iako uzimajući u obzir da je Kosovska policijska služba istražila i pratila slučaj, OEBS je tokom praćenja humanitarnih autobusa mogao da potvrdi da su autobusi bele boje i jasno se identifikuju i da već nekoliko godina operiraju na istim putnim pravcima. Iako se logo Ujedinjenih nacija skinuo sa autobusa humanitarnog prevoza, ovi se autobusi prepoznaju kao oni koji služe za prevoz manjinskih zajednica. Posle mnogo godina, lokalno stanovništvo u ovim oblastima naviklo se na njihovo pojavljivanje i raspored. Iako se to ne može dokazati tokom istrage, verovatno je da počinitelci znaju etničku pripadnost putnika. Posle uspostavljanja ove usluge postoji „istorijska šema“ putnika koji su bili suočeni sa incidentima kamenovanja u različitim lokacijama širom Kosova.

Prema kriterijumu uspostavljenom od strane Zajedničke implementacione grupe ujedinjenih nacija za bezbednost,⁶⁴ mnogi od ovih incidenata se ne bi klasifikovali kao „potencijalno etnički motivisani.“ Ipak, u situaciji nakon sukoba, postoji tekuća potreba za prikupljanjem podataka o incidentima čiji je motiv

⁵⁹ Stanica Kosovske policijske službe u Gornjoj Brnjici/Bërnice e Epërme.

⁶⁰ Pismo datirano na 18 April 2007.

⁶¹ OEBS je imao priliku da pregleda dosije Kosovske policijske službe i mogao se uveriti da on sadrži otprilike 20 stranica fotografija autobusa i podneske održanih intervjua.

⁶² OEBS, UNMIK Odeljenje za civilnu administraciju i KFOR.

⁶³ Ovaj član skupštine opštine je u stvari predstavnik sela Devet Jugovića/Nëntë Jugoviqët i bio je aktivno uključen u organizaciji ove inicijative, što pokazuje na pozitivan način kako opštine mogu postati uključene u promovisanju među-etničke tolerancije i sprečavanje bezbednosnih incidenata koje imaju za cilj uslugu humanitarnog prevoza.

⁶⁴ „Kriterij za identifikaciju potencijalno etnički motivisanih incidenata“ podrazumeva ispunjavanje sledećih tri uslova da bi se incident klasifikovao kao „potencijalno etnički motivisan“: „1. Žrtva je iz ugrožene etničke grupe (ovaj uslov je ispunjen ukoliko postoji istorijska šema ljudi iz ove etničke grupe u oblastima gde je na njih ciljano na osnovu etničke pripadnosti); i 2. počinitelac je nepoznat ili je iz druge etničke grupe; i 3. Okolnosti incidenta pokazuju etnički motiv (kroz ilustraciju, ovo isključuje slučajeve krađe, provale, međutim, naštetiti zajednicama i koliko god da zahtevaju koordiniran ili čak naglašen odgovor od strane policije, postoji jasan ekonomski motiv. Isključuju se komšijske svađe, novac, svađe pijanih osoba itd. I isključuje slučajeve koje pokazuju umešanost žrtve u organizovani kriminal. U drugu ruku, kadgod su pozitivni pokazatelji etničke motivisanosti prisutni, kao što je govor mržnje, ili gde je počinitelac član grupe koja je već počinila etnički motivisane napade, incident se treba klasifikovati kao potencijalno etnički motivisan...“ Izvor: Specijalni predstavnik generalnog sekretara Ujedinjenih nacija, Među-uredski memorandum o „Kriterij za izveštavanja o etnički motivisanim incidentima,“ 10. avgust 2005.

mržnja. U većini zemalja članica OEBS,⁶⁵ važeći zakoni i prakse prikupljanja statistika u vezi „zločina iz mržnje“ bi verovatno primenila klasifikovanje takvih postupaka kao među-etnički incidente.

Reakcije lokalne zajednice Kosovskih Srba samo potvrđuju da incidenti takve vrste se podrazumevaju kao forma zastrašivanja.⁶⁶ Dali osnovane ili ne, ovakvo shvatanje egzistira unutar uključenih zajednica i zato je preporučeno da respektivne Privremene institucije samouprave, a naročito Ministarstvo transporta i saobraćaja, i Ministarstvo za zajednice i povratak preduzmu aktivniju ulogu i specifične mere povodom ovih pitanja, uključujući i učešće u inicijativama među-etničkog dijaloga kao po primeru objašnjenom gore u tekstu.

Vredno je napomenuti da i pored održavanja nekoliko političkih, religioznih, i kulturnih događaja na teritoriji celog Kosova tokom perioda izveštavanja,⁶⁷ raspored humanitarnih autobusa niti je bio izmenjen niti je ijedno od putovanja otkazano.

8. Opštinski odbori za bezbednost zajednica, Lokalni odbori za javnu bezbednost i humanitarni prevoz

U vezi sa Sekcijom 7.3 kroz 7.8 UNMIK-ove Uredbe Br. 2005/54 na Okvir i Osnovne Principe Kosovske policijske službe, Opštinski odbori za bezbednost zajednica (OOZB) su uspostavljeni u svakoj opštini na Kosovu [...] za Kosovsku policijsku službu da bi u potpunosti saradivali sa opštinskim zvaničnicima da bi se unapredila sigurnost članova svih zajednica unutar svake opštine [...]; isto tako [...] Policijski Komesar treba da uspostavi Lokalne Odbore za Javnu Bezbednost (LOJB) u manjim predelima u okviru opština u kojima je od primarnog interesa da se uspostavi efektivno delovanje policije i dobri odnosi sa zajednicom [...]. OEBS ima ulogu savetodavaca i izgradnje kapaciteta ovih Lokalnih odbora za bezbednost zajednica a isto tako prati njihovo funkcionisanje.

