



Republika e Kosovës
Republika Kosova-Republic of Kosovo
Qeveria-Vlada-Government
Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapsinor dhe Infrastrukturës
Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture
Ministry of Environment, Spatial Planning and Infrastructure

STRATEGIA ZA MULTIMODALNI PREVOZ 2023-2030

1. Izvršni rezime	4
2. Uvod.....	5
3. Metodologija.....	5
4. Pozadina	6
4.1 Društveno-ekonomski kontekst.....	6
4.2 Ekonomski izgledi.....	6
4.3 Globalni trendovi	6
4.4 Politika EU i međunarodne obaveze.....	7
4.5 Drumski transport.....	8
4.5 Železnički transport.....	10
4.6 Vazduhoplovstvo.....	10
4.7 Rezime SVOT analize	11
5. Vizija i opšti ciljevi	13
5.1 Vizija	13
5.2 Opšti ciljevi.....	13
5.2.1 Opšti cilj 1: Besprekorne transportne veze.....	13
Specifični cilj 1.1 Dobro funkcionalna transportna infrastruktura koja je integrisana u TEN-T mrežu i omogućava pružanje multimodalnih transportnih usluga.....	15
Specifični cilj 1.2 Kvalitetan i efikasan transport tereta i putnika.....	15
5.2.2 Opšti cilj 2: Bezbedan transportni sistem – ka nultoj viziji	16
Specifični cilj 2.1 Bezbedno transportno okruženje.....	16
Specifični cilj 2.2 Sistem upravljanja bezbednošću koji dobro funkcioniše	17
5.2.3 Opšti cilj 3: Pametan i održiv transport.....	17
Specifični cilj 3.1 Digitalna rešenja i inovativne usluge u sektoru transporta.....	17
Specifični cilj 3.2 Održiv i otporan transportni sistem	18
6. Načini transporta i multimodalnost.....	18
6.1 Multimodalnost.....	19
6.1.1 Princip multimodalnosti.....	19
6.1.1 Multimodalnost u transportu tereta	20
6.1.2 Multimodalnost u prevozu putnika	20
6.1.2.1 Multimodalnost sa železničkim transportom	20
6.1.2.2 Integracija međugradskih autobuskih veza i gradske mobilnosti.....	21
6.1.2.3 Integracija informacionih sistema i sistema za prodaju karata	21
4.5 Drumski transport.....	21
6.1.1 Besprekoran drumski transport.....	21
6.1.1.1 Putna infrastruktura koja dobro funkcioniše.....	21

6.1.1.1	Visokokvalitetne usluge drumskog transporta	23
6.1.2	Bezbedan drumski transport.....	24
6.1.2.1	Bezbedno ponašanje u saobraćaju	24
6.1.2.2	Bezbedna putna infrastruktura	24
6.1.2.3	Bezbedna vozila	24
6.1.2.4	Dobro organizovano upravljanje bezbednosti saobraćaja	24
6.1.3	Pametna i održiva drumski transport	25
6.1.3.1	Digitalizacija i inovativne usluge	25
6.1.3.2	Održiva drumski transport i otporna putna infrastruktura	25
6.2	Železnički transport.....	26
6.2.1	Konkurentna alternativa drumskom transportu.....	26
6.2.1.1	Železnička infrastruktura koja dobro funkcioniše.....	26
6.2.1.2	Usluge železničkog transporta visokog kvaliteta	27
6.2.2	Bezbednost na železnici	28
6.2.2.1	Sigurna železnička infrastruktura i vozni park	28
6.2.2.2	Efikasno sprovođenje sigurnosnih propisa	28
6.2.3	Pametna i održiva železnički transport	29
6.2.3.1	Digitalizacija u železničkom saobraćaju	29
6.2.3.2	Održiva i otporna železnički transport.....	29
6.3	Vazdušni transport.....	29
6.3.1	Globalno povezivanje Kosova	29
6.3.1.1	Aerodromi koji dobro funkcionišu	29
6.3.1.2	Dobar izbor čestih vazdušnih veza	29
6.3.2	Bezbednost u vazduhoplovstvu	29
6.3.2.1	Bezbedni aerodromi.....	29
6.3.2.2	Bezbedan vazdušni saobraćaj	30
6.3.3	Pametna i održiva vazduhoplovstvo	30
6.3.3.1	Digitalizacija u vazduhoplovstvu	30
6.3.3.2	Održiva i otporna vazduhoplovstvo.....	30
7.	Aranžmani za sprovođenje, praćenje i izveštavanje	30
8.	Budžetski uticaj implementacije strategije	31

1. Izvršni rezime

Razvoj transportne infrastrukture i usluga jedan je od kosovskih prioriteta za ekonomski razvoj i integraciju kako bi se osigurala bolja povezanost, pristupačnost i poslovne mogućnosti svojim građanima.

Pošto je Kosovo posvećeno i nastavlja proces pristupanja u EU, postoji jasna potreba za razvojem održive mobilnosti i povećanjem planiranja transporta prema nultnoj emisiji i Zelenoj agendi.

Multimodalna transportna strategija 2030 ima za cilj da razvije održiv i integrisan transportni sistem putem jačanja različitih vidova (drumski, železnički i vazdušni), kao što su pogodnost, brzina, cena, pouzdanost, predvidljivost, itd., i u kombinaciji, može ponuditi efikasnija transportna rešenja za ljude i robu tako što će pomoći smanjenju pritiska na našim zakrčenim putevima i da ceo sektor bude ekološki prihvatljiviji, bezbedniji i isplativiji.

Multimodalna transportna strategija 2030 je ažuriranje Transportne strategije 2022-2027 koja ima za cilj dalji razvoj sektora drumskog, železničkog i vazdušnog saobraćaja na Kosovu, postavljanjem osnova za nove prosperitetne infrastrukturne projekte, posebno za razvoj železničkog sektora i suve luke, elektrifikacije, čime se stvara bolja regionalna povezanost i bolja međupovezanost između različitih vidova transporta unutar Kosova.

Strategija multimodalnog transporta 2030 je usmerena ka Republici Kosovo sa povećanom mobilnošću, smanjenim troškovima transporta i smanjenim emisijama. Ukratko: To je plan da se izgradi bolje, pametnije i zelenije Kosovo.

Transportni sistem u našoj zemlji se trenutno smatra neodrživim u odnosu na zemlje Evropske unije, pa se kroz Strategiju multimodalnog transporta 2030. rešavaju problemi kao što su; kreiranje održivih politika, podizanje kapaciteta kroz reforme upravljanja, uspostavljanje bezbednosti saobraćaja, čistiju životnu sredinu korišćenjem vozila sa nultom emisijom gasova i digitalizaciju u oblasti transporta.

Glavni ciljevi strategije multimodalnog transporta su:

- Transportna povezanost bez problema;
- Stvaranje bezbednog transportnog sistema – ka viziji nule;
- Kreiranje pametnog i digitalnog transporta.

Ciljevi će se fokusirati na modernizaciju infrastrukture i usluga svih vrsta transporta (drumskog, železničkog i vazdušnog).

Strategija multimodalnog transporta obuhvata akcije preporučene prema nacionalnom planu razvoja, koje se odnose na aktivnosti kao što su; Poboljšanje transportne infrastrukture i usluga, stvaranje veza bez barijera u međunarodnom multimodalnom transportu i povećanje bezbednosti transporta.

2. Uvod

U Izveštaju EK o Kosovu za 2021. godinu, naglašava se da Kosovo ostaje u ranoj fazi/ima nivo pripreme u oblasti transportne politike i da je postiglo ograničen napredak, posebno u bezbednosti na putevima. Tamo se preporučuje da Kosovo nastavi svoje napore da spreči saobraćajne nesreće, ojača kapacitete železničkog regulatora, nastavi napore na usklađivanju Uredbe o vazduhoplovstvu Kosova sa sporazumom o zajedničkom evropskom vazdušnom prostoru, usvoji zakone i propise za sprovođenje inteligentnog transportnog sistema (ITS) i obezbediti dovoljne kapacitete i resurse za njegovu implementaciju, kao i nastaviti napore na transponovanju zakonodavstva EU (acquis) o pravima putnika u svim vidovima transporta. Ovaj dokument predstavlja ažuriranje Sektorske strategije multimodalnog transporta 2015-2025 i petogodišnjeg akcionog plana uzimajući u obzir relevantne sektorske dokumente. U poređenju sa MMTS2025, povećana pažnja je posvećena digitalizaciji, održivosti i civilnom vazduhoplovstvu.

Multimodalna transportna strategija 2030 (MMTS) podržava konkretne temelje za implementaciju Nacionalne strategije razvoja 2030 povezujući se sa Strateškim ciljem 2.3, 2.4 i 2.5 Razvojnog cilja 2 „Visokokvalitetna, održiva i integrisana infrastruktura u prvom stubu : Održivi ekonomski razvoj.

Strategija takođe ističe visoke prioritete Vlade, koji su povezani sa Programom Vlade 21-25, ističući da će se Vlada obavezati na stvaranje integrisanog sistema drumskog, železničkog i vazdušnog saobraćaja, u funkciji ekonomskog razvoja, tačka 2.13. , odnosno tačka 2.13.1 Integrisana putna infrastruktura; 2.13.2 Železnička infrastruktura za ekonomski razvoj; 2.13.3 Politika civilnog vazduhoplovstva i 2.13.4 Bezbednost i održavanje puteva. Strategija je takođe zasnovana na preporukama Izveštaja EU 2021 i ciljevima Zelene agende za Zapadni Balkan.

3. Metodologija

Vlada je 25. novembra 2021. odredila radnu grupu od 14 članova za reviziju i ažuriranje Multimodalne sektorske strategije i akcionog plana. Deset članova je bilo iz MSPPI, 1 član iz Odeljenja za evropske integracije, 3 člana iz Kancelarije za strateško planiranje, član KP, 1 član iz Ministarstva finansija, rada i transfera. Radnu grupu podržavaju tri tehničke podgrupe: 1) infrastruktura, upravljanje putevima i bezbednost, 2) kopneni saobraćaj i civilno vazduhoplovstvo, 3) vozila i vozačke dozvole. Tehničke podgrupe bile su sastavljene od relevantnih stručnjaka iz oblasti transporta. Proces ažuriranja Strategije multimodalnog transporta počeo je u maju 2022. i završio se u oktobru 2022.

U junu 2022. organizovana je radionica sa članovima radnih grupa i radnih podgrupa odvojeno, kako bi se razgovaralo o segmentima na koje SMT treba da cilja. Diskusija se zasnivala na potrebama Kosova za daljim unapređenjem i razvojem multimodalne transportne infrastrukture uzimajući u obzir Zelenu agendu EU za Zapadni Balkan, Strateški operativni plan 2015-2025, peto-godišnji akcioni plan i strukturu ažurirane MMT strategije za kreiranje modernog, integrisanog, održivog, sigurnog, pametnog, zelenog, otpornog i digitalnog transportnog sistema.

Da bi podržao MMT strategiju, radni tim je prikupio podatke iz baze podataka putničkog i teretnog sektora, Ministarstva finansija, Infrakosa, Transkosa i EU, o prometu, troškovima i rashodima svih subjekata koji su deo transportne infrastrukture.

Izveštaji tehničke pomoći EU, studije, dokumenti Transportne zajednice i preporuke stručnjaka podržali su proces ažuriranja Strategije.

Na osnovu analiza i studija ažurirana je Strategija multimodalnog transporta. Ponovo, organizovano je više ciljanih konsultacija sa ključnim zainteresovanim stranama kako bi se dobile povratne informacije. Nakon javnih konsultacija, Strategija je ažurirana i finalizovana zajedno sa paketom prateće dokumentacije.

Uz efektivnu implementaciju Strategije, do 2030. godine transportni sistem Kosova biće moderniji, integrisaniji, održiviji, otporniji, bezbedniji i digitalan, doprineće boljim životnim uslovima ljudi i održivom razvoju.

