



**Republika e Kosovës**  
**Republika Kosova-Republic of Kosovo**  
**Qeveria - Vlada - Government**  
*Ministria e Infrastrukturës*  
*Ministarstvo Infrastrukture*  
*Ministry of Infrastructure*

**Strategjia Sektoriale dhe Transportit Multimodal 2015-  
2025 dhe Plan i veprimit 5 vjeçar**

## Përmbajtja:

<b>Fjala e hyrjes e Ministrit.....</b>	<b>9</b>
<b>QASJA DHE METODOLOGJIA .....</b>	<b>10</b>
Qasja .....	10
Konteksti i gjerë.....	10
Vizioni .....	11
Misioni .....	11
<b>Kapitulli 1 - Objektivat e Strategjisë së transportit dhe plani i veprimit</b>	<b>12</b>
<b>1.1. Objektivat strategjike.....</b>	<b>12</b>
<b>1.2. Objektivat operacionale.....</b>	<b>13</b>
<b>1.2.1. Objektivat operacionale në kuadër të Objektivës 1 Integrimi në</b>	
<b>korridoret pan evropiane.....</b>	<b>13</b>
Integrimi i transportit multimodal.....	13
Infrastruktura Rrugore dhe Integrimi i transportit.....	13
Infrastruktura hekurudhore dhe integrimi i transportit .....	13
Integrimi i aviacionit civil .....	13
<b>1.2.2. Objektivat operacionale në kuadër të Objektivës 2 Përmirësimi i</b>	
<b>kualitetit të shërbimeve.....</b>	<b>14</b>
Rritja e cilësisë së shërbimeve të transportit multimodal.....	14
Rritja e cilësisë së shërbimeve të transportit rrugor.....	14
Rritja e cilësisë së shërbimeve të transportit hekurudhor .....	14
Përmirësimi i cilësisë së shërbimeve të aviacionit civil .....	15
Krijimi i lehtësirave për qasje në shërbime të transportit detar dhe ato portuale .....	15
<b>1.2.3. Objektivat operacionale në kuadër të Objektivës 3, Përmirësimi i</b>	
<b>sigurisë në komunikacion .....</b>	<b>15</b>
<b>1.2.4. Objektivat operacionale në kuadër të Objektivit 4 Bashkëpunimi me</b>	
<b>organizatat ndërkombëtare.....</b>	<b>16</b>
<b>1.2.5 Objektivat operacionale në kuadër të Objektivit 5, Implementimi i një</b>	
<b>strukture funksionale.....</b>	<b>16</b>
<b>Kapitulli 2- Politikat evropiane dhe gjendja aktuale e infrastrukturës</b>	
<b>së transportit .....</b>	<b>17</b>
<b>2.1. Transporti dhe politikat mjedisore.....</b>	<b>17</b>
Politika e transportit e BE-së.....	17
2.1.1.1 "Libri i Bardhe i Transportit në BE - udhërrëfyes për zonë unike të	
transportit evropian, 2011 " .....	17
2.1.1.2 Komunikata e BE-së për një të ardhme të qëndrueshme të transportit	
(2009) .....	19
Politika e BE-së për ambient dhe lidhjet e saj me politikat e transportit .....	19
<b>2.2. Konteksti rajonal (SEETO).....</b>	<b>21</b>
2.2.1. Rjeti bazik rrugor i SEETO-s .....	22
2.2.2. Rjeti bazik hekurudhor i SEETO-s .....	22
2.2.3. Portet qendrore të SEETO-s .....	23
2.2.4. Aeroportet qendrore të SEETO-s.....	23
<b>2.3. Rjeti rrugor ekzistues .....</b>	<b>24</b>
2.3.1. Rjeti kryesor dhe rajonal rrugor.....	24
2.3.2. Rjeti lokal rrugor .....	25
<b>2.4. Rjeti hekurudhor ekzistues .....</b>	<b>26</b>
<b>2.5. Infrastruktura ekzistuese e aviacionit civil.....</b>	<b>26</b>
<b>2.6. Projekti i portit të Shëngjinit .....</b>	<b>29</b>

<b>Kapitulli 3- Kërkesa për mobilitet dhe shërbime transportuese në Kosovë .....</b>	<b>30</b>
<b>3.1. Gjendja demografike dhe ekonomike e Kosovës .....</b>	<b>30</b>
3.1.1. Nevojat për transport publik sipas numrit të popullsisë .....	30
3.1.1.1. Të dhëna demografike.....	30
3.1.2. Ekonomia e Kosovës.....	32
<b>3.2 Kërkesat e udhëtarëve për qarkullim dhe shërbimet transportuese .....</b>	<b>36</b>
3.2.1 Nevojat e udhëtarëve për qarkullim .....	36
3.2.2 Shërbimet ekzistuese të transportit të udhëtarëve .....	37
3.2.3 Industria e transportit të udhëtarëve .....	37
<b>3.3 Shërbimet e transportit të mallrave .....</b>	<b>40</b>
3.3.1 Nevojat për transportin e mallrave .....	40
3.3.2 Shërbimet ekzistuese të transportit të mallrave .....	41
3.3.3 Transporti me kamionë .....	43
<b>Kapitulli 4 - Përparësitë, mangësitë, mundësitë dhe rreziqet SWOT analiza e sistemit transportues.....</b>	<b>44</b>
4.1. SWOT analiza e transportit multimodal/intermodal .....	44
4.2. SWOT analiza e infrastrukturës rrugore dhe e shërbimeve të transportit .....	45
4.3. SWOT analiza e infrastrukturës dhe shërbimeve të transportit hekurudhor .....	47
<b>Kapitulli 5 - Strategjia e transportit multimodal.....</b>	<b>50</b>
<b>5.1. Plotësimet dhe bashkëndimi i modaliteteve .....</b>	<b>50</b>
3.1.1 Transporti multimodal/intermodal i mallrave .....	50
3.1.1.1 Transporti nacional multimodal/intermodal i mallrave .....	50
3.1.1.2 Transporti ndërkombëtar multimodal/intermodal i të mallrave .....	51
3.1.2 Transporti Multimodal i Udhëtarëve .....	52
3.1.2.1 Orientimet drejt zgjidhjeve multimodale për transport të udhëtarëve.....	52
3.1.2.2 Transporti multimodal i udhëtarëve dhe intermodaliteti autobus-tren .....	54
<b>5.2. Strategjia sipas llojit të transportit .....</b>	<b>55</b>
3.2.1. Zhvillimi dhe mirëmbajtja e infrastrukturës rrugore .....	55
3.2.1.1. Aspektet organizative dhe institucionale.....	55
3.2.1.1. Zhvillimi i Infrastrukturës rrugore .....	55
3.2.1.2. Mirëmbajtja e rrugëve .....	56
3.2.2 Transporti rrugor.....	57
3.2.2.1 Transporti i mallrave .....	57
3.2.2.2. Transporti i udhëtarëve.....	57
3.2.3. Infrastruktura dhe transporti hekurudhor.....	59
3.2.3.1. Zhvillimi i infrastrukturës hekurudhore .....	59
3.2.3.2. Zhvillimi i shërbimeve të transportit hekurudhor .....	59
3.2.4 Aviacioni civil.....	61
3.2.4.1 Çështjet e zhvillimit të infrastrukturës .....	61
3.2.4.2. Shërbimet e aviacionit civil .....	61
3.2.5. Transporti detar dhe shërbimet e portit .....	62
3.2.5.1. Periudha afatshkurtër dhe afatmesme: shfrytëzimi i porteve të Durrësit, Tivarit dhe Selanikut .....	62
3.2.5.2. Periudha afatgjate: Studime për zhvillimin e mëtejshëm të portit të Shëngjinit .....	62
3.2.5.3. Strategjia për përmirësimin e qasjes tokësore në portet fqinje .....	63
<b>5.3. Strategjia mjedisore në lidhje me transportin.....</b>	<b>63</b>
3.3.1. Studimet e mëtejshme mbi ndotësit dhe uljen e emetimeve të gazrave të efektit serrë .....	63
3.3.2. Studime të mëtejshme për energjinë dhe teknologjinë alternative .....	64
<b>5.4. Strategjia e financimit.....</b>	<b>65</b>

5.5 Implementimi i Strategjisë.....	65
1. IMPLEMENTIMI I STRATEGJISË.....	67

**Kapitulli 7 – Zbatimi, baza e të dhënave dhe treguesit e rezultateve... 114**

<b>7.1. Zbatimi i Strategjisë sektoriale dhe të transportit multimodal dhe plani i veprimit.....</b>	<b>114</b>
7.1.1. Aksionerët .....	114
7.1.2. Azhurnimi periodik dhe përcjellja e SSTMMPV .....	115
7.1.3. Roli i Njësise së Planifikimit të Transportit.....	115
<b>7.2. Baza e të dhënave dhe sistemi i informativ.....</b>	<b>117</b>
<b>7.3. Monitorimi dhe indikatorët .....</b>	<b>117</b>
7.3.1. Roli i indikatorëve .....	117
7.3.2. Llojet e treguesve .....	118
7.3.3. Zgjedhja dhe përdorimi i treguesve.....	119
7.3.3.1. Treguesit e propozuar .....	119
7.3.3.2. Treguesit e propozuar hekurudhor .....	121

## Lista me figura

Figura 1 - SEETO Rrjeti rrugor qendror.....	22
Figura 2 – Rrjeti qendror hekurudhor i SEETO-s .....	24
Figura 3 – Rrjeti kryesor dhe regional i rrugëve të Kosovës.....	27
Figura 4 – Rrjeti hekurudhor i Kosovës .....	28
Figura 5 – Origjina e vendeve të importit .....	35
Figura 6 – Vendet me destinacion të eksportit .....	
Figura 7 - 2011 Komunikacioni ditor i veturave private .....	38
Figura 8 - 2011 Komunikacioni ditor i autobusëve .....	39
Figura 9 – 2011 trafiku ditor i kamionëve .....	42

## Lista me tabela

Tabela 1 – Rrjeti aktual i rrugëve në Kosovë (km) .....	24
Tabela 2 – Krahasimi i karakteristikave të porteve ekzistuese dhe potenciale për Kosovën.....	29
Tabela 3 – Krahasimi i karakteristikave demografike të Kosovës me ato të vendeve fqinje .....	30
Tabela 4 – Popullsia në regjionet, komunat dhe qytetet kryesore në Kosovës (2011) .....	30
Tabela 5 – Krahasimi i BPV në mes Kosovës dhe vendeve fqinje.....	32
Tabela 6 - Importi/eksporti sipas produkteve kryesore .....	32
Tabela 7 - Importi/eksporti sipas vendeve kryesore .....	34

## Akronimet dhe shkurtesat

<b>AGTC</b>	Accord General sur le Transport Combiné (Marrëveshja Evropiane mbi Transportin Ndërkombëtar të Kombinuar)
<b>C</b>	Centigradë
<b>CEFTA</b>	Marrëveshja e Evropës Qendrore për tregti të lirë
<b>CH<sub>4</sub></b>	Metani
<b>CNG</b>	Gazi natyror i kompresuar
<b>CO</b>	Monoksidi i karbonit
<b>CO<sub>2</sub></b>	Dyoksidi i karbonit
<b>CPC</b>	Certifikata e kompetencës profesionale
<b>DG TREN</b>	Drejtoria e Përgjithshme e Transportit dhe Energjisë (e Komisionit evropian)
<b>DOR</b>	Drejtoria e Rrugëve
<b>DRI</b>	Departamenti i Infrasktururës Rrugore (në Ministrinë e Infrastrukturës)
<b>DËT</b>	Tonazhi i peshave të mëdha (kapaciteti bartës i anijes)
<b>EC</b>	Komisioni Evropian
<b>ECLO</b>	Zyra Ndërlidhëse e Komisioni Evropian (në Kosovë)
<b>EEC</b>	Ish - Komisioni Ekonomik Evropian, tani pjesë e KE
<b>ETBE</b>	Ethil butil eter
<b>EU</b>	Bashkimi Evropian
<b>EULEX</b>	Misioni i Bashkimi Evropian për sundimin e ligjit në Kosovë
<b>EU-TCA</b>	Marrëveshja e Komunitetit të Transportit e Bashkimit Evropian
<b>ft</b>	Këmbë
<b>FYROM</b>	Ish- Republika Jugosllave e Maqedonisë
<b>Ha (ha)</b>	Hektarë
<b>HDM</b>	Modeli i zhvillimit dhe menaxhimit të autorrugëve (Model)
<b>ICAO</b>	Organizata Ndërkombëtare e Aviacionit Civil
<b>ICF</b>	Inter Kontenier Frigo
<b>IFI</b>	Agjencioni Ndërkombëtar Financiar
<b>ILU</b>	Njësi intermodale ngarkimi
<b>IPCC</b>	Paneli Ndërkombëtar për Ndryshimet Klimatike
<b>ISO</b>	Organizata Ndërkombëtare e Standardizimit
<b>IT</b>	Teknologjia e informacionit
<b>IURR</b>	Sindikata Ndërkombëtare e Transportit të Kombinuar

<b>kËh</b>	Kilovat-orë
<b>LED</b>	Diodat emetuese të dritës
<b>LPG</b>	Gazi i lëngshëm i benzinës
<b>MoInf</b>	Ministria e Infrastrukturës
<b>MoU</b>	Memorandumi i bashkëpunimit
<b>Mt</b>	Millionë tonelata
<b>MTC</b>	Ish- Ministria e Transportit dhe Telekomunikacionit
<b>NO<sub>x</sub></b>	Oksidi i azotit
<b>O<sub>3</sub></b>	Ozoni
<b>PAK</b>	Agjenciai e Privatizimit e Kosovës
<b>Pb</b>	Plumbi
<b>PIA</b>	Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës
<b>PM</b>	Materia e grimcës
<b>POE</b>	Ndërmarrje në pronësi publike
<b>PPP</b>	Partneriteti publik privat
<b>PPP-ISC</b>	Komisioni Drejtues Ndërministror PPP
<b>PSO</b>	Detyrimet e shërbimeve publike
<b>RMG</b>	(Krani) i montuar në hekurudhë
<b>ro-ro</b>	Roll-on roll-off (Iloj anije)
<b>SC</b>	Zingjiri furnizues
<b>SSTMPV</b>	Strategjia sektoriale dhe e transportit multimodal dhe plani i veprimeve
<b>SEETO</b>	Observatori i Transportit i Evropës Juglindore
<b>SO<sub>2</sub></b>	Dyoksidi i sulfurit
<b>SOE</b>	Ndërmarrje në pronësi shoqërore
<b>TEN</b>	Rrjeti Transevropian (Korridoret)
<b>TEU</b>	Njësi ekuivalente njëzet- këmbë (për kontenier)
<b>TIR</b>	Transports Internationaux Routiers (Marrëveshja doganore mbi transportin ndërkombëtar të mallrave)
<b>UIC</b>	Union Internationale des Chemins de Fer (Sindikata Ndërkombëtare e Hekurudhave)
<b>UIRR</b>	Union Internationale (du Transport Combiné) Rail-Route (Sindikata Ndërkombëtare e Transportit të Kombinuar Hekurudhor-Rrugor)
<b>UITP</b>	Union International du Transport Public (Shoqata Ndërkombëtare e Transportit Publik)
<b>UN</b>	Kombet e Bashkuara

<b>UNCTAD</b>	Konferenca e Kombeve të Bashkuara për Tregti dhe Zhvillim
<b>UNECE</b>	Komisioni Ekonomik për Evropë i Kombeve të Bashkuara
<b>UNMIK</b>	Misioni (i përkohshëm) i Kombeve të Bashkuara në Kosovë
<b>UNSCR</b>	Rezoluta e Këshillit të Sigurimit të Kombeve të Bashkuara
<b>USD</b>	Dollari i SHBA-ve
<b>Ë, Ëh</b>	Vat, Vat-orë
<b>ËHO</b>	Organizata Botërore e Shëndetësisë



# Fjala e hyrjes e Ministrit

Duke synuar realizimin sa më të suksesshëm të objektivave strategjike për zhvillim të qëndrueshëm ekonomik të Republikës së Kosovës, për ngritjen e nivelit të konkurrencës ekonomike, zvogëlimin e dallimeve sociale, arritjen e trendeve rajonale dhe ndërkombëtare në zhvillimin e infrastrukturës së transportit, Ministria e Infrastrukturës, në bashkëpunim me shumë palë të tjera të interesit, ka hartuar Strategjinë e zhvillimit të transportit multimodal për periudhën 2015-2025.

Jemi të vetëdijshëm se realizimi i kësaj Strategjie nuk do të jetë i lehtë. Kjo, ngase mungesa e investimeve gjatë dekadave të fundit, ka bërë që sistemet tona të transportit të mos zhvillohen sa e si duhet. Megjithatë, në saje të angazhimit të MI-së, dhe të strukturave përkatëse, kemi arritur rezultate të rëndësishme. Dëshmi për këtë janë ndërtimi i autostradave të reja që lidhin Republikën e Kosovës me shtetet fqinje, zgjerimi i korridorit të rrugëve ekzistuese N2 dhe N9 dhe dhënia me koncesion e Aeroportit të Prishtinës. Për arritjen edhe më me sukses të objektivave të përcaktuara, e kemi paraparë dhe jemi duke u përpjekur që, në disa sektorë, të përfshijmë edhe sektorin privat.

Kjo Strategji parasheh modelet e zhvillimit të infrastrukturës së transportit, realizimi i të cilave do të bëjë që Republika e Kosovës të ketë një infrastrukturë të zhvilluar të transportit e, njëkohësisht, të ketë qasje më të lehtë në tregjet ndërkombëtare të mallrave, të shërbimeve dhe në tregjet e punës.

Me këtë Strategji përcaktohen qartë objektivat për zhvillim të qëndrueshëm të infrastrukturës së transportit në tërësi, për ndërtimin e rrugëve moderne, që lidhen me korridoret pan-evropiane, ndërtimin e infrastrukturës bashkëkohore të transportit hekurudhor, ajror, detar dhe të infrastrukturës për komunikime elektronike, me çka do të krijohen kushte për transport të sigurt dhe respektimin e kriterëve ndërkombëtare për ruajtjen e mjedisit jetësor.

Me këtë Strategji, përveç çështjeve thelbësore, që kanë të bëjnë me infrastrukturën e transportit, me ndërtimin e kapacitetve për zbatimin e saj, janë paraparë edhe aktivitete përkatëse të Ministrisë së Infrastrukturës, realizimi i të cilave përputhet dhe e përplotëson Programin e Qeverisë për anëtarësimin e Republikës së Kosovës në organizata rajonale dhe ndërkombëtare të transportit.

## QASJA DHE METODOLOGJIA

### Qasja

Qasja për hartimin e Strategjisë ishte një kombinim i punëtorive dhe takimeve me ekipe ekspertësh dhe me menaxherë individualë të infrastrukturës së transportit. Paraprakisht, kjo qasje, është aprovuar nga Ministria.

Procesi i hartimit të Strategjisë sektoriale është zhvilluar nga dy grupe: nga Grupi udhëheqës i procesit dhe nga Grupi hartues i Strategjisë, Këto dy grupe kanë pasur mbështetjen teknike të paraparë me Projektin “Asistenca Teknike për Strategjinë dhe Planin e zhvillimit të Kosovës”.

Qasja e përdorur është shpjeguar më në detaje në paragrafët në vijim.

### Konteksti i gjerë

Në prill të vitit 2005, Zyra e Kryeministrit të Republikës Kosovë ka themeluar Sekretariatit për Strategjinë dhe Planin Zhvillimor të Kosovës (SPZHK). Sekretariati ishte institucion i përkohshëm, që kishte për qëllim krijimin e vizionit dhe qasjes strategjike për zhvillimin afatmesëm. Kjo Strategji është përpiluar në dhjetor të vitit 2006 dhe ishte paraparë që të zbatohet në periudhën 2007÷2013.

Me këtë Strategji, të hartuar nga grupet punuese sektoriale të ministrive dhe nga subjekte përkatëse të interesit, parashiheshin objektivat kryesorë të zhvillimit ekonomik të Kosovës.

Strategjia është transponuar në Kornizën afatmesme të shpenzimeve (KASH) të Republikës së Kosovës. Kjo siguroi koherencën, përputhshmërinë dhe transparencën e financimit të aktiviteteve të parapara me prioritetet e përcaktuara. Teksti i Kornizës së parë është publikuar në shtator të vitit 2007 dhe përfshinte periudhën 2008÷2010.

Procesi i hartimit të Strategjive sektoriale të rishikuara, me të cilat përcaktoheshin prioritetet dhe paraqiteshin shpenzimet e planifikuara për zhvillimin e aktiviteteve gjatë viteve 2009-2012 ka qenë në përputhje me Strategjinë multimodale. Qeveria e Republikës së Kosovës, në 2012, ka marrë vendim për bashkimin e kësaj Strategjie me Strategjinë sektoriale, me të cilën janë identifikuar dhe përcaktuar prioritetet strategjike, të cilat përbëjnë bazën e KASH-ës.

## **Vizioni**

Krijimi i sistemit modern dhe të integruar të shërbimeve të transportit, i cili do t'i kontribuojë zhvillimit të qëndrueshëm ekonomik dhe zhvillimit të kapaciteve njerëzore të Republikës së Kosovës.

## **Misioni**

Krijimi i ambientit për zhvillim të sigurt, kualitativ dhe funksional të sistemeve të transportit dhe të kapaciteteve njerëzore për ofrimin e shërbime cilësore, për mjedis të pastër ekologjik, për rritje ekonomike dhe integrim në organizata dhe struktura përkatëse ndërkombëtare.

Qëllimi i përgjithshëm i Ministrisë së Infrastrukturës në sektorin e transportit, është:

Të kontriboj në rritjen ekonomike, përmes krijimit të një sistemi efikas të transportit, të një sistemi të integruar multimodal, të transportit rrugor, hekurudhor dhe ajror, me çmim të ulët dhe të sigurt për mjedisin.

Ministria e Infrastrukturës angazhohet për krijimin e një sistemi plotësisht të integruar të transportit për të gjithë qytetarët, i cili do t'u mundësojë atyre të zgjedhin transportin më efikas dhe më të leverdishëm që plotëson nevojat e tyre, që garanton ruajtjen e mjedisit, që është në përputhje me programin e Qeverisë për bashkëpunim me vendet fqinje dhe për integrim në strukturat rajonale e ndërkombëtare.

Me këtë Strategji është përcaktuar edhe plani i veprimit për zhvillimin e sistemit të transportit në Kosovë deri në vitin 2025.

Objektivat strategjike dhe operacionale të MI-së paraprakisht janë hartuar dhe miratuar nga ish-Ministria e Transportit dhe Komunikacionit, në vitin 2009, si pjesë e Projektit të Zyrës Ndërlidhëse të BE-së, të titulluar "Dhënia e përkrahjes në zbatimin e Marrëveshjes për komunitetin e transportit". Në këtë Startegji janë përfshirë dhe specifikuar ato objektiva që kanë mbetur të pandryshuara.

# Kapitulli 1 - Objektivat e Strategjisë së transportit dhe plani i veprimit

## 1.1. Objektivat strategjike

- Objektiva strategjike 1: lidhja me korridoret pan-evropiane,  
Përmirësimi, zhvillimi dhe mirëmbajta e infrastrukturës së transportit, e cila është e integruar në korridoret pan-evropiane dhe është konform me standardet ndërkombëtare,
- Objektiva strategjike 2: Përmirësimi i kualitetit të shërbimeve,  
Krijimi i ambientit të favorshëm dhe të sigurt rregullativ për ngritjen e cilësisë së shërbimeve në fushën e transportit,
- Objektiva strategjike 3: Përmirësimi i sigurisë në komunikacion,  
Përmirësimi i sigurisë në komunikacion dhe i mbrojtjes së mjedisit,
- Objektiva strategjike 4: Bashkëpunimi me organizata ndërkombëtare,  
Anëtarësimi dhe bashkëpunimi i Kosovës me organizatat ndërkombëtare në fushën e transportit,
- Objektiva strategjike 5: Ndërtimi i strukturës funksionale:  
Strukturë funksionale me resurse njerëzore të mjaftueshme, të motivuara dhe kompetente për sektorin e transportit.

## 1.2. Objektivat operacionale

Kjo pjesë paraqet lidhshmërinë ndërmjet objektivave të diskutuara në seksionin 1.1 dhe rekomandimet strategjike të paraqitura në Kapitullin 6.