⁶⁵ Prema istraživanju OEBS kancelarije za demokratske institucije i ljudska prava, 2005, 36 od 42 OEBS zemalja članica koje su podnele odgovore imale su praksu sakupljanja statistika o „zločinima iz mržnje“; ali jedna od njih imala je zakon o „zločinima iz mržnje“ Kancelarija za demokratske institucije i ljudska prava definiše „zločin iz mržnje“ kao „bilo koje krivično delo, uključujući krivično delo protiv osoba ili imovine, gde su žrtva, objekat, ili meta uvrede odabrani samo zbog svojih navodnih ili stvarnih veza, povezanosti, pripadnosti, podrške, ili članstva grupe...“ gde, „grupa može biti osnovana na bazi zajedničkih karakteristika članova, kao što je stvarna ili navodna pripadnost rasi, nacionalnom ili etničkom poreklu, jeziku, boji kože, vere, pola, godina, mentalne ili fizičke nesposobnosti, seksualne orijentacije, ili drugog sličnog faktora.“ Izvor: OEBS kancelarije za demokratske institucije i ljudska prava, Borba protiv zločina iz mržnje u regionu OEBS: Pregled statistika, zakona, i nacionalnih inicijativa, Varšava, 2005, strane 12 i 16 do 18.

⁶⁶ Na Putnom pravcu 8, intervjuisani putnici kažu da se ne osećaju bezbednim tokom putovanja i da osećaju uznemirenost i stres. Oni isto dovode u pitanje volju Privremenih Institucija samouprave da ih zaštite i osiguraju njihovu bezbednost. Sto se Linije 4 tiče, intervjuisani vozač autobusa je primetio da „odmah posle humanitarnog autobusa, je prolazio gradski autobus iz Prishtinë/Prištine ali nije bio kamenovan.“ Kosovski Srbi intervjuisani u Aprilu isto veruju da je to delo bilo upereno upravo protiv njihove zajednice, i osećaju da je policija pokušala sakriti slučaj od njih. Oni zahtevaju da imaju policijsku pod-stanicu sa ljudstvom i telefonskom putnim pravcem u selu Donja Brnjica/Bërnice e Poshtme do bi mogli da odgovore na ovakve vrste incidenata na lokalnom nivou.

⁶⁷ Sledeći su samo neki od primera događaja koji nisu uticali na promene u rasporedu kretanja autobusa. 16 Juna 2007, tokom Dana Slobode, nije bilo ikakvih pretnji na bilo kojem posmatranom putnom pravcu. 28-og Juna 2007, Vidovdanska proslava, koja je bila održana na Gazimestanu, nije uticala na ijednu od putni pravac humanitarnog autobusa. 30 Juna 2007, jedna od Vetëvendosje (samoopredeljenje) demonstracija je bila održana u Prishtinë/Prištini. I pored toga, sto je humanitarna autobuska putni pravac 4 koja povezuje Gornji Rahovec/Orahovac sa Gračanicom/Gračanicë imala putovanje tog istog dana, putni pravac je bila potpuno operativna i usluga nije bila ometana ni na koji način.

U regionu Prishtinë/Prištine, Opštinski odbori za bezbednost zajednica nisu operativni u Obiliq/Obiliću, gde manji forum o sigurnosti uključujući i KFOR, Kosovsku policijsku službu, Zaštitne Trupe Kosova, UNMIK-ovo odeljenje Civilne Administracije i OEBS funkcioniše i sastaje se na nedeljnoj bazi daju i manjinskim zajednicama teoretsku priliku da izraze i diskutiraju pitanja u vezi sa humanitarnim transportom.

Postoje dva Odbora za javnu bezbednost⁶⁸ locirana u opštini Lipjan/Lipljan i regularni sastanci za bezbednost u naseljima sa pretežno manjinskim zajednicama u ruralnom severnom delu Prishtinë/Prištine i ruralnom južnom delu Prishtinë/Prištine.⁶⁹ Nažalost, tokom sastanka o bezbednosti u ruralnom severnom delu Prishtinë/Prištine na dan 19, Aprila 2007 službenik iz policije za zajednice iz Kosovske policijske službe nije pomenuo incident u vezi sa humanitarnim transportom koji se pre dva dana desio u selu Nent Jugoviq/Devet Jugovića sve dok naročito pitanje nije bilo postavljeno u vezi sa tim. Prelaziti preko ovakvih incidenata nije samo u suprotnosti sa naporima da se izgradi bezbedna sredina za neometano korišćenje humanitarnog transporta, nego isto potpomaže percepciji među manjinskim zajednicama da su njihovi interesi ignorisani.

Pitanje humanitarnog prevoza je isto tako postavljeno na Sastanku o Bezbednosti Ruralnog Severnog dela Prishtinë/Prištine 10, maja, gde je bilo objavljeno da se uvodi opštinska autobuska putni pravac juna 2007 koja će služiti kao dodatak humanitarnog transporta na putnom pravcu 2.⁷⁰ OEBS ne očekuje da se naročite mere bezbednosti uspostave u vezi sa ovom novom uslugom u saobraćaju.

U Regionu Mitrovicë/Mitrovica, Opštinski odbori za bezbednost zajednica su formirani i funkcionalni samo u Mitrovicë/Mitrovica,⁷¹ Vushtrri/Vučitrn i Skenderaj/Srbica.⁷² 2 Aprila 2007, humanitarni transport je po prvi put diskutovan u Opštinskom Odboru za Bezbednost u Zajednici u Vushtrri/Vučitrnu gde je OEBS potegao ovo pitanje na znanje svih prisutnih. Komandir Stanice Kosovske policijske službe je pomenuo da nije bilo izveštenih incidenata ili sigurnosnih problema oko pitanja humanitarnog prevoza na putni pravcima transporta. On je još jednom potvrdio članovima Opštinskog Odbora za Bezbednost u Zajednici, da ako se ikakav sigurnosni incident dogodi, on će u svakom slučaju obavestiti Opštinu.