4. Pozadina

4.1 Društveno-ekonomski kontekst

Na potražnju za transportom najviše utiču dva faktora – stanovništvo i ekonomska aktivnost. Najnovija demografska prognoza predviđa, prema srednjem scenariju, blagi porast stanovništva u narednih 5 godina, zatim smanjenje na sadašnji broj do 2032. i još jedno blago smanjenje do 2038. godine. Ove promene su relativno male da bi imale značajan uticaj na ukupnu potražnju za transportom. Međutim, kontinuirani proces urbanizacije ima značajniji efekat na potražnju za transportom u regionu, posebno u gradovima i njihovim slivovima. Ovo će najverovatnije stvoriti povećanu potražnju za putovanjima na kratke udaljenosti, a pošto će veći deo novog urbanog stanovništva i dalje posećivati svoj prvobitni dom, to će takođe stvoriti veću potražnju za međugradskim putovanjima vikendom. Optimalno bi bilo kada bi ovo povećanje potražnje uglavnom opsluživao javni prevoz. Ovo zahteva dobru multimodalnost između međugradskog i lokalnog javnog prevoza.

4.2 Ekonomski izgledi

Kosovo je svedočilo konstantnom iznad prosečnog rasta BDP-a deceniju od 2009. godine. COVID19 je imao pad BDP-a u 2020. godini, ali se 2021. privreda u potpunosti oporavila, podržana privatnom potrošnjom, rekordnim rastom izvoza, izuzetnim porastom poseta dijaspore, snažnim rastom kredita i značajnim fiskalnim stimulansom. Očekuje se da će se spor proces približavanja prihoda sa EU nastaviti, iako bi se njegov tempo mogao smanjiti ukoliko privreda Kosova ne krene drugačijim putem razvoja.

To znači da se očekuje umeren porast tražnje za transportom sa potencijalom za visoku tražnju, ukoliko se ostvare ciljevi ekonomskog razvoja. Iako EU već nekoliko decenija pokušava da odvoji potražnju za transportom od ekonomskog rasta, to se u slučaju Kosova ne može očekivati s obzirom na skromnu polaznu tačku. Na primer, trenutno nezaposlenost iznosi 24,6%. To znači da postoji ogroman potencijal za veću potražnju za putovanjima vezanim za posao ukoliko privreda nastavi da raste. Sasvim je izvesno da će i povećanje privredne aktivnosti i ličnih dohodaka izvršiti ogroman pritisak na dalju motorizaciju, što može dovesti do većeg zagušenja, zagađenja i drugih negativnih efekata. Ovo se može rešiti samo veoma ciljanim aktivnostima koje promovišu opcije održive mobilnosti na lokalnom, nacionalnom i međunarodnom nivou.

4.3 Globalni trendovi

Od svih trendova u sektoru transporta, koje su zabeležili različiti analitički centri i druge organizacije, može se sumirati:

- **Povezivanje** se odnosi na besprekornu integraciju različitih načina transporta, koja omogućava pristup ljudima i mestima koja su ranije imala ograničen transportni pristup.

- **Tehnologija** je ključna mogućnost mnogih novih usluga i procesa koje čine transport i planiranje efikasnijim. Ovo uključuje automatizaciju, softver kao uslugu, tehnologije praćenja, efikasnije alate za planiranje kao što su 3D modeliranje i podaci.
- **Održivost** ima ključnu ulogu u globalnoj transportnoj politici. Negativan efekat koji transport može imati na klimatske promene, zdravlje, morska staništa, biodiverzitet, dostupnost resursa itd. primorava globalne organizacije i zemlje da usvoje sve strožije propise za zaštitu životne sredine.
- **Društveni aspekti** odražavaju potrebu za povećanom pažnjom da se transport učini pravednijim. Razvijaju se usluge koje bolje uzimaju u obzir potrebe različitih korisničkih grupa koje su ranije bile nedovoljno obuhvaćene – mladi i stari, žene, osobe sa invaliditetom itd. Sektor saobraćaja se takođe suočava sa drugom vrstom društvenog izazova – dostupnošću radne snage.

Svi ovi trendovi povećavaju složenost transportnog sektora, što dovodi do povećanja propisa i zahteva napredne veštine planiranja i alate od javnih organa.

4.4 Politika EU i međunarodne obaveze

Transportna politika EU je prirodno usklađena sa gore navedenim globalnim trendovima. Ipak, može se naglasiti da se posebna pažnja poklanja uvođenju vozila sa nultom emisijom gasova, razvoju železničkog saobraćaja i jačanju jedinstvenog tržišta koje se zasniva na principu-korisnik plaća.

Izveštaj EU o Kosovu¹ posebno poziva između ostalog za:

- obezbeđivanje neophodnih resursa i unapređenje bezbednosti na putevima, ciljanjem na smanjenje smrtnih slučajeva i uspostavljanjem sistema za kontinuirano prikupljanje podataka o saobraćajnim nezgodama;
- jačanje kapaciteta železničkog regulatora i obezbeđivanje finansijske i operativne nezavisnosti istog;
- usvajanje zakona o Inteligentnom transportnom sistemu (ITS) i razvijanje strateškog okvira za implementaciju ITS-a na glavnim mrežama, obezbeđujući dovoljno kapaciteta i resursa za implementaciju takvog sistema;
- ulaganje napora da se ispoštuju zahtevi iz prve prelazne faze sporazuma o zajedničkom evropskom vazdušnom prostoru

Zelena agenda za zapadni Balkan² je sveobuhvatna strateška mapa puta protiv klimatske krize, u skladu sa novim zelenim dogovorom EU. Jedan od pet stubova dogovora uključuje akcije u oblasti mobilnosti. Naglašava potrebu za revitalizacijom železničke mreže, uvođenjem inteligentnih transportnih sistema (ITS), promocije multimodalnih transportnih rešenja i modalne promene, razvoj transportne logistike, čistije gorivo i veću efikasnost goriva, naplatu za infrastrukturna i inovativna rešenja.

Transportna zajednica (TZ) je međunarodna organizacija u oblasti mobilnosti i transporta, koju čine 33 učesnika – cela EU i šest regionalnih partnera Zapadnog Balkana. TZ je usvojila strategiju za održivu i pametnu mobilnost na Zapadnom Balkanu, zajedno sa petogodišnjim planom rada.

¹ [kosovo report 2020.pdf \(europa.eu\)](#)

² Radni dokument osoblja Komisije, Smernice za sprovođenje Zelene agende za Zapadni Balkan, kojeg prati Komunikacija od Komisije do Evropskog parlamenta, Saveta, Evropskog ekonomskog i socijalnog komiteta i Komiteta regiona: Ekonomski i investicioni plan za zapadni Balkan, finalni SVD(2020) 223

Strategija postavlja 10 vodećih tema koje su u skladu sa opštom transportnom politikom EU:

1. Podsticaj upotrebe vozila sa nultom emisijom, obnovljiva i niskougljičnih goriva i povezane infrastrukture
2. Pravljenje aerodroma i luka sa nultom emisijom
3. Učiniti međugradsku i urbanu mobilnost održivijom i zdravijom
4. Ekološki transport tereta
5. Određivanje cena ugljenika i pružanje boljih podsticaja za korisnike
6. Stvaranje povezane i automatizovane multimodalne mobilnosti u stvarnost
7. Inovacije, podaci i veštačka inteligencija za pametniju mobilnost
8. Rad na jedinstvenom tržištu
9. Učiniti mobilnost poštenom i pravednom za sve
10. Povećanje transportne bezbednosti i sigurnosti

Ovaj međunarodni kontekst jasno ukazuje da ukoliko Kosovo želi da nastavi proces napretka prema EU, postoji jasna potreba za razvoj održive mobilnosti i povećanje kapaciteta za planiranje transporta, kako bi moglo da uskladi svoje zakonodavstvo i usluge sa propisima EU i jedinstvenim tržištem.

4.5 Drumski transport

Putna mreža na Kosovu je kategorisana na autoputeve, nacionalne, regionalni i spojni putevi, koji su pod upravom Ministarstva za infrastrukturu (MI) i lokalne puteve pod upravom opština.

Putna mreža na Kosovu je kategorisana na autoputeve, nacionalne i regionalne puteve, koji su pod upravom Ministarstva za infrastrukturu (MI) i lokalne puteve pod upravom opština. Zahvaljujući velikim investicijama u državnu putnu infrastrukturu u poslednjih 10 godina, većina indikativnih proširenja TEN-T puteva je u veoma dobrom ili dobrom stanju i usklađena je sa propisima o stanju puteva TEN-T prema TCT proceni. Većina državnih puteva takođe ima dovoljno kapaciteta da zadovolji potrebe saobraćaja. Najveće mogućnosti za poboljšanje veze sa autoputevima su region Gnjilana, Mitrovica i Peći i veza između Prizrena i Tetova u Severnoj Makedoniji. Ipak, treba napomenuti da su ovo stručne procene Odeljenja za upravljanje putevima u okviru MSPPI. Kosovo nema sistem upravljanja putnom imovinom, koji bi trebao da se primeni što je pre moguće kako bi se povećala efikasnost planiranja i održavanja puteva. Ovo uključuje automatizovani sistem za brojanje saobraćaja i sveobuhvatne standarde za kvalitet puteva.

Što se tiče graničnih prelaza, TCT je procenio da je napredak u poboljšanju graničnih prelaza i zajedničkih mera prelaska iznosio 33% do 2021. godine u sve tri kategorije – infrastruktura, IKT infrastruktura i instalaciju opreme. Isti napredak se procenjuje i za bilateralne sporazume o kontroli na jednom mestu. Sledeći koraci poboljšanja trebali bi biti „sve na jednom mestu“ na graničnom prelazu sa Severnom Makedonijom (Elez Han/Blace).

U 2021. godini napravljena je studija o sektoru logistike na Kosovu. “Procena logističkih usluga na Kosovu”³. Nalazi pokazuju da samo 23,5 odsto anketiranih firmi pruža više od jedne logističke usluge. Ovo ukazuje da se sektor teretnog transporta na Kosovu još uvek ne prilagođava globalnom trendu

³ Procena logističkih usluga na Kosovu. Pripremljeno za Odeljenje za trgovinu, Ministarstvo industrije, preduzetništva i trgovine, od strane Agon Nidža, spoljni konsultant, 2021 [https://cps.rks-gov.net/vp-content/uploads/2022/02/Assessment-of-Logistics-Services .pdf](https://cps.rks-gov.net/vp-content/uploads/2022/02/Assessment-of-Logistics-Services.pdf)

u diversifikaciji svojih usluga kako bi ponudio dodatnu vrednosti za potrošače. Kako su navele same kompanije glavne prednosti sektora bile su putna infrastruktura i brzina isporuke. Kvalitet infrastrukture je u skladu sa prethodno navedenom pretpostavkom da su ulaganja u državnu putnu mrežu uveliko poboljšala njen kvalitet. Glavna slabost i prepreka smatra se nelojalna konkurencija. Tako da su to domaće kompanije koje se ne pridržavaju zakona, kao i velike međunarodne kompanije koje imaju prednosti na svojim tržištima. Ostale slabosti uključuju visoke cene terminala, nedostatak digitalnih tahografa, stara vozila, kašnjenje u plaćanju i loše funkcionisanje udruženja.

Prevoz putnika se obavlja međugradskim (uključujući međunarodne) i lokalnim autobusima. Oko 300 kompanija pruža međugradski autobuski prevoz na Kosovu. Mnoge od njih su veoma male sa samo 3 vozila ili čak manje. Sa toliko malih kompanija koje rade na potpuno komercijalnoj bazi sa relativno niskim prihodima, oštra konkurencija nije dovela do većeg kvaliteta usluge, već suprotno. Vozila su uglavnom stara i u lošem stanju, čak i ako izgledaju bezbedna. Mreža nije dobro povezana sa drugim vidovima transporta, ne postoji regionalno sveobuhvatno planiranje mreže, a sistemi informacija i karata su fragmentirani i zastareli. Modernizacija autobuskog saobraćaja može se nazvati velikim izazovom za uspostavljanje dobro povezanog (međugradskog, regionalnog, lokalnog) transportnog sistema koji pruža besprekorne mogućnosti mobilnosti svim ljudima. To zahteva reformu celog sistema, modernih vozila, informacionih sistema u realnom vremenu i sistema elektronske prodaje karata. Takođe je potrebno učiniti više kako bi usluge transporta bile dostupne i lake za upotrebu svima (naročito za osobe sa invaliditetom i smanjene pokretljivosti).

