



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:

Uvodno izlaganje Ministra..... 9

PRISTUP I METODOLOGIJA	10
Pristup.....	10
Širi kontekst	10
Vizija	11
Misija.....	11

Poglavlje 1 – Objektiv Strategije transporta i Plan delovanja

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. Železnička infrastruktura i integrisanje transporta.....	13
1.2.2.4. Integrisanje civilne aviacije	13
1.2.2. Operacionalni objektiv u okviru Objektiva 2 Pобоljšanje kvaliteta usluga.....	14
1.2.2.1. Povećanje kvaliteta usluga multimodelnog transporta	14
1.2.2.2. Povećanje kvaliteta usluga putnog transporta	14
1.2.2.3. Povećanje kvaliteta usluga železničkog transporta.....	15
1.2.2.4. Pобоljšanje 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, Pобоljšanje sigurnosti u saobraćaju.....	15
1.2.4. Operacionalni objektiv u okviru Objektiva 4. Saradnja sa međunarodnim organizacijama.....	16
1.2.5 Operacionalni objektiv u okviru Objektiva 5. Implementiranje jedne funkcionalne strukture.....	16

Poglavlje 2- Evropske politike i aktuelno stanje infrastrukture transporta..... 17

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 budućnost trankporta (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. Bazična putna mreža SEETO-a	21
2.2.2. Bazična železnička mreža SEETO-a	22
2.2.3. Centralne luke SEETO-a	22
2.2.4. Centralni Aerodromi SEETO-a	22
2.3. Postojeća putna mreža.....	23
2.3.1. Glavna i regionalna putna mreža.....	23
2.3.2. Lokalna putna mreža	24
2.4. Postojeća železnička mreža	25
2.5. Postojeća ifrastruktura civilne aviacije	25
2.6. Projekat luke Šendina(ShWngjinit)	28

Poglavlje 3- Zahtev za mobilitet i transportne usluge na Kosovu 30

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. Postojeće usluge za transport putnika	367
3.2.3. Industrija transporta putnika.....	377
3.3. Transportne usluge i transport roba.....	4040
3.3.1. Potrebe za transport roba.....	4040
3.3.2. Postojeće usluge transporta roba.....	4041
3.3.3. Transport kamionima.....	4343

Poglavlje 4 – Prednosti, slabosti, mogućnosti i rizici (SWOT) Analiza transportnog sistema 444

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 železničkog transporta.....	467

Poglavlje 5 – Strategija Multimodelnog transporta..... 499

5.1. Popunjavanja i koordinacije između modaliteta	499
5.1.1. Multimodelni/intermodelni i transport roba	499
5.1.1.1. Multimodalni/intermodalni transport roba	499
5.1.1.2. Multimodalni/intermodalni međunarodni transport roba	4950
5.1.2. Multimodalni transport putnika	5151
5.1.2.1. Orijentacije u pravcu multimodalnih 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 železnički transport.....	568
5.2.3.1. Razvoj železničke infrastrukture.....	568
5.2.3.2. Razvoj usluga železničkog 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 lučke usluge	5961
5.2.5.1. Period kratkoročnog i srednjoročnog roka korišćenja luka Drača Bara i Soluna	5961
5.2.5.2. Dugoročni period : Dalja studiranja za razvoj luke Šendina	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 zagađenosti i umanjenja emisije staklenika	6162
5.3.2. Dalja istraživanja za alternativnu i tehnološku energiju	6163
5.4. Strategija finansiranja.....	624
5.5. Sprovođenje Strategije	634

1. SPROVOĐENJE STRATEGIJE	646
---------------------------------	-----

Poglavlje 7 – Sprovođenje, baza podataka i pokazatelji rezultata1133

7.1. Sprovođenje sektorske strategije, multimodalnog transporta i plan delovanja.....	1133
7.1.1. Akcionari	1133
7.1.2. Periodično ažuriranje i praćenje SMSTPD	1144
7.1.3. Uloga jedinice planiranja transporta	1144
7.2. Baza podataka 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 železnički pokazatelji	12018

Spisak sa figurama

Figura 1 - SEETO Centralna putna mreža.....	22
Figura 2 – Centralni železnički SEETO-a	234
Figura 3 – Glavna i regionalna mreža puteva na Kosovu.....	267
Figura 4 – Železnička mreža Kosova.....	278
Figura 5 – Poreklo mesta uvoza	345
Figura 6 – Mesta destinacije izvoza	Error! Bookmark not defined. 6
Figura 7 - 2011 Dnevni saobraćaj privatnih vozila.....	388
Figura 8 - 2011 Dnevni saobraćaj autobusa.....	399
Figura 9 – 2011 Dnevni saobraćaj kamiona	4242

Spisak sa tabelama

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

Akronimi i skraćenice

AGTC	Accord General sur le Transport Combiné (Evropski Sporazum o Međunarodnom Kombinovanom Saobraćaju)
C	Centigrad
CEFTA	Sporazum Centralne Evrope o slobodnoj trgovini
CH₄	Metan
CNG	Prirodni kompresovani gas
CO	Ugljen monoksid
CO₂	Ugljen dioksid
CPC	Uverenje o profesionalnoj nadležnosti
DG TREN	Opšta Uprava Transporta i Energije (Evropske Komisije)
DOR	Uprava Puteva
DRI	Department putne infrastrukture (u Ministarstvu Infrastrukture)
DWT	Tonaža velikih tereta (kapacitet nosivosti broda)
EC	Evropska Komisija
ECLO	Međuvezna Kancelarija Evropske Komisije (na Kosovu)
EEC	Bivša – Evropska Ekonomska Komisija, sada deo ES
ETBE	Etil butil etar
EU	Evropska Unija
EULEX	Misija Evropske Unije za Vladavinu prava na Kosovu
EU-TCA	Sporazum Zajednice Transporta Evropske Unije
ft	Stopa
FYROM	Bivša- Jugoslovenska Republika Makedonija
Ha (ha)	Hektar
HDM	Model razvoja menadžiranja autoputeva (Model)
ICAO	Međunaradno organizacija Civilnog vazduhoplovstva
ICF	Inter Kontejner Frigo
IFI	Međunarodna Finansijska Agencija
ILU	Intermodelna jedinica zaduženja
IPCC	Međunarodni Panel za Klimatske promene
ISO	Međunarodna Organizacija za standardizaciju
IT	Informativna Tehnologija
IURR	Međunarodni Sindikat Kombinovanog Transporta

kWh	Kilovat-čas
LED	Svetlosne diode
LPG	Tečni gas benzina
MoInf	Ministarstvo Infrastrukture
MoU	Memorandum saradnje
Mt	Milion tona
MTC	Bivše- Ministarstvo Transporta i Telekomunikacije
NO_x	Oksid azota
O₃	Ozon
PAK	Kosovska Agencija za Privatizaciju
Pb	Olovo
PIA	Međunarodni Aerodrom Prištine
PM	Materija čestice
POE	Preduzeće u javnom vlasništvu
PPP	Javno - privatno partnerstvo
PPP-ISC	Međuministarska Upravljačka Komisija MUK
PSO	Obaveze javnih usluga
RMG	Montirani kran na železnici
ro-ro	Roll-on roll-off (vrsta broda)
SC	Lanac snabdevanja
SSTMMPV	Sektorska Strategija i multimodalni transport i Plan delovanja
SEETO	Observatorija Transporta Jugo-istočne Evrope
SO₂	Sumporna kiselina
SOE	Preduzeće u društvenoj svojini
TEN	Transevropska mreža (koridori)
TEU	Ekvivalentna jedinica dvadeset – stopa (po kontejneru)
TIR	Transports Internationaux Routiers (Casrinski sporazum o međunarodnom transportu roba)
UIC	Union Internationale des Chemins de Fer (Međunarodni Sidnikat Železnica)
UIRR	Union Internationale (du Transport Combiné) Rail-Route (Međunarodni Sindikat Kombinovanog Železničkog-p\Putnog Transprta)
UITP	Union International du Transport Public (Međunarodno Udruženje Javnog Transporta)
UN	Ujedinjene Nacije
UNCTAD	Konferencija Ujedinjenih Nacija za Trgovinu i Razvoj

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

Uvodno izlaganje Ministra

Imajući za cilj što uspešnu realizaciju strateških objekata za stabilni ekonomski razvoj Republike Kosovo, za podizanje nivoa sposobnosti ekonomske konkurencije, smanjenje socijalnih razlika, postizanje regionalskih i međunarodnih 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 neće biti laka. Ovo, zato što nedostatak investitora tokom zadnjih decenija, učinilo je da naši sistemi transporta se ne razvijaju koliko i kako treba. I pored toga, na osnovu angaživanja MI-e, i odgovarajućih struktura, postigli smo važne rezultate. Dokazi za to je izgradnja novih autoputeva, koji povezuju Republiku Kosovo sa susednim državama, proširenje koridora postojećih puteva N2 i N9 i davanje pod koncesiju Aerodroma Prištine. Za što uspešnije postizanje utvrđenih objekata, predvideli smo i nastojimo da u nekim sektorima obuhvatamo i privatni sektor.

Ova Strategija predviđa modele razvoja infrastrukture transporta, čija će realizacija učiniti da Republika Kosovo ima jednu razvijenu infrastrukturu transporta, a ujedno, da ima lakši pristup na međunarodnim tržištima roba, usluga i na tržištima rada.

S ovom Strategijom jasno se utvrđuju objekti za stabilan razvoj infrastrukture transporta uopšte, za izgradnju modernih puteva, koji se povezuju sa pan-evropskim koridorima, izgradnju savremene infrastrukture za elektronska komuniciranja, čime će se stvoriti uslovi za sigurni transport i ispoštovanje međunarodnih kriterijuma za očuvanje životne sredine.

S ovom Strategijom, pored suštinskih pitanja, koja se odnose na infrastrukturu transporta, izgradnju kapaciteta za njeno sprovođenje, predviđene su i odgovarajuće aktivnosti Ministarstva Infrastrukture, čija realizacija se poklapa i ispunjava Program Vlade za učlanjenje 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 asisteiranje 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 predviđena da se sprovodi u periodu 2007-2013.

S ovom Strategijom, izrađenom od sektorskih radnih grupa ministarstava i od zainteresovanih odgovarajućih subjekata, predvideli su glavne objekte ekonomskog razvoja Kosova.

Strategija je ugrađena u Srednjoročnom okviru 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 predvideli 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 sačinjavaju 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 čistu 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, železničkog 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 Međuveznog 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 objektiv 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 objektiv 2: Poboljšanje kvaliteta usluga,
Stvaranje povoljne i sigurne sredine za podizanje kvaliteta usluga u oblasti transporta,
- Strateški objektiv 3: Poboljšanje bezbednosti saobraćaja,
Poboljšanje bezbednosti u saobraćaju i zaštite sredine,
- Strateški objektiv 4: Saradnja sa međunarodnim organizacijama,
Učlanjenje i saradnja Kosova u međunarodnim organizacijama u oblasti transporta,
- Strateški objektiv 5: Izgradnja funkcionalne strukture:
Funkcionalna struktura sa dovoljnim ljudskim resursima, motivisana i kompetetna za sektor transporta.

1.2. Operativni objektivi

Ovaj deo predstavlja povezanost između diskutovanih objekta u odeljku 1.1 i strateške preporuke prikazanih u Poglavlju 6.

1.2.1. Operativni objektivi u okviru Objekta 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, međunarodnim subjektima, sa strateškim akterima kao i sa srodnim kompanijama. Železnička linija 10 i Put 6 i 7, Preostala sekcija **Besi-Merdare**, ubuduće obezbeđuju alternativne puteve za železnički koridor X i VIII;
- **Studija fizibiliteta** za železničku liniju, segment Pirzren – granica sa Albanijom;
- Pобољшање postojećeg multimodalnog terminala u Miradiji, kako bi prihvatio duge vozove 550m koji dolaze iz EU-a, uz razmatranje mogućnosti za izgradnju drugih terminala u Republici Kosovo.

Putna infrastruktura i integrisanje transporta

- Pобољшање prioritarnih sektora na Putevima 6 (N2 \, Vučitrn –Mitrovica, N9, Kjeve-Dollce-Peć i puta 7 (Besi –Merdare);
- Podizanje, poboљšanje profesionalnog projektiranja puteva i zahteva održavanja u skladu sa standardima EU-a;
- Poboљšanje informacije o transportu roba sa prihvatanjem Evropske Uredbe (ES) br. 1172/98 o prikupljanju statističkih podataka za putni transport roba i postavljanje obaveze za operatore transporta roba za pružanje informacija za vozila, njihovih relacija i roba koje se transportuju.

Železnička infrastruktura i integrisanje transporta

- Progresivno sprovođenje preporuka iz studije fizibiliteta za Železničku liniju 10, kako bi se ovaj put vrati u dobrom operativnom stanju;
- Da se izvrši studija fizibiliteta u interesu izgradnje železničke linije koja nedostaje sa Albanijom, njenih glavnih centara i luka;
- Da se izvrši istraživanje tržišta kako bi se razumele potrebe multimodaln(a) terminal(a), 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 predviđenih sa ICAO aneksima i evropskim zakonodavstvom za sigurnost civilne avijacije.

1.2.2. Operativni aspekti u okviru Objektiv 2 -Poboljšanje kvaliteta usluga

Povećanje kvaliteta usluga multimodalnog transporta

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

Povećanje kvaliteta usluga putnog transporta

- Poboljšanje prioritetnih segmenata nacionalnih puteva;
- Povećanje aseta i radovi održavanja, planiranja i programiranja;
- Podizanje inženjerskih kapaciteta i nadzor radova izgradnje autoputeva;
- Rekonstrukcija industrije transporta putnika 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 železničkog transporta

- Progresivno sprovođenje uputstava iz studije fihzibiliteta za Železničku liniju 10, kako bi bila u ispravnom funkcionalnom stanju;
- Organizovanja studija prefizibiliteta za izgradnju jedne železhničke 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 efikasnijee 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 Lučkim organom Drača, sa organom Bara i Soluna, i međudržavnih 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 pristaničkog transporta (npr. Zona slobodne trgovine u lukama, carinske olakšice, i dr.).
- Na dugoročni rok za dalja istraživanja za razvoj luke Šeđina.

