

RRUGË PA FUND

Vonesat në përfundimin e
ndërtimit të Rrugëve Nacionale
Prishtinë - Pejë dhe
Prishtinë - Mitrovicë

2019



Katalogimi në botim – **(CIP)**
Biblioteka Kombëtare e Kosovës “Pjetër Bogdani”

625.7(496.51)

Fjolla Uka

Rrugë pa fund : vonesat në përfundimin e ndërtimit të Rrugëve Nacionale Prishtinë - Pejë dhe Prishtinë – Mitrovicë / Fjolla Uka. - Prishtinë : Instituti Demokratik i Kosovës, 2019. - 24 f. : ilustr. ; 21 cm.

ISBN 978-9951-745-27-7

RRUGË PA FUND

Vonesat në përfundimin e ndërtimit
të Rrugëve Nacionale Prishtinë - Pejë
dhe Prishtinë - Mitrovicë

2019

Autor: Fjolla Uka

COPYRIGHT © 2019. Kosova Democratic Institute (KDI).

Instituti Demokratik i Kosovës i ka të gjitha të drejtat të rezervuara dhe asnjë pjesë e këtij botimi nuk lejohet të riprodhohet ose të transmetohen në çfarëdo forme, mekanike apo elektronike, përfshirë fotokopjimin ose çdo sistem tjetër të ruajtjes dhe nxjerrjes së materialeve, pa lejen me shkrim të botuesit. Publikimi mund të riprodhohet ose të transmetohet vetëm nëse përdoret për qëllime jokomerciale. Kurdo dhe kushdo që përdor citate a materiale të ndryshme të këtij botimi, është i obliguar ta bëjë të qartë burimin nga do t'i ketë marrë ato citate ose materialeve që përdoren.

Për çdo vlerësim, vërejtje, kritikë apo sugjerim, luteni të na kontaktoni përmes mundësive të ofruara më poshtë:

Adresa: Rr. Bajram Kelmendi, Nr. 38,
10000, Prishtinë, Kosovë.

Tel.: +381 (0)38 248 038

E-mail: info@kdi-kosova.org

Web: www.kdi-kosova.org

Përmbledhje ekzekutive.....	6
Metodologjia dhe Transparenca	8
Rruga Prishtinë – Pejë (N9)	10
Rruga Prishtinë – Mitrovicë (N2)	14
Pse shpronësimet “vonojnë” projektet ..	18
Konkluzionet.....	19
Rekomandimet.....	20

PËRMBAJTJA



PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE

Menaxhimi i kontratave është segmenti më problematik dhe më së paku i monitoruar në prokurimin publik. Ky fakt është përmendur edhe në Raportin e fundit të Komisionit Evropian për Kosovën.¹

Taksapaguesit kosovarë vazhdimisht janë dëshmitarë të projekteve publike të stërzgjatura dhe jocilesore. Rrjedhimisht publiku asnjëherë nuk është njoftuar nëse dikush nga operatorët ekonomik është ndëshkuar për neglizhim të punës, apo ndonjë zyrtarë institucional për mos ushtrimin efikas të detyrës zyrtare. Kjo e bën të theksuar mungesën e transparencës së institucioneve sidomos në raport me ngecjet në projekte, por edhe në menaxhimin e kontratave publike në përgjithësi.

Të zgjatja e punimeve në dy projekte të mëdha që janë në mbikëqyrje të Ministrisë së Infrastrukturës: ai i zgjerimit të Rrugës Prishtinë - Pejë dhe asaj Prishtinë - Mitrovicë e ilustron më së miri këtë problematikë. Zgjerimi i këtyre dy akseve rrugore me interes nacional ka filluar në vitin 2007, ndërsa 12 vite më vonë të dyja janë të papërfunduara.

Shkaku kryesor për stërzgjatjen e punimeve në këto dy projekte janë shpronësimet e pronave private. Por, në këtë kontekst, nuk duhet anashkaluar arsyet e tjera, si: mundësitë financiare (projektet janë zhvilluar vetëm kur është ndarë buxhet për to), sfidat teknike gjatë implementimit të projekteve si mangësi në hartimin e projektit dhe elaborateve të shpronësimit që rezultojnë me punë shtesë nga ato të kontraktuara, si dhe kërkesat e banorëve për ndryshime në projekte dhe mosprofesionalizmi i kompanive të angazhuara në ndërtim të rrugëve.²

Ndaj janë vetë qytetarët ata që i kanë vuajtur pasojat nga këto vonesa. Numri i qytetarëve që frekuentojnë këto rrugë, në baza ditore është i lartë. Prej 12 vjetësh, ata vazhdojnë të ballafaqohen me pritje me kolona të gjata e rrugë të papërfunduara, të cilat përkthehen në kosto financiare dhe në humbje të resursit më të vlefshëm – kohës.

Në vitin 2009 është hartuar Strategjia dhe plani i veprimit për rrugët,³ ku janë bërë analizat për investime të mundura në rrugë dhe programi i zhvillimit për 20 vitet e ardhshme, duke u bazuar në studime të mëparshme. Aty ishte propozuar një listë e projekteve kandidatë në të cilat duhet të ndërhyhet për të përmirësuar lidhjen e rrjetit ekzistues. Në listen e projekteve të listuara në këtë plan ishin edhe segmentet që janë pjesë e rrugëve Prishtinë - Pejë dhe Prishtinë - Mitrovicë. Përveç këtij dokumenti, KDI-ja nuk ka siguruar ndonjë dokument specifik në formë të master planit (një plan më i gjerë i projektit në tërësi që do të përfshinte detaje për fillimin dhe mbarimin e punës si dhe koston për secilin segment rrugor veç e veç dhe për tërë projektin në tërësi) të hartuar nga ana e Ministrisë së Infrastrukturës për këto dy projekte.

Shumica e punëve në kuadër të këtyre dy projekteve, janë realizuar jashtë afatit të planifikuar. Ministria e Infrastrukturës ka proceduar me punët e ndërtimit të rrugëve paralelisht me procesin e shpronësimit, dhe në këtë mënyrë ka lejuar që problemet me shpronësimin të ndikojnë në ngecje serioze në punë.

Sipas të dhënave të KDI-së, ekziston vetëm një rast kur Ministria e Infrastrukturës i ka shkëputur kontratën një kompanie punëkryese, si masë ndëshkimi për vonesë në punime. Por, në anën tjetër edhe Ministria e Infrastrukturës për shkak të mos sigurimit të kushteve të punës për kompanitë ndërtuese, ka rrezikuar të paditet nga këto kompani për shpenzime shtesë (psh. pagat e punëtorëve), dhe fitim të humbur, nga pamundësia për të operuar sipas afateve të përcaktuara në kontratë. KDI-së i është bërë i njohur vetëm një rast kur një kompani ka paditur Ministrinë për shkak të shpenzimeve shtesë si pasojë e mos sigurimit të kushteve të punës.