Kosovo je postiglo dobar napredak u smanjenju smrtnih slučajeva u drumskom saobraćaju u poslednjih 20 godina. U 2020. godini bilo je 43 smrtna slučaja na milion stanovnika, što je na nivou proseka EU27. Ipak, s obzirom na evropsku politiku „Vizion Zero“ za 2050. godinu, sa privremenim ciljem smanjenja smrtnih slučajeva za 50% između 2020.-2030., poboljšanje bezbednosti na putevima i dalje predstavlja veliki izazov. Ovo je posebno tačno jer, kako pokazuje međunarodno iskustvo, napredak u unapređenju bezbednosti saobraćaja ima tendenciju usporavanja kako se situacija poboljšava. Izgleda da Kosovo prati iste trendove, jer su brojevi poginulih, povređenih i ukupnih nesreća ostali na istom nivou prethodnih godina. Međutim, treba napomenuti da je to u vreme dok je ukupna kilometraža drumskog saobraćaja povećana, što znači da se situacija u relativnom smislu poboljšala. Ostvaren je mali napredak u poboljšanju kvaliteta podataka i ključnih indikatora učinka za praćenje bezbednosti na putevima. Da bi se preduzeo naredni korak u planiranju bezbednosti na putevima važno je sprovesti akcije. Posebna zabrinutost za bezbednost u železničkom saobraćaju su pružni prelazi (LRC). Oko 90% LRC-ova je pasivno⁴ što znači da su bez ikakvog sistema upozorenja ili aktivirane zaštite kada nije bezbedno za korisnika da pređe preko prelaza. Prosek EU za to je 45%. Kako je bezbednost na putevima multidisciplinarna oblast, ona zahteva saradnju različitih administrativnih jedinica. Iako postoji okvir za to, isti ne funkcioniše dobro i trebalo bi ga poboljšati.

U okviru TCT-a dogovoreno je da se postigne napredak u usvajanju ITS-a u putnom sektoru, usvajanjem strategije ITS-a i transponovanjem relevantnih pravnih tekovina EU. Ovo je veoma potrebno jer postoji vrlo malo IKT alata koji se koriste u sektoru. Uvođenjem ITS-a za drumski saobraćaj i modernih sistema informisanja i izdavanja karata u javnom prevozu mogao bi se napraviti značajan iskorak ka tome da putovanje bude lakše i bezbednije.

⁴ https://www.transport-communiti.org/vp-content/uploads/2019/12/Railroad-Level-Crossings-Current-State_TCS.pdf

Ukupna emisija CO₂ iz transporta iznosila je 1337 Gg CO₂ eq u 2019. godini. Drumski saobraćaj je najveći zagađivač saobraćajnog sektora jer pored emisije CO₂ utiče i na kvalitet vazduha i zemljišta. Dakle, rešenja su ista kao i svuda u svetu – prebaciti transport sa drumskog na železnički, povećati udeo održivih vidova mobilnosti (javni prevoz, pešačenje, biciklizam, mikromobilnost) i unaprediti vozni park (vozila sa niskim emisijama i alternativna goriva). Ostvaren je veoma mali napredak u smanjenju uticaja transporta na životnu sredinu i povećanju njene otpornosti na klimatske promene. TZ procenjuje da se u pogledu odgovarajućih mera u Akcionom planu za puteve može primetiti napredak od samo 8%. Na primer, postoje samo 3 stanice za punjenje električne energije i nijedna druga alternativna goriva.

4.5 Železnički transport

Kosovska železnička mreža ima dužinu od 335 km od čega je trasa koja se proteže od severne granice Kosova u Mitrovici do Elez Hana na jugu (put 10) deo indikativne TEN-T sveobuhvatne mreže i povezuje Skoplje sa koridorima VIII i X. Železnica je uglavnom jednosmerno standardna, neelektrifikovana pruga sa širinom od 1435 mm. Prosečna brzina je 60 km/h. Pod ovim uslovima železnica nije konkurentan vid transporta. Broj putnika je u stalnom opadanju, pao je na 60,3 hiljade 2021. godine, a obim prevezenog tereta ostaje samo oko pola miliona tona. Modernizacija je započeta poslednjih godina rekonstrukcijom rute 10, ali trebala bi da se nastavi kako bi dostigla svoj puni potencijal, mreža treba da funkcioniše kao celina, uključujući i multimodalne terminale. Pošto je Kosovo relativno mala zemlja, železnički teretni transport je najizvodljiviji za međunarodne veze, što znači da se posebna pažnja mora posvetiti otvaranju železničkog tržišta i interoperabilnosti sa susednim zemljama. Prvi značajan korak u ovom pravcu bila je implementacija sporazuma o zajedničkom železničkom graničnom prelazu između Kosova i Severne Makedonije.

Iako je malo nesreća na železnici (oko 20 godišnje), to se može pripisati veoma niskom nivou saobraćaja. Kako bi modernizacija trebala da dovede do značajnog povećanja obima saobraćaja, ozbiljnu pažnju treba posvetiti nadogradnji neophodnih bezbednosnih sistema. Pored niskog kvaliteta infrastrukture, kosovskoj železnici takođe nedostaje ERTMS. Ovo je ključna komponenta za konkurentnost i bezbednost železničkog saobraćaja i stoga bi svi projekti modernizacije trebali uključivati uvođenje ERTMS-a. Kako se većina nesreća na železnici dešava na putno-železničkim prelazima, postavljanje ERTMS-a takođe će smanjiti broj poginulih u železničkom saobraćaju. U pogledu usklađivanja sa Uredbom EU 1371/2007 o pravima putnika u železničkom saobraćaju, TZ procenjuje da je propis delimično transponovan i da je potrebno uložiti više napora za poboljšanje trenutnih uslova/situacije za transponovanje i punu implementaciju Uredbe (EK) br. 1371/20073.

U pogledu održivosti, zabrinutost predstavlja stara vozna flota koja se koristi i za putnički i za teretni prevoz. Iako bi prvi prioritet trebalo da bude obnova infrastrukture i uvođenje ERTMS-a, za naredne korake treba imati na umu obnovu voznog parka.

4.6 Vazduhoplovstvo

Prištinski aerodrom je deo indikativne TEN-T Core mreže. Njime upravljaju Limak i Aeroports de Lion od 2010. Limak je izgradio novi terminal od 42.000 m² sa susednim zgradama koje mogu da prihvate 4 miliona putnika i nastaviće da upravlja Međunarodnim aerodromom Priština 20 godina od datuma sporazuma, prenoseći svoju imovinu u celini Vladi Kosova nakon ovog perioda. Što se tiče infrastrukturnih ograničenja, pista je nedavno produžena za 500 m, a ILS sistem je nadograđen sa CAT II na CAT IIb kako bi se omogućilo sletanje većim avionima sa većom regularnošću. Ovo bi omogućilo promenu referentnog koda aerodroma sa 4C na 4E. Broj putnika je u stalnom porastu sa prirodnim

nazadovanjem tokom pandemije 2020. godine. U 2021. broj putnika se vratio na skoro pre pandemijske brojke - 2,18 miliona putnika.

Vazdušni saobraćaj se i dalje suočava sa izazovima koji proizilaze iz činjenice da Kosovo ne kontroliše svoj gornji vazdušni prostor i da nije član nekoliko međunarodnih organizacija civilnog vazduhoplovstva. Trenutno HungaroControl pruža usluge vazdušnog saobraćaja za gornji vazdušni prostor u skladu sa NATO-ovim sporazumom. Nedostatak prihoda od upravljanja gornjim vazdušnim prostorom nastavlja da ograničava njegovu sposobnost da investira u obuku i razvoj infrastrukture. Iako je tek nedavno, 2021. godine, otvorena nova jugozapadna ruta koja omogućava znatno kraće prilaze Prištinskom aerodromu, Kosovu još uvek nedostaje zapadna direktna ruta koja bi koristila vazdušnom saobraćaju jer je većina veza iz Prištine prema zapadu.

Međutim, bezbednosna situacija se može smatrati dobrom sa ograničenim brojem incidenata koji se dešavaju svake godine.

4.7 Rezime SVOT analize

SVOT analiza je potvrdila analizu desk istraživanja i povratne informacije zainteresovanih strana. Najveća snaga je kvalitet nedavno modernizovane putne mreže i nivo usluge na ovim putevima. Takođe je postignut značajan napredak u poboljšanju bezbednosti na putevima, pri čemu je broj smrtnih slučajeva pao na nivo skoro evropskog proseka. Međutim, ima više slabosti. Železnički saobraćaj nije konkurentan zbog niskog kvaliteta infrastrukture i nedostatka interoperabilnosti na međunarodnim vezama. Sistem javnog prevoza je fragmentiran, nedostaju mu multimodalne veze i informacioni sistemi u realnom vremenu i zajednički digitalni sistem prodaje karata. Nivo digitalizacije u transportnom sektoru je generalno nizak, bez ERTMS-a koji je raspoređen na železnici i nekoliko ITS-a na putevima. Sektor logistike nije konkurentan, jer EU *aquis* nije u potpunosti usaglašen, Kosovo nije deo nekoliko važnih međunarodnih organizacija i u nekim prilikama je diskriminisano. Uticaji na životnu sredinu saobraćajnog sektora su veliki jer je vozni park star i postoji nizak udeo vozila na alternativna goriva i ne postoji infrastruktura koja bi podržala njihovo usvajanje.

Najveće mogućnosti su integracija sa EU koja vodi i transferu znanja i finansiranju i političkoj posvećenosti poboljšanju transportnog sistema. Postoji namenski ekonomski i investicioni program sa 9 milijardi evra bespovratnih sredstava do 2027. Pored toga postoji interesovanje IFI-a za finansiranje projekata održivog i digitalnog transporta.

Snage	Stabilnosti
<ul style="list-style-type: none"> • Iskustvo u razvoju autoputeva za kratko vreme • Visok kvalitet usluge na novoizgrađenim autoputevima • Razvijena infrastruktura autoputeva sa vezama sa susednim zemljama; • Nizak dug (javni dug) • Politička volja i strateško određivanje prioriteta transporta na nacionalnom nivou i brz proces donošenja odluka • Povoljan geografski položaj zemlje • Mali broj nezgoda u poređenju sa regionom • Visok procenat mlade populacije koja bi lakše prihvatila inovacije i digitalizaciju transporta 	<ul style="list-style-type: none"> • nepovezanost različitih vrsta transportne infrastrukture (intermodalnost, multimodalnost), nedostatak logističkih centara; • nerazvijen i slabo povezan javni putnički saobraćaj; • nerazvijene i nedovoljno iskorišćene železnice • nedostatak međunarodnih železničkih veza • postojeće železničke usluge na Kosovu su veoma ograničene i ne zalažu se za promovisanje intermodalnosti autobus-železnica • Nedostatak specijalizovanih ljudskih resursa u transportu i logistici • Zakonodavstvo nije u potpunosti usklađeno sa akuis-em EU • Vreme provedeno na graničnim prelazima • članstvo u konvencijama i međunarodnim organizacijama • Nedostatak sredstava namenjenih unapređenju mera bezbednosti na putevima • Nedostatak koordinacione agencije za bezbednost na putevima • Nedostatak sistematskih kampanja za podizanje svesti javnosti o kritičnoj bezbednosti na putevima • Ograničena koordinacija sa zdravstvenim institucijama i policijom o nesrećama, a posebno o sistemu nege nakon nezgode • Nepostojanje sistema stručnog obrazovanja • Elektronski sistem za punjenje i održavanje (RAMS) nije dostupan • ERTMS i ITS sistemi nisu dostupni • Nedostatak digitalizacije transporta
<p>Mogućnosti</p> <ul style="list-style-type: none"> • Politička spremnost za unapređenje bezbednosti na putevima • Politike EU i grant sredstva dodijeljena kroz ekonomski program i investicije • Mogućnost izgradnje dovoljnih logističkih centara. • Postojeće lokacije železničkih stanica u većim gradovima, nedaleko od autobuskih stanica. • Fokus na održivo finansiranje transporta od strane IFI i EK • Razvoj železničkih veza sa susednim zemljama • Transponovanje zakonodavstva EU u skladu sa Ugovorom kako bi se međusobno priznavale licence i sertifikati • Posvećenost vlade da modernizuje i elektrifikuje železničku mrežu • Implementacija ITS sistema • Smanjenje zagađenja od transporta • zelena i digitalna tranzicija, da se obnovi stari vozni park 	<p>Pretnja</p> <ul style="list-style-type: none"> • Povećanje cena goriva • Pretnje koje se odnose na privredu koje dovode do gubitka kvalifikovanog osoblja; • Nedostatak regionalne saradnje za izgradnju prekograničnih deonica • Trend porasta nezgoda sa poginulim i teškim povredama • Stari vozni park koji ne ispunjava tehničke uslove • Visoko zagađenje vazduha uzrokovano transportom

5. Vizija i opšti ciljevi

5.1 Vizija

Besprekorni, pametni, sigurni i održivi transportni sistemi za poboljšanje kvaliteta života i konkurentnosti u ekonomiji.

