



**Republika Kosovës**  
**Republika Kosova-Republic of Kosovo**  
**Qeveria - Vlada - Government**

*Ministria e Infrastrukturës*

*Ministarstvo Infrastrukture*

*Ministry of Infrastructure*

**Strategija razvoja transporta i Multimodalnog  
transporta za period 2015-2025 i Petogodišnji Plan  
delovanja**

Avgust 2015

## Sadržaj:

<b>Uvodno izlaganje Ministra.....</b>	<b>9</b>
PRISTUP I METODOLOGIJA .....	10
Pristup.....	10
Širi kontekst .....	10
Vizija .....	11
Misija.....	11
<b>Poglavlje 1 – Objektiv Strategije transporta i Plan delovanja</b>	
1.1. Strateški objektiv .....	12
1.2. Operacionalni objektiv .....	13
1.2.1. Operacionalni objektiv u okviru Objektiva 1 Integrisanje u panevropske koridore .....	13
1.2.2.1. Integrisanje multimodelnog transporta.....	13
1.2.2.2. Putna infrastruktura i integrisanje transporta .....	13
1.2.2.3. Železni ka infrastruktura i integrisanje transporta.....	13
1.2.2.4. Integrisanje civilne aviacije .....	13
1.2.2. Operacionalni objektiv u okviru Objektiva 2 Poboljšanje kvaliteta usluga.....	14
1.2.2.1. Pove anje kvaliteta usluga multimodelnog transporta .....	14
1.2.2.2. Pove anje kvaliteta usluga putnog transporta .....	14
1.2.2.3. Pove anje kvaliteta usluga železni kog transporta.....	15
1.2.2.4. Poboljšanje kvaliteta civilne aviacije .....	15
1.2.2.5. Stvaranje olakšica za pristup u usluge morske luke i pristaništa .....	15
1.2.3. Operacionalni objektiv u okviru Objektiva 3, Poboljšanje sigurnosti u saobra aju.....	15
1.2.4. Operacionalni objektiv u okviru Objektiva 4. Saradnja sa me unarodnim organizacijama.....	16
1.2.5. Operacionalni objektiv u okviru Objektiva 5. Implementiranje jedne funkcionalne strukture.....	16
<b>Poglavlje 2- Evropske politike i aktuelno stanje infrastrukture transporta.....</b>	<b>17</b>
2.1. Transport i prostorne politike .....	17
2.1.1. Politika EZ za transport .....	17
2.1.1.1. Bela Knjiga transporta u EZ – 2011 “ Putokaz za jedinstvenu zonu transporta u Evropi” .....	17
2.1.1.2. Saopštenje EZ-a za jednu stabilnu budu nost tranksporta (2009).....	18
2.1.2. Politika EZ-a za sredinu i njene veze sa politikama EZ-a za transport.....	19
2.2. Regionalni kontekst (SEETO).....	20
2.2.1. Bazi na putna mreža SEETO-a .....	21
2.2.2. Bazi na železni ka mreža SEETO-a .....	22
2.2.3. Centralne luke SEETO-a .....	22
2.2.4. Centralni Aerodromi SEETO-a .....	22
2.3. Postoje a putna mreža.....	23
2.3.1. Glavna i regionalna putna mreža.....	23
2.3.2. Lokalna putna mreža .....	24
2.4. Postoje a železni ka mreža .....	25
2.5. Postoje a ifrastruktura civilne aviacije .....	25
2.6. Projekat luke Šen ina( ShWngjinit) .....	28

<b>Poglavlje 3- Zahtev za mobilitet i transportne usluge na Kosovu .....</b>	<b>30</b>
3.1. Ekonomsko i demografsko stanje Kosova .....	30
3.1.1. Potreba za javni transport prema broju stanovnika .....	30
3.1.1.1. Demografski podaci .....	30
3.1.1.2 Ekonomija Kosova.....	32
3.2 Zahtevi putnika za transport i transportne usluge .....	366
3.2.1 Potrebe putnika za transport .....	366
3.2.2 Postoje e usluge za transport putnika .....	367
3.2.3 Industrija tranporta putnika.....	377
3.3 Transportne usluge i transport roba.....	4040
3.3.1 Potrebe za transport roba.....	4040
3.3.2 Postoje e usluge transporta roba.....	4041
3.3.3 Transport kamionima.....	4343
<b>Poglavlje 4 – Prednosti, slabosti, mogu nosti i rizici (SWOT) Analiza transportnog sistema .....</b>	<b>444</b>
4.1. SWOT Analiza multimodelnog/intermodelnog transporta.....	444
4.2. SWOT Analiza putne infrastrukture i usluge transporta .....	455
4.3. SWOT Analiza infrastrukture i usluge železni kog transporta.....	467
<b>Poglavlje 5 – Strategija Multimodelnog transporta.....</b>	<b>499</b>
<b>5.1. Popunjavanja i koordinacije izme u modaliteta .....</b>	<b>499</b>
5.1.1 Multimodelni/intermodelni i transport roba .....	499
5.1.1.1 Multimodalni/intermodalni transport roba .....	499
5.1.1.2 Multimodalni/intermodalni me unarodni transport roba .....	4950
5.1.2 Multimodalni transport putnika .....	5151
5.1.2.1 Orijentacije u pravcu miltimodalnih rešenja za transport putnika.....	5151
5.1.2.2 Multimodalni transport putnika i intermodaliteti autobus-voz.....	5253
5.2. Strategija prema vrsti transporta.....	544
5.2.1. Razvoj i održavanje putne infrastrukture .....	544
5.2.1.1. Organizacioni i institucionalni aspekti.....	544
5.2.1.1. Razvoj putne infrastrukture .....	545
5.2.1.2. Održavanje puteva .....	545
5.2.2 Putni transport .....	556
5.2.2.1 Transport roba.....	556
5.2.2.2. Transport putnika .....	556
5.2.3. Infrastruktura i železni ki transport.....	568
5.2.3.1. Razvoj železni ke infrastrukture.....	568
5.2.3.2. Razvoj usluga železni kog transporta.....	578
5.2.4 Civilna avijacija .....	5960
5.2.4.1 Pitanja razvoja infrastrukture .....	5960
5.2.4.2. Usluge civilne avijacije .....	5960
5.2.5. Morski transport i lu ke usluge .....	5961
5.2.5.1. Period kratkoro nog i srednjoro nog roka koriš nja luka Dra a Bara i Soluna .....	5961
5.2.5.2. Dugoro ni period : Dalja studiranja za razvoj luke Šen ina .....	6061
5.2.5.3. Strategija za poboljšanje kopnenog pristupa u susednim lukama.....	6062
5.3. Strategija sredine u vezi sa transportom.....	6162
5.3.1. Dalja istraživanja zaga enosti i umanjenja emisije staklenika .....	6162
5.3.2. Dalja istraživanja za alternativnu i tehnološku energiju .....	6163
5.4. Strategija finansiranja.....	624
5.5 Sprovo enje Strategije .....	634

1. SPROVO ENJE STRATEGIJE .....	646
---------------------------------	-----

## **Poglavlje 7 – Sprovo enje, baza podatka i pokazatelji rezultata .....1133**

7.1. Sprovo enje sektorske strategije, multimodalnog transporta i plan delovanja.....	1133
7.1.1. Akcionari .....	1133
7.1.2. Periodi no ažuiriranje i pra enje SMSTPD .....	1144
7.1.3. Uloga jedinice planiranja transporta .....	1144
7.2. Baza podatka i informativni sistem .....	1165
7.3. Monitorisanje i pokazatelji .....	1166
7.3.1. Uloga pokazatelja .....	1166
7.3.2. Vrste pokazatelja .....	1176
7.3.3. Izbor i upotreba pokazatelja .....	11817
7.3.3.1. Predloženi pokazatelji .....	11187
7.3.3.2. Predloženi železni ki pokazatelji.....	12018

## Spisak sa figurama

Figura 1 - SEETO Centralna putna mreža.....	22
Figura 2 – Centralni železni ki SEETO-a .....	234
Figura 3 – Glavna i regionalna mreža puteva na Kosovu.....	267
Figura 4 – Železni ka mreža Kosova.....	278
Figura 5 – Poreklo mesta uvoza .....	345
Figura 6 – Mesta destinacije izvoza .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b> 6
Figura 7 - 2011 Dnevni saobra aj privatnih vozila .....	388
Figura 8 - 2011 Dnevni saobra aj autobusa .....	399
Figura 9 – 2011 Dnevni saobra aj kamiona .....	4242

## Spisak sa tabelama

Tabela 1 – Aktuelna mreža puteva na Kosovu (km).....	234
Tabela 2 – Upore enje karakteristika postoje ih luka i potencijali za Kosovo .....	289
Tabela 3 – Upore enje demografskih karakteristika Kosova s onima susednih zemalja.....	2930
Tabela 4 – Stanovništvo u regionu, opštine i glavni gradovi na Kosovu (2011) .....	2930
Tabela 5 – Upore enje DBP izme u Kosova i susednih zemalja .....	312
Tabela 6 – Uvoz/izvoz prema glavnim proizvodima .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b> 2
Tabela 7 – Uvoz/izvoz prema glavnim zemljama .....	<b>Error! Bookmark not defined.</b> 4

## Akronimi i skra enice

<b>AGTC</b>	Accord General sur le Transport Combiné (Evropski Sporazum o Me unarodnom Kombinovanom Saobra aju)
<b>C</b>	Centigrad
<b>CEFTA</b>	Sporazum Centralne Evrope o slobodnoj trgovini
<b>CH<sub>4</sub></b>	Metan
<b>CNG</b>	Prirodni kompresovani gas
<b>CO</b>	Ugljen monoksid
<b>CO<sub>2</sub></b>	Ugljen dioksid
<b>CPC</b>	Uverenje o profesionalnoj nadležnosti
<b>DG TREN</b>	Opšta Uprava Transporta i Energije (Evropske Komisije)
<b>DOR</b>	Uprava Puteva
<b>DRI</b>	Department putne infrastrukture (u Ministarstvu Infrastrukture)
<b>DWT</b>	Tonaža velikih tereta (kapacitet nosivosti broda)
<b>EC</b>	Evropska Komisija
<b>ECLO</b>	Me uvezna Kancelarija Evropske Komisije (na Kosovu)
<b>EEC</b>	Bivša – Evropska Ekonomska Komisija, sada deo ES
<b>ETBE</b>	Etil butil etar
<b>EU</b>	Evropska Unija
<b>EULEX</b>	Misija Evropske Unije za Vladavinu prava na Kosovu
<b>EU-TCA</b>	Sporazum Zajednice Transporta Evropske Unije
<b>ft</b>	Stopa
<b>FYROM</b>	Bivša- Jugoslovenska Republika Makedonija
<b>Ha (ha)</b>	Hektar
<b>HDM</b>	Model razvoja menadžiranja autoputeva (Model)
<b>ICAO</b>	Me unaradno ogranizacija Civilnog vazduhoplovstva
<b>ICF</b>	Inter Kontejner Frigo
<b>IFI</b>	Me unarodna Finansijska Agencija
<b>ILU</b>	Intermodelna jedinica zaduženja
<b>IPCC</b>	Me unarodni Panel za Klimatske promene
<b>ISO</b>	Me unarodna Organizacija za standardizaciju
<b>IT</b>	Informativna Tehnologija
<b>IURR</b>	Me unarodni Sindikat Kombinovanog Transporta

<b>kWh</b>	Kilovat- as
<b>LED</b>	Svetlosne diode
<b>LPG</b>	Te ni gas benzina
<b>MoInf</b>	Ministarstvo Infrastrukture
<b>MoU</b>	Memorandum saradnje
<b>Mt</b>	Milion tona
<b>MTC</b>	Bivše- Ministarstvo Transporta i Telekomunikacije
<b>NO<sub>x</sub></b>	Oksid azota
<b>O<sub>3</sub></b>	Ozon
<b>PAK</b>	Kosovska Agencija za Privatizaciju
<b>Pb</b>	Olovo
<b>PIA</b>	Me unarodni Aerodrom Prištine
<b>PM</b>	Materija estice
<b>POE</b>	Preduze e u javnom vlasništvu
<b>PPP</b>	Javno - privatno partnerstvo
<b>PPP-ISC</b>	Me unistarska Upravlja ka Komisija MUK
<b>PSO</b>	Obaveze javnih usluga
<b>RMG</b>	Montirani kran na železnici
<b>ro-ro</b>	Roll-on roll-off (vrsta broda)
<b>SC</b>	Lanac snabdevanja
<b>SSTMPV</b>	Sektorska Strategija i multimodalni transport i Plan delovanja
<b>SEETO</b>	Observatorija Transporta Jugo-isto ne Evrope
<b>SO<sub>2</sub></b>	Sumporna kiselina
<b>SOE</b>	Preduze e u društvenoj svojini
<b>TEN</b>	Transevropska mreža (koridori)
<b>TEU</b>	Ekvivalentna jedinica dvadeset – stopa (po kontejneru)
<b>TIR</b>	Transports Internationaux Routiers (Casrinski sporazum o me unarodnom transportu roba)
<b>UIC</b>	Union Internationale des Chemins de Fer (Me unarodni Sidnikat Železnica)
<b>UIRR</b>	Union Internationale (du Transport Combiné) Rail-Route (Me unarodni Sindikat Kombinovanog Železni kog-p\Putnog Transprta)
<b>UITP</b>	Union International du Transport Public (Me unarodno Udruženje Javnog Transporta)
<b>UN</b>	Ujedinjene Nacije
<b>UNCTAD</b>	Konferencija Ujedinjenih Nacija za Trgovinu i Razvoj

<b>UNECE</b>	Ekonomska Komisija za Evropu i Ujedinjene Nacije
<b>UNMIK</b>	Misija (privremena) Ujedinjenih Nacija na Kosovu
<b>UNSCR</b>	Rezolucija Saveta Bezbednosti Ujedinjenih Nacija
<b>USD</b>	USA- dolar
<b>W, Wh</b>	Vat, Vat- asovi
<b>WHO</b>	Svetstka Zdravstvena Organizacija



# Uvodno izlaganje Ministra

---

Imaju i za cilj što uspešnu realizaciju strateških objekta za stabilni ekonomski razvoj Republike Kosovo, za podizanje nivoa sposobnosti ekonomske konkurencije, smanjenje socijalnih razlika, postizanje regionalskih i meunarodnih trendova u razvoju infrastrukture transporta, Ministarstvo Infrastrukture, u saradnji sa mnogim drugim interesnim stranama, izradilo je Strategiju razvoja transporta za period 2015-2025.

Svesni smo da realizacija ove Strategije ne e biti laka. Ovo, zato što nedostatak investitora tokom zadnjih decenija, u inilo je da naši sistemi transporta se ne razvijaju koliko i kako treba. I pored toga, na osnovu angaživanja MI-e, i odgovaraju ih struktura, postigli smo važne rezultate. Dokazi za to je izgradanja novih autoputeva, koji povezuju Republiku Kosovo sa susednim državama, proširenje koridora postoje ih puteva N2 i N9 i davanje pod koncesiju Aerodroma Prištine. Za što uspešnije postizanje utvr enih objekta, predvideli smo i nastojimo da u nekim sektorima obuhvatamo i privatni sektor.

Ova Strategija predvi a modele razvoja infrastrukture transporta, ija e realizacija u initi da Republika Kosovo ima jednu razvijenu infrastrukturu transporta, a ujedno, da ima lakši pristup na me unarodnim tržištima roba, usluga i na tržištima rada.

S ovom Strategijom jasno se utvr uju objekti za stabilan razvoj infrastrukture transporta uopšte, za izgradnju modernih puteva, koji se povezuju sa pan-evropskim koridorima, izgradnju savremene infrastrukture za elektronska komuniciranja, ime e se stvoriti uslovi za sigurni transport i ispoštovanje me unarodnih kriterijuma za o uvanje životne sredine.

S ovom Strategijom, pored suštinskih pitanja, koja se odnose na infrastrukturu transporta, izgradnju kapaciteta za njeno sprovo enje, predvi ene su i odgovraju e aktivnosti Ministarstva Infrastrukture, ija realizacija se poklapa i ispunjava Program Vlade za u lanjenje Republike Kosovo u regionalnim organizacijama i u evro-atlanskim strukturama.

## PRISTUP I METODOLOGIJA

### **Pristup**

Pristup izradi Strategije bila je kombinacija radionica i susreta sa stručnim ekipama i sa individualnim menadžerima infrastrukture transporta. Prethodno, ovaj pristup, je usvojen od Ministarstva.

Proces izrade sektorske Strategije je odvijan u dve grupe: Od Rukovodeće grupe procesa i od Grupe za izradu Strategije. Ove dve grupe imale su tehničku podršku predviđene Projektom "Tehničko asistiranje za Strategiju i Plan razvoja Kosova".

Upotrebljeni pristup je objašnjen detaljnije u narednim stavovima.

### **Širi kontekst**

Aprila meseca 2005 godine, Ured Premijera Republike Kosovo formirao je Sekretarijat za Strategiju i Plan razvoja Kosova (SPRK). Sekretarijat je bio privremena institucija, koji je imao za cilj stvaranje vizije i strateškog pristupa za srednjoročni razvoj. Ova Strategija je izrađena decembra 2006 godine i bilo je predviđeno da se sprovodi u periodu 2007-2013.

S ovom Strategijom, izrađenom od sektorskih radnih grupa ministarstava i od zainteresovanih odgovarajućih subjekata, predviđeni su glavne objektivne ekonomske razvojne ciljeve Kosova.

Strategija je ugrađena u Srednjoročni okvir troškova (SOT) Republike Kosovo. Ovo je osiguralo koherenciju, podudarnost i transparentnost finansiranja predviđenih aktivnosti sa utvrđenim prioritetima. Tekst prvog Okvira je objavljen septembra 2007 godine i obuhvatao je period 2008-2010.

Proces izrade sektorskih strateških revizija, sa kojima su se utvrdili prioriteti i predviđeni su planirane troškove za razvoj aktivnosti tokom 2009-2012 godina bio je u skladu sa multimodalnom Strategijom. Vlada Republike Kosovo, 2012 godine, donela je odluku za spajanje ove Strategije sa Sektorskom strategijom, sa kojom su identifikovani i utvrđeni strateški prioriteti, koji su činili osnovu SOT-a.

## **Vizija**

Stvaranje modernog i integrisanog sistema usluga transporta, koji će doprineti stabilnom ekonomskom razvoju i razvoju ljudskih kapaciteta Republike Kosovo.

## **Misija**

Stvaranje sredine za sigurni, kvalitetni i funkcionalni razvoj sistema transporta i ljudskih kapaciteta za pružanje kvalitetnih usluga, za istu ekološku sredinu, za ekonomsko povećanje i integrisanje u odgovarajućim međunarodnim organizacijama i strukturama.

Opšti cilj Ministarstva Infrastrukture u sektoru transporta, je:

Da doprinese povećanju ekonomije, preko stvaranja jednog efikasnog sistema transporta, jednog multimodalnog integrisanog sistema, putnog, železnog i vazdušnog transporta, sa nižom i sigurnom cenom za sredinu.

Ministarstvo Infrastrukture se angažuje u stvaranju jednog potpuno integrisanog transportnog sistema za sve građane, koji njima omogućava da biraju najefikasniji i najpovoljniji transport koji ispunjava njihove potrebe, garantuje očuvanje sredine, koji je u saglasnosti sa programom Vlade za saradnju sa susednim zemljama i za integrisanje u međunarodne regionalne strukture.

Ovom Strategijom utvrđen je i plan delovanja za razvoj sistema transporta na Kosovu do 2025 godine.

Strateški i operacionalni objektivni MI-e prethodno su izrađeni i usvojeni od bivšeg-Ministarstva Transporta i Komunikacije u 2009 godini, kao deo Projekta Međunarodnog Ureda EZ-e, pod naslovom "Pružanje podrške u sprovođenju Sporazuma za zajednicu transporta". U ovoj Strategiji obuhvaćeni i utvrđeni oni objektivni koji su ostali nepromenljivi.

# Poglavlje 1 – Objektivni Strategije transporta i plan delovanja

---

## 1.1. Strateški objektivni

- Strateški objektivni 1: povezivanje sa pan-evropskim koridorima  
Poboljšanje, razvoj i održavanje infrastrukture transporta, koja je integrisana u pan-evropskim koridorima i u skladu je sa međunarodnim standardima,
- Strateški objektivni 2: Poboljšanje kvaliteta usluga,  
Stvaranje povoljne i sigurne sredine za podizanje kvaliteta usluga u oblasti transporta,
- Strateški objektivni 3: Poboljšanje bezbednosti saobraćaja,  
Poboljšanje bezbednosti u saobraćaju i zaštite sredine,
- Strateški objektivni 4: Saradnja sa međunarodnim organizacijama,  
Uključivanje i saradnja Kosova u međunarodnim organizacijama u oblasti transporta,
- Strateški objektivni 5: Izgradnja funkcionalne strukture:  
Funkcionalna struktura sa dovoljnim ljudskim resursima, motivisana i kompetetna za sektor transporta.

## 1.2. Operativni objektivi

Ovaj deo predstavlja povezanost izme u diskutovanih objektiva u odeljku 1.1 i strateške preporuke prikazanih u Poglavlju 6.

### 1.2.1. Operativni objektivi u okviru Objektivna 1 Integrisanje u pan-evropskim koridorima

#### Integrisanje multimodalnog transporta

- Predloženo povezivanje sistema multimodalnog sistema sa važnim mrežama MMT EU-a, preko uspostavljanja saradnje sa lokalnim, regionalnim, meunarodnim subjektima, sa strateškim aleansama kao i sa srodnim kompanijama. Železni ka linija 10 i Put 6 i 7, Preostala sekcija **Besi-Merdare**, ubudu e obezbe uju alternativne puteve za železni ki koridor X i VIII;
- **Studija prefizibiliteta** za železni ku liniju, segment Pirzren – granica sa Albanijom;
- Poboljšanje postoje eg mltimodalnog terminala u Miradiji, kako bi prihvatio duge vozove 550m koji dolaze iz EU-a, uz razmatranje mogu nosti za izgradnju drugih terminala u Republu Kosovo.

#### Putna infrastrukra i integrisanje transporta

- Poboljšanje prioritetnih sektora na Putevima 6 ( N2 \, Vu itrn –Mitrovica, N9, Kjeve-Dollce-Pe i puta 7 ( Besi –Merdare);
- Podizanje, poboljšanje profesionalnog projektiranja puteva i zahteva održavanja u skladu sa standardima EU-a;
- Poboljšanje informacije o transportu roba sa prihvatanjem Evropske Uredbe (ES) br. 1172/98 o prikupljanju statisti kih podataka za putni transport roba i postavljanje obaveze za operatere transporta roba za pružanje informacija za vozila, njihovih relacija i roba koje se transportuju.

#### Železni ka infrastruktura i integrisanje transporta

- Progresivno sprovo enje preporuka iz studije prefizibiliteta za Železni ku liniju 10, kako bi se ovaj put vrati u dobrom operativnom stanju;
- Da se izvršestudija fizibiliteta u interesu izgradnje železni ke linije koja nedostaje sa Albanijom, njenih glavnih centara i luka;
- Da se izvrše istraživanja tržišta kako bi se razumele potrebe multimodala(la) terminal(la), za potrebe Kosova i da se shvati njihovo mesto u jednoj mreži intermodelnih terminala na Balkanu vezano sa razvojem centara raspodele i logistike u regionu.

## Integrisanje civilne avijacije

- Treba osigurati puno sprovođenje svih kriterijuma sigurnosti, akata koji regulišu i preciziraju mere sigurnosti predviđene sa ICAO aneksima i evropskim zakonodavstvom za sigurnost civilne avijacije.

### 1.2.2. Operativni aspekti u okviru Objektiva 2 -Poboljšanje kvaliteta usluga

#### Povećanje kvaliteta usluga multimodalnog transporta

- Modernizacija terminala roba u Miradiji, sa ciljem povećanja pružanja MMT usluga;
- Studija izvodljivosti za modernizaciju postojećih terminala putnika i izgradnja predloženih novih terminala za transport putnika i modernizaciju multimodalnog terminala za Prištinu, obuhvatajući i njegovu vezu sa Aerodromom, Peć, Prizrenom, Gnjilanom, Uroševcem, Kuvicima i Mitrovicom;
- Pripremanje Plana intermodalnog koridora za putnike u Železnoj liniji 10 i Priština – Peć.

#### Povećanje kvaliteta usluga putnog transporta

- Poboljšanje prioritetnih segmenata nacionalnih puteva;
- Povećanje ulaganja i radovi održavanja, planiranja i programiranja;
- Podizanje inženjerskih kapaciteta i nadzor radova izgradnje autoputeva;
- Rekonstrukcija industrije transporta autobusima preko:
  - progresivno redukovanje broja kompanija odnosno njihovo sjedinjavanje kako bi postale snažnije i efikasnije;
  - Donošenje uputstava za izradu planova za transport na nivou opština ;
  - Pružanje usluga javnog transporta na Međunarodnom Aerodromu Priština (MAP) ;
  - potsticanje pretvaranja kompanija, odnosno njihovo sjedinjenje, kako bi postale snažnije i efikasnije;

#### Usluge za transport roba i opasnih roba:

- Izdavanje uverenja o stručnoj nadležnosti (CPC) za vozače kamiona i obavezno testiranje CPC;
  - Organizovanje i održavanje obavezujućih obuka za transport opasnih roba;
  - Primena jednog dnevnog sistema (baza podataka) putovanja za vozače svih komercijalnih motornih vozila iznad 3,5 tona bruto.
- Primena standarda EU-a za testiranje komercijalnih vozila:
    - Ojačanje režima testiranja vozila.

## Povećanje kvaliteta usluga železnog transporta

- Progresivno sprovođenje uputstava iz studije fizibiliteta za Železnicu liniju 10, kako bi bila u ispravnom funkcionalnom stanju;
- Organizovanje studija fizibiliteta za izgradnju jedne železničke linije sa Albanijom, u njenim glavnim centrima i lukama, koja za sada nedostaje i veoma je neophodna;
- Za obe nove vrste usluga transporta, putnika i roba, kombinacija korišćenja puteva i železnica, treba da bude projektovana za pružanje što efikasnije i pogodnije usluge, a ujedno, za što bolje korišćenje postojećih izvora za stabilni sigurnosni razvoj transporta.

## Poboljšanje kvaliteta usluga civilne avijacije

- Podizanje kvaliteta pružanja vazdušne avijacije;
- Treba razviti povoljnu sredinu za operisanje kompanija za letenje na Kosovu, sa povoljnim cenama;

## Stvaranje olakšica za pristup u uslugama morskog transporta luka i pristaništa

- Da bi se poboljšao pristup u postojećim lukama, pregovaranje i postizanje posebnih dvostranih i mnogostranih sporazuma, sa organima odgovarajućih luka (npr. sa Lukom Kim organom Drača, sa organom Bara i Soluna, i međunarodnih sporazuma sa državama kojima pripadaju, Albanija, Grčka, Crna Gora i sporazuma sa carinskim uslugama, koji su u obostranom interesu. Za postizanje takvih sporazuma trebaju se izvršiti posebne analize koje se odnose na sledeća pitanja:
  - Identifikacija cene pristaniških usluga, kako bi se odredile povoljne cene za tarife koje imaju uticaj u potpisivanju ugovora za dugoročne usluge;
  - Pripremanje dvostrukog ili višestrukog nacrtu sporazuma, u skladu sa aktuelnim međunarodnim pravilnicima, sa ciljem olakšanja pristupa železnog transporta (npr. Zona slobodne trgovine u lukama, carinske olakšice, i dr.).
- Na dugoročni rok za dalja istraživanja za razvoj luke Šenja.

### 1.2.3. Operativni objektivni u okviru Objektiva 3, Poboljšanje sigurnosti u saobraćaju

Pitanja **putne sigurnosti** tretirana su u jednoj posebnoj komponenti Strategije za putnu sigurnost i Planom delovanja. Da bi se izbeglo udvostručavanje i ponavljanje povezanih preporuka, one nisu obuhvaćene u ovom dokumentu.

Isto tako, pitanja vezana za sigurnost železnog transporta, tretirana su u jednom drugom posebnom delu projekta i nisu prikazana u ovom dokumentu. Međutim, ove strategije nastoje povećanje kvaliteta usluga železnog saobraćaja (za preporuku, odeljak 1.2.2.3) imaju za cilj i poboljšanje sigurnosti u saobraćaju i dizajnirana su u skladu sa ovom Strategijom.

Što se tiče **sigurnosti civilne avijacije**, preporučuje se puno sprovođenje svih mera sigurnosti, koja su regulisana i precizirana u aneksima ICAO i evropskom zakonodavstvu za sigurnost civilne avijacije, od svih učesnika civilne avijacije.