1 <https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/20190529-kosovo-report.pdf> fq.64

2 <https://www.botasot.info/kosova/499135/zharku-rruget-rajonale-te-sterzgjatura-do-te-perfundojne-ne-2016>

3 http://www.kryeministri-ks.net/repository/docs/Strategjia_multimodale_e_transportit_dhe_Plani_i_Veprimit.pdf





**Ministria e
Infrastrukturës ka
proceduar me punët
e ndërtimit të rrugëve
paralelisht me procesin
e shpronësimit, dhe
në këtë mënyrë ka
lejuar që problemet
me shpronësimin të
ndikojnë në ngecje
serioze në punë.**

Fenomeni i aneks kontratave ka qenë shumë i shprehur gjatë zhvillimit të këtyre projekteve dhe kjo për shkak të nevojave për punë shtesë nga ato të planifikuara. KDI-ja ka hasur në shumë shkresa që kompanitë ndërtuese i kanë dërguar Ministrisë ku pretendojnë të kenë hasur në mangësi në projektet/paramasën e dorëzuar nga Ministria⁴ dhe kërkojnë nga ana e Ministrisë aprovimin e punëve shtesë nga ato që janë paraparë. Një gjetje e tillë është pjesës edhe e Raportit të Auditimit për vitin 2018, ku rekomandohet bërja e matjeve të sakta para hartimit të projekteve që të mos ketë nevojë për rihartim të projektit dhe punës shtesë.⁵ Nevoja e madhe për aneks kontrata është tregues për pasaktësi dhe joprofesionalizëm të kompanive projektuese të cilat angazhohen paraprakisht nga Ministria për hartimin e projektit. Nga ana tjetër, kjo mund të hap dyshime për manipulime me qëllim të shfrytëzimit të dispozitës, e cila ua lejon lidhjen e aneks kontratave deri në shumën prej 10% të vlerës totale të kontratës.

Në dy segmente konkrete të këtyre rrugëve, një faktor që ka ndikuar në shtyrjen e intervenimeve ka qenë edhe vonesa në sigurimin e fondeve të jashtme. Qeveria e Kosovës me qëllim të financimit të punëve në këto dy segmente, ka lidhur marrëveshje për hua me institucione ndërkombëtare financiare, por sipas zyrtarëve të Ministrisë së Infrastrukturës, për shkak të procedurave administrative të kërkuara nga huadhënësit, fillimi i këtyre projekteve është vonuar. Përderisa në segmentin Lum i Madh – Smrekovicë (segment i rugës Prishtinë – Mitrovicë) punimet kanë filluar, për segmentin Kijevë – Zahaç (segment në rrugën Prishtinë – Pejë), ende nuk është hapur thirrja për tender, pavarësisht përgatitjeve të përfunduara.

Duke iu referuar natyrës dhe përsëritjes së problemeve në këto dy projekte, por të cilat kanë qenë evidente në shumicën e projekteve infrastrukturore të implementuara nga të gjitha qeveritë deri tani, KDI-ja i rekomandon Ministrisë

së Infrastrukturës që para fillimit të projekteve infrastrukturore, nëse aplikohet shpronësimi, të pres përfundimin e procesit të shpronësimit për të filluar pastaj me realizimin e projektit. Meqë hartimi i projekteve dhe elaborateve të shpronësimit është proces i rëndësishëm për fillimin e një projekti, Ministria e Infrastrukturës duhet të përzgjedh kompani sa më të kualifikuara për t'i kryer këto punë dhe t'i mbaj ato përgjegjëse në raste të mangësive në produktet e dorëzuara nga to. Në mënyrë që projektet të realizohen sipas planifikimeve, Ministria e Infrastrukturës duhet t'i kushtoj rëndësi më të madhe procesit të menaxhimit të kontratave dhe të veprojt kur ka ngecje në projekte. Mbi të gjitha, Ministria e Infrastrukturës duhet të rris transparencën dhe të jenë sa më llogaridhënës për punën e vet karshi publikut.

4 Ministria e Infrastrukturës kontraktonte kompani projektuese të cilat bëjnë hartimin e projekteve. Mbi bazën e këtyre projeksioneve, kompanitë ndërtuese që shpallen fituese të tenderëve zhvillojnë punën për të cilën janë kontraktuar.


5 Raporti i auditimit të Ministrisë së Infrastrukturës për vitin e përfunduar më 31 dhjetor 2018. I qasshëm në: http://www.zka-rks.org/wp-content/uploads/2019/06/Raporti-i-auditimit-MINF-2018_shqip.pdf.








METODOLOGJIA DHE TRANSPARENCA


PËR REALIZIMIN E KËTIJ RAPORT, KDI-JA ËSHTË BAZUAR NË:

-  Të dhënat publike të disponueshme në platformën "e-prokurimi" (<https://e-prokurimi.rks-gov.net>)

-  Dokumentet që janë marrë përmes kërkesave për qasje në dokumente publike

-  Vëzhgimi në terren

-  Intervista me akterë institucionalë dhe biznese

-  Artikuj të mediave elektronike dhe atyre të shkruara

Nga hulumtimi i KDI-së, del se Ministria e Infrastrukturës është jotransparente në një masë të madhe lidhur me projektet që i zhvillon. Sidomos duke refuzuar qasjen në dokumente publike dhe në informata për grupet e interesuara.

