

RRUGA E DUKAGJINIT

Autostradë apo zgjerim
i rrugës ekzistuese?



RRUGA E DUKAGJINIT

**Autostradë apo zgjerim
i rrugës ekzistuese?**

SHKURT, 2020

COPYRIGHT © 2020. 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. 45,
10 000, Prishtinë, Kosovë.
Tel.: +383 (0)38 248 038
E-mail: info@kdi-kosova.org
Ueb: www.kdi-kosova.org

Publikimi i këtij raporti është bërë i mundur me përkrahjen e Ambasadës Britanike në Kosovë. Opinonet, të gjeturat dhe rekomandimet e shprehura në këtë raport janë përgjegjësi e KDI-së dhe jo domosdoshmërisht paraqesin qëndrimet e donatorit.



PËRMBLEDHJE

- 1. Përmbledhje Ekzekutive **7**
- 2. Investimet në infrastrukturë rrugore,
mënyrë për t'a kamufluar mungesën e planeve
konkrete për rritjen e punësimit dhe zhvillimin ekonomik? **9**
- 3. Procesi i planifikimit të Investimeve dhe
Prioritetet Strategjike – Nga projekti për rikonstruim
të rrugës ekzistuese në ndërtim të Autostradës? **11**
- 4. A po sjellin përfitime ndërtimet e Autostradave? -
Analiza e koston dhe përfitimeve,
rasti i Autostradës “Arben Xhaferi” **15**
- 5. Kosto oportune e investimit në Autostradën e Dukagjinit **17**
- Konkluzione **18**





SHKURTESAT

- MI Ministria e Infrastrukturës
- VNA Vlerësimi i ndikimit në ambient
- VNFT Vlera neto financiare e tanishme
- VNET Vlera neto ekonomike e tanishme
- SKZH Strategjia Kombëtare për Zhvillim
- KASH Korniza Afatmesme e Shpenzimeve
- BPV Bruto Produkti Vendor
- KDI Instituti Demokratik i Kosovës



1. PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE

Që nga shpallja e pavarësisë në vitin 2008, investimet kapitale kanë pasur pjesëmarrje të lartë në buxhetin e shtetit dhe në Bruto Produktin Vendor (BPV). Që nga viti 2008, buxheti vjetor për investime kapitale ka pasur një pjesëmarrje prej 9% në BPV, që është më e lartë sesa vendet e rajonin. Po ashtu shpenzimet kapitale infrastrukturore kanë pasur një pjesëmarrje prej 35% në shpenzimet totale publike me një normë të implementimit prej 90%. Sidoqoftë, në vitet e fundit, shpenzimet në ndërtimin e autostradave në Kosovë kanë thithur pjesën më të madhe të buxhetit kapital. Për pothuajse tërë periudhën pas shpalljes së pavarësisë, shpenzimet publike kapitale kanë qenë të dominuara nga ndërtimi i Rrugës 7 e cila lidhë Prishtinën me kufirin me Shqipërinë (me një kosto prej 20% të BPV-së), dhe Rrugës 6, e cila lidhë Prishtinën me kufirin me Maqedoninë.¹

Ngarendja e të gjitha qeverive të Kosovës pas investimeve miliardëshe në infrastrukturën rrugore pa analiza të mirëfillta ekonomike, përkundër që mund të ketë pasur qëllime të mira, nuk i ka prodhuar efektet e proklamuar. Vetëm ndërtimi i dy autostradave (Rruga 7 dhe Rruga 6) me gjatësi prej 144 kilometrave, buxhetit të Kosovës i ka kushtuar rreth rreth 1.7 miliardë, shifër kjo e përafërt me buxhetin e shtetit për vitin 2017². Mesatarisht, vetëm një kilometër autostradë, buxhetit të Kosovës i ka kushtuar 12 milionë euro.

Orientimet e tilla kanë prodhuar efekte negative në përmeshje të shërbimeve bazike për qytetarët, pasi që këto shpenzime rrezikojnë kufizimin e fondeve për investime

në fushat me prioritet siç janë: shëndetësia, arsimi dhe projektet tjera kapitale të cilat mund të japin shtytje rritjes së ekonomisë dhe uljes së varfërisë.³ Investimet në infrastrukturën rrugore, përveç që për vite të tëra kanë rënduar buxhetin e Kosovës, ato janë shoqëruar me planifikim të dobët, keqpërdorime dhe korrupsion.