1.2.3. Operativni objektivni u okviru Objektiva 3, Pobošljanje 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 železničkog transporta, tretirana su u jednom drugom posebnom delu projekta i nisu prikazana u ovom dokumentu. Međutim, ove strategije nastoje povećanje kvaliteta usluga železničkog 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 međunarodnim organizacijama

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

- Učlanjenje u Svetsko 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.
- Učlanjenje u Međunarodni sindikat za železnice (UIC), Komisiju Evropskih Železnica i Železničku mrežu (RNE).
- Učlanjenje u Međunarodnu 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 međunarodnim 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 CO₂. 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 – Vodič 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 RU-a za naftu. Takođe, ova knjiga predviđa i mere za smanjenje gustoće u saobraćaju i redukovanju emisije ugljendioksida 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.
- Definisanje 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 saobraćaja, sprovodeći načelo "zagađivač plaća" i "korisnik plaća". Ovo će se postići određujući tarife za korišćenje putne infrastrukture od vozila i putnika, kako bi se pokrila troškovi infrastrukture kao i socijalni troškovi za gustoću saobraćaja, emisija CO₂, 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 bezbučna, od vozila pa do brodova, čamaca, pokretnih sredstava i aviona. Ključne zone obuhvatiće: 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 optimizaciju performanse multimodalnih logističkih lanaca, obuhvatajući povećanje prirodnog korišćenja što efikasnih vrsta transporta, kao, što su, vozovi, reke i brodovi razvijajući intermodalni kopneni transport s razmenjenim telima, ili druge jedinice intermodalnog tereta (ILU).

Bela knjiga 2011 EU-a jasno predstavlja sledeće objekte:

- 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 vođeni 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, većina srednjih 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 utvrdiće transport u 2050"
- "Za naredne godine postoji cilj stvaranja jedne verodostojne zajedničke zone evropskog transporta, eliminišući 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 jedne zajedničke železničke evropske zone, obuhvatajući 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 graničnih prelaza, kao i drugih glavnih ekonomskih centara. Ono treba da se fokusira u kompletiranju linija koje nedostaju, u poboljšanju postojeće 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 objekte:

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

- Poboljšanje i proširenje infrastrukture radi stvaranja jedne jedine mreže integrisanog transporta, koristeći prednosti svake forme, posvetivši posebnu pažnju čvorovima intermodalnog sistema i platformi;
- Primena jednog boljeg sistema cena, sa stimulacijama za korisnike, planere i investitore, obezbeđujući izvore za stabilan transport;
- Kompletiranje unutrašnjeg tržišta i potsticaj konkurencije, ne ostavljajući sa strane sigurnost, standarde sigurnosti, uslove rada i prava potrošača;
- 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 građana i službenika/obuhvatanje u razvoju politika transporta.
- Izbegavanje nekoordiniranog postupanja i kontradiktornih pristupa, koordinirajući politike raznih faktora obuhvaćenih u raznim nivoima upravljanja;
- Podizanje nivoa svesti preko politika EU-a posvećene međunarodnom transportu za obezbeđivanje 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 predviđa sigurnu sredinu.

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

Transport nije samo sektor sa najvećom električnom potrošnjom, već je i sektor sa najbržim porastom što se tiče trendova energetske potrošnje.

Transport EU isto tako je uzročnik zagađivanja jednog većeg dela vazduha u urbanim sredinama, uznemiravajuće buke, blokiranja saobraćaja unutar i van gradova i jednog veoma visokog nivoa emisije stakleničnih gasova.

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

Transport isto tako je uzročnik za onaj veliki deo stanovništva (oko 25%) se suočavaju sa uznemirujućom i štetnom bukom.

Među glavnim pitanjima sredine povezanih sa transportom učestvuju:

- Zaštitne zone,
- Kulturna baština,
- Hidrologija i erozija zemlje,
- Zagađivanje vazduha i ispuštanje stakleničnih gasova,
- Alternativna energija i tehnologija,
- Menadžiranje otpadom,
- Menadžiranje bukom,
- Korišćenje zemljišta i podela u zone.

Politike transporta skoncentrisane su u:

- Razvoj stabilnog sistema transporta
- Podeli transporta i povećanju DBP-a.

Posebna pažnja ove politike posvećuje:

Transportu u osetljivim 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, sniziće nivo emisije stakleničnih gasova (GHG) za 60%, i opadanje potrošnje nafte u sektoru transporta za 70%.

Tehnološka poboljšanja za proizvodnju čistih 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, čistijim 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 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 Jugosločkoj 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 načina regionalnog transporta. I infrastruktura, i odgovarajuće usluge, obuhvatajući i administrativne i regulativne procedure, predviđene su sa ovim Memorandumom.

Memorandum razumevanja očekuje 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 međuministarska 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 vezani sa "komunitetom transporta".

Od 23 do 27 aprila 2009 godine, Uprava Evropske Komisije – zvaničnici za energiju i transport (DG TREN) i zvaničnik za pomoć za pitanja železnica za Zapadni Balkan, posetili su Kosovo kako bi ocenili stanje u sektoru transporta. Cilj posete, kojom je upravljen od Jena-Eric Paqueta, Predsjedavajući za Međunarodne odnose za pitanja transporta i Jedinica za politike mreže transporta između Trans-Evrope, DG TREN diskutovano je za budući 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 sa zakonodavstvom zajednice Evropske unije. Diskusije sa Vladom Kosova fokusirane su na aktuelno stanje putnog i železničkog transporta, obuhvatajući i sprovođenje reformi za železnice i osnivanje jednog regulatora za železnice. Pokrenuta su i pitanja nedostatka investicija za održavanje postojeće železničke infrastrukture.

Budući Traktat komuniteta transporta pokrivaće sve vrste transporta, obuhvatajući putni, železnički i morski transport. Traktat predviđa jedan okvir za planiranje i sprovođenje reformi i investicija u oblasti transporta; olakšaće pristup na tržište između partnera u regionu i sa EU-om, kao i da će pružiti jednu efektivnu osnovu za buduće 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, rečna i čvorove aerodroma. Razvoj centralne regionalne mreže je jedna od ključnih potreba za ekonomski i socijalni razvoj Jugoistočne Evrope. Osažiće se povezivanja sa susednim zemljama, ubrzavaju tok međunarodnog tržišta i stvoriće 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 železničke 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 računata 588 km. i dužina plovljenja rekom Savom je 593 km. Centralna mreža isto tako, obuhvata sedam morskih luka, dve rečne luke i jedanest aerodroma.

2.2.1. Bazična 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 Dolčevcom (Srbijom), preko Vrbnice, Prizrena, Prištine i Podujeva (Kosovom). Dolčevac se nalazi na X koridoru.

2.2.2. Bazična železnička mreža SEETO-a

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

Put 10 povezuje s Kraljevom (Srbiju) 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 dve se nalaze u susednim zemljama sa Kosovom:

- Bar (Crna Gora) ima lučki prostor od 2,000 ha. i 20 usidrenih mesta/korita. Obuhvatajući 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, obuhvatajući 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 željeznica SEETO-a

Izvor: KARTA SEETO-a 2009-2013



Izvor: KARTA SEETO-a 2009-2013

2.3. Postojeća 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, obuhvatajući 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 fokusiraće se uglavnom na nacionalne i regionalne puteve, upravljenih od Ministarstva Infrastrukture. Jedno specifično delovanje uzeće se 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 Peći 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 Gorm je momentalno u obnovi i isti će uticati na poboljšanje linije sa Crnom Gorom.
- Glavni dodatni putevi su M9.1, M22.3, M25.2 i M25.3 što sačinjavaju 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 sačinjavaju 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 između 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 potrebno 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 čiste 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 moguću reklasifikaciju mreže, obuhvatajući više puteva pod odgovornosti i nacionalne fondove.

2.4. Postojeća železnička mreža

Železnička 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 železničke mreže SEETO-a, Puta 10, i povezuje se sa Skopljem (IRJM) sa VIII i X koridorom SEETO-a.

Ostale linije obuhvataju linije Kosovo Polje-Peć, Klina-Prizren (Klina se nalazi na liniji između Kosova Polja i Peći) i Kosovo Polje-Priština-Podujevo, među njima i železnička linija sa Prizrenom, zato što imaju važnost za gradove ovih regiona.

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

2.5. Postojeća linija civilne avijacije

Međunarodni Aerodrom "Adem Jashari" je obuhvaćen 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 m², dok platforma aerodroma ima jednu zemljinu površinu od 24,700 m², 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 Đakovici, koji, do sada je korišćen 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 – Železnička mreža Kosova



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

2.6. Projekat Šeđinske luke

Za morski transport Kosovo koristi luke susednih zemlaja, onog Drača (Albanije), Bara (Crne Gore) i Soluna (Grčke). Usmenim sporazumom, postignut od Vlade Kosova i Albanije, Kosovu se dozvoljava na korišćenje luke Šeđina, koja se nalazi 80 km na severu luke Drača. Tabela 2 u nastavku prikazuje jedno poređenje postojećih karakteristika Luke Šeđina i drugih korišćenih luka od Kosova.

Tabela 2 – Upoređenje karakteristika postojećih i potencijalnih luka za Kosovo

Karakteristika	Šeđin		Drač	Bar	Solun
	Postojeće	Moguće			
Max. Ploveća 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. Veličina 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
Železnička udaljenost* (km)	-	248 [#] /461 ^{\$}	281 [#] /387 ^{\$}	-	329

Iz Prištine

[#] Preko Prizrena (nova izgradnja)

^{\$} 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 stanovništvom. 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.

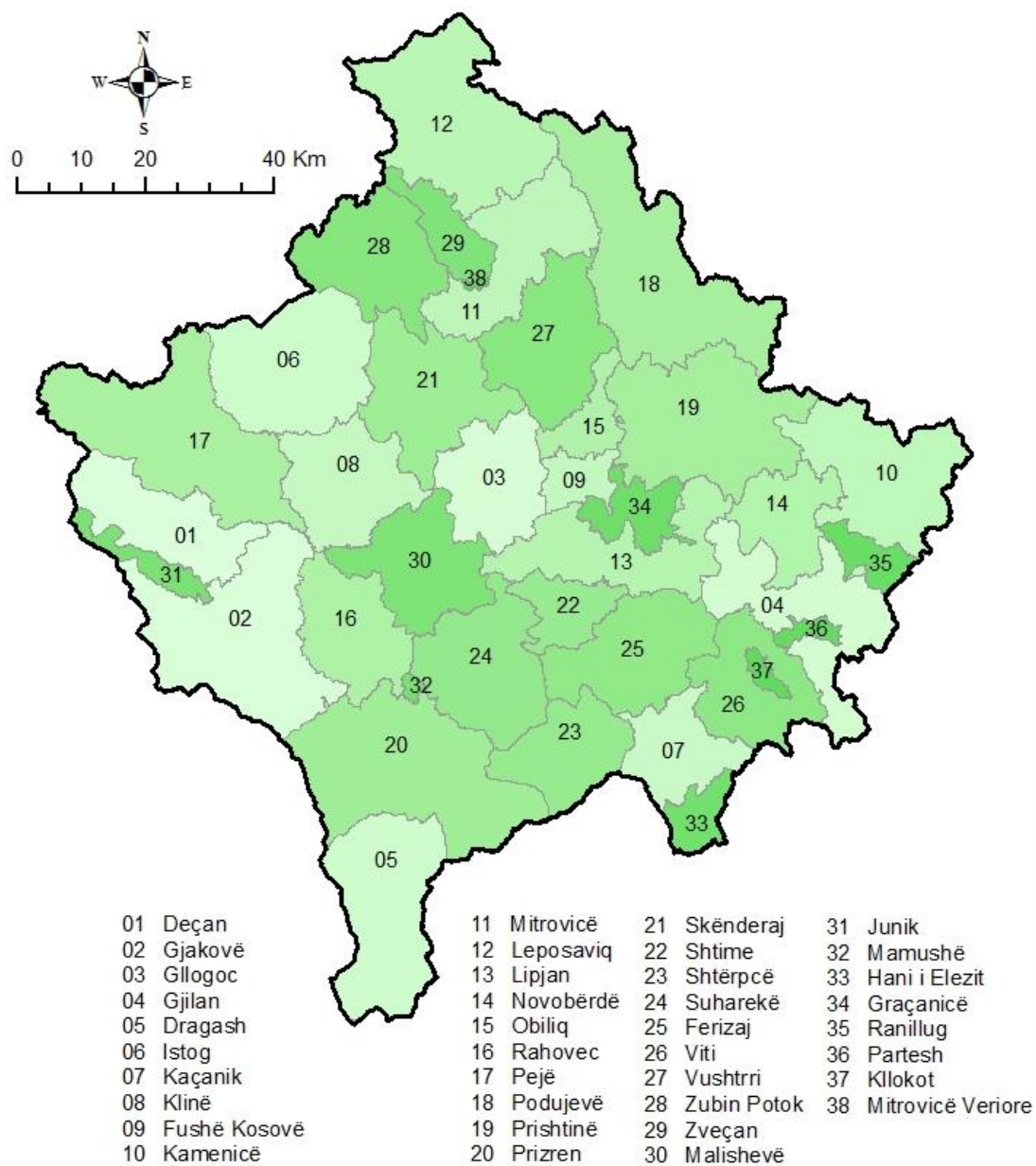
Tabela 3 – Upoređenje demografskih karakteristika Kosova sa onima susednih zemalja

Karakteristike	Kosovo	Albanija	Crna Gora	Makedonija	Srbija
Stanovništvo	1,733,872	3,200,000	630,000	2,050,000	7,320,000
Površina (km ²)	10,908	28,750	13,812	25,700	83,360
Gustoća (po g.st./ km ²)	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
Peć	172,602	95,723	48,962
Uroševac	185,734	108,690	42,628
Đakovica	194,273	94,000	40,827
Mitrovica*	192,799	71,601	33,904
Gnjilane	180,697	90,015	54,239

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



3.1.2 Privreda Kosova

Tabela prikazuje DBP na Kosovu u poređenju sa DBP susednih zemalja. Godine 214, DBP za capito na Kosovu je bio drugi najviši u zoni zapadnog Balkana.

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

Tabela 5 – Upoređenje DBP između 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 između 2012 -2019 pokazuje povećanje.

Spoljna trgovina Kosova veoma je neuravnotežena, vrednost uvoza (2,54 milijardi) evra za 2014 godinu) iznosi 7.7 puta veći 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 sledećoj tabeli data je numerička vrednost za period 2010-2014.