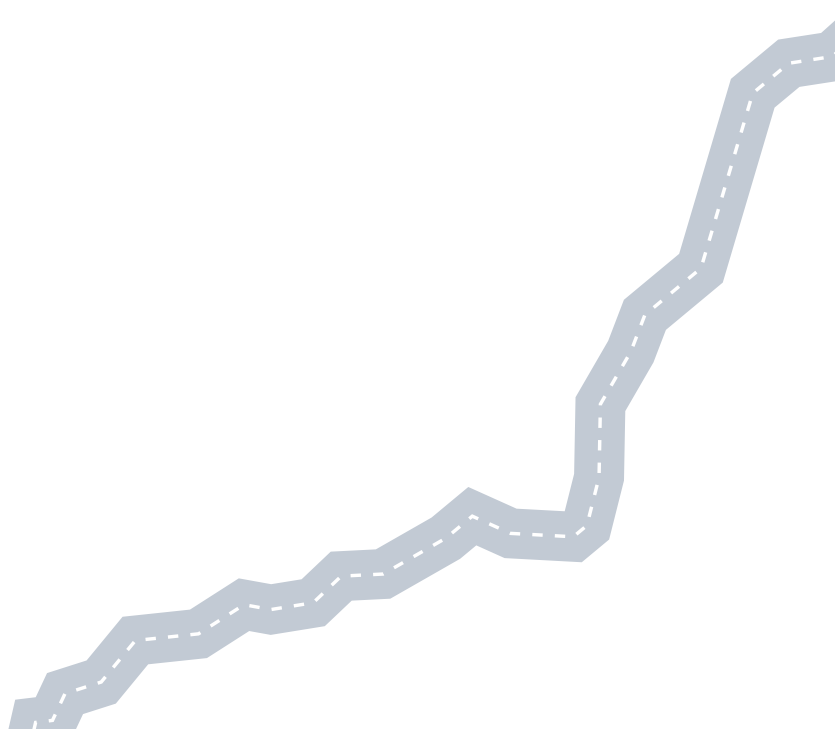
Për sigurimin e dokumenteve të nevojshme KDI-ja ka bashkëpunuar me zyrën e prokurimit të Ministrisë së Infrastrukturës edhe me Departamentin për Menaxhim të rrugëve. Dokumentet e siguruar nga kërkesat për qasje në dokumente publike janë të pamjaftueshme dhe të pa kompletuara. Për dosjet e pakompletuara, të pasistemuara si dhe mungesën e dokumenteve, Ministria e Infrastrukturës është arsyetuar me vjetërsinë e këtyre projekteve, por edhe me ndryshimet e shpeshta në staf. Ndërkohë, KDI-ja nuk ka arritur të sigurojë dokumente për shpenzimet nga buxheti i shtetit për këto dy projekte, andaj bashkëngjitur këtij raporti paraqitet një tabelë në të cilën pasqyrohen ndarjet e buxhetit ndër vite për këto dy projekte, sipas Ligjit për buxhetin e shtetit.

KDI-ja, gjithashtu nuk ka arritur të sigurojë as raportet e kontratave të nënshkruara për vitet nga 2008-2016. Raporti për kontratat e nënshkruara është një listë e kontratave të nënshkruara gjatë një viti, ku paraqiten detaje për secilën kontratë si: data e nënshkrimit, kohëzgjatja e kontratës etj. Në bazë të këtyre raporteve do të mund të vërtetoheshin vonesat në zbatimin e kontratave. Është shqetësues fakti se dokumentet e lartcekura nuk janë në posedim të zyrës së prokurimit të Ministrisë së Infrastrukturës. Të njëjtat, KDI-ja nuk i ka siguruar as nga Komisioni Rregullativ i Prokurimit Publik (KRPP). Të dy institucionet kanë thënë se qasja në këto dokumente është e pamundshme, shkaku i vjetërsisë së tyre apo lëvizjeve të shpeshta të stafit.





Për dosjet e pakompletuara, të pasistemuara si dhe mungesën e dokumenteve, Ministria e Infrastrukturës është arsyetuar me vjetërsinë e këtyre projekteve, por edhe me ndryshimet e shpeshta në staf.



RRUGA PRISHTINË – PEJË (N9)

Pejë



Zahaç – Pejë

FILLIMI I PUNËVE:
2014

PËRFUNDIMI I
PUNËVE:
2018

PROJEKTI ENDE
NUK KA FILLUAR

Kijevë – Zahaç

Klinë

Zgjerimi i rrugës Prishtinë – Pejë, me një gjatësi prej 84 km ka filluar që në vitin 2007 (segmenti Fushë Kosovë-Gjurgjicë). Punimet në shumicën e segmenteve të kësaj rruge kanë përfunduar (në verën e 2019-s ka përfunduar kontrata e fundit). I papërfunduar ka mbetur segmenti Kijevë – Zahaç, me një gjatësi prej 32 km.

Punimet në pothuajse secilin segment nuk janë realizuar sipas planifikimeve, pasi që ka pasur vonesa të konsiderueshme. Faji për vonesa në realizimin e punëve i adresohet Ministrisë së Infrastrukturës, e cila nuk i ka ofruar kushtet përkatëse për punë për kompanitë ndërtuese. Së pari, për shkak se tenderët për ndërtim janë dhënë pa përfunduar procesin e shpronësimit, gjë e cila i ka shkaktuar probleme kompanive ndërtuese. Kjo ngase pronarët e parcelave të shpronësuara nuk kanë lejuar zhvillimin e punimeve në pronat e tyre pa arritur një marrëveshje përfundimtare për shpronësim. Një rast i tillë ka ndodhur në Pejë, ku punimet kanë mbetur peng i kontestit pronësor të Komunës me Hekurudhat e Kosovës.⁶ Së dyti, mangësitë në projeksionet e dorëzuara nga Ministria e Infrastruk-