#### **1.2.4. Operativni objektivi u okviru Objektiva 4, Saradnja sa meunarodnim organizacijama**

Da bi se razvile aktivnosti i da bi se uključile u razne meunarodne organizme i organizacije, za bilateralnu saradnju u oblasti transporta, treba realizovati ove objekte:

- Uključenje u Svjetsko udruženje puteva (bivša PIARC) i Evropski Savez Puteva (ESP), i, što pre je moguće, u ITF, AETR, ADR.
- Potpisivanje dvostrukih sporazuma za transport sa zemljama sa kojima nemamo sporazume, ali imamo interes, kao i njihovo implementiranje onih postojećih.
- Uključenje u Meunarodni sindikat za železnice (UIC), Komisiju Evropskih Železnica i Železničku mrežu (RNE).
- Uključenje u Meunarodnu organizaciju za civilnu avijaciju (ICAO), IATA, i Eurocontrol.
- Potpisivanje specifičnih sporazuma sa organima relevantnih luka (npr. Lučkim organima Bara, Drača i Soluna), na komercijalnim osnovama.
- Postizanje specifičnih sporazuma sa odgovarajućim zemljama (npr. Albanijom, Grčkom, i Crnom Gorom), na dvostranim ili višestranim osnovama, kako bi postojala dobit za olakšavanje trgovine i postizanje sporazuma za carinske usluge.
- Saradnja sa meunarodnim organizmima i organizacijama u kojima smo članovi (CORTE, IRU, CIECA, CITA, UITP, SEETO).

#### **1.2.5 Operativni objektivi u okviru Objektiva 5, Implementiranje jedne funkcionalne strukture**

Dokument obuhvata jednu posebnu komponentu za obuku osoblja Ministarstva Infrastrukture uopšte i Departmana za Evropske integracije, koordiniranje politika i Planiranje transporta (DKPPT, bivša-JPT) sa ciljem povećanja kapaciteta strateških planiranja, modela i predviđanja razvoja transporta i saobraćaja, za izgradnju programa i projekata visokog profesionalnog nivoa.



# Poglavlje 2- Evropske politike i aktuelno stanje infrastrukture transporta

---

## 2.1. Transport i politike sredine

Sistem transporta EU-a aktuelno je poznat kao nestabilan, u prvom redu, zbog velike potrošnje goriva, što je prouzrokovalo i nastavlja da prouzrokuje emisije povećanja CO<sub>2</sub>. Ovaj sistem još uvek se vidi neefikasnim, posebno zbog postojećih blokada i barijera.

### Politika transporta EU-a

#### 2.1.1.1 "Bela Knjiga Transporta u EU – Vodi za jedinstvenu zonu evropskog transporta, 2011 "

"Bela knjiga objavljena od EU-a marta 2011.godine, predviđa konkretne inicijative u izgradnji jednog kompetitivnog sistema transporta koji bi podigao mobilnost i povećanje proizvodnje goriva i zapošljavanja u EU, koje bi smanjilo zavisnost EU-a za naftu. Takođe, ova knjiga predviđa i mere za smanjenje gustoće u saobraćaju i redukovanju emisije ugljen-dioksida za 60 %, pre 2050. godine. Knjiga obuhvata sledeće suštinske izmene u politikama transporta:

- U suštinskom restrukturiranju regulativnog okvira za železnice i pripremanje jednog novog pakovanja za železnice (u 2012/2013 godine), kako bi železnički sektor bio primamljiviji i sposobniji za ispunjenje potreba u povećanju tržišta za transport putnika i roba u srednjim udaljenostima (dužim od 300 km) pre 2050.
- Definisavanje jednog evropskog "multi-modalnog" jezgra mreže, uz mogućnost i novim uslovima finansiranja.
- Eliminisanje blokada i barijera u drugom delu mreže (npr. aerodromima, rekama i morima).
- Nov pristup prema gustoći i saobraćaju, sprovede i na elu "zagađivača" i "korisnik plaća". Ovo će se postići određuju i tarife za korišćenje putne infrastrukture od vozila i putnika, kako bi se pokrili troškovi infrastrukture kao i socijalni troškovi za gustoću u saobraćaju, emisija CO<sub>2</sub>, zagađivanje sredine, buke i udesa. Ovaj pristup treba da se sprovodi za sve vrste transporta.
- Pravilni i stabilni sistem finansiranja za transport, koji sprovodi princip namene prikupljenih prihoda od korisnika transporta za razvoj jedne integrisane i efikasne mreže.
- Promovisanje proizvodnje sredstava transporta koja ne zagađuju sredinu, sigurna i bezbuzna, od vozila pa do brodova, amaca, pokretnih sredstava i aviona. Ključne zone obuhvataće: korišćenje alternataivnih goriva, novih materijala, nove sisteme podsticajnih snaga i IT sredstava menadžiranja i saobraćaja i saobraćaja integrisanja kompleksnih sistema transporta.
- Posebna pažnja posvetiće se transportu u gradovima koji promovišu plaćanja korišćenja urbanih puteva i šema ograničavanja pristupa.
- Veliki podsticaj u pravcu planiranja multimodalnog transporta i integrisanih voznih karata za usluge putnika.

- Velik potsticaj u pravcu multimodalnog transporta roba za optimizam performanse multimodalnih logističkih lanaca, obuhvataju i povećanje prirodnog korišćenja što efikasnih vrsta transporta, kao, što su, vozovi, reke i brodovi razvijaju i intermodalni kopneni transport s razmenjenim telima, ili druge jedinice intermodalnog tereta (ILU).

Bela knjiga 2011 EU-a jasno predstavlja sledeće objektivne:

- Do 2050 godine, ne konvencionalnim mašinama sa gorivima u gradovima.
- Do 2050.godine, 40% smanjenje upotrebe goriva u avijaciji. Do 2050 godine, najmanje 40% smanjenja zagađenosti od brodova.

Do 2030 godine, 30 % putnog transporta sa udaljenosti preko 300 km.

- Do 2030 godine, 30% putnog transporta sa udaljenosti preko 300 km. treba da pređe u druge vrste transporta, kao što je voz ili vodeni transport, i više od 50 % do 2050.godine.
- Do 2050 godine treba da se kompletira jedna evropska mreža visokog standarda i da se održava gusta železnička mreža u svim zemljama članica. Do 2050 godine, veći udaljenosti transporta putnika treba da se obave vozom.
- Do 2030 godine treba da se sprovede jedna multimodalna ključna mreža TEN-T u celoj EU, s jednom kvalitetnom mrežom sa visokim kvalitetom i kapacitetom do 2050 godine, kao i niz informativnih usluga.
- Do 2050 godine svi ključni aerodromi mreže treba da se povežu sa železničkom mrežom, po mogućnosti linijama velikih brzina.
- Do 2050 godine treba da se obezbedi da su sve ključne luke u dovoljnoj meri povezane sa železničkom mrežom transporta roba i, gde je potrebno sa sistemom reka.

Kao zaključak, dokument postavlja sledeće principe:

- "Delovanja ne mogu da kasne. Treba mnogo godina da se isplanira infrastruktura, da se grade i opreme vozovi, avioni i brodovi, rešenja koja mi činimo danas utvrditi će transport u 2050"
- "Za naredne godine postoji cilj stvaranja jedne verodostojne zajedničke zone evropskog transporta, eliminišu i sve prepreke koje su ostale u nacionalnim sistemima i time se olakša proces integrisanja i da se olakša pojavljivanje multinacionalnih i multimodalnih operatera".
- "Cilj je da se adresira kapacitet i kvalitet aerodroma".
- "Prioriteti su stvaranje zajedničke železničke evropske zone, obuhvataju i uklanjanje tehničkih, administrativnih i zakonskih smetnji, koje još uvek sprečavaju ulazak u nacionalna železnička tržišta, usaglašavanje i nadzor uverenja sigurnosti".
- "Prioritet ima jezgro mreže. Ono treba da pruža multi-modalne efikasne veze između glavnih gradova EU-a i drugih glavnih gradova, luka, aerodroma i ključnih kopnenih granica prelaza, kao i drugih glavnih ekonomskih centara. Ono treba da se fokusira u kompletiranju linija koje nedostaju, u poboljšanju postojećih infrastrukture i u razvoju multimodalnih terminala u morskim lukama i rekama i u konsolidiranju centara logistike u gradovima. Treba da se planiraju bolje veze voz-aerodrom za putovanja na dužim udaljenostima".
- "Nivo investiranja za razvoj i održavanje železničke infrastrukture je nedovoljan da obezbedi proširenje sektora i njegovu efikasnost."

### 2.1.1.2 Saopštenje EU-a za jednu stabilnu budućnost transporta (2009)

Saopštenje EU-a "Jedna stabilna budućnost transporta u pravcu jednog integrisanog sistema transporta, upravljenog od tehnologije i prijateljskih korisnika(17 Juni 2009) utvrđuje sledeće objektivne:

Orijentacije za ispunjenje gore navedenog objekta zabeležene u ovom Saopštenju EU-a, su slede e:

- Poboljšanje i proširenje infrastrukture radi stvaranja jedne jedine mreže integrisanog transporta, koriste i prednosti svake forme, posvetivši posebnu pažnju vorovima intermodalnog sistema i platformi;
- Primena jednog boljeg sistema cena, sa stimulacijama za korisnike, planere i investitore, obezbeđuju i izvore za stabilan transport;
- Kompletiranje unutrašnjeg tržišta i potsticaj konkurencije, ne ostavljaju i sa strane sigurnost, standarde sigurnosti, uslove rada i prava potroša a;
- Promovisanje razvoja tehnologije i prelazak u transport nižeg ugljendioksida, sa jednim jasnim zakonskim okvirom i regulativne organe, standarde i finansiranje demonstriranih projekata i projekata istraživanja i razvoja;
- Podizanje svesti gra ana i službenika/obuhvatanje u razvoju politika transporta.
- Izbegavanje nekoordiniranog postupanja i kontradiktornih pristupa, koordiniraju i politike raznih faktora obuhva enih u raznim nivoima upravljanja;
- Podizanje nivoa svesti preko politika EU-a posve ene me unarodnom transportu za obezbe ivanje daljeg integrisanja u susednim zemljama i proširenje ekonomskih i ambijentalnih interesa Evrope.

### **Politika EU-a za sredinu i njene veze sa politikama transporta**

Politika EU-a za sredinu, povezana sa politikama transporta, fokusira se na razvoj integrisanog sistema multimodalnog transporta koji predvi a sigurnu sredinu.

Sektor transporta je odgovoran za 1/3 celokupne potrošnje energije goriva u EU i, više od 1/5 u estvuje u emisiji stakleni nih gasova. Sektor transporta danas je 96% ovisan od nafte.

Transport nije samo sektor sa najve om elektri nom potrošnjom, ve je i sektor sa najbržim porastom što se ti e trendova energetske potrošnje.

Transport EU isto tako je uzro nik zaga ivanja jednog ve eg dela vazduha u urbanim sredinama, uznemiravaju e buke, blokiranja saobra aja unutar i van gradova i jednog veoma visokog nivoa emisije stakleni nih gasova.

Transport isto tako ima veliki uticaj na prirodu, razdvaja prirodne zone u manje delove, s ozbiljnim posledicama za biodiverzitet.

Transport isto tako je uzro nik za onaj veliki deo stanovništva (oko 25%) se suo avaju sa uznemiruju om i štetnom bukom.

Me u glavnim pitanjima sredine povezanih sa transportom u estvuju:

- Zaštitne zone,
- Kulturna baština,
- Hidrologija i erozija zemlje,
- Zaga ivanje vazduha i ispuštanje stakleni nih gasova,
- Alternativna energija i tehnologija,
- Menadžiranje otpadom,
- Menadžiranje bukom,
- Koriš enje zemljišta i podela u zone.

Politike transporta skoncentrisane su u:

- Razvoj stabilnog sistema transporta
- Podeli transporta i pove anju DBP-a.

Posebna pažnja ove politike posvećuje:

Transportu u osjetljivim zonama i zaštiti stanovništva, stoke i biljaka, kvalitetu vazduha, prirode, zemljištima, kulturne baštine.

Potrošnja energije i velika ispražnjenja mnogih zagađivača je opao u 2009 godini, međutim ovo smanjenje može biti samo jedan privremeni efekat ekonomskog pada. Jedna osnovna izmena u evropskom sistemu transporta je potreban, posebno za suzbijanje negativnog uticaja transporta tokom ispunjenja dodatnih zahteva, uporedo s ekonomskim povećanjima. Evropska Komisija je predložila mere, koje, do 2050 godine, snizile nivo emisije staklenih gasova (GHG) za 60%, i opadanje potrošnje nafte u sektoru transporta za 70%.

Tehnološka poboljšanja za proizvodnju istih vozila saglasno sa potrebama transporta je u povećanju.

Ambijentalne politike zakonodavstva bave se monitorisanjem smanjenja ispražnjenja gasova i poboljšanje kvaliteta vazduha, smanjenju buke i odgovarajućim merama koje treba sprovesti u državama članica. Glavni tekstovi se odnose u ambijentalnim bukami, maksimalnim zagađenostima, istim vazduhom, granice ispuštanja gasova od vozila i kvalitetnog goriva.

Regionalni i lokalni organi igraju važnu ulogu u odlukama koje donose za korišćenje zemljišta za potrebe infrastrukture transporta, za rešavanje pitanja transporta i povezivanje mesta boravka sa javnim lokalnim i regionalnim putevima. Zbog ovog razloga posebna pažnja se traži da se posveti pravilnom planiranju korišćenju zemljišta za nova mesta boravka i puteve.

Mehanizam izveštavanja za transport i okolinu (TERM) 2011, utvrdio je osnov jedne godišnje ocene o unapređenju objekta, svrstavajući u TERM Core Set of Indicators (Term-CSIS) (ili Glavnog seta pokazatelja TERM) koji omogućava i nadzor mreže postizanja objekta.

## 2.2. Regionalni kontekst (SEETO)

Kosovo je članica Observatorije Transporta Jugoistočne Evrope (SEETO). Da bi se stimulisao razvoj infrastrukture transporta u Jugoistočnoj Evropi, potpisan je jedan Memorandum razumevanja za razvoj mreže centralnog regionalnog transporta (MM), potpisan 11 juna 2004 godine od vlada Albanije, Bosne i Hercegovine, Hrvatske, bivše Savezne Republike Makedonije, Srbije, Crne Gore i Misije Ujedinjenih Nacija na Kosovu i Evropske Komisije.

Cilj ovog Sporazuma razumevanja je saradnja u razvoju infrastrukture i one pomoćne u centralnoj regionalnoj mreži multimodalnog transporta Jugoistočne Evrope i osnaženje politika u ovoj oblasti, čime se olakšava takav razvoj. Razvoj mreže treba da obuhvata održavanje (obuhvatajući i preventivne mere i popravljajnja), ponovnu izgradnju rehabilitaciju, poboljšanje i novu gradnju u glavnoj i onoj pomoćnoj infrastrukturi kao i operisanje i njeno korišćenje sa ciljem stvaranja što efikasnijeg i ambijentalnog regionalnog transporta. I infrastruktura, i odgovarajuće usluge, obuhvatajući i administrativne i regulativne procedure, predviđene su sa ovim Memorandumom.

Memorandum razumevanja otkazuje da se zameni jednim zakonskim dokumentom, Traktatom zajednice transporta između EU-a i zemalja Jugoistočne Evrope, kojim će se osnovati Zajednica transporta Jugoistočne Evrope. Istraživački razgovori za saradnju sa EU-om sa susednim zemljama u oblasti transporta, inicirani su 2007 godine i organizovana je jedna neformalna međunarodna konferencija u Beogradu, 7 maja 2008 godine, nazvana "Evropska

Unija i Jugoistočna Evropa; zajednička vizija za povezivanje među ljudima". Konferencija je organizovana u saradnji sa Observatorijom Transporta Jugoistočne Evrope i, uz pomoć Evropske Komisije, prezentirane su planirane aktivnosti vezane sa "komunitetom transporta".

Od 23 do 27 aprila 2009 godine, Uprava Evropske Komisije – zvaničnici za energiju i transport (DG TREN) i zvaničnici za pomoć za pitanja železnica za Zapadni Balkan, posetili su Kosovo kako bi ocenili stanje u sektoru transporta. Cilj posete, kojom je upravljao Jena-Eric Paqueta, Predsedavajući i za Međunarodne odnose za pitanja transporta i Jedinica za politike mreže transporta između Trans-Evrope, DG TREN diskutovano je za buduću i Traktat komuniteta transporta između Evropske Komisije i Jugozapadnog Balkana. Poseta, kao deo druge runde bilateralnih razgovora, posvećena je dvema glavnim pitanjima budućeg pregovaranja Traktata, odnosno donošenjem zakonskih akata za transport na Kosovu i usaglašavanje sa zakonodavstvom "acquis communautaire", znači i sa zakonodavstvom zajednice Evropske unije. Diskusije sa Vladom Kosova fokusirane su na aktuelno stanje putnog i železnikog transporta, obuhvataju i sprovođenje reformi za železnice i osnivanje jednog regulatora za železnice. Pokrenuta su i pitanja nedostatka investicija za održavanje postojećih železnice infrastrukture.

Budući Traktat komuniteta transporta pokriva sve vrste transporta, obuhvatajući putni, železnički i morski transport. Traktat predviđa jedan okvir za planiranje i sprovođenje reformi i investicija u oblasti transporta; olakšava pristup na tržište između partnera u regionu i sa EU-om, kao i da se pruži jednu efektivnu osnovu za buduću i projekte investicija u sektoru transporta.

U decembru 2009 godine, donet je Godišnji petogodišnji plan, 2010-2014. Ovo je peti plan zaredom za transport i drugi s obzirom da je SEETO postala institucija za regionalni transport u vlasništvu učesnika i s jednom vrednom podrškom od Evropske Komisije.

Centralna mreža je definisana u Memorandumu razumevanja kao jedna multimodalna mreža koja obuhvata puteve, železnice i unutrašnja morska povezivanja, reke i koridore aerodroma. Razvoj centralne regionalne mreže je jedna od ključnih potreba za ekonomski i socijalni razvoj Jugoistočne Evrope. Osnažena se povezivanja sa susjednim zemljama, ubrzavaju tok međunarodnog tržišta i stvorila jedno bolje povezivanje sa udaljenim regionalnim zonama Jugoistočne Evrope.

Ukupna dužina Centralne putne mreže je 5,975 km, što iznosi 3,019 km koridora i 2,956 km puteva. Ukupna dužina Centralne železnice mreže je 4,615 km, obuhvatajući 3,083 km koridora i 1,532 km puteva. Ukupna dužina reke Dunav (VII koridor) u Srbiji i Hrvatskoj je ukupno 588 km. i dužina plovljenja rekom Savom je 593 km. Centralna mreža isto tako, obuhvata sedam morskih luka, dve rečne luke i jedan aerodrom.

### **2.2.1. Baza na putna mreža SEETO-a**

Centralna putna mreža se sastoji iz tri koridora (ili 8 grana koridora) i sedam puteva (ili 9 ogranaka puteva). Ukupna dužina mreže je 5,975 km (3,019 km, koridora i 2,958 km, puteva). Centralna putna mreža je prikazana na figuri naredne stranice. Na Kosovu, nema glavnih koridora, međutim, nalaze se negde 250 km puteva 6 i 7 (vidi nižu figuru 1). Ovi putevi su važni, kako za nacionalni nivo tako i za onaj regionalni.

Put 6 povezuje Ribarevinu (Crna Gora) sa Skopljem (FYROM) preko Zubin Potoka, Mitrovice, Prištine, Uroševca i Elez Hana (Kosovo). U Ribarevini, put 6 povezuje se sa putem 4 koji povezuje luku Bar (Crna Gora) sa Beogradom (Srbijom) i Vatom (rumunska granica).

Put 7 povezuje Ležu (Albanija) sa Dol evcom (Srbijom), preko Vrbnice, Prizrena, Prištine i Podujeva (Kosovom). Dol evac se nalazi na X koridoru.

### **2.2.2. Baza na željeznička mreža SEETO-a**

Centralna željeznička mreža obuhvata 4,615 km. željeznih linija. Sastoji se od 3 koridora (ili 7 koridorskih grana) i 6 puteva. Ukupna dužina koridora je 3,083 km. dok su putevi 1,532 km. Na Kosovu nalaze se negdje 150 km centralne željezničke mreže SEETO (Put 10). Centralna željeznička mreža SEETO je prikazana u nastavku figure 2.

Put 10 povezuje s Kraljevom (Srbijom) u pravcu Skoplja (FYROM) preko Kosova.

Figura 1 - SEETO putna centralna mreža

### **2.2.3. Glavne luke SEETO-a**

Centralna mreža luka SEETO-a sastoji se od devet morskih luka, od kojih dvije se nalaze u susjednim zemljama sa Kosovom:

- Bar (Crna Gora) ima lučki prostor od 2,000 ha. i 20 usidrenih mesta/korita. Obuhvataju i jednu terminalnu zonu kontejnera. Maksimum dubine plovljenja je 14 m.
- Drač (Albanija), ima jedan prostor luke od 138 ha i 11 usidrenih mesta/korita. Obuhvata jednu zonu sa terminalom kontejnera. Maksimum dubine plovljenja je 11,5 m.

### **2.2.4. Centralni aerodromi SEETO-a**

Centralni aerodromi SEETO-a sastoje se od 11 aerodroma, obuhvataju i ovde i aerodrom Prištine. Dok deset drugih aerodroma su u: Banjaluci i Sarajevu (Bosna i Hercegovina), Dubrovniku, Splitu i Zagrebu (Hrvatska), Podgorici (Crna Gora), Tirani (Albanija), Skoplju (FYROM), Beogradu i Nišu (Srbija).

Figura 2 – Centralna mreža železnica SEETO-a

Izvor: KARTA SEETO-a 2009-2013



Izvor: KARTA SEETO-a 2009-2013

### 2.3. Postoje a putna mreža

#### 2.3.1. Glavna i regionalna mreža puteva

Glavna mreža Kosova je kategorizovana u magistralne(nacionalne) puteve i regionalne puteve, koji su pod upravljanjem Ministarstva Infrastrukture (MI) i u lokalne puteve, obuhvataju i i urbane i ruralne puteve pod upravljanjem opština. Mreža obuhvata približnu dužinu puteva (Vidi Tabelu 1).

Tabela 1 – Aktuelna mreža na Kosovu (km)

Tip	Asfaltirani	Procenat	Neasfaltirani	Procenat	Ukupno u Km
MI	1841	94.7%	103	5.3%	1962
Autouput	78	100%			78
Nacionalni	585	99.5%	3	0.5%	588
Regionalni	1196	92.3%	100	7.7%	1296
Opštinski					4761*
Lokalni					4308*
Urbani					453*
Ukupno					6723

Izvor: MI

\* Procena

Sadašnji plan delovanja fokusira se uglavnom na nacionalne i regionalne puteve, upravljenih od Ministarstva Infrastrukture. Jedno specifično delovanje uzima se i reklasifikacijom puteva.

Centralna mreža obuhvata (vidi Figuru 3):

- Put M2, koji ide od severne granice sa Srbijom, preko Prištine do južne granice sa Republikom Makedonijom. Ovaj put korespondira sa Putem 6 Centralne mreže SEETO. Njen južni deo povezuje Prištinu sa VII i X koridorom Evrope (vidi Figuru 1).
- Put M25, koji dolazi iz Niša (Srbije) u pravcu severoistočne granice sa Srbijom, preko Prištine i Prizrena, južnom granicom sa Albanijom. Ovaj put korespondira sa Putem 6 Centralne putne mreže SEETO-a. Ovaj put postaje veoma važan u njenom južnom delu s obzirom da povezuje Kosovo sa Albanijom. Izgradnja autoputa Rešen – Blinište – Kuks, je u procesu.
- Put M9, sa istočne granice sa Srbijom, preko Prištine u Peć i zapadne granice sa Crnom Gorom. Ovaj put momentalno ima veliki nacionalni značaj s obzirom da povezuje dva velika grada Kosova. Deo u suprotnom pravcu granice sa Crnom Gorom je momentalno u obnovi i ističe se uticati na poboljšanje linije sa Crnom Gorom.
- Glavni dodatni putevi su M9.1, M22.3, M25.2 i M25.3 što sa injavaju grane ovih glavnih veza.

Centralna mreža dobro je organizovana, sa centrom u Prištini dobro se povezuje sa svim regionima zemlje sa centrom.

Regionalna mreža obuhvata dve vrste povezivanja:

- Regionalni putevi, koji imaju ulogu popunjavanja kartne mreže i sa injavaju vezu među glavne ose i regiona, ili povezuju važna naseljena mesta na regionalnim osnovama.
- Ostali deo regionalnih puteva imaju samo nacionalnu ograničenu važnost, mada i regionalne, povezuju manja naseljena mesta sa centralnom mrežom. Jedan deo ove mreže nije potpuno izgrađen i, uopšte, nisu prostrane i nema delova izmeću dve postojeće grane.

### 2.3.2. Lokalna putna mreža

Kosovo ima 38 opština. Ove opštine su odgovorne za održavanje, operisanje i razvoj njihove putne mreže. Isto tako opštine su odgovorne za organizovanje putne mreže, za potrebnu osoblje i stanje lokalnih puteva.

Poznato je da uslovi lokalnih puteva ne mogu da se uporede sa uslovima glavnih i regionalnih puteva, što uopšteno su pod prihvatljivim uslovima, naspram nedostatka održavanja. Regionalni putevi su dizajnirani prema standardima bivše-Jugoslavije, jednom standardnom širinom sloja od 6 m. Dizajn lokalnih puteva često prati standarde regionalnih puteva, s obzirom da ne postoji neki specifični standard, ali može biti niži sa jednom širinom sloja od 3 m, ili manje (uglavnom za iste puteve).

Lokalni putevi manje prostrirani, ali i prostirani deo mreže je, u većini slučajeva, u kritičnom stanju, što znači da je prelaz tamo rizičan. Ovo stanje je posledica nedostatka potrebnih fondova, ali i nedostatka stručnog osoblja i menadžerskog iskustva po opštinama, koji predstavljaju problem koji treba rešiti. Većina opština nisu svesne da je pitanje funkcionisanja mreže njihova odgovornost.

MI ima jedan program za rehabilitaciju i održavanje puteva u saradnji sa opštinama, i ovaj program je realizovan u znatnoj meri od 2008 godine pa naovamo. MI je investirala na



celokupnoj mreži Kosova, s obzirom jer ovo izgleda da opravdava mogu u reklasifikaciju mreže, obuhvataju i više puteva pod odgovornosti i nacionalne fondove.

## 2.4. Postoje a železni ka mreža

Železni ka mreža Kosova se prostire na jednoj širini od 333 km. (vidi Figuru 4).Obuhvata ne elektrificirane jednosmerne standardne linije.

Glavna linija se prostire od severne granice Kosova, na severu Mitrovice do Elez Hana, na granici sa Makedonijom i prolazi preko Kosova Polja, blizu Prištine. Ova linija je duža 141 km, deo je Centralne železni ke mreže SEETO-a, Puta 10, i povezuje se sa Skopljem (IRJM) sa VIII i X koridorom SEETO-a.

Ostale linije obuhvataju linije Kosovo Polje-Pe , Klina-Prizren (Klina se nalazi na liniji izme u Kosova Polja i Pe i) i Kosovo Polje-Priština-Podujevo, me u njima i železni ka linija sa Prizrenom, zato što imaju važnost za gradove ovih regiona.

Nema direktnih železni kih linija koje povezuju Kosovo, Crnu Goru i Albaniju.

## 2.5. Postoje a linija civilne avijacije

Me unarodni Aerodrom "Adem Jashari" je obuhva en u Centralnoj mreži aerodroma SEETO-a. Ima pistu u dužini od 2,500 m i 45 m širine. Zgrada terminala putnika ima jednu zemljinu površinu od 3,500 m<sup>2</sup>, dok platforma aerodroma ima jednu zemljinu površino od 24,700 m<sup>2</sup>, koji može da prima 5 srednjih aviona istoga dana. Jedan sporazum o javno-privatnom partnerstvu je potpisan avgusta meseca 2010 godine za delovanje i proširenje MAP-e. Pored MAP-e nalazi se i aerodrom u akovici, koji, do sada je koriš en od pripadnika italijanskog KFOR-a , i 12 avionskih polja, koja se upotrebljavaju za poljoprivedne ciljeve i jedan sportski aerodrom u Podujevskom Dumošu.

Figura  
puteva

3

-

Mreža

nacionalnih

i

regionalnih



Izvor: Ministarstvo Infrastrukturu

Figura 4 – Železni ka mreža Kosova



Izvor iz: Studije za rehabilitaciju železnice 10 (Cowi - IPF, oktobar 2010)

## 2.6. Projekat Šen inske luke

Za morski transport Kosovo koristi luke susednih zemlaja, onog Dra a (Albanije), Bara (Crne Gore) i Soluna (Gr ke). Usmenim sporazumom, postignut od Vlade Kosova i Albanije, Kosovu se dozvoljava na koriš enje luke Šen ina, koja se nalazi 80 km na severu luke Dra a. Tabela 2 u nastavku prikazuje jedno pore enje postoje ih karakteristika Luke Šen ina i drugih koriš enih luka od Kosova.