Gjatë vitit 2018, Qeveria e Kosovës, kishte marrë vendim për krijimin e Komitetit Drejtues Ndërministror për zhvillimin e projektit "Autostrada Istog-Pejë-Deçan-Gjakovë-Prizren"⁴, kostoja e të cilës pritej të ishte rreth 1 Miliard Euro apo afërsisht sa 50% e buxhetit vjetor të shtetit për 2019. Pas këtij vendimi Ministria e Infrastrukturës i kishte dhënë tenderin grupit të operatorit ekonomik Infracplus dhe Infracrate ku së bashku me aneks kontratën e lidhur, kostoja e kontratës për hartimin e projektit ideor dhe zbatues të autostradës kishte arritur në 1.14 Milion Euro. Zotimi i mjeteve për këtë tender ishte bërë nga linja buxhetore e paraparë në buxhetin e vitit 2018 për Riparimin e Rrugës Rajonale Istog – Pejë – Deçan – Gjakovë⁵, edhe pse shpenzimi i këtyre mjeteve ishte bërë për një projekt tjetër nga ajo çka ishte parashikuar në buxhet.

Nga tre variante të mundshme të ofruara nga kjo kompani, për trasenë e Autostradës, Komiteti Ndërministror kishte përcaktuar projektin final ideor sipas të cilit kishte filluar edhe hartimi i projektit zbatues. Sipas raportit të përgatitur nga kompania e angazhuar për hartimin e projektit, kostoja e paraparë për ndërtimin e autostradës ishte rreth 590 milion euro⁶, ndërsa së bashku me kostot e shpronë-

1 FMN, Republika e Kosovës, 2018

2 <https://mf.rks-gov.net/desk/inc/media/DC67BF47-157C-4802-9837-976CBBDE9F5B.pdf>

3 FMN, Vlerësim i Menaxhimit të Investimeve Publike, Republika e Kosovës, FMN, 2016

4 Vendimi i Qeverisë së Kosovës i datës 13.02.2019

5 Kërkesë për mallra dhe shërbime, Ministria e Infrastrukturës, Zotimi nr.2018-38338

6 Projekti ideor për ndërtimin e Autostradës Istog – Pejë – Deçan – Gjakovë - Prizren

simit kostoja totale pritej të arrinte në 1 Miliard Euro⁷. Edhe pse projekti ishte paraparë të fillonte në vjeshtë të vitit 2019 dhe të përfundonte brenda katër viteve, ai ende nuk ka filluar.

Para dhënies së kontratës për hartimin e projektit zbatues për ndërtimin e Autostradës së Dukagjinit, Qeveria nuk kishte bërë ndonjë studim të fizibilitetit apo analizë të kostove dhe benefiteve të projektit, të cilat do të mbështesnin nevojën e investimit dhe do t'i bënin të ditura përfitimet publike nga ky investim. Ndërtimi i "Autostradës së Dukagjinit" nuk është paraparë as në dokumentet strategjike shtetërore, si SKZH apo Plani i Qeverisë së Republikës së Kosovës 2017-2019⁸. Planet e tilla mbështesin vetëm Rikonstruimin e rrugës ekzistuese Istog-Pejë-Deçan-Gjakovë-Prizren (R-107).

Jetësimi i këtij investimi do të mund të ndikonte negativisht në fusha tjera me prioritet të parapara në Strategjinë Kombëtare për Zhvillim pasi do të kufizonte mundësinë e alokimit të buxhetit në katër vitet e ardhshme në prioritetet kyçe si sundimi i ligjit, arsimit apo punësimi. Sa për ilustrim, kostoja reale në raport me përfitimet e planifikuara të projektit të sapo përfunduar "Autostrada Prishtinë – Hani i Elezit" ka treguar se ky investim ka pasur kosto më të larta sesa përfitimet⁹. Në këtë drejtim, edhe për ndërtimin e autostradës së Dukagjinit, nuk ka një analizë nëse përfitimet ekonomike do të tejkalojnë koston e parashikuar prej 1 miliard eurosh. Në fakt, ndërtimi i autostradës do të mund të ndikonte në reduktimin e qarkullimit në rrugën ekzistuese dhe do të mund të ndikonte negativisht ekonominë dhe bizneset e zonës.

KDI, përmes këtij punimi mëton të vlerësoj nëse vendimi i qeverisë së kaluar lidhur me investimin kapital "Autostrada e Dukagjinit" reflekton prioritetet dhe nevojat e qytetarëve të saj dhe është i përballueshëm për kuletën e shtetit. Së pari, punimi tenton të analizojë se si ky projekt arriti të devijojë nga projekcioni fillestar për të rikonstruimin e

rrugës ekzistuese në projekt për Autostradë. Për t'a bërë këtë, KDI ka hulumtuar fazën e planifikimit të këtij projekti, pra nëse ky projekt është fizibil (i realizueshëm), i bazuar në analizën e kostos dhe përfitimeve dhe i përcaktuar si prioritet në dokumentet strategjike shtetërore.