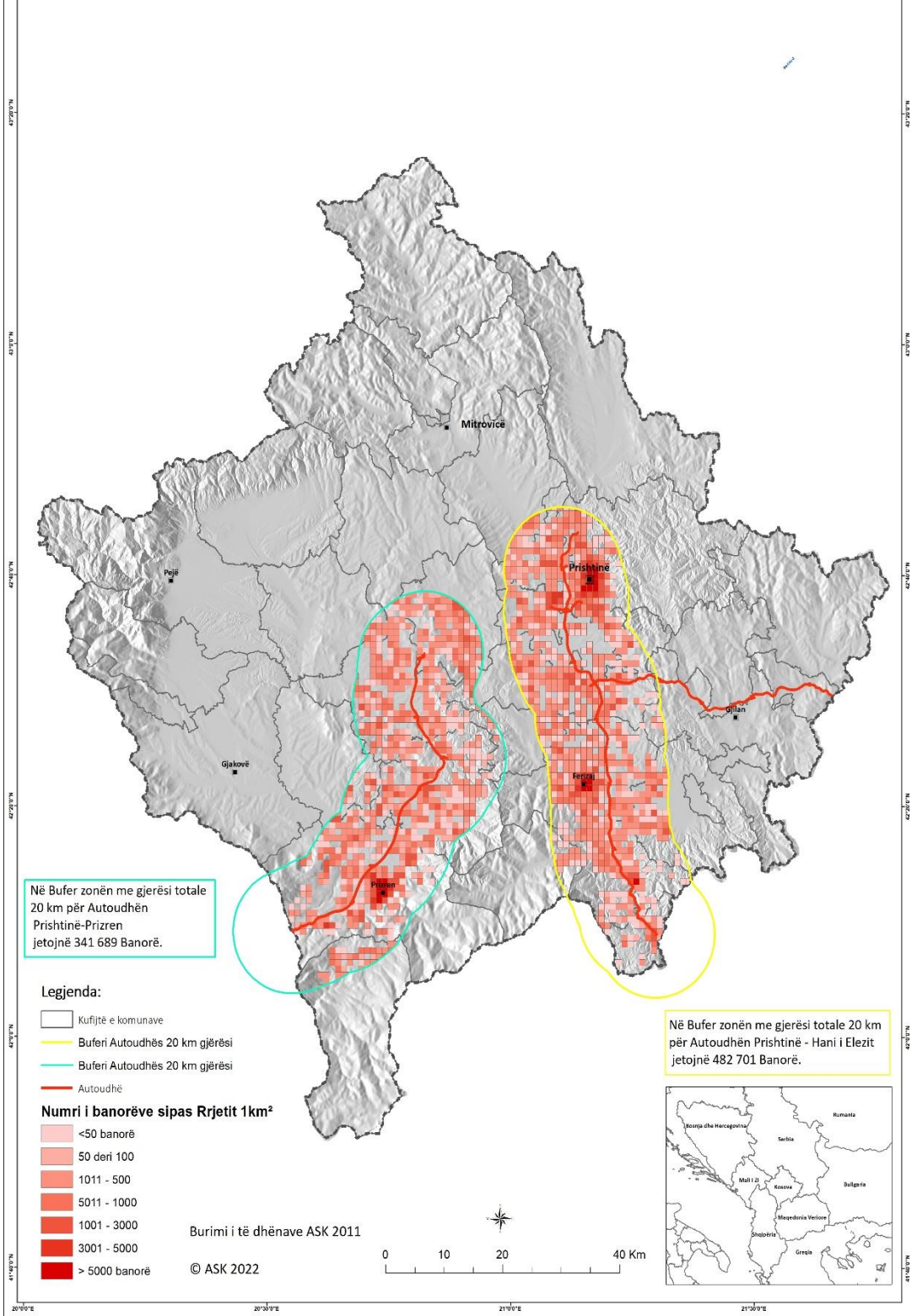
5.2 Opšti ciljevi

5.2.1 Opšti cilj 1: Besprekorne transportne veze

Transport je osnovna usluga koja omogućava naš način života. Mobilnost robe i ljudi je od vitalnog značaja za funkcionisanje privrede i za ljude da uživaju u visokom kvalitetu života. Dobar transportni sistem je besprekoran sistem. To znači da su različiti načini transporta dobro integrisani da obezbede nesmetano putovanje od vrata do vrata, bez obzira da li se radi o svakodnevnom kretanju, međunarodnom transportu teške robe, slobodnom putovanju ili isporuci poštanskog paketa. Trebalo bi da postoji optimalan način transporta u zavisnosti od udaljenosti putovanja, obima transporta i utrošenog vremena i novca. Ove opcije trebaju biti lake za razumevanje i korišćenje. Istina je da do toga još nismo stigli. Ostaje još mnogo toga da se uradi da se integrišu različiti načini transporta i da se transport i putovanje olakšaju. Ovaj cilj pokriva dva aspekta besprekornih veza – infrastrukturne i transportne usluge.

Indikator: Opšti cilj 1	Osnovni 2022	Srednji cilj 2026	Krajnji cilj 2030
Udeo stanovništva koje živi u slivnom području dobre saobraćajne povezanosti	46%	60%	80%

HARTA E KOSOVËS- DENDËSIA E POPULLSISË



Specifični cilj 1.1 Dobro funkcionalna transportna infrastruktura koja je integrisana u TEN-T mrežu i omogućava pružanje multimodalnih transportnih usluga

Transportna infrastruktura dobro funkcioniše ukoliko je u stanju da zadovolji saobraćajne potrebe i ukoliko se dobro održava. Tako se kapacitet transportne mreže stalno unapređuje u skladu sa potražnjom i razvija se kako bi obezbedio zadovoljavajući nivo usluge za korisnike – i lične i poslovne korisnike, a posebno i pružaoce javnog prevoza. Treba napomenuti da se potražnja ne smatra spoljnim faktorom. Na to može uticati obezbeđenje saobraćajne infrastrukture. Na primer, povećanjem investicija u železničku infrastrukturu, više saobraćaja se usmerava na železnicu, čime se smanjuje pritisak na putnu infrastrukturu.

Specifičan prioritet ovog cilja je da transportna mreža bude dobro integrisana u TEN-T mrežu i povezana sa drugim vidovima transporta kako bi se omogućile besprekorne multimodalne usluge. Nivoi usluga i infrastrukturni zahtevi koje treba dostići navedeni su u TEN-T smernicama, kao i u brojnim tehničkim specifikacijama EU. Svaki novi projekat treba se pridržavati ovih standarda kako bi se obezbedila interoperabilnost između Mreže Kosova i EU. Štaviše, postojanje pravih planova održavanja, sistema upravljanja imovinom i ugovora o učinku, obezbediće dugotrajan život skupe transportne infrastrukture.

Kvalitet infrastrukture je takođe jedan od tri stuba za postizanje drugog opšteg cilja – Bezbedan transportni sistem. To znači da „dobro funkcionisanje“ obuhvata dizajn koji podstiče bezbedno ponašanje u saobraćaju i smanjuje težinu nesreća čak i ako se dogode.

Indikator: Opšti cilj 1.1	Osnovni 2022	Srednji cilj 2026	Krajnji cilj 2030
Dužina modernizovanih puteva (km / 1000 m2).	249 km	337 km	471 km
Dužina modernizovane železničke mreže (km).	0 km	149,1 km	365 km

Specifični cilj 1.2 Kvalitetan i efikasan transport tereta i putnika

Obezbeđivanje bolje povezanosti i kvalitetnog transporta zahteva ne samo čvrsta ulaganja u infrastrukturu već i reformu sistema, razvoj usluga i sprovođenje mekih mera. Usluge transporta i dalje će se pružati uglavnom na komercijalnim osnovama. Stoga ovaj cilj usmeren je na uspostavljanje jednakih uslova za efikasno pružanje usluga transportnim kompanijama. Na primer, poboljšanje procedura prelaska granice i uvođenje zajedničkih stanica moglo bi značajno da skрати vreme čekanja, a samim tim i vreme putovanja. Reformisanjem i restrukturiranjem železnice unaprediće se konkurentnost železnica i poboljšati njihov poslovni duh. U slučaju javnog prevoza, mogu se koristiti javne usluge, uzimajući u obzir potrebe društvenih, ekoloških i regionalnih razvoja, jer mnoge usluge javnog prevoza putnika koje su potrebne društvu kao deo njegovog opšteg interesa ne mogu se komercijalno voditi.

Socijalna pitanja su zajednička tema za sve vidove transporta prilikom pružanja transportnih usluga. Završetak transpozicije i implementacije relevantnog zakonodavstva socijalne politike u skladu sa odredbama Aneksa I Ugovora o transportnoj zajednici poboljšalo bi uslove rada (radno vreme, bezbednost osoblja) i doprinelo privlačenju novog osoblja, upravljanju starenjem radne snage i zapošljavanju mladih ljudi. Pored toga, potpuna transpozicija i implementacija regulative o pravima putnika (Uredba (EK) br. 1371/2007 o pravima putnika u železnici i Uredba (EK) br. 181/2011 o pravima putnika u autobuskom prevozu) povećala bi percepciju transportnih usluga (železnicom, autobusom i autobusom).

Na primer, obezbeđivanje informacija o putnicima u realnom vremenu i poboljšanje pristupa osobama sa invaliditetom učinile bi transportni sektor održivim, atraktivnim, lako dostupnim i inkluzivnim za sve.

Indikator: Opšti cilj 1.2	Osnovni 2022	Srednji cilj 2026	Krajnji cilj 2030
Broj putnika u železničkom saobraćaju	64,000 (2021)	400,000	2 milion
Prekogranični prevoz robe železnicom (%).	1.9% (2019)	12%	35%
Izvoz transportnih usluga (milion evra).	67 milion EUR (2021)	>70%	>150%
Obim međunarodnog teretnog transporta (tone godišnje).	5miliard ton (2019)	8 miliard ton	10 miliard ton

5.2.2 Opšti cilj 2: Bezbedan transportni sistem – ka nultoj viziji

Bezbednost je osnovno ljudsko pravo. Izgradnja bezbednog i sigurnog transportnog sistema je odgovornost svih učesnika u transportnom sistemu – od donosilaca odluka do stručnjaka, od provajdera transportne mreže do planera od hitnih službi do korisnika transporta. Da bi se krenulo ka sigurnijem transportnom sistemu, društvo mora da preispita ustaljene prakse, ispita izvodljivost i primenljivost najboljih međunarodnih praksi i treba imati hrabrosti da eksperimentiše. Nesreće zbog ljudske greške uvek će se dešavati. Transportni sistem biće projektovan tako da minimizira ove pojave i njihove posledice (smrt, ozbiljne povrede, ozbiljno zagađenje).

Indikator: Opšti cilj 2	Osnovni 2022	Srednji cilj 2026	Krajnji cilj 2030
Saobraćajne nezgode sa žrtvama (na milion stanovnika).	65 (2019)	< 20%	< 30%

Specifični cilj 2.1 Bezbedno transportno okruženje

Bezbedno saobraćajno okruženje je ono u kome se poštuju tri stuba bezbednosti saobraćaja. **Korisnici** koji su upoznati sa mogućim opasnostima i preuzimaju odgovornost za bezbedniji saobraćaj. **Infrastruktura** promoviše bezbedno ponašanje korisnika i **vozila** koja su bezbedna.

Indikator: Specifični cilj 2.1	Osnovni 2022	Srednji cilj 2026	Krajnji cilj 2030
Prosečan broj poginulih u drumskom saobraćaju u poslednje tri godine.	92 (2019-2021)	< 20%	< 30%
Broj nesreća/incidenata u železničkom sektoru.	18 (2021)	< 20%	< 30%
Broj incidenata u vazduhoplovstvu	5 (2021)	< 20%	< 30%

Specifični cilj 2.2 Sistem upravljanja bezbednošću koji dobro funkcioniše

Kako je upravljanje bezbednošću saobraćaja multidisciplinarna oblast koja uključuje različite strane, potrebno je posebno nastojati da se napravi sistem gde su prava i odgovornosti, prikupljanje i distribucija podataka, nadzor itd. dobro koordinisani i efikasni. Ovo uključuje efikasnu transpoziciju i primenu bezbednosnih propisa. Sistem koji dobro funkcioniše omogućava stvaranje bezbednog saobraćajnog okruženja (vidi prethodni specifični cilj).