Tabela 2 – Upore enje karakteristika postoje ih i potencijalnih luka za Kosovo

Karakteristika	Šen in		Dra	Bar	Solun
	Postoje e	Mogu e			
Max. Plove a dubina (m)	6.5	8.5	10.0	14.0	15.0
Dužina korita (m)	80	710	2,200	3,500	3,900
Jard (ha)	1	11	60	110	150
Max. Veli ina broda(MORE)	5,000	13,000	25,000	40,000	60,000
Kapaciteti i luke (Mt)	0.5	2.0	4.0	5.0	16.0
Putna udaljenost* (km)	207	207	257	427	321
Železni ka udaljenost* (km)	-	248 <sup>#</sup> /461 <sup>§</sup>	281 <sup>#</sup> /387 <sup>§</sup>	-	329

Iz Prištine

<sup>#</sup> Preko Prizrena (nova izgradnja)

<sup>§</sup> Preko Skoplja i VIII koridora (izgradnja linije koja nedostaje)

# Poglavlje 3- Zahtev za mobilnost i transportne usluge na Kosovu

## 3.1. Demografsko i ekonomsko stanje Kosova

### 3.1.1. Potrebe za javni transport prema broju stanovnika

#### 3.1.1.1. Demografski podaci

Kosovo je mesto sa visokom gustom stanovnika i mladim stanovništom. 39% stanovništva živi u glavnim centrima Kosova, dok drugi deo živi u manjim urbanim centrima i selima.

Tabela 3 prikazuje demografske karakteristike Kosova u poređenju sa susednim zemljama, dok Tabela 4, prikazuje stanovništvo glavnih gradova Kosova. Figura 5 pokazuje opštine i teritorijalnu podelu opština.

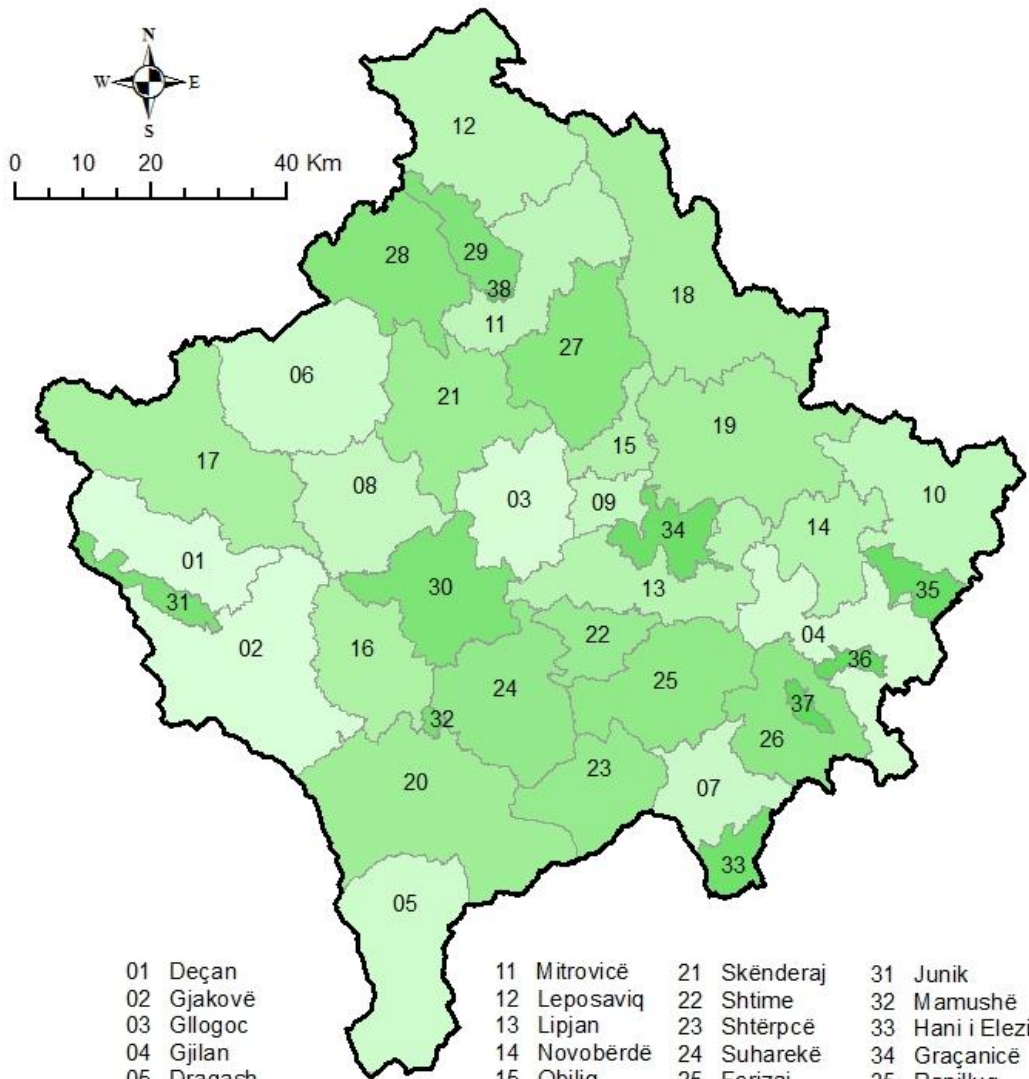
Tabela 3 – Usporedba demografskih karakteristika Kosova sa onima susednih zemalja

Karakteristike	Kosovo	Albanija	Crna Gora	Makedonija	Srbija
Stanovništvo	1,733,872	3,200,000	630,000	2,050,000	7,320,000
Površina (km <sup>2</sup> )	10,908	28,750	13,812	25,700	83,360
Gustota (po g.st./ km <sup>2</sup> )	174	111	45	80	88
Stanovništvo ispod 15	28 %	23 %	20 %	20 %	15 %
Ime Glavnog grada	Priština	Tirana	Podgorica	Skoplje	Beograd
Stanovništvo glavnog grada	145,149	764,000	135,000	500,000	1,630,000
Br. glavnih gradova	9	11	2	7	9
Prosek stanovništvo glavnih gradova	68,500	148,000	50,000	60,000	171,000
% stanov. u gl. gradovima	39 %	75 %	37 %	45 %	43 %

Tabela 4 – Stanovništvo u regionima, opštinama i glavnim gradovima Kosova(2011)

Ime	Region	Opština	Grad
Priština	476,192	198,214	145,149
Prizren	331,575	178,112	85,119
Pe	172,602	95,723	48,962
Uroševac	185,734	108,690	42,628
Prizren akovica	194,273	94,000	40,827
Mitrovica*	192,799	71,601	33,904
Gnjilane	180,697	90,015	54,239

\*Opštine Leposavi, Zvečan, Zubin Potok i jedan deo grada Mitrovice nisu učestvovali u popisu stanovništva.



- |                 |              |                |                      |
|-----------------|--------------|----------------|----------------------|
| 01 Deçan        | 11 Mitrovicë | 21 Skënderaj   | 31 Junik             |
| 02 Gjakovë      | 12 Leposaviq | 22 Shtime      | 32 Mamushë           |
| 03 Glllogoc     | 13 Lipjan    | 23 Shtërpcë    | 33 Hani i Elezit     |
| 04 Gjilan       | 14 Novobërdë | 24 Suharekë    | 34 Graçanicë         |
| 05 Dragash      | 15 Obiliq    | 25 Ferizaj     | 35 Ranillug          |
| 06 Istog        | 16 Rahovec   | 26 Viti        | 36 Partesh           |
| 07 Kaçanik      | 17 Pejë      | 27 Vushtrri    | 37 Kllokot           |
| 08 Klinë        | 18 Podujevë  | 28 Zubin Potok | 38 Mitrovicë Veriore |
| 09 Fushë Kosovë | 19 Prishtinë | 29 Zveçan      |                      |
| 10 Kamenicë     | 20 Prizren   | 30 Malishevë   |                      |

### 3.1.2 Privreda Kosova

Tabela prikazuje DBP na Kosovu u poređenju sa DBP susednih zemalja. Godine 2014, DBP za capito na Kosovu je bio drugi najviši u zoni zapadnog Balkana.

Prema projekcijama upisanim u tabeli 5, BDP izme u 2012-2019 godine, BDP na Kosovu pokazuje povećanje u iznosu od 2.8 do 4%.

Tabela 5 – Usporebnje DBP izme u Kosova i njenih susednih zemalja

	2012	2013	Projekcije				
			2014	2015	2019	Godišnji prosek (2020-2030)	
						Low/ Moderate Nizak/Umeren	Moderate/ High Umeren/visok
Albanija	1.1	1.4	2.1	3	4.7	2.46%	3.23%
Bosna i Hercegovina	-1.2	2.5	0.4	1.5	4	1.79%	2.46%
Hrvatska	-2.2	-0.9	-0.8	0.5	2	0.93%	1.65%
Kosovo	2.8	3.4	2.5	3	4	2.70%	3.60%
FYROM	-0.4	2.7	3.5	3.5	4	2.89%	3.84%
Crna Gora	-2.5	3.3	1.5	3.4	3	2.41%	3.18%
Srbija	-1.5	2.6	-2	-0.5	3	1.11%	1.83%

Izvor:

- *Actual figures for 2012-2013 and projections for 2014-15 and 2019 are based on: IMF. (2014) World Economic Outlook: Legacies, Clouds, Uncertainties. Available from: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2014/02/>*  
*Aktuelni podaci za 2012-2013 i projekcije za 2014-15 i 2019 se zasnivaju na MMF. (2014). World Economic Outlook: zaveštanje, oblaci, neizvesnosti. Dostupno od:*
- *Annual average projections for the period 2020-2030 are based on study team's assessment and consultation with the World Bank team.*  
*Godišnji prosek projekcije za period 2020-2030 se zasnivaju na osnovu procjene studijski tim i konsultacije sa timom Svetske Banke.*

Iz analiza projekcija iz ekonomske delatnosti zabeleženih na tabeli 5 ( Izvor Svetska banka) vidimo BDP izme u 2012 -2019 pokazuje povećanje.

Spoljna trgovina Kosova veoma je neuravnotežena, vrednost uvoza (2,54 milijardi) evra za 2014 godinu) iznosi 7.7 puta ve i nego vrednost izvoza (330 mil evra u 2014 godini).

Odnos uvoza/izvoza glavnih proizvoda prikazan je na tabeli 6, a klasifikacija prema državama prikazana je na tabeli 7. Figura 7 pokazuje zemlje prekla glavnih proizvoda za uvoz i destinacije za izvoz.

Na slede ojoj tabeli data je numerička vrednost za period 2010-2014.



Tabela 6 – Izvoz i uvoz prema sekcijama KSTJ (SITC)

Kod	Izvoz	2010	2011	2012	2013	2014
0	Hrana i živa stoka	18.710	17.552	19.843	20.723	25.472
1	Pi e i duvan	5.368	8.097	10.264	13.387	12.498
2	Neobra eni materijali	73.944	81.108	77.711	73.836	77.617
3	Gorivo	10.845	16.229	13.359	22.562	17.094
4	Biljne i životinjske masti	100	45	59	45	19
5	Hemijski proizvodi	2.426	4.174	5.803	8.139	10.249
6	Obradivi material	165.993	168.766	123.441		153.876
7	Mašine i prevozna prema	9.745	16.162	16.628	129.437	13.637
8	Ostala obra ena roba	8.735	6.902	8.912	11.629	14.027
9	Neklasifikovana roba	91	131	81	13.941	54
	neade druge <b>ukupno</b>	<b>295.957</b>	<b>319.165</b>	<b>276.100</b>	<b>293.842</b>	<b>324.543</b>
<b>Uvoz</b>						
0	Hrana i živa stoka	354.396	413.054	420.982	429.618	460.039
1	Pi e i duvan	102.099	114.472	116.808	119.203	123.344,5
2	Neobra eni materijali	65.897	86.309	83.751	63.688	65.265
3	Gorivo	339.225	452.498	457.935		400.123
4	Biljna i životinjska mast	17.346	19.292	23.468	412.309	21.870
5	Hemijski proizvodi	205.055	256.657	264.181	22.737	284.059
6	Neobra ena roba	421.836	488.804	520.567		510.318
7	Mašine oprema za prevoz	439.861	422.316	411.112	277.471	417.933
8	Ostala neobra ena roba	202.580	226.544	207.024	520.610	252.490
9	Neklasifikovana roba neade	9.432	12.401	1.779		2.894
	<b>Ukupno</b>	<b>2.157.725</b>	<b>2.492.348</b>	<b>2.507.609</b>	<b>2.449.064</b>	<b>2.538.337</b>

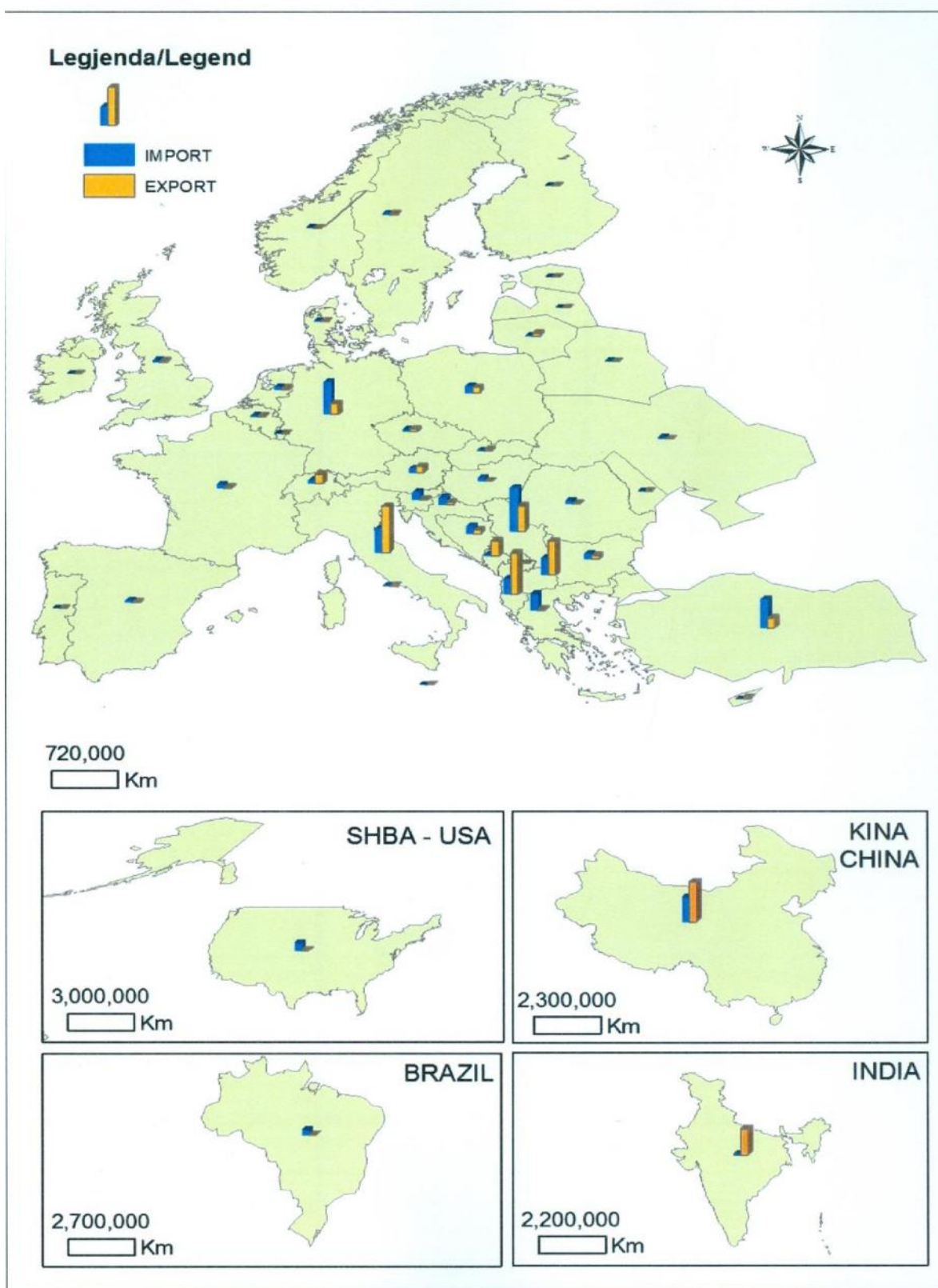


Zemlje	Izvoz									
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Ukupno</b>	<b>56,283</b>	<b>110,774</b>	<b>165,112</b>	<b>198,463</b>	<b>165,328</b>	<b>295,957</b>	<b>319,165</b>	<b>276,100</b>	<b>293,842</b>	<b>324,543</b>
<b>28 zemalja EU-a</b>	<b>22,739</b>	<b>43,455</b>	<b>71,208</b>	<b>94,767</b>	<b>73,425</b>	<b>134,555</b>	<b>139,440</b>	<b>109,782</b>	<b>118,422</b>	<b>98,086</b>
<b>Cefta</b>	<b>28,924</b>	<b>50,622</b>	<b>65,663</b>	<b>60,743</b>	<b>51,340</b>	<b>66,868</b>	<b>80,323</b>	<b>100,268</b>	<b>104,503</b>	<b>127,146</b>
Albanija	5,785	12,645	20,799	21,113	26,182	30,841	34,566	40,180	43,774	44,011
Makedonija	10,828	9,734	17,385	20,046	17,355	26,308	30,949	26,376	26,139	35,960
Crna Gora	743	2,207	2,913	3,770	3,084	3,920	6,988	16,759	17,310	16,069
Srbija	8,158	20,910	19,280	9,893	3,504	3,941	7,198	14,968	14,463	27,292
Bosna	3,411	5,126	5,287	5,919	1,206	1,847	612	1,974	2,812	3,807
Moldavija	:	:	:	1	9	12	10	11	4	7
<b>EFTA</b>	<b>704</b>	<b>7,110</b>	<b>13,004</b>	<b>7,382</b>	<b>10,517</b>	<b>17,844</b>	<b>17,692</b>	<b>15,149</b>	<b>7,159</b>	<b>10,082</b>
<b>Ostale evropske zemlje</b>	<b>1,045</b>	<b>1,668</b>	<b>2,710</b>	<b>3,044</b>	<b>6,512</b>	<b>9,357</b>	<b>7,831</b>	<b>11,380</b>	<b>7,507</b>	<b>10,441</b>
Turskaa	1,041	1,668	2,660	3,044	6,512	9,357	7,831	11,380	7,393	10,365
<b>Ostale neevropske zemlje</b>	<b>227</b>	<b>3</b>	<b>25</b>	<b>286</b>	<b>297</b>	<b>123</b>	<b>230</b>	<b>264</b>	<b>339</b>	<b>504</b>
SAD	182	3	17	286	290	116	182	254	314	500
<b>Azijske zemlje</b>	<b>14</b>	<b>6</b>	<b>3,159</b>	<b>24,120</b>	<b>17,127</b>	<b>59,686</b>	<b>43,754</b>	<b>26,157</b>	<b>30,243</b>	<b>70,084</b>
<b>Ostalo</b>	<b>2,631</b>	<b>7,910</b>	<b>9,344</b>	<b>8,122</b>	<b>6,109</b>	<b>7,524</b>	<b>29,895</b>	<b>13,100</b>	<b>25,669</b>	<b>8,201</b>

Tabela 7 –Uvoz prema glavnim zemljama

Zemlje	Uvoz									
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<b>Ukupno j</b>	<b>1,157,492</b>	<b>1,305,879</b>	<b>1,576,186</b>	<b>1,928,236</b>	<b>1,935,541</b>	<b>2,157,725</b>	<b>2,492,348</b>	<b>2,507,609</b>	<b>2,449,064</b>	<b>2,538,337</b>
<b>28 zemalja EU-a</b>	<b>464,083</b>	<b>482,351</b>	<b>611,886</b>	<b>751,967</b>	<b>814,413</b>	<b>884,318</b>	<b>1,010,619</b>	<b>1,050,151</b>	<b>1,083,163</b>	<b>1,080,968</b>
<b>Cepta</b>	<b>415,377</b>	<b>508,257</b>	<b>540,622</b>	<b>667,774</b>	<b>634,354</b>	<b>743,989</b>	<b>809,904</b>	<b>772,657</b>	<b>676,320</b>	<b>720,382</b>
Albanija	18,093	23,108	35,262	59,632	58,385	69,714	96,400	110,528	110,597	133,702
Makedonija	220,148	257,754	237,895	346,536	292,012	319,313	365,961	287,739	185,020	139,668
Crna Gora	6,411	17,800	15,063	13,789	13,059	11,454	12,232	10,510	11,387	13,848
Srbija	152,257	191,053	222,534	208,951	211,133	260,471	254,917	278,388	285,356	368,234
Bosna i Hercegovina	18,450	18,465	29,838	38,747	59,742	82,986	79,835	85,309	83,531	64,793
Moldavija	19	77	30	118	24	50	559	183	430	138
<b>EFTA</b>	<b>19,057</b>	<b>24,057</b>	<b>32,634</b>	<b>35,291</b>	<b>24,096</b>	<b>23,352</b>	<b>24,568</b>	<b>26,482</b>	<b>22,048</b>	<b>32,448</b>
<b>Ostale evropske zemlje</b>	<b>97,345</b>	<b>109,053</b>	<b>118,094</b>	<b>139,979</b>	<b>148,179</b>	<b>155,206</b>	<b>190,887</b>	<b>209,292</b>	<b>212,894</b>	<b>248,513</b>
Turska	85,376	97,075	101,827	128,249	141,825	150,360	184,452	199,881	204,922	238,268
Ukrajina	11,969	11,978	16,267	11,730	6,355	4,846	6,434	9,411	7,972	10,245
<b>Ostale neevropske zemlje</b>	<b>35,498</b>	<b>32,186</b>	<b>48,605</b>	<b>71,316</b>	<b>68,270</b>	<b>65,417</b>	<b>88,630</b>	<b>93,309</b>	<b>102,268</b>	<b>111,675</b>
SAD	17,693	11,555	14,698	23,610	26,758	35,311	42,847	46,916	52,152	62,700
Canada Brazili Mexico	816	1,615	2,987	3,366	2,706	1,949	3,362	3,339	2,850	7,287
<b>Azijske zemlje</b>	<b>16,840</b>	<b>18,578</b>	<b>30,282</b>	<b>43,499</b>	<b>38,006</b>	<b>27,188</b>	<b>40,925</b>	<b>41,791</b>	<b>45,756</b>	<b>39,551</b>
Japan	149	438	637	841	800	968	1,496	1,262	1,509	2,137
Kina	<b>70,913</b>	<b>85,496</b>	<b>118,974</b>	<b>135,287</b>	<b>147,504</b>	<b>154,502</b>	<b>190,611</b>	<b>186,268</b>	<b>204,363</b>	<b>225,647</b>
Indija	13,533	8,666	10,120	10,759	15,796	12,915	12,022	16,909	10,380	11,396
<b>Ostalo</b>	<b>54,864</b>	<b>74,655</b>	<b>104,951</b>	<b>121,059</b>	<b>128,324</b>	<b>135,406</b>	<b>170,285</b>	<b>159,651</b>	<b>179,554</b>	<b>204,789</b>
	2,516	2,175	3,904	3,469	3,384	6,182	8,304	9,709	14,429	9,462
	<b>55,218</b>	<b>64,480</b>	<b>105,371</b>	<b>126,624</b>	<b>98,725</b>	<b>130,941</b>	<b>177,130</b>	<b>169,450</b>	<b>148,009</b>	<b>118,703</b>

Figura 5 – UVOZ I IZVOZ NA KOSOVU PREMA ZEMLJAMA ( vrednost u %)



## 3.2 Zahtevi putnika za kretanje i transportne usluge

### 3.2.1 Potrebe putnika za promet i broj statistika u enik škola

Potrebe putnika mogu se klasifikovati kao u nastavku:

- Dnevno kretanje u kratkim udaljenostima, odlazak – dolazak na poslu, školu, sportu, i dr. Ovom prilikom napomenu možemo samo dva faktora, odnosno školsku omladinu i studente i broj zdravstvenih radnika i pacijenata.
- Broj studenata koji su studirali na Prištinskom Univerzitetu 2013/2014 akademske godine iznosio je 57750. Ostali javni univerziteti na Kosovu imali su 29071 studenata dok visoko privatno obrazovanje je imalo 36709 studenata. Nemamo podatke o broju studenata na privatnim univerzitetima, ali se zna da i oni imaju jedan velik broj studenata.
- Studenti glavnog grada dolaze iz raznih krajeva Kosova, žive u Prištini, međutim uopšteno odlaze kućama. Nemamo podatke iz kojih regiona/opština dolaze.
- Kosovo ima 119 srednjih i visokih škola sa 83,743 učenika i 5358 učitelja. U privatnim školama nastavu prati 2476 učenika. Sve kategorije idu i vraćaju se iz obrazovnih institucija koristeći različita prevozna sredstva.

Pored drugih fakulteta u Prištini nalazi se i Medicinski Fakultet. Ovaj fakultet usko je povezan sa Kliničkim Univerzitetskim Centrom što ujedno je najveća bolnica u zemlji. Ovaj centar ima 2,991 zaposlenih i tehničara i 1914 ležaja. U 2010 godini, u ovom Centru hospitalizovano je 81,486 pacijenata.

U bolnicama drugih gradova Kosova rade 3172 medicinskih i tehničkih radnika. One imaju 2015 ležaja. U 2014 godini imali su na tretiranje 93,599 pacijenata.

I radnicima zdravstvenih institucija potreban je javni transport.

- Promet na srednjoj udaljenosti unutar Kosova, za administrativna, poslovna, zdravstvena, socijalna, sportska, zabavna pitanja, uglavnom međugradski promet.
- Međunarodna putovanja za/iz Makedonije, Bugarske, Albanije i Grčke dok u/iz Srbije, Crne Gore i Zapadne Evrope, za poslovanje, porodična pitanja, socijalne posete, zabavu i druge ciljeve turizma.

Kretanja na međugradskim relacijama povezana su sa demografijom, urbanizmom, razvojem usluga i povećanje životnog standarda.

Kretanja na međunarodnim relacijama povezane su sa daljim integrisanjem Kosova sa evropskim zemljama i širenje i povećanje životnog standarda. Posebno veze sa Srbijom i Albanijom ubuduće će biti veoma važne.

### 3.2.2 Postojeće usluge transporta putnika

Transportne usluge putnika se vrše vozilima i autobusima. U dugim udaljenostima, van države, najviše se koristi vazdušni saobraćaj.

Prikupljanje i obrada podataka za putni saobraćaj za 2011 godinu, pored stvaranja baze podataka, omogućeno je pripremanje putnih vozničkih karata, koje su pokazale najveći promet vozila i autobusa. Figure 8 i 9 pokazuju dnevni promet privatnih vozila i autobusa.

Transportne usluge putnika preko železnice sa injavaju samo jedan mali deo tržišta u dve slede a koridora:

Transportne usluge putem želeniznie ine samo jedan mali deo tržišta, u 2014 godini železnicu je koristilo 339000 putnika.

### 3.2.3 Industrija tranporta putnika

Broj vozila na Kosovu, prema Ministarstvu unutrašnjih poslova, u 2014 godini iznosio je 288,828 od kojih:

- 82% putni kih vozila,
- 1% autobusa,
- 2% motocikla, i
- 14% kamiona.

T i p/ Godine	2011	2012	2013	2014
<b>Vozilo</b>	170.321	176.398	222.537	236.145
<b>Trans vozilo ,3.5 i preko 3.5t</b>	10.877	11.547	15.352	15.769
<b>Transportno vozilo, ispod 3.5t</b>	17.901	18.225	24.659	26.949
<b>Kombibusi</b>	2.698	2.520	3.225	3.161
<b>Autobusi</b>	1.117	1.298	1.570	1.697
<b>Motocikli</b>	546	809	1.488	1.540
<b>Traktori</b>	39	137	776	1.036
<b>Prikolica ispod .5t</b>	101	117	217	250
<b>Prikolica 3.5 i preko 3.5t</b>	1.766	1.800	2.283	2.281
<b>Ukupno</b>	<b>205.366</b>	<b>212.851</b>	<b>272.107</b>	<b>288.828</b>

<sup>2</sup> Izvor podataka: Ministarstvo unutrašnjih poslova

Pove anjem broja privatnih automobila, ovaj broj se pove ava.

Na Kosovu ima 250 registrovanih preduze a za transport putnika autobusima, koja koriste 22 glavne stanice i nekoliko drugih lokalnih stanica na putevima.