Metodologjia e hulumtimit është bazuar në konsultimin e dokumenteve zyrtare të cilat përcaktojnë kornizën vendimmarrëse për përzgjedhjen e projekteve investive, dokumentet e institucioneve ndërkombëtare për kornizën fiskale dhe investimet kapitale në Kosovë, strategjitë shtetërore, raportet e projekteve paraprake infrastrukturore etj. Hulumtimi është pasuruar edhe me zhvillimin e intervistave me akterët institucionalë, takime me palët e interesit, etj.

KDI, rekomandon që Qeveria e Kosovës para marrjes së vendimeve për investime kapitale me vlera të mëdha të kryejë studime të fizibilitetit dhe të bëjë analizë të kostove dhe përfitimeve për të vlerësuar nëse përfitimet nga këto investime i arsyetojnë dhe tejkalojnë shpenzimet buxhetore. Në mënyrë që të fuqizojë investimin edhe në prioritetet tjera strategjike për vendin, Qeveria në vend të investimit në ndërtimin e Autostradës së Dukagjinit duhet t'i kthehet planifikimeve dhe nevojave fillestare për implementimin e projektit për zgjerimin e rrugës ekzistuese Istog – Prizren ashtu siç parashihet me Strategjinë Kombëtare për Zhvillim, Planin Qeverisë 2017-2021 dhe në Strategjinë Sektoriale të Transportit.

7 <http://www.mit-ks.net/sq/lajme/ministri-lekaj-per-autostraden-e-dukagjinit-ky-eshte-projekti-me-gjigant-dhe-me-atraktiv-qe-po-behet>

8 https://www.min-rks.net/repository/docs/programi_i_qeverise_se_republikes_se_kosoves_2017_2021.pdf

9 Kapitulli 4. 4. A po sjellin përfitime ndërtimet e Autostradave? - Analiza e kostos dhe përfitimeve, rasti i Autostradës "Arben Xhaferi"

2. Investimet në infrastrukturë rrugore, mënyrë për t'a kamufluar mungesën e planeve konkrete për rritjen e punësimit dhe zhvillimin ekonomik?

Qytetarët e Kosovës në dy dekadat e fundit vazhdojnë të përballen me probleme të shumta ekonomike, politike dhe sociale, ndërsa institucionet qeverisëse vazhdojnë të tregohen joefikase në ndërtimin dhe sidomos zbatimin e politikave që do t'i ndihmonin zhvillimit të qëndrueshëm ekonomik dhe ngritjes së mirëqenies së qytetarëve të saj. Ndonëse Strategjia Kombëtare për Zhvillim (2016-2021)¹⁰ ka definuar prioritetet zhvillimore më të larta, ka të përcaktuara fushat me dobësi dhe masat që duhet të ndërmerren për ngritje të mirëqenies dhe zhvillimit ekonomik, në realitet këto fusha ende janë me dobësi të mëdha. Investimet e mëdha posaçërisht në infrastrukturën fizike shkollore pa studime të mirëfillta afatgjate, nuk e kanë ngritur cilësinë në arsim¹¹ dhe nuk e kanë zvogëluar migrimin e popullsisë nga vendet rurale¹², përderisa mega-investimet në infrastrukturën rrugore përveç që kanë lehtësuar qarkullimin e njerëzve dhe mallrave, nuk kanë prodhuar zhvillimin e

pritur ekonomik, nuk kanë ngritur nivelin e eksporteve¹³ dhe nuk e kanë zbutur shkallën e papunësisë¹⁴.

Krahasimi i vlerave të pesë treguesve kryesorë ekonomikë të Kosovës me mesataren e vendeve të Evropës Juglindore në SKZH 2016-2021¹⁵, reflekton qartë se Kosova mbetet shteti më i varfër në rajon, me nivelin më të ulët të eksporteve, me shkallën më të lartë të papunësisë dhe me brutoproduktin më të ulët vendor. Në raportin e Bankës Botërore për Ballkanin Perëndimor 2019¹⁶, për Kosovën rekomandohet shpërndarje më e mirë e buxhetit, rrjedhimisht të investohet më shumë në arsim dhe shëndetësi, punësim të të rinjëve e grave, përmirësim të sistemit të drejtësisë dhe adresim të korrupsionit.