Indikator: Specifični cilj 2.2	Osnovni 2022	Srednji cilj 2026	Krajnji cilj 2030
Udeo sprovedenih akcija (%)	0%	30%	60%

5.2.3 Opšti cilj 3: Pametan i održiv transport

U transportnom sektoru širom sveta dešavaju se ogromne promene. Faktor koji omogućava nove tehnologije zajedno sa ograničenjima koja postavljaju prirodni resursi naše planete stvaraju okruženje za novu paradigmu u transportu. To je paradigma fleksibilnih usluga na zahtev, na vreme, koje se napajaju alternativnom energijom sa nižim ugljeničnim otiskom. Smanjenje uticaja transporta na klimatske promene i omogućavanje digitalne tranzicije jedan je od ključnih stubova strateške politike EU i Svetske banke. Imajući u vidu veliko zagađenje vazduha na Kosovu, zajedno sa emisijom GHG, strategija predviđa infrastrukturu otpornu na klimu, omogućavanje vozila sa nultim emisijama, promovisanje infrastrukture za alternativna goriva (kao što su stanice za elektronsko punjenje), inteligentne transportne sisteme, digitalni teret i mobilnost kao uslugu rešenja. Sve kako bi se omogućilo manje zagađenja uz bolju efikasnost.

Indikator: Opšti cilj 3	Osnovni 2022	Srednji cilj 2026	Krajnji cilj 2030
Ukupne emisije u sektoru saobraćaja (ekvivalent CO ₂ u Mt).	1,337 Mt	< 12%	< 20%

Specifični cilj 3.1 Digitalna rešenja i inovativne usluge u sektoru transporta

Inteligentni transportni sistemi (ITS) mogu značajno doprineti čistijem, sigurnijem i efikasnijem transportnom sistemu. Sistemi mogu učiniti transport bezbednijim, efikasnijim i održivijim primenom različitih informacionih i komunikacionih tehnologija na sve vidove putničkog i teretnog saobraćaja. Štaviše, integracija postojećih tehnologija može stvoriti nove usluge. ITS sistemi su ključni za podršku poslovanju i rastu u transportnom sektoru. Aplikacije za poboljšanje upravljanja saobraćajem (kao što su ITS, ERTMS) mogle bi da smanje zagušenja i povećaju kapacitet, dok aplikacije kao što je e-teretni transport mogu učiniti transport bez papira i poboljšati protok robe i značajno smanjiti vreme i troškove logistike. Pored toga, aplikacije usredsređene na korisnika, kao što su informacije u realnom vremenu, onlajn rezervacije, mobilnost kao usluga, mogle bi doprineti modalnom prelasku na čistije vidove transporta. Transpozicija relevantnih pravnih tekovina EU (kao što je ITS direktiva, Uredba o elektronskom transportu itd.) predstavlja kamen temeljac za implementaciju ITS-a.

Indikator: Specifični cilj 3.1	Osnovni 2022	Srednji cilj 2026	Krajnji cilj 2030
--------------------------------	--------------	-------------------	-------------------

Udeo sprovedenih akcija (%)	0%	30%	60%
-----------------------------	----	-----	-----

Specifični cilj 3.2 Održiv i otporan transportni sistem

Da bi se postigli ciljevi postavljeni u Evropskom zelenom dogovoru, Zelenoj agendi, i Pariskom sporazumu, neophodno je učiniti transport održivijim. Tri stuba za ovo su: 1) prelazak sa drumskog na železnički, što znači da će se udeo prevoza železnicom povećati u odnosu na drumski, 2) upravljanje potražnjom za mobilnošću i promocija održivih vidova transporta, kako bi se povećao udeo putovanja na održiv način i 3) promovisanje čistijih vozila radi smanjenja emisija iz voznog parka. Prva dva stuba su već obuhvaćena specifičnim ciljem 1.2 „Visok kvalitet i efikasan transport tereta i putnika“. Ovde je razrađen treći stub koji takođe obuhvata tri aspekta: a) praćenje emisija i uvođenje strožih emisionih standarda koji će se sprovođiti tokom vremenskog perioda, b) uspostavljanje zakonske osnove kroz usvajanje direktive o infrastrukturi za alternativna goriva i uspostavljanje okvira nacionalne politike za izgradnju infrastrukturne mreže alternativnih goriva⁵ (kao što su stanice za elektronsko punjenje), c) podsticaj upotrebe vozila sa nultom emisijom gasova.

Pored toga, efekti klime na saobraćajnu infrastrukturu i posledično pokretanje ljudi i biznisa postaju sve očigledniji. U tom smislu, klimatska izolacija infrastrukture prema Tehničkim uputstvima EU o klimatskoj otpornosti infrastrukture u periodu 2021-2027 i standardima EU je neophodna kako bi se obezbedila otporna transportna infrastruktura i obezbedio minimalni uticaj teških vremenskih uslova na putnike i poslovnu mobilnost.

Indikator: Specifični cilj 3.2	Osnovni 2022	Srednji cilj 2026	Krajnji cilj 2030
Udeo vozila na alternativna goriva (hibridna, električna, na vodonik)	0,85%	5%	10%
Udeo Eura 5 ili više kamiona (N2 i N3) i autobusa (M2 i M3) odgovarajućeg voznog parka.	17,3%	20%	25%




6. Načini transporta i multimodalnost

Opšti ciljevi navedeni u strategiji obuhvataju sve vidove transporta. Sva transportna infrastruktura mora biti u dobrom stanju, usluge visokog kvaliteta, bezbedno putovanje i smanjen uticaj na životnu sredinu. Ali svakodnevna implementacija ovih ciljeva se i dalje sprovodi različitim vidovima transporta. Stoga, sledeće poglavlje pokriva specifične vidove transporta i kako oni doprinose postizanju opštih ciljeva. Opšti ciljevi i vidovi transporta čine matričnu strukturu (videti tabelu 1) gde je svaki vid transporta razrađen u kontekstu tri opšta cilja i njihovih odgovarajućih specifičnih ciljeva.

⁵ Direktiva 2014/94/EU Evropskog parlamenta i Saveta od 22. oktobra 2014. o postavljanju infrastrukture za alternativna goriva

Pored toga, u cilju postizanja strateških ciljeva, svi vidovi transporta se takođe moraju posmatrati u međusobnoj povezanosti. Ovo se zove multimodalnost i postavlja principe kako da se najbolje iskoriste prednosti svakog vida transporta uz izbegavanje nepotrebnog dupliranja. Poseban slučaj je pomorski transport. Pošto Kosovo nema ni luke ni unutrašnje plovne puteve, pomorski transport se pominje samo pod multimodalnošću u kontekstu pristupa trima velikim lukama u susjednim zemljama koje su važne za izvoz i uvoz Kosova.

Tabela1 Odnos između opštih ciljeva i vidova transporta

General Objectives Transport Modes	Objective 1 Seamless transport connections	Objective 2 A safe traffic system - toward vision zero	Objective 3 Smart and sustainable transport
	Multimodality		
	Well - functioning road infrastructure	Safe user behavior Safe road infrastructure	Digitalization and innovative services
	High quality road transport services	Safe Vehicles Well organized traffic safety management	Sustainable road transport and resilient road infrastructure
	Well - functioning rail infrastructure	Safe rail infrastructure and rolling stock	Digitalization in rail transport
	High quality rail transport services	Efficient enforcement of safety regulations (e.g transport of dang. Good	Sustainable and resilient rail transport
	Well - functioning airports	Safe airports	Digitalization in aviation
	Good variety of frequent air connections	Safe air traffic	Sustainable and resilient aviation

6.1 Multimodalnost

6.1.1 Princip multimodalnosti

Evropska komisija definiše „Multimodalnost“ u sektoru transporta, ili „multimodalni transport“ kao korišćenje različitih vidova (ili sredstava) transporta na istom putovanju. Koncept se odnosi i na teretni i putnički saobraćaj i u oba slučaja sada može biti vođen rastućim trendom digitalizacije. Multimodalnost koristi prednosti različitih vidova, kao što su pogodnost, brzina, cena, pouzdanost, predvidljivost, itd., i u kombinaciji, može ponuditi efikasnija transportna rešenja za ljude i robu koja će pomoći da se smanji pritisak na našim zakrčenim putevima, i učiniti ceo sektor ekološki prihvatljivijim, sigurnijim i isplativijim. U tom pogledu, multimodalnost će pomoći u stvaranju zaista održivog i integrisanog transportnog sistema.⁶

Multimodalnost zahteva infrastrukturu npr. fizičko mesto za promenu vidova transporta i ujedinjene procese npr. tovarna dokumentacija, bezbednosni standardi, sistemi za prodaju karata kako bi bili

⁶ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/logistics-and-multimodal-transport/2018-iear-multimodaliti_en

mogući. Takođe često zavisi od informacija koje su klijentu/potrošaču lako dostupne, na primer, planeri putovanja. To znači da javni i privatni sektor moraju blisko sarađivati na integraciji različitih blokova multimodalnog putovanja. Ova saradnja je nešto što javni sektor može promovisati preuzimanjem aktivne uloge u omogućavanju razmene znanja, uspostavljanju platformi za saradnju i učešću na međunarodnim mrežama itd.

6.1.1 Multimodalnost u transportu tereta

Multimodalnost u transportu tereta generalno se smatra ekonomski održivom na udaljenostima većim od 300 km. Pošto je Kosovo relativno mala zemlja, to znači da multimodalni transport tereta treba posmatrati uglavnom u kontekstu međunarodnog transporta za razliku od domaćeg transporta. Tačnije, integracija puteva i železnica bi bila okosnica multimodalnosti na Kosovu.

Što se tiče infrastrukture, Dobrevu je trenutno glavni multimodalni terminal, dok će se druge lokacije terminala razmatrati paralelno sa projektima modernizacije železnice. Najvažnije je suvo čvorište u Škabaju pored Prištine. Osim toga, pristup terminalima i uslužnim objektima treba omogućiti svim preduzećima, privatnim i državnim.

U smislu promovisanja razvoja kompanija koje pružaju i koriste multimodalne usluge, jačaće saradnja sa nevladinim institucijama, kako bi zajedno sa relevantnim međunarodnim subjektima radili na promovisanju multimodalnosti na regionalnom nivou. Transponovanje i sprovođenje Direktive o kombinovanom transportu kao i Uredbe (EU) 2020/1056 o elektronskim informacijama o transportu tereta, obezbediće okvir za brži razvoj multimodalnosti.

Trebalo bi razmotriti ciljane akcije kako bi se osiguralo da se transport opasnih materija obavlja prema odgovarajućim bezbednosnim standardima, u skladu sa Direktivom 2008/68/EC o unutrašnjem transportu opasnog tereta. Treba poboljšati međusektorsku saradnju kako bi se osiguralo da relevantne službe razvijaju procedure za svoje specifične oblasti nadležnosti. Na primer, da vatrogasna odeljenja imaju odgovarajuća sredstva za gašenje supstanci koje se transportuju na svakoj specifičnoj mreži i odgovarajuća vozila za intervenciju u slučaju nesreće, posebno u vezi sa multimodalnim čvorištima.

U pogledu pomorskog saobraćaja, Kosovo se najviše oslanja na tri strane luke – Drač, Solun i Bar. Stoga će ulaganja u železničku, putnu, graničnu i terminalnu infrastrukturu uzeti u obzir potrebu poboljšanja multimodalnih veza sa ovim lukama.

6.1.2 Multimodalnost u prevozu putnika

Dok teretni transport ima veoma specifične zahteve za efikasno korišćenje multimodalnosti, prevoz putnika skoro uvek koristi neku vrstu multimodalnosti. Čak i najjednostavnije putovanje autobusom generalno zahteva od korisnika da pešači do autobuske stanice, što znači da treba da postoji atraktivno i bezbedno okruženje za pešačenje. Generalno, to znači da je nakon uspostavljanja osnovne infrastrukture i usluga za efikasan javni prevoz, multimodalnost treći najvažniji faktor konkurentnosti javnog prevoza. Planiranje treba da bude koordinisano sa opštinskim nivoom kako bi se obezbedio usklađen pristup između nacionalnih i železničkih strategija i planova održive urbane mobilnosti. Takođe, veći akcenat će biti stavljen na osiguranje prava putnika.