Sto se Skenderaj/Srbice tiče, prva dva sastanka novouspostavljenog Opštinskog Odbora za Bezbednost u Zajednici su se desila tokom perioda izveštavanja. Datuma 25 Aprila 2007, uprkos odsustvu predstavnika Kosovskih Srba, predstavnik Kosovske policijske službe je raportirao o incidentu koji se desio 12 Aprila 2007 na Putnom pravcu 8 u selu Runik/Rudnik. 28-og Juna 2007, drugi sastanak Opštinskog Odbora za Bezbednost u Zajednici je održan, na kojem nijedno od pitanja humanitarnog transporta nije bilo

⁶⁸ Prvi lokalni odbor za javnu bezbednost osnovan je u Janjevë/Janjevu, selo sa većinskim albanskim stanovništvom gde živi veliki broj kosovskih Hrvata i kosovskih Roma, čiji se broj procenjuje na otprilike 363 i 200 osoba. Drugi lokalni odbor za javnu bezbednost operativan je u Donjoj Gušterici/Gushtericë e Ulët, selo sa većinskim srpskim stanovništvom.

⁶⁹ Dok su na sastancima za bezbednost u južnom ruralnom delu Prishtinë/Prištine uključeni samo predstavnici manjinskih zajednica, predstavnici kosovskih Srba i kosovskih Albanaca učestvuju na sastancima o bezbednosti organizovanih u ruralnom severnom delu Prishtinë/Prištine zbog njegovog demografski pomešanog sastava.

⁷⁰ U vreme pisanja, putni pravac je postao u potpunosti funkcionalan, time dopunjujući uslugu humanitarnog pravca 2.

⁷¹ Opštinski savet za bezbednost zajednica održao je sednicu 3 puta od svog osnivanja, ali se pitanje humanitarnog prevoza nikada nije razmatralo. Putni pravac 6 koji je povezivao Leposavic/Leposaviq KBC sela (Koshtovë/Košutovo, Bisticë/Bistrica i Cerajë/Ceranja) sa južnom Mitrovicë/Mitrovicom prestao je sa radom još juna 2006..

⁷² Osnovani ali nefunkcionalni Opštinski saveti za javnu bezbednost: Zvecan/Zvečan, Zubin Potok i Leposavic/Leposaviq. Međutim, opštinski sastanci za bezbednost se održavaju u onim opštinama sa različitim sastavom, postavljanjem i rasporedom.

diskutovano.

Što se tiče Lokalnog Odbora za Javnu Bezbednost u Regionu ,⁷³ jedini Odbor koji je uspostavljen i funkcioniše po propisu je lociran u enklavi Kosovskih Albanaca u selu Çabrë/Čabra u opštini Zubin Potok.

U regionu Gjilan/Gnjilana nije se odražao ni jedan od sastanaka Opštinskih odbora za bezbednost zajednica tokom perioda izveštavanja. Ipak, u Ferizaj/Uroševcu, gde je pomenuto telo na putu da se uspostavi, pitanja manjinskog humanitarnog prevoza se daju na znanje prisutnim na Opštinskoj radnoj grupi za povratak, sa zahtevom od lidera projekata povratka u Muhader Talinovac/Talinoc i Muhaxherve da budu uključeni u humanitarni transport.

Dva lokalna odbora za javnu bezbednost su uspostavljena u manjinskim predelima regiona Gjilan/Gnjilana, jedan u Vrbocë/Vrbovcu i drugi u Partesh/Partešu. 28 Juna 2007kasnije pomenuti se sastao, i na osnovu OEBS-ovih preporuka, pitanje humanitarnog transportovanja je bilo uključeno na dnevni red sa članovima Lokalnog odbora za javnu bezbednost izrazili su zahvalnost za pružene usluge kao veoma korisne naglašavajući i činjenicu da ijedan drugi vid prevoza nije dostupan u tom predelu.

U Regionu Pejë/Peci, 19-tog Aprila 2007 pitanje humanitarnog transporta je dato na znanje Opštinskom Odboru za Bezbednost u Zajednici u Opštini Istog/Istok, od strane predstavnika Kosovskih Srba iz sela Srbobran/Srbobran. On je kasnije izrazio svoju nadu da će humanitarni transport biti produžen do njihovog sela.

U Regionu Prizrena nije bilo sastanaka Opštinskih Odbora za Bezbednost u zajednici tokom perioda izveštavanja. to se tiče Lokalnih Odbora za Javnu Bezbednost postoje četiri i to u Krusevu/Krushevë; Mushnikovë/Musnikovu; Mamuša/Mamushë/Mamuša, i Velikoj Hoci/Hoçe Madhe⁷⁴. Zadnje pomenuta lokacija je početno mesto humanitarnih putnih pravaca 4 i 9, ali gde je Lokalni odbor za javnu bezbednost samo formalno uspostavljen ali nije operativan.

U zaključku, izveštaj potvrđuje da se nažalost sirom Kosova opštinski odbori za bezbednost zajednica i lokalni odbori za javnu bezbednost sastaju neregularno i da pitanja humanitarnog transporta su vrlo retko na njihovom respektivnom dnevnom redu. Dodatni naponi su zbog toga zahtevani da bi se obezbedilo da ova mesta diskutiranja funkcionišu propisno i dotiču pitanja manjinskog humanitarnog transporta. U isto vreme, manjinske zajednice su isto ohrabrene da povećaju njihovo učešće unutar ovih tela kroz svoje lokalne predstavnike.

⁷³ U selu Priluzhë/Prelluzhë (opština Vushtrri/Vučitrn) Lokalni odbor za bezbednost osnovan je ali ne funkcioniše u; Suvo Grlo/Syriganë (opština Skenderaj/Srbica) Lokalni odbor za bezbednost osnovan je ali ciljne grupe odbijaju da prisustvuju sastancima; u selu Svinjare/Svinjarë (opština Mitrovicë/Mitrovica) i Lokalni odbor za bezbednost planira da se osnuje po povratku raseljenih lica kosovskih Srba.

⁷⁴ I to u Opštini Dragash/Dragaš; Prizren; Mamuša/Mamushë/Mamuša POJ i Opštini Rahovec/Orahovac.