Mungesa e transparencës dhe llogaridhënies së pushteteve të kaluara lidhur me planifikimin, kontraktimin dhe zbatimin e projekteve të dy autostradave, Ibrahim Rugova dhe Arben Xhaferi (R7 dhe R6), ka qenë evidente. Qa-

10 Strategjia Kombëtare për Zhvillim 2016 - 2021

11 <https://ekonomiaonline.com/nacionale/shoqeri/testi-pisa-s-arsimi-ne-kosove-ne-nivelet-te-uleta/>

12 <https://indeksonline.net/alarmante-bie-numri-i-nxenesve-ne-kosove-shkak-migrimi-dhe-renia-e-natalitetit/>

13 <http://ask.rks-gov.net/media/3825/statistikat-e-tregtis%C3%AB-s%C3%AB-jashtme-dhjetor-2017.pdf>

14 <https://www.dw.com/sq/bb-kosova-me-rritje-ekonomike-44-por-me-papun%C3%ABsi-t%C3%AB-lart%C3%AB/a-48175664>

15 http://www.kryeministri-ks.net/repository/docs/Strategjia_Kombetare_per_Zhvillim_2016-2021_Shqip.pdf

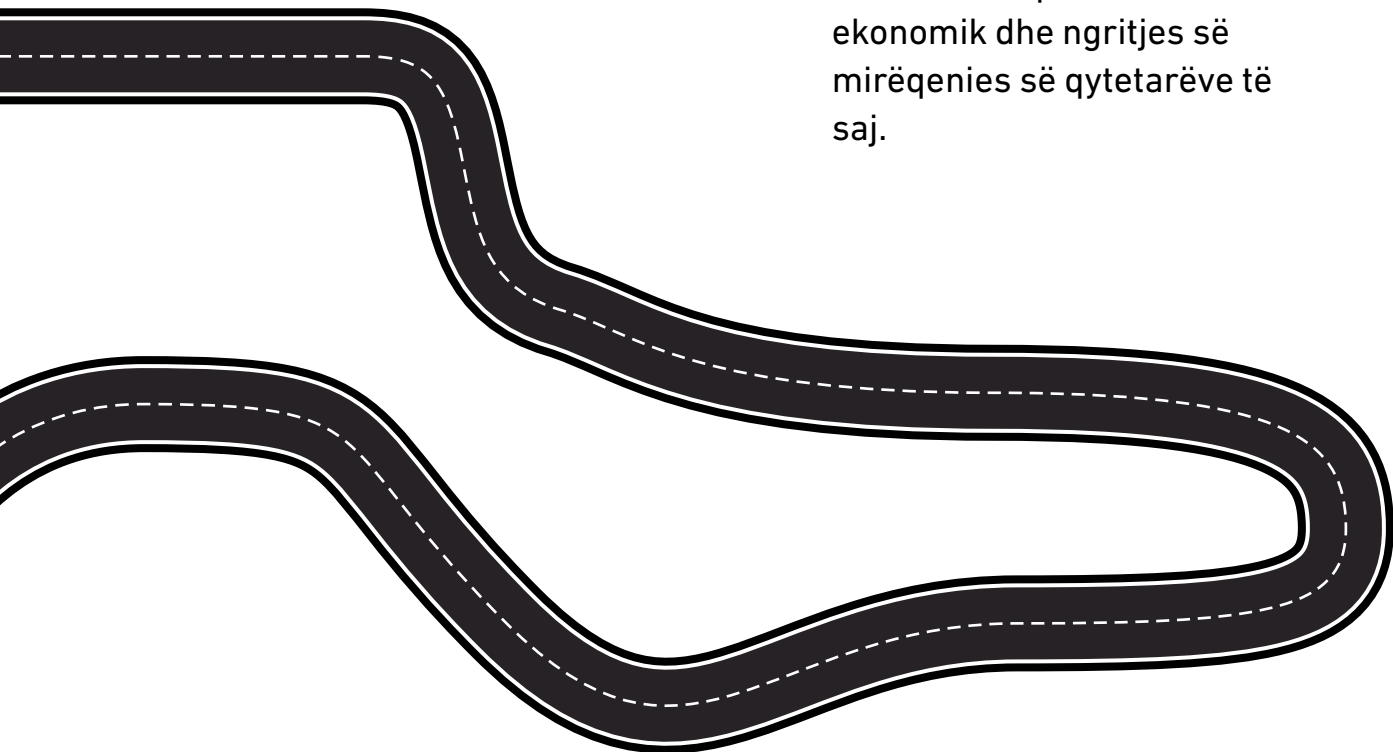
16 <http://documents.worldbank.org/curated/en/219231155413033324/pdf/Reform-Momentum-Needed.pdf>