6.1.2.1 Multimodalnost sa železničkim transportom

Kako strategija ima za cilj revitalizaciju železničkog saobraćaja na Kosovu i efikasnost železničkih veza se u velikoj meri oslanja na integraciju sa drugim vidovima transporta, od ključne važnosti je da se multimodalna rešenja inkorporiraju u planirane železničke projekte (videti poglavlje 6.3). Železnica bi

bila okosnica brzog međunarodnog i međugradskog transporta između regionalnih centara. Lokacija železničkih stajališta i stanica, objekti na njima (kratkoročni i dugoročni parking za automobile, bicikle, ali i stajališta, toaleti itd.) i pristup istima sa različitim vidovima transporta moraju biti temeljno isplanirani.

6.1.2.2 Integracija međugradskih autobuskih veza i gradske mobilnosti

Kako bi železnica međusobno povezivala samo regionalne centre, a za njen razvoj biće potrebno vreme, međugradski autobusi ostaju važan servis za nacionalni i regionalni transport. Iako su njihova stajališta i stanice generalno manje u poređenju sa železnicom, i dalje im je potreban sličan pristup sa drugim vidovima prevoza. Na primer, u ruralnijim oblastima, naglasak bi mogao biti na objektima za parkiranje i vožnju kako bi se omogućilo korisnicima pristup autobuskoj mreži sa udaljenih lokacija automobilom. U urbanim sredinama može biti potrebno sigurno parkiranje za bicikle. Lokacije autobuskih stajališta su takođe važne kako bi se minimizirala udaljenost koju korisnici moraju da pređu kako bi prešli iz jednog autobusa u drugi. Razvoj mikromobilnosti i nova rešenja za mobilnost takođe treba imati na umu kada se planiraju integracije različitih vidova javnog prevoza. Na primer, kratkoročno iznajmljivanje vozila koja koriste električna vozila i trebaće stanice za punjenje.

6.1.2.3 Integracija informacionih sistema i sistema za prodaju karata

Kao što je pomenuto u uvodu u multimodalnost, dostupnost informacijama (u realnom vremenu) može biti ključni faktor koji određuje uspeh multimodalnosti. Od statičnih informacija u stilu postera do elektronskih alata za planiranje putovanja i informacija u vozilima u realnom vremenu – sve to omogućava odabir najbolje kombinacije transporta i ublažava anksioznost u vezi sa promenom transporta. Različite opcije za kupovinu karata proširuju moguću korisničku bazu i čine doživljaj korišćenja javnog prevoza atraktivnijim. Nove tehnologije kao što je Mobilnost kao usluga, mogu igrati ključnu ulogu u budućnosti za pružanje opcija dnevne mobilnosti.

4.5 Drumski transport

6.1.1 Besprekoran drumski transport

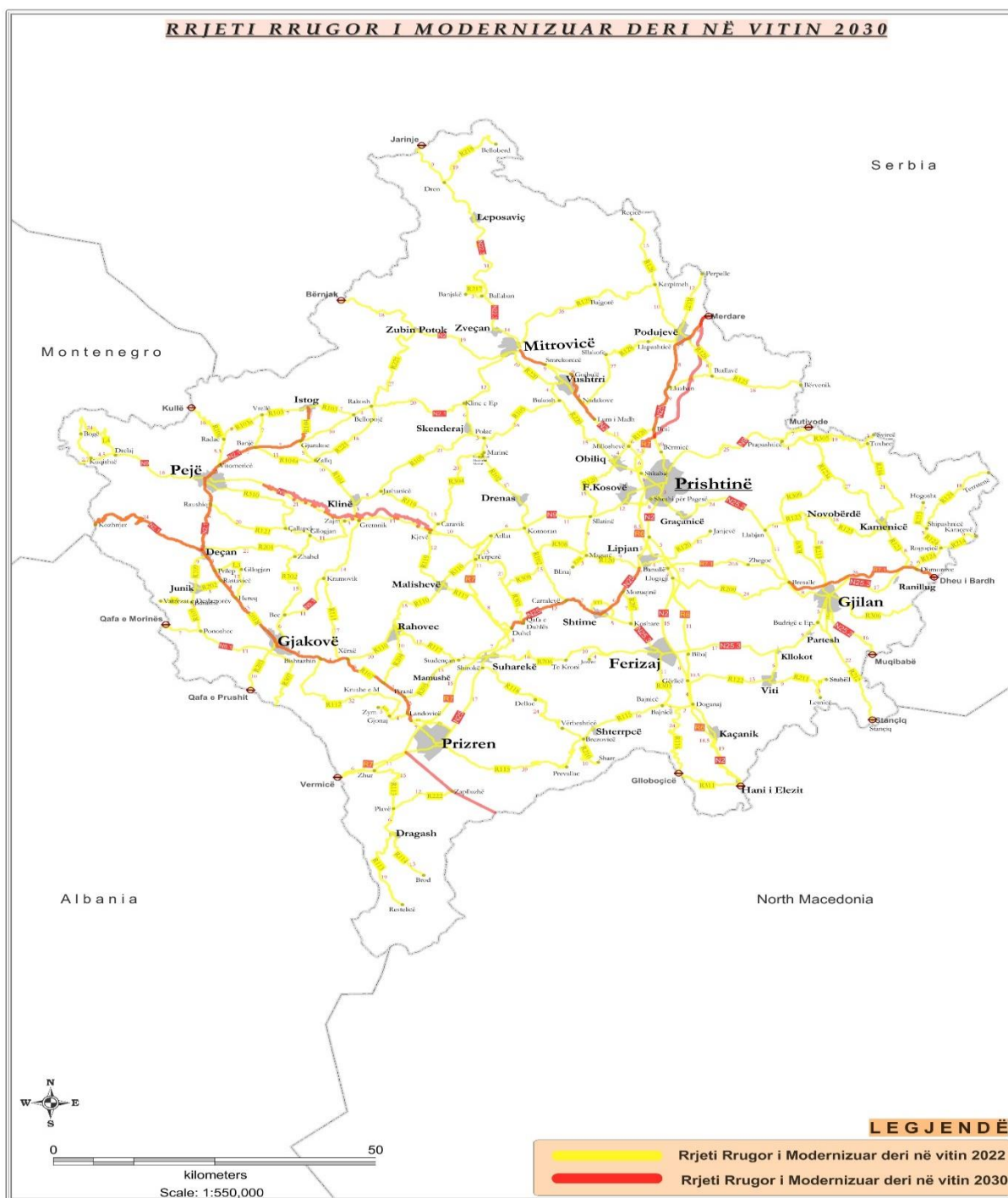
Drumski transport ostaje daleko najvažniji vid transporta u zemlji. Takođe je veoma važan vid za regionalni prevoz tereta i putnika. Stoga, iako strategija predviđa prelazak sa drumskog na železnički, poboljšanja drumskog transporta i dalje predstavljaju velike koristi za korisnike transporta na Kosovu.

6.1.1.1 Putna infrastruktura koja dobro funkcioniše

Razvoj putne infrastrukture

Kapacitet putne infrastrukture treba biti u stanju da bezbedno opsluži potražnju za transportom. Putevi najvećeg kapaciteta – autoputevi – biće razvijeni da opslužuju prosečni godišnji dnevni saobraćaj veći od 17.000 vozila. Prioritet je završetak TEN-T jezgra i sveobuhvatnih mreža prema TZ-i.

Razvoj puteva koji će povezivati Prištinu sa ostalim glavnim centrima Kosova treba da se uradi proširenjem postojećih puteva pružanjem usluga prostornog uređenja duž puta i obezbeđivanjem razvoja maksimalne brzine od najmanje 80 km/h za učesnika u saobraćaju.



Održavanje putne infrastrukture

Trenutno su uslovi za popravke puteva, koji su uključeni u trogodišnje ugovore o održavanju puteva, definisani vizuelnom inspekcijom od strane regionalnih menadžera. U budućnosti bi se uveo sistem procene upravljanja putnim sredstvima (RAMS) kako bi se usaglasili kriterijumi o stanju na putevima i radovima popravke koji su navedeni u ugovorima o održavanju. Ovo će omogućiti da se bolje uporedi izvodljivost različitih popravki i time poboljša isplativost radova na tenderu.

Što se tiče rutinskog održavanja (zimsko i letnje održavanje) treba uvesti nove tehnologije kako bi se smanjili negativni efekti održavanja na životnu sredinu i dugoročno stanje puteva.

Kapacitet planiranja, inženjeringa i nadzora

Poboljšano planiranje, inženjering i nadzor u razvoju puteva trebali bi da povećaju efektivnost sredstava koja se koriste za razvoj i održavanje puteva. To znači povećano zadovoljstvo učesnika u saobraćaju za isti iznos sredstava. Prioriteti su sledeći:

- Uspostavljanje posebne strukture u državnoj upravi, nadležne za puteve, koja će obuhvatiti i neće biti ograničena na planiranje, upravljanje, bezbednost i razvoj putne infrastrukture, vozila, SIT itd.
- Uspostavljanje i razvoj sveobuhvatne baze podataka za putnu mrežu koja je laka za upotrebu od strane državne uprave za puteve i korisnika puteva i koja ispunjava zahteve najviših standarda baze podataka puteva, uključujući i ne ograničavajući se na RAMS, HDM-4 i druge sisteme podataka.
- Usvajanje pravila, standarda, priručnika za pripremu, izvođenje, nadzor projekata/ugovora za održavanje, izgradnju, sanaciju, signalizaciju itd.
- Stalno podizanje i usavršavanje kapaciteta u upravljanju i nadzoru projekata/ugovora za održavanje, izgradnju, sanaciju, signalizaciju itd.

6.1.1.1 Visokokvalitetne usluge drumskog transporta

Teretni transport

Akcije javnog sektora u oblasti transporta tereta stvoriće jednake uslove transportnim kompanijama, kako u zemlji tako i u inostranstvu, istovremeno omogućavajući blagovremenu, pouzdanu i sigurnu uslugu koja promoviše konkurentnost privrede Kosova. Ovo uključuje poboljšanje periodičnih provera operatera, njihovih dozvola, tereta i vozila, rad na članstvu u međunarodnim organizacijama i poštenim bilateralnim sporazumima i dozvolama, pojednostavljivanje graničnih, carinskih, licencnih procedura za izdavanje dozvola, posebno pružanjem digitalnih usluga, pomažući sektorskoj digitalizaciji u poboljšanju pristupa terminalu.

Javni prevoz

Javni prevoz ima ključnu ulogu u pružanju jednakih mogućnosti mobilnosti svim ljudima. Takođe je relevantan za postizanje ciljeva održivosti transportnog sektora jer ima znatno manji uticaj na životnu sredinu od putovanja automobilom. U urbanim sredinama pomaže u stvaranju bezbednog urbanog okruženja usredsređenog na čoveka. Da bi se postiglo sve navedeno, javni prevoz mora biti pristupačan, pouzdan i udoban. Pošto je pristup železnici ograničen na veće gradove i naselja, duž železničke pruge koja povezuje Prištinu, veliki deo potražnje za putovanjima bi i dalje bio pokriven autobuskim vezama. Pošto je regulisanje i obezbeđivanje javnog prevoza podeljeno između nacionalnih i lokalnih vlasti, od ključne je važnosti da iste sarađuju kako bi povećale atraktivnost javnog prevoza, jer lokalne vlasti u velikoj meri zavise od integrisanog sistema bez prekida.

- **Međugradski i regionalni javni prevoz**
Za upravljanje i pružanje usluga javnog prevoza potrebna je velika reforma kako bi se konsolidovao trenutno fragmentirani i neprofitabilni sektor, dok se istovremeno pronalaze načini da se obezbede bolje veze sa oblastima sa nedovoljno usluga. Međutim, ovo se ne može učiniti nasumično. Tako će se sa svim relevantnim zainteresovanim stranama održati detaljna javna rasprava kako bi se došlo do sveobuhvatnog plana – programa razvoja javnog prevoza. Zajedno sa međugradskim vezama, ovo će uključiti koncept za poboljšanje veza javnog prevoza za svakodnevnu vožnju u sedam kosovskih regiona.