9. Preporuke

Pristup uslugama i mogućnostima: potreba i važnost humanitarnog prevoza

- Da se obezbedi ispunjavanje Standarda 3 o slobodi kretanja., Privremen Institucije samouprave i to naročito Ministarstvo transporta i saobraćaja i Ministarstvo za zajednice i povratak koji trebaju biti aktivniji u izgradnji poverenja članova zajednica, i to kroz usvajanje modela analiziranja koji bi ciljali ka boljem zadovoljenju i pružanju izbora korisnicima.

Stanje vozila i sistem komunikacije

- Na osnovu Člana 3.9 iz Sporazuma⁷⁵ Ministarstvo transporta i saobraćaja treba da obezbedi adekvatne finansijske resurse za postepeno zamenjivanje najstarijih vozila da bi se onemogućili kvarovi u naseljima sa većinskim stanovništvom što u budućnosti može da dovede to teških sigurnosnih incidenata.
- Da se omogući sigurnost i garantira dugoročna održivost, dostupnost i operativnost sistema radio komunikacija, Ministarstvo transporta i saobraćaja treba da zahteva od strane Agencije za Regulisanje Telekomunikacija da izda za Privremen Institucije samouprave odobrene frekvencije za kompanije koje osiguravaju usluge transporta.

Oznake i pisane informacije na humanitarnim

- Ministarstvo transporta i saobraćaja trebaju osigurati vidljive oznake i dostupnu pisane informacije i to na albanskom, srpskom i engleskom, uključujući informacije o autobuskoj putnom pravcu, ceni karata i raspored kretanja; i administrativne instrukcije i Uredbe (Član 3.5 iz Sporazuma).

Žalbe i predlozi korisnika

- Na osnovu Člana 3.6 iz Sporazuma,⁷⁶ Ministarstvo transporta i saobraćaja i Ministarstvo za zajednice i povratak trebaju uspostaviti i proširiti u najširem mogućem krugu procedure formalne žalbe, uključujući dostupnost formi za žalbe i informaciju o postupku podnošenja iste institucijama koje trebaju biti odgovorne za to. Opštinski službenici za zajednice, opštinski službenici za povratak i svi opštinski zvaničnici⁷⁷ trebaju propisno davati instrukcije na koji se način može pomoći korisnicima humanitarnog prevoza da popune žalbu.

⁷⁵ Član 3.9 kaže da će Ministarstvo transporta i saobraćaja pružiti dovoljne i potrebne kapacitete i resurse za osiguravanje usluga manjinskog humanitarnog transporta, uključujući potreban fond iz Kosovskog Konsolidovanog Budžeta.

⁷⁶ Član 3.6 kaže da Privremene institucije samouprave treba da rade na žalbama vezanih uz Sporazum tačnije u vezi ljudskih prava/diskriminacije, u skladu sa važećim zakonom.

⁷⁷ Naročito oni koji su u bliskim i redovnim kontaktima sa korisnicima ove usluge pomažu im da podnesu takve zahteve i žalbe nadležnim institucijama.

Protok putnika, dostupnost usluga i frekventna putovanja

- Preporučljivo je da Privremene Institucije samouprave i njihove kompanije koje pružaju usluge trebaju da ispune potrebe zajednica i to u kratkom, srednjem i dužem roku strategije:
 - a. U kratkom roku, kompanija koja pruža usluge treba da nastavi sa iskazivanjem fleksibilnosti u dostavljanju putnika sa dodatnim ili dodatnim putovanjima gde je potrebno;
 - b. U srednjem roku, Ministarstvo transporta i saobraćaja i Ministarstvo za zajednice i povratak trebaju omogućiti Odboru da donosi pravovremen odluke u vezi sa promenama u trenutnim putni pravcima i rasporedu kretanja kroz periodične izveštaje o protoku putnika, dostupnosti usluga i frekventnom kretanja, i kroz usvajanje procedura za zahtevanje transporta; i,
 - c. U nekom dužem roku, na jedan način Odbor treba da pregleda trenutne autobuske linije i raspored kretanja i na drugu ruku Privremene Institucije samouprave trebaju obezbediti dostupnost fondova za nabavku novih vozila da bi se implementirale predložene modifikacije od strane Odbora na postojeće autobuske linije i raspored kretanja.

Savetodavni Odbor o Transportu i proces selekcije Putni pravac

- Privremene Institucije samouprave trebaju omogućiti Odboru da im prepusti neke od odgovornosti u članovima 4 i 5 iz Sporazuma, kroz sledeće korake:
 - a) Ministarstvo transporta i saobraćaja i Ministarstvo za zajednice i povratak trebaju uspostaviti metodologiju usvajanja Putni pravac i rasporeda kretanja kroz usvajanje procedura za zahtevanje humanitarnog transporta;
 - b) Ministarstvo transporta i saobraćaja i Ministarstvo za zajednice i povratak treba da uspostavi i da najširu moguću rasprostranjenost procedure za formalnu žalbu;
 - c) Ministarstvo transporta i saobraćaja i Ministarstvo za zajednice i povratak su ohrabreni da uspostave Sekretarijat Odbora i omogući članovima Odbora da prime svu potrebnu dokumentaciju i informacije za ispunjavanje njegovih dužnosti.;
 - d) Kroz Sekretarijat Odbora, Ministarstvo transporta i saobraćaja treba da kreira bazu podataka da registruje sve hitne zahteve i žalbe za humanitaran transport i obezbede transparentan proces donošenja odluka o putni pravcima i rasporedu kretanja.