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

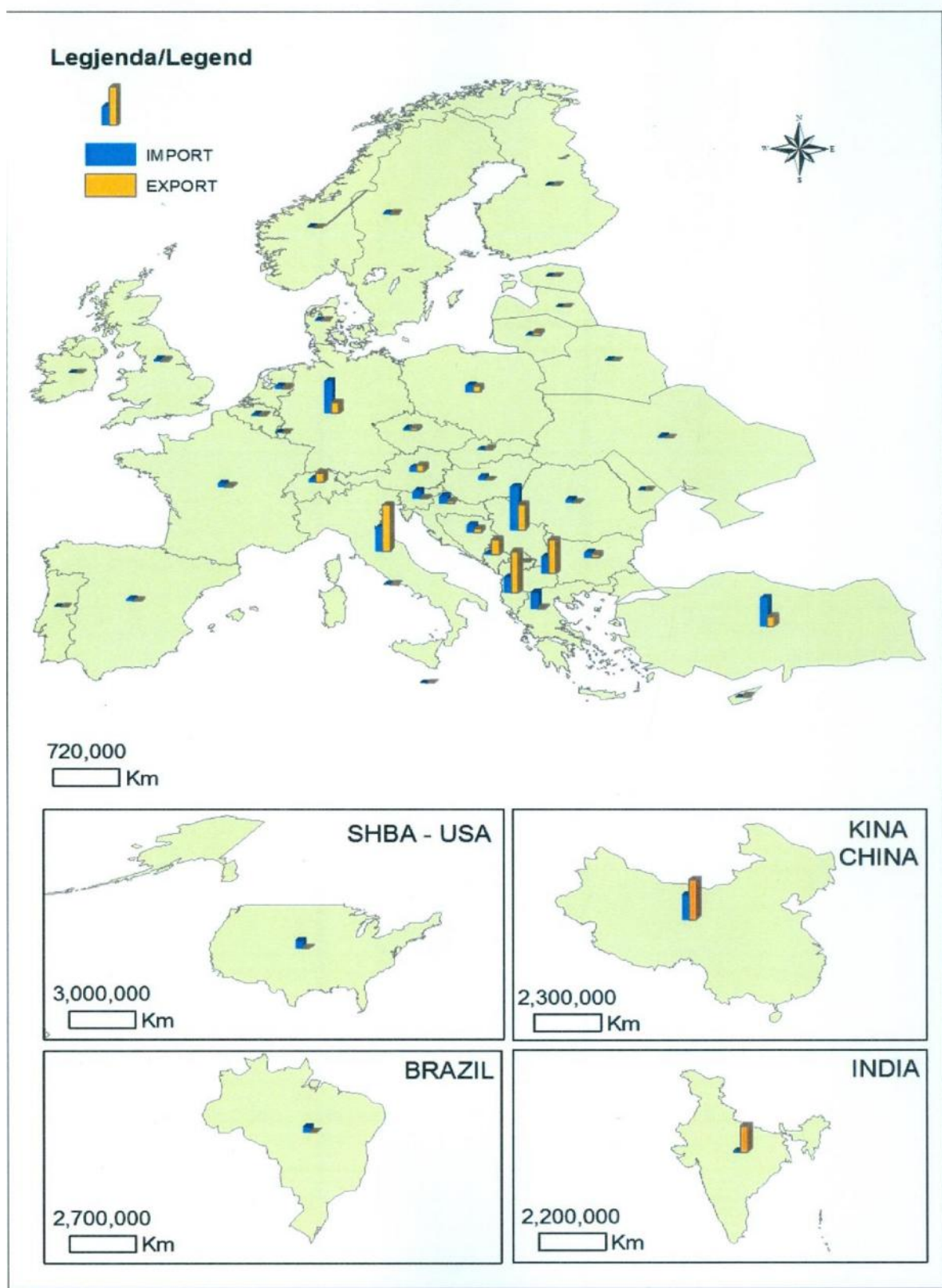
Kod	Izvoz	2010	2011	2012	2013	2014
0	Hrana i živa stoka	18.710	17.552	19.843	20.723	25.472
1	Piće i duvan	5.368	8.097	10.264	13.387	12.498
2	Neobrađeni materijali	73.944	81.108	77.711	73.836	77.617
3	Gorivo	10.845	16.229	13.359	22.562	17.094
4	Biljne i životinjske masti	100	45	59	45	19
5	Hemijski proizvodi	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 obrađena roba	8.735	6.902	8.912	11.629	14.027
9	Neklasifikovana roba	91	131	81	13.941	54
	negde drugde ukupno				14	
		295.957	319.165	276.100	293.842	324.543
Uvoz						
0	Hrana i živa stoka	354.396	413.054	420.982	429.618	460.039
1	Piće i duvan	102.099	114.472	116.808		123.344,5
2	Neobrađeni materijali	65.897	86.309	83.751	119.203	65.265
3	Gorivo	339.225	452.498	457.935	63.688	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	Neobrađena 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 neobrađena roba	202.580	226.544	207.024	520.610	252.490
9	Neklasifikovana roba negde	9.432	12.401	1.779		2.894
	Ukupno	2.157.725	2.492.348	2.507.609	2.449.064	2.538.337

Zemlje	Izvoz									
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ukupno	56,283	110,774	165,112	198,463	165,328	295,957	319,165	276,100	293,842	324,543
28 zemalja EU-a	22,739	43,455	71,208	94,767	73,425	134,555	139,440	109,782	118,422	98,086
Cefta	28,924	50,622	65,663	60,743	51,340	66,868	80,323	100,268	104,503	127,146
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
EFTA	704	7,110	13,004	7,382	10,517	17,844	17,692	15,149	7,159	10,082
Ostale evropske zemlje	1,045	1,668	2,710	3,044	6,512	9,357	7,831	11,380	7,507	10,441
Turskaa	1,041	1,668	2,660	3,044	6,512	9,357	7,831	11,380	7,393	10,365
Ostale neevropske zemlje	227	3	25	286	297	123	230	264	339	504
SAD	182	3	17	286	290	116	182	254	314	500
Azijske zemlje	14	6	3,159	24,120	17,127	59,686	43,754	26,157	30,243	70,084
Ostalo	2,631	7,910	9,344	8,122	6,109	7,524	29,895	13,100	25,669	8,201

Tabela 7 –Uvoz prema glavnim zemljama

Zemlje	Uvoz									
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Ukupno j	1,157,492	1,305,879	1,576,186	1,928,236	1,935,541	2,157,725	2,492,348	2,507,609	2,449,064	2,538,337
28 zemalja EU-a	464,083	482,351	611,886	751,967	814,413	884,318	1,010,619	1,050,151	1,083,163	1,080,968
Cepta	415,377	508,257	540,622	667,774	634,354	743,989	809,904	772,657	676,320	720,382
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
EFTA	19,057	24,057	32,634	35,291	24,096	23,352	24,568	26,482	22,048	32,448
Ostale evropske zemlje	97,345	109,053	118,094	139,979	148,179	155,206	190,887	209,292	212,894	248,513
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
Ostale neevropske zemlje	35,498	32,186	48,605	71,316	68,270	65,417	88,630	93,309	102,268	111,675
SAD	17,693	11,555	14,698	23,610	26,758	35,311	42,847	46,916	52,152	62,700
Canada Brazil Mexico	816	1,615	2,987	3,366	2,706	1,949	3,362	3,339	2,850	7,287
Azijske zemlje	16,840	18,578	30,282	43,499	38,006	27,188	40,925	41,791	45,756	39,551
Japan	149	438	637	841	800	968	1,496	1,262	1,509	2,137
Kina	70,913	85,496	118,974	135,287	147,504	154,502	190,611	186,268	204,363	225,647
Indija	13,533	8,666	10,120	10,759	15,796	12,915	12,022	16,909	10,380	11,396
Ostalo	54,864	74,655	104,951	121,059	128,324	135,406	170,285	159,651	179,554	204,789
	2,516	2,175	3,904	3,469	3,384	6,182	8,304	9,709	14,429	9,462
	55,218	64,480	105,371	126,624	98,725	130,941	177,130	169,450	148,009	118,703

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 tačan broj statistika učenik škola

Potrebe putnika mogu se klasifikovati kao u nastavku:

- Dnevno kretanje u kratkim udaljenostima, odlazak – dolazak na poslu, školu, sportu, i dr. Ovom prilikom napomenućemo 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 šire i povećanjem životnog standarda. Posebno veze sa Srbijom i Albanijom ubuduće 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 vozniha 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 sačinjavaju samo jedan mali deo tržišta u dve sledeće koridora:

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

3.2.3 Industrija transporta putnika

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

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

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

² Izvor podataka: Ministarstvo unutrašnjih poslova

Povećanjem broja privatnih automobila, ovaj broj se povećava.

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

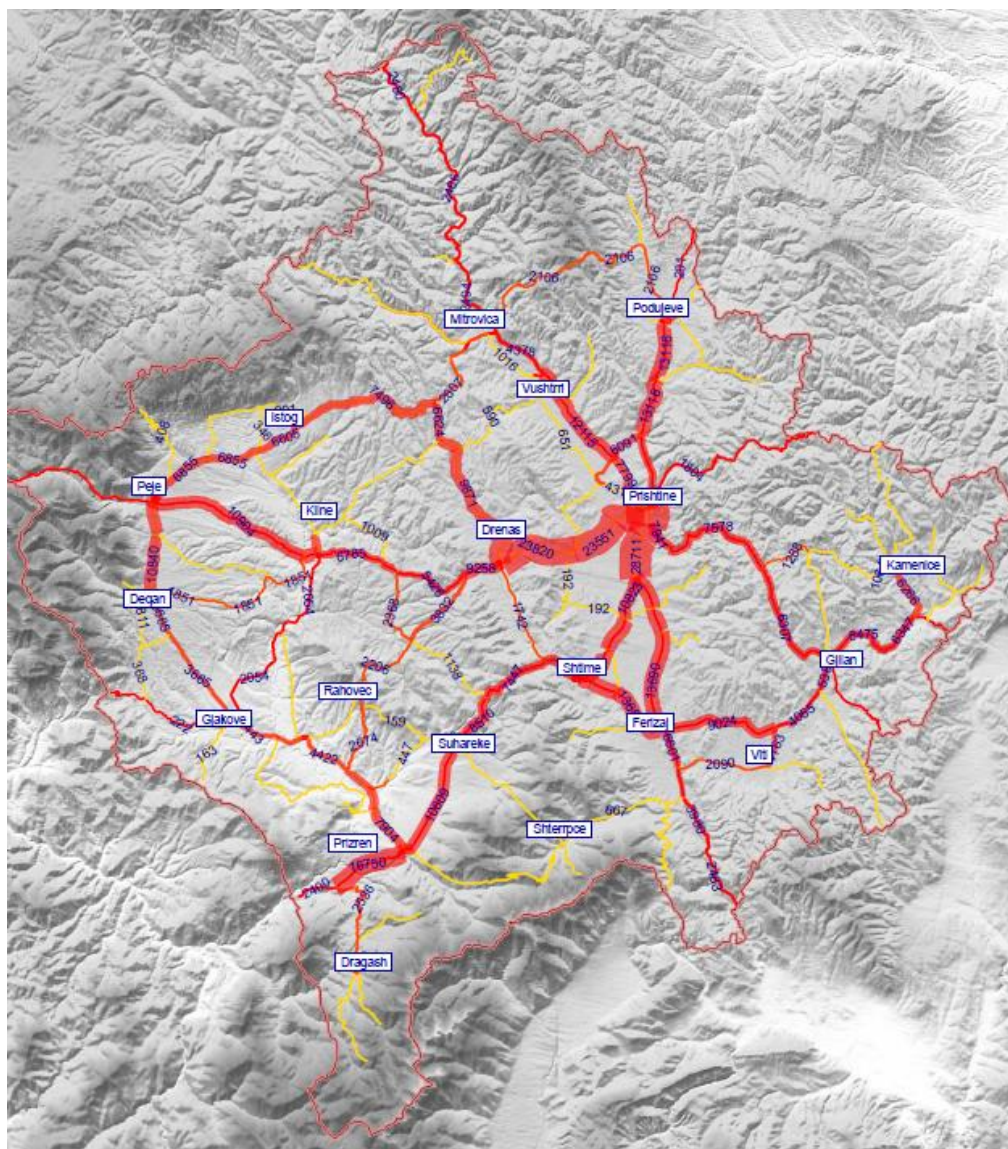
TRAINKOS je jedini operater na Kosovu koji pruža usluge železničkog transporta putnika.

Usluge avio- transporta pružaju mnogi spoljni operateri, koji obavljaju transport putnika u avionskim linijama Priština- Minhen, Beč, Ciri, Lubljana i Istanbul. 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, skandinavskim zemljama, omogućavaju našim građanima u dijaspori da dolaze za odmore na Kosovu.

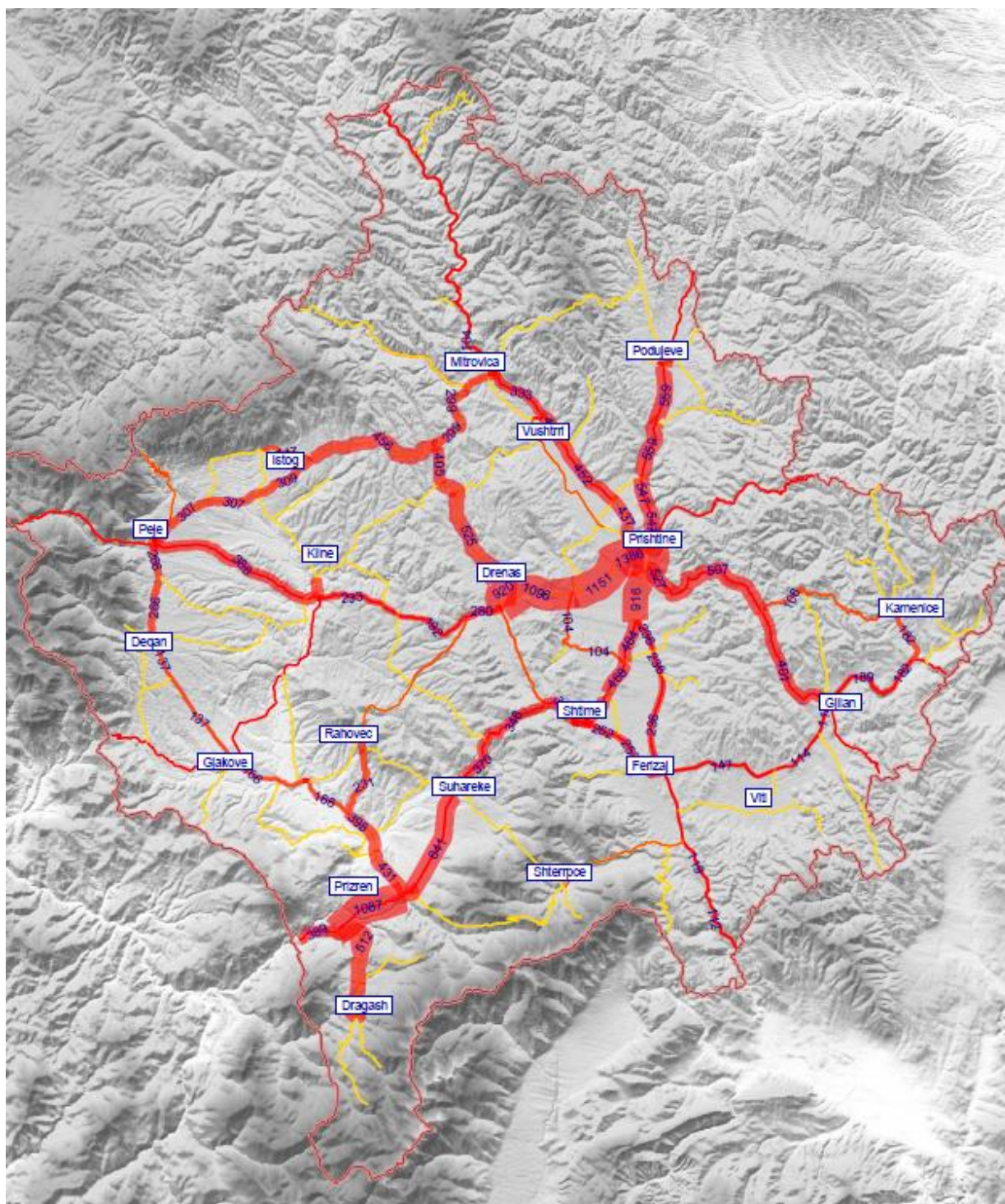
Navodimo da zadnjih godina nije povećan broj vazdušnih linija.