- **Lokalni javni prevoz**

Vlada pruža savetodavne usluge opštinama u vezi sa obimom, formatom, pripremanjem i praćenjem planova lokalnog saobraćaja, uključujući sprovođenje saradnje u skladu sa nacionalnim transportnim ciljevima i obavezom opština da izrade te planove u skladu sa nacionalnom saobraćajnom strategijom. Ovo će biti urađeno uz konsultacije sa Zajednicom opština i Ministarstvom lokalne samouprave. Formalna veza biće uspostavljena sa opštinama kako bi im se pružila podrška u izradi planova gradskog saobraćaja. Podrška razvoju urbane mobilnosti neće biti ograničena samo na javni prevoz, već će obuhvatiti sve načine mobilnosti u urbanom okruženju i usluge integracije, kao što su informacije u realnom vremenu i izdavanje karata (videti odeljak 6.1.3.1).

6.1.2 Bezbedan drumski transport

Drumski saobraćaj najviše doprinosi stradanjima u transportu. Dakle, drumski transport mora da napravi najveći napredak u poboljšanju bezbednosti. Kosovo bi trebalo da postane jedno od najboljih u zemljama Zapadnog Balkana u pogledu bezbednosti saobraćaja i trebalo bi da bude barem na prosečnom nivou u poređenju sa zemljama EU. Da bi se to postiglo, svi učesnici u saobraćaju i planiranju saobraćaja moraju da sarađuju i preuzmu odgovornost za stvaranje bezbednog saobraćajnog okruženja. Kako je bezbednost saobraćaja složena interdisciplinarna oblast sa obimnim detaljima koji se moraju poštovati, usvojiće se novi program bezbednosti saobraćaja koji će detaljnije pokrivati sledeće teme koje su predstavljene u nastavku.

6.1.2.1 Bezbedno ponašanje u saobraćaju

Bezbedan saobraćaj počinje tako što korisnici saobraćaja razumeju opasnosti saobraćaja i preuzimaju odgovornost u stvaranju bezbednog saobraćajnog okruženja. Ovo se odnosi i na profesionalne vozače i na neprofesionalne vozače. Da bi se ovo olakšalo, sledeće prioritetne oblasti baviće programom bezbednosti saobraćaja: edukacija i kampanje u saobraćaju, obrazovanje vozača, obuka i licenciranje, deca i mladi učesnici u saobraćaju, stariji učesnici u saobraćaju, pešaci, bicikli, mopedi i motocikli, kamioni i autobusi, briga nakon nezgode.

6.1.2.2 Bezbedna putna infrastruktura

Korisnicima saobraćaja je potrebna bezbedna infrastruktura da bi u potpunosti mogli da preuzmu deo odgovornosti u bezbednosti saobraćaja. U programu bezbednosti saobraćaja biće obrađene sledeće teme: upravljanje bezbednošću infrastrukture, smanjenje brzine u opasnim mestima i selima, dvojni kolovozi sa nagibnim prelazima, bezbednosne barijere i oznake na putu, bezbednost radova na putu.

6.1.2.3 Bezbedna vozila

Poboljšanja pasivne bezbednosti vozila odigrala su najveću ulogu u smanjenju broja poginulih na putevima u poslednjoj deceniji. Evidentno je da novija vozila obezbeđuju veću bezbednost i smanjuju žrtve i teške povrede kada se udesi ipak dogode. Poslednjih godina tehnički pregled vozila je znatno poboljšan, ali se još uvek može poboljšati. Program bezbednosti saobraćaja baviće se najmanje sledećim temama: tehnički pregled vozila, sistem kontrole vozila na putu od strane policije i Inspektorata Ministarstva za infrastrukturu, kontrola pretovara i bezbednost tereta.

6.1.2.4 Dobro organizovano upravljanje bezbednosti saobraćaja

Multidisciplinarni aspekt upravljanja bezbednošću saobraćaja zahteva dobru saradnju između različitih institucija i naprednih alata, podataka i veština. Program bezbednosti saobraćaja baviće se sledećim temama kako bi se to olakšalo: prikupljanje i distribucija podataka o bezbednosti saobraćaja

na osnovu CADAS-a⁷, efikasna transpozicija i primena bezbednosnih propisa (uključujući pravne tekovine EU koje se primenjuju na tahografe, transport opasnog tereta, težine i dimenzije, stručnost profesionalnih vozača itd.), efikasan okvir za saradnju između različitih organa.

6.1.3 Pametan i održiv drumski transport

Promena transportne paradigme koja se pominje pod opštim ciljem 3, najviše utiče na drumski saobraćaj. Kao što je bio slučaj sa bezbednošću saobraćaja, drumski saobraćaj najviše doprinosi negativnim uticajima na životnu sredinu i samim tim ima najveći potencijal za poboljšanje. Ovo poboljšanje dolazi u mnogim oblicima. Prelazak na održivije vidove transporta (železnički transport, javni prevoz) kao što je obuhvaćeno u drugim poglavljima strategije važan je korak. Ovo poglavlje obuhvata implementaciju inteligentnih transportnih sistema, inovativne usluge, alternativna goriva i otpornost puteva na klimatske promene.

6.1.3.1 Digitalizacija i inovativne usluge

Digitalizacija u drumskom saobraćaju ima mnogo oblika. Direktiva 2010/40/EU⁸ pokriva mnoge inteligentne transportne sisteme (ITS) koje treba primeniti i na Kosovu. Da bi se to uradilo, biće usvojen ITS program. Prvi prioriteti u ovoj oblasti biće implementacija ITS sistema vezanih za puteve (promenljivi putokazi, kamere na putu, vremenske prilike na putu, brojanje saobraćaja itd.). Pored akcija navedenih u direktivi, biće napravljen koncept za uspostavljanje širokog nacionalnog sistema elektronske prodaje karata na Kosovu, koji će biti deo programa razvoja javnog prevoza.

Digitalizacija teretnog transporta i logistike se podstiče kroz Uredbu (EU) 2020/1056 o elektronskim informacijama o transportu tereta kako bi se smanjili administrativni troškovi, poboljšale sposobnosti nadležnih organa za sprovođenje i poboljšala efikasnost i održivost svih vidova transporta. Uredbu treba transponovati i uspostaviti sistem sertifikacije kako bi se omogućila interoperabilna elektronska razmena informacija o teretu, smanjilo administrativno opterećenje za logističke operatere i olakšao multimodalni transport.

U pogledu inovativnih usluga, biće izmenjeno zakonodavstvo kako bi se omogućilo bezbedno usvajanje novih tehnologija i usluga u zavisnosti od zrelosti i primene ovih usluga.

6.1.3.2 Održiv drumski transport i otporna putna infrastruktura

Osim povećanja konkurentnosti održivih načina putovanja i time ograničavanje broja putovanja automobilima, ključ za smanjenje negativnih uticaja drumskog saobraćaja na životnu sredinu leži u čistijim vozilima, posebno u vozilima na alternativna goriva. Sa sve većom ponudom električnih vozila na tržištu i smanjenjem cena može se očekivati da će se ranija primena električnih vozila povećati. Ovo zahteva mrežu za punjenje i za redovne i brze opcije punjenja. Zajedno sa privatnim kompanijama i lokalnim opštinama razgovaraće se o najboljim opcijama za uspostavljanje mreže. Takođe razmotriće se dodatni podsticaji za uvođenje vozila sa nultom emisijom. Za konvencionalna vozila poboljšaće se ispitivanje emisije štetnih gasova i uspostaviće se standard EURO 6 gde je to primenjivo.

Očekuje se da će klimatske promene povećati ozbiljnost i učestalost ekstremnih vremenskih događaja i time smanjiti pouzdanost transportnog sistema. Projekat koji vodi TZ razradiće procenu ranjivosti

⁷ Zajednički okvir podataka o saobraćajnim nezgodama u Evropi. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/3-iannis.pdf>

⁸ DIREKTIVA 2010/40/EU EVROPSKOG PARLAMENTA I SAVETA od 7. jula 2010. o okviru za primenu inteligentnih transportnih sistema u oblasti drumskog saobraćaja i za interfejs sa drugim vidovima transporta. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TKST/PDF/?uri=CELEKS:32010L0040&rid=9>

putne mreže za ceo region i Kosovo će ga usvojiti, uključujući akcioni plan otpornosti puteva na osnovnoj/sveobuhvatnoj mreži.

Pored toga, potrebno je bolje razumevanje efikasnosti različitih mera za smanjenje uticaja transporta na životnu sredinu, uz veću svest o mogućim rešenjima. Na taj način poboljšaće se sistem za prikupljanje podataka, vršenje analize uticaja i troškova, koristeći praćenje i započete projekti podizanja svesti.

6.2 Železnički transport

6.2.1 Konkurentna alternativa drumskom transportu

Razvoj železnice i prelazak sa drumskih na železnički je ključ za održiviji transport i obezbeđivanje bezbednih i brzih veza kako na međunarodnom nivou tako i između različitih regiona i industrijskih oblasti Kosova. U vezi sa razvojem multimodalnih terminala, teretni saobraćaj značajno će se povećati. Glavni udeo terminala biće izvoz i uvoz, zbog poboljšane interoperabilnosti i bolje povezanosti sa inostranim lukama. Ali i domaći teretni transport imaće koristi, posebno industrijski sektori. Nakon modernizacije infrastrukture biće moguće unaprediti i putnički saobraćaj, koji bi mogao da postane okosnica međugradskih veza.

6.2.1.1 Železnička infrastruktura koja dobro funkcioniše

Modernizacija infrastrukture je prvi korak ka modernizaciji železničke usluge. Modernizovana železnica trebala bi uglavnom da omogući brzine od najmanje 120 km/h, jednokolosečna i neće biti elektrifikovana. Rehabilitacija postojeće pruge počela je rekonstrukcijom trase 10 koja će biti završena uglavnom do 2025. godine, a neke deonice biće završene do 2027. godine i nastaviće se vezama istok-zapad. Takođe nove veze biće isplanirane, koje povezuju Kosovo sa Albanijom (uključujući vezu sa gradom Đakovica), prištinski aerodrom, izgradnju nove centralne stanice u Prištini i terminala za suhu luku u Škabaju. Sve modernizovane i nove stanice i stajališta imaće adekvatnu infrastrukturu za poboljšanje multimodalnosti sa drugim vidovima transporta.



6.2.1.2 Usluge železničkog transporta visokog kvaliteta

Uporedo sa modernizacijom infrastrukture sprovede se i modernizacija pružanja usluga na železnici. Ovo obuhvata i teretni i putnički transport.

Tereti transport na železnici

Kako bi se železnički teretni transport učinio konkurentnijim, relevantno zakonodavstvo EU biće transponovano i implementirano za tehničke specifikacije i interoperabilnost. Kao što je ranije pomenuto, s obzirom da je Kosovo mala zemlja, železnički teretni transport je najizvodljiviji za međunarodni transport. Stoga uspeh modernizacije železnice zavisi od integracije celog

zapadnobalkanskog regiona u TEN-T i podsticanja veza Evrope i Azije. Uzajamno priznavanje dokumenata na regionalnom nivou (kao što su dozvole za rad, dozvole vozača, sertifikati o bezbednosti, autorizacija vozila), otvaranje železničkog tržišta na regionalnom nivou i interoperabilnost, pomogli bi železnici da privuče veći obim transporta i pomoglo bi im da postanu pouzdana alternativa drumskom saobraćaju. Da bi se to desilo Kosovo će aktivno učestvovati u regionalnoj saradnji u skladu sa članom 11 Ugovora o transportnoj zajednici. Prvi korak za implementaciju sporazuma bio je protokol sa Makedonijom koji omogućava pristup infrastrukturi u obe zemlje. Proces potpisivanja protokola sa drugim partnerima biće nastavljen. Pored toga, Kosovo će se prijaviti relevantnim međunarodnim organizacijama (UIC, RNE, ERA, CIM, RID)/.

Kosovo će se prijaviti zajedno sa zemljama ZB kako bi se uključilo u mehanizam železničkog teretnog koridora. Ovo pruža priliku za uspostavljanje konkretnog okvira saradnje između menadžera infrastrukture i železničkog preduzeća u cilju poboljšanja planiranja infrastrukture, dogovora oko zatvaranja održavanja i boljeg pristupa pruži duž čitavih koridora. Kada se usvoji novi predlog smernica TEN-T, koji precizira uspostavljanje RFC-a na Zapadnom Balkanu, Kosovo će aktivno učestvovati u izgradnji okvira RFC-a.