### 1.2.1. Objektivat operacionale në kuadër të Objektivës 1 Integrimi në korridoret pan evropiane

#### Integrimi i transportit multimodal

- Lidhja e propozuar e sistemit të transportit multimodal me rrjetet e rëndësishme TMM të BE-së, nëpërmjet vendosjes së bashkëpunimit me subjektet lokale, rajonale, ndërkombëtare, me aleancat strategjike dhe me kompanitë simotra. Linja hekurudhore 10 dhe Rruga R6 dhe R7 seksioni i mbetur **Besi-Merdare**, sigurojnë, në të ardhmen, rrugë alternative për korridoret hekurudhore X dhe VIII.
- **Studimi i parafizibilitetit** i linjës hekurudhore, segmenti Prizren - kufiri me Shqipërinë;
- Përmirësimi i terminalit multimodal ekzistues në Miradi, në mënyrë që të pranojë trenat e gjatë 550 m që vijnë nga BE-ja, dhe shqyrtimi i mundësive për ndërtimin e terminaleve tjera në Republikën e Kosovës.

#### Infrastruktura Rrugore dhe Integrimi i transportit

- Përmirësimi i seksioneve prioritare në Rrugët 6 (N2, Vushtri-Mitrovicë, N9, Kijeve-Dollce-Pejë) dhe Rrugës 7 (Besi-Merdare)
- Ngritja, përmirësimi i projektimit profesional të rrugëve dhe kërkesat e mirëmbajtjes në përputhje me standardet e BE-së;
- Përmirësimi i informacionit mbi transportin e mallrave me pranimin e Rregullores evropiane (KE) nr. 1172/98 mbi mbledhjen e të dhënave statistikore për transportin rrugor të mallrave dhe vendosjen e detyrimit për operatorët e transportit rrugor të mallrave për dhënien e informacioneve për automjetet, relacionet e tyre dhe mallrat që transportojnë.

#### Infrastruktura hekurudhore dhe integrimi i transportit

- Zbatimi progresiv i rekomandimeve nga studimi i parafizibilitetit për Linjën 10 hekurudhore, që kjo rrugë të kthehet në gjendje të mirë operacionale;
- Të bëhen studime të fizibilitetit në interes të ndërtimit të linjës hekurudhore, të munguar, me Shqipërinë, qendrat e saj kryesore dhe portet;
- Të bëhen hulumtime të tregut për të kuptuar nevojat e terminalit(eve) multimodal(e), për nevojat e Kosovës dhe për të kuptuar vendin e tyre në një rrjet të terminaleve intermodale në Ballkan në lidhje me zhvillimin e qendrave të shpërndarjes dhe të logjistikës në rajon.

#### Integrimi i aviacionit civil

- Duhet siguruar zbatimi i plotë i të gjitha kritereve të sigurisë, i akteve që rregullojnë dhe precizojnë masat e sigurisë të parapara me anekset ICAO dhe legjislacionin evropian për sigurinë e aviacionit civil, nga të gjitha strukturat e aviacionit civil.

## 1.2.2. Objektivat operacionale në kuadër të Objektivës 2 Përmirësimi i kualitetit të shërbimeve

### Rritja e cilësisë së shërbimeve të transportit multimodal

- Modernizimi i terminalit të mallrave në Miradi, me qëllim të rritjes së ofrimit të shërbimeve të TMM;
- Studime të fizibilitetit për modernizimin e terminaleve ekzistuese të udhëtarëve dhe ndërtimin e terminaleve të reja të propozuara për transportin e udhëtarëve, dhe modernizimin e terminalit multimodal për Prishtinën, duke përfshirë lidhjen e tij me aeroport, Pejë, Prizren, Gjilan, Ferizaj, Gjakovë dhe Mitrovicë;
- Përgatitja e Planit të korridorit intermodal për pasagjerë në Linjën hekurudhore 10 dhe Prishtinë–Pejë.

### Rritja e cilësisë së shërbimeve të transportit rrugor

- Përmirësimi i segmenteve prioritare të rrugëve kombëtare;
- Rritja e aseteve dhe punët e mirëmbajtjes, planifikimi dhe programimi;
- Ngritja e kapaciteteve inxhinierike dhe mbikëqyrja e punëve të ndërtimit të autostradave;
- Ristrukturimi i industrisë së transportit të udhëtarëve me autobusë përmes:
  - Nxitja e shkrirjes së kompanive, përkatësisht e bashkimit të tyre, në mënyrë që të bëhen më të fuqishme dhe më efikase;
- Nxjerrja e udhëzimeve për hartimin e planeve për transportin në nivel të komunave;
- Ofrimi i shërbimeve të transportit publik në Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës (ANP).

Shërbimet për transportin e mallrave dhe të mallrave të rrezikshme:

- Lëshimi i Certifikatës së kompetencës profesionale (CPC) për shoferët e kamionëve dhe testimit të detyrueshëm CPC;
- Organizimi dhe mbajtja e trajnimeve të obligueshme për transport të mallrave të rrezikshme;
- Aplikimi i një sistemi ditari (baza e të dhënave) të udhëtimit për shoferët e të gjitha automjeteve komerciale mbi 3,5 tonelata bruto.
- Aplikimi i standardeve të BE-së për testimin e automjeteve komerciale:
  - Forcimi i regjimit të testimit të automjeteve.

### Rritja e cilësisë së shërbimeve të transportit hekurudhor

- Zbatimi progresiv i rekomandimeve nga studimi i fizibilitetit për Linjën hekurudhore 10 në mënyrë që të jetë në gjendje të rregullt funksionale;
- Organizimi i studimeve të parafizibilitetit për ndërtimin e një linje hekurudhore me Shqipërinë, qendrat e saj kryesore dhe portet, e cila tani për tani mungon dhe është shumë e domosdoshme;
- Për të dy llojet e reja të shërbimeve të transportit, të pasagjerëve dhe të mallrave, kombinimi i shfrytëzimit të rrugëve dhe të hekurudhave, duhet të jetë i projektuar për të ofruar shërbime më efikase dhe të përshtatshme e, njëkohësisht, për shfrytëzimin sa më të mirë të burimeve ekzistuese për sigurinë dhe zhvillimin e qëndrueshëm të transportit.

## Përmirësimi i cilësisë së shërbimeve të aviacionit civil

- Ngritja e cilësisë së ofrimit të shërbimeve të navigacionit ajror;
- Duhet zhvilluar mjedis të favorshëm për operimin e kompanive të fluturimit në Kosovë, me kosto të levërdishme;

## Krijimi i lehtësirave për qasje në shërbime të transportit detar dhe ato portuale

- Në mënyrë që të përmirësohet qasja në portet ekzistuese, negocimi dhe arritja e marrëveshjeve të veçanta, dypalëshe dhe shumëpalëshe, me autoritetet e porteve përkatëse (p.sh. me Autoritetin Portual të Durrësit, me autoritetet portuale të Tivarit, të Selanikut), dhe të marrëveshjeve ndërshtetërore me shtetet që u përkasin, Shqipërinë, Greqinë, Malin e Zi dhe të marrëveshjeve për shërbime doganore, që janë me interes të ndërsjellë. Për arritjen e marrëveshjeve të tilla duhen bërë analiza të veçanta që kanë të bëjnë me çështjet e mëposhtme:
  - Identifikimin e kostos së shërbimeve portuale, në mënyrë që të përcaktohen çmime të levërdishme të tarifave që kanë ndikim për nënshkrimin e kontratave për shërbime afatgjata;
  - Përgatitja e projekt-marrëveshjeve dypalëshe, ose shumëpalëshe, në përputhje me rregulloret aktuale ndërkombëtare, me qëllim të lehtësimit të transportit transit portual (p.sh. zona e tregtisë së lirë në portet, lehtësime doganore, etj).
- Në afat të gjatë: studime të mëtejshme për zhvillimin e portit të Shëngjinit.

### 1.2.3. Objektivat operacionale në kuadër të Objektivës 3, Përmirësimi i sigurisë në komunikacion

Çështjet e **sigurisë rrugore** janë trajtuar në një komponent të veçantë të Strategjisë për siguri rrugore dhe me Planin e veprimit. Për të shmangur dyfishimin dhe përsëritjen e rekomandimeve të ndërlidhura, ato nuk janë përfshirë në këtë dokument.

Po ashtu, çështjet lidhur me sigurinë e transportit hekurudhor, janë trajtuar në një tjetër pjesë të veçantë të projektit dhe nuk janë paraqitur në këtë dokument. Megjithatë, këto strategji synojnë rritjen e cilësisë së shërbimeve të transportit hekurudhor (për referencë, seksioni 1.2.2.3) kanë për qëllim edhe përmirësimin e sigurisë në komunikacion dhe janë të dizajnuara në përputhje me këtë Strategji.

Sa i përket **sigurisë së aviacionit civil**, rekomandohet zbatimi i plotë i të gjitha masave të sigurisë, të cilat janë të rregulluara dhe të precizuara në anekset ICAO dhe legjislacionin evropian për sigurinë e aviacionit civil, nga të gjithë pjesëmarrësit e aviacionit civil.

#### **1.2.4. Objektivat operacionale në kuadër të Objektivit 4 Bashkëpunimi me organizatat ndërkombëtare**

Për të zhvilluar aktivitete dhe për t'u anëtarësuar në organizma dhe organizata të ndryshme ndërkombëtare, për bashkëpunim bilateral në fushën e transportit, duhet realizuar këto objektiva:

- Anëtarësimi në Shoqatën Botërore të Rrugëve (ish PIARC) dhe Federatën Evropiane të Rrugëve (ERF) dhe sa më shpejt që është e mundur, në ITF, AETR, ADR.
- Nënshkrimi i marrëveshjeve dypalëshe për transport me vendet me të cilat nuk kemi marrëveshje, por që kemi interes, si dhe implementimi i atyre ekzistuese.
- Anëtarësimi në Sindikatën Ndërkombëtare të Hekurudhave (UIC), Komisionin e Hekurudhave Evropiane dhe Rrjetin Hekurudhor (RNE).
- Anëtarësim në Organizatën Ndërkombëtare të Aviacionit Civil (ICAO), IATA dhe në Eurocontrol.
- Nënshkrimi i marrëveshjeve specifike me autoritetet e porteve relevante (p.sh. autoritetet portuale të Tivarit, Durrësit dhe Selanikut), në bazë komerciale.
- Arritjen e marrëveshjeve specifike me vendet përkatëse (p.sh. Shqipërinë, Greqinë, dhe Malin e Zi), në bazë dypalëshe ose shumëpalëshe, në mënyrë që të përfitohet nga lehtësimi i tregtisë dhe arritja e marrëveshjeve për shërbime doganore.
- Bashkëpunimi me organizmat dhe organizatat ndërkombëtare në të cilat jemi anëtar (CORTE, IRU, CIECA, CITA, UITP, SEETO).

#### **1.2.5 Objektivat operacionale në kuadër të Objektivit 5, Implementimi i një strukture funksionale**

Dokumenti përfshinë një komponent të veçantë për trajnimin e personelit të Ministrisë së Infrastrukturës në përgjithësi dhe të Departamentit për Integritet Evropian, Koordinim të Politikave dhe Planifikim të Transportit, duke përfshirë edhe Divizionin për Koordinimin e Politikave dhe Planifikim të Transportit (DKPPT, ish- NjPT), me qëllim të rritjes së kapaciteteve për planifikime strategjike, modele dhe parashikime të zhvillimit të transportit dhe të trafikut, për hartimin e programeve dhe të projekteve të nivelit të lartë profesional.



# Kapitulli 2- Politikat evropiane dhe gjendja aktuale e infrastrukturës së transportit

## 2.1. Transporti dhe politikat mjedisore

Sistemi i transportit të BE-së është aktualisht i njohur si jo i qëndrueshëm, në rënd të parë, për shkak të konsumit të madh të karburanteve, gjë që ka shkaktuar dhe vazhdon të shkaktojë emetim në rritje të CO<sub>2</sub>. Ky sistem ende shihet si jo shumë efikas, veçmas për shkak të bllokadave dhe barrierave ende ekzistuese.

### Politika e transportit e BE-së

#### 2.1.1.1 "Libri i Bardhë i Transportit në BE - udhërrëfyes për zonë unike të transportit evropian, 2011"

"Libri i bardhë i publikuar nga BE-ja në mars të 2011, parasheh iniciativa konkrete për ndërtimin e një sistemi kompetitiv të transportit që do ta ngriste mobilitetin dhe rritjen e prodhimit të karburantëve dhe punësimin në BE, që do të reduktonte varësinë e BE-së për naftë. Po ashtu ky libër parasheh edhe masat për reduktimin e dendësisë në trafik dhe reduktimin e emetimit të karbonit për 60%, para vitit 2050. Libri përfshin këto ndryshime qenësore në politikën e transportit:

- Një ristrukturim thelbësor të kornizës rregullative për hekurudhat dhe përgatitjen e një pakoje të re për hekurudhat (në vitet 2012/2013), në mënyrë që sektori hekurudhor të bëhet më tërheqës dhe më i aftë për plotësimin e nevojave në rritje të tregut për transportin e udhëtarëve dhe mallrave në distanca të mesme (më të gjata se 300 km) para 2050.
- Definimin e një rrjeti bërthamë "multi-modal" evropian, me mundësi dhe kushte të reja të financimit.
- Eliminimin e bllokadave dhe barrierave në pjesët e tjera të rrjetit (p.sh. aeroporte, lumenj dhe detra).
- Qasje të re ndaj dendësisë në trafik, duke zbatuar parimin "ndotësi paguan" dhe "shfrytëzuesi paguan". Kjo do të arrihet duke caktuar tarifa për shfrytëzimin e infrastrukturës rrugore nga automjetet e udhëtarëve, me kalkulimin e të gjitha kostove për të gjitha automjetet, në mënyrë që të mbulohen kostot e infrastrukturës si dhe kostot sociale për dendësinë e trafikut, emetimin e CO<sub>2</sub>, ndotjen e mjedisit, zhurmën dhe aksidentet. Kjo qasje duhet të zbatohet për të gjitha llojet e transportit.
- Sistem i drejtë dhe stabil financiar për transport, që zbaton principin e destinimit të të ardhurave të mbledhura nga shfrytëzuesit e transportit për zhvillimin e një rrjeti të integruar dhe efikas.
- Promovimi i prodhimit të mjeteve transportuese që s'e ndotin mjedisin, të sigurta dhe të pazhurmëshme, që nga automjetet e deri tek anijet, barkat, mjetet lëvizëse dhe aeroplanët. Zonat kyçe do të përfshijnë: shfrytëzimin e karburanteve alternative, materialet e reja,

sistemet e reja të forcave shtytëse dhe mjetet e menaxhimit të IT dhe komunikacionit dhe të integritit të sistemeve komplekse të transportit.

- Vëmendje e veçantë do t'i kushtohet transportit në qytetet që promovojnë pagesat e shfrytëzimit të rrugëve urbane dhe skemat e kufizimit të qasjes,
- Shtytje e madhe drejt planifikimit të transportit multimodal dhe të biletave të integruara për shërbimet e udhëtarëve.
- Shtytje e madhe drejt transportit multimodal të mallrave për optimizimin e performancës së zinxhirëve logjistikë multimodalë, duke përfshirë rritjen e shfrytëzimit të natyrshëm të llojeve të transportit sa më me efikasitet, si, trenat, lumenjtë dhe anijet si dhe duke zhvilluar transport intermodal tokësor me trupa shkëmbyes, apo njësi të tjera të ngarkesës intermodale (ILU).

Libri i bardhë 2011 i BE-së i paraqet qartësisht objektivat në vijim:

- Deri në vitin 2050, jo më makina konvencionale me karburante në qytete
- Deri në vitin 2050, 40% zvogëlim të përdorimit të karburanteve në aviacion. Deri në vitin 2050, së paku 40% zvogëlim të ndotjeve nga anijet.

Deri më 2030, 30% e transportit rrugor me distancë përtej 300 km:

- Deri në vitin 2030, 30% e transportit rrugor me distancë përtej 300 km, duhet të kalojë në lloje të tjera të transportit, siç është treni apo transporti ujor, dhe më tepër se 50% deri në vitin 2050.
- Deri në vitin 2050 duhet të kompletohet një rrjet evropian me standard të lartë dhe të mirëmbahet një rrjet i dendur hekurudhor në të gjitha vendet anëtare. Deri në vitin 2050, shumica e distancave të mesme të transporteve të udhëtarëve duhet të bëhen me tren.
- Deri në vitin 2030 duhet të zbatohet një rrjet multimodal kyç TEN-T në mbarë BE-në, me një rrjet me kualitet dhe kapacitet të lartë deri në vitin 2050, si dhe një sërë shërbimesh informative.
- Deri në vitin 2050 të gjitha aeroportet kyçe të rrjetit duhet të lidhen me rrjetin hekurudhor, mundësisht me linja me shpejtësi të madhe.
- Deri në vitin 2050 duhet të sigurohet se të gjitha portet detare kyçe janë në masë të mjaftueshme të lidhura me rrjetin e transportit hekurudhor të mallrave dhe, ku është e nevojshme, me sistemin e lumenjëve.

Si përfundim, dokumenti i paraqet principet në vijim:

- “Veprimet nuk mund të vonohen. Duhet shumë vite që të planifikohet infrastruktura, që të ndërtohen dhe pajisen trenat, aeroplanët dhe anijet, zgjidhjet që i bëjmë ne sot do ta përcaktojnë transportin në 2050”
- “Për vitet e ardhshme synohet krijimi i një zone të mirëfilltë të transportit evropian të përbashkët duke i eliminuar të gjitha pengesat e mbetura dhe sistemet nacionale dhe të lehtësohet procesi i integritit dhe të lehtësohet shfaqja e operatorëve multinacionalë dhe multimodalë “
- “Qëllimi është që të adresohet kapaciteti dhe kualiteti i aeroporteve.”
- “Prioritet është krijimi i një zone të përbashkët evropiane hekurudhore, duke përfshirë zhdukjen e pengesave teknike, administrative dhe ligjore, që ende e pengojnë hyrjen në tregjet hekurudhore nacionale, harmonizimin dhe mbikëqyrjen e certifikatave të sigurisë.”
- “Prioritet ka bërthamën e rrjetit. Ajo duhet të ofrojë lidhje efikase multi-modale në mes të kryeqyteteve të BE-së dhe qyteteve të tjera kryesore, porteve, aeroporteve dhe kalimeve kufitare kyçe tokësore, si dhe qendrave të tjera kryesore ekonomike. Ai duhet të fokusohet në kompletimin e linjave që mungojnë, në përmirësimin e infrastrukturës ekzistuese dhe në zhvillimin e terminaleve multimodale në portet detare dhe të lumenjëve dhe në konsolidimin

e qendrave të logjistikës në qytete. Duhet të planifikohen lidhje më të mira tren-aeroport për udhëtime në distanca të gjata.”

- “Niveli i investimeve për zhvillimin dhe mirëmbajtjen e infrastructures hekurudhore është i pamjaftueshëm për të siguruar zgjerimin e sektorit dhe efikasitetin e tij”

#### 2.1.1.2 Komunikata e BE-së për një të ardhme të qëndrueshme të transportit (2009)

Komunikata e BE-së “Një të ardhme të qëndrueshme për transportin drejt një sistemi të transportit të integruar, të drejtuar nga teknologjia dhe përdoruesit miqësorë (17 Qershor 2009) përcakton objektivat e mëposhtme:

Orientimet për t'u përmbushur objektivat e mësipërme janë shënuar në këtë Komunikatë të BE-së, si:

- Përmirësimi dhe zgjerimi i infrastrukturës për të krijuar një rrjet të vetëm të transportit të integruar, duke shfrytëzuar përparësitë e secilës formë, duke i kushtuar vëmendje të veçantë nyjeve të sistemit dhe platformave intermodale.
- Aplikimi i një sistemi më të mirë të çmimit, me stimuj për përdoruesit, planifikuesit dhe investitorët, duke siguruar burime për transport të qëndrueshëm.
- Kompletimi i tregut të brendshëm dhe nxitja e konkurrencës, duke mos lënë anash sigurinë, standardet e sigurisë, kushtet e punës dhe të drejtat e konsumatorit.
- Promovimin e zhvillimit teknologjik dhe kalimin në transport të karbonit të ulët, me një kornizë të qartë ligjore dhe organe rregullatore, standarde dhe financime të projekteve demonstruese dhe projekteve kërkimore dhe zhvillim.
- Ngritja e vetëdijes qytetare dhe e nëpunësve, përfshirja në zhvillimin e politikave të transportit,
- Shmangia e veprimit të pakoordinuar dhe e qasjeve kontradiktore, duke koordinuar politikat e faktorëve të ndryshëm të përfshirë në nivele të ndryshme të qeverisë;
- Ngritja e nivelit të ndërgjegjësimit përmes politikës së BE-së kushtuar transportit ndërkombëtar, për të siguruar integrimin e mëtejshëm me vendet fqinje dhe zgjerimin e interesave ekonomike dhe mjedisore të Evropës.

#### **Politika e BE-së për ambient dhe lidhjet e saj me politikat e transportit**

Politika e BE-së për ambient, e ndërlidhur me politikat e transportit, fokusohet në zhvillimin e sistemit të integruar të transportit multimodal, që parasheh ambient të sigurt.

Sektori i transportit është përgjegjës për 1/3 e gjithë konsumit të energjisë së karburanteve në BE dhe, me shumë se 1/5 bën pjesë në emitimin e gazrave serrë. Sektori i transportit sot është 96% i varur nga nafta.

Transporti nuk është vetëm sektori me më së shumti konsum energjetik, mirëpo është edhe sektori me rritje më të shpejtë sa i përket trendeve të konsumit energjetik.

Transporti në BE është gjithastu shkaktar i ndotjes së një pjese të madhe të ajrit në mjediset urbane, i zhurmës së bezdisshme, bllokimeve të komunikacionit brenda dhe përreth qyteteve dhe i një niveli shumë të lartë të emtimit të gazrave serrë.

Transporti gjithashtu ka ndikim të madh në natyrë, i ndan zonat natyrore në pjesë të vogla, me pasoja serioze për biodiversitetin.

Transporti gjithashtu është shkaktar për atë se një pjesë e madhe e popullsisë (rreth 25%) ballafaqohet me zhurmë të bezdisshme dhe të dëmshme.

Ndër çështjet kryesore të ambientit të ndërlidhura me transportin bëjnë pjesë:

- Zonat e mbrojtura,
- Trashëgimia kulturore
- Hidrologjia dhe erozioni i tokës
- Ndotja e ajrit dhe shkarkimet e gazrave serrë
- Energjia alternative dhe teknologjia
- Menaxhimi i mbeturinave
- Menaxhimi i zhurmës
- Shfrytëzimi i tokës dhe ndarja në zona.

Politikat e transportit dhe mjedisit janë të përqendruara në:

- Zhvillimin e sistemit të qëndrueshëm të transportit
- Ndarjen e transportit dhe rritjen e BPV.

Kujdes të veçantë këto politika i kushtojnë:

Transportit në zona të ndjeshme dhe mbrojtjes së popullatës, kafshëve dhe bimëve, cilesisë së ajrit, natyrës, dherave, trashëgimisë kulturore.

Konsumi i energjisë dhe shkarkimet e shumë ndotësve nga transporti ka rënë në 2009, por kjo ulje mund të jetë vetëm një efekt i përkohshëm i rënies ekonomike. Një ndryshim më themelor në sistemin evropian të transportit është i nevojshëm, veçmas për të parandaluar ndikimet negative të transportit gjatë përbushjes së kërkesave të shtuara krahas rritjes ekonomike. Komisioni Evropian ka propozuar masa, të cilat, deri në vitin 2050, do të ulin nivelin e emetimit të gazrave serrë (GHG) për 60%, dhe rënie të konsumit të naftës në sektorin e transportit për 70%.

Përmirësime teknologjike për prodhimin e automjeteve të pastra në përputhje me nevojat e transportit në rritje.

Politikat mjedisore dhe të legjisllacionit mirren me monitorimin e zvogëlimit të shkarkimit të gazrave dhe përmirësimin e cilësisë së ajrit, me zvogëlimin e zhurmave dhe me masat përkatëse që duhet zbatuar në shtetet anëtare. Tekstet kryesore kanë të bëjnë me zhurmat mjedisore, ndotjet maksimale, ajrin më të pastër, kufijtë e shkarkimeve të gazrave nga automjetet dhe me cilësinë e karburanteve.