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



Izvor : MI

Figura 9 - 2011 Dnevno kretanje autobusa



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 količine 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 postojeću putnu infrastrukturu.
 - Nemasivni transporti su normalni transporti roba. Ukoliko su redovni i česti, 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 vezano sa poreklom roba (OM) i način 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.

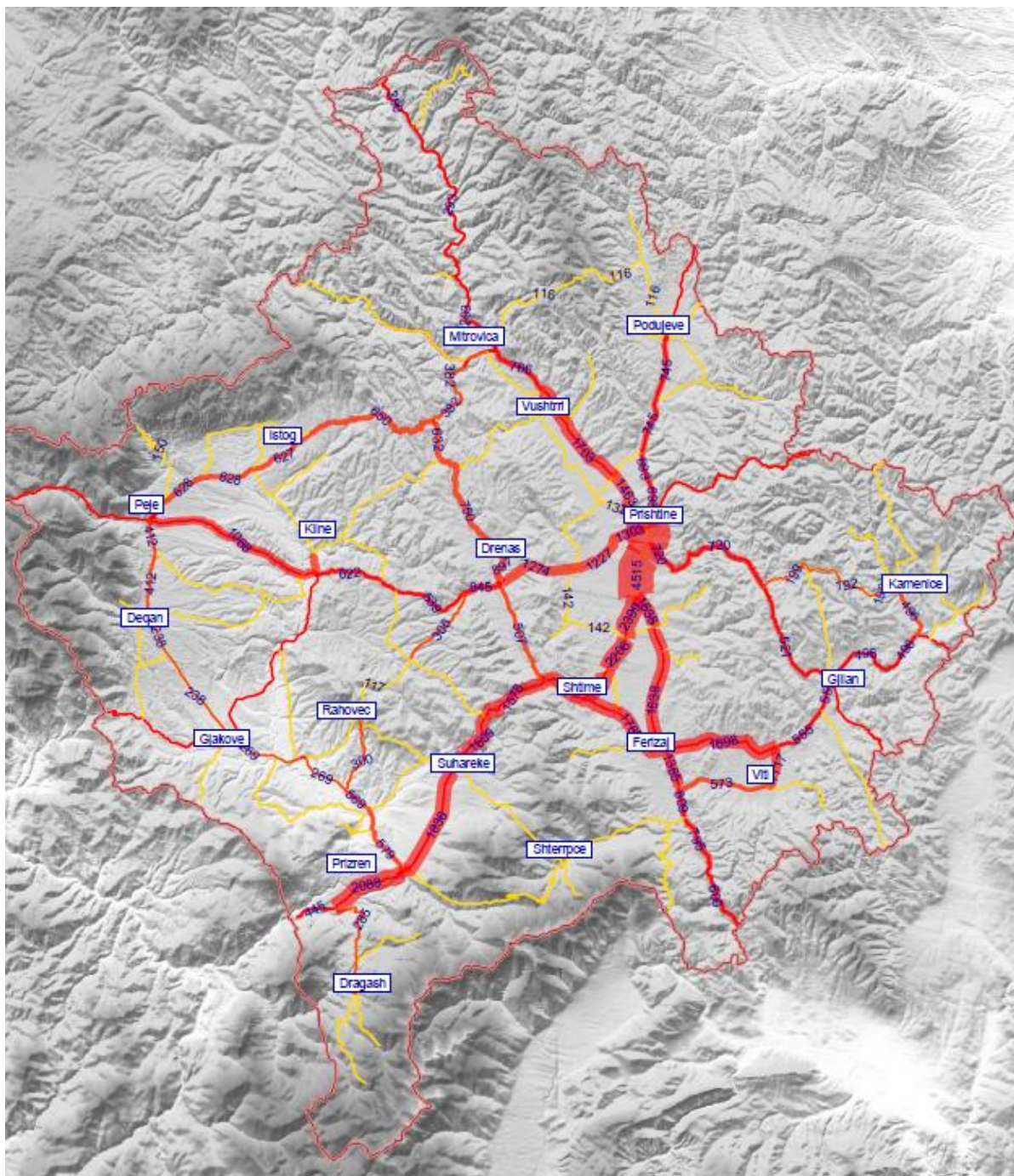
Železnički transport pokriva jedan ograničeni deo potreba tržišta, dok tonaža je više udvostručena iz 2005 godine do 2014.godine. U 2009 godini, količina transportovanih roba železnicom dostigla je 84800 tona, dok količina realizovanih sredstava bila 710 000 evra (januar –septembar).

Železnički kapacitet od 2005 do TM-1 2015

Godine	Broj putnika u hiljadama	Količina prevezenih doba u hiljadama tona	Količina 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/iž Balkanske zone.
- SHEGAPRO, bazom u Skoplju, uglavnom se bavi transportom roba u/iž Albanije.



Terminal je jedna tipična stanica manevarske lokomotive za konvencionalne železničke vagone, koji operišu i kontejnerima.

Nema neku dizalicu-most (podignute iznad železnice, ili i sa točkovima, za direktno transportovanje na železničkim putevima.

Terminalna zona ima 5,250 m², uz mogućnost nastavljanja do 9.000 m². Operacionalna dužina na terenu je 200 m.

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

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

Terminal povezuje **13 železničkih 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 železnicom.

Poglavlje 4: Prednosti, nedostaci, mogućnosti i rizici SWOT analiza transportnog sistema

4.1. SWOT analiza multimodalnog/intermodalnog transporta

Prednosti	Nedostaci
Komercijalne cene i objektivni vremena u bliskoj budućnosti nisu nedostižne (realizacija putnih i železničkih usluga koštanjem od 800 evra / TEU za tri dana do/iz Soluna). 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 obezbeđivanje manevarske opreme. Postojeća železnička infrastruktura sa dve glavne linije Sever-Jug i Istok-Zapad. Postojeće lokacije železničkih stanica u glavnim gradovima, ne mnogo daleko od autobuskih stanica.	Zbog nedostataka u snabdevačkim sistemima (postojećoj infrastrukturi i tehničkih sredstava), ima zaostajanja u pružanju multimodalnih transportnih usluga i u njenom razvoju.. Nedostatak poznavanja od donosioca odluka na Kosova vezano sa politikom transporta EU-a, koja je spremna da pomaže razvoj multimodalnog transporta. Nedostatak specijalizovanih ljudskih resursa u transportu i logistici, sposobni da identifikuju i koriste postojeće mogućnosti za jedan efikasniji i konkurentni razvoj multimodalnog/intermodalnog transporta. Slaba sposobnost snabdevača, posebno železničkih operatera da se organizuju koliko i kako treba. Nedostatak odgovarajućih strategija za marketing, odnosno za reklamiranje proizvoda / tržišta, i za pružanje kombinovanih usluga. Postojeće železničke mogućnosti na Kosovu veoma su ograničene, i ne idu u korist promovisanja inermodaliteta autobus-železnica , kamion železnica.

Mogućnosti	Rizici
Trgovina Kosova sa svetom je veća od 393.000 tona (godina 2014 izvor Carina Kosova (oko 12.000 TEU). Ove vrednosti su iznad minimalnog praga od 100.000 tona godišnje.. Politika EU-a zasnovana na razvoj multimodalnog transporta.. Razmena autobus-železnica ima izgleda da bude relevantnija u Prištini, Peći i Prizrenu, gde može da se čeka jedan veći procenat putovanja u dužim udaljenostima (Priština – Peć – Prizren. I na relaciji Priština – Uroševac, Priština, Priština – Mitrovica može da se realizuje kombinovani transport autobus/železnica. Prvi koraci u pravcu političkih sporazuma da se Kosovu omogući učešće u međunarodnim sporazumima za putni i železnički transport.	Administrativni problemi, visoki troškovi a isto tako i nepoverenje za snabdevanje električnom energijom i vodom. Potencijal za intermodalna putovanja ograničen od relativno kratke dužine međugradske i planirane frekvencije železničkih usluga u poređenju sa frekvencijama usluga sa međugradskim autobusima.

4.2. SWOT analiza putne infrastrukture i usluga transporta

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

Prednosti	Nedostaci
	Nedostatak usluga javnog transporta za Međunarodni aerodrom Prištine

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

4.3. SWOT analiza infrastrukture i usluga železničkog transporta

Prednosti	Nedostaci
- Železnička infrastruktura sa dve glavne linije Sever-Jug i Istok-Zapad, na glavnim uslugama građana, izuzev gradova Đakovica i Gnjilane. - Mogućnost velikih gradova za realizovanje projekata za integrisanje postojeće železnice i autobuskih stanica. - Intermodalni postojeći terminal u blizini aerodroma Prištine u Miradiji.	Dva grada srednje veličine (Đakovica i Gnjilane) nisu neposredno povezani sa železničkom infrastrukturom. Prizren ima železničku vezu, međutim bez usluga, isto kao Podujevska zona. Dve susedne zemlje (npr. Albanija i Crna Gora, odnosno luka Drač i onaj Tirane) nisu neposredno povezane sa železničkim putem sa Kosovom.

Prednosti	Nedostaci
- Postojeća infrastruktura u zoni Prištine, koja bi mogla da se upotrebi za poboljšanje usluga transporta putnika u okolini, imajući u vidu objektiv stabilnog razvoja transportnog sistema. -Planiranje otvaranja železničkog tržišta u susednim zemljama.	Železnička infrastruktura je stara i treba da se modernizuje za pružanje sigurne i brze usluge za putnike i transport roba. Železnički čvor je postavljen u Kosovom Polju. Železnička stanica i autobuski terminal Prištine, nisu integrisani i povezani. Nema nijedna srednja železnička stanica za usluge u novoj trgovačkoj zoni između Prištine i Kosova Polja. Nema železničkih veza s aerodromom. Nema dovoljnih sredstava manevrisanja da bi se osigurale brze i poverljive železničke usluge putnika. Kosovo nije priznato od železničkih međunarodnih organizacija, što onemogućava Kosovu približavanje pružanja međunarodnih usluga i čini težim postizanje međunarodnih sporazuma. Nema mnogo unapređenja u postizanju mnogostranih sporazuma sa železničkim organizacijama susednih zemalja, što onemogućava pružanju boljih usluga. Nema moguće pristupe na međunarodnim tržištima preko infrastrukture Srbije.

Mogućnosti	Nedostaci
Stanovništvo je mlado i mobilno. Visoka gustoća stanovništva. Srednji veći gradovi, odnosno sa velikom gustoćom stanovništva tokom koridora Sever-Jug i Istok-Zapad. Kulturna i ekonomska sposobnost sa Albanijom i Makedonijom. Politika EU-a je zasnovana na razvoju multimodalnog transporta, koristeći	Zemlja sa zatvorenom geografskom konfiguracijom, opkoljena visokim planinama. Veoma brzo otvaranje usluga autoputa koji povezuje Kosovo i Albaniju, koji može da se koristi za tranzitni transport kamiona, kao grana VIII koridora i X. Jaka konkurencija od autobusa koji se kreću na istim destinacijama kao vozovi. Veoma jaka konkurencija u transportu

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

Poglavlje 5 – Strategija multimodalnog transporta

5.1. Dopune i koordiniranje modaliteta

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

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

Putni i železnički transport, i u srednjem i kratkoročnom periodu, odigraće glavnu ulogu u sistemu transporta Kosova. To znači da treba koordinirati resurse za razvoj budućih multimodalnih sistema putnog i železničkog transporta, sa postojećim monomodalnim resursima.

5.1.1 Multimodalni/intermodalni transport roba

5.1.1.1 Multimodalni/intermodalni transport roba

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

Za transport velikih količina roba, bilo kao redovni transport, ili neredovni, železnica je najefikasniji način transporta. U kratkim relacijama, do železničke stanice, roba može da se sakupi kamionima. To je najpogodniji i najkorisniji transport. Minerali, kamenje ili drveni proizvodi transportuju običnim vagonima. Ovaj način transporta prouzrokuje manje poteškoća za stanovnike zone, ne oštećuje puteve i ne zagađuje sredinu.

Ukoliko nisu masivni, transporti se obično realizuju kamionima.