Modernizacija voznog parka je takođe potrebna da bi se iskoristio interoperabilni železnički sistem. Da bi se to desilo, biće primenjeno i nametnuto ograničenje na neusaglašena vozna sredstva kako bi se operateri motivisali da obnove svoja vozna sredstva.

[Prevoz putnika na železnici](#)

Pored povećanja brzina na železnici kroz pomenute investicije, uspeh prevoza putnika zavisi od novih voznih sredstava i povećanja frekvencija. Ugovori o javnim uslugama za pružanje prevoza putnika biće ažurirani kako bi se obezbedio veći kvalitet u prevozu putnika. Nadogradnja sistema informisanja i prodaje karata biće uključena u koncept nacionalnog sistema elektronske prodaje karata iz stava 6.1.3.1.

6.2.2 Bezbednost na železnici

Modernizovana pruga omogućiće veće brzine u odnosu na današnju, što će dovesti do potencijalno ozbiljnijih posledica udesa. Da bi se to ublažilo, svi projekti rehabilitacije posebno će voditi računa o poboljšanju bezbednosti na železnici i unaprediti vozni park.

[6.2.2.1 Sigurna železnička infrastruktura i vozni park](#)

Nove rekonstrukcije vršiće se u skladu sa zahtevima Tehničkih standarda interoperabilnosti i evropskih standarda, uključujući i uvođenje ERTMS-a. Bezbednost na pružnom prelazu je procenjena i visokorizični prelazi biće unapređeni. Kako se većina nesreća na prugama dogodi na prelazu, ova tema biće detaljno razrađena u Programu bezbednosti na putevima i akcionom planu.

Modernizacija voznog parka pomenuta u 6.2.1.2 takođe će poboljšati bezbednost i sigurnost, ispunjavanjem zahteva postavljenih za prevoz opasnih materija. Posebno park koji se koristi za supstance koje se najčešće prevoze, kao što su goriva. Tamo gde održavanje nije izvodljivo, zamenu predmeta koji nisu u skladu sa zakonskim zahtevima – Direktivom 2008/68/EC o unutrašnjem transportu opasnih materija i Pravilnikom o međunarodnom prevozu opasnih materija železnicom (RID) – treba da isplaniraju dotični ekonomski operateri u saradnji sa relevantnim međunarodnim finansijskim institucijama koje bi mogle pomoći.

[6.2.2.2 Efikasno sprovođenje sigurnosnih propisa](#)

Iako je regulativa o bezbednosti na železnici u skladu sa pravnim tekovinama EU, primena ovih propisa se može poboljšati. Da bi se bolje olakšale preporuke jedinice za istragu nesreća, uredba o istrazi

železničkih i vazdušnih nesreća biće odvojena od Zakona o železnici Kosova i Zakona o civilnom vazduhoplovstvu i obuhvaćena u jednu uredbu.

6.2.3 Pametan i održiv železnički transport

6.2.3.1 Digitalizacija u železničkom saobraćaju

Okosnica digitalizacije na železnici je uvođenje ERTMS-a. Sve nove i modernizovane sekcije uključivaće ERTMS i kao što je ranije pomenuto biće potrebna nova vozna sredstva, kompatibilna sa ERTMS. Kao što je ranije pomenuto, nadogradnja sistema informisanja i prodaje karata biće uključena u koncept nacionalnog sistema elektronske prodaje karata.

6.2.3.2 Održiv i otporan železnički transport

Modernizacija železničkog saobraćaja radi promovisanja prelaska sa drumskog na železnički saobraćaj sama po sebi je glavni faktor koji olakšava održiviji transport. Pored toga, novi vozni park biće ekološki prihvatljiviji, a povećana bezbednost minimiziraće opasne nezgode. Projekat koji vodi TZ razradiće procenu ranjivosti železničke mreže za ceo region i Kosovo će ga usvojiti, uključujući akcioni plan otpornosti za železnicu na osnovnoj/sveobuhvatnoj mreži.

6.3 Vazdušni transport

Sa tranzicijom privrede prema privredi zasnovanoj na uslugama i digitalnoj ekonomiji, sa kompanijama visoke dodatne vrednosti, postoji povećana potreba za brzim međunarodnim vezama sa glavnim poslovnim čvorištima i važnim trgovinskim partnerima. Razvoj vazdušnog saobraćaja obezbeđuje ove veze radi podrške rastućem poslovnom sektoru. U isto vreme, najvažnije je garantovati najviši nivo bezbednosti i sigurnosti u vazduhoplovstvu i smanjiti njegov veliki uticaj na životnu sredinu.

6.3.1 Globalno povezivanje Kosova

6.3.1.1 Aerodromi koji dobro funkcionišu

Ugovor o koncesiji sa Međunarodnim aerodromom LIMAK Kosovo J.S.C. omogućio je da se prištinski aerodrom dovede do dobrih međunarodnih standarda. Unapređeni terminal, platforma i ILS sistem omogućavaju da se na adekvatan način opsluži trenutna i bliska budućnost saobraćajne potražnje, koja se može povećati na 4,5 miliona putnika do 2025. Stoga se trenutno ne planiraju nikakve veće nadogradnje. Manje nadogradnje uključivaće povećanje površine ulaza za ukrcavanje (sa 8 na 12), opreme za opsluživanje aviona i u pogledu povećanja funkcionalnog rada do vrhunca. LIMAK se priprema za povezivanje Korisničkog terminala sa suvom lukom.

6.3.1.2 Dobar izbor čestih vazdušnih veza

Širenje mreže ruta iz Prištine uglavnom promoviše Prištinski aerodrom putem svojeg programa podsticaja. Ovo će biti podržano aktivnostima Vlade u oblasti promocije turizma prema NDS.

6.3.2 Bezbednost u vazduhoplovstvu

Bezbednost u vazduhoplovstvu je kombinacija savremene tehnologije, dobro uspostavljenih procesa i visokog nivoa znanja i veština osoblja. Za razliku od drumskog saobraćaja gde se neke nezgode moraju desiti i važno je ublažiti njihove posledice, strogi proces u vazduhoplovstvu će otkriti sve nenamerne kvarove kako bi se sprečile nezgode.

6.3.2.1 Bezbedni aerodromi

Međunarodni aerodrom LIMAK Kosovo J.S.C. primenjuje međunarodne standarde bezbednosti (ISAF) i redovno se nadograđuju po potrebi. Većina standarda je već završena.

6.3.2.2 *Bezbedan vazdušni saobraćaj*

Agencija za civilno vazduhoplovstvo nastaviće da razvija i sprovodi efikasne strategije, regulatorne okvire i procese kako bi se osiguralo da aktivnosti u vazduhoplovstvu postižu najviši mogući nivo bezbednosti. Normalizacija vazdušnog prostora Kosova, članstvo i saradnja sa međunarodnim vazduhoplovnim organizacijama, primena ECAA sporazuma kao i sprovođenje državne bezbednosti, prioriteti su za ovaj sektor. Kosovo će nastaviti da gradi kompetencije i strukture Agencije za usluge vazdušne plovidbe kako bi u budućnosti preuzelo upravljanje gornjim vazdušnim prostorom. Takođe će se nastaviti da radi na uspostavljanju novih direktnih ruta u okviru Balkanskih sastanaka za normalizaciju vazduhoplovstva.

6.3.3 Pametno i održivo vazduhoplovstvo

6.3.3.1 *Digitalizacija u vazduhoplovstvu*

Preuzimanje upravljanja gornjim vazdušnim prostorom zahteva razvoj tehničkih sistema vazdušne navigacije. Ovo uključuje između ostalog mobilni toranj za aerodrom u Đakovici i pokretni toranj za nepredviđene slučajeve za aerodrom Priština, integrisani i dinamični sistem upravljanja vazdušnim saobraćajem i vazdušnim prostorom (usluge vazdušnog saobraćaja, upravljanje vazdušnim prostorom i upravljanje letovima vazdušnog saobraćaja), UTM, koji je napredni sistem upravljanja dronom (omogućavanje registracije dronova, podnošenje zahteva za letenje dronom, odobrenje, praćenje dronova itd.) i napredni sistemi za pistu, manevrisanje i područje kretanja (A-SMGCS, RIMCAS, Advanced ATC TVR⁹).

6.3.3.2 *Održivo i otporno vazduhoplovstvo*

Da bi se smanjili relativno veliki negativni uticaji vazduhoplovstva na životnu sredinu, važno je iskoristiti pomenutu digitalnu inovaciju i raditi zajedno na međunarodnom planu kako bi se optimizovale putanje leta, učiniti ih ravnijim i tako smanjiti ukupnu potrošnju goriva u vazduhoplovstvu.

7. Aranžmani za sprovođenje, praćenje i izveštavanje

Osnovaće se Jedinica za planiranje i praćenje, koja će pratiti i redovno izveštavati o aktivnostima sprovođenja i postignutim rezultatima koje su ostvarili odgovorni sektori/odeljenja, kao što je utvrđeno Strategijom multimodalnog transporta 2030.

Nakon usvajanja Strategije multimodalnog transporta 2030 i njenog akcionog plana, počinje implementacija. Efikasna implementacija uključuje odgovarajuće institucionalne aranžmane i kvalitetno i blagovremeno praćenje i izveštavanje.

Glavne institucije koje će biti uključene u praćenje i izveštavanje strateških dokumenata i akcionog plana su:

- Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture;
- Odgovorna odeljenja
- Kancelarija za strateško planiranje
- Komisija za strateško planiranje
- Vlada Kosova.

⁹ • A-SMGCS (Napredni sistemi za navođenje i kontrolu površinskog kretanja) Radar za kretanje aviona na zemlji u manevarskome području

• RIMCAS (Runway Incursion Monitoring and Collision Avoidance System) Sistem koji služi za praćenje i izbegavanje sudara aviona na pisti.

• Napredni ATC TWR – Sistem koji optimizuje procese i resurse kroz efikasnu komunikaciju i integraciju između aerodromskih usluga i usluga vazdušne navigacije.

Nosioci Ministarstva životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture u procesu praćenja i izveštavanja su:

- Stvoriti efikasan mehanizam za praćenje i izveštavanje u skladu sa zahtevima za praćenje i izveštavanje i obezbediti njegovu primenu.
- Prikupiti informacije od ministarstava koja učestvuju za implementaciju strateškog dokumenta i njegovog akcionog plana.
- Priprema redovne godišnje izvještaje o realizaciji strateškog dokumenta i šestomjesečni izvještaj o realizaciji akcionog plana.
- Organizuju rad međuresornog koordinacionog tela, za šta obezbeđuju funkcije sekretarijata.
- Pokrenuti razgovore o problematičnim pitanjima, ako je potrebno.
- Objavljivanje redovnih izveštaja na internet stranici ministarstva nakon odobrenja od strane nadležnog organa.

Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture će preko nadležnih odeljenja pripremiti 2 izveštaja:

- Šestomesečni izveštaj o realizaciji akcionog plana
- Godišnji izvještaj o implementaciji strateškog dokumenta.

8. Budžetski uticaj implementacije strategije

Nakon odobrenja STMM 2030 (narativni), akcioni plan će biti sačinjen sa trogodišnjim budžetskim planovima zasnovanim na Srednjoročnom okviru rashoda. svaka akcija će imati svoju cenu. Tada će se proceniti da li je moguće da se ukupan iznos uzme iz budžeta, koji su alternativni izvori finansiranja./

Na osnovu troškovne metode koju je razvila Kancelarija za strateško planiranje, ovo poglavlje treba da pruži informacije o ukupnoj proceni troškova aktivnosti u akcionom planu Strategije.

Opšta procena troškova prema strateškim ciljevima i specifičnim ciljevima strategije je;

Godina	Centralni budžet	Komunalni i budžet	IPA Fondovi	Grand i Ostali	kreditni	Total
2023	169,168,869				33,000,000	202,168,869
2024	130,341,077				16,257,227	146,598,304
2025	134,201,402				5,700,000	139,901,402
2026	201,302,103					201,302,103
2027	202,308,614					202,308,614
2028	203,320,016					203,320,016
2029	204,336,617					204,336,617
2030	205,358,300					205,358,300
Totali	1,450,336,998				54,957,227	1,505,294,225