Organet rajonale dhe lokale luajnë rol të rëndësishëm me vendimet që marrin për shfrytëzimin e tokës për nevoja të infrastrukturës së transportit, për zgjedhjen e çështjes së transportit dhe lidhjen e vendbanimeve me rrugë publike lokale dhe rajonale. Për këtë arsye kujdes i veçantë kërkohet t'i kushtohet planifikimit të drejtë të shfrytëzimit të tokës për vendbanime të reja dhe rrugë.

Mekanizmi i raportimit për transport dhe mjedis (TERM) 2011, ka përcaktuar bazën e një vlerësimi vjetor mbi përparimin drejt objektivave duke futur TERM Core Set of Indicators (Term-CSIS) (apo Setin kryesor të treguesve TERM) që mundëson edhe mbikëqyrjen e rrjedhës së arritjes së objektivave.

## 2.2. Konteksti rajonal (SEETO)

Kosova është anëtare e Observatorit të Transportit të Evropës Juglindore (SEETO). Në mënyrë që të stimulohet zhvillimi i infrastrukturës së transportit në Evropën Juglindore, është nënshkruar një Memorandum i mirëkuptimit për zhvillimin e rjetit të transportit qendror rajonal (MM), i nënshkruar më 11 qershor 2004 nga qeveritë e Shqipërisë, Bosnjës dhe Hercegovinës, Kroacisë, ish-Republikës Jugosllave Federative të Maqedonisë, Serbisë, Malit të Zi dhe Misionit të Kombeve të Bashkuara në Kosovë dhe Komisionit Evropian.

Qëllimi i këtij Memorandumi të mirëkuptimit është bashkëpunimi në zhvillimin e infrastrukturës kryesore dhe asaj ndihmëse në rjetin qendror rajonal të transportit multimodal të Evropës Juglindore dhe fuqizimi i politikave në këtë fushë, gjë që lehtëson zhvillimin e tillë. Zhvillimi i rjetit duhet të përfshijë mirëmbajtjen (përfshirë edhe masat preventive dhe riparimet), rindërtimin, rehabilitimin, përmirësimin dhe ndërtime të reja në infrastrukturën kryesore dhe atë ndihmëse si dhe operimin dhe shfrytëzimin e saj me qëllim të krijimit të mënyrës sa më efektive dhe ambientaliste të transportit rajonal. Edhe infrastruktura, edhe shërbimet përkatëse, përfshirë edhe procedurat administrative dhe rregullative, janë paraparë me këtë Memorandum.

Memorandumi i mirëkuptimit pritet të zëvendësohet me një dokument ligjor, Traktat të Komunitetit të Transportit ndërmjet BE-së dhe vendeve të Evropës Juglindore, me të cilin do të themelohet Komuniteti i Transportit i Evropës Juglindore. Bisedime kërkimore për bashkëpunimin e BE-së me vendet fqinje në lëmin e transportit, janë inicuar në vitin 2007 dhe është organizuar një konferencë joformale ndërministrorë në Beograd, më 7 maj 2008, e quajtur 'Unioni Evropian dhe Evropa Juglindore; vizioni i përbashkët për lidhjen mes njerëzve'. Konferenca u organizua në bashkëpunim me Observatorin e Transportit të Evropës Juglindore dhe me ndihmën e Komisionit Evropian, janë prezantuar aktivitetet e planifikuara lidhur me 'komunitetin e transportit'.

Nga 23 deri më 27 prill 2009, Drejtorati i Komisionit Evropian – zyrtarët për energji dhe transport (DG TREN) dhe zyrtari ndihmës për çështje të hekurudhave për Ballkanin Perëndimor, vizituan Kosovën për të vlerësuar gjendjen në sektorin e transportit. Qëllimi i vizitës, drejtuar nga Jean-Eric Paquet, Kryesues për Marrëdhënie ndërkombëtare për çështje të transportit dhe Njësia për Politikën e Rjetit të Transportit Trans-Evropian, DG TREN, ishte të diskutohet për Traktatin e ardhshëm të komunitetit të transportit ndërmjet Komisionit Evropian dhe Ballkanit Perëndimor. Vizita, si pjesë e rëndësive të dytë të bisedimeve bilaterale, i është kushtuar dy çështjeve kryesore të negociimit të ardhshëm të Traktatit, përkatësisht me nxjerrjen e akteve ligjore për transportin në Kosovë dhe harmonizimin e këtij legjislacioni me 'acquis communautaire', domethënë me legjislacionin e komunitetit të Bashkimit Evropian. Diskutimet me Qeverinë e Kosovës u fokusuan në gjendjen aktuale të transportit rrugor dhe atij hekurudhor, duke përfshirë edhe zbatimin e reformave për hekurudhat dhe themelimin e një rregullatori për hekurudhat. Janë ngritur çështje edhe për mungesën e investimeve për mirëmbajtjen e infrastrukturës ekzistuese hekurudhore.

Traktati i ardhshëm i komunitetit të transportit do të mbulojë të gjitha llojet e transportit, përfshirë transportin rrugor, hekurudhor dhe detar. Traktati parasheh një kornizë për planifikim dhe zbatim të reformave dhe investime në fushën e transportit; do të lehtësojë qasjen në treg ndërmjet partnerëve në rajon dhe me BE-në, si dhe do të ofrojë një bazë efektive për projekte të ardhshme të investimeve në sektorin e transportit.

Në dhjetor të vitit 2009, është nxjerrë Plani vjetor pesëvjeçar, 2010-2014. Ky është plani i pestë me radhë për transportin dhe i dyti pasi që SEETO është bërë institucion për transport rajonal në pronësi të pjesëmarrësve dhe me një përkrahje të vlefshme nga Komisioni Evropian.

Rrjeti qëndror është definuar në Memorandumin e mirëkuptimit si një rrjet multimodal që përfshinë rrugë, hekurudha dhe lidhje të brendshme detare në shtatë vendet pjesëmarrëse të SEETO-së së bashku me një numër të porteve detare, lumore dhe nyjeve të aeroportit. Zhvillimi i Rrjetit qëndror rajonal është një nga nevoja kyçe për zhvillimin ekonomik dhe social të Evropës Juglindore. Do të fuqizojë lidhjet me vendet fqinje, përshpejtojë rrjedhën e tregut ndërkombëtar dhe do të krijojë një lidhje më të mirë me zonat e largëta rajonale të Evropës Juglindore.

Gjatësia totale e Rrjetit qëndror rrugor është 5,975 km, që përbën 3,019 km të korridoreve dhe 2,956 km të rrugëve. Gjatësia totale e Rrjetit qëndror hekurudhor është 4,615 km, përfshirë 3,083 km korridore dhe 1,532 km të rrugëve. Gjatësia totale e lumit Danub (korridori VII) në Serbi dhe Kroaci është llogaritur 588 km dhe gjatësia e lundrueshme e lumit Sava është 593 km. Rrjeti qëndror po ashtu, përfshinë shtatë porte detare, dy porte lumore dhe njëmbëdhjetë aeroporte.

### **2.2.1. Rrjeti bazik rrugor i SEETO-s**

Rrjeti qëndror rrugor përbëhet nga tre korridore (ose 8 degë të korridoreve) dhe shtatë rrugë (ose 9 degë rrugore). Gjatësia totale e rrjetit është 5,975 km (3,019 km korridore dhe 2,956 km rrugë). Rrjeti qëndror rrugor është paraqitur në figurën e faqes vijuese. Në Kosovë, nuk ka korridore kryesore, megjithatë, janë diku 250 km të rrugës 6 dhe 7 (shih figurën 1 më poshtë). Këto rrugë janë të rëndësishme, si për nivelin kombëtar ashtu edhe për atë rajonal.

Rruga 6 lidh Ribarevinën (Mal i Zi) me Shkupin (FYROM) përmes Zubin Potokut, Mitrovicën, Prishtinën, Ferizajn dhe Hanin e Elezit (Kosovë). Në Ribarevinë, rruga 6 lidhet me rrugën 4 që lidh portin e Tivarit (Mal i Zi) me Beogradin (Serbi) dhe Vatin (kufiri rumun).

Rruga 7 lidh Lezhën (Shqipëri) me Dolcevac (Serbi), përmes Vermicës, Prizrenin, Prishtinën dhe Podujevën (Kosovë). Dolcevac gjindet në Korridorin X.

### **2.2.2. Rrjeti bazik hekurudhor i SEETO-s**

Rrjeti qëndror hekurudhor përfshinë 4,615 km të linjave hekurudhore. Përbëhet nga 3 korridore (ose 7 degë korridoresh) dhe 6 rrugë. Gjatësia totale e korridoreve është 3,083 km kurse ajo e rrugëve 1,532 km. Në Kosovë janë diku 150 km të rrjetit qëndror hekurudhor të SEETO (Rruga 10). Rrjeti qëndror hekurudhor SEETO është i paraqitur në vijim në figurën 2.

Rruga 10 lidhë Kraleven (Serbi) drejt Shkupit (FYROM) përmes Kosovës.

Figura 1 - SEETO Rrjeti rrugor qëndror



Burimi: HARTA e SEETO-s 2009-2013

### 2.2.3. Portet qendrore të SEETO-s

Rrjeti qendror i porteve të SEETO-s përbëhet nga nëntë porte detare, prej të cilave dy gjenden në vendet fqinje me Kosovën:

- Tivari (Mal i zi) ka një hapësirë porti prej 2,000 ha dhe 20 vendankorime/shtretër. Përfshinë një zonë me terminal të kontenierëve. Maksimumi i thellësisë së lundrimit është 14 m.
- Durrësi (Shqipëri), ka një hapësirë porti prej 138 ha dhe 11 vendankorime/shtretër. Përfshinë një zonë me terminal të kontenierëve. Maksimumi i thellësisë së lundrimit është 11.5 m.

### 2.2.4. Aeroportet qendrore të SEETO-s

Aeroportet qendrore të SEETO-s përbëhen nga 11 aeroporte, përfshirë këtu edhe aeroportin e Prishtinës. Ndërsa dhjetë aeroportet tjera janë në: Banja - Llukë dhe Sarajevë (Bosnjë dhe Hercegovinë), Dubrovnik, Split dhe Zagreb (Kroaci), Podgoricë (Mal i Zi), Tiranë (Shqipëri), Shkup (FYROM), Beograd dhe Nish (Serbi).

Figura 2 – Rrjeti qëndror hekurudhor i SEETO-s



Burimi: HARTA e SEETO-s 2009-2013

### 2.3. Rrjeti rrugor ekzistues

#### 2.3.1. Rrjeti kryesor dhe rajonal rrugor

Rrjeti rrugor në Kosovë është i kategorizuar në Autoudhë, rrugë nacionale dhe rrugë rajonale, që janë nën administrimin e Ministrisë së Infrastrukturës (MI) dhe rrugët lokale, rrugët në vendbanime, rrugët urbane, rrugët lidhëse dhe të pa kategorizuara nën administrimin e komunave. Rrjeti përfshinë gjatësinë e përafërt të rrugëve (shih Tabelën 1).

Tabela 1 – **Rrjeti aktual i rrugëve në Kosovë (km)**

Tipi	Të Asfaltuara	Përqindja	Të Pa Asfaltuara	Përqindja	Totali në Km
<b>MI</b>	1921	95.48%	91	4.52%	<b>2012</b>
Autoudhë	78	100%			78
Nacionale	626	99.52%	3	0.48%	629
Regjionale	1217	93.26%	88	6.74%	1305
<b>Komunale*</b>					<b>4925</b>
Lokale*					4355
Urbane*					570
<b>Totali</b>					<b>6937</b>
*Vlerësim					
Burimi: MI, DIEKP Qershor 2015					



Plani i tanishëm i veprimit do të fokusohet kryesisht në rrugët kombëtare dhe regjionale, të administruara nga Ministria e Infrastrukturës. Një veprim specifik do të merret me riklasifikimin e rrugëve.

Rrjeti qendror përfshinë (shih Figurën 3):

- Rrugën M2, që shkon nga kufiri verior me Serbinë, përmes Prishtinës e deri te kufiri jugor me Republikën e Maqedonisë. Kjo rrugë korrespondon me Rrugën 6 të Rrjetit qendror rrugor të SEETO-së. Pjesa e saj jugore lidh Prishtinën me korridoret VII dhe X të Evropës (shih Figurën 1).
- Rrugën M25, që vjen nga Nishi (Serbi) drejt kufirit verilindor me Serbinë, përmes Prishtinës dhe Prizrenit, në kufirin jugor me Shqipërinë. Kjo rrugë korrespondon me Rrugën 6 të Rrjetit qendror rrugor të SEETO-s. Kjo rrugë bëhet shumë e rëndësishme në pjesën e saj jugore pasi që lidh Kosovën me Shqipëri. Ndërtimi i autostradës Rreshen – Blinisht – Kukës, është në proces .
- Rrugën M9, nga kufiri lindor me Serbinë, përmes Prishtinës në Pejë dhe në kufirin perëndimor me Malin e Zi. Kjo rrugë ka momentalisht rëndësinë më të madhe kombëtare pasi që lidh dy qytetet e mëdha të Kosovës. Pjesa në drejtim të kufirit me Malin e Zi është momentalisht duke u rindërtuar dhe kjo do të ndikojë në përmirësimin e linjës me Malin e Zi..
- Rrugë kryesore shtesë janë M9.1, M22.3, M25.2 dhe M25.3 që përbëjnë degë të këtyre lidhjeve kryesore.

Rrjeti qendror është mirë i organizuar, me Prishtinën në qendër lidhen mirë të gjitha regjionet e vendit me qendrën.

Rrjeti rajonal përfshinë dy lloje të lidhjeve:

- Rrugë regjionale, që kanë rolin e plotësimit të hartës së rrjetit dhe përbëjnë lidhje mes boshtit kryesor dhe regjioneve, ose lidhin vendbanime të rëndësishme në baza rajonale.
- Pjesa tjetër e rrugëve rajonale kanë vetëm rëndësi të kufizuar kombëtare, madje edhe rajonale, dhe lidhin vendbanimet e vogla me rrjetin qendror. Një pjesë e këtij rrjeti nuk është ndërtuar plotësisht dhe në përgjithësi janë të pashtuara dhe nuk ka pjesë mes dy degëve ekzistuese.

### 2.3.2. Rrjeti lokal rrugor

Kosova i ka 38 komuna. Këto komuna janë përgjegjëse për mirëmbajtjen, operimin dhe zhvillimin e rrjetit rrugor të tyre. Po ashtu komunat janë përgjegjëse për organizimin e rrjetit rrugor, për personelin e nevojshëm dhe për gjendjen e rrugëve lokale.

Është e ditur se kushtet e rrugëve lokale nuk mund të krahasohen me kushtet e rrugëve kryesore dhe rajonale, që në përgjithësi janë kushte të pranueshme, për kundër mungesës së mirëmbajtjes. Rrugët rajonale janë të dizajnuara sipas standardeve të ish-Jugosllavisë, me një gjerësi standarde të shtresës prej 6 m. Dizajni i rrugëve lokale përcjellë shpesh standardin e rrugëve rajonale, pasi që nuk ekziston ndonjë standard specifik, por mund të jetë më i ulët me një gjerësi të shtresës prej 3 m, ose më pak (kryesisht për rrugë të pashtuara).

Rrugët lokale janë më të pashtuarat, por edhe pjesa e shtruar e rrjetit është, në shumicën e rasteve, në gjendje kritike, që do të thotë se kalimi aty është i rrezikshëm. Kjo gjendje është pasojë e mungesës së fondeve të duhura, por edhe e mungesës së stafit profesional dhe e

përvojës menaxheriale në komuna, gjë e cila paraqet problem që duhet zgjidhur. Shumica e komunave nuk janë të vetëdijshme se çështja e funksionimit të rrjetit është përgjegjësi e tyre.

MI ka një program për rehabilitimin dhe mirëmbajtjen e rrugëve në bashkëpunim me komunat, dhe ky program është realizuar në masë të konsiderueshme që nga viti 2008 e këndej. MI ka investuar në tërë rrjetin e Kosovës, pasi që kjo duket se e justifikon riklasifikimin e mundshëm të rrjetit, duke përfshirë më shumë rrugë nën përgjegjësi dhe fonde kombëtare.

## 2.4. Rrjeti hekurudhor ekzistues

Rrjeti hekurudhor i Kosovës shtrihet në një gjatësi prej 333 km (shih Figurën 4). Përfshin linja të paelektrifikuara standarde një drejtimshme.

Linja kryesore shtrihet nga kurfiri verior i Kosovës, në veri të Mitrovicës e deri në Han të Elezit, në kufi me Maqedinë dhe kalon përmes Fushë-Kosovës, afër Prishtinës. Kjo linjë e gjatë 141 km është pjesë e Rrjetit hekurudhor qendror të SEETO-s, Rruga 10, dhe lidhë Shkupin (IRJM) me korridoret VIII dhe X të SEETO-s.

Linjat tjera përfshijnë linjat Fushë Kosovë-Pejë, Klinë-Prizren (Klina gjendet në linjën mes Fushë Kosovës dhe Pejës) dhe Fushë Kosovë-Prishtinë-Podujevë. Disa nga këto linja nuk janë në funksion, sidomos ato në drejtim të kufirit me Serbinë, ndër to edhe lidhja hekurudhore me Podujevën, pastaj lidhja hekurudhore me Prizrenin, ndonëse kanë rëndësi për qytetarët e këtyre rajoneve.

Nuk ka linjë hekurudhore direkte që lidhë Kosovën, Malin e Zi dhe Shqipërinë.

## 2.5. Infrastruktura ekzistuese e aviacionit civil

Aeroporti Ndërkombëtar "Adem Jashari" është i përfshirë në Rrjetin qendror të aeroporteve të SEETO-s. Ka pistën në gjatësi prej 2,500 m dhe 45 m të gjerë. Ndërtesa e terminalit të udhëtarëve ka një sipërfaqe tokësore prej 3,500 m<sup>2</sup>, ndërsa platforma e aeroportit ka një sipërfaqe tokësore prej 24,700 m<sup>2</sup>, e cila mund të pranojë 5 aeroplanë mesatarë në të njëjtën kohë. Një marrëveshje mbi partneritetin publik dhe privat është nënshkruar në gusht të vitit 2010 për veprimin dhe zgjerimin e ANP-së. Përveç ANP-së është edhe aeroporti në Gjakovë, i cili, ka qenë nën shfrytëzim nga pjesëtarët e KFOR-it italian, por me vendim të Qeverisë së Kosovës është shndërruar në ndërmarrje publike dhe 12 fusha aviacioni, që përdoren për qëllime bujqësore dhe një aeroport sportiv në Dumosh të Podujevës.

Figura 3 – Rrjeti i rrugëve Nacionale dhe Rajonale i Kosovës



Burimi: Ministria e Infrastrukturës

Figura 4 – Rrjeti hekurudhor i Kosovës



Burimi nga: Studimi për rehabilitimin e hekurudhës 10 (Coëi - IPF, tetor 2010)

## 2.6. Projekti i portit të Shëngjinit

Për transport detar Kosova i shfrytëzon portet e vendeve fqinje, atë të Durrësit (Shqipëri), Tivarit (Mal i Zi) dhe të Selanikut (Greqi). Qeveria e Kosovës në të gjitha takimet bilaterale ka shprehur interesimin e saj për marrjen në shfrytëzim të portit të Shëngjinit, por deri më tani nuk ka rezultuar me ndonjë marrëveshje konkrete. Tabela 2 në vijim, paraqet një krahasim të karakteristikave ekzistuese të Portit të Shëngjinit dhe porteve tjera të shfrytëzuara nga Kosova.

Tabela 2 – Krahasimi i karakteristikave të porteve ekzistuese dhe potenciale për Kosovën

Karakteristika	Shëngjini		Durrësi	Tivari	Selaniku
	Ekzistuese	E mundshme			
Max. thellësia lundruese (m)	6.5	8.5	10.0	14.0	15.0
Gjatësia e shtratit (m)	80	710	2,200	3,500	3,900
Jard (ha)	1	11	60	110	150
Max. madhësia e anijes (DËT)	5,000	13,000	25,000	40,000	60,000
Kapaciteti i portit (Mt)	0.5	2.0	4.0	5.0	16.0
Distanca rrugore* (km)	207	207	257	427	321
Distanca hekurudhore* (km)	-	248 <sup>#</sup> /461 <sup>\$</sup>	281 <sup>#</sup> /387 <sup>\$</sup>	-	329

Nga Prishtina

<sup>#</sup> Përmes Prizrenit (ndërtim i ri)

<sup>\$</sup> Përmes Shkupit dhe korridorit VIII (ndërtimi i linjës që mungon)

# Kapitulli 3- Kërkesa për mobilitet dhe shërbime transportuese në Kosovë

## 3.1. Gjendja demografike dhe ekonomike e Kosovës

### 3.1.1. Nevojat për transport publik sipas numrit të popullsisë

#### 3.1.1.1. Të dhëna demografike

Kosova është vend me densitet të lartë të popullsisë dhe me popullatë të re. 39 % e popullsisë jeton në qendrat kryesore të Kosovës, kurse pjesa tjetër jeton në qendra më të vogla urbane dhe në fshatra.

Tabela 3 tregon karakteristikat demografike të Kosovës në krahasim me vendet fqinje, kurse Tabela 4, tregon popullsinë e qyteteve kryesore të Kosovës. Figura 5 tregon komunat dhe ndarjen territoriale të komunave.

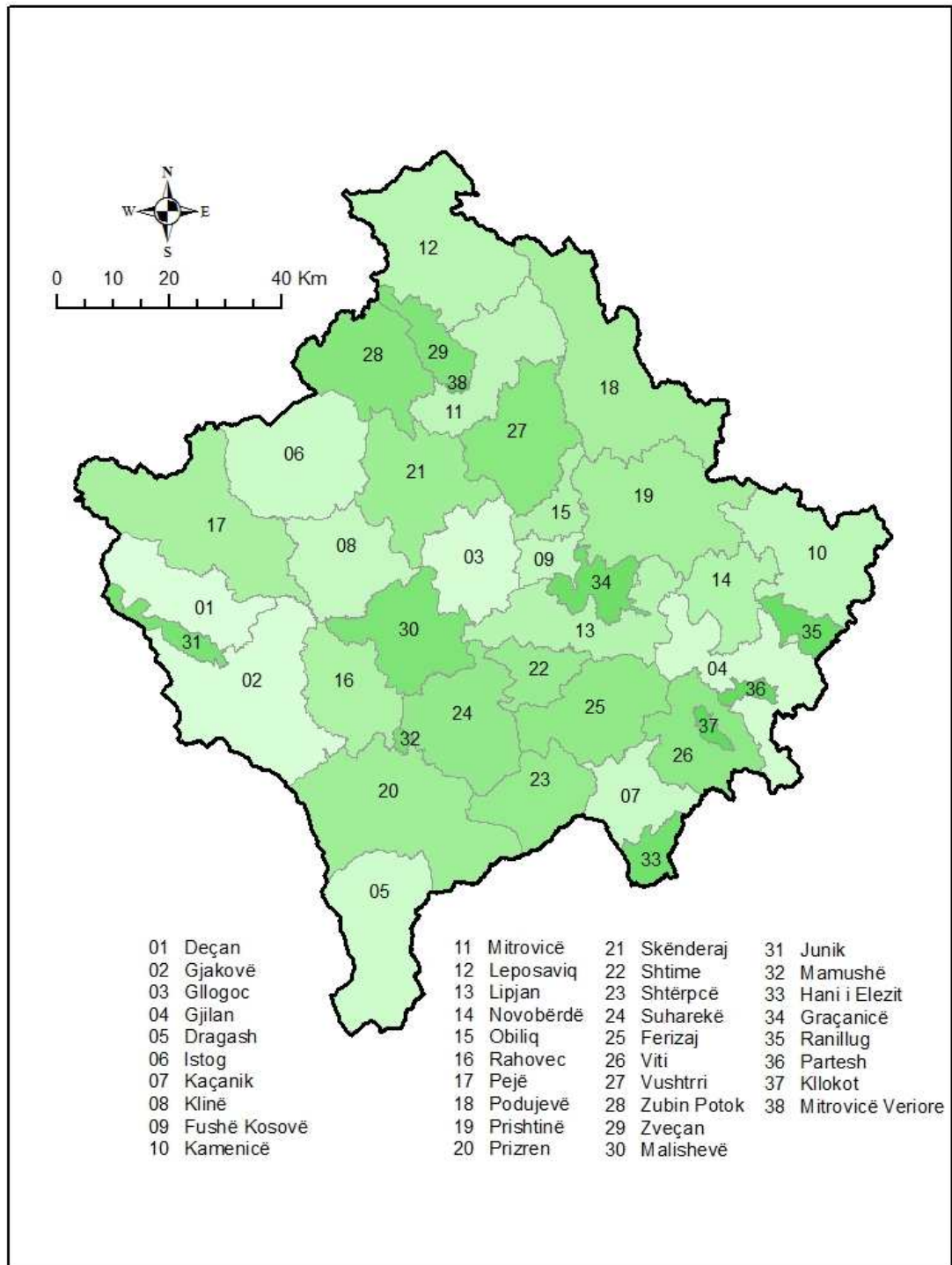
Tabela 3 – Krahasimi i karakteristikave demografike të Kosovës me ato të vendeve fqinje

Karakteristikat	Kosovë	Shqipëri	Mal i Zi	Maqedonia	Serbia
Popullsia	1,733,872	3,200,000	630,000	2,050,000	7,320,000
Sipërfaqe (km <sup>2</sup> )	10,908	28,750	13,812	25,700	83,360
Densiteti (ban./ km <sup>2</sup> )	174	111	45	80	88
Popullsia nën15	28 %	23 %	20 %	20 %	15 %
Emri i Kryeqytetit	Prishtina	Tirana	Podgorica	Shkupi	Beogradi
Popullsia e Kryeqytetit	145,149	764,000	135,000	500,000	1,630,000
Nr. i qyteteve kryesore	9	11	2	7	9
Popullsia mesatare e qyteteve kryesore	68,500	148,000	50,000	60,000	171,000
% popull. në qytetet kryesore	39 %	75 %	37 %	45 %	43 %

Tabela 4 – Popullsia në rajonet, komunat dhe qytetet kryesore në Kosovës (2011)

Emri	Rajoni	Komuna	Qyteti
Prishtinë	476,192	198,214	145,149
Prizren	331,575	178,112	85,119
Pejë	172,602	95,723	48,962
Ferizaj	185,734	108,690	42,628
Gjakovë	194,273	94,000	40,827
Mitrovicë*	192,799	71,601	33,904
Gjilan	180,697	90,015	54,239

\*Komunat e Leposaviqit, Zveçani, Zubin Potokut dhe një pjesë e qytetit të Mirovicës nuk kanë marrë pjesë në regjistrim të popullsisë.