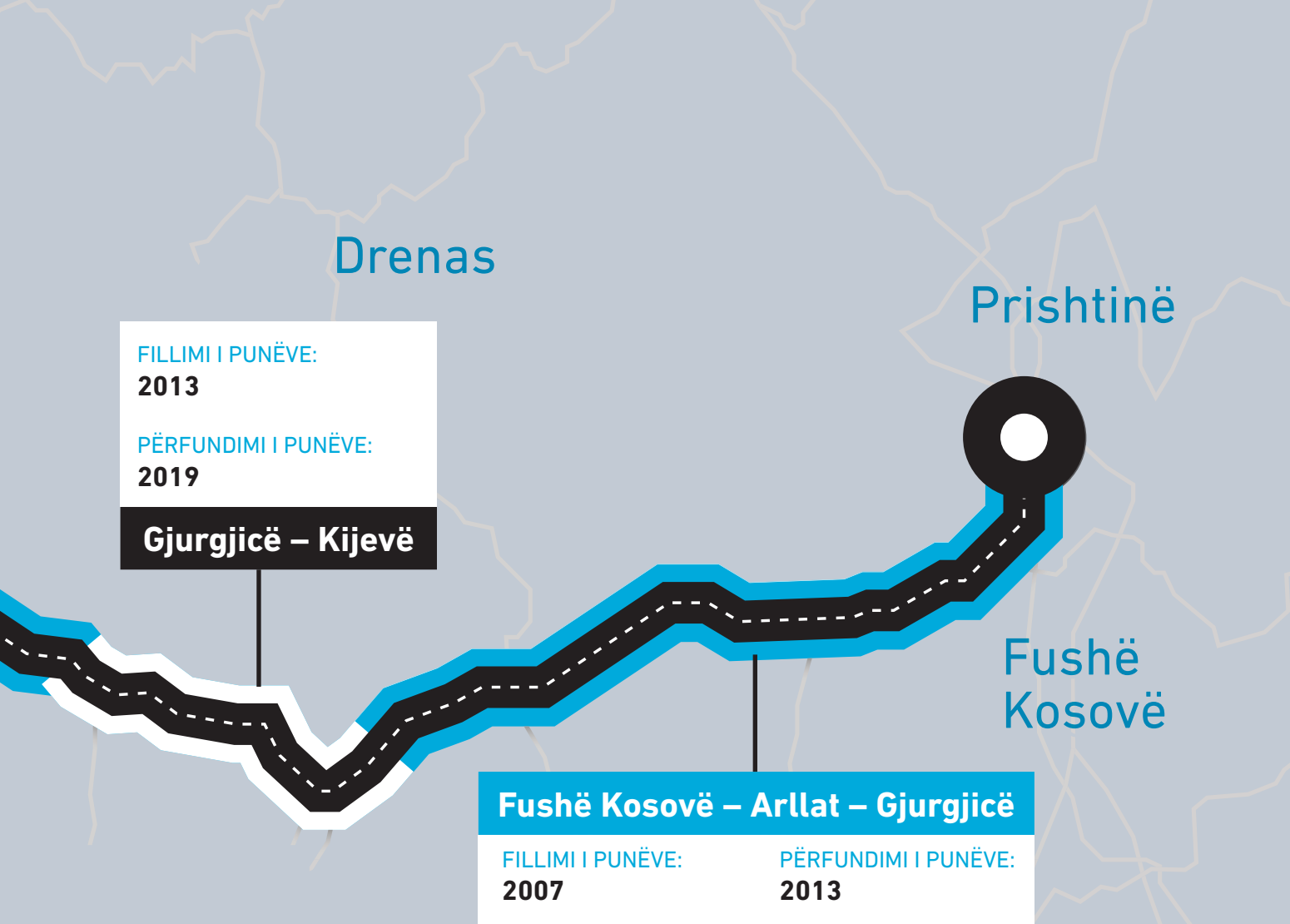
turës, i kanë detyruar kompanitë ndërtuese t'i ndryshojnë projektet, dhe të cilat pastaj marrin kohë derisa të aprovohen nga kjo Ministri. Kjo rezulton me punë shtesë dhe zgjatje të afatit për përfundim të projektit.

Ka pasur raste kur kompanitë janë ankuar që Ministria e Infrastrukturës është vonuar në shqyrtimin e kërkesave të tyre për punë shtesë, ndaj puna është bllokuar mu për këtë arsye. Një problem tjetër me të cilin janë ballafaquar punëtorët e kompanive ndërtuese gjatë punimeve në këtë rrugë kanë qenë edhe shtyllat elektrike të vendosura në rrugë, largimi i të cilave është zvarritur nga KEDS-i.⁷

Punimet për zgjerimin e segmentit të parë të kësaj rruge, Fushë Kosovë-Arllat-Gjurgjicë, kanë nisur më 2007 dhe kanë mbaruar më 2013. Segmenti tjetër, nga Gjurgjica deri në Kijevë, është ndarë në tri pjesë për të cilat punët janë kontraktuar nga mesi i vitit 2013 dhe janë mbaruar në vitin 2017, respektivisht 2019 (pjesa e rrugës Gjurgjicë-Lozicë ka përfunduar më 2019).

⁶ <https://kallxo.com/kronike/bulevardi-gjelber-fut-ne-bela-komunen-e-pejes-hekurudhat/>

⁷ <https://www.koha.net/arberi/47016/shtyllat-dhe-shpronimesi-pengojne-zgjerimin-e-rruges-prishtine-peje-ne-zahac/>



FILLIMI I PUNËVE:

2013

PËRFUNDIMI I PUNËVE:

2019

Gjurjicë – Kijevë

Fushë Kosovë – Arllat – Gjurjicë

FILLIMI I PUNËVE:

2007

PËRFUNDIMI I PUNËVE:

2013

Gjithashtu, është punuar edhe në segmentin nga Kijeva, në hyrje të Pejës ku janë përfunduar tri pjesë. Punimet kanë filluar në fund të vitit 2014 ndërsa kanë përfunduar në fund të vitit 2018. Këto rrugë janë përfunduar më 29 nëntor 2018.⁸

Për segmentin Klinë - Pejë (Autostrada Kijevë - Zahaç), veçse janë nënshkruar marrëveshjet për hua me BERZH-in⁹, në fund të vitit 2017 dhe me Bankën Evropiane për Investime¹⁰ në fillim të vitit 2018. Në një prononcim në vitin 2018, ministri i infrastrukturës Pal Lekaj, ka thënë se Autostrada Kijevë-Zahaç do të fillojë së ndërtoari në fundin e pranverës së vitit 2018¹¹, gjë që nuk ndodhi. Në shkurt të vitit 2019 në një konferencë për media, ministri

Lekaj bëri të ditur se projekti final për Autostradën Kijevë – Zahaç ka përfunduar dhe se së shpejti do të shpallet tenderi për ndërtimin e kësaj rruge.¹² Megjithatë, një gjë e tillë ende nuk ka ndodhur. Deklaratat e tilla shpërfaqin mosseriozitetin e kësaj ministrie në relacion me taksapaguesit. Për këtë autostradë, është vendosur që të punohet jo në trasenë ekzistuese, por në një të re. Përndryshe për këtë projekt, 71 milionë euro janë marrë hua nga BERZH-i dhe 85 milionë nga Banka Evropiane për Investime. Pjesa tjetër do të financohet nga buxheti i shtetit.

Në tabelën e mëposhtme janë paraqitur detajet lidhur me secilën kontratë (ato për të cilat) të nënshkruar në kuadër të projektit për Zgjerimin e rrugës Prishtinë – Pejë.