Pitanja bezbednosti

- Da se izgradi poverenje putnika u Privremene Institucije samouprave i da se pobije njihov skepticizam i nedostatak volje u kontaktiranju sa institucijama kao sto je Kosovska policijska služba i opštinska tela, Privremene Institucije samouprave, a naročito Ministarstvo transporta i saobraćaja i Ministarstvo za zajednice i povratak i Kosovska policijska služba trebaju uzeti u obzir izradu sledećih promotivnih mera kao sto su:
 - a) Regularno intervjuisanje putnika i analiziranje njihovih potreba, a isto tako i oko njihovih shvatanja same bezbednosti;
 - b) Uspostavljanje poseta sa ciljem sakupljanja informacija i održavanja konsultacija, uključujući inicijative medu-etničkog dijaloga i pomaganje da se kreira razumevanje i poverenje medu putnicima; i ,
 - c) Pomaganje putnicima sa brzim intervencijama i merama proto-reakcija u slučajevima incidenata, čak i malih slučajeva zastrašivanja, koji sprečavaju da se putnici osećaju bezbednim i sigurnim.
- Da bi se sprečili napadi na humanitarne autobuse, Ministarstvo transporta i saobraćaja, i preduzimač usluga treba da razmotre mere kako bi osigurali da se ova vozila ne prepoznaju lako i da ih učine javnim prevoznim vozilima;
- Da bi se sprečilo da pojedina grupa maloletnika smatra da su autobusi „legitimna meta“, i za osnivanje ličnih odnosa između putnika/vozača i počilaca, ministarstvo za transport i komunikacije, ministarstvo za zajednice, Kosovska policijska služba i relevantne opštinske vlastitrebaju uzeti u obzir organizovanje inicijativa dijaloga koje ciljaju na školsku decu. Ovo može značiti seriju sastanaka tokom kojih vozači autobusa i putnici, kao i roditelji, učitelji i školska deca iz većinskih albanskih oblasti kroz koje prolaze autobusi, mogu osnovati direktne veze i prebrode netoleranciju.

Opštinski odbori za bezbednost zajednica i Lokalni odbori za javnu bezbednost

- Privremene Institucije samouprave, opštine i relevantne stanice Kosovske policijske službe treba da usko sarađuju sa lokalnim zajednicama da obezbede da Opštinski odbori za bezbednost zajednica i Lokalni Odbori za Javnu Bezbednost funkcionišu propisno i omogućavaju diskutiranje o pitanjima manjinskog humanitarnog transporta medu svim relevantnim činiocima.

Aneks 1

Putni pravci u sklopu humanitarnog autobuskog prevoza

Zaključno sa martom 2007, humanitarni autobuski prevoz PIS-a saobraćao je na ukupno 17 putnih pravaca. Ti pravci su:⁷⁸

- 1) Babin Most/Babimoc (OB) - Miloševo/Milloshhevë (OB) - Gračanica/Gračanicë (PR) - Miloševo/Milloshhevë (OB) - Babin Most/Babimoc (OB);
- 2) Gornja Brnjica/Bërnice e Epërme (PR) – Gračanica/Gračanicë (PR) - Gornja Brnjica/ Bërnice e Epërme (PR);
- 3) Miloševo/Milloshhevë (PR) - prelaz 3 - Miloševo/Milloshhevë (PR);
- 4) Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH) - Gračanica/Gračanicë (PR) - Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH);
- 5) Grace/Gracë (VU) – severna Mitrovica/Mitrovicë e veriut (MI) - Grace/Gracë (VU);
- 6)⁷⁹ Leposavić/Leposaviq (LE) – Mitrovicë e jugut/južna Mitrovica (MI) - Leposavić/Leposaviq (LE);
- 7) Vidanje/Videjë (KL) - Klinë/Klina (KL) - Drsnik/Dresnik (KL) - Grabac/Grabc (KL) - Biča/Binxhë (KL) - Zvečan/Zveçan (ZV) Klinë/Klina - Drsnik/Dresnik (KL)- Grabac/Grabc (KL) - Biča/Binxhë (KL) - Vidanje/Videjë (KL);
- 8) Osojane/Osojan (IS) - Zvečan/Zveçan (ZV) - Osojane/Osojan (IS);
- 9) Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH) - Rahovec/Orahovac (RH) - Zvečan/Zveçan (ZV) - Rahovec/Orahovac (RH) - Velika Hoča/ Hoçë e Madhe (RH);
- 10) Babljak/Bablak (UR) – Gračanica/Gračanicë (PR) - Babljak/Bablak (UR);
- 11) (*Gjilan/Gnjilane A*) ili Gjilan/Gnjilane (GN) - Poneš/Ponesh (GN) - Koretište/Koretishtë (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Gornje Kusce/Kufcë e Epërme (GN)- Kmetovce/Kmetoc (GN) - Šilovo/Shillovë (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN);
- 12) (*Gjilan/Gnjilane B*) ili Gjilan/Gnjilane (GN) - Donja Budriga/Budrikë e Poshtme (GN) - Pasjane/Pasjan (GN) - Donja Budriga/Budrikë e Poshtme (GN) - Parteš/Partesh (GN) – Cernica/Cernicë (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) Gornji Livoc/Livoç i Epërm (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN);
- 13) (*Gjilan/Gnjilane C*) ili Gjilan/Gnjilane (GN) – Stanišor/Stanishor (GN) - Gornji Makreš/Makresh i Epërm (GN) - Trnjičevce/Tërniqec (NB) - Čuljkovce - Bostane/Bostan (NB) - Izvor/Izvor (NB) - Prekovce/Prekoc (NB) - Zebince/Zebincë (NB) - Straža/Strazhë (GN) – Kosmata - Stanišor/Stanishor (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Paralovo/Parallovë (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Kosmata - Straža/Strazhë (GN) - Zebince/Zebincë (NB) - Prekovce/Prekoc (NB) - Izvor/Izvor (NB) - Bostane/Bostan (NB) - Čuljkovce - Trnjičevce/Tërniqec (NB) - Gornji Makreš/Makresh i Epërm (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Paralovo/Parallovë (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN);
- 14) (*Gjilan/Gnjilane D*) ili Gjilan/Gnjilane (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Gornji Makreš/Makresh i Epërme (GN) - Trnjičevce/Tërniqec (NB) – Čuljkovce - Novo Brdo/Novobërdë (NB) - Bostane/Bostan (NB) - Izvor/Izvor (NB) - Prekovce/Prekoc (NB) - Gračanica/Gračanicë (PR) - Prekovce/Prekoc (NB) - Izvor/Izvor (NB) - Bostane/Bostan (NB) - Novo Brdo/Novobërdë (NB) – Čuljkovce - Trnjičevce/Tërniqec (NB) - Gornji Makreš/Makresh i Epërm (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN);
- 15) (*Gjilan/Gnjilane E*) ili Gjilan/Gnjilane (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Straža/Strazhë (GN) - Zebince/Zebincë (NB) - Prekovce/Prekoc (NB) - Šilovo/Shillovë (GN) - Gračanica/Gračanicë (PR) - Šilovo/Shillovë (GN) - Prekovce/Prekoc (NB) - Zebince/Zebincë (NB) - Straža/Strazhë (GN) - Stanišor/Stanishor (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN);
- 16) (*Gjilan/Gnjilane F*) ili Kamenicë/Kamenica (KA) - Ranilug/Ranillug (KA) - Šilovo/Shillovë (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Mitrovicë/Mitrovica (MI) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Šilovo/Shillovë (GN) - Ranilug/Ranillug (KA) – Kamenicë/ Kamenica (KA);
- 17) (*Gjilan/Gnjilane G*) ili Klokot/Kllokot (VI) - Parteš/Partesh (GN) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Mitrovicë/Mitrovica (MI) - Gjilan/Gnjilane (GN) - Parteš/Partesh (GN) - Klokot/Kllokot (VI).