5.1.1.2 Međunarodni multimodalni/intermodalni transport roba

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

- Multimodalne usluge transporta ne treba smatrati kao sadržinu sastavljenu od jednog broja odvojenih usluga, koje su kombinovane, već kao jedan jedini proizvod. To je jedan mnogo efikasniji način transporta, pod uslovom da se ispune ova četiri uslova:
 - Ekonomska/finansijska ograničenja: koncentracija jednog minimalnog volumena saobraćaja na jedan redukovani broj terminala, najmanje 100.000 tona / godina jedinstvenih vagona. Ovi uslovi mogu se dopuniti. Trgovina Kosova sa inostranstvom je veća od 393.062 tona (oko 12.000 TEU). Kontinentalna trgovina je 3,5 miliona tona. Geografska ograničenja; 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 međunarodni 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 ciljevi putnih i železničkih 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 međunarodni 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/tržište, 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 izgradnji novih terminala, s obzirom da se hitno traže jer samo će 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 objekti su :

- Za srednjoročni period:
 - Stvaranje organizacionog MMT okvira, stvarajući olakšavajuće 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 međunarodnim 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 900m², (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 mogućnosti 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/železničkog transporta putnika u zemlji

Postojeća železnička infrastruktura u dve glavne linije: sever-jug i istok-zapad, ali ne povezuje sve glavne gradove i one sa susednim zemljama.

Postojeća železnička infrastruktura je izgrađena krajem devetnestog veka i nije u dobrom stanju. Međutim, ona predstavlja dobru osnovu za njenu modernizaciju, a time i za pružanje kvalitetnih usluga za transport putnika, u kombinaciji sa autobuskim linijama, koje će povezati najudaljenije krajeve sa glavnim stanicama voza. Za ovaj cilj, treba da se adresiraju sledeća pitanja:

- Da se revidira mogućnost izgradnje železničke linije do Đakovice i Prizrena kao i da se tvrdi mogućnost ponovnog otvaranja postojeće linije u Prizrenu i linije za Podujevo granica sa Srbijom.
- Železničke usluge treba da se nastave u severnom delu Linije 10.
- Železničke usluge treba da se modernizuju kako bi pružile sigurne i brze usluge (najmanje 120 km/h) za putnike.
- Jedno istraživanje treba se posvetiti multimodalnom integrisanom razvoju za putnike koji putuju na relaciji Gnjilane-Priština.

ii) Putne/železničke usluge u zoni Prištine

Između Prištine i Kosova Polja funkcioniše železnička mreža. Ova železnička infrastruktura trebalo bi da se koristi da bi se pružile dobre usluge transporta unutar Prištine, kombinujući sa gradskim autobusima, koji povezuju sve postojeće stanice u ovoj zoni i stanice koje treba da se izgrade kako bi se ispunile odgovarajuće potrebe. Ovo može da se učini ispunjenjem sledećih uslova:

- Povezivanje lokalnih železničkih stanica Prištine (preko nekog podvožnjaka ili nadvožnjaka) sa centralnom autobuskom stanicom Prištine za pružanje kombinovane multimodalne usluge u zoni Prištine.
- Ponovno otvaranje linije i odgovarajućih usluga između Podujeva i Prištine.
- Pružanje usluga gradskim autobusima u prigradskim naseljima uzduž ove linije, koje treba da budu češće, poverljive i dobro koordinirane.
- Studija mogućnosti za formiranje stanice i novih stajališta na ovoj liniji da služi komercijalnim centrima, školskim zgradama, bolnicama i dr..
- Studiranje mogućnosti stvaranja jednog integrisanog sistema prodaje vozničkih karata za celu zonu.

iii) Potrebe za avio/železnički/autobuski transport putnika u zoni Prištine i dalje

Pored postojećeg aerodroma postoji železnička infrastruktura koja treba da se obnovi na liniji Podujevo-Priština-Kosovo Polje-Peć.

Ova obnova trebalo bi da se koristi kao mogućnost za stvaranje jedne linije/grane, koja će služiti aerodromu i treba da se organizuju dobre veze preko kojih se pružaju čvrste usluge za

stanovništvo koje živi pored linije između Kosova Polja i Peći ili Kosva Polja i Podujeva i Podujeva i onog koji živi pored linija Uroševca, Kačanika i Mitrovice. Ova kratka razgranata linija mogla bi da funkcioniše sprovodeći *shuttle* koncept vozova na kratkim udaljenostima između Aerodroma, Kosova Polja i Prištine.

Studiranje fizibiliteta za regulisanje železničke linije Istok-zapad. Mogu se izvršiti studiranja i za moguću procenu za rešavanje tramvaj-voz.

iv) Usluge putnog i železničkog transporta za putovanje u/od susednih država

Trenutno postoji železnička 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 železnička infrastruktura sa Albanijom i Crnom Gorom.

Moglo bi da se predvidi:

- Ponovno otvaranje železničkih usluga na postojećim linijama.
- Studiranje mogućnosti za stvaranje nove železničke infrastrukture za direktno povezivanje Kosova sa Albanijom i Crnom Gorom.

Zbog sledećih 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 korišćenje vazdušnog transporta.
- Usluge autobusima na međunarodnim linijama su moguća, međutim, železničke usluge pružaju stabilnija, poverljivija i efikasnija rešanja. One bi trebalo da povezuju sve glavne gradove, koje će pružiti pomoćne usluge autobusima.

5.1.2.2 Multimedialni transport putnika i intermodaliteti autobus-voz

Kao što je diskutovano u Odeljku 3.3, imajući u vidu postojeće železničke usluge veoma limitirane na Kosovu, promovisanje intermodaliteta autobus-voz za putovanje putnika, treba da bude srednjoročno/dugoročni objektiv, koji bi se ojačao sa planiranim sredstvima za poboljšanje železničke mreže i podizanje nivoa usluga putnika. Za jedan kratkoročni period mogu se opravdati samo mere sa veoma niskim troškovima za rešavanje specifičnih problema koji se odnose na pristup glavnim stanicama.

I sa planiranim poboljšanjima za železničke usluge, potencijal za intermodalna putovanja ograničiće se od relativno kratke dužine putovanja u međugradskim linijama na Kosovu i od planirane učestalosti železničkih usluga, u poređenju s onim međugradskim uslugama autobusom.

Mesto razmena autobus-železnica ima izgleda da bude najvažnije u Prištini, Peći i Prizrenu, gde se očekuje da će imati putovanja na dužim udaljenostima (između Prištine i Peć/Prizrenu). Stvaranje međuveza autobus-železnica predloženo je da bude: u Prištini, preko jedne železničke stanice obuhvatajući MMST 2009, u Peći, preko razmeštaja autobuske stanice na jednoj lokaciji blizu železničke stanice (kao što je predloženo od opštine Peć) i u Prizrenu, postavljanjem železničke stanice blizu autobuske stanice.

Ovi predlozi zavisiće od svestranih studija fizibiliteta, koje će se završiti kako bi se izvršio njihov uticaj na transport i korišćenje zemljišta, procene troškova i koristi i procena "vrednosti u novcu". Ove studije treba da uzmu u obzir tačne podatke putovanja na postojećim prigradskim linijama i predviđanja za broj budućih korisnika.

Linije Kosovo Polje – Uroševac – Podujevo, biće na usluzi stanovnicima gradskih/međugradskih zona. U ovim centrima, potencijal međuveze autobus/železnica se očekuje da bude niži, s obzirom da će dužina međugradskih linija biti kraća. Preporučujemo da se razvijaju "mini međuveze" blizu železničkih stanica ovih centara.

Planiranje i modelisanje intermodalnog transporta treba da bude sastavni deo planiranja i modernizovanja mreže i železničkih usluga. Preporučuje se da se izradi intermodelarni plan za svaki železnički koridor. S obzirom da približavanje dobrih međuveza načina transporta može da utiče 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 između vozila i železnice (parkiraj i putuj), taksima i železnicom i, svakako, pešačenjem i železnicom.

Treba dati prednost razvoju jednog resursa zasnovanim na kompjuterskom sistemu informacija za javni transport. U kratkoročnom periodu dale bi se "statičke" informacije za red vožnje odlazaka-dolazaka. U srednjoročnom periodu, ona treba da omogućava planiranje multimodalnog transporta, Riblje kosti (model koji hrani/ popunjava saobraćajne linije) ona može pružiti informacije za usluge uopšte i u realnom vremenu.

Plan za intermodalni transport treba da predvidi i prodaju vozničkih karata prema konceptu "riblje kosti". Zahtevi za ove usluge mogu se inkorporisati u specifikacijama za koncesije linija autobusima i za olakšice za železničke usluge. Usluge javnog transporta (DSP) delimično se mogu subvencionisati.

Suštinski je da za razvoj intermodaliteta ima obostrano razumevanje sa opštinskim organima. Planiranje intermodalnog transporta zahteva integrisanje planiranja međugradskog 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 železničkim 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 kratkoročni period se sugeriše da se preduzmu radnje u sledećim oblastima:

- Predviđanje broja budućih korisnika železničkog 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, Peć i Prizren.
- Pripremanje plana koridora za intermodalni transport železnicom putnika na liniji 10. Sada je već studija fizibiliteta za železnicu završena, dok koridor Priština-Peć je obuhvaćen u studiji za rehabilitaciju železničke 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 višestruktturnih kriterijuma,
 - razvoj sposobnosti u prikupljanju i obradi podataka putnog saobraćaja,
 - razvoj i poboljšanje nacionalnog modela transporta za unapređenje predviđanje 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 načina poboljšanja mreže budžeta za radove održavanja (kao što je upotreba posebnih fondova).

- Poboljšanje procedura za zaključivanje ugovora održavanja preko sprovođenja procedura i praksi za zaključivanje višegodišnjih ugovora na bazi rezultata.
- Poboljšanje baze podataka za putnu mrežu i podataka iz njihovih merenja, preko:
 - poboljšanja 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:

- Vezano 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.
- Vezano 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 operatore putnog transporta roba koji će pružiti informacije o vozilima, putovanjima i transportovane robe,
 - postizanje biletaralnih 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 međugradskim 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 vezano sa razvojem njihovih planova lokalnog transporta.
- Pružanje usluga javnog transporta za Međunarodni aerodrom "Adem Jashari".

i) **Restrukturisanje firmi koje operišu sa međugradskim autobusima**

Predložena strategija obuhvata:

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

- iniciranje izrade jednog plana za angažovanje operatera u javne diskusije za viziju i buduću strategiju za sektor transporta međugradskim autobusima,
- 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, obuhvatajući realizovanje saradnje u saglasnosti sa objektivima nacionalnog transporta i obaveza opština za izradu ovih planova saglasno sa nacionalnim planom transporta. Ovo treba da se učini u konsultaciji sa Asociacijom opština i Ministarstvom lokalne uprave.
- da stvara formalne međuveze sa opštinama za njihovo podržavanje 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, obuhvatajući obavezu za pružanje usluga javnog transporta(DPO), integrisani sistem vozni karata, i dr.

iii) *Uspostavljanje usluga javnog transporta zaliz Međunarodnog Aerodroma Prištine "Adem Jashari"(MAP)*

Početna 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 između Prištine i aerodroma koja će funkcionisati 12 časova dnevno, izgleda da je dobra opcija koja će povećati stepen usluga za putnike.

5.2.3. Infrastruktura i železnički transport

5.2.3.1. Razvoj železničke infrastrukture

Železnička infrastruktura na Kosovu danas je zastarela i nije u stanju da ispunji potrebe putnika i transporter 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 strategija predviđa 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 najmanje ova linija u dobrom stanju za operisanje. Južni deo linije 10 treba da se smatra kao prioritet, ne ostavljajući 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, Đakovica i Prizren.
- Da se izvrše studije fizibiliteta za izradnju železničke 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 uključe u mreži intermodalnih terminala na Balkanu i njihovo povezivanje sa distributivnim i logističkim centrima u regionu.

5.2.3.2. Razvoj usluga železničkog transporta

Sistem železničkog 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 železničke infrastrukture. Drugi subjekt, TRANKOS, je odgovoran za pružanje usluga transporta putnika i roba. INFRAKOS i TRANKOS su javna preduzeća.

Zakon o železnicama, usvojen 2007 godine, predviđa planiranje razvoja železničkog sektora na Kosovu i stvaranje Regulativnog Autoriteta Železnica. Novi zakon za železnice, usvojen u Skupštini Kosova, zasnovan je na EU zakonodavstvo i utvrđuje potrebnu zakonsku osnovu za licenciranje novih operatera, zakonsku osnovu za sigurno operisanje i garantuje pravilno tretiranje, i nediskrimirajuću transparentnost. Operateri železničkog transporta, kao što je TRANKOS, platiće tarife za pristup i korišćenje železničke infrastrukture na Kosovu. To će omogućiti kompaniji INFRAKOS da prikuplja prihode za održavanje i operisanje mreže. Razvoj mreže, obuhvatajući i obezbeđivanje finansijskih sredstava, treba da ostane u odgovornosti države.

Ova rekonstrukcija železničkog sektora na Kosovu treba da pruža mogućnosti da novi železnički operateri pruže kvalitetne usluge transporta putnika i roba unutar i van zemlje.

Usluge železničkog transporta za putnike postoje, međutim realizovana sredstva iz ovih usluga, ne omogućavaju jedan istinit razvoj ovog sektora te, zbog toga, ni pružanje kvalitetnih usluga unutar i van države. Postoje samo četiri 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 Peć, operišu samo dva voza na dan.

Vozom se uglavnom transportuje sirovina, i to na kratkim relacijama unutar zemlje i, delimično, nafta i gas koji se uvoze. Železnički transport nije unosan, iz razloga što jedna veza sa Skopljem i Solunom te, pored ovoga, imamo mnogo problema sa Solunskom lukom, sa Kompanijom Železnica Grčke i subjektima koji su u okviru **OSE-a**.

Za razvoj međunarodnog železničkog transporta, železnički 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 međunarodnim železničkim organizacijama te, za posledicu, ne može da listira njen železnički inventar registrovan u drugim državama i ovlašćen na Kosovu, što povećava troškove i rizike.

TRANKOS, ubuduće, 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, koristeći moderne vagone, koji treba da se pripremaju i budu spremni da odmah ulaze u funkciju posle renoviranja železničke 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 određenog javnog organa.

- Za prevoz tereta: TRAINKOS, ili bilo koji drugi ovlašćeni 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 načina putnog i železničkog transporta, za pružanje što moguće efikasnije i primamljivije usluge, ali i da najbolje koristi postojeće izvore oba načina transporta, sa ciljem povećanja sigurnosti i postojanosti.