Harta e komunave të Kosovës

### 3.1.2 Ekonomia e Kosovës

Tabela tregon BPV në Kosovë krahasuar me BPV të vendeve fqinje. Në vitin 2014, BPV për kapital të Kosovës ishte i dyti më i larti në zonën e Ballkanit perëndimor.

Sipas projeksioneve të shënuara në tabelën 5 ,BPV në mes viteve 2012 – 2019 , BPV në Kosovë tregon ngritje prej 2.8 në 4 %.

**Tabela 5 – Krahasimi i BPV në mes Kosovës dhe vendeve fqinje**

	2012	2013	Projektimet				
			2014	2015	2019	Mesatare Vjetore (2020-2030)	
						Low/ Moderate	Moderate/ High
Shqipëria/Albania	1.1	1.4	2.1	3	4.7	2.46%	3.23%
Bosnia Herzegovina	-1.2	2.5	0.4	1.5	4	1.79%	2.46%
Kroacia/Croatia	-2.2	-0.9	-0.8	0.5	2	0.93%	1.65%
Kosovë	2.8	3.4	2.5	3	4	2.70%	3.60%
FYROM	-0.4	2.7	3.5	3.5	4	2.89%	3.84%
Mali i Zi/Montenegro	-2.5	3.3	1.5	3.4	3	2.41%	3.18%
Serbia	-1.5	2.6	-2	-0.5	3	1.11%	1.83%

**Burimi:**

- *Actual figures for 2012-2013 and projections for 2014-15 and 2019 are based on: IMF. (2014) World Economic Outlook: Legacies, Clouds, Uncertainties. Available from: <http://www.imf.org/external/pubs/ft/weo/2014/02/>*
- *Annual average projections for the period 2020-2030 are based on study team's assessment and consultation with the World Bank team.*

Nga analizat e projeksioneve nga veprimtaria ekonomike të shënuara në tabelën 5 (burimi Banka Botërore) shohim se BPV mes viteve 2012 – 2019 shënon rritje.

Tregtia e jashtme e Kosovës është shumë e pabalancuar, vlera e importeve (2,54 miliard euro për vitin 2014) është 7.7 herë më e madhe se vlera e eksporteve (330 mil euro në vitin 2014).

Raporti i import/eksportit të produkteve kryesore është treguar në tabelën 6, kurse klasifikimi sipas shteteve është treguar në tabelën 7. Figura 7 tregon vendet e origjinës së produkteve kryesore për import dhe destinacionet për eksport.

Në tabelën në vijim është dhënë vlera numerike për vitet 2010-2014.



Tabela 6 - Eksporti dhe importi sipas seksioneve të KSTJ (SITC)

(000€)

Kodi	Eksporti	2010	2011	2012	2013	2014
0	Ushqime dhe kafshë të gjalla	18.710	17.552	19.843	20.723	25.472
1	Pije dhe duhan	5.368	8.097	10.264	13.387	12.498
2	Materiale të papërpunuara	73.944	81.108	77.711	73.836	77.617
3	Lëndë djegëse	10.845	16.229	13.359	22.562	17.094
4	Yndyrna bimore dhe shtazore	100	45	59	45	19
5	Produkte kimike Mallra të	2.426	4.174	5.803	8.139	10.249
6	përpunuara Makineri e	165.993	168.766	123.441	129.437	153.876
7	pajisje transporti Mallra të	9.745	16.162	16.628	11.629	13.637
8	tjera të përpunuara	8.735	6.902	8.912	13.941	14.027
9	Mallra të pa klasifikuara diku tjetër	91	131	81	143	54
	<b>Gjithsej</b>	<b>295.957</b>	<b>319.165</b>	<b>276.100</b>	<b>293.842</b>	<b>324.543</b>
<b>Importi</b>						
0	Ushqime dhe kafshë të gjalla	354.396	413.054	420.982	429.618	460.039
1	Pije dhe duhan	102.099	114.472	116.808	119.203	123.344,5
2	Materiale të papërpunuara	65.897	86.309	83.751	63.688	65.265
3	Lëndë djegëse	339.225	452.498	457.935	412.309	400.123
4	Yndyrna bimore dhe shtazore	17.346	19.292	23.468	22.737	21.870
5	Produkte kimike	205.055	256.657	264.181	277.471	284.059
6	Mallra të përpunuara	421.836	488.804	520.567	520.610	510.318
7	Makineri e pajisje transporti	439.861	422.316	411.112	385.376	417.933
8	Mallra të tjera të përpunuara	202.580	226.544	207.024	216.185	252.490
9	Mallra të pa klasifikuara diku tjetër	9.432	12.401	1.779	1.866	2.894
	<b>Gjithsej</b>	<b>2.157.725</b>	<b>2.492.348</b>	<b>2.507.609</b>	<b>2.449.064</b>	<b>2.538.337</b>

Tabela 7 -Eksporti sipas vendeve kryesore

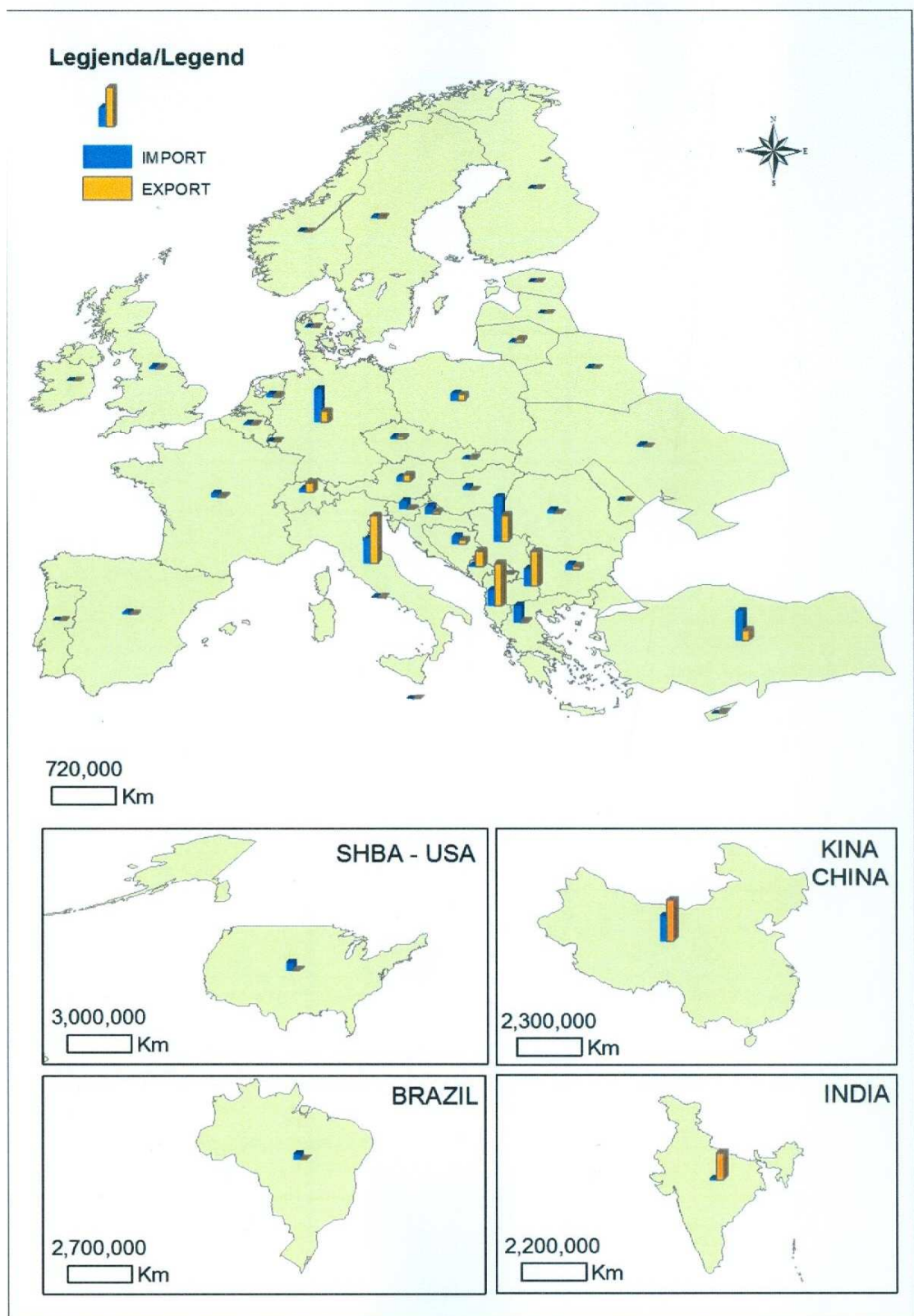
(000€)

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

Tabela 8 -Importi sipas vendeve kryesore

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

Figura 5 – **IMPORTI DHE EKSPORTI NË KOSOVË SIPAS VENDEVE** (vlera në %)



## 3.2 Kërkesat e udhëtarëve për qarkullim dhe shërbimet transportuese

### 3.2.1 Nevojat e udhëtarëve për qarkullim numri i sakt i statistikave nxënës/shkolla

Nevojat e udhëtarëve mund të klasifikohen si vijon:

- Qarkullimi ditë në distanca të shkurtëra, vajtje - ardhje në punë, shkollë, sporte, etj. Me këtë rast po i përmendim vetëm dy faktorë, përkatësisht rininë shkollore dhe studentore dhe numrin e punonjësve shëndetësorë dhe të pacientëve.
- Numri i studentëve që kanë studiuar në Universitetin e Prishtinës në vitin akademik 2013/2014 ka qenë 57.750. Universitetet tjera publike në Kosovë kanë pasur 29.071 studentë, ndërsa arsimit i lartë privat ka pasur 36.709 studentë. Nuk kemi të dhëna për numrin e studentëve që studiojnë në universitet private, por dihet se edhe ato kanë një numër të madh studentësh.
- Studentët e kryeqytetit vijnë nga anembanë Kosova, jetojnë në Prishtinë, mirëpo në përgjithësi vikendeve shkojnë në shtëpi. Nuk kemi të dhëna se prej cilit regjion/komunë vijnë.
- Kosova i ka 119 shkolla të mesme të larta me 83.743 nxënës dhe 5.358 mësues. Në shkollat private vijojnë mësimin 2.476 nxënës. Të gjitha këto kategori shkojnë dhe kthehen nga institucionet arsimore duke shfrytëzuar mjete të ndryshme të transportit.

Përveç fakulteteve tjera në Prishtinë gjendet edhe fakulteti i Mjekësisë. Ky fakultet është i lidhur ngusht me Qendrën Klinike Universitare që njëkohësisht është spitali më i madh në vend. Kjo qendër i ka 2.991 punonjës shëndetësor dhe teknik dhe 1.914 shtretër. Në vitin 2014, në këtë Qendër janë hospitalizuar 81.486 pacientë.

Në spitalet e qyteteve tjera të Kosovës punojnë 3.172 punonjës mjekësorë dhe teknikë. Ato i kanë 2.015 shtretër. Në vitin 2014 i kanë trajtuar 93.599 pacientë.

Edhe punëtorëve të institucioneve shëndetësore u duhet transporti publik.

- Qarkullimi në distanca të mesme brenda Kosovës, për çështje administrative, biznesore, shëndetësore, sociale, sportive, arkëtim, kryesisht qarkullim ndërrurban.
- Udhëtimet ndërkombëtare për/nga Maqedonia, Bullgaria, Shqipëria dhe Greqia, kurse në/nga Serbia, Mali i Zi dhe Evropa Perëndimore, për biznese, çështje familjare, vizita sociale, arkëtim dhe qëllime tjera turizmi.

Qarkullimet në relacione ndërrurbane janë të ndërlidhura me demografinë, urbanizimin, zhvillimin e shërbimeve dhe rritjen e standardit jetësor.

Qarkullimet në relacione ndërkombëtare janë të ndërlidhura me integrimin e mëtejshëm të Kosovës me vendet evropiane dhe më gjerë dhe me rritjen e standardit jetësor. Veçanërisht lidhjet me Serbinë dhe Shqipërinë do të jepen shumë të rëndësishme në të ardhmen.

### 3.2.2 Shërbimet ekzistuese të transportit të udhëtarëve

Shërbimet e transportit të udhëtarëve kryhen kryesisht me vetura dhe autobusë. Në destinacione të gjata, jashtë shtetit, më së shumti shfrytëzohet transporti ajror.

Mbledhja dhe përpunimi i të dhënave për transportin rrugor për vitin 2011, përveç krijimit të bazës së të dhënave, ka mundësuar përgatitjen e hartave të rrugëve, të cilët kanë dendësinë më të madhe të qarkullimit të veturave dhe autobusëve. Figura 8 dhe 9 tregon qarkullimin ditor të veturave private dhe autobusëve.

Shërbimi transportues i udhëtarëve përmes hekurudhës përbën vetëm një pjesë të vogël të tregut, në vitin 2014 hekurudhën e kanë shfrytëzuar 339.000 udhëtarë:

### 3.2.3 Industria e transportit të udhëtarëve

Numri i automjeteve në Kosovë, sipas Ministrisë së Punëve të Brendshme, në vitin 2014, ishte 288.828, prej të cilëve:

- 82% vetura të udhëtareve,
- 1% autobusë,
- 2% motoçikleta, dhe
- 14% kamionë.

#### Mjetet motorike dhe jo motorike të regjistruara sipas viteve

Tipi / Vite	2011	2012	2013	2014
Vetura	170.321	176.398	222.537	236.145
Automjet trans, 3.5 dhe mbi 3.5t	10.877	11.547	15.352	15.769
Automjet trans, nën 3.5t	17.901	18.225	24.659	26.949
Kombibusët	2.698	2.520	3.225	3.161
Autobusët	1.117	1.298	1.570	1.697
Motoçikleta	546	809	1.488	1.540
Traktorë	39	137	776	1.036
Rimorkio nën 3.5t	101	117	217	250
Rimorkio 3.5 dhe mbi 3.5t	1.766	1.800	2.283	2.281
Gjithsej	<b>205.366</b>	<b>212.851</b>	<b>272.107</b>	<b>288.828</b>

<sup>2</sup> Burimi i të dhënave: Ministria e Punëve të Brendshme

Në Kosovë janë reth 250 ndërmarrje të regjistruara për transportin e udhëtarëve me autobusë, të cilët i shfrytëzojnë 22 stacione kryesore dhe disa stacione tjera lokale në rrugë.

TRAINKOS është operatori i vetëm në Kosovë që ofron shërbime të transportit hekurudhor të udhëtarëve.

Shërbime të transportit ajror ofrojnë shumë operatorë të jashtëm, të cilët bëjnë transportin e udhëtarëve në linjat ajrore Prishtinë-Munih, Vjenë, Cyrih, Lubjanë dhe Stamboll. Disa nga këto

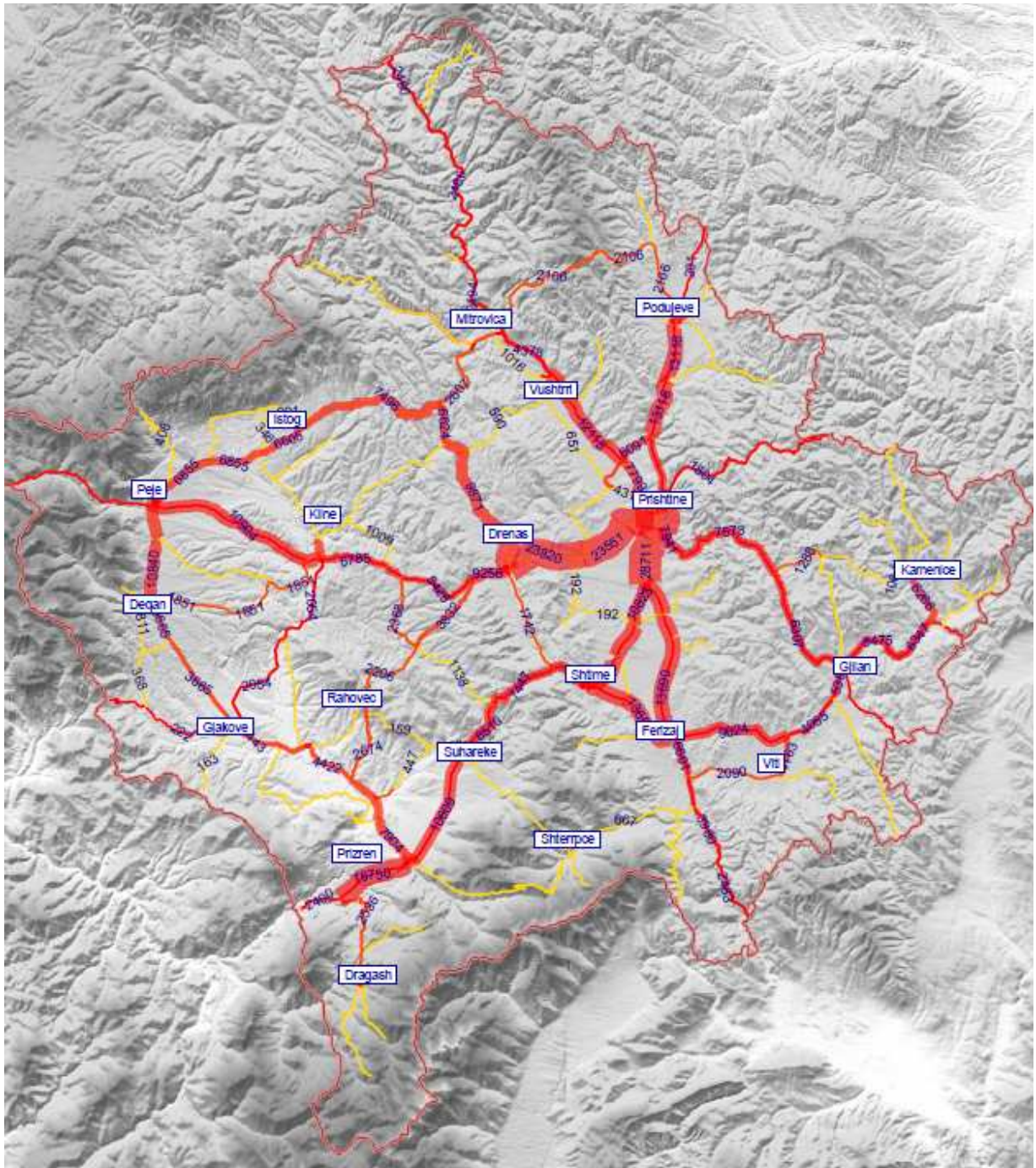


linja kanë lidhje direkte me kryeqytetet evropiane, si: Londra, Parisi, Frankfurti, Berlini, Brukseli, Amsterdami, Roma dhe Athina.

Linjat ajrore gjatë stinës së verës për në/nga Britania e Madhe, Zvicra, shtetet skandinave, u mundësojnë qytetarëve tanë të diasporës të vijnë për pushime në Kosovë.

Theksojmë se viteve të fundit nuk është shtuar numri i linjave ajrore.

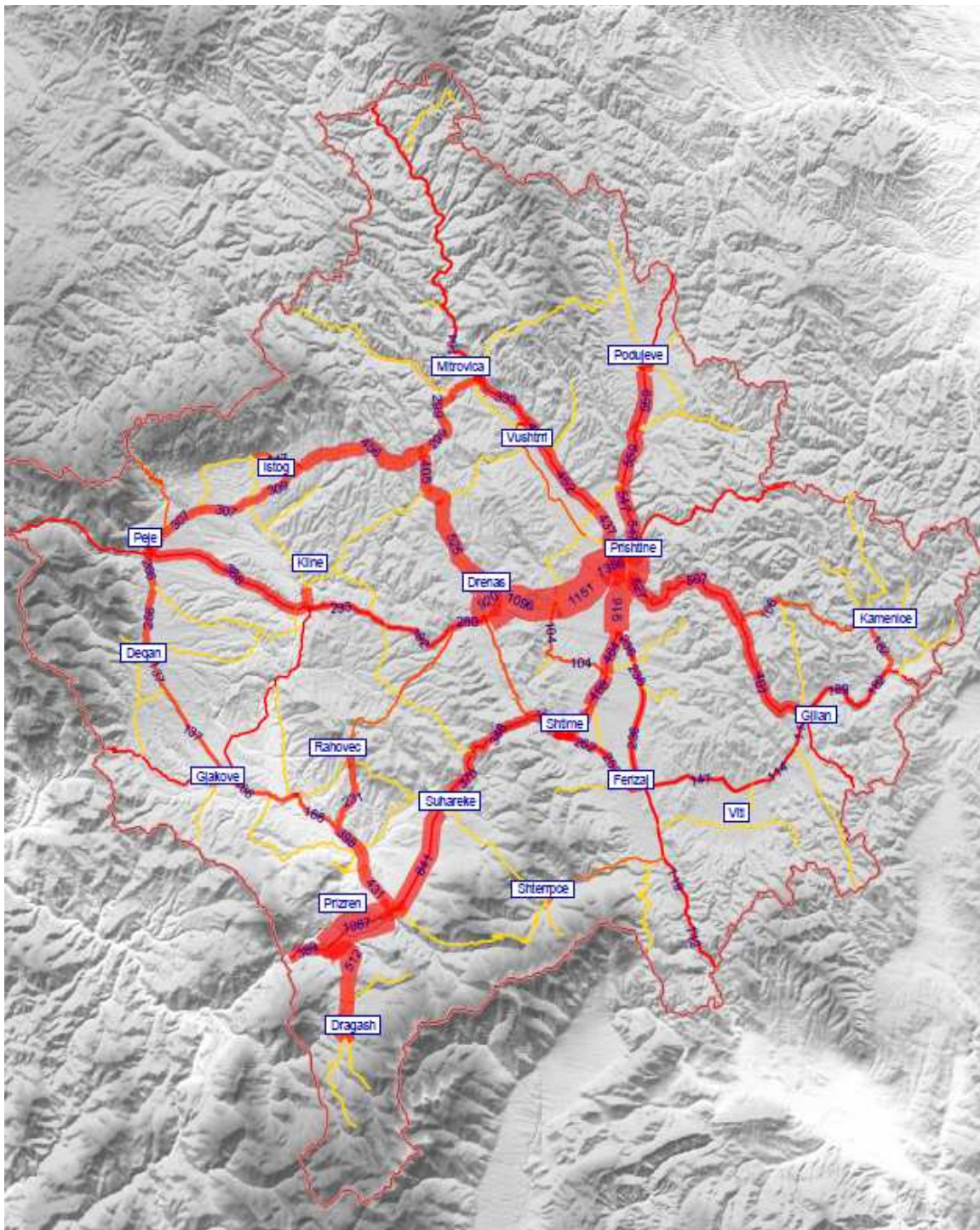
Figura 8 - 2011 Qarkullimi ditor i veturave private qarkullimi ditor i automjeteve



Burimi : MI



Figura 9 - 2011 Qarkullimi ditor i autobusëve



Burimi: MI

### 3.3 Shërbimet e transportit të mallrave

#### 3.3.1 Nevojat për transportin e mallrave

Sipas vendit të destinimit, kemi transportine brendshëm dhe transportin e jashtëm të mallrave.