8 Ceremonia e përfundimit të rrugës më datë 29 nëntor 2019, e qasshme në: <https://www.youtube.com/watch?v=7fBZ0GUJdo8>

9 <https://qzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=16265>, dhe në formë të lajmit në media: <https://kallxo.com/nenshkruhet-marreveshja-per-hua-per-ndertimin-e-autostrades-kijeve-zahac/>

10 <https://www.koha.net/arberi/96064/banka-evropiane-per-investime-ndan-80-milione-euro-autostraden-prishtine-ndash-peje/>

11 <https://indeksonline.net/autostrada-prishtine-peje-perfundon-ne-kete-periudhe/>

12 <http://www.mit-ks.net/sq/lajme/projekti-final-per-autostraden-kijeve--Zahac-eshte-gati-per-implementim>

TABELA 3**DETAJE PËR PROJEKTET E REALIZUARA NË RRUGËN PRISHTINË – PEJË**

PROJEKTI	NËNSHKRIMI I KONTRATËS	ANEKS
Zgjerimi i rrugës Gjurgjicë – Llozicë, Loti 1	10.06.2013	1
Zgjerimi i rrugës Llozicë – Mleçan, Loti 2	23.07.2013	1
Zgjerimi i rrugës Mleçan – Kijevë, Lot 3	07.08.2013	1
Ndërtimi i Urës në Balincë	09.07.2018	Nuk ka të dhëna
Ndërtimi i Urës në Llozicë ¹³	09.06.2016	Nuk ka të dhëna
Zgjerimi i rrugës Kline-Pejë, Loti 5	22.09.2014	2
Zgjerimi i rrugës Kline-Pejë, Loti 6	17.10.2014	2
Zgjerimi i rrugës në hyrje të qytetit të Pejës	Nuk ka të dhëna	Nuk ka të dhëna
Zgjerimi i Rrugës Nacionale N9, Segmenti Klinë -Pejë: profilat, stacionazhet, semaforët për këmbësorë dhe ndërtimi i tre rrethrotullimeve	08.11.2018	Nuk ka të dhëna
Ndërtimi i rreth-rrotullimit të gjelbër (Bulevardi i Gjelbër) në Rrugën Nacionale N9 (hyrja e Pejës)	17.03.2017	Nuk ka të dhëna

13 Lidhur me këtë projekt Ministria e Infrastrukturës kishte shkëputur një kontratë me një kompani ndërtuese për shkak të mos kryerjes së punës me kohë

PENGESA NË PUNË**AFATI I PARAPARË
PËR PËRFUNDIMIN E
PUNËVE****PËRFUNDIMI I PUNËS**

PENGESA NË PUNË	AFATI I PARAPARË PËR PËRFUNDIMIN E PUNËVE	PËRFUNDIMI I PUNËS
Shpronësimi, kërkesë nga banorët për rrugë lidhëse	490 ditë pune	Korrik 2019
Nuk ka të dhëna	Nuk ka të dhëna	14.08.2017
Shpronësimi, kërkesa të banorëve për një nënkalim	185 ditë pune	Tetor 2017
Nuk ka të dhëna	115 ditë pune	21.06.2019
Nuk ka të dhëna	06.12.2017	01.06.2017
Shpronësimet, shtyllat elektrike në trase	405 ditë pune	08.10.2018
Shpronësimi, shtyllat elektrike në trase	Nuk ka të dhëna	Nuk ka të dhëna
Shpronësimi, mosdislokimi i rrjetit elektroenergjetik	110 ditë pune	291 ditë
Nuk ka të dhëna	120 ditë pune	Nuk ka të dhëna
Shpronësimi	175 ditë pune	Nuk ka të dhëna

RRUGA PRISHTINË – MITROVICË (N2)

Fillet e punimeve në këtë rrugë datojnë nga viti 2009 (kur ka filluar puna në segmentin Prishtinë - Milloshevë). Kanë kaluar mbi 10 vite nga fillimi i punëve dhe zgjerimi i kësaj rruge, porse ajo nuk ka përfunduar në tërësi. Janë vetëm rreth 15 km rrugë në të cilat është punuar, saktësisht pjesa nga Prishtina deri në fshatin Lumi i Madh. Ndërkohë, punimet janë duke u zhvilluar në dy segmente (Lumi i Madh - Mitrovicë dhe Nadakoc - Smrekonicë).

Punimet në këtë rrugë janë përcjellë me vonesa.¹⁴ Ka raste kur kontratat janë nënshkruar, por një¹⁵ apo dy vite¹⁶ pas nënshkrimit të tyre puna nuk ka filluar.

Problemi kryesor që është shfaqur në proces është ai i shpronësimit të parcelave private, pronarët e të cilave kanë kërkuar që të kryhet kompensimi, për të lejuar realizimin e projektit.¹⁷ Gjithashtu, edhe kompanitë ndërtuese kanë pasur kërkesa për përmirësimin e planeve të dorëzuara nga Ministria e Infrastrukturës, pasi që ka pasur mangësi në ato plane, gjë e cila ka shtruar nevojën për punë shtesë, pavarësisht atyre të kontraktuara dhe aneks kontratave.

Në rrugën Prishtinë - Mitrovicë punimet kanë filluar në vitin 2009 - 2010 në segmentin Prishtinë - Udhëkryqi M2-R120 (Milloshevë) dhe punët janë ndarë në dy pjesë. Punët në njërin pjesë kanë përfunduar më 2012, ndërsa në pjesën tjetër ka pasur zvarritje, ndaj punimet janë kryer në vitin 2015.

Segmenti tjetër i kësaj rrugë, Milloshevë - Vushtrri (Lumi i Madh) ka filluar të ndërtohet në vitin 2013. Ky segment është ndarë në tri pjesë. Punimet në këtë segment kanë përfunduar në vitin 2015, në fshatin Lumi i Madh. Në një prononcim për media, në janar të vitit 2016, ministri Lutfi Zharku ka bërë të ditur se vonesa është shkaktuar nga problemet pronësore (kompensimi).¹⁸

Ministria e Infrastrukturës ka bashkëpunuar me Fondin Saudit për Zhvillim¹⁹, Fondin OPEC për Zhvillim (OFID)²⁰ si dhe Bankën Islamike për Zhvillim (IDB), për financimin e ndërtimit të pjesës së fundit të kësaj rruge, segmenti Lumi i Madh - Mitrovicë. Kjo rrugë do të ndërtohet e re, e jo në trasenë ekzistuese. Marrëveshjet për hua me këto organizata datojnë nga vitet 2013-2014, ndërsa sipas këtyre marrëveshjeve, Qeveria e Kosovës është e obliguar që në fund të vitit 2018 dhe fillim të vitit 2019 të fillojë me shlyerjen e borxheve ndaj këtyre organizatave. Ndërkohë, punët në këtë segment kanë filluar në qershor të vitit 2018 dhe fillim të vitit 2019, ndërsa në njërin nga tri pjesët e këtij segmenti (pjesa nga Smrekonica në Mitrovicë), punimet nuk kanë filluar ende, pasi që pritet finalizimi i marrëveshjes për hua.²¹

Gjithashtu, Ministria e Infrastrukturës ka filluar punën në segmentin Nadakoc - Smrekonicë, që kalon nëpër Vushtrri (me që pjesa nga Lumi i Madh në Mitrovicë është rrugë e re dhe shmanget nga qyteti i Vushtrrisë). Ky projekt, nuk hyn në kodin buxhetor të projektit për zgjerimin e rrugës Prishtinë - Mitrovicë. Kontratat janë nënshkruar në fillim të vitit 2018 dhe ky segment është ndarë në tri pjesë, të cilat është planifikuar të përfundojnë gjatë vitit 2019. Punët në dy segmente janë duke u zhvilluar me intensitet të ulët, teksa në njërin ende nuk kanë filluar.