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

Međutim, glavni problem stoji u postojećem stanju odnosno u nedostatku železničke 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 železničkih usluga u međunarodnim linijama, postoji samo železnička linija koja povezuje Kosovo sa Skopljem. Ova linija funkcioniše dva puta na dan. Isto tako postoje mogućnosti za železničko 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 železničkih usluga u postojećim linijama, i (ii) da se istraži mogućnost izgradnje železničke 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 železničkog transporta su efikasnija rešenja, s obzirom što su stabilnija i poverljivija. Duge putničke i železničke 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 Međunarodnog Aerodroma Prištine "Adem Jashari" (MAP) utvrđeno je Sporazumom Javnog- Privatnog Partnerstva (JPP) zaključen i potpisan 12 avgusta 2010, u ime Republike Kosovo, od Međuministarskog Upravljačkog Komiteta (MUK). Prema ovom Sporazumu, jedan samostalni inženjer, određen je sa obe strane, vršiće inspekciju i nadgledanje radova izgradnje. Uloga MI-e u monitorisanju konzorcijuma se vrši preko učešća MI-e u MUK-JPP.

Objekti Aerodroma Đakovice, koji mogu da se koriste u slučaju potrebe, su posebno u jakom slabom stanju. Iz ovog razloga potrebna su dalje studije mera, obuhvatajući 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.
- Letenja *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 (Upoređenje karakteristika postojećih i mogućih luka za Kosovo) postojeći 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 Šeđinu 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 Šeđin 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 Drač, Bar i Solun

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, Grčku. Pripremanje ovih pregovora zahteva specifične studije koje obuhvataju sledeća pitanja:

- identifikovanje troškova usluga luke radi pregovaranja o mogućim smanjenjima tarifa, zasnovano na dugoročnim ugovorima za usluge,
- priprema bilateralnog ili multilateralnog nacrta-sporazuma, u saglasnosti sa međunarodnim normativnim aktima, koji predviđaju mnoge olakšice trgovinskih razmena kao što su prostori slobodne trgovine u lukama, carinske olakšice, i dr.

5.2.5.2. Dugoročni periodi: Studije za dalji razvoj Šećinske luke

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

- dalje studije za morski transport izvoza/uvoza Kosova, radi bolje procene potrebama takvih usluga,
- tehničke studije radi procene uslova koje nudi luka Šećina, kao što su: merenje dubine, rečnog 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 Šećina i konkurentnih luka,
- tehnička, ekonomska i finansijska studija fizibiliteta luke,
- institucionalna pitanja, obuhvatajući pripremanje bilateralnih sporazuma, koja definišu status lučkih 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 predviđa poboljšanje veza sa postojećim lukama.

i) Poboljšanje stanja kopnenog pristupa u postojećim lukama Drača i Soluna

Poboljšanje kopnenog pristupa u lukama koje koristi Kosovo, zahteva studiju za procenu tehničkog i ekonomskog fizibiliteta ovih poboljšanja i postizanje specifičnih bilateralnih i multilateralnih sporazuma sa odgovarajućim državama, Albanijom, Crnom Gorom, Grčkom, za transport roba i carinska pitanja.

Posebno treba da se tretiraju sledeća pitanja:

- identifikovanje mogućih mera za popravku puteva, npr., usaglašavanje tehničkih standarda i održavanja povezanih puteva i finansijska analiza potrebnih radova,
- koordinacija plana delovanja SEETO-m za osnovnu železničku mrežu, obuhvatajući Liniju 10 sa Kosova za Skoplje, Koridor VIII iz Skoplja do Drača, Koridor X od Skoplja na Grčkoj granici do Soluna.
- jedna druga studija posvećena izgradnji direktne železničke linije između Kosova i Albanije i Crne Gore, da se vidi mogućnost njihovih veza sa Linijom 10 i Koridorom VIII.
- pripremanje bilateralnog ili multilateralnog nacrta sporazuma, saglasno sa odgovarajućim međunarodnim aktima koji predviđaju olakšice za tranzitni putni i železnički transport, carinske olakšice, zajedničke granične 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 stakleničnih gasova

Zasnivajući se na identifikovane mere, preporučuje se:

- procena aktuelnog stanja stakleničkih gasova u Prištini i na nivou zemlje;
 - procena nivoa utroška fosilnih predmeta od transportnih sredstava,
 - procena stepena emisije CO₂,
 - 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 početnih 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 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 nacrt-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 CO₂.

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

- uticaj proizvodnje hrane,
- upoređenje troškova prema rešenjima.
- Tehničke i finansijske sposobnosti trgovaca za sprovođenje predloženih normi.
- Definicije procesa senzibilnosti

5.4. Strategija finansiranja

Analiza resursa Vlade namenjenih sektoru transporta u prošlom periodu (2015-2017) i predviđenih za srednjoročni period pokazuje kao u nastavku:

- Većina finansijskih sredstava namenjena su putnoj infrastrukturi.
- Glavni kapitalni troškovi obuhvataju:
 - Izgradnju autoputa R6 čiji troškovi iznose 600 miliona evra.
 - Rehabilitacija puteva 21.5% sredstava za period 2015-2017, povećanje u poređenju sa prethodnim periodima.
- Kapitalni budžet Ministarstva Infrastrukture bio za period (2015-2017) 515 miliona, stvar koja pokazuje investicije urađene i planiranje za izgradnju autoputa i nacionalnih i regionalnih puteva.
- Redovno održavanje puteva je obuhvaćeno je u operativnom budžetu i dostiže iznos od 25.1 miliona evra u periodu (2015-2017).
- Za održavanje železničke infrastrukture u 2014, 2.97 miliona evra su obezbeđena iz budžeta same železničke kompanije, dok 1,07 milion evra su obezbeđena 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 periodično održavanje puteva za šta, prema procenama, potrebna su 16 miliona evra godišnje, i nedostatak sredstava za investicije i održavanje železničke infrastrukture.

Sadržaj strategije mogućeg finansiranja predviđa:

- Vladine resurse:
 - Kapitalni troškovi: - Nakon završetka izgradnje autoputa, prioritet treba dati rehabilitaciji puteva.
 - Obezbeđivanje više fondova za redovno i periodično održavanje puteva, što obuhvata ukupni iznos od oko 23 miliona evra godišnje. Za ovo treba jedna studija za mogućnost obezbeđivanja jednog fonda za puteve.
- Inostrani kredit (IMF)
 - Identifikacija prezentiranja projekata (pogotovo železničkih projekata) dobro obrazloženih pred IMF-a i pregovori.
 - Analiza stanja javnog duga i snaga pozajmljavanja.
- Grantovi
 - Identifikacija i prezentacija dobro obrazloženih projekata ispred odgovarajućih institucija, pogotovo železničkih 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 tačno 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)	NAČIN PROVERE (NP)	RIZICI I PRETPOSTAVKE	IZNOS
<i>Poboljšanje, razvoj i održavanje infrastrukture transporta, koja je integrisana u panevropskim koridorima i u saglasnosti sa međunarodnim standardima</i>	1. 70÷80% prioritetnih delova nacionalnih puteva razvijani su i održavaju se u saglasnost sa međunarodnim standardima. 2. Segmenti putnih pravaca 6 i 7 su razvijeni i povezani sa Panevropskim koridorima do kraja 2017 godine. 3. Železnička mreža je održavana i rehabilitovana, projekat za modernizaciju mreže završene do kraja 2020 godine.			

REZULTAT	OBJEKTIVNO PROVERLJIVI INDIKATORI (OPI)	NAČINI PROVERE (NP)	RIZICI I PETPOST AVKE	IZNOS	NAČIN FINANSIRANJA
ŽELEEZNIČKI TRNSPORT					
1. Modernizacija železničke linije 10 u saglasnosti sa međunarodnim 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 železničkih linija koje povećavaju ekonomski razvoj.	Studiranje fizibiliteta završen i planovi implementiranja završeni do kraja 2018	Broj završenih studija izvodljivosti	Nedostatak fondova		
3. Razvoj prioritetnih delova postojeće 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 završen u periodu 2018 - 2019+ Izgradnja čvorova razmene sa dve staker dizalice završene u periodu 2018 – 2019+	Pristup vozova dužine 550 m	Nedostatak fondova	11,000,000 €	KB
5. Rehabilitacija/funksionalizacija železničke linije istok-zapad (Podujevo – K.Polje-Peć-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	Studijo izvodljivosti završen do period 2015 – 2017.		Nedostatak fondova	1,300,000€	KB
7. Železnička linija Prizren – granica sa Albanijom	Studijo predizvoljivosti završen u periodu 2015 – 2017		Nedostatak fondova	1,450,000€	KB

VAZDUŠNI TRANSPORT					
1. Renoviranje sportskog aerodroma u Dumošu	Renoviranje postojećih zgrada, regulisanje piste, postavljanje jednog predpripremljenog hangara, uređenje ograde u periodu 2018-2019+.			2,000,000	KB
POMORSKI TRANSPORT					
1. Studije izvodljivosti za korišćenje luke Šeđina 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 način na zahtev Ministarstva finansije, na osnovu SOT).	Izgrađeni 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+.	Irađeni i spremni za korišćenje prioritetni delovi	Nedostatak finansijske podrške	170,000,000	KB
4. Izgradnja novih graničnih puteva koji povezuju putnu mrežu Kosova sa susednim zemljama	Novi granični putevi sa Crnom Gorom završeni u periodu 2015 – 2017 i 2018 – 2019+.	Irađeni i spremni za korišćenje prioritetni delovi	Ne koordinisanje sa susednim zemljama, imovinsko-pravna pitanja i nedostatak finansijaja	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+.	Izgrađeni segment i spreman za korišćenje	Nedostatak 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.	Izgrađeni segment i spremni za korišćenje	Nedostatak finansijske podrške	150,000,000	B
7. Održavanje autoputa R7	Održavani autoput tokom čitave 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
TRANSPORT PUTNIKA, ROBA I OPASNIH MATERIJIA					
1. Modernizacija infrastrukture putničkih i teretnih terminala u skladu sa međunarodnim 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
DEPARTменти VOZILA					
1. Izgradnja sedam (7) centara za testiranje kandidata za vozače.	Tri (3) izgrađenja centra izgrađenih u periodu 2018 – 2019+.	Objekti	Nedostatak fondova. Ne sarađivanje interesnih strana.	4,000,000€	KB+ DRUGI

AKTIVNOSTI	OBJEKTIVNO PROVERLJIVI INDIKATORI (OPI)	NAČINI PROVERE (NP)	RIZICI PRETPOSTAVKE
ŽELEZNIČKI TRANSPORT			
1.1 Sastanak sa glavnim interesnim stranama radi diskutowanja i usaglašavanja u vezi ova pitanja: - podela odgovornosti za sve aktivnosti plana delovanja; i - usvajanje finalnog plana delovanja (MI), koji sadrži listu u nastavku: - studije izvodljivosti (definisanih temama preporuka), - analiza finansijskih mogućnosti (INFRAKOS), - budžetski i finansijski planovi, - pripremni radovi za proces tendera	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 operacionalna delovanja.	Broj izveštaja	Nekoordinisanje sa Regulatornim Autoritetom

2.1 Sastavljanje termi preporuka za studija izvodljivosti, u saradnji sa interesnim stranama: -železnička linija za vezu sa Albanijom, - Shuttle voz za aerodrom.	Termi preporuke usaglašen i usvojen do kraja 2015 godine.	Sadržaj termi preporuke Studija izvodljivosti završena	Nepostizanje koncenzusa među interesnim stranama
2.2 Implementiranje (INFRAKOS).	Uspešno implementiranje projekta do kraja 2015 godine.	Predati i usvojeni izveštaji	Nedostatak fondova
2.3 Monitorisanje i nadzor procesa implementacije MI.	Mehanizmi monitorisanja i operacije 2018 godine.	Broj izveštaja	Nekoordinisanje sa Regulativnim Autoritetom
3.1 Nastavak finansijske podrške za održavanje postojeće infrastruktore od budžeta Kosova.	Finansijska podrška ista i/ili povećana. Postojeća infrastruktura razvijena 2018.	Broj poboljšane postojeće infrastrukture	Nedostatak fondova
3.2 Početak realizacije plana prema predviđenoj dinamici sa Strategijom za obuhvatanje celokupne železničke mreže u planovima za poboljšanje i razvoj.	Plan za razvoj i poboljšanje celokupne železničke mreže usvojen i operacional.	Izveštaji za status železničke mreže. Izveštaji monitorisanja strategije MI-e.	Nedostizanje koncenzusa između glavnih interesnih strana MI-e.
4.1 Izrada termi završena	Usvojeni termi do 2015	Sadržaj termi preporuka	Nedostatak fondova
4.2 Odabir kompanije dobitnika	Potpisivanje završeno 2016	Izveštaj implemetiranja	Ukoliko ne ispunjava

		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	Neispunjavanje 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 Tehnički prijem radova	Tehnički prijem na kraju 2016 godine	Izveštaj tehničkog prijema.	