⁷⁸ Ovu listu je dala Jedinica za terenske operacije UNMIK-a (JTO), Projekat humanitarnog autobusa, Opšti operativni izveštaj, 31. jul 2006. Opštine u kojima se nalaze ova sela označene su akronimima u zagradama i to na sledeći način: (OB) Obiliq/Obilić; (PR) Prishtinë/Priština; (RH) Rahovec/Orahovac; (VU) Vushtrri/Vučitrn; (ZV) Zvečan/Zveçan; (LE) Leposavić/Leposaviq; (KL) Klinë/Klina; (IS) Istog/Istok; (UR) Ferizaj/Uroševac; (GN) Gjilan/Gnjilane; (NB) Novo Brdo/Novobërdë; (KA) Kamenicë/Kamenica; (VI) Viti/Vitina. Neki od naziva u Administrativnom naređenju br. 2004/23 kojim se primenjuje Uredba UNMIK-a br. 2000/43, sa izmenama i dopunama, o broju, nazivima i granicama opština, po svemu sudeći nepravilno su ispisani i ispravljani su u ovom Dodatku nakon konsultacija sa ljudima kojima je određen jezik maternji.

⁷⁹ Obustavljen od avgusta 2006.

Aneks 2
Putnici intervjuisani od strane OEBS-ovih opštinskih timova
Starosna dob i Polna Pripadnost

Grupe podeljene po starosti	Pol				Ukupno	%
	Muškarci	%	Žene	%		
Osobe ispod 18 godina (deca)	12	9.1	6	6.3	18	7.9
Mlada lica 18-29	33	25	25	26	58	25.5
Lica od 30-49	34	25.8	30	31.3	64	28%
Lica od 50-59	28	21.2	24	25	52	22.8
Stariji ljudi od 60 na više	23	17.4	11	11.4	34	14.9
Osobe koje neće odgovoriti u vezi njenih/njegovih godina	2	1.5	0	0	2	0.9
Ukupno	132	100	96	100	228	100
%	57.9	/	42.1	/	100	/