Zyrtarët e Komunës së Vushtrrisë, kanë thënë se kanë bërë kërkesa për ndryshime në projekte konkrete, por Ministria e Infrastrukturës i ka injoruar ato.

Në tabelën e mëposhtme janë paraqitur detajet lidhur me secilën kontratë të nënshkruar në kuadër të projektit për zgjerimin e rrugës Prishtinë - Mitrovicë.

14 <https://klankosova.tv/lekaj-u-kerkon-falje-qytetareve-per-vonesat-ne-rrugen-millosheve-mitrovice/>

15 Fjala është për projektin: Ndërtimi i rrugës nacionale N2, Nadakoc-Smrekonicë Lot 2

16 Fjala është për projektin: Ndërtimi i rrugës nacionale N2, Nadakoc-Smrekonicë Lot 1

17 <https://telegرافي.com/rruga-prishtine-mitrovice-problem-shpronësimit/>

18 <https://www.botasot.info/kosova/499135/zharku-rruget-rajonale-te-sterzgjatura-do-te-perfundojne-ne-2016/>

19 <https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=11210>

20 <https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=11207>

21 Takim me Udhëheqësen e Njësisë për Implementimin e Projektit "Zgjerimi i rrugës Prishtinë-Mitrovicë", më date 08.07.2019.