sja e publikut në kontratën për ndërtimin e Autostradës Ibrahim Rugova për vite ka qenë e pamundur, ndërsa është mundësuar vetëm përmes procedurave gjyqësore që kanë zgjatur me vite¹⁷. Planifikimet e dobëta shoqëruar me mungesën e llogaridhënies së institucioneve lidhur me këto projekte, kanë bërë që projeksionet buxhetore fillestare të këtyre projekteve të tejkalohen. Në 2019, Qeveria e Kosovës është obliguar të paguaj 53 milionë euro dëmshpërblim për vonesat në pagesa për kompaninë Bechtel&Enka, e kontraktuar për ndërtimin e autostradës Prishtinë- Hani i Elezit - R6¹⁸.



Qytetarët e Kosovës në dy dekadat e fundit vazhdojnë të përballen me probleme të shumta ekonomike, politike dhe sociale, ndërsa institucionet qeverisëse vazhdojnë të tregohen joefikase në ndërtimin dhe sidomos zbatimin e politikave që do t'i ndihmonin zhvillimit të qëndrueshëm ekonomik dhe ngritjes së mirëqenies së qytetarëve të saj.



17 <https://ndertimi.info/lekaj-rrotull-thote-se-do-lejoje-qasje-ne-kontraten-e-autostrades-ibrahim-rugova/>

18 KDI – Konferencë për media, 24.12.2018, Neglizhenca kronike e qeverive i kushton qytetarëve të Kosovës 53 milion euro



3. Procesi i planifikimit të Investimeve dhe Prioritetet Strategjike – Nga projekti për rikonstruim të rrugës ekzistuese në ndërtim të Autostradës?

Zyra e Kryeministrit në vitin 2015, me qëllim të përmirësimit të procesit të planifikimit në nivel qendror kishte publikuar një dokument – Sistemi për Planifikim të Integruar i cili fokusohej në një ridizajnim teknik të proceseve qendrore të planifikimit të politikave dhe planifikimit financiar nga Qeveria. Supozimi themelor i këtyre ndryshimeve ishte se cilësia dhe koherenca e këtyre proceseve teknike ndikon shumë në arritjen e synimeve të Qeverisë dhe mbajtjen e premtimeve të bëra për publikun e Kosovës. Sipas këtij dokumenti planifikohej që të miratohej Strategjia Kombëtare për Zhvillim (SKZH), një kornizë gjithpërfshirëse e paraqitjes së vizionit afatgjatë të vendit. SKZH do të ishte bazë për zhvillimin e strategjive sektoriale dhe horizontale në mënyrë koherente dhe në përputhshmëri me njëra-tjetrën, dhe bazë për përcaktimin e politikave për procesin e Kornizës Afatmesme të Shpenzimeve (KASH)¹⁹.

Në Janar të vitit 2016, Zyra e Kryeministrit publikoi

Strategjinë Kombëtare për Zhvillim (2016 – 2021) e cila përmbante një listë me prioritete të larta dhe synonte të adresonte pengesat kryesore për zhvillimin e Kosovës. Prioritetet kryesore për të cilat ishin planifikuar masat përmirësuese ishin: 1. Arsimi, 2. Sundimi i Ligjit, 3. Afarizmi dhe 4. Infrastruktura. Në linjë me këtë, edhe Programi katërvjeçar i Qeverisë së Republikës së Kosovës 2017-2021, i publikuar në shtator 2017 ishte orientuar në katër shtylla: 1. Sundimi i Ligjit, 2. Zhvillimi ekonomik dhe Punësimi, 3. Integrimet Euro-Atlantike dhe 4. Zhvillimi Sektorial.

Të dy këto strategji, në kuadër të prioriteteve infrastrukturore, kishin paraparë rikonstruimin e rrugës Istog-Pejë-Deçan-Gjakovë-Prizren dhe jo ndërtimin e një autostrade të re, tashmë e njohur si Autostrada e Dukagjinit. Gjithashtu, Strategjia Sektoriale dhe Transporti Multimodal 2015 – 2025 dhe Plani i Veprimit 5 vjeçar nuk kishte paraparë ndërtimin e Autostradës së Dukagjinit.