- Transporti i brendshëm i mallrave realizohet në distanca të shkurtëra. Varësisht nga nevojat, ofrohen shërbime të rregullta dhe të jashtëzakonshme të transportit të mallrave. Për nga sasia e mallrave që transportohen, kemi transporte të mëdha dhe transporte të vogla.
  - Transportet e mëdha, të rregullta apo jo, kryesisht përfshijnë transportin e produkteve minerale, gurëve dhe linjtit. Përveç ndikimeve negative në mjedisin jetësor, transporti i ngarkesave të mëdha me kamionë e dëmton edhe infrastrukturën ekzistuese rrugore.
  - Transportet jo masive janë transporte normale të mallrave. Nëse janë të rregullta dhe të shpeshta, transporti rrugor i mallrave ndikon në mjedisin jetësor.
  - Transporti ndërkombëtar i mallrave është shumë i rëndësishëm për Kosovën.
  - Për eksportin e mallrave në sasi të mëdha, veçmas për eksportin e mineraleve, por edhe për eksportin e prodhimeve bujqësore, lidhjet e mira me portet e Shqipërisë, Selanikut dhe Tivarit. Me ndërtimin e autostradës Prishtinë –Tiranë, këto shërbime janë rritur dhe janë bërë më të lira.
  - Importi i mallrave në sasi të mëdha, si p.sh. importi i derivateve të naftës, LPG, i thëngjillit, etj., bëhet kryesisht përmes porteve detare, përmes portit të Selanikut dhe të Durrësit. Pas ndërtimit të autostradës Prishtinë – Tiranë, përmes portit të Durrësit importohet sasia më e madhe e mallrave. Siç është paralajmëruar, Shqipëria do e ndërtojë një port të veçantë për produktet e derivateve. Produktet tjera importohen kryesisht nga regjioni i Ballkanit dhe nga shtetet e BE-së, të cilat transportohen direkt nga vendet eksportuese, ose përmes kompanive distributive të vendosura në vendet tjera të Ballkanit, kryesisht nga Maqedonia dhe Serbia.
  - Për të vlerësuar trendet e kërkesave të ardhshme për qarkullimin e mallrave në Kosovë, duhet të analizohet çështja e zhvillimit ekonomik të Kosovës në të ardhmen, duke pasur parasysh këta faktorë:
    - Sa do të riaktivizohet dhe zhvillohet sektori i minierave? Varësisht nga parashikimet për zhvillimin e këtij sektori, duhet paraparë edhe rritjen e shkallës së shërbimeve për eksportin e lëndës së parë dhe të produkteve gjysmë të përpunuara.
    - Në ç'nivel do t'i shfrytëzojë Kosova burimet e energjisë? A do të shfrytëzojë më shumë portet e Shqipërisë, apo atë të Tivarit? A do të ketë nevojë për shërbime të reja transportuese ?.
    - A do të rritet niveli e importit? Çfarë masash duhen marrë në mënyrë që Kosova të mos jetë e detyruar të importojë mallra përmes Maqedonisë apo Serbisë?
    - Cilat shërbime transportuese të reja do të duhet të zhvillohen?
    - A do të rizhvillohet industria e Kosovës në mënyrë që të prodhojë më shumë për eksport? Cilat produkte do të eksportohen? Në cilat shtete? Cilat shërbime transportuese do t'u ofrohen kompanive transportuese? Çfarë roli për Kosovën do të ketë transporti transit përmes Serbisë?



### 3.3.2 Shërbimet ekzistuese të transportit të mallrave

Transporti rrugor është aktualisht mënyra kryesore e transportit të mallrave në Kosovë, qoftë mallrave vendore, qoftë e mallrave nga importi.

Analizat e bëra përkritazi me origjinën e mallrave (OM) dhe mënyrën e transportit, të bëra nga fundi i vitit 2011, përveç informacioneve të nevojshme për transportin rrugor të mallrave, ka mundësuar edhe krijimin e bazës së të dhënave. Figura 8 tregon rrugët kryesore të Kosovës nëpër të cilat transportohet sasi më e madhe e mallrave. Me këto analiza është përfshirë edhe transporti transit i mallrave me kamionë përmes Kosovës, veçanërisht transporti transit për në dhe nga Shqipëria dhe Maqedonia.

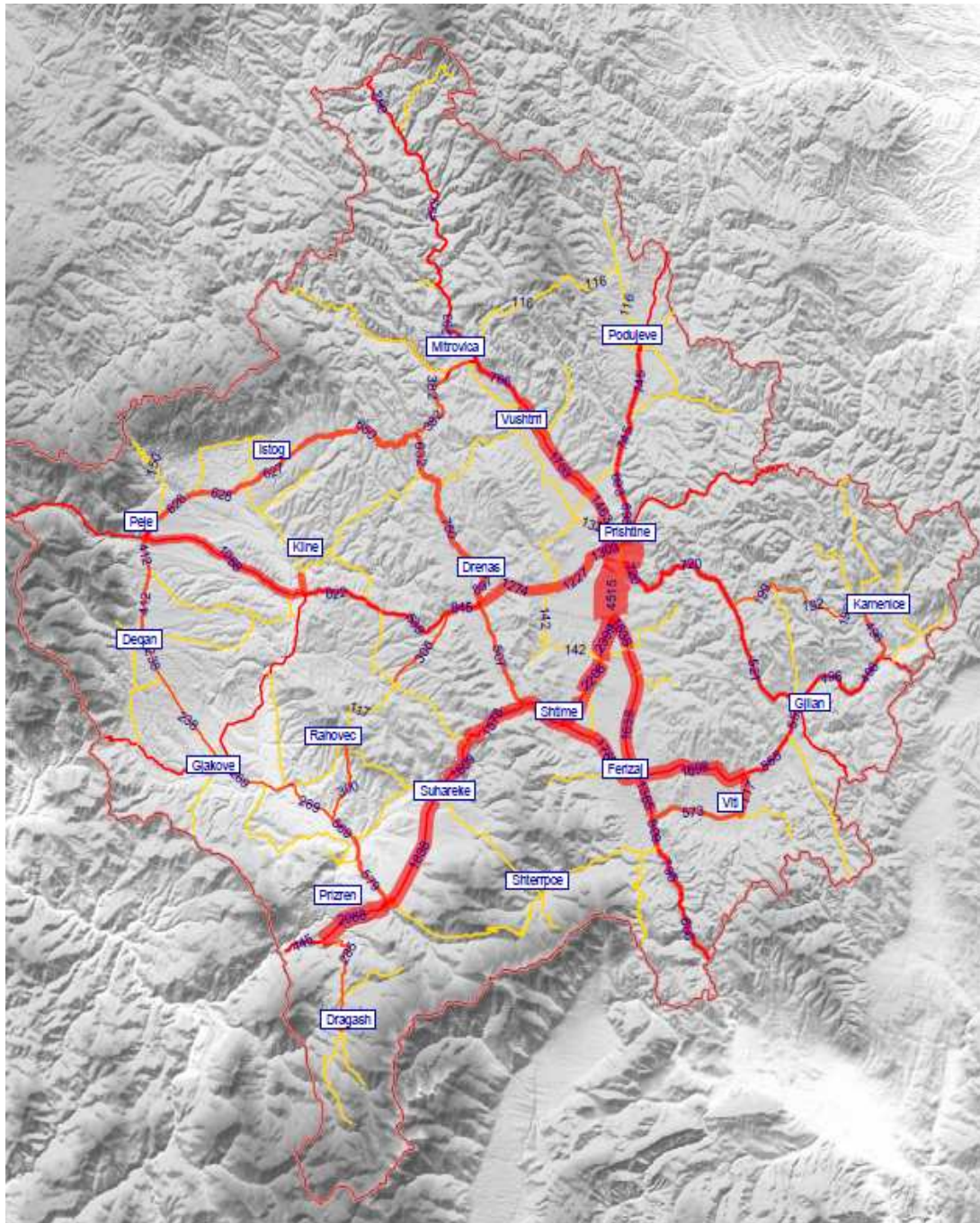
Transporti hekurudhor mbulon një pjesë të kufizuar të nevojave të tregut, ndonëse tonazhi është më shumë se i dyfishuar nga viti 2005 deri në vitin 2014. Në vitin 2014, sasia e mallrave të transportuara me hekurudhë arrinte në 848000 ton kurse shumica e mjeteve të realizuara ishte 710 000 euro (janar-shtator 2014).

#### Kapaciteti hekurudhor, nga viti 2005 deri më TM-1 2015

V i t e t	Numri i pasagjerëve në mijë	Sasia e mallrave të transportuara në mijë ton	Sasia e mallrave të transportuara në milion ton - km.
2005	317	298	20
2006	401	357	24
2007	417	592	31
2008	339	823	40
2009	375	914	46
2010	377	1.129	67
2011	358	1.001	56
2012	367	826	40
2013	369	904	42
TM 1-2014	91	158	7
TM 2-2014	91	227	8
TM 3-2014	75	318	1
TM 4-2014	82	145	5
TM 1-2015	67	201	3

Burimi i të dhënave: Hekurudhat e Kosovës.

Figura 6 – 2011 trafiku ditor i kamionëve



### 3.3.3 Transporti Rrugor me kamion:

Në Kosovë janë të regjistruara 110 ndërmarrje transportuese me kamionë që operojnë kryesisht brenda territorit të Kosovës.

Operatorët e transportit të mallrave në Kosovë qarkullojnë jashtë vendit në shtetet me të cilat Kosova ka marrëveshje bilaterale, transporti kryhet edhe me disa vende me të cilat nuk kemi marrëveshje pa ndonjë vështirësi.

Transportuesit e jashtëm të mallrave (Freight forwarders) që operojnë në Kosovë, shërbimet e transportit i kryejnë përmes përfaqësive apo degëve të tyre. Të tilla janë:

- INTEREUROPA, filiala e INTEREUROPES nga Sllovenia, e pranishme në Maqedoni, kryesisht merret me transporte në/nga zona e Ballkanit.
- SHEGAPRO, me bazë në Shqipëri, kryesisht merret me transportin e mallrave në/nga Shqipëria.



Terminali është një stacion tipik i lokomotivës manovruese për vagonë hekurudhorë konvencionalë, i cili operon edhe me kontejnerë.

Nuk ka ndonjë vinç - urë (ngritur mbi hekurudhë, apo edhe me rrota, për të transportuar direkt në rrugë hekurudhë.

Zona terminale ka 5,250 m<sup>2</sup>, me mundësi vazhdimi deri në 9.000 m<sup>2</sup>. Gjatësia operacionale në terren është 200 m.

Terminali ka rreth 250 zona për manovrim me kontejnerë (me takër lëvizëse me kapacitet tërheqjeje prej 40 tonësh).

Hapësira ka mundësi zgjerimi të një strukture rruge-hekurudhore për dërgesë transferuese. Me depotë dhe doganat mund të ofrojë edhe shërbime shtesë, si ruajtja e kontejnerëve, përpunimi konvencional KARGO, etj).

Terminali lidhë **13 linja hekurudhore** binare, stacionin lokomotivës manovrues (900 m të gjatë dhe 30 m të gjerë), nga të cilat 7 janë të zëna me vagonë për skrap. Ky terminal ka lidhje të mira me autostradën dhe hekurudhat.

# Kapitulli 4 - Përparësitë, mangësitë, mundësitë dhe rreziqet SWOT analiza e sistemit transportues

## 4.1. SWOT analiza e transportit multimodal/intermodal

Përparësitë	Mangësitë
<ul style="list-style-type: none"><li>• Çmimet komerciale dhe objektivat e kohës në të ardhmen e afërt nuk janë të paarrtshme (realizimi i shërbimeve rrugore dhe hekurudhore me kosto prej 800 eurosh / TEU për tri ditë deri në/nga Selaniku).</li><li>• Nuk janë të nevojshme investime të mëdha për ngritjen e terminaleve të reja. Disa investime duhen bërë vetëm për të përmirësuar gjendjen e disa terminaleve, veçmas atij në Miradi dhe për sigurimin e pajisjeve manovruese.</li><li>• Infrastruktura ekzistuese hekurudhore me dy linja kryesore Veri-Jug dhe Lindje-Perëndim.</li><li>• Lokacionet ekzistuese të stacioneve hekurudhore në qytetet kryesore, jo shumë larg nga stacionet e autobusëve.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Për shkak të mangësive në sistemin furnizues (infrastrukturën ekzistuese dhe mjetet teknike), ka ngecje në ofrimin e shërbimeve të transportit multimodal dhe në zhvillimin e tij.</li><li>• Mungesa e burimeve njerëzore të specializuar në transport dhe logjistikë, të aftë të identifikojnë dhe shfrytëzojnë mundësitë ekzistuese për një zhvillim efikas dhe konkurrues të transportit multimodal/intermodal.</li><li>• Aftësia e dobët e furnizuesve, posaçërisht e operatorëve hekurudhorë për t'u organizuar sa e si duhet.</li><li>• Mungesa e strategjive përkatëse për marketing, përkatësisht për reklamimin e produktit / tregut dhe për ofrimin e shërbimeve të kombinuara.</li><li>• Shërbimet ekzistuese hekurudhore në Kosovë janë shumë të kufizuara dhe nuk shkojnë në favor të promovimit të intermodalitetit autobus-hekurudhë, kamion hekurudhë</li></ul>

Mundësitë	Rreziqet
<ul style="list-style-type: none"> <li>•Tregtia e Kosovës me jashtë (eksporti) është më shumë se 393.000 tonelata (viti 2014, burimi: doganat e Kosovës) (rreth 12.000 TEU). Këto vlera janë mbi pragun minimal prej 100.000 tonelata në vit.</li> <li>•Politika e BE-së e bazuar në zhvillimin e transportit multimodal.</li> <li>•Shkëmbimi autobus-hekurudhë ka të ngjarë të jetë më relevant në Prishtinë, Pejë dhe Prizren, ku mund të pritet një përqindje më e lartë e udhëtimeve në distancë më të gjatë (Prishtinë-Pejë-Prizren. Edhe në relacionin Prishtinë-Ferizaj, Prishtinë-Mitrovicë mund të realizohet transporti i kombinuar autobus/hekurudhë.</li> <li>•Hapat e parë drejt marrëveshjeve politike për t'i mundësuar Kosovës pjesëmarrjen në marrëveshjet ndërkombëtare për transport rrugor dhe hekurudhor.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Problemet administrative, kostoja e lartë dhe gjithashtu mosbesueshmëria për furnizim me energji elektrike dhe me ujë.</li> <li>•Potenciali për udhëtime intermodale i kufizuar nga gjatësia relativisht e shkurtër e udhëtimeve ndërrbane në Kosovë dhe frekuencat e planifikuara të shërbimeve hekurudhore në krahasim me frekuencat e shërbimeve me autobusë ndërrurban.</li> </ul>

#### 4.2. SWOT analiza e infrastrukturës rrugore dhe e shërbimeve të transportit

Përparësitë	Mangësitë
<ul style="list-style-type: none"> <li>•Fleksibilitet dhe besueshmëri në shërbimet e transportit rrugor të mallrave, sipas sistemit derë më derë</li> <li>•Oferta të bollshme të shërbimeve të transportit rrugor të udhëtarëve: autobusët operojnë dhe ofrojnë shërbime të pranueshme të shpeshta në korridoret kryesore,</li> <li>• Ofertat e shërbimeve të transportit me kamionë është në nivel të duhur.</li> <li>•Krahas rritjes së të ardhurave, është shtuar dukshëm edhe numri i</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Mungesa e kapitalit për ndërtimin e rrugëve dhe e planifikimit e programimit të punëve të mirëmbajtjes,</li> <li>• Mangësitë në përmirësimin e praktikave inxhinierike dhe në mbikëqyrjen e punëve,</li> <li>•Niveli i pamjaftueshëm i sigurisë në rrugë,</li> <li>•Mangësitë në përmirësimin e sistemit të sinjalistikës rrugore, duke përfshirë sinjalizimin në rrugët ekzistuese,</li> </ul>



Përparësitë	Mangësitë
<p>automjeteve në pronësi private .</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Me ndërtimin e autostradës që lidhë Kosovën me Shqipërinë, është rritur shpejtë edhe niveli i shërbimeve të transportit.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Mangësitë në përmirësimin e sistemit të informacionit në fushën e transportit rrugor të mallrave,</li> <li>•Ndalesa e qarkullimit të kamionëve/autobusëve të regjistruar në Kosovë në vendet me të cilat Kosova nuk ka marrveshje bilaterale.</li> <li>•Mosnjohja e polisave të sigurimit (kartonit të gjelbër) të lëshuara në Kosovë nga ana e vendeve tjera.</li> <li>•Niveli jo i kënaqshëm i organizimit dhe funksionimit të shoqatave të operatorëve të transportit me kamionë / autobusë për të përfaqësuar interesat e industrisë së këtyre kategorive transportuese.</li> <li>•Gjendja e keqe e terminaleve/stacioneve të autobusëve</li> <li>•Mungesa e shërbimeve të transportit publik për në Aeroportin Ndërkombëtar të Prishtinës.</li> </ul>

Mundësitë	Rreziqet
<ul style="list-style-type: none"> <li>•Popullata është e re dhe në lëvizje</li> <li>•Densiteti i lartë i popullatës (p.sh. rreth 10 qytete, përveç Prishtinës, kanë më tepër se 40.000 banorë)</li> <li>•Mundësia e zhvillimit të infrastrukturës përmes dhënies me koncesion dhe pjesëmarrje të kapitalit privat</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Konkurrenca shumë e fortë ndërmjet transportuesve me kamionë/ autobusë, e cila, për shkak të fitimit të ulët, ofron shërbime të cilësisë së dobët.</li> <li>•Niveli i zbatimit të rregullave të trafikut (mungesa e kontrollit përkatës të peshës së kamionëve, marrja e udhëtarëve nga stacionet lokale me autobusë ndërurbanë,</li> <li>•Tendencat për rritje të çmimeve të karburanteve për makina dhe kamionë dhe sistemet e mundshme të pagesës në të ardhmen për autostrada dhe rrugë kryesore të shtyrë nga politika e BE-së.</li> <li>•Koha e gjatë e kaluar në vendkalimet kufitare.</li> <li>•Mangësitë në planifikimin e transportit lokal (komunal)</li> </ul>

Mundësitë	Rreziqet
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Problemet me trafikun e dendur rrugor në Prishtinë.</li> <li>• KUFIZIMET BUXHETORE të parasë publike për të zhvilluar infrastrukturë të re dhe për të mirëmbajtur dhe modernizuar atë ekzistuese.</li> </ul>

#### 4.3. SWOT analiza e infrastrukturës dhe shërbimeve të transportit hekurudhor

Përparësitë	Mangësitë
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Infrastruktura hekurudhore me dy linja kryesore Veri-Jug dhe Lindje-Perëndim, në shërbim të qyteteve kryesore të vendit, përveç qyteteve të Gjakovës dhe Giljanit,</li> <li>• Mundësia e qyteteve të mëdha për realizimin e projekteve për të integruar hekurudhën ekzistuese dhe stacionet e autobusëve,</li> <li>• Terminali intermodal ekzistues në afërsi të aeroportit të Prishtinës në Miradi</li> <li>• Infrastruktura ekzistuese hekurudhore në zonën e Prishtinës, që do të mund të përdorej për të përmirësuar shërbimet e transportit të udhëtarëve në rrethinë, përfshirë Podujevën dhe aeroportin, duke pasur parasysh objektivin e zhvillimit të qëndrueshëm të sistemit transportues,</li> <li>• Planifikimi i hapjes së tregut hekurudhor në vendet fqinje.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Dy qytete të madhësisë mesatare (dmth Gjakova dhe Gjlani) nuk janë të lidhura drejtpërdrejt me infrastrukturë hekurudhore. Prizreni ka lidhje hekurudhore, mirëpo pa shërbime, njëjtë sikur zona e Podujevës.</li> <li>• Dy vende fqinje (p.sh. Shqipëria dhe Mali i Zi, përkatësisht porti i Durrësit dhe ai i Tivarit) nuk janë të lidhura drejtpërdrejt me rrugë hekurudhore me Kosovën,</li> <li>• Infrastruktura hekurudhore është e vjetër dhe duhet të modernizohet për të ofruar shërbime të sigurta dhe të shpejta për pasagjerë dhe për transportin e mallrave</li> <li>• Stacioni hekurudhor dhe terminali i autobusëve në Prishtinë, nuk janë të integruar dhe të ndërlidhur,</li> <li>• Nuk ka asnjë stacion hekurudhor të ndërmjetëm për shërbime në zonën e re tregtare në mes të Prishtinës dhe Fushë- Kosovës</li> <li>• Nuk ka lidhje hekurudhore me aeroportin</li> <li>• Nuk ka mjaft mjete manovruese për të siguruar shërbime të shpeshta dhe të besueshme hekurudhore të pasagjerëve</li> <li>• Kosova nuk është njohur nga organizatat hekurudhore ndërkombëtare, gjë që ia</li> </ul>

Përparësitë	Mangësitë
	<p>pamundëson Kosovës ofrimin e shërbimeve ndërkombëtare dhe e bën më të vështirë arritjen e marrëveshjeve ndërkombëtare,</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• S'ka shumë përparime në arritjen e marrëveshjeve shumëpalëshe me organizatat hekurudhore të vendeve fqinje, gjë që pamundëson ofrimin e shërbimeve më të mira,</li> <li>• Nuk ka qasje të mundshme në tregjet ndërkombëtare nëpërmjet infrastrukturës së Serbisë</li> </ul>

Mundësitë	Rreziqet
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Popullsia është e re dhe mobile.</li> <li>• Dendësi e lartë e popullsisë.</li> <li>• Qytete me madhësi mesatare, përkatësisht më dendësi të madhe të popullsisë përgjatë korridorit Veri-Jug dhe Lindje-Perëndim.</li> <li>• Afërsia kulturore dhe ekonomike me Shqipërinë dhe Maqedoninë.</li> <li>• Politika e BE-së është e bazuar në zhvillimin e transportit multimodal, duke shfrytëzuar më të mirat e çdo lloj transporti në një qasje të integruar, për të arritur objektivat e konsumit më të pakët të energjisë së ripërtëritshme, me më pak shkarkime të gazrave serrë, me më pak zhurmë dhe aksidente rrugore.</li> <li>• Tendencat për rritje të çmimit të përgjithshëm të karburanteve për makina dhe kamionë dhe sistemet e mundshme të pagesës në të ardhmen për autostrada dhe rrugë kryesore, të shtyrë nga politika e BE-së.</li> <li>• Perspektivat e zhvillimit të industrisë dhe tregtisë në Kosovë.</li> <li>• Mbështetje nga shfrytëzuesit e mëdhenj të transportit për të mbajtur gjallë shërbimet hekurudhore si një</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vend me konfiguracion gjeografik të mbyllur, i rrethuar nga malet e larta.</li> <li>• Hapja shume e shpejtë e shërbimeve të autostradës/rrugës që lidhë Kosovën dhe Shqipërinë, e cila mund të shfrytëzohet për transport transit me kamionë, si degë e korridorit VIII dhe X.</li> <li>• Konkurrenca e fortë nga autobusët që qarkullojnë në destinacione të njëjta si trenat.</li> <li>• Konkurrenca shumë e ashpër në transportin me kamionë.</li> <li>• Problemet administrative, kostoja e lartë dhe mosbesueshmëria e furnizimit me energji elektrike.</li> </ul>



<b>Mundësitë</b>	<b>Rreziqet</b>
alternativë e transportit rrugor.	