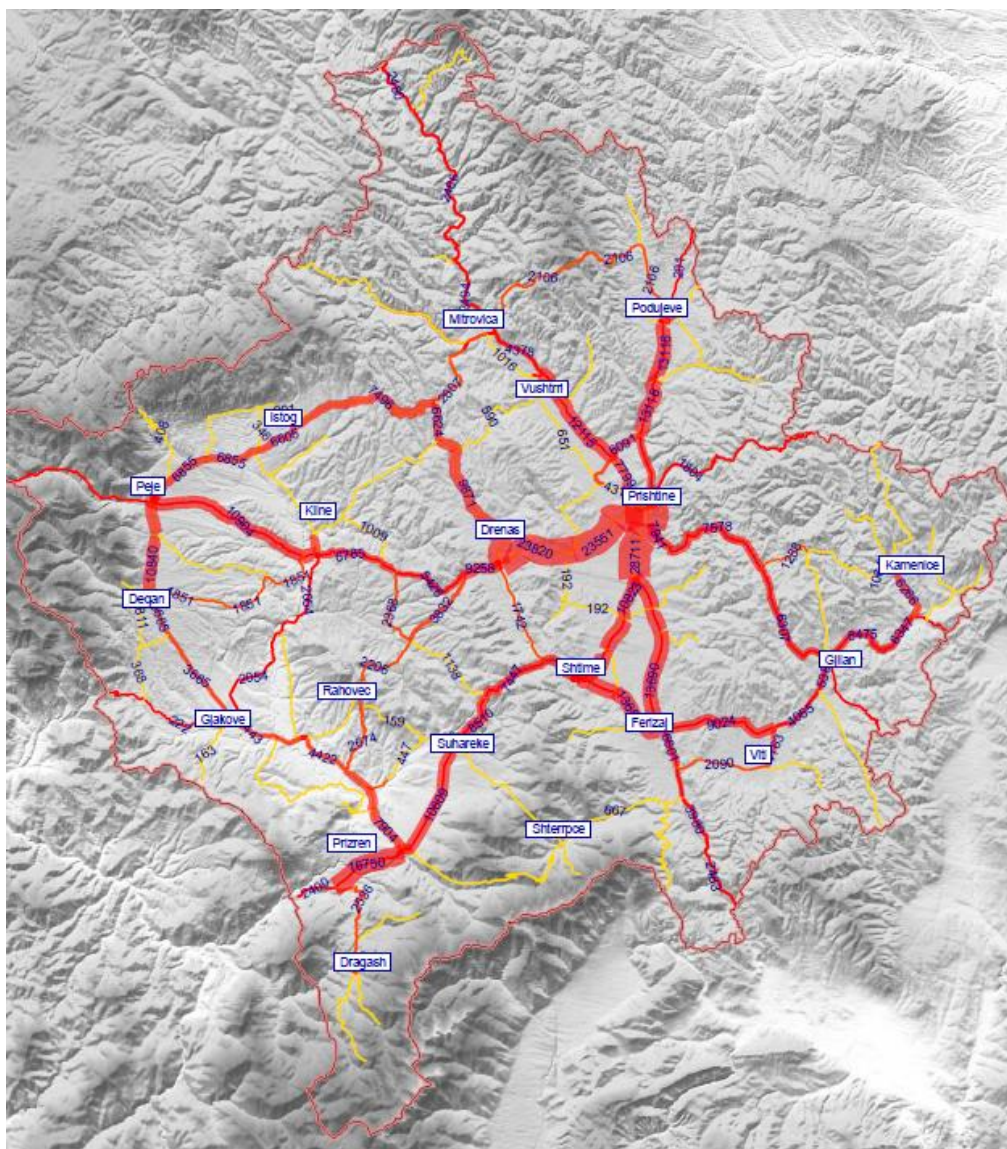
TRAINKOS je jedini operater na Kosovu koji pruža usluge železni kog transporta putnika.

Usluge avio- transporta pružaju mnogi spoljni operateri, koji obavljaju transport putnika u avionskim linijama Priština- Minhen, Be , Ciri, Lubljana i Istanbol. Nekoliko od ovih linija imaju direktne linije sa evropskim glavnim gradovima, kao sa: Londonom, Parisom, Frankfurtom, Berlinom, Briselom, Amsterdamom, Rimom i Atinom.

Vazdušne linije tokom leta za u/iz Veliku Britaniju, Švajcarsku, skandidavskim zemaljama, omogu avaju našim graanima u dijaspori da dolaze za odmore na Kosovu.

Navodimo da zadnjih godina nije pove an broj vazdušnih linija.

Figura 8 – 2011 Dnevno kretanje privatnih vozila i dnevno kretanje vozila



Izvor : MI





## 3.3 Usluge transporta roba

### 3.3.1 Potrebe za transport roba

Prema mestu destinacije, imamo unutrašnji transport i spoljašni transport roba.

- Unutrašnji transport roba se realizuje u kratkim udaljenostima. Zavisno od potreba, pružaju se redovne i vandredne usluge transporta roba. U pogledu količina roba koja se transportuju, imamo veliki transport i mali transport.
  - Veliki transporti, redovni ili ne, uglavnom obuhvataju transport mineralnih proizvoda, kamenja i lignita. Pored negativnih uticaja u životnoj sredini, transport velikih tereta kamionima oštećuje i postoje u putnu infrastrukturu.
  - Nemasivni transporti su normalni transporti roba. Ukoliko su redovni i estivi, putni transport roba utiče na životnu sredinu..
  - Međunarodni transport roba je veoma važan za Kosovo.
  - Za izvoz roba u velikim količinama, posebno za izvoz minerala, ali i za izvoz poljoprivrednih proizvoda, dobre veze sa lukama u Albaniji, Solunu i Baru. Izgradnjom autoputa Priština – Tirana, ove usluge su povećane i postale su jeftinije.
  - Uvoz roba u velikim količinama, kao npr. uvoz naftnih derivata, LPG, uglja, i dr., vrši se preko Solunske luke i Drača. Posle izgradnje autoputa Priština – Tirana, preko luke Drača uvozi se velika količina roba. Kao što je napomenuto, Albanija će izgraditi jednu posebnu luku za proizvode derivata. Drugi proizvodi uglavnom se uvoze iz regiona Balkana i iz zemalja EU-a, koji se transportuju direktno iz izvoznih zemalja, ili preko distributivnih kompanija postavljenih u drugim zemljama Balkana, uglavnom iz Makedonije i Srbije.
  - Radi procene trendove budućih potraživanja za promet roba na Kosovu, treba da se analiziraju pitanja ekonomskog razvoja Kosova ubuduće, imajući u vidu ove faktore:
  - Koliko će se reaktivizirati i razviti sektor rudnika? U kojim zemljama? Koje transportne usluge će se pružiti transportnim preduzećima? Koju će ulogu za Kosovo imati tranzitni prevoz preko Srbije?

### 3.3.2 Sadašnje usluge transporta roba

Putni transport je trenutno glavni način transporta roba na Kosovu, bilo domaćih roba, bilo roba iz uvoza.

Izvršene analize vezane sa poreklom roba (OM) i načina transporta, izvršenih na kraju 2011 godine, osim potrebnih informacija za putni transport roba, omogućile su i stvaranje baze podataka. Figura 8 pokazuje glavne puteve Kosova preko kojih se transportuje najveća količina roba. Ovim analizama je obuhvaćeno i tranzitni transport roba kamionima preko Kosova, posebno tranzitni kopneni transport iz Albanije i Makedonije.



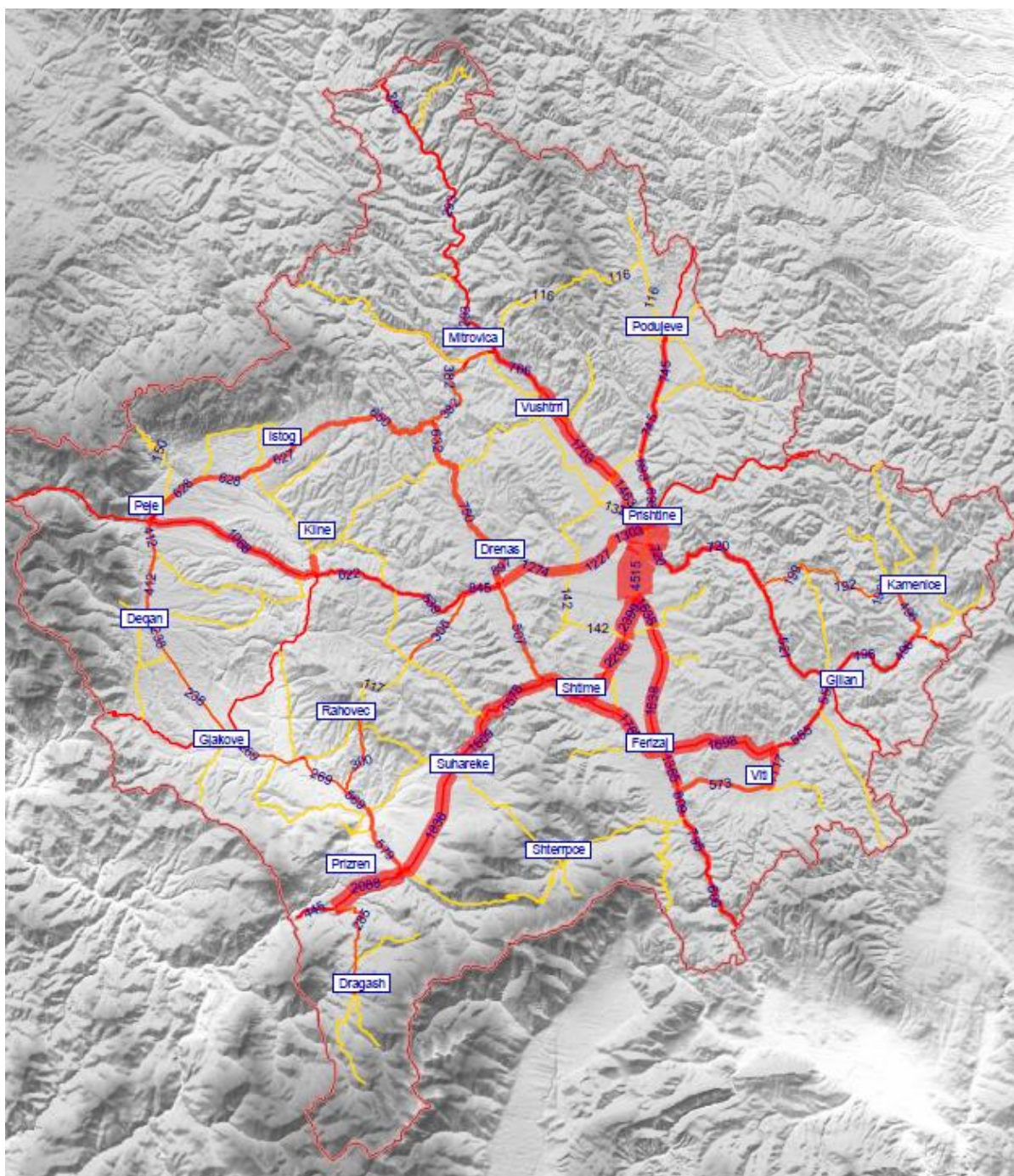
Železni ki transport pokriva jedan ograni eni deo potreba tržišta, dok tonaža je više udvostru ena iz 2005 godine do 2014.godine. U 2009 godini, koli ina transportovanih roba železnicom dostigla je 84800 tona, dok koli ina realizovanih sredstava bila 710 000 evra ( januar –septembar).

### Železni ki kapacitet od 2005 do TM-1 2015

Godine	Broj putnika u hiljadama	Koli ina prevezenih doba u hiljadama tona	Koli ina prevezenih doba u milionima tona - km.
2005	317	298	20
2006	401	357	24
2007	417	592	31
2008	339	823	40
2009	375	914	46
2010	377	1.129	67
2011	358	1.001	56
2012	367	826	40
2013	369	904	43
TM 1-2014	91	158	7
TM 2-2014	91	227	8
TM 3-2014	75	318	1
TM 4-2014	82	145	59
TM 1-2015	67	201	3

Izvor podataka: Železnice Kosova

Figura 6 – 2011 Dnevni saobraćaj kamiona



### 3.3.3 Transport kamionima

Na Kosovu registrovana su 110 transportnih preduzeća sa kamionima koji operišu uglavnom unutar teritorije Kosova.

Registrovani kamioni na Kosovu mogu se kretati van zemlje samo u državama sa kojima Kosovo ima bilateralne odnose, transport se obavlja i sa nekim zemljama sa kojima sporazume bez nekih poteškoća.

Spoljni transporteri roba (*Freight forWarders*) koji operišu na Kosovu, transportne usluge se obavljaju preko predstavništava ili njihovih filijala. Takve su:

- INTEREUROPA, filijala INTEREUROPE iz Slovenije prisutna u Makedoniji, uglavnom se bavi transportom u/iz Balkanske zone.
- SHEGAPRO, bazom u Skoplju, uglavnom se bavi transportom roba u/iz Albanije.



Terminal je jedna tipična stanica manevarske lokomotive za konvencionalne željezničke vagoni, koji operišu i kontejnerima.

Nema neku dizalicu-most (podignute iznad željeznice, ili i sa tokovima, za direktno transportovanje na željezničkim putevima).

Terminalna zona ima 5,250 m<sup>2</sup>, uz mogućnost nastavljanja do 9.000 m<sup>2</sup>. Operacionalna dužina na terenu je 200 m.

Terminal ima oko 250 zona za manevrisanje sa kontejnerima (pokretnim tankerom sa kapacitetom pokretne vuče od 40 tona).

Prostor ima mogućnost proširenja jedne željezničke strukture za transportnu dostavu. Sa skladištima i carinama može da pruža i dodatne usluge, kao što su uvođenje kontejnera, konvencionalna prerada KARGO i dr.).

Terminal povezuje **13 željezničkih linija**, stanicu manevarske lokomotive (900 m dužine i 30 m širine), od kojih 7 su zauzete vagonima za skakp. Ovaj terminal ima dobre veze sa autoputom i željeznicom.

## Poglavlje 4: Prednosti, nedostaci, mogu nosti i rizici SWOT analiza transportnog sistema

---

### 4.1. SWOT analiza multimodalnog/intermodalnog transporta

Prednosti	Nedostaci
<p>Komercijalne cene i objektivni vremena u bliskoj budu nosti nisu nedostižne (realizacija putnih i železni kih usluga koštanjem od 800 evra / TEU za tri dana do/iz Soluna).</p> <p>Nisu potrebne velike investicije za podizanje novih terminala. Neke investicije treba izvršiti samo kako bi se poboljšalo stanje nekih terminala, posebno onog u Miradiji, i za obezbe ivanje manevarske opreme.</p> <p>Postoje a železni ka infrastruktura sa dve glavne linije Sever-Jug i Istok-Zapad. Postoje e lokacije železuni kih stanica u glavnim gradovima, ne mnogo daleko od autobuskih stanica.</p>	<p>Zbog nedostataka u snabdeva kim sistemima (postoje oj infrastrukturi i tehni kih sredstava), ima zaostajanja u pružanju multimodalnih transportnih usluga i u njenom razvoju..</p> <p>Nedostatak poznavanja od donosioca odluka na Kosova vezano sa politikom transporta EU-a, koja je spremna da pomaže razvoj multimodalnog transporta.</p> <p>Nedostatak specijalizovanih ljudskih resursa u transportu i logistici, sposobni da identifikuju i koriste postoje e mogu nosti za jedan efikasniji i konkurentni razvoj multimodalnog/intermodalnog transporta.</p> <p>Slaba sposobnost snabdeva a, posebno železni kih operatera da se oganizuju koliko i kako treba.</p> <p>Nedostatak odgovaraju ih strategija za marketing, odnosno za reklamiranje proizvoda / tržišta, i za pružanje kombinovanih usluga.</p> <p>Postoje e železni ke mogu nosti na Kosovu veoma su ograni ene, i ne idu u korist promovisanja inermodaliteta autobus-železnica , kamion železnica.</p>



<b>Mogu nosti</b>	<b>Rizici</b>
<p>Trgovina Kosova sa svetom je ve a od 393.000 tona (godina 2014 izvor Carina Kosova (oko 12.000 TEU). Ove vrednosti su iznad minimalnog praga od 100.000 tona godišnje..</p> <p>Politika EU-a zasnovana na razvoj multimodalnog transporta..</p> <p>Razmena autobus-železnica ima izgleda da bude relevantnija u Prištini, Pe i i Prizrenu, gde može da se eka jedan ve i procenat putovanja u dužim udaljenostima (Priština – Pe – Prizren. I na relaciji Priština – Uroševac, Priština, Priština – Mitrovica može da se realizuje kombinovani transport autobus/železnica.</p> <p>Prvi koraci u pravcu politiki sporazuma da se Kosovu omogu i u eš e u me unarodnim sporazumima za putni i železni ki transport.</p>	<p>Administrativni problemi, visoki troškovi a isto tako i nepoverenje za snabdevanje elektri nom energijom i vodom.</p> <p>Potencijal za intermodalna putovanja ograni en od relativno kratke dužine me ugradske i planirane frekvencije železni kih usluga u pore enju sa frekvencijama usluga sa me ugradskim autobusima.</p>

#### 4.2. SWOT analiza putne infrastrukture i usluga transporta

<b>Prednosti</b>	<b>Nedostaci</b>
<p>Fleksibilnost i poverenje u uslugama putnog transporta roba, prema sistemu vrata do vrata.</p> <p>Dovoljna ponuda usluga putnog transporta putnika: autobusi se kre u i pružaju este prihvatljive usloge u glavnim koridorima</p> <p>Ponude transportnih usluga kamionima je na potrebnom nivou.</p> <p>Uporedo sa pove anjem prihoda, znatno je uve an i broj automobila u privatnoj svojini.</p> <p>Izgradnjom autoputa koja povezuje Kosovo sa Albanijom, brzo je porastao i nivo usluga transporta.</p>	<p>Nedostatak kapitala za izgradnju puteva i planiranje programa radova održavanja,</p> <p>Nedostaci u poboljšanju inženjerskih praksi i u nadzoru radova,</p> <p>Nedovoljan nivo sigurnosti na putevima,</p> <p>Nedostaci na poboljšanju sistema putne signalizacije, obuhvataju i signalizaciju na postojećim putevima,</p> <p>Nedostaci u poboljšanju sistema informisanosti u oblasti putnog transporta roba,</p> <p>Nedostaci kretanja registrovanih kamiona / autobusa na Kosovu nema bilateralnih sporazuma,</p> <p>Nepriznavanje polisa osiguranja (ne priznavanje zelenih kartona) izdatih na Kosovu nema bilateralnog sporazuma.</p> <p>Nezadovoljavaju i nivo organizovanja i funkcionisanja udruženja operatera transporta kamionima/auktobusima radi predstavljanja interesa industrije ovih kategorija .</p> <p>Loše stanje autobuskih terminala</p>

Prednosti	Nedostaci
	Nedostatak usluga javnog transporta za Meunarodni aerodrom Prištine

Mogućnosti	Nedostaci
<p>Stanovništvo je mlado i u pokretu</p> <p>Visoka gustoća stanovništva (npr. oko 10 gradova, osim Prištine, imaju više od 40 000 stanovnika)</p> <p>Mogućnost razvoja infrastrukture davanjem pod koncesijom i u slučaju privatnog kapitala</p>	<p>Veoma vrsta konkurencija između transportera kamiona/autobusa, koja, zbog niske zarade, nudi usluge slabog kvaliteta.</p> <p>Nesprovodjenje na nivou pravila saobraćaja (nedostatak odgovarajuće kontrole tereta kamiona, uzimanje putnika od lokalnih stanica sa međugradskim autobusima.</p> <p>Nema efikasne kontrole izdavanja dozvola, što prouzrokuje slab kvalitet usluga.</p> <p>Tendencije za povećanje cena goriva za mašine i kamione, i mogućnost sistema plaćanja na autoputevima i glavnim putevima prouzrokovanih od politike EU-a.</p> <p>Dugo provedeno vreme na granicama prelazima.</p> <p>Nedostatak u planiranju lokalnog (komunalnog) transporta.</p>
Mogućnosti	<p>Rizici</p> <p>Problemi sa gustim putnim saobraćajem u Prištini</p> <p>BUDŽETSKA OGRANIČENJA javnog novca za razvoj nove infrastrukture i za održavanje i modernizovanje postojećih.</p>

#### 4.3. SWOT analiza infrastrukture i usluga železnog transporta

Prednosti	Nedostaci
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Železnička infrastruktura sa dve glavne linije Sever-Jug i Istok-Zapad, na glavnim uslugama građana, izuzev gradova akovica i Gnjilane.</li> <li>- Mogućnost velikih gradova za realizovanje projekata za integrisanje postojećih železnica i autobuskih stanica.</li> <li>- Intermodalni postojeći terminal u blizini aerodroma Prištine u Miradiji.</li> </ul>	<p>Dva grada srednje veličine (akovica i Gnjilane) nisu neposredno povezani sa železnicom infrastrukturom. Prizren ima železničku vezu, međutim bez usluga, isto kao Podujevska zona.</p> <p>Dve susedne zemlje (npr. Albanija i Crna Gora, odnosno luka Drač i ona u Tirane) nisu neposredno povezane sa železnicom putem sa Kosovom.</p>

<b>Prednosti</b>	<b>Nedostaci</b>
<p>- Postoje a infrastruktura u zoni Prištine, koja bi mogla da se upotrebi za poboljšanje usluga transporta putnika u okolini, imaju i u vidu objektiv stabilnog razvoja transportnog sistema.</p> <p>-Planiranje otvaranja železni kog tržišta u susednim zemljama.</p>	<p>Železnici ka infrastruktura je stara i treba da se modernizuje za pružanje sigurne i brze usluge za putnike i transport roba.</p> <p>Železni ki vor je postavljen u Kosovom Polju.</p> <p>Železni ka stanica i autobuski terminal Prištine, nisu integrisani i povezani.</p> <p>Nema nijedna srednja železni ka stanica za usluge u novoj trgova koj zoni izme u Prištine i Kosova Polja.</p> <p>Nema železni kih veza s aerodromom.</p> <p>Nema dovoljnih sredstava manevrisanja da bi se osigurale brze i poverljive železni ke usluge putnika.</p> <p>Kosovo nije priznato od železni kih me unarodnih organizacija, što onemogu ava Kosovu približavanje pružanja me unarodnih usluga i ini težim postizanje me unaroadnih sporazuma.</p> <p>Nema mnogo unapre enja u postizanju mnogostranih sporazuma sa železni kim organizacijama susednih zemalja, što onemogu ava pružanju boljih usluga.</p> <p>Nema mogu e pristupe na me unarodnim tržištima preko infrastrukture Srbije.</p>

<b>Mogu nosti</b>	<b>Nedostaci</b>
<p>Stanovništvo je mlado i mobilno.</p> <p>Visoka gusto a stanovništva.</p> <p>Srednji ve i gradovi, odnosno sa velikom gusto om stanovništva tokom koridora Sever-Jug i Istok-Zapad.</p> <p>Kulturna i ekonomska sposobnost sa Albanijom i Makedonijom.</p> <p>Politika EU-a je zasnovana na razvoj multimodalnog transpoorta, koriste i</p>	<p>Zemlja sa zatvorenom geografskom konfiguracijom, opkoljena visokim planinama.</p> <p>Veoma brzo otvaranje usluga autoputa koji povezuje Kosovo i Albaniju, koji može da se koristi za tranzitni transprot kamiona, kao grana VIII koridora i X.</p> <p>Jaka konkurencija od autobusa koji se kre u na istim destinacijama kao vozovi.</p> <p>Veoma jaka konkurencija u transportu</p>

<b>Mogu nosti</b>	<b>Nedostaci</b>
<p>najbolja bilo koje vrste transporta na jednom integrisanom pristupu kako bi se postigli objektivni manje potrošnje rekonstruirane energije, sa manjim rasterećenjima staklenih gasova, manje buke i saobraćajnih udesa.</p> <p>Potreba da Kosovo i Srbija postignu jedan politički sporazum u jednoj bliskoj budućnosti, koji bi omogućio željezničke operacije na severu Kosova i tranzita preko Srbije da bi se postigla evropska tržišta.</p> <p>Tendencije za povećanje opštih cena goriva za vozila i kamione i mogući sistemi plaćanja ubuduće za autopute i glavne puteve, prouzrokovani od politike EU-a.</p> <p>Perspektive razvoja industrije i trgovine na Kosovu</p> <p>Podrška od velikih korisnika transporta da prežive željezničke usluge kao jedna alternativa putnog transporta.</p>	<p>kamionima.</p> <p>Administrativni problemi, visoki troškovi i nepoverenje snabdevanja električnom energijom i vodom.</p>



# Poglavlje 5 – Strategija multimodalnog transporta

---

## 5.1. Dopune i koordiniranje modaliteta

Ministarstvo Infrastrukture, koje glavnu delatnost ima pitanje transporta, istražuje mogu nosti koje nude multimodalni sistemi transporta putnika i roba i mogu nosti za stabilno rešenje u oblasti transporta uopšte.

U narednom poglavlju dat je opis potrebnih resursa za infrastrukturu i sistem transporta Kosova i za sprovo enje pogodnih i efikasnih rešenja u multimodalnom transportu.

Putni i železni ki transport, i u srednjem i kratkoro nom periodu, odigra e glavnu ulogu u sistemu transporta Kosova. To zna i da treba koordinirati resurse za razvoj budu ih multimodalnih sistema putnog i železnog transporta, sa postoje im monomodalnim resursima.

### 5.1.1 Multimodalni/intermodalni transport roba

#### 5.1.1.1 Multimodalni/intermodalni transport roba

Transport nacionalnih roba je transport u kra im udaljenostima. Ovaj transport može da bude masivan, redovan ili ne.

Za transport velikih koli ina roba, bilo kao redovni transport, ili neredovni, železnica je najefikasniji na in transporta. U kratkim relacijama, do železni ke stanice, roba može da se sakupi kamionima. To je najpogodniji i najkorisniji transport. Minerali, kamenje ili drvni proizvodi transportuju obi nim vagonima. Ovaj na in transporta prouzrokuje manje poteško a za stanovnike zone, ne ošte uje puteve i ne zaga uje sredinu.

Ukoliko nisu masivni, transporti se obi no realizuju kamionima.

#### 5.1.1.2 Me unarodni multimodalni/intermodalni transport roba

U nižim glavnim ta kama je sadržina i predložena multimodalna/intermodalna strategija.

- Multimodalne usluge transporta ne treba smatrati kao sadržinu sastavljenu od jednog broja odvojenih usluga, koje su kombinovane, ve kao jedan jedini proizvod. To je jedan mnogo efikasniji na in transporta, pod uslovom da se ispune ova etiri uslova:
  - Ekonomska/finansijska ograni enja: koncentracija jednog minimalnog volumena saobra aja na jedan redukovani broj terminala, najmanje 100.000 tona / godina jedinstvenih vagona. Ovi uslovi mogu se dopuniti. Trgovina Kosova sa inostranstvom je ve a od 393.062 tona (oko 12.000 TEU). Kontinentalna trgovina je 3,5 miliona tona. Geografska ograni enja; usluge MMT ekonomski treba da bude stabilan "vrata" porekla i destinacije treba da budu udaljena, najmanje 350 km.

udaljenosti. Za kraće udaljenosti, operativni troškovi budu veći nego sa jednom vrstom transporta. Zbog geografske veličine relevantno tržište predstavlja meunarodni transport.

- Očekivanja potrošača: treba da budu u skladu sa cenama na tržištu i vremenu realizovanja transporta. Data preporuka u Poglavlju 3 pokazuje da su komercijalni ciljevi u bliskoj budućnosti nedostižni (mogu se postići i ciljevi putnih i železnih usluga od 800 Evra/TEU za tri dana iz/u Solunu).
- Druga trgovinska/logistička ograničenja: prema definiciji, samo kutije (kontejneri, standardni kontejneri, poluprikolice) tretirani su, sa "vrata" kupca kod "vrata" prodavca. Troškovi i rizici transferisani su od kupca do prodavca na jedna od dveju vrata. Treba da se pridržavaju pojmova o prodaji, kao "slobodna isporuka" ili "X-Works" (Incoterms), što podrazumeva ugovore za meunarodni transport koji sadrže uslove i rokove isporuke i plaćanja.
- Nedostaju uslovi za razvoj MMT usluga, zbog nedostataka u sistemu snabdevanja (postojeća infrastruktura i tehnička sredstva) i, iznad svih, nedovoljno razumevanje i manja poznavanja tržišnog potencijala za jednog od načina transporta ove vrste. Nedostatak sposobnosti operatera da se sami organizuju i nedostatak adekvatnih strategija marketinga za svakog od kombinacija proizvodi/tržišta, je i jedan od razloga slabog razvoja MMT usluga.
- Ukoliko se traže investicije za poboljšanje terminala, snabdevanje manevarskom opremom za jedan mali broj terminala, posebno u Miradiji, treba izbegavati velike investicije u izgradnju novih terminala, s obzirom da se hitno traže jer samo povećati troškove obrade TEU-a. U kratkoročnom periodu, investicije velikih iznosa u raznim tačkama terminala bile bi greška, bez obezbeđivanja uslova optimalne upotrebe i njihov uspešni razvoj.
- Važno za srednjoročni period je poboljšanje organizacione strukture, znanja u ovom poslovanju (operativne procedure, procedure i tržišta) zasnovana na okviru i revidirane zakonske regulative i usaglašene sa onom EU-om.