¹⁹ Strategjia për përmirësimin e planifikimit dhe koordinimit të politikave në Kosovë, Qeveria e Kosovës, 2015



Këto fakte tregojnë se Qeveria Haradinaj u ishte shmanhur planifikimeve të saj strategjike për zgjerimin e rrugës ekzistuese duke projektuar ndërtimin e Autostradës së Dukagjinit në një trase të re. KDI, gjatë muajit prill 2019 ka kërkuar nga Ministria e Infrastrukturës dokumente të cilat do të arsyetonin vendimin për ndryshimin e projektit për zgjerim të rrugës ekzistuese (studimin e fizibilitetit, analizën e kostove dhe përfitimeve), mirëpo këto dokumente nuk janë ofruar. Për më tepër, në takim me zyrtarët

e Ministrisë së Infrastrukturës²⁰, KDI-së i është pohuar se nuk është bërë ndonjë studim i fizibilitetit për projektin Autostrada e Dukagjinit.

Në vendimin e Qeverisë së Kosovës për krijimin e Komitetit Drejtues Ndërrministror për zhvillimin e projektit "Autostrada e Istog-Pejë-Deçan-Gjakovë-Prizren" të datës 13.02.2018, dokument ky i hapur për publikun, është përcaktuar përbërja e këtij komisioni prej pesë ministrave, ndërsa Ministria e Infrastrukturës është vendosur të jetë

Arsyetimet nga MI për ndërtimin e Autostradës së Dukagjinit

Për shkak të numrit të madh të automjeteve dhe mos rregullimit adekuat të kyçjeve dhe udhëkryqeve në rrugën Rajonale **R107**, Segmenti: **Pejë – Deçan - Gjakovë-Prizren**, siguria e komunikacionit, dukshëm është rrezikuar. Ka ngecje në komunikacion, për shkak se rruga ekzistuese me dy shirita qarkullimi, nuk është në gjendje të përballojë fluksin e madh të automjeteve. Në këtë rrugë kanë ndodhë aksidente të shumta. Disa prej tyre kanë qenë aksidente me fatalitet ku ka pasë të lënduar rëndë dhe në disa raste ka pasë edhe të vdekur. Në këtë rrugë për shkak të komunikacionit të dendur kyqjeve dhe udhëkryqeve në një nivel, krijohen kolona të gjata dhe koha e udhimit, dukshëm është zgjatur.

20 Takim me z.Sadri Jaha, Ministria e Infrastrukturës





autoritet kontraktues për procedurën e prokurimit. Pas këtij vendimi, Ministria e Infrastrukturës gjatë vitit 2018 kishte dhënë tenderin për hartimin e projektit ideor dhe projektit zbatues konzorciumit të kompanive Infra Plus dhe Infra Tek, me vlerë prej 1,039,532.80 Euro. Në këtë tender kërkohej që operatori ekonomik i përzgjedhur të hartoj projektin ideorë në dy variante dhe projektin zbatues për Autostradën e re. Dosja e tenderit nuk përmbante kërkesën për një analizë që do të vlerësonte kostot dhe

përfitimet nga ky projekt. Operatori kishte përgatitur tre variante (trase) të Autostradës, dhe asnjëra nga to nuk parashihte trasenë rrjedhimisht zgjerimin e rrugës ekzistuese.

Në dosjen e tenderit të shpallur për hartimin e projektit ideor dhe zbatues të Autostradës së Dukagjinit MI, në mënyrë sipërfaqësore përmend disa arsye pse zgjerimi i rrugës ekzistuese është i pafavorshëm dhe pse nevojitet ndërtimi i Autostradës. Sqarimet nga MI:

Arsyetimet nga MI për ndërtimin e Autostradës së Dukagjinit

Opsioni i zgjerimit të rrugës Rajonale **R107** dhe **R101** dhe **R103**, edhe për dy shirita, nuk ofron zgjidhje optimale dhe afatgjate, duke u bazuar se përgjatë kësaj rruge ka vendbanime të shumta dhe objekte të ndërtuara në afërsi të rrugës, me kyçje në rrugët rajonale të cilat dukshëm rrezikojnë sigurinë e komunikacionit në këto rrugë . Numri i komunikacionit që zhvillohet në Rrugën Rajonale **R107 (Pejë – Deçan – Gjakovë – Prizren)** është rreth **11,500.00 automjete për 24/h**, që i plotëson kriteret për zgjerim të rrugës nga dy në Katër shirita qarkullimi. Zgjidhja teknike me Zgjerimin e rrugës Rajonale **R107, R101** dhe **R103** në trasën ekzistuese ka mangësi sepse duhet që të bëhet rrënimi i një numri të konsiderueshëm të objekteve të ndërtuara përgjatë rrugës. Duhet të ndërtohen, nënkalime dhe mbikalime për automjete dhe për këmbësor. Përgjatë rrugës ka instalime nëntokësore dhe mbitokësore të cilat duhen të dislokohen. Vetë realizimi i projektit është mjaft i vështirësuar sepse punimet zhvillohen në afërsi të drejtëpërdrejtë të komunikacionit dhe nevojitet të ndërtohen rrugët shtesë të përkoshme, për devijimin e komunikacionit gjatë realizimit të punimeve dhe ndërtimit të strukturave (urave, mbikalimeve, nënkalimeve etj.).”²¹