# Kapitulli 5 - Strategjia e transportit multimodal

## 5.1. Plotësimet dhe bashkërendimi i modaliteteve

Ministria e Infrastrukturës, që veprimtari kryesore ka çështjen e transportit, hulumton mundësitë që ofrojnë sistemet e transportit multimodal të udhëtarëve dhe të mallrave dhe mundësitë për zgjidhje të qëndrueshme në lëmin e transportit në përgjithësi.

Në kapitullin në vijim është dhënë përshkrimi i resurseve të nevojshme për infrastrukturë dhe sistemin e transportit në Kosovë dhe për zbatimin e zgjidhjeve më të përshtatshme dhe efikase në transportin multimodal.

Transporti rrugor dhe hekurudhor, edhe në periudhën afatshkurtër dhe afatmesme, do të luajnë rol kryesor në sistemin e transportit në Kosovë. Kjo do të thotë se duhet koordinuar resurset për zhvillimin e sistemit të ardhshëm multimodal të transportit rrugor dhe hekurudhor, me resurset monomodale ekzistuese.

### 5.1.1 Transporti multimodal/intermodal i mallrave

#### 5.1.1.1 Transporti nacional multimodal/intermodal i mallrave

Transporti nacional i mallrave është transport në distanca të shkurtëra. Ky transport mund të jetë masiv, i rregullt apo jo.

Për transportin e sasive të mëdha të mallrave, qoftë si transport i rregullt, apo jo i rregullt, hekurudha është mënyra më efikase e transportit. Në relacione të shkurtëra, deri te stacioni i trenit, malli mund të grumbullohet me kamionë. Kjo është mënyra më e përshtatshme dhe e levërdishme e transportit. Mineralet, gurët apo prodhimet drusore transportohen me vagonë të zakonshëm. Kjo mënyrë e transportit shkakton më pak bezdisje për banorët e zonës, nuk i dëmton rrugët dhe nuk e ndotë mjedisin.

Nëse nuk janë masive, transportet zakonisht realizohen me kamionë.

### 5.1.1.2 Transporti ndërkombëtar multimodal/intermodal i mallrave

Në pikat kryesore të mëposhtme është përmbledhur strategjia multimodale/intermodale e propozuar

- Shërbimet e transportit multimodal nuk duhen konsideruar si përmbledhje e përbërë nga një numër shërbimesh të ndara, të cilat janë të kombinuara, por si një produkt i vetëm. Kjo është një mënyrë shumë efikase e transportit, me kusht që të plotësohen këto katër kushte:
  - kufizimet ekonomike/financiare: përqendrimi i një volumi minimal të trafikut në një numër të reduktuar të terminaleve, të paktën 100.000 tonelata/vit e vagonëve të njehsuar. Këto kushte mund të plotësohen. Tregtia e Kosovës me jashtë është më shumë se 393.062 tonelata (rreth 12.000 TEU). Tregtia kontinentale është 3,5 milionë tonelata. Kufizimet gjeografike: shërbimet TMM duhet të jenë ekonomikisht të qëndrueshme, "dyert" e origjinës dhe të destinacionit duhet të jenë larg, së paku në 350 km distancë. Për distanca më të shkurtëra, shpenzimet operuese rezultojnë të jenë më të mëdha se me një lloj të vetëm transporti. Për shkak të madhësisë gjeografike treg relevant paraqet transporti ndërkombëtar.
  - Pritjet e konsumatorëve: duhet të jenë në përputhje me çmimet në treg dhe kohën e realizimit të transportit. Rekomandimi i dhënë në Kapitullin 3 tregon se caqet komerciale në të ardhmen e afërt nuk janë të paarrtshme (mund të arrihen shërbimet rrugore dhe hekurudhore të synuara prej 800 Euro/TEU për tri ditë nga/në Selanik).
  - Kufizimet tjera tregtare/logjistike: sipas përkufizimit, vetëm kutitë (kontenierët, kontenierët standard, gjysmërimorkiot) janë trajtuar, nga "Dera" e blerësit tek "Dera" e shitësit. Kostot dhe rreziqet janë transferuar nga blerësi tek shitësi në njërën prej dy dyerve. Duhet përmbajtur termave për shitjet, si "dërgesa e lirë" apo "X-Works" (Incoterms), që nënkupton kontratat për transportim ndërkombëtar që përmbajnë kushtet dhe afatet e dërgesës dhe pagesës.
- Mungojnë kushtet për zhvillimin e shërbimeve të TMM, për shkak të mungesave në sistemin e furnizimit (infrastruktura ekzistuese dhe mjetet teknike) dhe, mbi të gjitha, moskuptimi i mjaftueshëm dhe njohuritë e pakta të potencialeve të tregut për një mënyrë transporti të këtij lloji. Mungesa e aftësisë së operatorëve për t'u vetorganizuar dhe mungesa e strategjive adekuate të marketingut për çdonjërin nga kombinimet produktet/tregun, është edhe një arsye e zhvillimit të dobët të shërbimeve TMM.
- Në qoftë se kërkohen investime për përmirësimin e terminalit, furnizimin me pajisje manovruese të një numëri të vogël terminalësh, posaçërisht në Miradi, duhet shmangur investimet e mëdha në ndërtimin e terminaleve të reja, meqë ato nuk kërkohen urgjentisht dhe vetëm sa do ta shtonin koston e përpunimit të TEU-ve. Në periudhën afatshkurtër, investimet e shumave të mëdha në pika të ndryshme terminalësh do të ishte një gabim, pa siguruar kushtet e përdorimit optimal dhe zhvillimit të suksesshëm të tyre.
- Me rëndësi për periudhën afatshkurtër është përmirësimi i strukturës organizative, i njohurive për këtë biznes (procedurat operacionale, procedurat dhe tregjet) të mbështetura nga korniza dhe rregullativa ligjore e rishikuar dhe e harmonizuar me atë të BE-së.

Objektiva strategjike janë :

- Për periudhë afatshkurtër:
  - Krijimi i kornizës organizative TMM (transportit multimodal) duke krijuar politika lehtësuese dhe zhvillimore për të nxitur themelimin e kompanive për transport intermodal dhe organizimit të ndërlidhur.
  - Lidhja e sistemit të ri TMM me rrjetet relevante TMM të BE-së, përmes bashkëpunimit me entitete lokale/rajonale/ndërkombëtare dhe bashkëpunimi me kompani simotra. Linja 10 dhe rruga 7 në të ardhmen mund të bëhen rrugë alternative për Korridorin X dhe Korridorin VIII. Zhvillimi i këtyre dy korridoreve gëzon mbështetjen e BE-së.
  - Përmirësimi i terminalit ekzistues në Miradi që ka sipërfaqe prej 9000 m<sup>2</sup>, (studimi i fizibilitetit) për të pranuar trenat e ngarkuar dhe për t' u marrë në mënyrë të besueshme dhe të shpejtë me njësitë intermodale.
  
- Periudha afatmesme:
  - Modernizimi i terminalit të mallrave në Miradi.

Të shihen mundësitë e zgjerimit/zhvillimit të terminaleve shtesë, posaçërisht në Veri për lidhje të mëtejshme dhe të shkurtër me Rrjetin e BE-së (Korridorin X) përmes Beogradit (Serbisë).

## 5.1.2 Transporti Multimodal i Udhëtarëve

### 5.1.2.1 Orientimet drejt zgjidhjeve multimodale për transport të udhëtarëve

#### **i) Shërbimet e transportit rrugor/hekurudhor të udhëtarëve në vend**

Infrastruktura hekurudhore ekziston në dy linja kryesore: veri-jug dhe lindje-perëndim, por nuk lidh të gjitha qytetet kryesore dhe ato me vendet fqinje.

Infrastruktura ekzistuese hekurudhore është e ndërtuar në fund të shekullit të nëntëmbëdhjetë dhe nuk është në gjendje të mirë. Megjithatë, ajo paraqet bazë të mirë për modernizimin e saj, e me këtë edhe për ofrimin e shërbimeve cilësore për transportin e udhëtarëve, në kombinim me linjat e autobusëve, të cilat do të lidhnin viset më të largëta me stacionet kryesore të trenit. Për këtë qëllim, duhet të adresohen çështjet në vijim:

- Të rishikohet mundësia e ndërtimit të linjës Hekurudhore deri në Gjakovë si dhe shikimi i mundësive të rihapjes së linjës ekzistuese në Prizren dhe linjës për Podujevë, në kufi me Serbinë.
- Shërbimet hekurudhore duhet të vazhdojnë në pjesën veriore të Linjës 10.
- Shërbimet hekurudhore duhet të modernizohen për të ofruar shërbime të sigurt dhe të shpejta (120km/h) për udhëtarë.
- Një studim duhet kushtuar zhvillimit të transportit publik multimodal të integruar për udhëtarët që udhëtojnë në relacionin Gjilan-Prishtinë.

#### **ii) Shërbimet rrugore/hekurudhore në zonën e Prishtinës**

Mes Prishtinës dhe Fushë – Kosovës funksionon rrjeti hekurudhor. Kjo infrastrukturë hekurudhore do të duhej të shfrytëzohej për të ofruar shërbime të mira transporti brenda Prishtinës duke u kombinuar me shërbime të autobusëve urbanë, të cilët i lidhin të gjitha

stacionet ekzistuese në këtë zonë dhe stacionet të cilat duhet të ndërtohen për t'i plotësuar nevojat përkatëse. Kjo mund të bëhet duke plotësuar kushtet në vijim:

- Lidhja e stacioneve lokale hekurudhore të Prishtinës (nëpërmes ndonjë nënkalimi apo mbikalimi) me stacionin qendror të autobusit të Prishtinës për të ofruar shërbime të kombinuara multimodale në zonën e Prishtinës.
- Rihapja e linjës dhe shërbimeve përkatëse mes Podujevës dhe Prishtinës.
- Ofrimi i shërbimeve me autobusë urbanë për zona të paralagjeve përgjatë kësaj linje, të cilat duhet të jenë të shpeshta, të besueshme dhe mirë të koordinuara.
- Studimi i mundësisë për të krijuar stacione dhe vendndalje të reja në këtë linjë për t'i shërbyer qendrave komerciale, ndërtesave shkollore, spitaleve, etj.
- Studimi i mundësisë së krijimit të një sistemi të integruar të shitjes së biletave për tërë zonën.

### **iii) Nevojat për transport ajror/hekurudhor/rrugor të udhëtarëve në zonën e Prishtinës dhe më tej**

Pranë aeroportit ekziston infrastruktura hekurudhore. Infrastruktura hekurudhore duhet të rindërtohet në linjën Podujevë-Prishtinë-Fushë Kosovë-Pejë.

Ky rindërtim do duhej shfrytëzuar si mundësi për të krijuar një linjë/degë, e cila i shërben aeroportit dhe duhet organizuar lidhje të mira përmes të cilave ofrohen shërbime të qëndrueshme për popullsinë që jeton pranë vijës mes Fushë-Kosovës dhe Pejës apo Fushë Kosovës dhe Podujevës dhe asaj që jeton pranë linjave për Ferizaj, Kaçanik dhe Mitrovicë. Kjo linjë e shkurtër degëzuese do të mund të funksionoj duke zbatuar konceptin e *shuttle* trenave për distanca të shkurtëra mes aeroportit, Fushë - Kosovës dhe Prishtinës.

Studimi i fizibilitetit për rregullimin e linjës hekurudhore Lindje-Perëndim. Mund të bëhen studime edhe për vlerësimin e mundësisë për zgjidhje me Tram-Tren.

### **iv) Shërbimet e transportit rrugor dhe hekurudhor për udhëtim në/nga në shtetet fqinje**

- Aktualisht ekziston linja hekurudhore me Shkupin në të cilën ofrohen dy lloje shërbimesh (mallra dhe pasagjerë) në ditë.

Ekzistojnë gjithashtu linja me Beogradin, Kraleven dhe Nishin, por aktualisht ato nuk funksionojnë. Nuk ekziston infrastrukturë hekurudhore me Shqipërinë dhe Malin e Zi.

Do të mund të parashihej:

- Rihapja e shërbimeve hekurudhore në linjat ekzistuese.
- Studimi i mundësive për të krijuar infrastrukturë të re hekurudhore për të lidhur drejtpërdrejt Kosovën me Shqipërinë.

Për arsytet në vijim:

- Nevoja për lidhje me shtetet fqinje është me interes të ndërsjellë, veçmas për shkëmbime tregtare, veprimtari kulturore dhe turizëm, etj.
- Distancat me këto vende janë tepër të shkurtra për të shfrytëzuar transportin ajror.
- Shërbimet me autobusë në linja ndërkombëtare janë të mundshme, por shërbimet hekurudhore ofrojnë një zgjidhje më të qëndrueshme, më të besueshme dhe më efikase.

Ato do të duhej të lidhnin të gjitha kryeqytetet, të cilat do të ofronin shërbime ndihmëse me autobusë.

#### 5.1.2.2 Transporti multimodal i udhëtarëve dhe intermodaliteti autobus-tren

Siç është diskutuar në Pjesën 3.3, duke pasur parasysh shërbimet ekzistuese tejet të limituara hekurudhore në Kosovë, promovimi i intermodalitetit autobus-hekurudhë për udhëtime të pasagjerëve, duhet të jetë objektiv afatmesëm/afatgjatë, që do të finançohej me mjetet e planifikuara për përmirësimin e rrjetit hekurudhor dhe ngritjen e nivelit të shërbimeve për udhëtarë. Për një periudhë afatshkurtër, mund të arsyetohen vetëm masat me kosto shumë të ulët për zgjidhjen e problemeve specifike që kanë të bëjnë me qasjen në stacione kryesore.

Edhe me përmirësimet e planifikuara për shërbime hekurudhore, potenciali për udhëtime intermodale do të kufizohet nga gjatësia relativisht e shkurtër e udhëtimeve në linja ndërrubane në Kosovë dhe nga shpeshësia e planifikuar e shërbimeve hekurudhore, krahasuar me atë të shërbimeve ndërrubane me autobusë.

Vendshkëmbimi autobus-hekurudhë ka gjasa të jetë më i rëndësishmi në Prishtinë, Pejë dhe Prizren, ku pritet të ketë udhëtime në distanca më të gjata (ndërmjet Prishtinës dhe Pejës/Prizrenit). Krijimi i ndërlidhjeve autobus-hekurudhë është propozuar të bëhet: në Prishtinë, përmes një stacioni të ri hekurudhor të përfshirë në SMMT 2009, në Pejë, përmes zhvendosjes së stacionit të autobusëve në një lokacion pranë stacionit hekurudhor (siç është propozuar nga Komuna e Pejës) dhe në Prizren, përmes vendosjes së stacionit hekurudhor pranë stacionit të autobusëve.

Këto propozime do të varen nga studimet e gjithanshme të fizibilitetit, të cilat do të kryhen për të identifikuar ndikimin e tyre në transport dhe në shfrytëzimin e tokës, vlerësimin e kostove dhe përfitimeve dhe vlerësimin e 'vlerës në para'. Këto studime duhet të marrin parasysh të dhëna të sakta të udhëtimeve në linjat ekzistuese ndërrubane dhe parashikimet për numrin e shfrytëzuesve në të ardhshëm.

Linjat Fushë Kosovë-Ferizaj-Mitrovicë-Podujevë, do të jenë në shërbim të popullsisë së zonave urbane/nënurbane. Në këto qendra, potenciali për ndërlidhje autobus/hekurudhë pritet të jetë më i ulët, meqë gjatësia e linjave ndërrubane do të jetë më e shkurtër. Rekomandohet që të zhvillohen 'mini ndërlidhje' pranë stacioneve hekurudhore të këtyre qendrave.

Planifikimi dhe modelimi i transportit intermodal duhet të jetë pjesë përbërëse e planifikimit dhe e modernizimit të rrjetit dhe shërbimeve hekurudhore. Rekomandohet që të hartohet plani i intermodalitetit për secilin korridor hekurudhor. Meqë ofrimi i ndërlidhjeve të mira të mënyrave të transportit mund të ndikojë në lokacionet dhe dizajnet e stacioneve, paraprakisht duhet hartuar plani detal.

Gjersa fokusi këtu ishte në intermodalitetin autobus-hekurudhë, strategjia e intermodalitetit të korridorit duhet të shqyrtojë edhe intermodalitetin ndërmjet automjeteve dhe hekurudhës (parko dhe udhëto), taksive dhe hekurudhës dhe, gjithësesi, ndërmjet ecjes dhe hekurudhës.

Duhet t'i jepet përparësi zhvillimit të një resursi të bazuar në sistemin kompjuterik të informatave për transportin publik. Në periudhën afatshkurtër do të jepeshin informata 'statike' për orarin e vajtje-ardhjeve. Në periudhën afatmesme, ajo duhet të mundësojnë planifikimin e transportit HALA E PESHKUT (model i cili ushqen/mbush linjat e trafikut) multimodal dhe, në periudhën afatgjate, ajo mund të ofrojnë informata për shërbimet në përgjithësi dhe në kohë reale.

Plani për transportin intermodal duhet të parashohë edhe shitjen e biletave sipas konceptit të “Halës se Peshkut”. Kërkesat për këto shërbime mund të inkorporohen në specifikimet për koncesionet e linjave me autobusë dhe për lehtësirat për shërbime hekurudhore. Shërbimet e transportit publik (DSP) pjesërisht mund të subvencionohen.

Është thelbësore që për zhvillimin e intermodalitetit të ketë bashkëpunim me organet komunale. Planifikimi i transportit intermodal kërkon integrimin e planifikimit të transportit ndërurban, që është në përgjegjësi të Ministrisë së Infrastrukturës, planifikimit të transportit urban dhe urbano-periferik, që është në përgjegjësi të komunave, si dhe planifikimit të përdorimit të tokave urbane, që po ashtu është në përgjegjësi të komunave.

Plani për transportin intermodal duhet hartuar nga MI-ja dhe komunat. Ky plan duhet të përfshijë studimin e fizibilitetit për skemat madhore të transportit intermodal dhe lidhjen me korridore hekurudhore. Propozimet për ngritjen e objekteve shërbyese për transport intermodal dhe ndryshimet që kanë të bëjnë me transportin me autobusë mund të përfshihen në planet e transportit lokal dhe planet për zhvillimin e transportit urban.

Për periudhën afatshkurtër sugjerohet të ndërmerren veprime në fushat si vijon:

- Parashikimi i numrit të shfrytëzuesve të ardhshëm të transportit hekurudhor dhe i transportit intermodal autobus-hekurudhë, bazuar në modelin e transportit VISUM për Kosovën, që aktualisht është në zhvillim e sipër.
- Analiza e nevoja për investime kapitale në transportin intermodal në linjat Prishtinë, Pejë dhe Prizren.
- Përgatitja e planit të korridorit për transport intermodal hekurudhor të pasagjerëve në linjën 10. Tanimë studimi i fizibilitetit për hekurudhë është përfunduar kurse korridori Prishtinë-Pejë është përfshirë në studimin për rehabilitimin e linjës hekurudhore lindje-perëndim.

## 5.2. Strategjia sipas llojit të transportit

### 5.2.1. Zhvillimi dhe mirëmbajtja e infrastrukturës rrugore

#### 5.2.1.1. Aspektet organizative dhe institucionale

Riorganizimi i kohëve të fundit në Ministrinë e Infrastrukturës ka ndryshuar fushveprimtarinë e Departamentit të Infrastrukturës Rrugore (DIRR) dhe të Drejtorisë së Rrugëve (DRR) e cila është shndëruar në Departamentin për menaxhimin e rrugëve (DMRr). Në pajtim me Udhëzimin administrativ nr. 2003/4 për Drejtorinë e Rrugëve (ndryshuar me Udhëzimin administrativ nr. 2007/1), Departamenti për menaxhimin e Rrugëve është përgjegjës për mbikëqyrjen e punimeve siç është paraparë me kontratën për ndërtimin, rindërtimin, mirëmbajtjen dimërore dhe verore të rrugëve nacionale dhe regjionale.

#### 5.2.1.1. Zhvillimi i Infrastrukturës rrugore

Strategjia e propozuar përfshin:

- Përmirësimin e planifikimit dhe programimit të punëve kapitale.
- Përmirësimin e praktikave të inxhinierisë në ndërtimin e autostradave dhe mbikëqyrjes së ndërtimit.
- Përmirësimi i planifikimit dhe programimit të punëve kapitale përmes:
  - krijimit/përmirësimin të procedurave dhe sigurimit të mjeteve për përgatitjen e planit të investimeve dhe për realizimin e tyre,
  - përdorimit të HDM-4 për vlerësimin ekonomik dhe caktimin e prioriteteve të projekteve për punë kapitale.
  - zhvillimit të aftësive në përgatitjen e studimeve të fizibilitetit,
  - zhvillimit të aftësive në aplikimin e Analizës së kritereve të shumëfishta,
  - zhvillimit të aftësive në grumbullimin dhe përpunimin e të dhënave për trafikun rrugor,
  - zhvillimit dhe përmirësimin të Modelit nacional të transportit për të avancuar parashikimin e zhvillimit të trafikut dhe të planifikimit të punëve të ardhshme kapitale,
  - realizimit të programit të punëve kapitale sipas kostove aktuale.
- Përmirësimin e praktikave të inxhinierisë së autostradave dhe mbikëqyrjes së ndërtimit përmes:
  - krijimit/përmirësimin të standardeve të duhura të dizajnit në pajtim me standardet e BE-së.
  - përmirësimin të standardeve të dizajnit dhe praktikave të ndërtimit në pajtim me kriteret për mbrojtjen e mjedisit,
  - përmirësimin të kapacitetit për mbikëqyrjen e realizimit të kontratave për kryerjen e punëve kapitale.

#### 5.2.1.2. Mirëmbajtja e rrugëve

Strategjia e propozuar përfshin:

- Përmirësimin e planifikimit dhe programimit të punëve të mirëmbajtjes.
- Përmirësimin e procedurave për lidhjen e kontratave për mirëmbajtje.
- Përmirësimin e bazës së të dhënave për rrjetet rrugore.
- Përmirësimi i planifikimit dhe programimit të punëve të mirëmbajtjes, përmes:
  - Krijimit/përmirësimin të procedurave dhe mjeteve për përgatitjen e strategjisë dhe programeve për mirëmbajtje.
  - Përdorimit të HDM-4 për vlerësimin ekonomik dhe caktimin e prioriteteve për punë të mirëmbajtjes.
  - Zhvillimit të aftësive teknike për menaxhimin dhe mbikëqyrjen e punëve të mirëmbajtjes periodike dhe rehabilitimit.
  - Hulumtimit të mënyrave të përmirësimin të rrjedhës së buxhetit për punët e mirëmbajtjes (siç është përdorimi i fondeve të posaçme).
- Përmirësimi i procedurave për lidhjen e kontratave të mirëmbajtjes përmes zbatimit të procedurave dhe praktikave për kontrata shumëvjeçare në bazë të rezultateve.
- Përmirësimi i bazës së të dhënave për rrjetet rrugore dhe të dhënave nga matja e tyre, përmes:
  - Përmirësimin të sistemit të të dhënave vjetore të zhvillimit të rrjetit dhe të dhënave nga matja e rrjeteve rrugore.
  - Zhvillimit të aftësive në përdorimin e pajisjeve për matje të rrugëve, kryesisht matësve të gropave rrugore dhe të dëmtimit të rrugëve.
  - Futjes në përdorim të matjes së rregullt të forcës së trotuareve dhe gjendjes së trotuareve.
  - Centralizimit të përgjegjësisë për matje vizuale me paisje shtesë për matje.
  - Përmirësimin të qasjes së përdoruesve të bazave të të dhënave për rrjetet rrugore.