Strateški objektivni su :

- Za srednjoročni period:
  - Stvaranje organizacionog MMT okvira, stvaraju i olakšavaju i razvojne politike za podsticanje osnivanja kompanije za intermodalni transport i povezanog organizovanja.
  - Povezivanje novog MMT sistema s relevantnim MMT mrežama EZ-a, preko saradnje sa novim meunarodnim lokalnim/regionalnim entitetima i saradnja sa srodnim kompanijama. Linija 10 i put 7 ubuduće mogu postati alternativni putevi Koridora X i Koridora VIII. Razvoj ova dva koridora uživa podršku EU-a.
  - Poboljšanje postojećeg terminala u Miradiji koji ima površinu od 900m<sup>2</sup>, (studija fizibiliteta) za prijem utovarenih vozova i za poverljivo preuzimanje i brz način prihvata sa intermodalnim jedinicama.
- Srednjoročni rok:
  - Izgradnja terminala roba u Miradiji.

Da se vide mogući proširenja/razvoja dodatnih terminala, posebno na Severu za dalja i kraća povezivanja sa Mrežom EU-a (Koridor X) preko Beograda (Srbije).

## 5.1.2 Multimodalni transport putnika

### 5.1.2.1 Orijentacije u pravcu multimodalnih rešenja za transport putnika

#### *i) Usluge putnog/železni kog transporta putnika u zemlji*

Postoje a železni ka infrastruktura u dve glavne linije: server-jug i istok-zapad, ali ne povezuje sve glavne gradove i one sa susednim zemljama.

Postoje a železni ka infrastruktura je izgra ena krajem devetnestog veka i nije u dobrom stanju. Me utim, ona pretstavlja dobru osnovu za njenu modernizaciju, a time i za pružanje kvalitetnih usluga za transport putnika, u kombinaciji sa autobuskim linijama, koje e povezati najudaljenije krajeve sa glavnim stanicama voza. Za ovaj cilj, treba da se adresiraju slede a pitanja:

- Da se revidira mogu nost izgradnje železni ke linije do akovice i Prizrena kao i da se tvidi mogu nost ponovnog otvaranja postoje e linije u Prizrenu i linije za Podujevo granica sa Srbijom.
- Železni ke usluge treba da se nastave u severnom delu Linije 10.
- Železni ke usluge treba da se modernizuju kako bi pružile sigurne i brze usluge (najmanje 120 km/h) za putnike.
- Jedno istraživanje treba se posevetiti multimodalnom integirsanom razvoju za putnike koji putuju na relaciji Gnjilane-Priština.

#### *ii) Putne/železni ke usluge u zoni Prištine*

Izme u Prištine i Kosova Polja funkcioniše železni ka mreža. Ova železni ka infrastruktura trebalo bi da se koristi da bi se pružile dobre usluge transporta unutar Prištine, kombiraju i sa gradskim autobusima, koji povezuju sve postoje e stanice u ovoj zoni i stanice koje treba da se izgrade kako bi se ispunile odgovaraju e potrebe. Ovo može da se u ini ispunjenjem slede ih uslova:

- Povezivanje lokalnih železni kih stanica Prištine ( preko nekog podvožnjaka ili nadvožnjaka) sa centralnom autobuskom stanicom Prištine za pružanje kombinovane multimodalne usluge u zoni Prištine.
- Ponovno otvaranje linije i odgovaraju ih usluga izme u Podujevai Prištine.
- Pružanje usluga gradskim autobusima u prigradskim naseljima uzduž ove linije, koje treba da budu eš e, poverljive i dobro koordinirane.
- Studija mogu nosti za formiranje stanice i novih stajališta na ovoj liniji da služi komercijalnim centrima, školskim zgradama, bolnicama i dr..
- Studiranje mogu nosti stvaranja jednog integrisanog sistema prodaje voznih karata za celu zonu.

#### *iii) Potrebe za avio/železni ki/autobuski transport putnmika u zoni Prištine i dalje*

Pored postoje eg aerodroma postoji železni ka infrastruktura koja treba da se obnovi na liniji Podujevo-Priština-Kosovo Polje-Pe .

Ova obnova trebalo bi da se koristi kao mogu nost za stvaranje jedne linije/grane, koja e služiti aerodromu i treba da se organizuju dobre veze preko kojih se pružaju vrste usluge za

stanovništvo koje živi pored linije izme u Kosova Polja i Pe i ili Kosva Polja i Podujeva i Podujeva i onog koji živi pored linija Uroševca, Ka anika i Mitrovice. Ova kratka razgranata linija mogla bi da funkcioniše sprovode i *shuttle* koncept vozova na kratkim udaljenostima izme u Aerodroma, Kosova Polja i Prištine.

Studiranje fizibiliteta za regulisanje železni ke linije Istok-zapad. Mogu se izvršiti studiranja i za mogu u procenu za rešavanje tramvaj-voz.

#### **iv) Usluge putnog i železni kog transporta za putovanje u/od susednih država**

Trenutno postoji železni ka linija sa Skopljem na kojoj se pružaju dve vrste usluga (robe i usluge) dnevno.

Isto tako linija Beograd, Kraljevo i Niš, ali trenutno one ne funkcionišu. Ne postoji jedna železni ka infrastruktura sa Albanijom i Crnom Gorom.

Moglo bi da se predvidi:

- Ponovno otvaranje železni kih usluga na postoje im linijama.
- Studiranje mogu nosti za stvaranje nove železuni ke infrastrukture za direktno povezivanje Kosova sa Albanijom i Crnom Gorom.

Zbog slede ih razloga:

- Potreba za povezivanje sa susednim državama je od uzajamnog interesa, posebno za trgovinsku razmenu, kulturna delatnost, turizam i dr.
- Udaljenosti s ovim zemljama su veoma kratke za koriš enje vazdušnog transporta.
- Usluge autobusima na me unarodnim linijama su mogu a, me utim, železni ke usluge pružaju stabilnija, poverljivija i efikasnija rešanja. One bi trebalo da povezuju sve glavne gradove, koje e pružiti pomo ne usluge autobusima.

### **5.1.2.2 Multimedialni transport putnika i intermodaliteti autobus-voz**

Kao što je diskutovano u Odeljku 3.3, imaju i u vidu postoje e železni ke usluge veoma limitirane na Kosovu, promovisanje intermodaliteta autobus-voz za putovanje putnika, treba da bude srednjoro no/dugoro ni objektiv, koji bi se oja ao sa planiranim sredstvima za poboljšanje želzni ke mreže i podizanje nivoa usluga putnika. Za jedan kratkoro ni period mogu se opravdati samo mere sa veoma niskim troškovima za rešavanje specifi nih problema koji se odnose na pristup glavnim stanicama.

I sa planiranim poboljšanjima za železni ke usluge, potencijal za intermodalna putovanja ograni e se od relatiavno kratke dužine putovanja u me ugradskim linijama na Kosovu i od planirane u estalosti železni kih usluga, u pore enju s onim me ugradskim uslugama autobusom.

Mesto razmena autobus-železnica ima izgleda da bude najvažnije u Prištini, Pe i i Prizrenu, gde se o ekuje da e imati putovanja na dužim udaljenostima (izme u Prištine i Pe /Prizrenu). Stvaranje me uveza autobus-železnica predloženo je da bude: u Prištini, preko jedne železni ke stanice obuhvataju i MMST 2009, u Pe i, preko razmeštaja autobuske stanice na jednoj lokaciji blizu železni ke stanice (kao što je predloženo od opštine Pe ) i u Prizrenu, postavljanjem železni ke stanice blizu autobuske stanice.

Ovi predlozi zavisi e od svestranih studija fizibiliteta, koje e se završiti kako bi se izvršio njihov uticaj na transport i koriš enje zemljišta, procene troškova i koristi i procena “vrednosti u novcu”.Ove studije treba da uzmu u obzir ta ne podatke putovanja na postoje im prigradskim linijama i predvi anja za broj budu ih korisnika.

Linije Kosovo Polje – Uroševac – Podujevo, bi e na usluzi stanovnicima gradskih/me ugradskih zona. U ovim centrima, potencijal me uveze autobus/železnica se o ekuje da bude niži, s obzirom da e dužina me ugradskih linija biti kra a. Preporu ujemo da se razvijaju “mini me uveze” blizu železni kih stanica ovih centara.

Planiranje i modelisanje intermodalnog transporta treba da bude sastavni deo planiranja i modernizovanja mreže i železni kih usluga. Preporu uje se da se izradi intermodelarni plan za svaki železni ki koridor. S obzirom da približavanje dobrih me uveza na ina transporta može da uti e na lokacije i dizajne stanica, prethodno treba izraditi detaljni plan.

Tokom fokusiranja ovde je bilo u intermodalitetu autobus-železnica, strategija intermodaliteta koridora treba da se razmotri i intermodalitet izme u vozila i železnice (parkiraj i putuj), taksima i železnicom i, svakako, peša enjemi i železnicom.

Treba dati prednost razvoju jednog resursa zasnovanim na kompjuterskom sistemu informacija za javni transport. U kratkorom periodu dale bi se “stati ke” informacije za red vožnje odlazaka-dolazaka. U srednjorom periodu, ona treba da omogu ava planiranje multimodalnog transporta, Riblje kosti ( model koji hrani/ popunjava saobra ajne linije) ona može pružiti informacije za usluge uopšte i u realnom vremenu.

Plan za intermodalni transport treba da predvidi i prodaju vozni h karata prema konceptu “riblje kosti”. Zahtevi za ove usluge mogu se inkorporisati u specifikacijama za koncesije linija autobusima i za olakšice za železni ke usluge. Usluge javnog transporta (DSP) delimi no se mogu subvencionisati.

Suštinski je da za razvoj intermodaliteta ima obostrano razumevanje sa opštinskim organima. Planiranje intermodalnog transporta zahteva integrisanje planiranja me ugradskog transporta, što je u odgovornosti Ministarstva Infrastrukture, planiranja gradskog i gradsko-prigradskog transporta, što je odgovornost opština, kao i planiranje upotrebe gradskog zemljišta, koje isto tako odgovornost opština.

Plan intrmodalnog transporta treba da se izradi od MI-e i opština. Ovaj plan treba da obuhvata studija fizibiliteta za velike šeme intermodalnog transporta i povezivanje sa železni kim koridorima. Predlozi za podizanje uslužnih objekata za intermodalni transport i izmene koje se odnose na transport autobusima može da se obuhvati u planovima lokalnog transporta i planovima za razvoj gradskog transporta.

Za kratkoroni period se sugeriše da se preduzmu radnje u slede im oblastima:

- Predvi anje broja budu ih korisnika železni kog transporta i intrmodalnog transporta autobus-železnica, zasnovano na modelu VISUM transporta za Kosovo, što je aktuelno u toku razvoja. Analiza i potreba za investiranje kapitala u intermodalnom transportu na linijama Priština, Pe i Prizren.
- Pripremanje plana koridora za intermodalni transport železnicom putnika na liniji 10. Sada je ve studija fizibiliteta za železnicu završena, dok koridor Priština-Pe je obuha en u studiji za rehabilitaciju železni ke linije istok-zapad.

## 5.2. Strategija prema vrsti transporta

### 5.2.1. Razvoj i održavanje putne infrastrukture

#### 5.2.1.1. Institucionalni i organizacioni aspekti

Reorganizacija u poslednje vreme u Ministarstvu Infrastrukture nije promenila delokrug Departamenta Putne Infrastrukture (DPI) ni Direkcije puteva (DP). U skladu sa Administrativnim uputstvom br. 2003/4 za Direkciju puteva (izmenjen s Administrativnim uputstvom br. 2007/1), Direkcija puteva je "odgovorna za nadzor radova kao što je predviđeno u ugovoru izgradnje, obnove, zimskog i letnjeg održavanja nacionalnih i regionalnih puteva.

#### 5.2.1.1. Razvoj putne infrastrukture

Predložena strategija obuhvata:

- Poboljšanje planiranja i programiranja kapitalnih radova.
- Poboljšanje menadžerskih praksi u izgradnji autoputa i nadzoru izgradnje.
- Poboljšanje planiranja i programiranja kapitalnih radova preko:
  - Stvaranja/poboljšanja procedura i obezbeđivanja sredstava za pripremanje investicionog plana i za njihovu realizaciju,
  - upotrebi **HDM-4** za ekonomsku procenu i određivanje prioriteta projekata za kapitalne radove,
  - razvoj sposobnosti u pripremanju studije fizibiliteta,
  - razvoj sposobnosti u primenjivanju Analize višestrukih kriterijuma,
  - razvoj sposobnosti u prikupljanju i obradi podataka putnog saobraćaja,
  - razvoj i poboljšanje nacionalnog modela transporta za unapređenje predviđanja razvoja saobraćaja i planiranju budućih kapitalnih radova,
  - realizaciji programa kapitalnih radova prema aktuelnim koštanjima.
- Poboljšanje inženjerskih praksi autoputa i nadzor izgradnje preko:
  - stvaranja/poboljšanja potrebnih standarda dizajna u saglasnosti sa standardima EU-a.
  - poboljšanje standarda dizajna i praksi izgradnje u saglasnosti sa zaštitom sredine,
  - poboljšanje kapaciteta za nadzor realizacije ugovora za izradu kapitalnih radova.

#### 5.2.1.2. Održavanje puteva

Predložena strategija obuhvata:

- poboljšanje planiranja i programiranja radova održavanja.
- poboljšanje procedura za zaključivanje ugovora za održavanje,
- poboljšanje osnove podataka za putne mreže.
- Poboljšanje planiranja i programiranja radova održavanja, preko:
  - Stvaranja/poboljšanja procedura i sredstava za pripremanje strategije i programa za održavanje,
  - Upotreba **HDM-4** za ekonomsku procenu i određivanje prioriteta za radove održavanja,
  - razvoji tehničkih sposobnosti za menadžiranje i nadzor periodičnih i rehabilitacionih radova,
  - istraživanje na ina poboljšanja mreže budžeta za radove održavanja (kao što je upotreba posebnih fondova).

- Poboljšanje procedura za zaključenje ugovora održavanja preko sprovođenja procedura i praksi za zaključenje višegodišnjih ugovora na bazi rezultata.
- Poboljšanje baze podataka za putnu mrežu i podataka iz njihovih merenja, preko:
  - poboljšanje sistema godišnjih podataka razvoj mreže i podataka iz merenja putnih mreža,
  - razvoj sposobnosti u upotrebi opreme za merenje puteva, uglavnom merača putnih rupa i izgradnji puteva,
  - unošenje u upotrebi redovnog merenja snage trotoara i stanje trotoara,
  - centralizaciji vizuelne odgovornosti sa dodatnom opremom za merenje,
  - poboljšanje pristupa korisnika baza podataka za putne mreže.

## 5.2.2 Putni transport

### 5.2.2.1 Transport roba

Predložena strategija obuhvata:

- Vežano sa rukovodiocima komercijalnih sredstava
  - Izdavanje uverenja profesionalne nadležnosti (UPN) za profesionalne vozače i obavezno testiranje UPN, saglasno sa odgovarajućim odredbama,
  - organizovanje obaveznih obuka za transport opasnih roba,
  - primenjivanje sistema (baze podataka) registra vozača za sva komercijalna vozila iznad 3.5 tona bruto i više od 8+1 sedišta.
- Primenjivanje standarda EU-a za testiranje komercijalnih vozila iznad 3.5 tona bruto i više od 8+1 sedišta.
- Vežano sa putnim transportom roba:
  - poboljšanje informativnog sistema za putni transport obuhvatanjem Evropske uredbe (EC) br.1172/98 za prikupljanje statističkih podataka za putni transport roba i utvrđivanje obaveza za operatere putnog transporta roba koji će pružiti informacije o vozilima, putovanjima i transportovane robe,
  - postizanje bilateralnih sporazuma za dozvolu kretanja van zemlje kamiona registrovanih na Kosovu.

### 5.2.2.2. Transport putnika

Predložena strategija adresira pitanja u nastavku koja su identifikovana od posebne važnosti:

- Restrukturisanje firmi koje operišu sa mećugradskim autobusima i njihovo sjedinjenje u veće subjekte. Mere koje se predlažu imaju za cilj:
  - podsticanje kompanija da se grupišu, kako bi bile konkurentne na unutrašnjem i spoljašnjem tržištu.
  - Donošenje uputstava za opštine vežano sa razvojem njihovih planova lokalnog transporta.
- Pružanje usluga javnog transporta za Mećunaraodni aerodrom "Adem Jashari".

#### **i) Restrukturisanje firmi koje operišu sa mećugradskim autobusima**

Predložena strategija obuhvata:

- ponovni uvid praksi sprovođenja zakona za obezbećivanje kako bi se ispoštovale zakonske odredbe na snazi,

- iniciranje izrade jednog plana za angažovanje operatera u javne diskusije za viziju i budu u strategiju za sektor transporta me ugradskim auatobusima,
- dalji razvoj plana i programa za koncesije,
- u saradnji sa operaterima, identifikaciji potreba za podršku i obuku i davanje predloga za ispunjenje tih potreba. U ovoj diskusiji trebaju se obuhvatiti i ostale interesne grupe.

**ii) *Donošenje uputstava za opštine za razvoj njihovih planova lokalnog transporta***

Iako odgovornost za razvoj i sprovođenje strategije i planova za gradski transport s pravom pripada opštinama, Ministarstvo Infrastrukture ima važnu ulogu u promovisanju gradskog javnog plana kao deo integrisanih planova multimodalnog transporta. Za ispunjenje ove uloge, ono treba:

- da opštinama pruži savetodavne usluge vezano sa delokrugom, formom, pripremanjem i monitorisanjem lokalnih planova transporta, obuhvataju i realizovanje saradnje u saglasnosti sa objektivima nacionalnog transporta i obaveza opština za izradu ovih planova saglasno sa nacionalnim planom transporta. Ovo treba da se u ini u konsultaciji sa Asociacijom opština i Ministarstvom lokalne uprave.
- da stvara formalne me uveze sa opštinama za njihovo održavanje u razvoju planova za gradski transport,
- da priprema i promoviše najdetaljnija uputstva vezana za glavne aspekte razvoja stabilnih sistema gradskog transporta, kao što su izradnja staza za pešake, obuhvataju i obavezu za pružanje usluga javnog transporta(DPO), integrisani sistem voznih karata, i dr.

**iii) *Uspostavljanje usluga javnog transporta za/iz Me unarodnog Aerodroma Prištine "Adem Jashari"( MAP)***

Po etna procena broja potencijalnih korisnika, za prihode i rashode operatera usluga autobusom za MAP, izvršene su na osnovu sprovedene ankete putnika. Takve procene za usluge su izvršene i za sve velike gradove Kosova.

Uspostavljanje ili otvaranje jedne linije izme u Prištine i aerodroma koja e funkcionisati 12 asova dnevno, izgleda da je dobra opcija koja e pove ati stepen usluga za putnike.

## **5.2.3. Infrastruktura i železni ki transport**

### **5.2.3.1. Razvoj železni ke infrastrukture**

Železni ka infrastruktura na Kosovu danas je zastarela i nije u stanju da ispuni potrebe putnika i transporterera roba. Ona ne pruža adekvatne veze sa susednim državama i njihovim lukama. Zbog ovog razloga postoji hitna potreba za modernizaciju i razvoj kako bi se ispunila potreba i pružanje stabilnih usluga transporta.

Multimodalna stategija predvi a da železnice:

- postepeno sprovode donete preporuke na osnovu studije fizibiliteta Linije 10, da najmanje,( obavljena od angažovanog Saveta i podržana od BERZH-a) da postoji ova linija najamnje ova linija u dobrom stanju za operisanje. Južni deo linije 10 treba da se smatra kao prioritet, ne ostavljaju i na stranu ni funkcionisanje severnog dela linije X. Na osnovu studije fizibiliteta za modernizaciju linije 10, navedeno je:



- Da se izvrše studije fizibiliteta o rehabilitaciji/modernizaciji linija Istok-Zapad, koje povezuju Aerodrom sa ograncima južnog dela linije, radi služenja stanovništvu i važnim zonama gradova, kao što su: Podujevo, akovica i Prizren.
- Da se izvrše studije fizibiliteta za izradnju železni ke linije koja povezuje Kosovo sa Albanijom, sa njenim glavnim centrima i lukama.
- Da se izvrše istraživanja tržišta kako bi se razumele potrebe za multimodalne terminale za potrebe Kosova i da njihovu zemlju uklju e u mreži intermodalnih terminala na Balkanu i njihovo povezivanje sa distributivnim i logisti kim centrima u regionu.

### 5.2.3.2. Razvoj usluga železni kog transporta

Sistem železni kog transporta doživeo je promene izdvajanjem Železnica Kosova na dva subjekta. Jedna od njih, INFRAKOS, od 1.9.2011, je odgovorna za menadžiranje, održavanje i razvoj železni ke infrastrukture. Drugi subjekt, TRANKOS, je odgovoran za pružanje usluga transporta putnika i roba. INFRAKOS i TRANKOS su javna preduze a.

Zakon o železnicama, usvojen 2007 godine, predvi a planiranje razvoja železni kog sektora na Kosovu i stvaranje Regulativnog Autoriteta Železnica. Novi zakon za železnice, usvojen u Skupštini Kosova, zasnovan je na EU zakonodavstvo i utvr uje potrebnu zakonsku osnovu za licenciranje novih operatera, zakonsku osnovu za sigurno operisanje i garantuje pravilno tretiranje, i nediskrimiraju u transparentnost. Operateri železni kog transporta, kao što je TRANKOS, plati e tarife za pristup i koriš enje železni ke infrastrukture na Kosovu. To e omogu iti kompaniji INFRAKOS da prikuplja prihode za održavanje i operisanje mreže. Razvoj mreže, obuhvataju i i obezbe ivanje finansijskih sredstava, treba da ostane u odgovornosti države.

Ova rekonstrukcija železni kog sektora na Kosovu treba da pruža mogu nosti da novi železni ki operateri pruže kvalitetne usluge transporta putnika i roba unutar i van zemlje.

Usluge železuni kog transporta za putnike postoje, me utim realiziovana sredstva iz ovih usluga, ne omogu avaju jedan istinit razvoj ovog sektora te, zbog toga, ni pružanje kvalitetnih usluga unutar i van države. Postoje samo etiri voze u južnom delu Linije 10 sa Kosovo Polja (u Prištini) za Elez Han, na granici sa Makedonijom, samo sa jednom direktnom uslugom za Skoplje. Na liniji Pe , operišu samo dva voza na dan.

Vozom se uglavnom transportuje sirovina, i to na kratkim relacijama unutar zemlje i, delimi no, nafta i gas koji se uvoze. Železni ki transport nije unosan, iz razloga što jedna veza sa Skopljem i Solunom te, pored ovoga, imamo mnogo problema sa Solunskom lukom, sa Kompanijom Železnica Gr ke i subjektima koji su u okviru OSE-a.

Za razvoj me unarodnog železni kog tranksporta, železni ki operater treba da bude u stanju da pruži kvalitetne usluge unutar i van zemlje. TRANKOS ne može da operiše sa vagonima roba i vagonima putnika, zato što Kosovo nije registrovano kao država u me unarodnim železni kim organizacijama te, za posledicu, ne može da listira njen železni ki inventar registrovan u drugim državama i ovlaš en na Kosovu, što pove ava troškove i rizike.

TRANKOS, ubudu e, treba da preduzme mere za pristup na tržištima za projektovanje, proizvodnju i komercijalizaciju novih usluga transporta, kako za putnike tako i za robe, i to:

- Za putnike- nove usluge, koriste i moderne vagone, koji treba da se pripremaju i budu spremni da odmah ulaze u funkciju posle renoviranja železni ke infrastrukture; ove usluge treba da se definišu i da se pregovaraju sa nacionalnim i lokalnim autoritetima, kako bi bili u saglasnosti sa ugovorima PSO-a. Subvencije i krediti mogu da se koriste za kupovinu vagona, posebno ukoliko se isti kupuju od jednog odre enog javnog organa.

- Za prevoz tereta: TRAINKOS, ili bilo koji drugi ovlašteni operater, za delovanje na Kosovu, treba da stvara nove usluge na komercijalnim osnovama. TRAINKOS, treba da podrži razvoj novih kompanija distribucije i logistike, posebno onih za robu i široku potrošnju i kućnu opremu, i da pomogne njima na predlogu efikasnih i konkurentnih usluga transporta.

I za usluge za putnike, i za usluge za robu, treba dizajnirati kombiniranje na ina putnog i železni kog transporta, za pružanje što moguće efikasnije i primamljivije usluge, ali i da najbolje koristi postojeće izvore oba na ina transporta, sa ciljem povećanja sigurnosti i postojanosti.

- Usluge za putnike: lokalnim organima treba dati do znanja činjenicu da usluge autobusima ne konkurišu sistematski sa železnim uslugama, ali predstavljaju dodatak železnih usluga za završni deo putovanja, pružaju i koordinirane i organizovane veze transporta. Plaforma intermodalne razmene trebalo bi da se organizuje u glavnim gradovima, pružaju i, naprimer, integrisane komercijalne usluge preko jedne jedinstvene prodaje vozni karata.
- Za usluge transporta roba: poslovanja i poslovne jedinice, intermodalni operateri, transporter tereta i logistike oni koji predlažu odgovarajuće usluge zasnivaju i se na najbolju kombinaciju na ina transporta i imaju i u vidu kvalitet, poverljivost i njihovu ekonomsku efikasnost.

Međutim, glavni problem stoji u postojećem stanju odnosno u nedostatku železnice infrastrukture koja povezuje Kosovo sa susednim državama, Albanijom i Crnom Gorom, ali i sa Bugarskom i Turskom. Ovo pitanje je od prioriteta, imajući u vidu nove trendove u porastu transporta roba i putnika u i iz ovih zemalja.

Zasada, za pružanje železnih usluga u međunarodnim linijama, postoji samo železnička linija koja povezuje Kosovo sa Skopljem. Ova linija funkcioniše dva puta na dan. Isto tako postoje mogući nosioci za železnicu povezivanje sa Beogradom, Kraljevom i Nišom, međutim ove usluge nisu u funkciji. Dok sa Albanijom i Crnom Gorom ne postoji neka železnička veza. Za ovo treba predvideti: (i) pružanje železnih usluga u postojećim linijama, i (ii) da se istraži mogućnost izgradnje železnice linije koja direktno povezuje Kosovo sa Albanijom i Crnom Gorom, iz ovih razloga:

- potrebe za povezivanje sa susednim zemljama su velike, posebno za trgovinske, kulturne razmene i za turizam, i dr.,
- udaljenosti su kratke za vazдушna letenja,
- usluge autobusima u međunarodnim linijama su moguće, međutim usluge železnice transporta su efikasnija rešenja, s obzirom što su stabilnija i poverljivija. Duge putnike i železnicu linije treba da povezuju glavne gradove, transportne kompanije koje pružaju efikasne usluge u određenim urbanim udaljenostima.

## 5.2.4 Civilna avijacija

### 5.2.4.1 Pitanja razvoja infrastrukture

Operisanje i proširenje Meunarodnog Aerodroma Prištine "Adem Jashari" (MAP) utvrđeno je Sporazumom Javnog-Privatnog Partnerstva (JPP) zaključen i potpisan 12. avgusta 2010, u ime Republike Kosovo, od Meunarodnog Ministarskog Upravljačkog Komiteta (MUK). Prema ovom Sporazumu, jedan samostalni inženjer, određen je sa obe strane, vrši i inspekciju i nadgledanje radova izgradnje. Uloga MI-e u monitorisanju konzorcijuma se vrši preko i u slučaju MI-e u MUK-JPP.

Objekti Aerodroma u okolini, koji mogu da se koriste u slučaju potrebe, su posebno u jakom slabom stanju. Iz ovog razloga potrebna su dalje studije o merama, obuhvataju i i uslove za pristup i korišćenje zemljišnog prostora.

### 5.2.4.2. Usluge civilne avijacije

Predložena strategija predviđa:

- Usluge vazdušne navigacije
- Povećanje kvaliteta pružanja usluga vazdušne navigacije.
- Sigurnost potpunog sprovođenja svih pitanja koja se regulišu i sprovode u Prilogu ICAO i evropskog zakonodavstva za bezbednost civilne avijacije od svih subjekata civilne avijacije.
- Letenje *low cost* (sa niskim troškovima)  
Razvoj povoljne sredine za operisanje avio kompanija *low cost* na Kosovu.

## 5.2.5. Morski transport i lučke usluge

Analiza toka spoljne trgovine Kosova je pokazala da u 2014 godini, od 4.2 miliona tona izvoz/uvoza, samo oko 300,000 tona su transportovana morskim linijama. Kao što se prikazuje u Odeljku 2.5, Tabela 2 (Upoređene karakteristike postojećih i mogućih luka za Kosovo) postoje i kapaciteti u susednim lukama Drača, Soluna i Bara su dovoljne za ispunjenje potreba kosovskog tržišta u srednjoročnom periodu. Pored ovoga, maksimalna veličina brodova u ovim lukama iznad MORA je 25,000 dok u Šenjinu ne može da pređe MORE 13,000 iako i ovo zahteva ocenjenu investiciju od oko 109 miliona evra.

Prezentirana strategija predviđa:

- Da se u kratkoročnom i srednjoročnom periodu, iskoriste postojeće luke Drača, Bara i Soluna.
- završetak studije za dalji razvoj i korišćenje luke Šenjin za jedan dugoročni rok.
- u isto vreme, izrada jedne strategije za poboljšanje kopnenih pristupa u susednim lukama.