POMORSKI TRANSPORT

1.1 Definisanje termi preporuke za studijo izvodljivosti.	Termi preporuke sastavljeni i usvojeni do kraja 2015 godine	Sadržaj termi preporuke	
1.2 Tender	Tender, objavljen na početak 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
PUTNA INFRASTRUKTURA			
1.1.1 Izada sprovedljivog 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 sprovedljivog projekta			
1.2 Rešavanje imovinsko-pravnih pitanja. (MI identifikuje imovinu i vlasnika, ekspropriacija 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 ekspropriacije

1.3 Pripremanje tendera	Objavljivanje tendera do 2015	Broj aplikanata	Nedostatak fondova
1.4 Potpisivanje ugovora	Ugovori potpisani do kraja 2015 godine	Broj ugovora	Nijedan konkurent
1.5 Implementacija projekta	Uspješno implementiranje projekta.	Broj izveštaja	Nedostatak fondova
1.6 Finalni (tehnički) prijem i procena	Finalni prijem.	Izveštaji	Negativni rezultati procene projekta
1.7 Procena projekta	Projekat procenjen.	Izveštaji	Podbačaj procene projekta
2.1 Poboljšanje 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. (MI i Agencija za Standardizaciju)	Standardi održavanja puteva se implementiraju.	Broj ugovorda	Podbačaj za sprovođenje standarda EZ-a
2.3 Pripremanje dugoročnih 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	Izeštaji i preporuke	Nedostatak monitorisanja sistema i nedostak adekvatne opreme.
3.1 Pripremanje termi preporuka	Termi pripremljene preporuke. Nacrt predloga je pripremljen i usvojen na početku 2015 godine.	Sadržaj termi preporuka i nacrt-predloga	Glavna procena
3.2 Pripremanje sprovodljivog projekta.			
3.2.1 Izrada sprovodljivog projekta.			
3.2.2 Revidiranje sprovodljivog projekta			
3.3 Rešavanje imovinsko-pravnih pitanja. (MI identifikuje imovine i vlasnike, ekspropriacija se vrši prema zakonu na snagu od MF i SO)	Rešena imovinsko-pravna pitanja i postignuti sporazum sa skupštinama opštinama do kaja 2015 godine..	Dokumenti i sporazumi/memora ndumi razumevanja	Nedostatak saradnje među glavnim interesnim stranama
3.4 Obezbeđivanje potrebnih finansijskih sredstava od KBK i MFI (međunaraodne finansijske institucije).	Projekat, finansiran u 2015 godini	Potpisani sporazum	Završena procena
3.5 Pripremanje tendera	Tender, objavljen u početku 2015 godine.	Broj aplikanata	Nedostatak fondova

3.6 Potpisivanje ugovora.	Ugovori potpisani do jula 2015 godine.	Broj ugovora	Nedostatak fondova
3.7 Implementiranje prioriternih projekata.	Uspešno implementirani prioritetni projekti.	Izveštaji	Nedostatak fondova
3.8 Finalni (tehnički) 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 fondova 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, eksproprijacija se vrši prema zakonu na snazi od MEF i SO)	Imovinsko-pravna pitanja i postignuti sporazum sa skupštinama opštinama do početka 2016 godine.	Dokumenti i sporazumi/memorandum razumevanja.	Nedostatak saradnje između glavnih interesnih strana
4.3 Obezbeđivanje potrebnih finansijskih sredstava od KBK i MFI (međunarodne finansijske institucije).	Projekat je finansiran.	Sporazum je potpisan	Nedostatak fondova
4.4 Pripremanje tendera	Objavljeni tender.	Broj amplitanata	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(tehnički)prijem i procena.	Usvojeni i procenjeni projekat.	Iziveštaji	Nedostatak mehanizma monitorisanja
5.1 Studije izvodljivosti i izveštaj procene uticaja životne sredine	Izrađeni i finalizirani iziveštaji do kraja 2015 godine.	Tehnička dokumentacija	Nerešavanje imovinsko-pravnih odnosa koji za posledicu ima nemogućnost da se izvrši ekspropriacija
5.2 Rešavanje imovinsko-pravnih odnosa. (MI identifikuje imovine i vlasike, 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(tehnički) prijem i procena	Finalno usvajanje.	Izveštaji	Negativni rezultati procene projekta
5.7 Procena projekta	Projekat procenjen.	Izveštaji	Podbačaj 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)	Finilazirani 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, eksproprijisanje 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 aplikanata	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 (tehički) prijem i procena	Finalno usvajanje.	Izveštaji	Negativni rezultati procene projekta
6.8 Procena projekta	Projekat procenjen.	Izveštaji	Podbačaj procene projekta

1.2 Objektiv Strategije 2

1.2.1 Namere, aktivnosti i ciljevi

CILJ (Strateški objektiv)	OBJEKTIVNO PROVERLJIVI INDIKATORI (OPI)	NAČIN PROVERE (NP)	RIZICI I PRETPOSTAV KE	IZNOS	Način finansiranj a
<i>Stvaranje povoljne i sigurne regulativne sredine za podizanje kvaliteta usluga u oblasti transporta.</i>	Kvalitetne usluge za građane. Proces monitorisanja je razvijen. Povećane su usluge multimodalnog transporta Mreža transporta je menađirana..				
REZULTAT	PROVERENI OBJEKTIVI POKAZATELJA (POP)	NAČIN PROVERE (NP)	RIZICI I PETPOSTAVKE	IZNOS	
ŽELEZUNIČKI TRANSPORT					
1. Usluge multimodalnog transporta putnika (autobus-voz) na relaciji Priština – MAP.	Železnička 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. Prilagođavanje 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 MATERIJIA					
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 međugradski i međunarodni 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 maja 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 dokumenata od Ministarstva (dozvole,	Tenderisanje i objavljivanje kompanije	Baza podataka funkcionalna	Nedostatak	100,000€	KB

ovlašćenja, licence, digitalne kartice i dr.)	dobitnice 2015	2014	foneva		
DEPARTMENT VOZILA					
1. Izrada i implementiranje programa elektronskog testiranja kandidata za vozačke dozovole.	Program za elektronsko testiranje kandidata za vozače spreman do kraja 2015 godine.	Broj kandidata za vozače koji upotrebljavaju program za elektronsko testiranje	Nedostatak fondova	1,500,000€	KB+ DRUGE
2. Stvaranje i implementiranje elektronskog informataivnog sistema za licenciranje vozača.	Elektronski informataivni sistem za licenciranje vozača spreman do kraja 2017. Godine.	Broj izdatih licenci za vozače	Nedostatak fondova	1,000,000€	KB
3. Licenciranje i ovlašćenje servisa koji vrše instaliranje LPG opreme (Liquefied Petroleum Gas) i CNG (Compressed Prirodni Gas) vozila.	Ovlašćeni servisi za instalaciju LPG i CNG opreme do početka 2015 godine.	Upotreba u procentu LPG i CNG opreme	Nedostatak fondova	10,000€	KB
MULTIMODALNI/INERMODALNI TRANSPORT					
1. Intermodaliteti autobus – voz za putnike	Predviđanja i osveženje podataka za klijente završen 2016	Broj putnika	Nedostatak fondova	200,000€	KB
2. Intermodalni plan za putnike za liniju 10 i liniju Priština-Peć	Studija izvodljivosti završen 2016	Primljeni izveštaj	Nedostatak fondova	1.000,000€	KB
INSPEKTORAT					
1. Opremanje inspektorata modernim sredstvima za	Tender i objavljivanje kompanije	Primljena oprema do	Nedostatak	200,000€	PZH

inspektiranje na terenu	dobitnice 2015	2015	fondova		
VAZDUŠNI TRANSPORT					
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		
PUTNA INFRASTRUKTURA					
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 MATERIJIA				
1.1.1 Sastavljanje termi preporuke za ueb aplikacije koje će učiniti mogućim 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 početku 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 međunarodnih i međugradski 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 početka 2018 godine.	Termi preporuke. Broj osoblja. Podela odgovornosti.		
3.2. Revizija AU o metodologiji odabirnaia linija ekonomski nestabilne, ali neophodne za komunitet.	Revizija i usvojeno Administrativno uputstvo do početka 2015 godine.	Administrativno 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 Priljeni dokument	Studija izvodljivosti završen, 2018	Priljenii finalni izveštaj	6.3 Priljeni 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 Priljeni dokument	Studija fizibiliteta završena, 2018	Finalni priljeni izveštaj	Priljeni dokumente	

DEPARTMENT VOZILA			
1.1 Sastavljanje termi preporuke za projekat elektronskog testiranja kandidata za vozačke dozvole.	Termi preporuke sastavljene i usvojene do kraja 2015	Sadržaj	Nedostatak fondova
1.2 Implementiranje projekta na osnovu termi preporuke.	Projekat uspešno implementiran do početka 2016 godine	Izveštaji	Nedostatak fondova
2.1 Sastavljanje termi preporuke za projekat elektronskog informativnog sistema za licenciranje vozača.	Termi preporuke sastavljeni i usvojeni do kraja 2015 godine.	Sadržaj	Nedostatak fondova
2.2 Objavljivanje tendera.	Tender objavljen do početka 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.	Izrađeni i usvojeni podzakonski akti do kraja 2015.godine.	Broj podzakonskih akata	Nedostatak saradnje
3.2 Pripremanje termi preporuke	Termi izrađenih i usvojenih preporuka do februara 2015 godine.	Sadržaj	Nedostatak fondova

3.3 Licenciranje (ovlašćenja) institucije koje ispunjavju kriterijume.	Institucije koje će se licencirati do kraja 2015 godine.	Broj i imena	Nijedna institucija ne ispunjava kriterijume
3.4 Monitorisanje usluga.	Postavljeni mehanizam monitorisaja 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)	NAČINI PROVERE (NP)	RIZICI I PRETPOSTAVKE		
<i>Povećanje sigurnosti u saobraćaju i zaštita sredine.</i>	Smanjenje za 30% zagađenosti sredine od emitiranja gasova od vozila do kraja 2018 godine. Smanjenje za 50% broja fatalnih udesa do kraja 2018. godine. Smanjenje za 30% fatalnih udesa u železničkom saobraćaju na kraju 2018 godine. Kompjuterski centar za hitne operacione odgovore do kraja 2018 godine.				
REZULTAT	OBJEKTIVNO PROVERLJIVI INDIKATORI (OPI)	NAČINI PROERAVANJA (NP)	RIZICI I PETPOSTAVKE	IZNOS	Načini finansiran ja
ŽELEZNIČKI TRANSPORT					

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 železničkom pojasu.	5,000,000€	KB
2. Finaliziranje sistema kontrole kretanja vozova na železničkoj liniji Lešak-Elez Han.	Sistem kontrole vozova finaliziran do kraja 2018 godine.	Broj vozova; Aktuelni fondovi;		5,000,000€	KB
3. Povećanje sigurnosti železničkog transporta opasnih materijaa.	Potpuno sprovođenje Zakona za transport opasnih roba i podzakonskih akata za povećanje sigurnosti u železničkom transportu do kraja 2018 godine..	Zakon i podzakonski akti koji su sprovedeni; Kriterijumi za sigurnost;	Ne sprovođenje u celosti zakona;	1,000,000€	KB
VAZDUŠNI SAOBRAĆAJ					
1.Poboljšanje bezbednosti u vazdušnom saobraćaju	Nadzor operatera od strane inspektora i revizora u kontinuitetu	Broj inspektora i revizora			
PUTNA INFRASTRUKTURA					
1.Povećanje i poboljšanje	Horizontalna i vertikalna signalizacija u putnoj mreži	Broj horizontalne i vertikalne signalizacije	Nedostatak fndova; Nedostatak saradnje	5,000,000€	

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

TRANSPORT PUTNIKA, ROBA I OPASNIH MATERIJIA					
1. Podizanje profesionalnog nivoa menadžmenta operatera i vozača vozila putnog transporta	Obuka i oprema sa CPC svih menadžera putnog transporta putnika i roba: a. u domaćem i međunarodnom transportu putnika u kontinuitetu; b. u međunarodnom transportu roba u kontinuitetu; c. za vozače za međunarodni transport i roba, (u kontinuitetu); d. za vozače za domaći transport putnika i roba (u kontinuitetu).	Broj obučених menadžera u svim sektorima	Nedostatak saradnje sa ADR - i ovlašćenim subjektima od Ministarstva.	10,000€	KB
2. Sprovođenje ADR u putnom transportu za opasnu robu na Kosovu.	1.Svi vozači vozila opremljeni uverenjima (u kontinuitetu)	Broj vozača i vozila za transport opasnih roba opremljenih sa uverenjima ADR. Broj obučених особља.	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 obučених 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.Uključenije Tahografa tokom 2017. godine	Broj obučenog osoblja	Kašnjenja od Brisela za imenovanje inspektora koji će se obučavati.		
	3.Zvaničnici konrole obučeni 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 tehničke kontrole vozila.	Mobilni centar za tehničku kontrolu vozila spreman do početka 2016 godine.	Broj testiranih vozila.	Nedostatak fondova Nedostatak saradnje	500,000€	KB
3. Razvoj i implementiranje Integrisanog informativnog sistema za sigurnost u saobraćaju..	Integrisani informativni sistem za sigurnost u saobraćaju spreman i operacionalan do kraja 2018 godine.	Podaci (%)	Nedostatak fondova Nedostatak saradnje	500,000€	KB
4. Podizanje profesionalnih sposobnosti ispitivača i inspektora vožnje.	Obezbeđivanje didaktičke opreme za psiho-fihzičko testiranje ispitivača i instruktora vožnje do početka 2018 godine.	Broj didaktičke 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 tehničku 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)	NAČINI PROVERE (NP)	RIZICI I PRETPSTAVKE
ŽELEZNIČKI TRANSPORT			
1.1 Finaliziranje rada radne grupe za identifikovanje postojećih prelaza (pretstavnicu MI-e, InfraKosa, TrainKosas, SO-a i PK-re).	Radna grupa osnovana do 2016.	Izveštaji	Nedostatak saradnje
1.2 Analiza izveštaja radne trupe, identifikacija i legalizacija opravdanih prelaza i njihovo uvođenje u železničku 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 železničkoj 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 železničkom transportu opasnih roba.	Nefikasno podizanje nadzornih organa 2018+.	Sadržaj	

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

TRANSPORT PUTNIKA, ROBA I OPASNIH MATERIJAJA			
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 Početak obuke menađera i vozača za transport opasnih roba.	1.Obuka vozača, u kontinuitetu. 2.Početak obuka za menađere (u kontinuitetu)	Broj obuka Broj učesnika	Ne akreditovanje od ACA
2.1 Praćenje ADR sa izmenama i dopunama svake dve godine.	Dopuna-izmena ADR inkorporisanih i prilagođenih u kontinuitetu (sveke dve godine).	Izveštaji Preporuke	
2.2 Praćenje izmena ADR kod operatera transkporta opasnih roba i durgih interesnih grupa.	Izmene raspodeljenih ADR	Izveštaji Sastanci	
3.1. Organizovanje seminara/radionica.	Seminari/radionice do Juna 2015 godine.	Broj radnika Broj učesnika	
3.2. Obuka zvaničnika kontrole MI-e i drugih inspektora (policije,carina, i dr.).	Zvaničnici kontrole obučeni do 2016 godine,	Broj obuka Broj učesnika	
3.3. Izrada potrebnog zakonodavstva za implementiranje digitalnih tahograva	Usvojeno i prilagođeno zakonodavstvo do kraja 2015 godine.	Digitalni operacionalni tahograf.	
3.4. Formiranje Nacionalnog saveta izdavanja ICC kartica (Issuing Card Council).	Nacionalni savet za izdavanje karacica formiran do kraja 2015 godine.	Broj izdatih kartica	Ne priznavanje Kosova od svih zemalja članice EZ-a

3.5. Iniciranje procedura za uključenje u tahonet.	Procedure za uključenje 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	
DEPARTMENT VOZILA			
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 početak 2015 godine.	Sporazum	Nedostatak podrške
2.3 Implementiranje i kontrola implementiranja.	Centri tehničke kontrole za	Izveštaji.	

	periodičnu kontrolu sistema kočenja su operacionalni do kraja 2015 godine.	Broj testiranih vozila na mesečnim osnovama.	
3.1 Prilagođavanje Direktivi Evropske Zajednici 2000/30/EC.	Direktiva Evropske Zajednice 2000/30/EC prilagođena 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 Početak procedure nabavki.	Izrađene i implementirane procedure nabavke početak 2018 godine.		Nedostatak podrške od MI
3.4 Osposobljavanje osoblja za upotrebu opreme i tehnologije.	Obučeno osoblje do 2018 godine.	Broj obuka. Broj učesnika.	
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 učesnika. Mesto nalaženja.	
4.1 Stvaranje radne grupe sastavljene od Departmenta	Radna grupa formirana do 2015	Sastanci.	