## 5.2.2 Transporti rrugor

### 5.2.2.1 Transporti i mallrave

Strategjia e propozuar përfshin:

- Në lidhje me drejtuesit e mjeteve komerciale
  - Lëshimin e Certifikatës së kompetencës profesionale (CKP) për shoferët profesionalë dhe testimin e obligueshëm për CKP, në përputhje me dispozitat përkatëse.
  - Organizimin e trajnimeve të obligueshme për transportimin e mallrave të rrezikshme.
  - Krijimin/Aplikimin e sistemit (Baza e të dhënave) të regjistrimit të shoferëve për të gjitha automjetet komerciale mbi 3.5 tonë bruto dhe me më shumë se 8+1 ulëse.
- Aplikimi i standardeve të BE-së për testimin e automjeteve komerciale mbi 3.5 tonë bruto dhe me më shumë se 8+1 ulëse:
- Në lidhje me transportin rrugor të mallrave:
  - Përmirësimin e sistemit informativ për transportin rrugor përmes përfshirjes së Rregullores evropiane (EC) nr. 1172/98 për grumbullimin e të dhënave statistikore për transportin rrugor të mallrave dhe përcaktimin e obligimit për operatorët e transportit rrugor të mallrave që të ofrojnë informata mbi automjetet, udhëtimet dhe mallrat e transportuara.
  - Arritjen e marrëveshjeve bilaterale për lejinin e qarkullimit jashtë vendit të kamionëve të regjistruar në Kosovë.

### 5.2.2.2. Transporti i udhëtarëve

Strategjia e propozuar adreson çështjet në vijim të cilat janë identifikuar si me rëndësi të posaçme:

- Ristrukturimi i firmave që operojnë me autobusë ndërrurbanë dhe bashkimi i tyre në subjekte më të mëdha. Masat që propozohen kanë për qëllim:
  - Nxitjen e kompanive që të grupohen, në mënyrë që të jenë konkurrues në tregun e brendshëm dhe të jashtëm,
- Nxjerrjen e udhëzimeve për komunat lidhur me zhvillimin e planeve të tyre të transportit lokal.
- Ofrimin e shërbimeve të transportit publik për në Aeroportin Ndërkombëtar "Adem Jashari".

#### **i) Ristrukturimi i firmave që operojnë me autobusë ndërrurbanë**

Strategjia e propozuar përfshin:

- Rishikimin dhe përmirësimin e praktikave të zbatimit të ligjit për të siguruar se respektohen dispozitat ligjore në fuqi.
- Inicimin e hartimit të një plani për angazhimin e operatorëve në diskutime publike për vizionin dhe strategjinë e ardhshme për sektorin e transportit me autobusë ndërrurbanë.
- Zhvillimin e mëtejshëm të planit dhe programit për koncesione.
- Në bashkëpunim me operatorët, identifikimin e nevojave për mbështetje dhe trajnime dhe dhënia e propozimeve për përmbushjen e atyre nevojave. Në këtë diskutim duhet përfshirë edhe grupe të tjera të interesit.

## **ii) Nxjerrja e udhëzimeve për komunat për zhvillimin e planeve të tyre të transportit lokal**

Ndonëse përgjegjësia për zhvillimin dhe zbatimin e strategjive dhe planeve për transportin urban u takon me të drejtë komunave, Ministria e Infrastrukturës ka rol të rëndësishëm në promovimin e transportit publik urban si pjesë e planeve të integruara të transportit multimodal. Për ta përmbushur këtë rol, ajo duhet:

- T'u ofrojë shërbime këshillëdhënëse komunave lidhur me fushëveprimin, formatin, përgatitjen dhe monitorimin e planeve lokale të transportit, duke përfshirë realizimin e bashkëpunimit në përputhje me objektivat e transportit nacional dhe obligimin e komunave për hartimin e këtyre planeve në përputhje me planin nacional të transportit. Kjo duhet të bëhet në konsultim me Asociacionin e Komunave dhe Ministrinë e Pushtetit Lokal.
- Të krijojë ndërlidhje formale me komunat për t'i mbështetur ato në zhvillimin e planeve për transportin urban.
- Të përgatisë dhe promovojë udhëzime më të hollësishme lidhur me aspektet kryesore të zhvillimit të sistemeve të qëndrueshme të transportit urban, siç janë ndërtimi i rrugëve dhe i shtigjeve për këmbësorë, duke përfshirë obligimin për ofrimin e shërbimeve të transportit publik (OSHP), sistemin e integruar të biletave, etj.

## **iii) Vendosja e shërbimeve të transportit publik për/nga Aeroporti Ndërkombëtar i Prishtinës “Adem Jashari” (ANP)**

Vlerësimet fillestare për numrin e shfrytëzuesve potencialë, për të hyrat dhe shpenzimet operative të shërbimit me autobus për në ANP, janë bërë duke u bazuar në rezultatet e anketës me udhëtarë. Vlerësime të tilla për shërbime janë bërë edhe për të gjitha qytetet e mëdha të Kosovës.

Krijimi apo hapja e një linje ndërmjet Prishtinës dhe aeroportit, që do të funksiononte 12 orë në ditë, duket të jetë opsioni i mirë i cili do të ngrisë nivelin e shërbimeve për udhëtar.

### 5.2.3. Infrastruktura dhe transporti hekurudhor

#### 5.2.3.1. Zhvillimi i infrastrukturës hekurudhore

Infrastruktura hekurudhore në Kosovë sot është e vjetruar dhe nuk është në gjendje t'i përmbushë nevojat e udhëtarëve dhe transportuesve të mallrave. Ajo nuk ofron lidhje adekuate me shtetet fqinje dhe portet e tyre. Për këtë arsye ka nevojë urgjente për modernizim dhe zhvillim në mënyrë që t'i plotësojë nevojat dhe të ofrojë shërbime të qëndrueshme të transportit.

Strategjia multimodale parasheh që hekurudhat:

- Të zbatojnë gradualisht rekomandimet e nxjerra në bazë të studimit të fizibilitetit të Linjës 10 (kryer nga Konsulenca e angazhuar dhe mbështetur nga BERZH-i) për të pasur, së paku, këtë linjë në gjendje të mirë për operim. Pjesa jugore e linjës 10 duhet të konsiderohet si prioritare si dhe në një të ardhme të afërt duhet rishikuar mundësitë e funksionalizimit të pjesës veriore të linjës X. Në bazë të studimit të fizibilitetit për modernizimin e linjës 10, është cekur:
- Të kryhen studime të fizibilitetit mbi rehabilitimin/modernizimin e linjave Lindje-Perëndim, që lidhin aeroportin me degët e pjesës jugore të linjës, për t'i shërbyer popullsisë së zonave dhe qyteteve të rëndësishme, siç janë Podujeva, Gjakova dhe Prizreni.
- Të kryhen studime të fizibilitetit për ndërtimin e linjës hekurudhore që lidhë Kosovën me Shqipërinë, me qendrat kryesore dhe portet e saj.
- Të kryhen studime të tregut për t'i kuptuar nevojat për terminale multimodale për nevojat e Kosovës dhe për ta kuptuar vendin e tyre në rrjetin e terminaleve intermodale në Ballkan dhe lidhjen e tyre me qendrat e distribucionit dhe logjistikës në rajon.

#### 5.2.3.2. Zhvillimi i shërbimeve të transportit hekurudhor

Sistemi i transportit hekurudhor ka pësuar ndryshime me ndarjen e Hekurudhave të Kosovës në dy subjekte. Njëra nga to, INFRAKOS-i, nga 01.09.2011, është përgjegjëse për menaxhimin, mirëmbajtjen dhe zhvillimin e infrastrukturës hekurudhore. Subjekti i dytë, TRAINKOS, është përgjegjës për ofrimin e shërbimeve të transportit të udhëtarëve dhe mallrave. INFRAKOS dhe TRAINKOS janë ndërmarrje publike.

Ligji për hekurudhat, i miratuar në vitin 2007, parasheh planifikimin e zhvillimit të sektorit hekurudhor në Kosovë dhe krijimin e Autoritetit Rregullativ të Hekurudhave. Ligji i ri për hekurudhat, i miratuar nga Kuvendi i Kosovës, është i bazuar në legjislacionin e BE-së dhe përcakton bazën e nevojshme ligjore për licencimin e operatorëve të rinj në Kosovë, bazën ligjore për operim të sigurt dhe garanton trajtim të drejtë, transparent dhe jodiskriminues. Operatorët e transportit hekurudhor, siç është TRAINKOS-i, do të paguajnë tarifa për qasje dhe shfrytëzim të infrastrukturës hekurudhore në Kosovë. Kjo do t'i mundësojë kompanisë INFRAKOS të mbledhë të hyra për mirëmbajtje dhe operim të rrjetit. Zhvillimi i rrjetit, duke përfshirë edhe sigurimin e mjeteve financiare, duhet të mbetet përgjegjësi e shtetit.

Ky ristrukturim i sektorit hekurudhor në Kosovë duhet të ofrojë mundësi që operatorët e rinj hekurudhorë të ofrojnë shërbime cilësore në transportin e udhëtarëve dhe mallrave brenda dhe jashtë vendit.

Shërbimet e transportit hekurudhor për udhëtarë ekzistojnë, mirëpo mjetet e realizuara nga këto shërbime, nuk i mundësojnë një zhvillim të mirëfilltë këtij sektori e, për këtë, as ofrimin e shërbimeve cilësore brenda dhe jashtë shtetit. Ekzistojnë vetëm katër trena në pjesën jugore të Linjës 10 nga Fushë - Kosova (jo Prishtina) për në Han të Elezit, në kufi me Maqedoninë, me

vetëm një shërbim direkt në ditë për në Shkup. Në linjën e Pejës, operojnë vetëm dy trena në ditë.

Me tren transportohet kryesisht lënda e parë, dhe kjo në relacione të shkurtëra brenda vendit dhe, pjesërisht, nafta dhe gazi që importohet. Transporti hekurudhor i kontejnerëve nuk është i levërdishëm, për arsye se ekziston vetëm një lidhje me Shkupin e Selanikut e, përveç kësaj, egzistojnë vështirësi me portin e Selanikut, me Kompaninë e Hekurudhave të Greqisë dhe me subjektet që janë në kuadër të OSE-së.

Për zhvillimin e transportit ndërkombëtar hekurudhor, operatori hekurudhor duhet të jetë në gjendje të ofrojë shërbime cilësore brenda dhe jashtë vendit. TRAINKOS-i nuk mund të operojë me vagonët e mallrave dhe vagonët e udhëtarëve, sepse Kosova nuk është e regjistruar si shtet në organizatat ndërkombëtare të hekurudhave e, për pasojë, nuk mund të listojë inventarin e saj hekurudhor në pajtim me rregullat ndërkombëtare. Për shërbime jashtë shtetit, TRAINKOS-i duhet të merr me qira, apo të huazojë inventarin hekurudhor të regjistruar në shtete tjera dhe të autorizuar në Kosovë, gjë që rritë shpenzimet dhe rreziqet.

TRAINKOS-i, në të ardhmen, duhet të ndërmerr masa për qasje në tregjet për projektimin, prodhimin dhe komercializimin e shërbimeve të reja të transportit, si për udhëtarë ashtu dhe për mallra, dhe kjo:

- Për udhëtarët-shërbime të reja, duke shfrytëzuar vagonë modernë, të cilët duhet të përgatiten dhe të jenë të gatshëm për të hyrë në funksion menjëherë pas renovimit të infrastrukturës hekurudhore; këto shërbime duhet të definohen dhe të negociohen me autoritetet kombëtare dhe lokale, në mënyrë që të ofrohen në përputhje me kontratat e PSO-së (detyrime shërbimeve publike). Subvencionet dhe kreditë mund të shfrytëzohen për blerjen e vagonëve, në veçanti nëse ato blihen nga një autoritet i caktuar publik.
- Për bartje të ngarkesave: TRAINKOS-i, apo cilido operator tjetër i autorizuar për të vepruar në Kosovë, duhet të krijojë shërbime të reja në baza komerciale. TRAINKOS-i do të duhej të përkrah zhvillimin e kompanive të reja të distribucionit dhe logjistikës, në veçanti të atyre për mallra për konsum të gjerë dhe pajisje shtëpiake dhe t'iu ndihmojë atyre në propozimin e shërbimeve efikase dhe konkurruese të transportit.

Edhe për shërbimet për udhëtarë, edhe për shërbimet për mallra, do të duhej dizajnuar kombinime të mënyrave të transportit rrugor dhe hekurudhor, për të ofruar shërbime më efikase dhe joshëse të mundshme, por edhe për të shfrytëzuar më së miri burimet ekzistuese të të dyja mënyrave të transportit, me qëllim të shtimit të sigurisë dhe qëndrueshmërisë.

- Për shërbimet për udhëtarë: autoriteteve lokale duhet bërë me dije faktin se shërbimet me autobusë nuk konkurrojnë në mënyrë sistematike me shërbimet hekurudhore, por paraqesin shtojcë të shërbimeve hekurudhore për pjesët përfundimtare të rrugëtimit, duke ofruar lidhje të koordinuara dhe të organizuara transporti. Platformat e këmbimit intermodal do të duhej organizuar në qytetet kryesore, duke ofruar, për shembull, shërbime të integruara komerciale përmes një sistemi unik të shitjes së biletave.
- Për shërbime të transportit të mallrave: janë bizneset dhe njësitë afariste, operatorët intermodal, transportuesit e ngarkesave dhe kompanitë e logjistikës ato që propozojnë shërbimet përkatëse duke u bazuar në kombinimin më të mirë të mënyrave të transportit dhe duke marrë parasysh cilësinë, besueshmërinë dhe efikasitetin ekonomik të tyre.

Megjithatë, problemi kryesor qëndron në gjendjen ekzistuese, përkatësisht në mungesën e infrastrukturës hekurudhore që lidh Kosovën me shtetet fqinje, Shqipërinë dhe Malin e Zi, por edhe me Bullgarinë e Turqinë. Kjo çështje është me prioritet, duke marrë parasysh trendet e reja në rritje të transportit të mallrave dhe pasagjerëve në dhe nga këto shtete.

Tani për tani, për ofrimin e shërbimeve hekurudhore në linja ndërkombëtare, ekziston vetëm linja hekurudhore që lidhë Kosovën me Shkupin. Kjo linjë funksionon dy herë në ditë. Gjithashtu ekzistojnë mundësi për lidhje hekurudhore me Beogradin, Kraljevën dhe Nishin, mirëpo këto shërbime nuk janë në funksion. Ndërsa me Shqipërinë dhe Malin e Zi nuk ekziston ndonjë lidhje hekurudhore. Për këtë duhet paraparë: (i) ofrimin e shërbimeve hekurudhore në linjat ekzistuese, dhe (ii) të studiohet mundësia e ndërtimit të linjës hekurudhore që lidhë direkt Kosovën me Shqipërinë dhe Malin e Zi, për këto arsye:

- Nevojat për lidhje me vendet fqinje janë të mëdha, veçmas për shkëmbime tregtare, kulturore për turizëm, etj.
- Distancat janë shumë të shkurtëra për fluturimet ajrore
- Shërbimet me autobusë në linja ndërkombëtare janë të mundshme, mirëpo shërbimet e transportit hekurudhor janë zgjidhje më efikase, pasi që janë më të qëndrueshme dhe më të besueshme. Linjat e gjata rrugore dhe hekurudhore duhet të lidhin kryeqytetet, kompanitë transportuese të të cilave ofrojnë shërbime efikase në destinacine të caktuara urbane.

## 5.2.4 Aviacioni civil

### 5.2.4.1 Çështjet e zhvillimit të infrastrukturës

Operimi dhe zgjerimi i Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës “Adem Jashari” (ANP) është përcaktuar me Marrëveshjen e Partneritetit Publik-Privat (PPP), të lidhur më 12 gusht 2010, të nënshkruar, në emër të Republikës së Kosovës, nga Komiteti Drejtues Ndërmintor (KDN). Sipas kësaj Marrëveshjeje, një inxhinier i pavarur, i caktuar nga të dyja palët, do t'i inspektojë dhe monitorojë punimet e ndërtimit. Roli i MI-së në monitorimin e koncesionit bëhet përmes pjesëmarrjes së MI-së në KDN-PPP-së.

Objektet e aeroportit të Gjakovës, që mund të përdoren në rast nevojë, janë në gjendje të dobët. Për këtë arsye janë të nevojshme studime të mëtejme të masave, duke përfshirë edhe kushtet për qasje dhe shfrytëzimin e hapësirës tokësore.

### 5.2.4.2. Shërbimet e aviacionit civil

Strategjia e propozuar parasheh:

- Shërbimet e navigacionit ajror
- Rritjen e cilësë së ofrimit të shërbimit të navigacionit ajror
- Sigurimin e zbatimit të plotë të të gjitha çështjeve që rregullohen dhe precizohen në Shtojcat ICAO dhe legjislacionet evropiane për sigurinë e aviacionit civil nga të gjith subjektet e aviacionit civil.
- Fluturime *low cost* (me kosto të ulët)  
Zhvillimin e mjedisit të favorshëm për operimin e kompanive ajrore low cost në Kosovë.

## 5.2.5. Transporti detar dhe shërbimet e portit statistikat

Analiza e rrjedhave të tregtisë së jashtme të Kosovës ka treguar se në vitin 2014, nga 4.2 milionë tonelata të eksport/importit, vetëm rreth 300.000 tonelata janë transportuar në linja detare. Siç tregohet në Pjesën 2.5, Tabela 2 (Krahasim i karakteristikave të porteve ekzistuese dhe të mundshme për Kosovën) kapaciteti ekzistues në portet fqinje të Durrësit, Selanikut dhe Tivarit janë të mjaftueshme për t'i plotësuar nevojat e tregut kosovar në periudhën afatmesme. Veç kësaj, madhësia maksimale e anijeve në këto porte është mbi DËT 25,000 gjersa në Shëngjin nuk mund të tejkalojë DËT 13,000, ndonëse edhe kjo kërkon një investim të vlerësuar prej rreth 109 milionë Euro.

Strategjia e propozuar parasheh:

- Në periudhën afatshkurtër dhe afatmesme, të shfrytëzohen portet ekzistuese të Durrësit, Tivarit dhe Selanikut.
- Kryerjen e studimeve për zhvillimin e mëtejshëm dhe shfrytëzimin e portit të Shëngjinit për një periudhë afatgjatë
- Në të njëjtën kohë, hartimi i një strategjie për përmirësimin e qasjeve tokësore në portet fqinje.

### 5.2.5.1. Periudha afatshkurtër dhe afatmesme: shfrytëzimi i porteve të Durrësit, Tivarit dhe Selanikut

Për shfrytëzimin e porteve ekzistuese kërkohet arritja e marrëveshjeve specifike me interes për Kosovën, për autoritetet e porteve, të Durrësit, Tivarit dhe të Selanikut, por edhe për shtetet që u përkasin, Shqipërinë, Malin e Zi, Greqinë. Përgatitja e këtyre negociatave kërkon studime specifike që përfshijnë çështjet në vijim:

- Identifikimin e shpenzimeve të shërbimit të portit për të negociuar zbritje të mundshme të tarifave, bazuar në kontrata afatgjate për shërbime.
- Përgatitja e draftmarrëveshjeve bilaterale, apo multilaterale, në përputhje me aktet normative ndërkombëtare, të cilat parashohin lehtësira të shumta të shkëmbimve tregtare siç janë hapësira e tregtisë së lirë në porte, lehtësira doganore, etj.

### 5.2.5.2. Periudha afatgjate: Studime për zhvillimin e mëtejshëm të portit të Shëngjinit

Propozohet që të bëhen analiza gjithëpërfshirëse për zhvillimin portit të Shëngjinit dhe dhënien e tij në shërbim të Kosovës:

- Studime të mëtejme për transportin detar të eksportit/importit të Kosovës, për të vlerësuar më mirë nevojat për shërbime të tilla,
- Studime teknike për të vlerësuar kushtet që ofron porti i Shëngjinit, si: matja e thellësisë, e shtresës lumore e ranore, etj.
- Analizat e mëtejme të llojit të anijeve që i shfrytëzojnë portet e Adriatikut, në mënyrë që thellësia e portit të jetë e përshtatshme për anijet e rëndomta.
- Vlerësimi krahasues i shpenzimeve për transportin transit përmes portit të Shëngjinit dhe porteve konkurruese.
- Studime teknike, ekonomike dhe financiare të fizibilitetit të portit.
- Çështjet institucionale, duke përfshirë përgatitjen e marrëveshjes bilaterale, që përkufizon statusin e stabilimenteve të portit që shfrytëzohen nga Kosova në Shqipëri (p.sh. kushtet e marrëveshjes për koncesion) dhe marrëveshjes për lehtësira doganore.

### 5.2.5.3. Strategjia për përmirësimin e qasjes tokësore në portet fqinje

Strategjia e zhvillimit të qasjes tokësore në portet parasheh përmirësimin e lidhjes me portet ekzistuese.

#### **i) Përmirësimi i gjendjes së qasjes tokësore në portet ekzistuese të Durrësit dhe Selanikut**

Përmirësimi i qasjes tokësore në portet që i shfrytëzon Kosova, kërkon studime për vlerësimin e fizibilitetit teknik dhe ekonomik të këtyre përmirësimeve dhe arritjen e marrëveshjeve specifike bilaterale dhe multilaterale me shtetet përkatëse, Shqipërinë, Malin e Zi, Greqinë, për transportin e mallrave dhe çështjet doganore.

Në veçanti duhet të trajtohen çështjet në vijim:

- Identifikimi i masave të mundshme për përmirësimin e rrugëve, p.sh., harmonizimi i standardeve teknike dhe të mirëmbajtjes së rrugëve lidhëse dhe analiza financiare e punimeve të nevojshme.
- Bashkërendimi i planit të veprimit me SEETO-n për rrjetin themelor hekurudhor, duke përfshirë Linjën 10 nga Kosova për në Shkup, Korridorin VIII nga Shkupi në Durrës, Korridorin X nga Shkupi në kufirin Grek dhe deri në Selanik.
- Një studim tjetër kushtuar ndërtimit të linjës direkte hekurudhore ndërmjet Kosovës dhe Shqipërisë e Malit të Zi, të shikohet mundësia e lidhjes së tyre me Linjën 10 dhe Korridorin VIII.
- Përgatitja e draftmarrëveshjeve bilaterale, apo multilaterale, në përputhje me aktet përkatëse ndërkombëtare që parashohin lehtësira për transportin transit rrugor dhe hekurudhor, lehtësira doganore, postat e përbashkëta kufitare, etj.

#### **ii) Qasja tokësore në PORTET E SHQIPËRISË**

Lidhja rrugore ndërmjet Kosovës dhe Shqipërisë është avancuar me përfundimin e autostradës me nga dy korsi, në të dy drejtimet dhe me lehtësira ndërkufitare.

Për zhvillimin e qasjes në/me portet tjera, rëndësi të veçantë ka lidhja e tyre me rrugë tokësore. Për këtë qëllim duhen bërë studime teknike dhe ekonomike për gjetjen e një zgjidhjeje të qëndrueshme.

## 5.3. Strategjia mjedisore në lidhje me transportin

Ne vijim rekomandohen studimet e mëtejme

### **5.3.1. Studimet e mëtejme mbi ndotësit dhe uljen e emetimeve të gazrave të efektit serrë**

Bazuar në masat e identifikuar, rekomandohet :

- Vlerësimi i gjendjes aktuale i emetimit të gazrave serrë në Prishtinë dhe në nivel të vendit;
  - Vlerësimi i nivelit të shpenzimit të lëndëve fosile nga mjetet e transportit,
  - Vlerësimi i shkallës së emetimeve të CO<sub>2</sub>.
  - Krahasimi i nivelit të emetimit të gazrave nga sektorët e tjerë ekonomikë.

- Analizimi i masave ekzistuese për uljen e nivelit të emetimit të gazrave në Kosovë dhe Prishtinë:
  - Marrja e masave nga institucionet përkatëse dhe avancimi i rregullativës ligjore për cilësinë e karburanteve dhe masa tjera stimuluese,
  - Marrja e masave që u dedikohen shfrytëzuesve të mjeteve që emetojnë gazra, masa për vetëdijesimin e tyre, organizimi i trajnimeve fillestare dhe profesionale, etj.
  - Analiza e aspekteve të menaxhimit të flotës, operimi, mirëmbajtja, trajnimet për shoferë, përzgjedhja e automjeteve, etj.
  - Analiza e çështjes së transportit urban, opsionet e menaxhimit të trafikut, politika e transferimit modal, etj.,
- Fizibiliteti i aplikimit të mundshëm:
  - Projektimi i strategjisë afatgjate,
  - Studimi teknik dhe financiar i fizibilitetit të secilës qasje,
  - Plani i veprimit, duke përfshirë çështjet financiare.