### 5.2.5.1. Kratkoročni i srednjoročni period: korišćenje luka Drača, Bara i Soluna

Za korišćenje postojećih luka zahteva se postizanje specifičnih sporazuma od interesa za Kosovo, za lučke organe, Drača, Bara i Soluna, ali i za države koje pripadaju, Albaniju, Crnu

Goru, Gr ku. Pripremanje ovih pregovora zahteva specifi ne studije koje obuhvataju slede a pitanja:

- identifikovanje troškova usluga luke radi pregovaranja o mogu im smanjenjima tarifa, zasnovano na dugoro nim ugovorima za usluge,
- priprema bilateralnog ili mulateralnog nacrta-sporazuma, u saglasnosti sa me unarodnim normativnim aktima, koji predvi aju mnoge olakšice trgovinskih razmena kao što su prostori slobodne trgovine u lukama, carinske olakšice, i dr.

#### 5.2.5.2. Dugoro ni periodi: Studije za dalji razvoj Šen inske luke

Predlaže da se izvrše sveobuhvatne analize za razvoj Šen inske luke i davanje iste na usluzi Kosovu:

- dalje studije za morski transport izvoza/uvoza Kosova, radi bolje procene potrebama takvih usluga,
- tehni ke studije radi procene uslova koje nudi luka Šen ina, kao što su: merenje dubine, re nog i peskovitog sloja, i dr.,
- dalje analize vrste brodova koji koriste Jadranske luke, tako da dubina luke bude pogodna za redovne brodove,
- uporedna procena troškova za tranzitni transport preko luke Šen ina i konkurentnih luka,
- tehni ka, ekonomska i finansijska studija fizibiliteta luke,
- institucionalna pitanja, obuhvataju i pripremanje bilateralnih sporazuma, koja definišu status lu kih postrojenja koji se koriste od Kosova u Albaniji (npr. uslovi sporazuma za konseciju) i sporazuma za carinske olakšice.

#### 5.2.5.3. Strategija za poboljšanje kopnenog pristupa u susednim lukama

Strategija razvoja kopnenog pristupa u lukama predvi a poboljšanje veza sa postoje im lukama.

##### *i) Poboljšanje stanja kopnenog pristupa u postoje im lukama Dra a i Soluna*

Poboljšanje kopnenog pristupa u lukama koje koristi Kosovo, zahteva studioju za procenu tehni kog i ekonomskog fizibiliteta ovih poboljšanja i postizanje specifi nih bilateralnih i multilateralnih sporazuma sa odgovaraju im državama, Albanijom, Crnom Gorom, Gr kom, za transport roba i carinska pitanja.

Posebno treba da se tretiraju slede a pitanja:

- identifikovanje mogu ih mera za popravku puteva, npr., usaglašavanje tehni kih standarda i održavanja povezanih puteva i finansijska analiza potrebnih radova,
- koordinacija plana delovanja SEETO-m za osnovnu železni ku mrežu, obuhvataju i Liniju 10 sa Kosova za Skoplje, Koridor VIII iz Skoplja do Dra a, Koridor X od Skoplja na Gr koj granici do Soluna.
- jedna druga studija posve ena izgradnji direktne železni ke linije izme u Kosova i Albanije i Crne Gore, da se vidi mogu nost njihovih veza sa Linijom 10 i Koridorom VIII.
- pripremanje biletarnog ili multilateralnog nacrta sporazuma, saglasno sa odgovaraju im me unarodnim aktima koji predvi aju olakšice za tranzitni putni i železuni ki transport, carinske olakšice, zajedni ke grani ne pošte, i dr.

## ii) **Kopneni pristup ALBANSKIM LUKAMA**

Putna veza između Kosova i Albanije je unapređena zaključno sa autoputem sa po dve trake u oba pravca, i sa međugraničnim olakšicama.

Za razvoj pristupa u/sa ostalim lukama, posebnu važnost ima njihovo kopneno povezivanje. Za ovaj cilj treba uraditi tehničke i ekonomske studije za pronalaženje jednog održivog rešenja.

## 5.3. Ambijentalna strategija vezana sa transportom

U nastavku se preporučuju dalje studije

### 5.3.1. Dalje studije o zagađivačima i smanjenje emisije efekata staklenih gasova

Zasnivaju se na identifikovane mere, preporučuje se:

- procena aktuelnog stanja staklenih gasova u Prištini i na nivou zemlje;
  - procena nivoa utroška fosilnih predmeta od transportnih sredstava,
  - procena stepena emisije CO<sub>2</sub>,
  - upoređenje nivoa emisije gasova od drugih ekonomskih sektora,
- Analiziranje postojećih mera za smanjenje emisije nivoa gasova na Kosovu i Prištini:
  - Preduzimanje mera od odgovarajućih institucija i unapređenje zakonske regulative za kvalitet goriva i druge stimulativne mere,
  - Preduzimanje mera koje su namenjene korisnicima sredstava koji emituju gasove, mere za njihovu osvešćivanje, organizovanje po etnih i profesionalnih obuka, i dr.
  - analiza aspekata menadžiranja flote, operisanje, održavanje, obuke za vozače, odabiranje vozila, i dr..
  - analiza pitanja gradskog transporta, opcije menadžiranja saobraćaja, politika modalnog transferisanja, i dr.
- Fizibilitet mogućeg apliciranja;
  - projekat dugoročne strategije,
  - tehnička i finansijska studija fizibiliteta svakog pristupa,
  - plan delovanja, obuhvatajući i finansijsko pitanje.

### 5.3.2. Dalje studije za alternativnu energiju i tehnologiju

Za identifikaciju mogućeg apliciranja alternativne energije i tehnologije na Kosovu, preporučuje se da se izvrše preliminarne studije koje adresiraju niža listirana pitanja.

Odgovarajuće studiranje treba da uzme u obzir zadnju nacrtnu odluku za korišćenje bio-goriva u sektoru transporta u kojoj su obuhvaćene Direktiva EZ-a 2003/30/EC za upotrebu alternativnih goriva koja snižavaju nivo emisije CO<sub>2</sub>.

- Uvoz ili domaća proizvodnja biogoriva:
  - tehnička i ekonomska studija uvezanih bio-goriva,
  - tehnička i ekonomska studija bio-goriva proizvedenog u zemlji:
    - moguća poljoprivredna kapaciteta,
    - moguća podela između bio-alkohola, bio-nafte i bio-gasa,
    - postojeći i pravci i/ili potrebne industrijske proizvodnje,

- uticaj proizvodnje hrane,
- upore enje troškova prema rešenjima.
- Tehni ke i finansijske sposobnosti trgovaca za sprovo enje predloženih normi.
- Definicije procesa senzibilnosti

## 5.4. Strategija finansiranja

Analiza resursa Vlade namenjenih sektoru transporta u prošlom periodu (2015-2017) i predvi enih za srednjoro ni period pokazuje kao u nastavku:

- Ve ina finansijskih sredstava namenjena su putnoj infrastrukturi.
- Glavni kapitalni troškovi obuhvataju:
  - Izgradnju autoputa R6 iji troškovi iznose 600 miliona evra.
  - Rehabilitacija puteva 21.5% sredstava za period 2015-2017, pove anje u pore enju sa prethodnim periodima.
- Kapitalni budžet Ministarstva Infrastrukture bio za period ( 2015-2017 515 miliona, stvar koja pokazuje investicije ura ene i planiranje za izgradnju autoputa i nacionalnih i regionalnih puteva.
- Redovno održavanje puteva je obuhva eno je u operativnom budžetu i dostiže iznos od 25.1 miliona evra u periodu ( 2015-2017).
- Za održavanje želeni ke infrastrukture u 2014, 2.97 miliona evra su obezbe ena iz budžeta same železni ke kompanije, dok 1,07 milion evra su obezbe ena od KBK za troškove kapitalnih investicija 9 Izvor InfraKOS Departmana za budžet i finansije.

Izvršena analiza je pokazala da glavni problem predstavlja nedostatak fondova za periodi no održavanje puteva za šta, prema procenama, potrebna su 16 miliona evra godišnje, i nedostatak sredstava za investicije i održavanje železni ke infrastrukture.

Sadržaj strategije mogueg finansiranja predvi a:

- Vladine resurse:
  - Kapitalni troškovi: - Nakon završetka izgradnje autoputa, prioritet treba dati rehabilitaciji puteva.
  - Obezbe ivanje više fondova za redovno i periodi no održavanje puteva, što obuhvata ukupni iznos od oko 23 miliona evra godišnje. Za ovo treba jedna studija za mogu nost obezbe ivanja jednog fonda za puteve.
- Inostrani kredit (IMF)
  - Identifikacija prezentiranja projekata (pogotovo železni kih projekata) dobro obrazoloženih pred IMF-a i pregovori.
  - Analiza stanja javnog duga i snaga pozajmiljavanja.
- Grantovi
  - Identifikacija i prezentacija dobro obrazloženih projekata ispred odgovaraju ih institucija, pogotovo železni kih projekata.
- JPP:
  - Identifikacija povoljnih projekata za razne vrste JPP.

Finansijska analiza troškova ovih projekata radi definisanja njihovog najefikasnijeg poslovanja i finansijski planovi.

### 5.5 Implementiranje strategije

Uspeh ove strategije zavisi od institucionalnog organizovanja, koje omogućava koordiniranje delovanja sa interesnim stranama i monitorisanje izvršenja planiranih obaveza. Veoma je važno da se uloga koordinacione jedinice da ta ne utvrdi i da ova jedinica ima potrebno profesionalno osoblje. Kao što je navedeno u Poglavlju 7. Divizija za Koordiniranje Politika (DKP) treba da igra glavnu ulogu u pripremi jednog administrativnog uputstva koje će odrediti mere za izvršenje planiranih strateških zadataka i ulogu DKP za iniciranje, koordiniranje i monitorisanje planiranih delovanja.

## 1. IMPLEMENTIRANJE STRATEGIJE

### 1.1 Stateški objektivi

#### 1.1.1 Nastojanja, aktivnosti i ciljevi

CILJ (Strateški objektivi)	PROVERENI OBJEKTIVNI POKAZATELJI (POP)	NA IN PROVERE (NP)	RIZIKI I PRETPOSTAVKE	IZNOS
<p><i>Poboljšanje, razvoj i održavanje infrastrukture transporta, koja je integrisana u panevropskim koridorima i u saglasnosti sa meunarodnim standardima</i></p>	<p>1. 70÷80% prioritetnih delova nacionalnih puteva razvijani su i održavaju se u saglasnost sa meunarodnim standardima.</p> <p>2. Segmenti putnih pravaca 6 i 7 su razvijeni i povezani sa Panevropskim koridorima do kraja 2017 godine.</p> <p>3. Železnička mreža je održavana i rehabilitovana, projekat za modernizaciju mreže završene do kraja <b>2020</b> godine.</p>			



REZULTAT	OBJEKTIVNO PROVERLJIVI INDIKATORI (OPI)	NA INI PROVERE (NP)	RIZICI I PETPOST AVKE	IZNOS	NA IN FINANSIRANJA
<b>ŽEELEZNI KI TRNSPORT</b>					
1. Modernizacija železni ke linije 10 u saglasnosti sa me unarodnim standardima.	Projektovana brzina izdržljiva do 120 km/h, u periodu 2015' - 2017 i 2018 - 2019 +		Nedostatak fondova	174.011.000 €	KB+PZH+B
2. Razvoj studije izvodljivosti za izgradnju novih železni kih linija koje pove avaju ekonomski razvoj.	Studiranje fizibiliteta završen i planovi implementiranja zavaršeni do kraja 2018	Broj završenih studija izvodljivosti	Nedostatak fondova		
3. Razvoj prioriternih delova postoje e mreže.	Identifikovani prioriteti na osnovu Strategije i plana delovanja za multimodalni transport i razvojni delovi do period 2018 – 2019+ godine.	Identifikovanje prioriteta i plana delovanja	Nedostatak fondova		
4. Modernizacija terminala roba u Miradiji	Studiranje izvodljivosti zaršen u periodu 2018 - 2019+ Izgradnja vorova razmene sa dve staker dizalice završene u periodu 2018 – 2019+	Pristup vozova dužinei 550 m	Nedostatak fondova	11,000,000 €	KB
5. Rehabilitacija/funksionalizacija železni ke linije istok-zapad (Podujevo – K.Polje-Pe -Prizren)	Završna rehabilitacija do 2018.godine.	Kretanje vozova	Nedostatak fondova	279.000.000€	KB

6. Izgradnja nove stanice u Prištini zajedno sa stavljanjem u funkciju železničke linije Prištinske zone	Studija izvodljivosti završen do period 2015 – 2017.		Nedostatak fondova	1,300,000€	KB
7. Železnička linija Prizren – granica sa Albanijom	Studija predizvodljivosti završen u periodu 2015 – 2017		Nedostatak fondova	1,450,000€	KB

VAZDUŠNI TRANSPORT					
1. Renoviranje sportskog aerodroma u Dumošu	Renoviranje postoje ih zgrada, regulisanje piste, postavljanje jednog predpripremljenog hangara, ureenje ograde u periodu 2018-2019+.			2,000,000	KB
POMORSKI TRANSPORT					
1. Studije izvodljivosti za koriš enje luke Šen ina od strane Kosova, nakon potpisivanja sporazuma između Kosova i Albanije.	Studije izvodljivosti. Završetak do 2018 godine.	Sastavljen i dostavljen izveštaji i preporuke	Nedostatak fondova.	450,000€	KB
PUTNA INFRASTRUKTURA					
1. Realizacija projekta puta R6.	Prioritetni segmenti puta Priština-Elez Han (putni pravac 6) završen u periodu 2014 – 2017 / 2018 – 2019 ( godine su obeležene na ovaj na in na zahtev Ministarstva finansije, na osnovu SOT).	Izgraeni prioritetni delovi i spremni za upotrebu	Nedostatak finansijske podrške	600,000,000	KB

2. Adaptiranje i implementiranje visokih standarda održavanja puteva.	Opravdani ugovori, završetak do kraja 2016 godine.	Ugovori bazirani na rezultate	Nema sporazum za ugovore baziranih na rezultate		
3. Izgradnja i rekonstrukcija nacionalnih i regionalnih puteva	Prioritetni segmenti nacionalnih i regionalnih puteva završeni u periodu 2018 – 2019+.	Ira eni i spremni za koriš enje prioritetni delovi	Nedostatak finansijske podrške	170,000,000	KB
4. Izgradnja novih grani nih puteva koji povezuju putnu mrežu Kosova sa susednim zemljama	Novi grani ni putevi sa Crnom Gorom završeni u periodu 2015 – 2017 i 2018 – 2019+.	Ira eni i spremni za koriš enje prioritetni delovi	Ne koordinisanje sa susednim zemljama, imovinsko-pravna pitanja i nedostatak finansiaja	21,000,000	KB
5. Izgradnja R7, segment Besinje-granica sa Srbijom	Segment puta Besinje-granica sa Srbijom (putni pravac R7) završen do period 2015 – 2017 i 2018 – 2019+.	Izgra eni segment i spreman za koriš enje	Nedosatak finansijske podrške	170,000,000	KBK
6. Izgradnja nacionalnog puta N25.3, segment Sojevo-Gnjilane- Bela zemlja	I i II segment (20 km) 2019 godine.	Izgra eni segment i spremni za koriš enje	Nedostatak finansijske podrške	150,000,000	B
7. Održavanje autoputa R7	Održavani autoput tokom itave godine, za 3 naredne godine (2015-2017)	Održavani autoput.	Nedostatak finansijske podrške	16,000,000	KB
				52,000,000	

8. Održavanje nacionalne i regionalne putne mreže.	Mreža nacionalnih i regionalnih puteva održavana tokom cele godine, do kraja 2017. godine.	Održavana putna mreža	Nedostatak finansijske podrške		KB
<b>TRANSPORT PUTNIKA, ROBA I OPASNIH MATERIJA</b>					
1. Modernizacija infrastrukture putnih i teretnih terminala u skladu sa meunarodnim standardima.	Pripremanje i usvajanje odgovarajućeg zakonodavstva do kraja 2017. godine.	Broj usvojenih A.U.			
2. Izgradnja mesta stajališta putnika na autobuskim stajalištima na nacionalnim putevima Kosova.	Mesta stajališta putnika na autobuskim stajalištima po nacionalnim putevima na kraju 2016. godine.	Broj izgrađenih mesta stajališta putnika i autobuskih stajališta	Nedostatak fondova neobuhvatanje ovakva mesta stajališta u ugovorima za izgradnju puteva	1,500,000€	KB
3. Shuttle train Prishtina- MA Adem Jashari	Linija Shuttle train Priština- MA Adem Jashari, završena do 2018. godine.	Železnička linija spremna za korišćenje,	Nedostatak fondova	4,000,000.00€	KB+PZH
<b>DEPARTAMENTI VOZILA</b>					
1. Izgradnja sedam (7) centara za testiranje kandidata za vozače.	Tri (3) izgrađena centra izgrađenih u periodu 2018 – 2019+.	Objekti	Nedostatak fondova. Ne sarađivanje interesnih strana.	4,000,000€	KB+ DRUGI

AKTIVNOSTI	OBJEKTIVNO PROVERLJIVI INDIKATORI (OPI)	NA INI PROVERE (NP)	RIZICI I PRETPOSTAVKE
<b>ŽELEZNI KI TRANSPORT</b>			
<p>1.1 Sastanak sa glavnim interesnim stranama radi diskutovanja i usaglašavanja u vezi ova pitanja:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- podela odgovornosti za sve aktivnosti plana delovanja; i</li> <li>- usvajanje finalnog plana delovanja (MI), koji sadrži listu u nastavku:</li> <li>- studije izvodljivosti (definisanih temama preporuka),</li> <li>- analiza finansijskih mogućnosti (INFRAKOS),</li> <li>- budžetski i finansijski planovi,</li> <li>- pripremni radovi za proces tendera</li> </ul>	Finalni plan aktivnosti usvojen i usaglašen sa glavnim interesnim stranama do kraja 2016 godine.	Broj sastanaka	Nepostizanje koncenzusa između interesnih strana
1.2 Implementacija (INFRAKOS).	Uspešno implementiranje projekta.	Izveštaji o implementaciji projekta	Nedostatak fondova
1.3 Monitorisanje i nadzor procesa implementacije od MI-e	Mehanizmi monitorisanja procesa i operaciona delovanja.	Broj izveštaja	Nekoordinisanje sa Regulatornim Autoritetom

<p>2.1 Sastavljanje termi preporuka za studija izvodljivosti, u saradnji sa interesnim stranama:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- železni ka linija za vezu sa Albanijom,</li> <li>- Shuttle voz za aerodrom.</li> </ul>	<p>Termi preporuke usaglašen i usvojen do kraja 2015 godine.</p>	<p>Sadržaj termi preporuke Studija izvodljivosti završena</p>	<p>Nepostizanje koncenzusa me u interesnim stranama</p>
<p>2.2 Implementiranje (INFRAKOS).</p>	<p>Uspešno implementiranje projekta do kraja 2015 godine.</p>	<p>Predati i usvojeni izveštaji</p>	<p>Nedostatak fondova</p>
<p>2.3 Monitorisanje i nadzor procesa implementacije MI.</p>	<p>Mehanizmi monitorisanja i operacije 2018 godine.</p>	<p>Broj izveštaja</p>	<p>Nekoordinisanje sa Regulativnim Autoritetom</p>
<p>3.1 Nastavak finansijske podrške za održavanje postoje e infrastrukture od budžeta Kosova.</p>	<p>Finansijska podrška ista i/ili pove ana. Postoje a infrastruktura razvijena 2018.</p>	<p>Broj poboljšane postoje e infrastrukture</p>	<p>Nedostatak fondova</p>
<p>3.2 Po etak realizacije plana prema predvi enoj dinamici sa Strategijom za obuhvatanje celokupne železni ke mreže u planovima za poboljšanje i razvoj.</p>	<p>Plan za razvoj i poboljšanje celokupne železni ke mreže usvojen i operacional.</p>	<p>Izveštaji za status železni ke mreže. Izveštaji monitorisanja strategije MI-e.</p>	<p>Nedostizanje koncenzusa izme u glavnih interesnih strana MI-e.</p>
<p>4.1 Izrada termi završena</p>	<p>Usvojeni termi do 2015</p>	<p>Sadržaj termi preporuka</p>	<p>Nedostatak fondova</p>
<p>4.2 Odabir kompanije dobitnika</p>	<p>Potpisivanje završeno 2016</p>	<p>Izveštaj impelementiranja</p>	<p>Ukoliko ne ispunjava</p>

		ugovora	kriterijume tendera
4.3 Monitorisanje i završetak radova	Mehanizam monitorisanja funkcionalan 2018.	Izveštaji	
5.1 Izrada termi, završena	Usvojeni termi 2015	Sadržaj termi preporuke	Nedostatak fondova
5.2 Odabiranje kompanije dobitnik	Potpisivanje završeno 2016	Izveštaj za implementaciju ugovora	Ukoliko ne ispunjavaju kriterijume tendera
5.3 Monitorisanje i okončanje završnih radova	Mehanizam monitorisanja funkcionalan 2018	Izveštaji	
6.1 Izrada termi, završena	Usvojeni termi, 2016	Sadržaj termi preporuke	Nedostatak fondova
6.2 Odabiranje kompanije dobitnik	Potpisivanje završeno, 2018	Izveštaji	Neispunavanje kriterijuma
6.3 Dokument primljen	Studije izvodljivosti završeno 2018+	Finalni izveštaj primljen	
7.1 Izrada termi završena	Usvojeni termi, 2015	Sadržaj termi preporuke	Nedostatak fondova i spremnost obeju vlada



7.2 Odabiranje kompanije dobitnik	Potpisivanje završeno, 2017	Izveštaji	Ukoliko ne ispunjavaju kriterijume tendera
7.3 Dokument primljen	Studijo izvodljivost završeno 2018+	Finalni izveštaj usvojen	

**VAZDUŠNI TRANSPORT**

1.2 Monitorisanje procesa.	Mehanizmi monitorisanja, postavljen.	Izveštaji preporuke.	
2.1 Izrada termi preporuke	Termi preporuka usvojeni u prvom kvartalu 2015.	Sadržaj termi preporuke	
2.2 Objavljivanje tendera	Objavljeni tender do juna 2015.	Broj kompanija koje su konkurisale	
2.3 Odabiranje kompanije	Odabrana kompanija do kraja 2015	Potpisivanje ugovora	
2.4 Tehni ki prijem radova	Tehni ki prijem na kraju 2016 godine	Izveštaj tehni kog prijema.	

**POMORSKI TRANSPORT**

1.1 Definisane termi preporuke za studijo izvodljivosti.	Termi preporuke sastavljeni i usvojeni do kraja 2015 godine	Sadržaj termi preporuke	
1.2 Tender	Tender, objavljen na po etak 2016 godine.	Broj kompanija koje su aplicirale za	

		tender	
1.3 Odabiranje kompanije koja će završiti studija izvodljivosti.	Predlog sastavljen od strane izabrane kompanije 2016.	Plan rada	Nijedna kompanija ne ispunjava utvrđene kriterijume u dokumentima tendera
1.4 Sporazum sa kompanijom.	Potpisani sporazum, 2016.	Sastanci	Ne postizanje sporazuma
1.5 Studija izvodljivosti.	Studije izvodljivosti, završen 2018+.	Izveštaji i preporuke	
1.6 Monitoring.	Mehanizam monitorisanja utvrđen	Izveštaji	Neslaganje glavnih interesnih strana
1.7 Procena studija izvodljivosti sa ciljem identifikovanja daljih koraka.	Budući koraci identifikacije.	Novi plan rada finaliziran	Studije izvodljivosti pokazuju jedan negativni scenario za dalja razvijanja
<b>PUTNA INFRASTRUKTURA</b>			
1.1.1 Izrada sprovodljivog projekta (Kompletiranje tehničke dokumentacije za početak radova)	Predlog projekta sastavljen i finaliziran	Tehnička dokumentacija	Ne rešavanje imovinsko-pravnih pitanja koja za
1.1.2 Revidiranje sprovodljivog projekta			
1.2 Rešavanje imovinsko-pravnih pitanja. (MI identifikuje imovinu i vlasnika, eksproprijacija se vrši prema zakonu od MF, MSPP i opština)	Imovinsko-pravna pitanja do kraja 2015 godine.	Dokumenta vezana sa imovinsko-pravna pitanja	posledicu ima nemogućnost da se izvrše eksproprijacije

1.3 Pripremanje tendera	Objavljivanje tendera do 2015	Broj aplikacija	Nedostatak fondova
1.4 Potpisivanje ugovora	Ugovori potpisani do kraja 2015 godine	Broj ugovora	Nijedan konkurent
1.5 Implementacija projekta	Uspješno implementiranje projekta.	Broj izvještaja	Nedostatak fondova
1.6 Finalni (tehnički) prijem i procena	Finalni prijem.	Izveštaji	Negativni rezultati procene projekta
1.7 Procena projekta	Projekat procenjen.	Izveštaji	Podoba aj procene projekta
2.1 Pобољшanje standarda održavanja putne mreže saglasno sa standardima EZ-a.	Standardi održavanja puteva dobro su približani pravilnicima EZ-a do 2015 godine.	Kriterijumi i standardi	
2.2 Implementiranje standarda održavanja puteva. (M i Agencija za Standardizaciju)	Standardi održavanja puteva se implementiraju.	Broj ugovoroda	Podba aj za sprovo enje standarda EZ-a
2.3 Pripremanje dugoro nih ugovora za održavanje puteva (ugovori bazirani na rezultate).	Ugovori bazirani na performansu potpisani do avgusta 2016 godine.	Izveštaji	Nedostatak ekspertize
2.3.1 Redovno snimanje stanja putne mreže.	Testiranje stanja putne mreže	Izveštaji	Nedostatak sistema monitorisanja/snimanja i nedostatak adekvatne opreme.