21 Dosja e Tenderit, Hartimi i projektit zbatues për ndërtimin e Autostradës "Istog – Pejë – Deçan – Gjakovë – Prizren"





Edhe pse në elaborim thuhet se qarkullimi i 11,500 automjeteve në 24 orë i plotëson kriteret për zgjerim të rrugës nga dy në katër korsi, nuk tregojnë nëse ky qarkullim është i mjaftueshëm për të kërkuar ndërtimin e autostradës së re, kostoja të cilës pritet të tejkalojë kostot për zgjerim të rrugës ekzistuese. Lidhur me rastin e rrugës Prishtinë-Mitrovicë që ka qarkullim prej më shumë se 20,000 automjeteve në 24 orë, Qeveria kishte vendosur vetëm për opcionin e zgjerimit të rrugës ekzistuese, dhe kishte filluar ndërtimin në vitin 2009.

Më 14.06.2019, KDI kishte kërkuar nga Ministria e Financave informacion në lidhje me planifikimet për financimin e investimit për Autostradën e Dukagjinit, dhe se a është përfshirë ky projekt në kornizën afatmasme të shpenzimeve (KASH). Përgjigjja e pranuar nga Ministria e Financave ishte se nuk ka të dhëna në lidhje me projektin "Autostrada e Dukagjinit"²².

Pavarësisht kësaj, MI shpenzoi mbi një 1.14 milion në tenderin për hartimin e projektit ideor e zbatues, në të cilin nuk është paraparë asnjë analizë e kostove dhe benefiteve. Projekti zbatues për variantin e përzgjedhur të trasësë pritet t'i dorëzohet Ministrisë së Infrastrukturës MI 12 muaj pas aprovimit të projektit ideor, ndërsa elaborati i shpronësimit 1 muaj pas aprovimit të projektit zbatues. Përkundër që është bërë e ditur kostoja e ndërtimit dhe shpronësimit të Autostradës së Dukagjinit prej 1 miliardë euro, ende nuk ka një plan konkret dhe të detajuar mbi mënyrën e financimit të këtij projekti.



Në vendimin e Qeverisë së Kosovës për krijimin e Komitetit Drejtues Ndërministror për zhvillimin e projektit "Autostrada e Istog-Pejë-Deçan-Gjakovë-Prizren" të datës 13.02.2018, dokument ky i hapur për publikun, është përcaktuar përbërja e këtij komisioni prej pesë ministrave, ndërsa Ministria e Infrastrukturës është vendosur të jetë autoritet kontraktues për procedurën e prokurimit.

²² Përgjigje përmes emailit nga Ministria e Financave



4. A po sjellin përfitime ndërtimet e Autostradave ? - Analiza e kostos dhe përfitimeve, rasti i Autostradës “Arben Xhaferi”

Në mënyrë që të ndërtohet një paralogari mbi kostot dhe përfitimet e mundshme nga investimi në Autostradën e Dukagjinit, KDI i është referuar projektit të autostradës Prishtinë-Hani i Elezit.

Punimet për ndërtimin e Autostradës “Arben Xhaferi” (Rruga 6, Prishtinë – Hani i Elezit) kishin filluar në vitin 2014, por mungesa e mjeteve financiare kishte bërë që punimet për ndërtimin e saj të zgjateshin edhe për rreth 17 muaj shtesë. Autostrada e cila u lëshua në qarkullim me 29.05.2019. Projektionet financiare fillestare për ndërtimin e kësaj autostrade me gjatësi prej 65.5 kilometra, ishin paraparë që takspaguesve kosovarë t'u kushtonin 579 ²³Milion Euro përfshirë shpronësimin.

Para se të nënshkruhej kjo kontratë, Qeveria e Kosovës krijoi një grup ndër-ministror, i cili në bashkëpunim me Bankën Botërore (BB) dhe Fondin Monetar Ndërkombëtar (FMN), zhvilloi studimin e fizibiliteti për këtë projekt. Ky studim u bë nga një ekip konsulentësh ndërkombëtar, të cilët pas analizave të prezentuara rekomandojnë Ministrinë e Financave (MF) për të vazhduar me projektin.