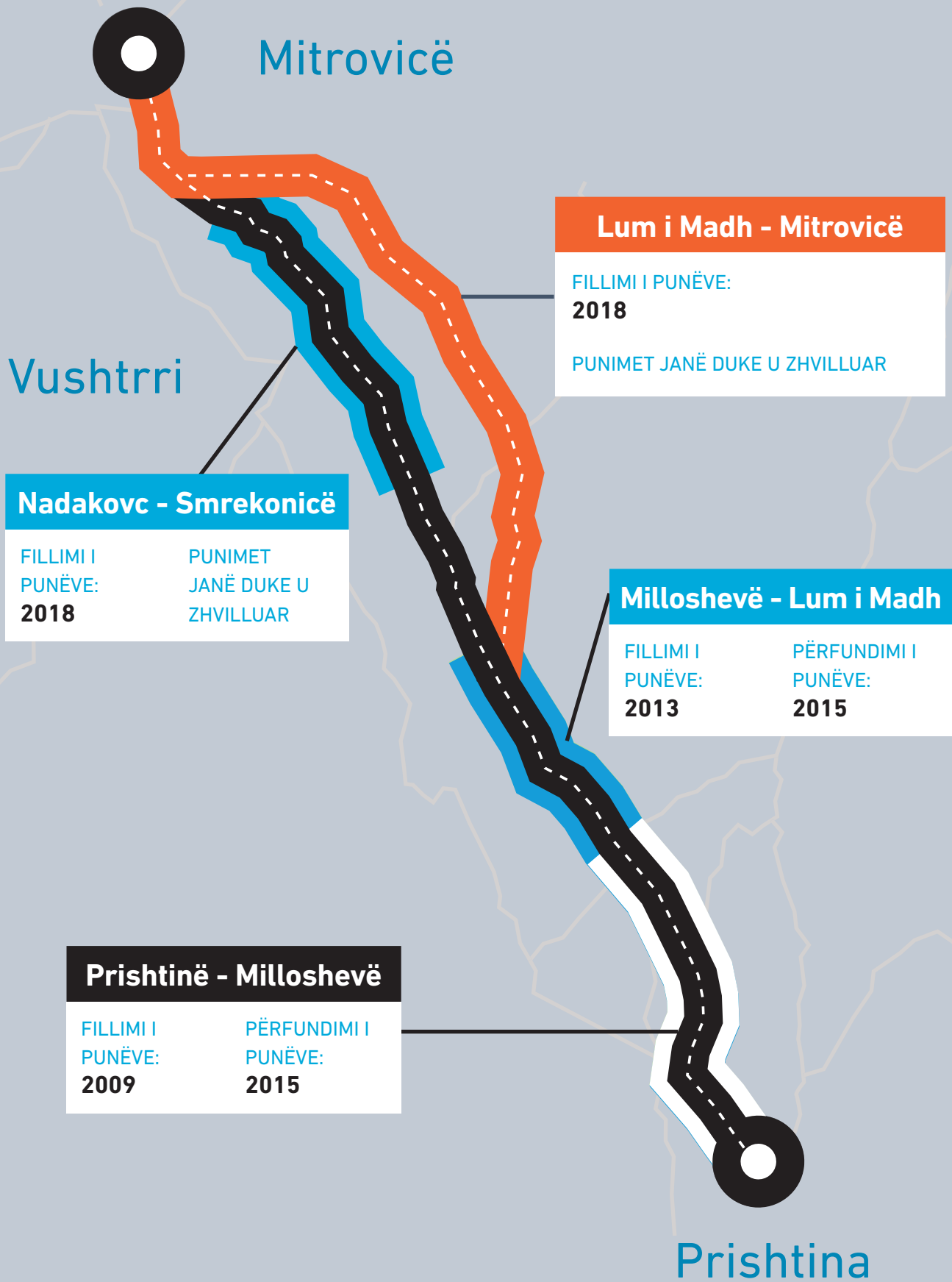


TABELA 4**DETAJE PËR DISA NGA PROJEKTET
E REALIZUARA NË RRUGËN
PRISHTINË - MITROVICË**

PROJEKTI	NËNSHKRIMI I KONTRATËS	ANEKS
Zgjerimi i rrugës nacionale, Segmenti Prishtinë - Udhëkryqi M2-R120 (Milloshevë), Lot 4	27.07.2009	1
Zgjerimi i rrugës nacionale, Segmenti Prishtinë - Udhëkryqi M2-R120 (Milloshevë), Lot 5	2010	Nuk ka të dhëna
Zgjerimi i rrugës nacionale, Milloshevë-Vushtrri, Loti 1	31.05.2013	Nuk ka të dhëna
Zgjerimi i rrugës nacionale, Milloshevë-Vushtrri, Lot 2	28.06.2013	2
Zgjerimi i rrugës nacionale, Milloshevë-Vushtrri, Lot 3	28.06.2013	1
Ndërtimi i nënkalimeve në fshatin Stanoc - Lum i Madh, në segmentin Milloshevë - Vushtrri	07.08.2013	1
Ndërtimi i rrugës Nadakocv - Smrekonicë, Loti 1	19.01.2018	Nuk ka të dhëna
Ndërtimi i rrugës Nadakocv - Smrekonicë, Loti 2	05.06.2018	Nuk ka të dhëna
Ndërtimi i rrugës Nadakocv - Smrekonicë, Loti 3	19.01.2018	Nuk ka të dhëna
Ndërtimi i rrugës Nedakocv - Smrekonicë-Vushtrri, segmenti nga Emona deri te Semafori	26.01.2017	1
Ndërtimi i rrugës Lum Madh - Gojbulë, Lot 1	22.03.2019	Nuk ka të dhëna
Ndërtimi i rrugës Gojbulë - Smrekonicë, Lot 2	Qershor 2018	Nuk ka të dhëna
Ndërtimi i rrugës Smrekonicë - Mitrovicë, Lot 3	Nuk ka filluar	Nuk ka filluar

PENGESA NË PUNË**AFATI I PARAPARË
PËR PËRFUNDIMIN E
PUNËVE****PËRFUNDIMI I PUNËS**

PENGESA NË PUNË	AFATI I PARAPARË PËR PËRFUNDIMIN E PUNËVE	PËRFUNDIMI I PUNËS
Shpronësimet	180 ditë pune	09.12.15 (530 ditë pune)
Nuk ka të dhëna	Nuk ka të dhëna	2012
Nuk ka të dhëna	Nuk ka të dhëna	Nuk ka të dhëna
Shpronësimi	247 ditë pune	06.10.2015 (247+95 ditë pune)
Shpronësimi	340 ditë pune	28.10.2015 (342 ditë pune)
Nuk ka	200 ditë pune	26.09.2014 (140 ditë pune)
Nuk ka të dhëna	110 ditë pune	Puna nuk ka filluar
Nuk ka të dhëna	200 ditë pune	Vazhdon
Nuk ka të dhëna	224 ditë pune	Vazhdon
Shpronësimi	01.08.2017 (180 ditë pune)	Nuk ka të dhëna
Shpronësimi	2 vite	Vazhdon
Nuk ka të dhëna	2 vite	Vazhdon
Nuk ka filluar	Nuk ka filluar	Nuk ka filluar

PSE SHPRONËSIMET “VONOJNË” PROJEKTET

Me që arsyeja kryesore e zgjatjes së punimeve në rrugët nacionale është e lidhur ngushtë me procesin e shpronësimit të tokave, në këtë pjesë do të elaborohet shkurtimisht procesi i shpronësimit.

Procesi i shpronësimit të pronës private për interesin publik është rregulluar me Ligjin për Shpronësimin e Pronës së Paluajtshme.²² Qeveria si Organ i Shpronësimit nxjerr vendime preliminare dhe përfundimtare për shpronësim. Vendimi preliminar sipas ligjit nxirret deri në 80 ditë pas dërgimit të kërkesës për shpronësim tek Organi Shpronësues. Pas vendimit preliminar Organi Shpronësues e ka në dispozicion periudhën 12 mujore për vendimin përfundimtar për pranimin ose jo të kërkesës për shpronësim.

Shuma e kompensimit të shpronësimit e përcaktuar në Vendimin Përfundimtar paguhet plotësisht brenda dy viteve nga data e hyrjes në fuqi të vendimit. Personat të cilët janë pronarë ose posedues të pronës që shpronësohet nuk do të detyrohen që ta lirojnë ose dorëzojnë pronën 10 apo 20 ditë kalendarike pasi që të jetë paguar kompensimi i përcaktuar me vendimin përfundimtar.

Gjatë procesit të shpronësimit mund të ketë ankesa nga pronarët e pronave që shpronësohen dhe në këtë mënyrë procesi zgjatet deri në vendimin e fundit të gjykatës.

Një problem me të cilin ballafaqohen më së shpeshti kjo MMPH është pranimi i Elaboreteve për Shpronësim me gabime.²³ Elaboretet punohen nga kompanitë e kontraktuara nga Ministria e Infrastrukturës dhe si të tilla i dorëzohen Departamentit për shpronësime në MMPH. Kërkesat për përmirësim të elaboreteve të shpronësimit të drejtuara Ministrisë së Infrastrukturës mund të mbesin pa përgjigje për një kohë të gjatë, shkak i neglizhencës së zyrtarëve apo për shkak se Ministria e Infrastrukturës nuk ka kontratë me ndonjë kompani që do të mund të përmirësojë gabimet eventuale në Elaboretet ekzistuese të shpronësimit, ndaj i gjithë procesi vonon.

22 Ligji nr.03/L-139 për spronësimin e pronës së paluajtshme i qasshëm në: <https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=2636>.

23 Nga takimi me Drejtorin e Departamentit të Shpronësimit pranë MMPH më 02 gusht 2019

KONKLUZIONET

Ministria e Infrastrukturës është në masë të madhe jotransparente lidhur me projektet që i zhvillon, si në aspektin e informimit të publikut lidhur me detaje të projekteve por edhe sa i përket qasjes në dokumente publike dhe në informata për grupet e interesuara.

Ministria e Infrastrukturës ka filluar secilin nga këto dy projekte duke mos prezantuar një planifikim paraprak (të paktën KDI-ja nuk është në dijeni të këtyre planeve), të projektit si tërësi, ku do të parashiheshin afatet kohore për fillim dhe përfundim të punëve dhe detaje tjera për secilin segment veç e veç si dhe projektit si tërësi.

Ministria e Infrastrukturës, sipas praktikës i fillon punimet pa mbaruar procesi i shpronësimit. Pastaj, për shkak të kohëzgjatjes së procesit të shpronësimit, por edhe mangësive të mundshme në elabore të shpronësimit që kërkojnë zgjidhje, projektet infrastrukturore zgjasin përtej afateve të parapara nga Ministria.