2.4 Implementiranje i monitorisanje ugovora održavanja.	Implementirani ugovori i monitorisanje do 2015 godine.	Izveštaji	Nedostatak sistema monitorisanja.
2.5 Praćenje i procena stanja putne mreže.	Na redovnim godišnjim osnovama	Izveštaji i preporuke	Nedostatak monitorisanja sistema i nedostatak adekvatne opreme.
3.1 Pripremanje termi preporuka	Termi pripremljene preporuke.	Sadržaj termi preporuka i nacrt-predloga	Glavna procena
3.2 Pripremanje sprovodljivog projekta.	Nacrt predloga je pripremljen i usvojen na početku 2015 godine.		
3.2.1 Izrada sprovodljivog projekta.			
3.2.2 Revidiranje sprovodljivog projekta			
3.3 Rešavanje imovinsko-pravnih pitanja. (MI identifikuje imovine i vlasnike, eksproprijacija se vrši prema zakonu na snagu od MF i SO)	Rešena imovinsko-pravna pitanja i postignuti sporazum sa skupštinama opštinama do kraja 2015 godine..	Dokumenti i sporazumi/memorandum razumevanja	Nedostatak saradnje me u glavnim interesnim stranama
3.4 Obezbeđivanje potrebnih finansijskih sredstava od KBK i MFI (međunarodne finansijske institucije).	Projekat, finansiran u 2015 godini	Potpisani sporazum	Završena procena
3.5 Pripremanje tendera	Tender, objavljen u početku 2015 godine.	Broj aplikacija	Nedostatak fondova

3.6 Potpisivanje ugovora.	Ugovori potpisani do jula 2015 godine.	Broj ugovora	Nedostatak fondova
3.7 Implementiranje prioriternih projekata.	Uspešno implementirani prioriterni projekti.	Izveštaji	Nedostatak fondova
3.8 Finalni (tehni ki) prijem i procena.	Usvojeni projekat i procena do kraja 2015 godine.	Iziveštaji	Uspešno implementiranje projekta
3.9 Procena projekta.	Projekat je procenjen.	Izkveštaji	Nedostatak jednog mehanizma monitorisanja
4.1 Pripremanje sprovodljivog projekta.	Projekt-predlog sastavljen i usvojen do kraja 2015 godine.	Broj projekata	Nedostatak fodnova i ekspertize – neusvajanje projekta
4.1.1 Izrada provodljivog projekta.			
4.1.2 Revidiranje sprovodljivog projekta.			
4.2 Rešavanje imovinsko-pravnih pitanja. (MI identifikuje imovine i vlasnike, ekspropriacija se vrši prema zakonu na snazi od MEF i SO)	Imovinsko-pravna pitanja i postignuti sporazum sa skupštinama opštinama do po etka 2016 godine.	Dokumenti i sporazumi/memora ndumi razumevanja.	Nedostatak saradnje izme u glavnih interesnih strana
4.3 Obezbe ivanje potrebnih finansijskih sredstava od KBK i MFI (me unarodne finansijske institucije).	Projekat je finansiran.	Sporazum je potpisan	Nedostatak fondova
4.4 Pripremanje tendera	Objavljeni tender.	Broj amplanata	Nedostatak fondova
4.5 Potpisivanje ugovora.	Ugovori potpisani.	Broj ugovora	Nedostatak fondova

4.6 Implementiranje projekata	Uspešno Implementirani prioritetni projekti..	Izveštaji	Nedostatak fondova
4.7 Finalni(tehni ki)prijem i procena.	Usvojeni i procenjeni projekat.	Iziveštaji	Nedostatak mehanizma monitorisanja
5.1 Studije izvodljivosti i izveštaj procene uticaja životne sredine	Izra eni i finalizirani iziveštaji do kraja 2015 godine.	Tehni ka dokumentacija	Nerešavanje imovinsko-pravnih odnosa koji za posledicu ima nemog nost da se izivri ekspropriacija
5.2 Rešavanje imovinsko-pravnih odnosa. (MI identifikuje imovine i vlansike, ekspriacija se vrši prema zakonu na snagu od MF,MSPP, i opština)	Imovinsko-pravna pitanja rešena do kraja 2017 godine.	Dokumenti vezani s imovinsko-pravnim pitanjima	
5.3 Pripremanje tendera	Tender objavljen do 2017 godine.	Broj aplikanata	Nedostatak fondova
5.4 Potpisivanje ugovora	Potpisani ugovori do juna 2017 godine.	Broj ugovora	Nijedan konkurent
5.5 Implementiranje projekta	Uspešno implementiranje projekta.	Broj izveštaja	Nedostatak fondova
5.6 Finalni(tehni ki) prijem i procena	Finalno usvajanje.	Izveštaji	Negativni rezultati procene projekta
5.7 Procena projekta	Projekat procenjen.	Izveštaji	Podba aj procene projekta

6.1 Studije izvodljivosti i procena uticaja sredine	Izrađeni i finalizirani izveštaji do kraja 2015 godine.		
6.2 Izrada projekta. (kompletiranje tehničke dokumentacije za početak radova)	Finalizirani projek-predlog do 2016 godine.	Tehnička dokumentacija	Nerešavanje imovinsko-pravnih pitanja koja za posledicu imaju nemogućnost izvršenja eksproprijacije
6.3 Rešavanje imovinsko-pravnih pitanja. (MI identifikuje i imovine i vlasnike, eksproprijacija se vrši po zakonu na snazi od MF, MSPP i opština)	Imovinsko-pravna pitanja do kraja 2015 godine.	Dokumenti vezani sa imovinsko-pravnim pitanjima	
6.4 Pripremanje tendera	Objavljeni tender do 2017 godine.	Broj aplikacija	Nedostatak fondova
6.5 Potpisivanje ugovora	Potpisani ugovori do juna 2017 godine.	Broj ugovora	Nijedan konkurent
6.6 Implementiranje projekta	Uspešno implementiranje projekta.	Broj izveštaja	Nedostatak fondova
6.7 Finalni (tehnički) prijem i procena	Finalno usvajanje.	Izveštaji	Negativni rezultati procene projekta
6.8 Procena projekta	Projekat procenjen.	Izveštaji	Podobačaj procene projekta

## 1.2 Objektiv Strategije 2

## 1.2.1 Namere, aktivnosti i ciljevi

CILJ (Strateški objektiv)	OBJEKTIVNO PROVERLJIVI INDIKATORI (OPI)	NA IN PROVERE (NP)	RIZICI I PRETPOSTAV KE	IZNOS	Na in finansiranj a
<ul style="list-style-type: none"> <li>Stvaranje povoljne i sigurne regulativne sredine za podizanje kvaliteta usluga u oblasti transporta.</li> </ul>	<p>Kvalitetne usluge za građane.</p> <p>Proces monitorisanja je razvijen.</p> <p>Povećane su usluge multimodalnog transporta</p> <p>Mreža transporta je modernizirana..</p>				
REZULTAT	PROVERENI OBJEKTIVI POKAZATELJA (POP)	NA IN PROVERE (NP)	RIZICI I PRETPOSTAVKE	IZNOS	
<b>ŽELEZNIKI TRANSPORT</b>					
1. Usluge multimodalnog transporta putnika (autobus-voz) na relaciji Priština – MAP.	Željeznička linija na relaciji “Adem Jashari” Priština – Autobuska stanica Priština funkcionalizovana do kraja 2018 godine.	Voz operativni za aerodrom (broj putovanja).	Negativni rezultat studija izvodljivosti.	20,000,000€	KB
2. Obezbeđivanje prelaza u železnicama preko horizontalne i vertikalne	Horizontalna i vertikalna signalizacija postavljena do 2018	Funkcionalna signalizacija	Nedostatak fondova	3,000,000€	KBK+PZH



signalizacije	godine.				
---------------	---------	--	--	--	--

VAZDUŠNI TRANSPORT					
2. Stvaranje povoljnog ambijenta za operisanje slobodnih kompanija letanja na Kosovu.	Što više kompanija letanja nižim operacionalnim iznosom u kontinuitetu	Odabiranje i sertifikovanje slobodnih avio kompanija			
PUTNA INFRASTRUKTURA					
1. Prilagoavanje i sprovođenje evropskih standarda i normi za izgradnju, rehabilitaciju i održavanje putne mreže.	Evropski standardi i norme za izgradnju i održavanje putne mreže su prilagođeni i treba da se sprovedu najdalje do 2015 godine.	Broj normi	Ne usvajanje novih pravilnika.	1,000,000€	KB

2. Vertikalna i horizontalna signalizacija putne mreže.	Horizontalna i vertikalna signalizacija postavljena 2014-2017	Funkcionalna signalizacija	Nedostatak fondova	12,500,000€	KB

TRANSPORT PUTNIKA, ROBA I OPASNIH MATERIJA					
1. Stvaranje elektronskog sistema za izdavanje licenci	1.Elektronsko apliciranje za licenciranje u putnom transportu putnika, roba i opasnih roba, operacionalan do 2017 godine.	Broj elektronskih aplikacija	Nedostatak administrativnih kapaciteta za održavanje	50,000€	KB
2. Stvaranje jednog jedinstvenog sistema informisanja za me ugradski i me unarodni transport autobusom.	Informativni sistem po autobuskim stanicama povezan sa zajedničkim informativnim centrom u MI do 2017 godine.	Broj publikacija. Baza operacionalnih podataka.	Nedostatak administrativnog kapaciteta za održavanje i nedostatak saradnje sa autobuskim stanicama.	300,000€	KB
3. Sigurnost pristupa u javnom transportu za sve gradove Kosova.	Identifikacija linija ekonomski ne održive ali neophodno potrebne za interese građana do kraja 2017 godine.	Upotrebljavanje % javnog transporta na godišnjim osnovama. Broj linija.	Nedostatak fondova	2,000,000€	KB
4.Subvencije za kopneni transport putnika	Završena A.U. za oblik subvencioniranja 2015	Transport subvencioniranja 2014	Nedostatak fondova	7.400,000€	KB
5.Osnivanje baze podataka za izdata dokumenta od Ministarstva (dozvole,	Tenderisanje i objavljivanje kompanije	Baza podataka funkcionalna	Nedostatak	100,000€	KB

ovlaš enja, licence, digitalne kartice i dr.)	dobitnice 2015	2014	foneva		
<b>DEPARTMENT VOZILA</b>					
1. Izrada i implementiranje programa elektronskog testiranja kandidata za voza ke dozovole.	Program za elektronsko testiranje kandidata za voza e spreman do kraja 2015 godine.	Broj kandidata za voza e koji upotrebljavju program za elektronsko testiranje	Nedostatak fondova	1,500,000€	KB+ DRUGE
2. Stvranje i implementiranje elektronskog informataivnog sistema za licenciranje voza a.	Elektronski informataivni sistem za licenciranje voza a spreman do kraja 2017. Godine.	Broj izdatih licenci za voza e	Nedostatak fondova	1,000,000€	KB
3. Licenciranje i ovlaš enje servisa koji vrše instaliranje LPG opreme (Liquefied Petroleum Gas) i CNG (Compressed Prirodni Gas) vozila.	Ovlaš eni servisi za instalaciju LPG i CNG opreme do po etka 2015 godine.	Upotreba u procentu LPG i CNG opreme	Nedostatak fondova	10,000€	KB
<b>MULTIMODALNI/INERMODALNI TRANSPORT</b>					
1. Intermodaliteti autobus – voz za putnike	Predvi anja i osveženje podataka za klijente završen 2016	Broj putnika	Nedostatak fondova	200,000€	KB
2. Intermodalni plan za punike za liniju 10 i liniju Priština-Pe	Studija izvodljivosti završen 2016	Primljeni izveštaj	Nedostatak fondova	1.000,000€	KB
<b>INSPEKTORAT</b>					
1. Opremanje inspektorata modernim sredstvima za	Tender i objavljivanje kompanije	Primljena oprema do	Nedostatak	200,000€	PZH

inspektiranje na terenu	dobitnice 2015	2015	fondova		
<b>VAZDUŠNI TRANSPORT</b>					
1.1 Razgovori sa KFOR-om za dozvolu korišćenja niskog vazdušnog prostora za sve vrste aviacije (sportskih, poljoprivrednih, i dr.)	Nacrt sporazuma izrađen od juna 2015 godine.	Sastanci. Izveštaji. Sporazumi.	Nedostatak saradnje sa KFOR-om		
2.1 Studije izvodljivosti za nove vazdušne linije (koridore) za komercijalni transport.	Studija izvodljivosti završen na kraju 2015 godine.	Broj studije izvodljivosti. Izveštaji			
2.2 Dobijanje odobrenja od NATO.	Potpisani sporazum sa NATO-om do juna 2015.godine	Sastanak	Odbijanje		
2.3 Sporazumi sa susednim zemljama i koordiniranje sa ICAO-om i EUROCONTROL-om.	Potpisani sporazumi sa glavnim interesnim stranama do kraja 2015 godine.	Sastanci. Broj sporazuma	Nedostatak saradnje		
<b>PUTNA INFRASTRUKTURA</b>					
1.1 Prilagođavanje i ispunjenje standarda održavanja, rehabilitacije i izgradnje putne mreže prema standardima EZ-a.	Prilagođavani i ispunjeni standardi do kraja 2015 godine.	Izveštaji. Identifikovani standardi			
1.2 Implementiranje standarda održavanja, rehabilitacije i izgradnja putne mreže.	Norme i standarda za održavanje, rehabilitaciju i izgradnju putne mreže implementiranih do kraja 2015 godine.	Izveštaji			
1.3 Monitorisanje i procenivanje implementiranja standarda.	Implementiranje standarda monitorisan i procenjen do kraja 2016.godine.	Izveštaji	Nema mehanizma monitorisanja.		

TRANSPORT PUTNIKA, ROBA I OPASNIH MATERIJA				
1.1.1 Sastavljanje termi preporuke za ueb aplikacije koje e u initi mogu im onlajn apliciranje za licenciranje operatera transportnih usluga.	Termi preporuke pripremljeni u okviru 2016 godine.	Sadržaj	Nedostatak kapaciteta;	
1.1.2 Tenderisanje.	Tender objavljen do kraja 2017.	Broj aplikanata		
1.1.3 Odabiranje.	Odabirana kompanija u po etkku 2017.	Informacija za kompaniju		
1.1.4 Implementiranje i monitorisanje.	Implementirani projekat do kraja 2018. godine.	Izveštaji	Nedostatak spremnosti	
2.1 Objavljivanje rasporeda pravaca i operatera me unarodnih ii me ugradski operatera na ueb-stranici MI-e.	Rasporedi, pravci i operateri javnog transporta objavljeni na ueb-stranici do kraja 2018+ godine.	Broj korisnika	Nefunkcionisanje ueb-straniceqes;	
3.1. Transformisanje KSST (Konsultativnog Sibvemcompg Saveta/ u KST (Konsultativni Savet Transporta).	Osnovani KST operacionalan do po etka 2018 godine.	Termi preporuke. Broj osoblja. Podela odgovonosti.		
3.2. Revizija AU o metodologiji odabirnaja linija ekonomski nestabilne, ali neophodne za komunitet.	Revizija i usvojeno Administrataivno uputstvo do po etka 2015 godine.	Administratiavno uputstvo; Identifikovane linije transporta;	Nedostatak saradnje	
3.3. Revizija proporcije subvencija autobus / voz.	Završena revizija do kraja 2018 godine.	Izveštaj da bude 1.5 autobus / za svaki 1 voz		

MULTIMODALNI TRANSPORT				
1.1 Izrada termi preporuke	Termi usvojenih preporuka 2016 godine	Sadržaj termi preporuka		
1.2 Odabiranje kompanije dobitnik	Potpisivanje ugovora, 2017	Izveštaji	Ukoliko kompanije ne ispunjavaju utvrđene kriterijume u dokumentima tendera	
1.3 Primljeni dokument	Studija izvodljivosti završen, 2018	Primljenii finalni izveštaj	6.3 Primljeni dokument	
2.1 Izrada termi preporuke	Termi preporuke usvojene 2016	Sadržaj termi preporuke	Nedostatak fondova	
2.2 Odabiranje kompanije dobitnik	Potpisivanje ugovora, 2017	Izveštaji	Ukoliko kompanije ne ispunjavaju utvrđene kriterijume u dokumentu tendera	
2.3 Primljeni dokument	Studija fizibiliteta završena, 2018	Finalni primljeni izveštaj	Primljeni dokumente	

DEPARTMENT VOZILA			
1.1 Sastavljanje termi preporuke za projekat elektronskog testiranja kandidata za voza ke dozvole.	Termi preporuke sastavljene i usvojene do kraja 2015	Sadržaj	Nedostatak fondova
1.2 Implementiranje projekta na osnovu termi preporuke.	Projekat uspešno implementiran do po etka 2016 godine	Izveštaji	Nedostatak fondova
2.1 Sastavljanje termi preporuke za projekat elektronskog informativnog sistema za licenciranje voza a.	Termi preporuke sastavljeni i usvojeni do kraja 2015 godine.	Sadržaj	Nedostatak fondova
2.2 Objavljivanje tendera.	Tender objavljen do po etka 2015 godine.	Broj kompanija koje su konkurisale	Nedostatak fondova
2.3 Odabiranje kompanije	Kompanija odabirana do 2015 godine.	Informacije za kompaniju	Nisu aplicirale potrebne kompanije
2.4 Implementiranje projekta na osnovu termi preporuke.	Projekat uspešno implementiran do kraja 2015 godine.	Izveštaji	Nedostatak fondova
3.1 Pripremanje podzakonskih akata.	Izra eni i usvojeni podzakonski akti do kraja 2015.godine.	Broj podzakonskih akata	Nedostatak saradnje
3.2 Pripremanje termi preporuke	Termi izra enih i usvojenih preporuka do februara 2015 godine.	Sadržaj	Nedostatak fondova



3.3 Licenciranje (ovlaštenja) institucije koje ispunjavaju kriterijume.	Institucije koje se licencirati do kraja 2015 godine.	Broj i imena	Nijedna institucija ne ispunjava kriterijume
3.4 Monitorisanje usluga.	Postavljeni mehanizam monitorisanja usluga do 2015 godine.	Izveštaji	Mehanizmi ne funkcionalnog monitorisanja

### 1.3 Strateški objektiv 3

#### 1.3.1 Namere aktivnosti i ciljevi

CILJ (Strateški objektiv)	OBJEKTIVNO PROVERLJIVI INDIKATORI (OPI)	NA INI PROVERE (NP)	RIZICI I PRETPOSTAVKE		
<p><i>Povećanje sigurnosti u saobraćaju i zaštita sredine.</i></p>	<p>Smanjenje za 30% zagađenosti sredine od emitiranja gasova od vozila do kraja 2018 godine.</p> <p>Smanjenje za 50% broja fatalnih udesa do kraja 2018. godine.</p> <p>Smanjenje za 30% fatalnih udesa u železni kom saobraćaju na kraju 2018 godine.</p> <p>Kompjuterski centar za hitne operacione odgovore do kraja 2018 godine.</p>				
REZULTAT	OBJEKTIVNO PROVERLJIVI INDIKATORI (OPI)	NA INI PROERAVANJA (NP)	RIZICI I PETPOSTAVKE	IZNOS	Na ini finansiran ja
<b>ŽELEZNI KI TRANSPORT</b>					

1. Eliminisanje ilegalne izgradnje na zaštitom pojasu železnica.	Ilegalna izgradnja na pojasu sigurnosti železnica eliminisanih u periodu 2018 -2018+.	Broj eliminisane nezakonite izgradnje	Nedostatak saradnje sa skupštinama opština za smanjenje broja izgradnje bez dozvole na železni kom pojasu.	5,000,000€	KB
2. Finaliziranje sistema kontrole kretanja vozova na železni koj liniji Lešak-Elez Han.	Sistem kontrole vozova finaliziran do kraja 2018 godine.	Broj vozova; Aktuelni fondovi;		5,000,000€	KB
3. Povećanje sigurnosti železni kog transporta opasnih materijaa.	Potpuno sprovođenje Zakona za transport opasnih roba i podzakonskih akata za povećanje sigurnosti u železni kom transportu do kraja 2018 godine..	Zakon i podzakonski akti koji su sprovedeni; Kriterijumi za sigurnost;	Ne sprovođenje u celosti zakona;	1,000,000€	KB
<b>VAZDUŠNI SAOBRAAJ</b>					
1.Poboljšanje bezbednosti u vazdušnom saobraaju	Nadzor operatera od strane inspektora i revizora u kontinuitetu	Broj inspektora i revizora			
<b>PUTNA INFRASTRUKTURA</b>					
1.Povećanje i poboljšanje	Horizontalna i vertikalna signalizacija u putnoj mreži	Broj horizontalne i vertikalne signalizacije	Nedostatak fndova; Nedostatak saradnje	5,000,000€	

<p>bezbednost na putevima i punoj mreži</p>	<p>i održavanje u kontinuitetu. Geometrija raskrsnica i prelaza u putnoj mreži je poboljšana do 2018 godine.</p>	<p>postavljeni u putnoj mreži; Podaci vezani sa poboljšanjem geometrije raskrsnica i prelaza.</p>	<p>sa opštinama i druga relevantna ministarstva;</p>		<p>KB</p>
<p>2. Zaštita putnog pojasa Mbrojtja e brezit rrugor.</p>	<p>1. Broj zauze a i ilegalne izgradnje na putnom pojasu je smanjena za 50% do 2019 godine 2. Ilegalna uklju enja na putnoj mreži eleminisanih do 2018 godine.</p>	<p>Broj zauze a i izgradnje bez dozvole koje su eleminisane. Broj smanjenih ilegalnih uklju enja.</p>	<p>Nedostatak saradnje Nedostatak fondova</p>	<p>3,000,000€</p>	<p>KB</p>
<p>3. Zaštita ambijenta tokom održavanja i izgradnji puteve</p>	<p>Primena ambijentalnih standarda i direktiva tokom održavanja i izgradnje puteva do kraja 2018 godine Smanjeni nivo galame i zaga enja tokom putnog pojasa</p>	<p>Broj standarda i direktiva. Merenje nivoa buke i zaga enosti.</p>	<p>Nedostatak saradnje sa Ministarstvom sredine. Nedostatak fondova</p>	<p>1,500,000€</p>	<p>KB</p>

TRANSPORT PUTNIKA, ROBA I OPASNIH MATERIJIA					
1. Podizanje profesionalnog nivoa mena menta operatera i voza a vozila putnog transporta	<p>Obuka i oprema sa <b>CPC</b> svih mena era putnog tranksporta putnika i roba:</p> <p>a. u doma em i me unarodnom transportu putnika u kontinuitetu;</p> <p>b. u me unarodnom transportu roba u kontinuitetu;</p> <p>c. za voza e za me unarodni transport i roba, (u kontinuitetu);</p> <p>d. za voza e za doma i transport putnika i roba (u kontinuitetu).</p>	Broj obu enih mena era u svim sektorima	Nedostatak saradnje sa <b>ADR-</b> i ovlaš enim subjektima od Ministarstva.	10,000€	KB
2. Sprovo enje ADR u putnom transportu za opasnu robu na Kosovu.	1.Svi voza i vozila opremljeni uverenjima (u kontinuitetu)	Broj voza a i vozila za transport opasnih roba opremljenih sa uverenjima ADR.  Broj obu enih osoblja.	Nedostatak fondova	10,000€	KB
	2.Sva vozila za transport opasnih materija opremljenih sa uverenjem ADR vozila (u kontinuitetu)			50,000€	KB
	3. Najmanje pet (5) savetnika sigurnosti za opasne robe obu enih i sertifikovanih do kraja				

	2018 godine.				
3. Implementiranje digitalnim tahografima do kraja 2018 godine.	1.Osnivanje saveta za izdavanje kartaica do kraja 2016 godine.	Broj izdatih kartica.	Nedostatak fondova.	1,500,000€	KB
	2.Uklju enje Tahografa tokom 2017. godine	Broj obu enog osoblja	Kašnjenja od Brisela za imenovanje inspektora koji e se obu avati.		
	3.Zvani nici konrole obu eni i oporemljeni tokom 2018 godine.	Broj sertifikovanih servisa.	Priznavanje Kosova kao nezavisnu državu od svih zemalja EZ-a.		
	4.Sertifikovani servisi do kraja 2018 godine.				

DEPARTMENT VOZILA					
1. Apliciranje konrole emetiranja gasova.	Standard EURO3 kontrole emetiranja gasova se primenjuje u periodu od 2018 – 2019+.	Broj vozila koja upotrebljavaju standarde EURO 3 (%)		500,000€	KB
2. Osnivanje mobilnog centra tehni ke kontrole vozila.	Mobilni centar za tehni ku kontrolu vozila spreman do po etka 2016 godine.	Broj testiranih vozila.	Nedostatak fondova Nedostatak saradnje	500,000€	KB
3. Razvoj i implementiranje Integrisanog informativnog sistema za sigurnost u saobra aju..	Integrisani informativni sistem za sigurnost u saobra aju spreman i operacionalan do kraja 2018 godine.	Podaci (%)	Nedostatak fondova Nedostatak saradnje	500,000€	KB
4. Podizanje profesionalnih sposobnosti ispitiva a i inspektora vožnje.	Obezbe ivanje didakti ke opreme za psiho-fihzi ko testiranje ispitiva a i instruktora vožnje do po etka 2018 godine.	Broj didakti ke opreme	Nedostatak fondova	70,000€	KB

5. Centar za testiranje vozila sa gasom	Licenciranje centara za testiranje, 2015	Centri za funkcionalno testiranje	Nedostatak fondova	1,100,000€	KB+drugi
6. Kalibriranje opreme za tehni ku kontrolu vozila.	Ugovorena Kompanija (licencirana) za kalibriranje 2015 i u kontinuitetu	CTK kalibrirana oprema 2014 u kontinuitetu	Nedostatak fondova	25,000€	KB+drugi



AKTIVITETI	OBJEKTIVNO PROVERLJIVI INDIKATORI (OPI)	NA INI PROVERE (NP)	RIZICI I PRETPSTAVKE
<b>ŽELEZNI KI TRANSPORT</b>			
1.1 Finaliziranje rada radne grupe za identifikovanje postojećih prelaza (prestavnicima MI-e, InfraKosa, TrainKosas, SO-a i PK-re).	Radna grupa osnovana do 2016.	Izveštaji	Nedostatak saradnje
1.2 Analiza izveštaja radne grupe, identifikacija i legalizacija opravdanih prelaza i njihovo uvođenje u željezničku mrežu.	Svi prelazi su identifikovani do 2017. godine.	Izveštaji Preporuke	Nedostatak saradnje
1.3 Usvajanje predloga za legalne prelaze.	Usvojeni predlozi do kraja 2017. godine.	Broj predloga	Nedostatak saradnje
1.4 Eliminisanje ilegalnih prelaza.	Ilegalni prelazi identifikovani do početka 2018+.	Broj eliminisanih ilegalnih prelaza	Nedostatak saradnje
2.1 Monitorisanje u kontinuitetu projekta prema predviđenoj dinamici kretanja vozova na željezničkoj liniji Lešak-Elez Han.	Operacionalni sistem monitorisanja do kraja 2018+. godine.	Izveštaji	
3.1 Podizanje efikasnosti u sprovođenju Zakona za transport opasnih roba i podzakonskih akata za povećanje sigurnosti u željezničkom transportu opasnih roba.	Nefikasno podizanje nadzornih organa 2018+.	Sadržaj	

VAZDUŠNI SAOBRAĆAJ			
1.1 Formiranje zajedničke radne grupe (MI i ACA i aeronauti kog saveza) oko procedure registracije vazdušnih sredstava.	Radna grupa formirana na kraju 2015.godine.	Sastanci Izveštaji i preporuke	Nedostatak saradnje izkme u MI-re i ACA i Saveza.
1.2 Monitorisanje registracije vazdušnih sredstava.	Mehanizmi monitorisanja formiran do kraja 2015 godine.	Izveštaji. Broj vazdušnih sredstava reglstrovani na godišnjim osnovama.	
PUTNA INFRASTRUKTURA			
1.1 Priprema jednogodišnjih i višegodišnjih progarama za horizontalnu i vertikalnu signalizaciju u putnoj mreži.	Jednogodišnji implementirani program u kontinuitetu, izraeni i usvojeni višegodišnji program (u kontinuitetu)	Sažetak. Plan rada. Plan delovanja.	
1.2 Implementiranje programa o vertikalnoj i horiizontalnoj signalizaciji.	Program za vertikalnu i horizontalnu signalizaciju.	Izveštaji	

TRANSPORT PUTNIKA, ROBA I OPASNIH MATERIJA			
1.1 Stvaranje brošura za obuku u saradnji sa centrima za obuke.	Dizajnirane i raspodeljene brošure u kontinuitetu.	Broj brošura	Nedostatak saradnje sa centrima obuke
1.2 Po etak obuke mena era i voza a za transport opasnih roba.	1.Obuka voza a, u kontinuitetu. 2.Po etak obuka za mena ere (u kontinuitetu)	Broj obuka Broj u esnika	Ne akreditovanje od ACA
2.1 Pra enje <b>ADR</b> sa izmenama i dopunama svake dve godine.	Dopuna-izmena <b>ADR</b> inkorporisanih i prilago enih u kontinuitetu ( sveke dve godine ).	Izveštaji Preporuke	
2.2 Pra enje izmena <b>ADR</b> kod operatera transkporta opasnih roba i durgih interesnih grupa.	Izmene raspodeljenih <b>ADR</b>	Izveštaji Sastanci	
3.1. Organizovanje seminara/radionica.	Seminari/radionice do Juna 2015 godine.	Broj radnika Broj u esnika	
3.2. Obuka zvani nika kontrole MI-e i drugih inspektora (policije,carina, i dr.).	Zvani nici kontrole obu eni do 2016 godine,	Broj obuka Broj u esnika	
3.3. Izrada potrebnog zakonodavstva za implementiranje digitalnih tahograva	Usvojeno i prilago eno zakonodavstvo do kraja 2015 godine.	Digitalni operacionalni tahograf.	
3.4. Formiranje Nacionalnog saveta izdavanja <b>ICC</b> kartica (Issuing Card Council).	Nacionalni savet za izdavanje karacica formiran do kraja 2015 godine.	Broj izdatih kartica	Ne priznavanje Kosova od svih zemalja lanice EZ-a

3.5. Iniciranje procedura za uključivanje u tahonet.	Procedure za uključivanje u tahonet implementirani do kraja 2015 godine.	Izveštaji Broj procedura	Nedostatak saradnje
3.6. Utvrđivanje kriterijuma i standarda za licenciranje servisa.	Kriterijum i standardi za licenciranje izrađenih i usvojenih servisa do kraja 2017 godine.	Izveštaji	
<b>DEPARTMENT VOZILA</b>			
1.1 Procena sadašnjeg stanja emitiranja gasova od vozila.	Situacija emitiranja gasova procenjena do juna 2015 godine.	Izveštajit	
1.2 Analiza rezultata i davanje preporuka za eliminisanje gasova raznih kategorija vozila.	Analizirani rezultati do kraja 2015.godine.	Analize. Izveštaji. Preporuke.	
1.3 Implementiranje kontrole emitiranja gasova.	Kontrola emitiranja gasova implementiran 2018 godine..	Izveštaji. Objavljeni podaci.	
2.1 Donošenje podzakonskih akata.	Podzakonski akti prilagođeni i implementirani do kraja 2015 godine.	Izveštaji	Ne- usvajanje
2.2 Ovlašćenje centrima tehničke kontrole za pružanje usluga kontrole sistema kočenja.	Ovlašćeni centri tehničke kontrole za periodičnu kontrolu sistema kočenja po etak 2015 godine.	Sporazum	Nedostatak podrške
2.3 Implementiranje i kontrola implementiranja.	Centri tehničke kontrole za	Izveštaji.	