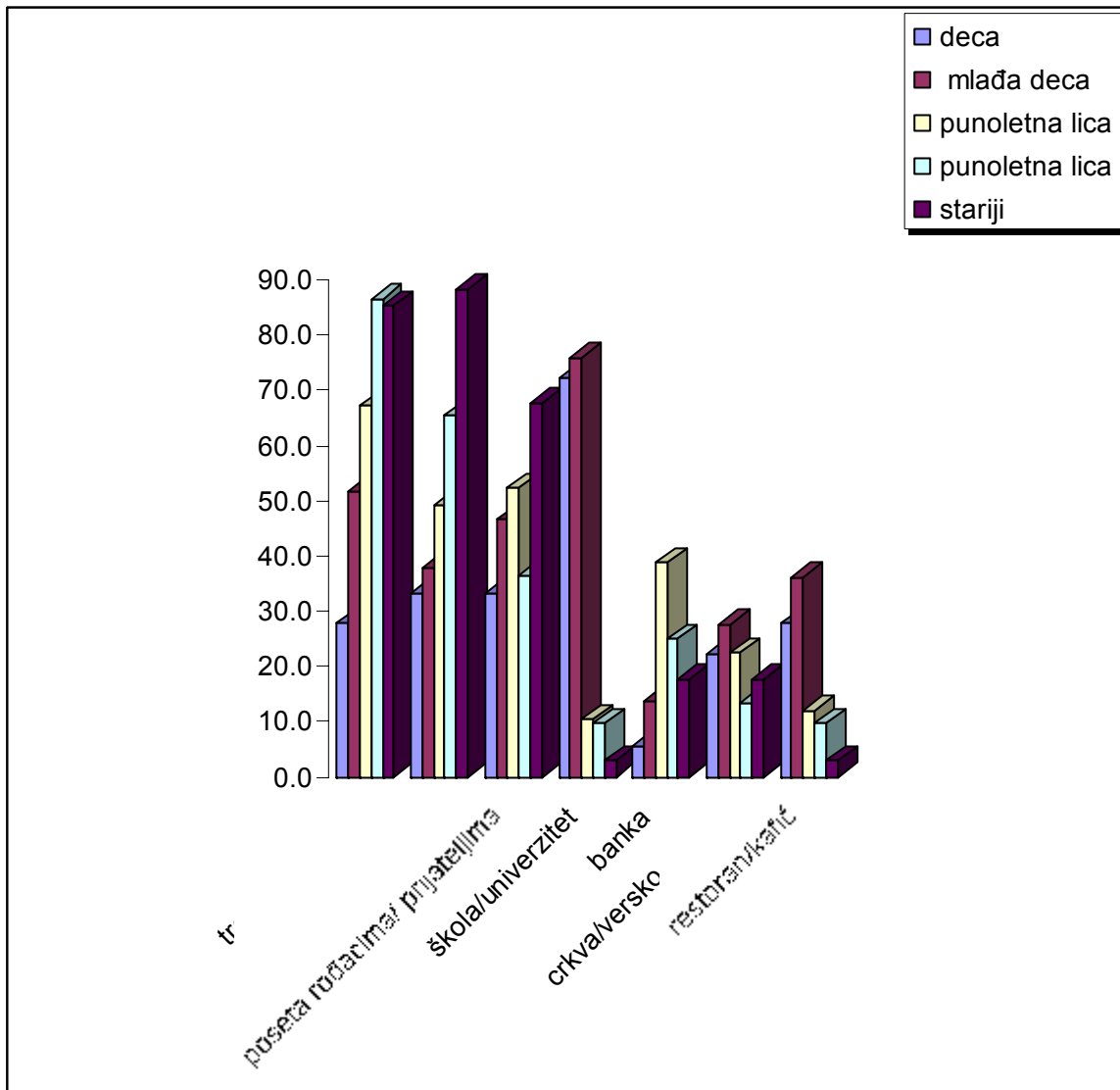
Aneks 3

Procenat odazvanih koji će imati koristi of specifičnih usluga/prilika od strane humanitarnog prevoza

Usluge ili prilike koje su pristupne preko humanitarnog prevoza	% koliko odazvanih će imati koristi od ovih usluga/prilika							
	Ukupno	Prelom prema polu		Prelom prema godinama				
	Svi odazvani	Muški odgovori	Ženski odgovori	Deca ispod 18 godina	Mlade odrasle osobe od 18-29	Sredovečne osobe između 30 i 49	Lica 50-59	Stariji ljudi od 60 na više
trgovina/pijaca	67.5	65.2	70.8	27.8	51.7	70.3	86.5	85.3
doktor/bolnica	54.8	50.8	60.4	33.3	37.9	51.6	65.4	88.2
poseta rođacima/ prijateljima	49.1	48.5	50.0	33.3	46.6	54.7	36.5	67.6
škola/univerzitet	31.1	31.1	31.3	72.2	75.9	10.9	9.6	2.9
banka	24.6	25.0	24.0	5.6	13.8	40.6	25.0	17.6
crkva/versko mesto	21.1	22.0	19.8	22.2	27.6	23.4	13.5	17.6
restoran/kafić	18.4	22.0	13.5	27.8	36.2	12.5	9.6	2.9
službe opštinske i centralne vlasti	15.4	15.2	15.6	0.0	29.3	15.6	5.8	8.8
Radno mesto / zaposlenje	13.6	12.1	15.6	0.0	10.3	32.8	7.7	0.0
Centar za socijalni rad	13.6	14.4	12.5	0.0	6.9	12.5	15.4	26.5
Penzioni fond	11.0	10.6	11.5	0.0	8.6	6.3	9.6	23.5
biblioteka	10.5	12.1	8.3	11.1	31.0	1.6	1.9	2.9
pošta	7.5	9.1	5.2	0.0	10.3	12.5	5.8	0.0
groblje	3.9	4.5	3.1	0.0	5.2	1.6	5.8	5.9
sud	3.9	6.1	1.0	0.0	6.9	3.1	5.8	0.0
policija	3.5	3.0	4.2	0.0	5.2	3.1	3.8	2.9
sportski objekti	3.1	3.8	2.1	11.1	8.6	0.0	0.0	0.0
kulturni centar	2.6	3.0	2.1	0.0	3.4	3.1	1.9	2.9
ostalo navesti	2.6	4.5	0.0	11.1	0.0	3.1	3.8	0.0
dom omladine	2.2	3.8	0.0	5.6	5.2	0.0	1.9	0.0
Javno komunalno preduzeće	1.8	1.5	2.1	0.0	1.7	3.1	0.0	2.9
bioskop/pozorište	0.9	0.8	1.0	0.0	1.7	0.0	0.0	2.9

Aneks 4 Pristup uslugama i prilikama kroz humanitarni prevoz. Starosna dob

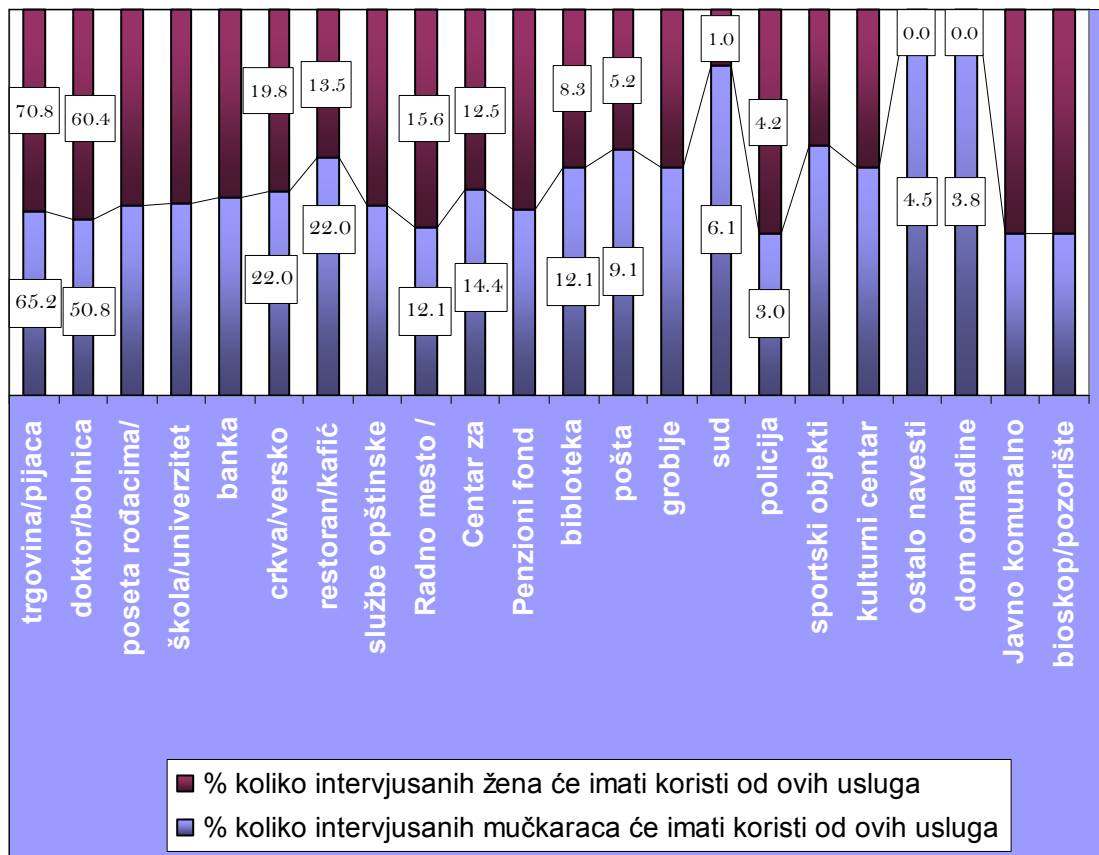
Procenat odazvanih po starosti koji će imati koristi od ovih usluga/prilika preko humanitarnog prevoza.