Hartimi i projekteve dhe elaboreve të shpronësimit mbetet një sfidë për Ministrinë e Infrastrukturës. Për shkak të mangësive në hartimin e projekteve po paraqiten probleme gjatë zbatimit të projektit. Pothuajse të gjitha kontratat të cilat Ministria ka lidhë me kompani për ndërtimin e rrugëve, për këto dy projekte, kanë rezultuar me nevojën për lidhje të aneks kontratave. Kjo ka ndodhur kryesisht nga mospërshtatja e projektit në letër nga gjendja në terren. Paraqitja e mangësive në projektet e hartuara ndodhë për shkak se kompanitë projektuese, të cilat kontraktohen nga Ministria e Infrastrukturës nuk dalin në terren për t'i bërë matjet e nevojshme, ndërsa ministria nuk ka ndonjë mekanizëm kontrollues të cilësisë së produkteve që i merr nga kontraktuesit.

Menaxhimi i kontratave është faza të cilës i kushtohet shumë pak rëndësi dhe e cila monitorohet më së paku. Ministria nuk posedon një listë të kontratave të cilat janë në fuqi e as informata rreth mbarëvajtjes së punëve të kontraktuara. Me një evidencë të tillë, Ministria e Infrastrukturës do të mund t'i përcillte vonesat e mundshme të kontraktorëve dhe të shqiptojë dënime kur ato janë pasojë e neglizhencës së tyre.



REKOMANDIMET

- Ministria e Infrastrukturës duhet ta rrisë transparencën ndaj publikut sa i përket projekteve që implementon dhe të jetë më llogaridhënëse. Në këtë kontekst, nevojitet informimi i qytetarëve për projekte. Kjo mund të bëhet përmes publikimit të të gjitha informatave për projektet e ministrisë, në mënyrë që qytetarët të jenë të informuar për detaje të projekteve dhe afatet kohore në të cilat duhet të kryhen ato.
- Ministria e Infrastrukturës do duhej ta kishte planifikim paraprak dhe gjithëpërfshirës për këto dy projekte, ku do të parashihej procesi i realizimit të projektit (për cesilin segment veç e veç) si në aspektin e kohës, financave si dhe ecuria e punimeve.
- Ministria e Infrastrukturës duhet ta ketë parasysh procesin e shpronësimit të pronave private kur zhvillon projekte të infrastrukturës rrugore. Duhet të pritet përfundimi i procesit të shpronësimit për të filluar me realizimi i projektit, ngase gjatë këtij procesi mund të dalin probleme të ndryshme, të cilat ndikojnë në ecurinë e punimeve (si psh. pronarët e pronave të shpronësuara të cilët nuk pajtohen me shumën e kompensimit të caktuar nga Qeveria me qëllim të realizimit të kërkesave të tyre pengojnë punët e kompanisë së kontraktuar).
- Ministria e Infrastrukturës duhet të tregohet më e përgjegjshme dhe të ju siguroj kushtet e punës kompanive të cilat i kontraktton, pasi që të njëjtat për shkak të pamundësisë së kryerjes së punëve mund ta padisin Ministrinë për shpenzimet shtesë dhe fitimin e humbur.
- Ministria e Infrastrukturës duhet të rrisë mbikëqyrjen për fazën e fundit të prokurimit publik, që ka të bëjë me menaxhimin e kontratave. Menaxherët e kontratave, por edhe komisionet e pranimit teknik duhet të mbahen përgjegjës për punën e tyre. Duhet të mbahen evidenca të kontratave të cilat janë në fuqi dhe të monitorohen vonesat eventuale në kryerjen e punëve nga kompanitë. Kur vonesat në zbatim të kontratës janë evidente, kompanitë ndërtimore të penalizohen konform kontratës.
- Ministria e Infrastrukturës duhet të ketë kujdes në përzgjedhjen e kompanive projektuese të kontraktuara për hartim të projekteve dhe elaboreteve të shpronësimit. Ajo duhet ta shqyrtoj mundësinë e themelimit të një njësie, e cila do ta kontrollonte dokumentacionin e kompanive të kontraktuara, me qëllim që të evitohen problemet/nejtojt për ndryshime, gjatë procesit të realizimit të projektit.
- Bashkëpunimi ndërinstitucional ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Ministrisë së Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinorë duhet të fuqizohet me qëllim të mënjanimit të problemeve gjatë procesit të shpronësimit, në mënyrë që ai të përfundojë sa më shpejtë.
- Duke parë dështime të vazhdueshme në menaxhim të kontratave në nivelin e Autoriteteve Kontraktuese është mëse e nevojshme që me qëllim të rritjes së mbikëqyrjes dhe sigurimit të kualitetit të shtohet një nivel i pavarur mbikëqyrës. Me këtë rast rekomandojmë që Komisionit Rregullativ të Prokurimit Publik (KRPP) me ligj t'i shtohen përgjegjësitë sa i përket monitorimit të menaxhimit të kontratave.



ANEKS

Në tabelën e mëposhtme pasqyrohet ndarja e buxhetit për këto dy projekte që nga viti 2007.

TABELA 1

Ndarja e buxhetit ndër vite për projektin "Rehabilitimi i rrugës "Prishtinë - Pejë"

Viti	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Të reja	3,000,000€	13,900,000€	22,541,485€	33,000,000€	0	0	0
Vazhdim nga viti paraprak	0	2,464,993€	3,000,000€		8,856,782€	7,475,615€	9,056,038€
Viti	2014	2015	2016	2017	2018	2019	
Të reja	0	0	0	0	0	0	
Vazhdim nga viti paraprak	13,000,000€	5,000,000€	3,000,000€	5,066,105€	4,084,680€	1,500,000€	
Klauzola investive	-	-	-	-	37,000,000€	45,000,000€	

TABELA 2

Ndarja e buxhetit ndër vite për projektin
“Rehabilitimi i rrugës “Prishtinë - Mitrovicë”

Viti	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Të reja		8,000,000€	9,700,000€	13,900,000€	0	0	14,313,768€
Vazhdim nga viti paraprak	0	0	3,000,000€		3,649,816€	2,4311,888€	0

Viti	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Të reja	0	0	0	0	0	0
Bartura/ BK	8,400,000€	3,900,000€	1,495,243€	2,096,272€	6,000,000€	2,320,815€
Bartura/ Hua	11,600,000€	20,100,000€	14,700,000€	9,000,000€	12,000,000€	23,000,000€
Bartura/ AKP					1,000,000€	
Klauzola e investimeve	-	-	-	-	-	-



KDI është Organizatë Joqeveritare (OJQ) e angazhuar të mbështesë zhvillimin e demokracisë përmes përfshirjes së qytetarëve në bërjen e politikave publike dhe fuqizimin e sektorit të shoqërisë civile me synimin për të ndikuar në rritjen e transparencës dhe llogaridhënies nga ana e institucioneve publike.

Për më shumë informata rreth KDI ju lutem vizitoni www.kdi-kosova.org

Me përkrahjen financiare të:



British Embassy
Pristina