	periodi nu kontrolu sistema ko enja su operacionalni do kraja 2015 godine.	Broj testiranih vozila na mese nim osnovama.	
3.1 Prilaga ovanje Direktivi Evropske Zajednici 2000/30/EC.	Direktiva Evropske Zajednice 2000/30/EC prilago ena i implementirana do kraja 2015 godine	Preporuke	
3.2 Konsultacija MUP za pogodnu formu organizovanja ove službe.	Identifikovani i usaglašeni najpogodni metodi do kraja 2016 godine.	Sastanci. Izveštaji. Broj identifikovanih metoda.	Nedostatak saradnje
3.3 Po etak procedure nabavki.	Izra ene i implementirane procedure nabavke po etak 2018 godine.		Nedostatak podrške od MI
3.4 Osposobljavanje osoblja za upotrebu opreme i tehnologije.	Obu eno osoblje do 2018 godine.	Broj obuka. Broj u esnika.	
3.5 Oblasti informisanja.	Informisane oblasti pripremljene do kraja 2018 godine.	Materijali za informisanje. Brošure. Drugi materijali.	
3.6 Implementiranje	Oblasti informisanja implementirane do 2018+ godine.	Broj u esnika. Mesto nalaženja.	
4.1 Stvaranje radne grupe sastavljene od Departmenta	Radna grupa formirana do 2015	Sastanci.	

vazdušnog, morskog i željeznog transporta. Departmenta putne infrastrukture, Departmenta drumskog transporta, Departamen vozila za izradu preporuke za projekt integrisanog informativnog sistema za bezbednost u saobraćaju.	godine.	Izveštaji.	
4.2 Izrada termi preporuke.	Izrađeni i usvojeni termi preporuke tokom 2017 godine	Sadržaj	Nedostatak fondova
4.3 Objavljivanje tendera.	Tender objavljen do kraja 2018 godine.	Broj aplikacija	Nedostatak fondova
4.4 Odabiranje kompanije.	Odabrana kompanija do 2018 godine.	Naziv kompanije	Ne aplikiraju odgovorne kompanije
4.5 Implementiranje na bazi termi preporuke.	Uspešni implementirani projekat 2018+. godine.	Izveštaji	Nedostatak fondova

## 1.4 Strateški objektiv 4

## 1.4.1 Namere, aktivnosti, ciljevi

CILJ (Strateški objektiv)	OBJEKTIVNO PROVERLJIVI INDIKATORI (OPI)	NA IN PROVERE (NP)	RIZICI I PRETPOSTAVKE		
REZULTAT	OBJEKTIVNO PROVERLJIVI INDIKATORI (OPI)	NA IN PROVERE (NP)	RIZICI I PRETPOSTAVKE	IZNOS	Na in finansiranja
<b>ŽELEZNI KI TRANSPORT</b>					
<i>U lanjenje i saradnja Kosova u me unarodnim organizacijama koja se odnose na sektorima transporta</i>	Ne manje od 80% svih postignutih namera u lanjenja postignutih do kraja 2017 godine..				
1. U lanjenje u Me unarodnu Uniju Železnica – <b>UIC</b> .	U lanjenje u <b>UIC</b> do kraja 2015 godine.	Sporazum	Prijem u OUN	50,000€	KB
2. U lanjenje u Zajednici Evropskih Železnica ( <i>anglisht: The Community of European RailWay and Infrastructure Companies CER</i> ).	U lanjenje u Komunitetu Evropskih Železnica do kraja 2015 odine.	Sporazum	Priznavanje Kosova kao nezavisnu državu od svih zemalja EZ	25,000€	KB
3. U lanjenje u Evropsku mrežu Železnica ( <i>RailNetEurope – RNE</i> ).	U lanjenje u Evropsku mrežu Železnica (RNE) 2015.godine.	Sporazum	Priznavanje Kosova kao nezavisnu državu od svih zemalja EZ	25,000€	KB
4. Implementiranje svih obaveza koja proizilaze	Radna grupa formirana posle	Sporazum	Nepotpisivanje	50,000€	KB

iz Traktata transporta.	potpisivanja Traktata transporta i po etak implementiranja obaveza pre 2017 godine.		traktata		
5. Implementiranje Memoranduma razumevanja SEETO.	Memorandum razumevanja SEETO se implementira u kontinuitetu.	Sastanci Izveštaji		50,000€	KB

#### VAZDUŠNI TRANSPORT

1. U lanjenje u ICAO ( <i>anglist: International Civil Aviation Organization</i> ).	Punopravno lanstvo u ICAO do 2015 godine.	Sporazum	Prijem Kosova u OUN		
2. U lanjenje u EuroControl.	Punopravno lanstvo u EuroControl do 2015 godine.	Sporazum	Uslovljava se od u lanjenja u ICAO		

#### PUTNA INFRASTRUKTURA

1. U lanjenje u svetskim udruženjima puteva – IFC.	U lanjenje u IFC do 2015 godine.	Sporazum			
2. U lanjenje u Evropski savez puteva.	U lanjenje u Evropski savez puteva do 2015 godine.	Sporazum	Priznavanje Kosova nezavisnomdržo m od svih zemalja EZ-a		



TRANSPORT PUTNIKA, ROBA I OPASNIH MATERIJIA						
1. Aktivno u eš e u aktivnostima CIECA (International Commission for Driver Testing), CITA (International Motor Vehicle Inspection Committee), SEETO, UITP, IRU ( International Road Union ).	Nadgledanje standarda prema postavljenim uslovima od odgovaraju ih organizacija za akreditovanje (u kontinuitetu)	Sporazum	Finansijsko ne- podržavanje.  Nedostatak podržavanja od Privedne Komore	1,200,000 €	KB	
2. Potpisivanje bilateralnih sporazuma sa zainteresovanim državama.	Potpisani sporazumi u kontinuitetu	Sporazum	Nedostatak saradnje	500,000€	KB	

AKTIVITIVNOSTI	OBJEKTIVNO PROVERLJIVI INDIKATORI (OPI)	NA INI DELOVANJA (ND)	RIZICI I PRETPOSTAVKE
<b>OPERACIONALNI OBJEKTIV NA NIVOU MI-e</b>			
1.1 Potpisivanje dokumenta za formiranje Komuniteta transporta sa Jugo-isto nom Evropom	Potpisani Traktat Komuniteta transporta do po etka 2015 godine.	Sporazum	Nedostatak saradnje
1.2 Stvaranje radne grupe za implementiranje Traktata Komuniteta transporta (za sektor Transporta)	Formirana radna grupa (Traktat komuniteta transporta) na kraju 2015 godine.	Izveštaji	Nedostaje saradnje
<b>ŽELEZUNI KI TRANSPORT</b>			
1.1 Formiranje radne grupe (MI, InfraKOS, TrainKOS, ARH) koja e raditi za u lanjenje Kosova u svim relevantnim organizacijama u oblasti železni kog transporta.	Radna grupa formirana u kontinuitetu	Sastanci Izveštaji	Nedostatak saradnje izme u MI-e,InfraKOS, TrainKOS, ARH)
1.2 Organizovanje sastanaka sa zvani nicima Me unaraodne unije železnica i angažovanje prijateljskih država za lobiranje..	Organizovani sastanci do kraja 2015 godine.	Broj sastanaka. Izveštaji. U eš e me unarodnih partnera.	Nedostatak saradnje
2.1 Organizovanje sastanaka sa zvani nicima Evropske Komisije za železnice i angažovanje prijateljskih država za lobiranje.	Organizovani sastanci u kontinuitetu.	Broj sastanaka. Izveštaji. U eš e me unarodnih partnera	Nedostatak saradnje
3.1 Organizovanje sastanaka sa zvani nicima Evropske mreže železnica i angažovanje	Organizovani sastanci u kontinuitetu	Broj sastanaka. Izveštaji. U eš e me unarodnih	Nedostatak saradnje

prijateljskih zemalja za lobiranje.		partnera	
4.1 Identifikovanje eksperata iz relevantnih sektora da rade u radnim grupama na fanilazaciji teksta i sprovo enju obaveza koja proizilaze iz potpisivanja Traktata transporta.	Identifikovani i odabirani eksperti do 2015 godine.	Broj eksperata. U eš e.	Nepotpisivanje Traktata transporta
5.1 Aktivno u eš e pretstavnika zvani nika Republike Kosovo u radnim grupama raznih nivoa.	Visok nivo u eš a u kontinuitetu	Broj sastanaka. U eš e. Izveštaji.	Nedostatak saradnje

#### VAZDUŠNI TRANSPORT

1.1 Ponavljanje zahteva sa dopunskim argumentima za u lanjenja u MCA.	Usvojeni zahtev na kraju 2015 godine.	Izveštaji	Nedostatak podrške
2.1. Podnošenje zahteva za u lanjenje u EUROCONTROL i dopunjavnje zahteva za ovo u lanjenje.	Predati zahtevi u 2015 godini.	Usvajanje zahteva	Odbijanje apjlikacije

TRANSPORT PUTNIKA, ROBA I OPASNIH MATERIJA			
1. Aktivno u eš e u aktivnostima CIECA (International Commission for Driver Testing) , CITA (International Motor Vehicle Inspection Committee), SEETO, UITP, IRU ( International Road Union ).	Nadgledanje standarda prema postavljenim uslovima od odgovaraju ih organizacija za akreditovanje (u kontinuitetu)	Broj u esnika	Ne podržavanje. Nedostatak podrške od Privredne Komore
2.1. Konsultacije sa Ministarstvom Inostranih Poslova (MIP) i iniciranje procedure za pitpisivanje ovih sporazuma.	Izra ene procedure do kraja 2015 godine.	Sastanci Izveštaji	Nedostatak saradnje
2.2. Formiranje tehni kih komisija	Tehni ke komisije do kraja 2015 godine.	Sastanci Izveštaji	Nedostatak saradnje
2.3. Dostavljanje iniciranih dopisa.	Predati inicirani dopisi do kraja 2015 godine.	Usvajanje	Odbijanje
2.4. Konsultacije sa Ministarstvom Inostranih Poslova (MIP)	Postignuti sporazum do kraja 2015 godine.	Sporazum	Odbijanje

## 1.5 Strateški Objektiv 5

## 1.5.1 Namere, Aktivnosti i Ciljevi

CILJ (Strateški Objektiv)	OBJEKTIVNO PROVERLJIVI INDIKATORI (OPI)	NA IN PROVERE (NP)	RIZICI I PRETPOSTAVKE		
REZULTAT	PROVERENI OBJEKTIVNI POKAZATELJ (POP)	NA IN PROVERE (NP)	RIZICI I PRETPOSTAVKE	IZNOS	Na in finansiranja
<b>OPERACIONALNI OBJEKTIV NA NIVOU MI-e</b>					
1. Stvaranje geografskog sistema informisanja (GSI) u MI.	Sistem geografskog informisanja (GSI) za ceo sektor MI-re stvaran do kraja 2015.	Upotreba baze podataka %. Pokazatelji GSI.	Nedostatak saradnje Nedostatak fondova	150,000€	KB
	Sve baze integrisanih podataka u jednu zajedni ku bazu, isto tako me usobno povezane sa sistemom interesnih strana, do kraja 2015 godine..				
2. Obuke za reformu administracije za kodeks etike, antikorupciju u javnoj administraciji i studijske posete	Obu eno osoblje 2014- (u kontinuitetu)	Broj obu enih zvani nika 2014(u kontinuitetu)	Nedostatak fondova	120,000€	KB

3.Kupovina vozila za Ministarstvo	Kupljena vozila u periodu od 2018 – 2019+	Broj vozila	Nedostatak fondova	450,000€	KB
4.Obuke inspektora putne infrastrukture, tehni ke kontrole i autoškola.	Obu eni inspektori 2016	Broj obu enih inspektora 2016	Nedostatak fondova	35,000€	KB
5. Podizanje kapaciteta za mena ere ciklusa projekta.	Grupa za implementiranje projekata formirana i obu ena u Mena iranju ciklusa projekata na kraju 2017 godine. .	Ste ene kvalifikacije	Nedostatak fondova	30,000€	KB
6.Uspešno implementiranje Strategije MI-e.	Transformacija ekipe za izradu strategije u grupi/komisiji za implementiranje/monitorisanje i ažuriranje strategije do kraja 2015	Izveštaji. Dokumenti. Postavljeni sistem komuniciranja.	Ne usvajanje strategije		
	Odvojene/odre ene odgovornosti do kraja 2015				
	Operacionlan odmah posle usvajanja strategije.				

AKTIVNOSTI	OBJEKTIVNO PROVERLJIVI INDIKATORI (OPI)	NA IN PROVERE (NP)	RIZICI I PRETPOSTAVKE
1.1.1 Formiranje radne grupe za studiranje potreba za GSI u MI.	Radna grupa formirana do kraja 2015 godine.	Sastanci Izveštaji	Nedostatak podrške
1.1.2 Pripremanje termi preporuke za projekat "Integrisani Sistem Informisanja Ueb GSI u MI"	Termi preporuke izra eni do kraja 2015.	Sadržaj	Nedostatak podrške
1.1.3 Objavljanje tendera za projekat "Integrisani sistem informisanja UebGSI u MI".	Tender objavljen na po etku 2015 godine.	Broj aplikanata	
1.1.4 Odabiranje pobjednika i implementiranje projekta "Integrisani sistem nformisanja UebGSI u MI".	Odabirana kompanija i uspešno implementiranje projekta 2015.	Informacije za kompaniju Izveštaji	Ne apliciraju potrebne kompanije
1.1.5 Implementiranje projekta.	Implementirani projekt 2015/2016.	Funkcionalni sistem	Neadekvani sistem
2. Obuke za reformu administracije za kodeks etike, antikorupciju u javuj administraciju i studijske posete	Obu eno osoblje 2015(u kontinuitetu)	Broj obu enih zvani nika 2014(u kontinuitetu)	Nedostatak fondova
3.Kupovina vozila za Ministarstvo	Kupljena vozila 2015	Broj vozila	Nedostatak fondova
4.Obuke inspektora putnog transporta, tehni kih konrola i autoškola.	Obu eni inspektorat 2016	Broj obu enih inspektora 2016	Nedostatak fondova
5. Podizanje kapaciteta za mena iranje ciklusa Projekta.	Grupa za implementiranje projekata formirana još od kraja 2018 godine	Ste ene kvalifikacije	Nedostatak fondova
6.1 Utvr ivanje termi preporuke za Rukovode i komitet za pra enje implementiranje Strategije i osnivanje ovog Komiteta pod nadzorom Stalnog sekretara.	Ekipa za impmlementiranje Strategije se sastaje svakog meseca..	Izveštaji	Neusvajanje strategije

6.2 Redovno izveštavanje za progres strategije.	Redovni izvještaji izrađeni od svih direktora departmana.	Izveštaji	Zakašnjenja u sastavljanju izvještaja
6.3 Formiranje ad-hoc grupa koja se adresiraju specifičnim pitanjima za implementiranje strategije.	Radne grupe formirane prema potrebi.	Izveštaji	Nedostatak koordinacije i saradnje.



## Poglavlje 7 – Sprovođenje, baza podataka i pokazatelji rezultata

---

### 7.1. Sprovođenje Sektorske strategije i multimodalnog transporta i plan delovanja

Sprovođenje Sektorske Strategije i Multimodalni Transport i Plan Delovanja (SSMSTPD) s jedne strane, zahteva mobilisanje zainteresovanih strana i, s druge strane, koordiniranje jedne posebne strukture Ministarstva Infrastrukture:

- Od 2008 do aprila 2011 godine, koordinator struktura MI-e je Jedinica za planiranje transporta.
  - Aprila 2011, JPT je funkcionirana s Departmentom Evropskih Integracija i Koordinaciju Politika (DEIKP) kao Divizija za Koordiniranje Politika. Bivše osoblje JPT, odlukom Stalnog sekretara, transferisana je u DKP (Diviziju za Koordiniranje Politika).

Iako novoj formiranoj strukturi nisu date jasne odgovornosti planiranja transporta i strategije, nezavisno od njihovog položaja ubuduće, izgleda da je opravdano da se ova odgovornost poveri, s obzrom da je osoblje iste ekipe.

U nastavku je upotrebljen opšti naziv Jedinice Planiranja Transporta.

#### 7.1.1. Akcionari

Akcionari strategije multimodalnog transporta i u planu delovanja su:

- Direktni dobitnici u okviru Ministarstva Infrastrukture;
  - Departman Transporta
  - Departman Putne Infrastrukture i Direkcija Puteva
  - Departman Civilne Aviacije
- Drugi dobitnici i okomlene grupe:
  - Regulatorni Autoritet Železnica (RAŽ), Infrakos i Trainkos
  - Autoritet Civilne Avijacije (ACA)
  - Ministarstvo Ekonomskog Razvoja (MER)
  - Ministarstvo Finansija (MF)
  - Ministarstvo Sredine i Prostorno Planiranje (MSPP)

- Opštinske vlade
- Poslednji dobijnici se predstavljaju od nevladinih organizacija (NVO)

Svi ovi akcionari su konsultovani tokom procesa ažuriranja SSMTPD u okviru tematskih i opštih radionica.

### 7.1.2. Periodi no ažuriranje i pra enje SSMTPD

U promenljivoj ekonomskoj i političkoj sredini Kosova, Sektorska strategija multimodalnog transporta i plan delovanja, treba da se prilagode avaju sa evoluiranjem ekonomskog razvoja.

Ova Strategija i plan delovanja treba da:

- esto procene s aspekta realizovanih projekata i sprovodljivih mera, i;
- ažurirano na periodičnim osnovama.

Predloženo da se izvrši jedna procena strategije i plana delovanja na godišnjim osnovama. Izveštaj koji e sadržati dostignu a i poteško e treba da se priprema svake godine.

Isto tako, je predloženo, da se izvrši revizija Strategije i Plana delovanja svakih 5 godina. Revizija bi obuhvatala predvi anja zahteva za transport, definiciju projekata i jedan plan sprovo enja, u saglasnosti sa finansijskim mogućnostima na raspolaganje.

U Odeljaku 7.1.3, je predloženo da Jedinica planiranja transporta bi e odgovorna za ocenu, izveštavanje, monitorisanje i ažuriranje Strategije i Plana delovanja.

### 7.1.3. Uloga Jedinice planiranja transporta

Tradicionalno, postoje dve vrste planiranja, i to: kao što su strateški plan i operacionalno planiranje.

- Strateško planiranje je izraz glavnih rešenja politike transporta (liberalizacija sektora transporta, razvoj javnog transporta, regulisanje transporta, usaglašavanje sa *acquis communautaire* EU-a za transport i dr.) u oblastima programa za investicije, fiskalne politike ili pravilnicima transporta. Strateško planiranje više se bavi dugoročnim nego srednjoročnim planiranjima..

- Operacionalno planiranje ima za cilj sprovođenje strateškog planiranja. Ova vrsta planiranja se skoncentriše na svakodnevnim kratkoročnim delovanjima koje treba preduzeti.

Iz ovoga proizilazi da rad Jedinice planiranja transporta treba da se fokusira na strateško planiranje. Sve planirane zadatke nisu odgovornost samo Jedinice transportnog planiranja "... Operacionalne divizije Ministarstva Infrastrukture treba da budu odgovorne za operacionalno planiranje. Ta na podela delokruga aktivnosti između Jedinice planiranja transporta i drugih službi, treba da se definiše na višem ministarskom nivou.

U cilju da se što uspešnije realizuje strateško planiranje, Jedinica ima za zadatak da:

1. prikuplja statističke podatke iz oblasti transporta, kao i one socio-ekonomske vezane sa zahtevima transporta i ove informacije objavi (godišnjak, uveštaj, i dr.);
2. definiše i sprovodi (ili podugovara) potrebne dopunske sondaže da obezbedi ta saznanja od Sektora transporta;
3. definiše, aplicira i redovno ažurira data-bazu Sektora transporta, upotrebom svih odgovarajućih sredstava, obuhvatajući i Sistem geografskog informisanja;
4. kompletira sva dokumenta koja se nadovezuju sa sektorom transporta na Kosovu (pravilnike, tarife, i dr.) kao i sva dokumenta od međunarodnog interesa (evropske uredbe, sporazume transporta, i dr.);
5. sastavlja pokazatelje rezultata za sektor transporta u redovnim vremenskim osnovama, gde ulaze svi na liniji putnog transporta;
6. konsultuje razne aktere (kompanije transporta, grupe korisnika, i dr.) za delovanja koja treba da se završe i objavi sva sprovedena delovanja od Ministarstva Infrastrukture upotrebljavajući i sva odgovarajuća sredstva (npr. Internetsku stranicu);
7. završi sve studije planiranja zatraženih od Opšteg sektora, vezano sa izraženim potrebama od operativnih divizija MI-e:
  - u saradnji sa osobljem JTP; ili
  - sa podugovaranjem savetodavne kompanije. Zatim, JPT utvrdi rokove i uslove ugovora (ToR) za potpisivanje procesa tendera u konsultaciji sa odgovarajućom službom i da obezbedi nastavak procene;
8. Primena potrebnih sredstava za planirano modeliranje (npr. Model transporta HDM 4).

Jedinica Planiranja Transporta ima za zadatak da prati, ukoliko nisu izvršene, kod analiza vezano sa transportom, za druge organe van Ministarstva (npr. analiza za gradski saobraćaj u opštinama), ovo na osnovu podnetih posebnih zahteva od spoljašnje institucije.

JPT ima jednu stratešku poziciju za multimodalno planiranje, što znači i vrši predviđanja investicija prema vrsti transporta.

Preporučuje da se pripremi jedno administrativno uputstvo radi preciziranja uloge JPT na iniciranje i monitorisanje sprovođenja SMTPD.

## 7.2. Baza podataka i informativni sistem

Predlozi za databazu podataka za transport tretirani su u posebnom izveštaju. Predložene mere obuhvataju::

Poboljšanje koordinacije između Divizije za Koordiniranje Politika (DKP) i raznih subjekata, kako bi se utvrdila vrsta i format podataka i vremenski rokovi za njihovo podnošenje DKP-a.

- Obrada periodičnih podataka.
- Sažetost podataka na jednom pogodnom formatu za njihovu distribuciju

Posebno, navedeni podaci obuhvataju niže vrste:

- podatke o putnom saobraćaju;
- podatke za putnike u javnom transportu;
- podatke železnog saobraćaja,
- podatke vazdušnog saobraćaja;
- statistike carina.

## 7.3. Monitorisanje i pokazatelji

### 7.3.1. Uloga pokazatelja

Redovno se monitorisati sprovođenje Strategije. Monitorisanje ima za cilj procenu realizacije Strategije, projekata, sprovođenju planova delovanja i očekivane rezultate. Da bi se procenila aktivnost, izrađuje se lista pokazatelja. Lista pokazatelja ne može biti mnogo detaljnija. Za svaki sektor, predloženi su niz pokazatelja, imajući u vidu objektivne sektora, očekivane rezultate, podatke na raspolaganju, stabilnost, i dr.

Većina objektivna su ista za sve sektore transporta. Za korisnike transporta su sledeće niske cene, sigurnost i kvalitet i pristup za nekorisnike i regulatore (treće strane) sigurnost i zaštita sredine. Postizanje objektivna treba oceniti na osnovu pokazatelja performanse za svaku vrstu transporta.

### 7.3.2. Vrste pokazatelja

Razne vrste pokazatelja:

- Pokazatelji za praćenje aktivnosti za sprovođenje Strategije multimodalnog transporta.. Ovi pokazatelji omogućuju kvantitativnu procenu projekta, bez davanja informacija za rezultat. Oni se fokusiraju na kretanjima projekta i efikasnosti razvoja, na primer broj kilometara regulisanih i prostranih puteva, kilometri elektrifikovanih železnih linija, broj multimodalnih izlaznih stanica.

- Pokazatelji za procenu završetka i rezultata strategije multimodalnog transporta.

Ovi pokazatelji rezultata Strategije multimodalnog transporta predstavljaju procenu o ponudnim robljama i uslugama upotrebljivima i korisnika. Na primer, dobro stanje puteva koje se procenjuje sa indeksom grubosti, poboljšanje železnih linija brzinom voza.

- Pokazatelji povećanja opštih objekata

Ovi pokazatelji za procenu uloge realizacije projekata i dostignuća Sektora uopšte.

Opšti objekti projekta je:

Poboljšanje i razvoj infrastrukture transporta i usluga, time i podizanje ekonomskog razvoja, sigurnost slobodnog kretanja za sve komunitete, pristup u sigurnost i sisteme sigurnosti i obezbedi da usluge javnog transporta budu na raspolaganju za sve građane Kosova, adresiraju i posebno potrebe žena i manjinama.

Zbog toga veći realizacija procenjuje se sa nižim pokazateljima. Neki pokazatelji mogu se upotrebiti radi procene ekonomskog razvoja (na primer, povećanje transportovanih tereta kao objekti projekta, podrška ekonomskog razvoja).

Makro-ekonomski pokazatelji mogu se upotrebiti za pokazivanje:

- Nivoa+ u sektora transporta u DBP,
- broj/nivo zaposlenih u sektoru transporta

- nivo u eš a zaposlenih sektora nacionalnog transporta, na tržištu me unarodnog transporta.

### 7.3.3. Odabiranje i upotreba pokazatelja

Ve ina pokazatelja mogu se uzeti iz baze ažuriranih podataka sa gotovim statisti kim izvorima. Mogu se upotrebiti specifi ne sondaže za ra unanje drugih pokazatelja, kao što su npr.: cene transporta roba.

Prilikom utvr ivanja pokazatelja, treba birati :

- pokazatelje koji se lako mogu ra unati;
- pokazatelje koji su direktno vezani sa Strategijom multimodalnog transporta.

Tokom odabiranja pokazatelja treba obezbediti da isti ne budu utvr eni od nekog spoljnog faktora. Na primer, ukoliko se poboljšaju odnosi sa Srbijom, kao rezultat pove anja saobra aja sa Srbijom, podi i e se i nivo postizanja objekti va, me utim ovaj nivo nije rezultat poboljšanja uslova puta i strategije multimodalnog transporta.

#### 7.3.3.1. Predloženi pokazatelji

Razne agencije su odgovorne za osiguranje i obezbe enje i funkcionisanja infrastrukture i flote vozila u svim vrstama transporta. U ovim okolnostima, razne specifi ne grupe pokazatelja su važne za infrastrukturu i usluge svakog podsektora.

Me utim, pokazatelji za putni sektor (infrastruktura) i putni transport (transportne usluge) deo su iste grupe pokazatelja.

Pokazatelji u nastavku mogu se upotrebiti radi pra enja rezultata strategije multimodalnog transporta:

- Pokazatelji pra enja aktivnosti i sprovo enja Strageije:
  - broj tendera za izvršenje predloženih radova u putnoj infrastrukturi,
  - broj i iznos potpisanih ugovora,
  - broj kilometara izgra enih puteva prema svakoj vrsti projekta:
    - poravnavanje putava koji su ostali neasfaltirani,
    - izgradnja celog autoputa, ili poluautoputa.
    - rehabilitacija puteva,
    - izgradnja regionalnih puteva koja poboljšaju putne veze.
  - Broj usvojenih autobuskih stanica.

Boj tehni ke kontrole za autobuske kompanije.

Pokazatelji za procenu završetka i rezultata strategije

Uslovi i karakteristike puteva:

- Indeks grubosti
- procenat asfaltiranih puteva
- kategorizacija puteva (upotrebljavaju i novu kategorizaciju)
- Pristup puteva:
  - gustoća mrežet (km / km<sup>2</sup> puteva)
  - kilometri prostranih puteva / po stanovniku
  - broj putnika za standardne autobuse
  - broj sedišta \* km na raspolaganje
- Iznos upotrebe:
  - Iznos upotrebe vozila
  - cena vozni karata (putnika\*km)
  - cena transporta po toni\*km robe
- Kretanje:
  - srednja brzina vožnje,
  - saobraćajni tok
- Sigurnost:
  - broj povreda i smrti prouzrokovanih vozilima prema br. km.,
  - broj žrtava
  - broj lakših povreda
  - broj teških oštećenja
- Ekonomski i finansijski:
  - Sektor budžeta puteva
  - budžet za rutinsko održavanje
- Institucionalno:
  - transferisane takse / troškovi
  - prećeni/opšti kilometri
  - otkupovanje trokova za km, izgradnja i za trake
- Ambijentalne:
  - standardna rasterećenja gasova od autobusa("euro 4")

### 7.3.3.2. Predloženi železni ki pokazatelji

Niži pokazatelji mogu se upotrebiti za pra enje strateških rezulata multimodalnog transporta

- Pokazatelji pra enja aktaivnosti i sprovo enja Strategije
  - Broj kilometara železn ke linije za svaku vsrstu projekta:
    - poboljšanje dveju linija
    - izgradnja nove linije
    - iznos održavanja po km. Linije
  
  - Inznos investicija u inventaru železnica
  
  - Pokazatelji za završnu procenu i rezultati Strategije multimodalnog
    - Veze (pristup)
    - gusto a mreže (km/km<sup>2</sup>)
    - železni ke stanice/km železnice
    - broj multimodalnih centara
  - Pokretljivost:
    - Broj putnika\*km za železni ku stanicu
    - tona\*km za železni ke linije i za svaki km. linije
    - srednje vreme putovanja
    - tok saobra aja
  - Stanje mreže:
    - Srednja brzina voza
    - Broj mese nog neuspeha
  - Troškovi upotrebe:
    - Iznos roba/tona km.
    - Cena vozne karte putovanja km.
  - Ekonomske i finansijske:
    - Putni i promet / železuni ki promet
    - Prihodi od roba/tona\*km
    - Prihodi od putnika/putnika\*km.