Sipas Analizës së Kostove dhe Përfitimeve në raportin e studimit të fizibilitetit nga MI, kostot e projektit ishin paraparë të jenë 579 Milion Euro, ndërsa përfitimet nga ky pro-

jekt ishin llogaritur të jenë 709 Milion Euro, që nënkuptonte se projekti sjellë përfitime neto prej 130 Milion Euro, me një Normë të Brendshme të Kthimit prej 10.6%.²⁴ Mirëpo, bazuar në shpenzimet reale në përfundim të projektit, është parë që projekti nuk ka prodhuar përfitimet e pritura.

Në tabelat më poshtë janë paraqitur projeksionet e kostove dhe përfitimeve sipas studimit të fizibilitetit para fillimit të ndërtimit dhe kostot reale në fund të realizimit të projektit. Ky studim në fakt përbënte bazën e arsyeshmërisë së investimit për ndërtimin e Autostradës Arben Xhaferi. Kostoja reale e ndërtimit, pa përfshirë kostot e shpronësimit kishte arritur në 709 milion Euro, pra 234 milion euro më shumë se sa kostoja e planifikuar e ndërtimit, 475 milion euro. Kjo rritje e kostos së ndërtimit, qytetarëve të vendit nuk u ka sjellë përfitimin ekonomik të planifikuar (709 milionë). Në fakt, ka shpërfaqur humbje në vlerë prej 78 milion euro, pa përfshirë këtu përllogaritjen e kostove reale të shpronësimit të cilat sipas disa deklaratave të ish Ministrisë të MI, z.Lutfi Zharku, mund të jenë mbi 100 milion²⁵ euro dhe jo 46 Milion Euro sa janë të paraqitura në studimin e fizibilitetit.

23 Rruga 6: Autostrada Prishtinë – Shkup, RIINVEST, 2015

24 Rruga 6: Autostrada Prishtinë – Shkup, RIINVEST, 2015

25 <https://www.koha.net/arberi/166669/zharku-shpronësimet-e-cojne-ne-mbi-800-milione-euro-koston-per-arben-xhaferi/>



5. Kosto oportune e investimit në Autostradën e Dukagjinit

Në tabelën më poshtë janë paraqitur kostot oportune të investimit prej 1 Miliard Euro për Autostradën e Dukagjinit në sektorët tjerë primarë si ekonomia, arsimi dhe shëndetësia

Investimi	Rezultati
1 Miliard Euro investim në ekonomi	<ul style="list-style-type: none"> Alokimi i këtyre mjeteve në subvencionimin e ndërmarrjeve ekzistuese apo në hapjen e bizneseve të reja, do të mund të krijonte rreth 40,000²⁹ vende të reja pune
1 Miliard Euro investim në arsim	<ul style="list-style-type: none"> Shpenzimet në arsim në vitin 2019 në Kosovë janë rreth 292.4 Milion Euro që është 4.1% e BPV-së. Në shtetet e BE-së, përqindja e shpenzimeve në arsim për BPV është 4.7%. Për të përmbushur këtë normë në Kosovë, në vit duhet të alokohet buxhet shtesë në vlerë prej 42.6 Milion Euro. 1 Miliard Euro investim në fushën e arsimit do të mundësonte rritjen e normës së shpenzimeve për arsim në vit (në 4.7% të BPV) sikurse në BE për 23 vitet e ardhshme Kjo do të ndikonte në ngritjen e kualitetit të arsimit në Kosovë dhe në adresimin e prioriteve të SKZH për ngritjen e kapitalit njerëzor si parakusht për një zhvillim ekonomik.
1 Miliard Euro investim në shëndetësi	<ul style="list-style-type: none"> Buxheti i Kosovës për shëndetësi për vitin 2019 përbën vetëm 3.3% të BPV-së, ose 225.6 mil euro. Përqindja mesatare e shpenzimeve në shëndetësi në vendet e BE-së është 7.1% e BPV-së. Për të arritur këto standarde, në Kosovë do të duhej të alokoheshin 485 milionë euro në vit në shëndetësi 1 miliardë euro investim në shëndetësi do të mundësonte rritjen e normës së shpenzimeve për shëndetësi në vit (në 7.1% të BPV) për 4 vite Kualiteti i shërbimeve shëndetësore do të mund të rritej për qytetarët, të cilët rreth 40% të shpenzimeve totale për shëndetësi i paguajnë nga xhepi i tyre.

²⁹ Kosto mesatare e krijimit të një vendi të punës llogaritet në mes të 25,000.00 deri në 30,000.00 dollarëve amerikan. <https://blogs.worldbank.org/jobs/hoë-much-does-it-cost-create-job>



PERKRAHUR DHE FINANCUAR
NGA AMBASADA BRITANIKE.



British Embassy
Pristina