Natpis: Detalje u vezi starosti i pola osoba možete naći u Aneksu 2. Tačan procenat je prikazan na Aneksu 5.

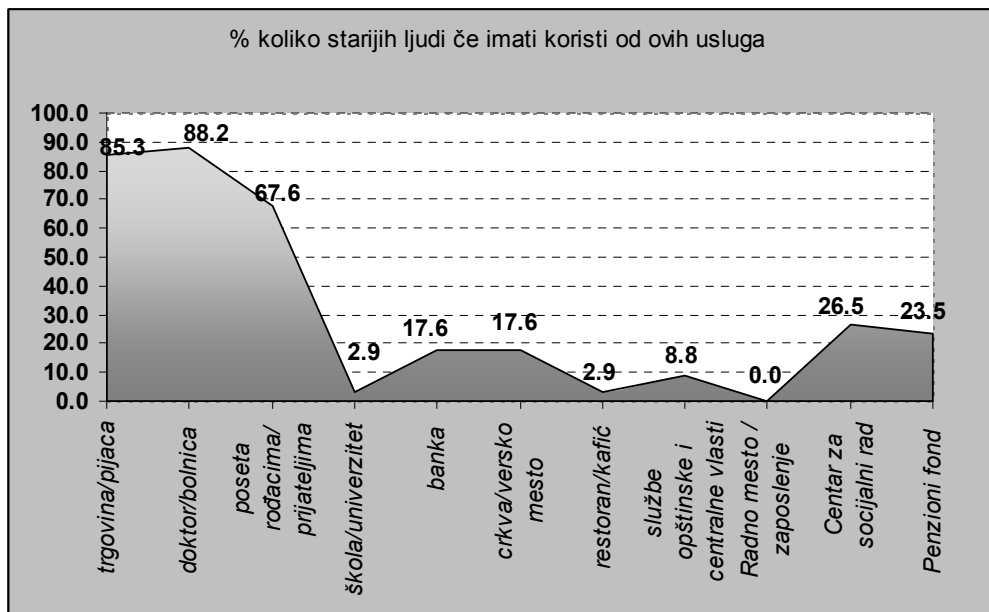
Aneks 5 Pristup uslugama i prilikama kroz humanitarni prevoz. Polna pripadnost

Procenat odazvanih po polnoj pripadnosti koji će imati koristi od ovih usluga/prilika preko humanitarnog prevoza.



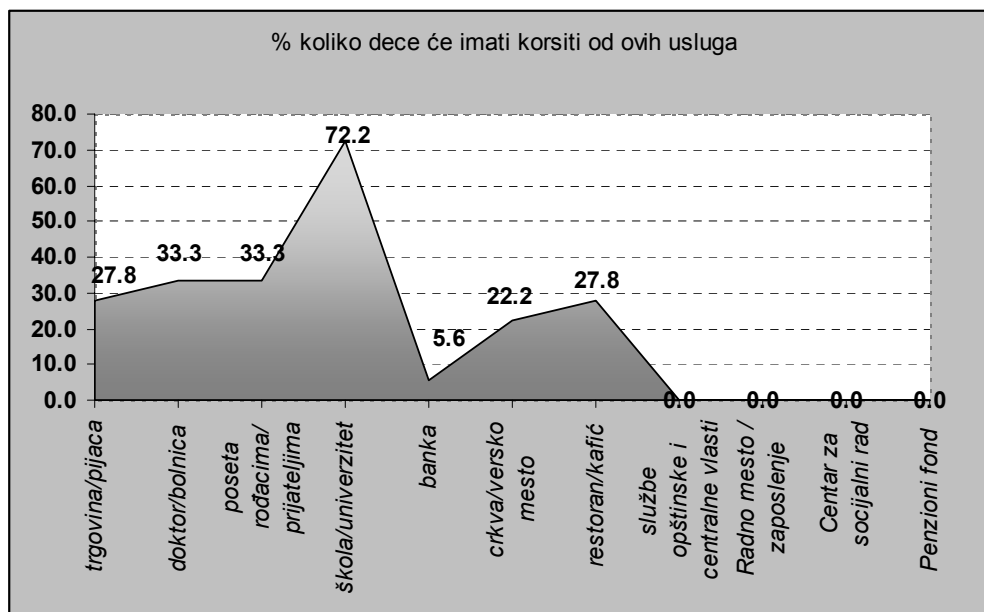
Natpis: Proceniti prikazani u ovom Aneksu odnose se 132 muških i 96 ženskih osoba. Više detalja u vezi osoba po starosnoj dobi i polnoj pripadnosti možete naći u Aneksu 2.

Aneks 6 Pristup uslugama i prilikama kroz humanitarni prevoz. Stariji



Natpis: 34 osoba starosna dob 60 ili više bili su intervjuisani tokom perioda pregleda.

Deca



Natpis: Osamnaestoro osoba ispod 18 godina su intervjuisani tokom perioda pregleda.