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

1.4 Strateški objektivi 4

1.4.1 Namere, aktivnosti, ciljevi

CILJ (Strateški objektivi)	OBJEKTIVNO PROVERLJIVI INDIKATORI (OPI)	NAČIN PROVERE (NP)	RIZICI I PRETPOSTAVKE		
Učlanjenje i saradnja Kosova u međunarodnim organizacijama koja se odnose na sektorima transporta	Ne manje od 80% svih postignutih namera učlanjenja postignutih do kraja 2017 godine..				
REZULTAT	OBJEKTIVNO PROVERLJIVI INDIKATORI (OPI)	NAČIN PROVERE (NP)	RIZICI I PRETPOSTAVKE	IZNOS	Način finansiranja
ŽELEZNičKI TRANSPORT					
1. Učlanjenje u Međunarodnu Uniju Železnica – UIC .	Učlanjenje u UIC do kraja 2015 godine.	Sporazum	Prijem u OUN	50,000€	KB
2. Učlanjenje u Zajednici Evropskih Železnica (<i>anglisht: The Community of European RailWay and Infrastructure Companies CER</i>).	Učlanjenje u Komunitetu Evropskih Železnica do kraja 2015 odine.	Sporazum	Priznavanje Kosova kao nezavisnu državu od svih zemalja EZ	25,000€	KB
3. Učlanjenje u Evropsku mrežu Železnica (<i>RailNetEurope – RNE</i>).	Učlanjenje 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 početak 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. Učlanjenje u ICAO (<i>anglisht: International Civil Aviation Organization</i>).	Punopravno članstvo u ICAO do 2015 godine.	Sporazum	Prijem Kosova u OUN		
2. Učlanjenje u EuroControl.	Punopravno članstvo u EuroControl do 2015 godine.	Sporazum	Uslovljava se od učlanjenja u ICAO		

PUTNA INFRASTRUKTURA

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

TRANSPORT PUTNIKA, ROBA I OPASNIH MATERIJIA						
1. Aktivno učešće 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 odgovarajućih 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)	NAČINI DELOVANJA (ND)	RIZICI I PRETPOSTAVKE
OPERACIONALNI OBJEKTIV NA NIVOU MI-e			
1.1 Potpisivanje dokumenta za formiranje Komuniteta transporta sa Jugo-istočnom Evropom	Potpisani Traktat Komuniteta transporta do početka 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
ŽELEZUNIČKI TRANSPORT			
1.1 Formiranje radne grupe (MI, InfraKOS, TrainKOS, ARH) koja će raditi za učlanjenje Kosova u svim relevantnim organizacijama u oblasti železničkog transporta.	Radna grupa formirana u kontinuitetu	Sastanci Izveštaji	Nedostatak saradnje između MI-e, InfraKOS, TrainKOS, ARH)
1.2 Organizovanje sastanaka sa zvaničnicima Međunaraodne unije železnica i angažovanje prijateljskih država za lobiranje..	Organizovani sastanci do kraja 2015 godine.	Broj sastanaka. Izveštaji. Učešće međunarodnih partnera.	Nedostatak saradnje
2.1 Organizovanje sastanaka sa zvaničnicima Evropske Komisije za železnice i angažovanje prijateljskih država za lobiranje.	Organizovani sastanci u kontinuitetu.	Broj sastanaka. Izveštaji. Učešće međunarodnih partnera	Nedostatak saradnje
3.1 Organizovanje sastanaka sa zvaničnicima Evropske mreže železnica i angažovanje	Organizovani sastanci u kontinuitetu	Broj sastanaka. Izveštaji. Učešće međunarodnih	Nedostatak saradnje

prijateljskih zemalja za lobiranje.		partnera	
4.1 Identifikovanje eksperata iz relevantnih sektora da rade u radnim grupama na fanilazaciji teksta i sprovođenju obaveza koja proizilaze iz potpisivanja Traktata transporta.	Identifikovani i odabirani eksperti do 2015 godine.	Broj eksperata. Učešće.	Nepotpisivanje Traktata transporta
5.1 Aktivno učešće pretstavnika zvaničnika Republike Kosovo u radnim grupama raznih nivoa.	Visok nivo učešća u kontinuitetu	Broj sastanaka. Učešće. Izveštaji.	Nedostatak saradnje

VAZDUŠNI TRANSPORT			
1.1 Ponavljanje zahteva sa dopunskim argumentima za učlanjenja u MCA.	Usvojeni zahtev na kraju 2015 godine.	Izveštaji	Nedostatak podrške
2.1. Podnošenje zahteva za učlanjenje u EUROCONTROL i dopunjavanje zahteva za ovo učlanjenje.	Predati zahtevi u 2015 godini.	Usvajanje zahteva	Odbijanje aplikacije

TRANSPORT PUTNIKA, ROBA I OPASNIH MATERIJIA			
1. Aktivno učešće 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 odgovarajućih organizacija za akreditovanje (u kontinuitetu)	Broj učesnika	Ne podržavanje. Nedostatak podrške od Privredne Komore
2.1. Konsultacije sa Ministarstvom Inostranih Poslova (MIP) i iniciranje procedure za pitpisivanje ovih sporazuma.	Izrađene procedure do kraja 2015 godine.	Sastanci Izveštaji	Nedostatak saradnje
2.2. Formiranje tehničkih komisija	Tehničke 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)	NAČIN PROVERE (NP)	RIZICI I PRETPOSTAVKE		
<i>Funkcionalne strukture sa dovoljnim ljudskim resursima, dobro motivisana i nadležna za sektor</i>	Organizaciona struktura MI-e potpuno funkcionalna; Kapaciteti stabilno razvijeni; SIM-i operacionalan.				
REZULTAT	PROVERENI OBJEKTIVNI POKAZATELJ (POP)	NAČIN PROVERE (NP)	RIZICI I PRETPOSTAVKE	IZNOS	Način finansiranja
OPERACIONALNI OBJEKTIV NA NIVOU MI-e					
1. Stvaranje geografskog sistema informisanja (GSI) u MI.	Sistem geografskog informisanja (GSI) za ceo sektor MI-re stvaran do kraja 2015. Sve baze integrisanih podataka u jednu zajedničku bazu, isto tako međusobno povezane sa sistemom interesnih strana, do kraja 2015 godine..	Upotreba baze podataka %. Pokazatelji GSI.	Nedostatak saradnje Nedostatak fondova	150,000€	KB
2. Obuke za reformu administracije za kodeks etike, antikorupciju u javnoj administraciji i studijske posete	Obučeno osoblje 2014- (u kontinuitetu)	Broj obučених званичника 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, tehničke kontrole i autoškola.	Obučeni inspektori 2016	Broj obučenih inspektora 2016	Nedostatak fondova	35,000€	KB
5. Podizanje kapaciteta za menadžere ciklusa projekta.	Grupa za implementiranje projekata formirana i obučena u Menadžiranju ciklusa projekata na kraju 2017 godine. .	Stečene kvalifikacije	Nedostatak fondova	30,000€	KB
6.Uspješno 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/određene odgovornosti do kraja 2015				
	Operacionlan odmah posle usvajanja strategije.				

AKTIVNOSTI	OBJEKTIVNO PROVERLJIVI INDIKATORI (OPI)	NAČIN 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 izrađeni do kraja 2015.	Sadržaj	Nedostatak podrške
1.1.3 Objavljivanje tendera za projekat "Integrisani sistem informisanja UebGSI u MI".	Tender objavljen na početku 2015 godine.	Broj aplikacija	
1.1.4 Odabiranje pobjednika i implementiranje projekta "Integrisani sistem informisanja UebGSI u MI".	Odabrana 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 javnoj administraciji i studentske posete	Obučeno osoblje 2015(u kontinuitetu)	Broj obučanih zvaničnika 2014(u kontinuitetu)	Nedostatak fondova
3. Kupovina vozila za Ministarstvo	Kupljena vozila 2015	Broj vozila	Nedostatak fondova
4. Obuke inspektora putnog transporta, tehničkih kontrola i autoškola.	Obučeni inspektorat 2016	Broj obučanih inspektora 2016	Nedostatak fondova
5. Podizanje kapaciteta za upravljanje ciklusa Projekta.	Grupa za implementiranje projekata formirana još od kraja 2018 godine	Stecene kvalifikacije	Nedostatak fondova
6.1 Utvrđivanje termi preporuke za Upravljački komitet za praćenje implementiranja Strategije i osnivanje ovog Komiteta pod nadzorom Stalnog sekretara.	Ekipa za implementiranje Strategije se sastaje svakog meseca..	Izveštaji	Neusvajanje strategije

6.2 Redovno izveštavanje za progres strategije.	Redovni izveštaji izrađeni od svih direktora departmana.	Izveštaji	Zakašnjenja u sastavljanju izveštaja
6.3 Formiranje ad-hoc grupa koja će adresirati specifična pitanja 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 dobitnici se predstavljaju od nevladinih organizacija (NVO)

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

7.1.2. Periodično ažuriranje i praćenje SSMTPD

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

Ova Strategija i plan delovanja treba da:

- često 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 će sadržati dostignuća i poteškoće treba da se priprema svake godine.

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

U Odeljaku 7.1.3, je predloženo da Jedinica planiranja transporta biće odgovorna za ocenu, izveštavanju, monitorisanju i ažuriranju 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 svakodnevni kratkoročni 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. Tačna 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, uebstranica, i dr.);
2. definiše i sprovodi (ili podugovara) potrebne dopunske sondaže da obezbedi tačna saznanja od Sektora transporta;
3. definiše, aplicira i redovno ažurira data-bazu Sektora transporta, upotrebom svih odgovarajućih sredstava, obuhvatajući 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 načini 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 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 utvrdiće rokove i uslove ugovora (ToR) za početak 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 analia vezano sa transportom, za druge organe van Ministarstva (npr. analiza za gradski saobraćaj u opštinama), ovo na osnovu podneteih posebnih zahteva od spoljašne institucije.

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

Preporučuje da se pripremi jedno administrativno uputstvo radi preciziranja uloge JPT na iniciranju i monitorisanju 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 Koordiranje 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 železničkog saobraćaja,
- podatke vazdušnog saobraćaja;
- statistike carina.

7.3. Monitorisanje i pokazatelji

7.3.1. Uloga pokazatelja

Redovno će 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 peistup za ne korisnike i regulatore (treće stranke) sigurnos i zaštita sredine. Postizanje objektivna treba oceniti na osnovu pokazatalje performanse za svaku vrstu transporta.

7.3.2. Vrste pokazatelja

Razne vrste pokazatelja:

- Pokazatelji za praćenje aktivnosti za sprovođenje Strategije multimodalnog transporta..
Ovi pokazatelji omogućavaju količinsku 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 železničkih linija, broj multimodalnih izrađenih stanica.
- Pokazatelji za procenu završetka i rezultata strategije multimodalnog transporta.

Ovi pokazatelji rezultata Strategije multimodalnog transporta predstavljaju procenu o ponuđenim robama i uslugama upotrebljivača i korisnika. Na primer, dobro stanje puteva koje se procenjuje sa indeksom grubosti, poboljšanju železničkih linija brzinom voza.

- Pokazatelji povećanja opštih objekta

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

Opšti objektiv 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, adresirajući posebno potrebe žena i manjinama.

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

Makro-ekonomski pokazatelji mogu se upotrebiti za pokazivanje:

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

- nivo učešća zaposlenih sektora nacionalnog transporta, na tržištu međunarodnog transporta.

7.3.3. Odabiranje i upotreba pokazatelja

Većina pokazatelja mogu se uzeti iz baze ažuriranih podataka sa gotovim statističkim izvorima. Mogu se upotrebiti specifične sondaže za računanje drugih pokazatelja, kao što su npr.: cene transporta roba.

Prilikom utvrđivanja pokazatelja, treba birati :

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

Tokom odabiranja pokazatelja treba obezbediti da isti ne budu utvrđeni od nekog spoljnog faktora. Na primer, ukoliko se poboljšaju odnosi sa Srbijom, kao rezultat povećanja saobraćaja sa Srbijom, podićiće se i nivo postizanja objekta, međutim ovaj nivo nije rezultat poboljšanja uslova puta i strategije multimodalnog transporta.

7.3.3.1. Predloženi pokazatelji

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

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

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

- Pokazatelji praćenja aktivnosti i sprovođenja Strageije:
 - broj tendera za izvršenje predloženih radova u putnoj infrastrukturi,
 - broj i iznos potpisanih ugovora,
 - broj kilometara izgrađenih 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 tehničke kontrole za autobuske kompanije.

Pokazatelji za procenu završetka i rezultata strategije

Uslovi i karakteristike puteva:

- Indeks grubosti
- procenat asfaltiranih puteva
- kategorizacija puteva (upotrebljavjući novu kategorizaciju)

•Pristup puteva:

- gustoća mrežet (km / km² puteva)
- kilometri prostranih puteva / po stanovniku
- broj putnika za standardne autobuse
- broj sedišta * km na raspolaganje

•Iznos upotrebe:

- Iznos upotrebe vozila
- cena voznih 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
- pređeni/opšti kilometri
- očuvanje trokova za km, izgrađene i za trake

•Ambijentalne:

- standardna rasterećenja gasova od autobusa(“euro 4”)

7.3.3.2. Predloženi železnički pokazatelji

Niži pokazatelji mogu se upotrebiti za praćenje strateških rezultata multimodalnog transporta

- Pokazatelji praćenja aktaivnosti i sprovođenja Strategije
 - Broj kilometara železnčke linije za svaku vrstu 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)
 - gustoća mreže (km/km²)
 - železničke stanice/km železnice
 - broj multimodalnih centara
 - Pokretljivost:
 - Broj putnika*km za železničku stanicu
 - tona*km za železničke linije i za svaki km. linije
 - srednje vreme putovanja
 - tok saobraćaja
 - Stanje mreže:
 - Srednja brzina voza
 - Broj mesečnog neuspeha
 - Troškovi upotrebe:
 - Iznos roba/tona km.
 - Cena vozne karte putovanja km.
 - Ekonomske i finansijske:
 - Putni i promet / železunički promet
 - Prihodi od roba/tona*km
 - Prihodi od putnika/putnika*km.