### **5.3.2. Studime të mëtejme për energjinë dhe teknologjinë alternative**

Për të identifikuar aplikimin e mundshëm të energjive dhe teknologjive alternative në Kosovë, rekomandohet që të kryhen studime preliminare që adresojnë çështjet e listuara më poshtë.

Studimi përkatës duhet të merr parasysh draftvendimin e fundit për përdorimin e biokarburanteve në sektorin e transportit në të cilin është përfshirë Direktiva e BE-së 2003/30/EC për përdorimin e karburanteve alternative që ulin nivelin e emetimit të CO<sub>2</sub>.

- Importi apo prodhimi vendor i biokarburanteve:
  - Studim teknik dhe ekonomik i biokarburanteve të importuara.
  - Studim teknik dhe ekonomik i biokarburanteve të prodhuara në vend:
    - Kapacitetet e mundshme bujqësore.
    - Ndarja e mundshme ndërmjet bioalkoolit, bionaftës dhe biogazit.
    - Drejtimit ekzistuese dhe/apo të nevojshme të prodhimit industrial.
    - Ndikimi në prodhimin ushqimor.
  - Krahasimi i shpenzimeve sipas zgjidhjeve.
- Aftësitë teknike dhe financiare të tregtarëve për zbatimin e normave të propozuara.
- Përkufizimi i procesit të sensibilizimit.



## 5.4. Strategjia e financimit

Analiza e resurseve të Qeverisë të dedikuara për sektorin e transportit në periudhën (2015-2017) dhe të parashikuara për periudhën afatmesme, tregon si në vijim:

- Shumica e mjeteve financiare i është dedikuar infrastrukturës rrugore.
- Shpenzimet kryesore kapitale përfshijnë:
- Ndërtimin e autostradës R6 , kostoja e të cilës është 600 Milionë euro.
- Rehabilitimi i rrugëve (21.5% e mjeteve për vitet 2015-2017, ngritje në krahasim me periudhat e mëparshme.
- Buxheti kapital i Ministrisë së Infrastrukturës ishte për vitet (2015-2017) 515 Milionë, gjë që tregon për investimet e bëra dhe të planifikuara për ndërtimin e autostradës dhe rrugëve nacionale, regjionale
- Mirëmbajtja e rregullt e rrugëve është përfshirë në buxhetin operativ dhe arrin shumën prej 25.1 milionë eurosh në vit ( 2015-2017)
- Për mirëmbajtjen e infrastrukturës hekurudhore në vitin 2014, 2.97 milionë euro janë siguruar nga kompania hekurudhore INFRAKOS dhe BKK. Ndërsa 1,07 milion euro janë siguruar nga BKK për shpenzime e investime kapitale. (burimi InfrakOS Departamenti Buxhet dhe Financa MI)

Analiza e bërë ka treguar se problem kryesor paraqet mungesa e fondeve për mirëmbajtjen periodike të rrugëve për çka, sipas vlerësimeve, nevojiten rreth 16 milionë euro në vit, dhe mungesa e mjeteve për investime dhe mirëmbajtjen e infrastrukturës hekurudhore.

Përmbajtja e strategjisë së financimeve të mundshme parasheh:

- Resurset qeveritare:
  - Shpenzimet kapitale: - Pasi të jetë përfunduar ndërtimi i autostradës, prioritet duhet t'i jepet rehabilitimit të rrugëve.
  - Sigurimi i më shumë fondeve për mirëmbajtjen e rregullt dhe periodike të rrugëve, që kapë shumën totale prej rreth 23 milionë eurosh në vit. Për këtë duhet një studim për mundësinë e sigurimit të një fondi për rrugët.
- Kreditë e jashtme (IFN)
  - Identifikimi dhe prezantimi i projekteve (sidomos i projekteve hekurudhore) të arsyetuara mirë para IFN-ve dhe negociimet.
  - Analiza e gjendjes së borxhit publik dhe e fuqisë huamarrëse.
- Grantet
  - Identifikimi dhe prezantimi i projekteve të arsyetuara mirë para institucioneve përkatëse, sidomos i projekteve hekurudhore..
- PPP:
  - Identifikimi i projekteve të përshtatshme për lloje të ndryshme të PPP-së.

Analiza financiare e kostos së këtyre projekteve për të përkufizuar biznesin e tyre më efektiv dhe planet financuese.

## 5.5 Implementimi i Strategjisë

Suksesi i kësaj strategjie varet edhe nga organizimi institucional, i cili mundëson koordinimin e veprimeve me palët e interesit dhe monitorimin e kryerjes së obligimeve të planifikuara. Është shumë e rëndësishme që roli i njësisë koordinuese të përcaktohet saktësisht dhe që kjo njësi të ketë stafin e duhur profesional. Siç është cekur në Kapitullin 7, Divizioni për Koordinim të

Politikave (DKP) duhet të luajë rolin kryesor në këtë drejtim. Në mënyrë që të sqarohen detyrat e DPK-së, rekomandohet të përgatitet një udhëzim administrativ i cili do të përcaktonte masat për kryerjen e detyrave të planifikuara strategjike dhe rolin e DPK-së në iniciimin, koordinimin dhe monitorimin e veprimeve të planifikuara.

## 1. IMPLEMENTIMI I STRATEGJISË

### 1.1 Objektiva strategjike 1

#### 1.1.1 Synimet, aktivitetet dhe caqet

QËLLIMI (Objektivat strategjike)	INDIKATORËT OBJEKTIVISHT TË VERIFIKUESHËM (IOV)	MËNYRAT E VERIFIKIMIT (MV)	RREZIQET DHE SUPOZIMET	KOSTO
<p><i>Përmirësimi, zhvillimi dhe mirëmbajtja e infrastrukturës së transportit, e cila është e integruar në korridoret panvropiane dhe në përputhje me standardet ndërkombëtare</i></p>	<p>1. 70÷80% e pjesëve prioritare të rrugëve nacionale janë zhvilluar dhe mirëmbahen në pajtim me standardet ndërkombëtare.</p> <p>2. Segmentet e drejtimeve Rrugore 6 dhe 7 të zhvilluara dhe të lidhura me korridoret Panevropiane deri në fund të vitit 2017.</p> <p>3. Rrjeti i hekurudhave i mirëmbajtur dhe rehabilituar, projektet për modernizim të rrjetit të përfunduara, deri në fund të vitit <b>2020</b>.</p>			

REZULTATI	INDIKATORËT OBJEKTIVISHT TË VERIFIKUESHËM (IOV)	MËNYRAT E VERIFIKIMIT (MV)	RREZIQET DHE SUPOZIMET	KOSTO	MENYRA E FINANCIMIT
<b>TRANSPORTI HEKURUDHOR</b>					
1. Modernizimi i linjës hekurudhore 10 në rrethet e Prishtinës dhe rrethet e rrethës me standardet ndërkombëtare.	Shpejtësi e projektuar e qëndrueshme deri 120 km/h, në periudhën 2015-2017 dhe 2018-2019+		Mungesa e fondeve	174.011.000 €	BK+PZH+B
2. Zhvillimi i studimeve të fizibilitetit për ndërtimin e linjave të reja hekurudhore që rrisin zhvillimin ekonomik të Kosovës.	Studimet e fizibiliteteve të përfunduara dhe plani i implementimit të përfunduar deri në periudhën 2018-2019+	Numri i studimeve të fizibilitetit të kryera	Mungesa e fondeve		
3. Zhvillimi i pjesëve prioritare të rrjetit hekurudhor.	Prioritete të identifikuar në bazë të Strategjisë dhe planit të veprimit për transportin multimodal dhe pjesët e zhvilluara deri në periudhën 2018-2019+	Identifikimi i prioriteteve dhe plani i veprimit	Mungesa e fondeve		
4. Modernizimi i terminalit të mallrave në Prishtinë	Studimi i fizibilitetit i përfunduar deri në periudhën 2018-2019+ Ndërtimi i njëjës shkëmbyese me dy vinça staker i përfunduar deri në periudhën 2018-2019+ Vinçurë dhe rregullimi i rrugës me	Qasja e trenave me gjatësi 550 m	Mungesa e fondeve	11,000,000 €	BK

	katër linja, përfundimi deri në periudhën 2018-2019+				
i. Rehabilitimi/funksionalizimi i linjës hekurudhore lindje-perëndim (Podujevë-Prizren-Kosovë-Pejë-Prizren)	Rehabilitimi i përfunduar në periudhën 2018 – 2019 dhe 2019+	Qarkullimi i trenave	Mungesa e fondeve	279.000.000€	BK
ii. Ndërtimi i stacionit të ri në Prishtinë bashkë me funksionalizimin e linjës hekurudhore të zonës së Prishtinës	Studimi i fizibilitetit i përfunduar deri në periudhën 2015 - 2017.		Mungesa e fondeve	1,300,000€	BK
iii. Linja hekurudhore Prizren – kufiri me Shqipërinë	Studimi i parafizibilitetit i përfunduar deri në periudhën 2015 - 2017		Mungesa e fondeve	1,450,000€	BK

TRANSPORTI AJROR					
1. Renovimi i aeroportit sportiv ne Dumosh	Renovimi i ndërtesave ekzistuese, rregullimi i pistës, vendosja e një hangari të parapregatitur, rregullimi i rrethojës, në periudhën 2018-2019+			2,000,000	BK
TRANSPORTI DETAR					
1. Studimi i fizibilitetit për shfrytëzimin e portit të Shëngjinit nga Kosova, pas nënshkrimit të marrëveshjes ndërmjet Kosovës dhe Shqipërisë.	Studimi i fizibilitetit. Përfundimi deri në fund të vitit 2018.	Raportet dhe rekomandimet hartuara dhe të dorëzuara	Mungesa e fondeve.	450,000€	BK
INFRASTRUKTURA RRUGORE					
1. Realizimi i projektit të rruges R6.	Segmentet prioritare të rrugës Prishtinë-Hani i Elezit (drejtimi rrugor 6) të përfunduara deri në periudhën 2014- 2017 / 2018-2019 (vitet janë shënuar në këtë mënyrë për shkak kërkesës nga Ministria e Financave, bazuar në KASH)	Pjesët prioritare të ndërtuara dhe të gatshme për shfrytëzim	Mungesa e mbështetjes financiare	600,000,000	BK

2. Adaptimi dhe implementimi i standardeve të larta të mirëmbajtjes së rrugëve.	Kontratat e arsyetuara, përfundimi deri në fund të vitit 2016.	Kontrata e bazuara në rezultate	Nuk ka marrëveshje për kontrata të bazuara në rezultate		
3. Ndërtimi dhe rikonstruimi i rrugëve nacionale dhe regjionale.	Segmente prioritare të rrugëve nacionale dhe regjionale të përfunduara deri në periudhën 2018-2019+.	Pjesët prioritare të ndërtuara dhe të gatshme për shfrytëzim	Mungesa e mbështetjes financiare	170,000,000	BK
4. Ndërtimi i rrugëve të reja kufitare që lidhin rrjetin rrugor të Kosovës me vendet fqinje	Rrugët e reja kufitare me Malin e Zi të përfunduara deri në periudhën 2015-2017 dhe 2018 – 2019+	Pjesët prioritare të ndërtuara dhe të gatshme për shfrytëzim	Moskoordinimi me vendet fqinje, çështjet pronësoro-juridike dhe mungesa e financimit	21,000,000	BK
5. Ndërtimi i R7, segmenti Besi-kufiri me Serbi	Segmenti i rrugës Besi-kufiri me Serbi (drejtimi rrugor R7) i përfunduar deri në periudhën 2015-2017 dhe 2018-2019+.	Segmenti i ndërtuar dhe i gatshëm për shfrytëzim	Mungesa e mbështetjes financiare	170,000,000	BK
6. Ndërtimi i rrugës nacionale N25.3, segmenti Sojevë-Gjilan- Dheu i Bardhë	Segmenti I dhe II (20 km) viti 2019+.	Segmentet të ndërtuara dhe të gatshme për shfrytëzim	Mungesa e mbështetjes financiare	150,000,000	BK
7. Mirëmbajtja e autostradës R7	Autostrada e mirëmbajtur gjatë gjithë vitit, për 3 vitet e ardhshme (2015-2017)	Autostrada e mirëmbajtur.	Mungesa e mbështetjes financiare	16,000,000	BK
8. Mirëmbajtja e rrjetit rrugor nacional dhe	Rrjeti i rrugëve nacionale dhe	Rrjeti rrugor i	Mungesa e	52,000,000	BK

regjional.	regjionale i mirëmbajtur gjatë gjithë vitit, deri në fund të vitit 2017.	mirëmbajtur	mbështetjes financiare		
<b>TRANSPORTI I UDHËTARËVE, MALLRAVE DHE MALLRAVE TË RREZIKSHME</b>					
1. Modernizimi i infrastrukturës së terminaleve të udhëtarëve dhe mallrave në përputhje me standardet ndërkombëtare.	Përgatitja dhe miratimi i legjislacionit përkatës deri në fund të vitit 2017.	Numri i U.A. të miratuara			
2. Ndërtimi i vendqëndrimeve të udhëtarëve në vendndaljet e autobusëve nëpër rrugët nacionale të Kosovës.	Vendqëndrimet e udhëtarëve në vendndaljet e autobusëve nëpër rrugët nacionale deri në fund të vitit 2016.	Numri i vendqëndrimeve të udhëtarëve në vendndaljet e autobusëve të ndërtuara	Mungesa e fondeve, mospërfshirja e këtyre vendndaljeve në kontratat mbi ndërtimin e rrugëve	1,500,000€	BK
3. Shuttle train Prishtinë-AN Adem Jashari	Linja Shuttle train Prishtinë- AN Adem Jashari, e përfunduar deri në periudhën 2018-2019+.	Linja hekurudhore e gatshme për shfrytëzim,	Mungesa e fondeve	4,000,000.00€	BK+PZH
<b>DEPARTAMENTI I AUTOMJETEVE</b>					
1. Ndërtimi i shtatë (7) qendrave për testimin e kandidatëve për shoferë.	Tri (3) qendra të ndërtuara deri në periudhën 2018-2019+.	Objektet	Mungesa e fondeve. Mosbashkëpunimi i palëve të interesit.	4,000,000€	BK+ TJETER



AKTIVITETET	INDIKATORËT OBJEKTIVISHT TË VERIFIKUESHËM (IOV)	MËNYRAT VERIFIKIMIT (MV)	E RREZIQET DHE SUPOZIMET
<b>TRANSPORTI HEKURUDHOR</b>			
<p>1.1 Takimi me palët kryesore të interesit për të diskutuar dhe për t'u pajtuar rreth këtyre çështjeve:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ndarja e përgjegjësive për të gjitha aktivitetet e planit të veprimit; dhe</li> <li>- aprovimi i planit final të veprimit (MI), i cili përmban listën e mëposhtme:</li> <li>- studimet e fizibilitetit (të definuara me termat e referencës),</li> <li>- analiza e mundësive financiare (INFRAKOS),</li> <li>- planet buxhetore dhe financiare,</li> <li>- punët përgatitore për proceset e tenderëve</li> </ul>	Plani final i aktiviteve të aprovuar dhe i dakorduar me palët kryesore të interesit deri në fund të vitit 2016.	Numri i takimeve	Mosarritja e konsensusit ndërmjet palëve kryesore të interesit
1.2 Implementimi (INFRAKOS).	Implementimi i suksesshëm i projektit.	Raportet për implementimin e projektit	Mungesa e fondeve
1.3 Monitorimi dhe mbikëqyrja e procesit të implementimit nga MI-ja	Mekanizmat e monitorimit të procesit dhe veprimet operacionale.	Numri i raporteve	Mosdakordimi me Autoritetin Rregullativ

<p>2.1 Përpilimi i termave të referencës për studimet e fizibilitetit, në bashkëpunim me palët e interesit:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-linja hekurudhore për lidhjen me Shqipërinë,</li> <li>- Shuttle treni për aeroport.</li> </ul>	<p>Termet e referencës të dakorduar dhe aprovuar deri në fund të vitit 2015.</p>	<p>Përmbajtja e termave të referencës</p> <p>Studimet e fizibilitetit të kryera</p>	<p>Mosarritja e konsensusit ndërmjet palëve kryesore të interesit</p>
<p>2.2 Implementimi (INFRAKOS).</p>	<p>Implementimi i suksesshëm i projektit deri në fund të 2015.</p>	<p>Raportet e dorëzuara dhe të aprovuara</p>	<p>Mungesa e fondeve</p>
<p>2.3 Monitorimi dhe mbikëqyrja e procesit të implementimit nga MI-ja.</p>	<p>Mekanizmat e monitorimit dhe operacionet 2018.</p>	<p>Numri i raporteve</p>	<p>Mosdakordimi me Autoritetin Rregullativ</p>
<p>3.1 Vazhdimi i mbështetjes financiare për mirëmbajtjen e infrastrukturës ekzistuese nga buxheti i Kosovës.</p>	<p>Mbështetja financiare e njëjtë dhe/ose e rritur.</p> <p>Infrastruktura ekzistuese e zhvilluar 2018.</p>	<p>Numri i infrastrukturës ekzistuese të përmirësuar.</p>	<p>Mungesa e fondeve</p>
<p>3.2 Fillimi i realizimit të planit sipas dinamikës së paraparë me Strategjinë për përfshirjen e tërë rrjetit hekurudhor në planet për përmirësim dhe zhvillim.</p>	<p>Plani për zhvillimin dhe përmirësimin e tërë rrjetit hekurudhor i aprovuar dhe operacional.</p>	<p>Raportet për statusin e rrjetit hekurudhor.</p> <p>Raportet e monitorimit të strategjisë së MI-së.</p>	<p>Mosarritja e konsensusit ndërmjet palëve kryesore të interesit.</p> <p>Mosaprovimi i strategjisë së MI-së.</p>
<p>4.1 Hartimi i termave i përfunduar</p>	<p>Termet e aprovuara deri 2015</p>	<p>Përmbajtja e termave të referencës</p>	<p>Mungesa e fondeve</p>

4.2 Përzgjedhja e kompanisë fituese	Nënshkrimi i përfunduar 2016	Raportet për implementimin e kontratës	Nëse nuk i plotësojnë kriteret e tenderit
4.3 Monitorimi dhe përfundimi i kryerjes së punimeve	Mekanizmi i monitorimit funksional 2018.	Raportet	
5.1 Hartimi i termave, i përfunduar	Termet e aprovuara 2015	Përmbajtja e termave të referencës	Mungesa e fondeve
5.2 Përzgjedhja e kompanisë fituese	Nënshkrimi i përfunduar, 2016	Raportet për implementimin e kontratës	Nëse nuk i plotësojnë kriteret e tenderit
5.3 Monitorimi dhe përfundimi i kryerjes së punimeve	Mekanizmi i monitorimit funksional 2018	Raportet	
6.1 Hartimi i termave, i përfunduar	Termet e aprovuara, 2016	Përmbajtja e termave të referencës	Mungesa e fondeve
6.2 Përzgjedhja e kompanisë fituese	Nënshkrimi i përfunduar, 2018	Raportet	Mosplotësimi i kriterëve
6.3 Dokumenti i pranuar	Studimi i fizibilitetit i përfunduar 2018+	Raporti final i pranuar	
7.1 Hartimi i termave të përfunduar	Termet e aprovuara, 2015	Përmbajtja e termave të referencës	Mungesa e fondeve dhe gadishmëria e dy qeverive
7.2 Përzgjedhja e kompanisë fituese	Nënshkrimi i përfunduar, 2017	Raportet	Nëse nuk i plotësojnë kriteret

			e tenderit
7.3 Dokumenti i pranuar	Studimi i fizibilitetit i përfunduar 2018+	Raporti final i miratuar	
<b>TRANSPORTI AJROR</b>			
1.2 Monitorimi i procesit.	Mekanizmi i monitorimit, i vendosur.	Raportet dhe rekomandimet.	
2.1 Hartimi i termave të referencës	Termet e referencës të hartuara në kuartalin e parë 2015.	Përmbajtja e termave të referencës	
2.2 Shpallja e tenderit	Tenderi i shpallur deri në qershor 2015.	Numri i kompanive që kanë konkurruar	
2.3 Përzgjedhja e kompanisë	Kompania e përzgjedhur deri në fund të vitit 2015	Nënshkrimi i kontratës	
2.4 Pranimi teknik i punëve	Pranimi teknin në fund të vitit 2016	Raporti i pranimit teknik.	
<b>TRANSPORTI DETAR</b>			
1.1 Definimi i termave të referencës për studimin e fizibilitetit.	Termet e referencës të përpiluara dhe miratuara deri në fund të vitit 2015.	Përmbajtja e termave të referencës	
1.2 Tenderi	Tenderi, i publikuar në fillim të vitit 2016.	Numri i kompanive që kanë aplikuar për tenderin	
1.3 Përzgjedhja e kompanisë që do të kryejë studimin e fizibilitetit.	Propozimi i përpiluar nga kompania e përzgjedhur 2016.	Plani i punës	Asnjë kompani nuk përmbush kriteret e përcaktuara në

			dokumentin e tenderit
1.4 Marrëveshja me kompaninë.	Marrëveshja e nënshkruar, 2016.	Takimet	Mosarritja e marrëveshjes
1.5 Studimi i fizibilitetit.	Studimet e fizibilitetit, të kryera 2018+.	Raportet dhe rekomandimet	
1.6 Monitorimi.	Mekanizmi i monitorimit i përcaktuar.	Raportet	Mospajtimi i palëve kryesore të interesit
1.7 Vlerësimi i studimit të fizibilitetit me qëllim të identifikimit të hapave të mëtutjeshëm.	Hapat e ardhshëm të identifikuar.	Plani i ri i punës i finalizuar	Studimet e fizibilitetit tregojnë një skenar negativ për zhvillimet e mëtejshme
<b>INFRASTRUKTURA RRUGORE</b>			
1.1.1 Punimi i projektit zbatues. (Kompletimi i dokumentacionit teknik për fillimin e punimeve)	Projektpropozimi i përpiluar dhe i finalizuar	Dokumentacioni teknik	Moszgjidhja e çështjeve pronësore-juridike që për pasojë ka pamundësinë për të bërë shpronësimet
1.1.2 Revidimi i projektit zbatues			
1.2 Zgjidhja e çështjeve pronësore-juridike. (MI identifikon pronat dhe pronarët, shpronësimi bëhet sipas ligjit në fuqi nga MF, MMPH dhe komunat)	Çështjet pronësore-juridike të zgjidhura deri në fund të vitit 2015.	Dokumentet lidhur me çështjet pronësore-juridike	
1.3 Përgatitja e tenderit	Tenderi i publikuar deri 2015	Numri i aplikantëve	Mungesa e fondeve

1.4 Nënshkrimi i kontratave	Kontratat e nënshkruara deri në fund të vitit 2015	Numri i kontratave	Asnjë konkurrues
1.5 Implementimi i projektit	Implementimi i suksesshëm i projektit.	Numri i raporteve	Mungesa e fondeve
1.6 Pranimi final (teknik) dhe vlerësimi	Aprovimi final.	Raportet	Rezultatet negative të vlerësimit të projektit
1.7 Vlerësimi i projektit	Projekti i vlerësuar.	Raportet	Dështimi i vlerësimit të projektit
2.1 Përmirësimi i standardeve të mirëmbajtjes së rrjetit rrugor në përputhje me standardet e BE-së.	Standardet e mirëmbajtjes së rrugëve janë mirëafuar me rregulloret e BE-së deri në vitin 2015.	Kriteret dhe standardet	
2.2 Implementimi i standardeve të mirëmbajtjes së rrugëve. (MI dhe Agjencia për Standardizim)	Standardet e mirëmbajtjes së rrugëve implementohen.	Numri i kontratave	Dështimi për zbatimin e standardeve të BE-së
2.3 Përgatitja e kontratave shumëvjeçare për mirëmbajtje të rrugëve (kontrata të bazuara në rezultate).	Kontratat e bazuara në performancë të nënshkruara deri në gusht të vitit 2016.	Raportet	Mungesa e ekspertizës
2.3.1 Incizimi i rregullt i gjendjes së rrjetit rrugor.	Testimi i gjendjes së rrjetit rrugor	Raportet	Mungesa e sistemit të monitorimit/ incizimit dhe mungesa e paisjeve adekuate.
2.4 Implementimi dhe monitorimi i kontratave të mirëmbajtjes.	Kontratat e implementuara dhe të monitoruara deri në fund të vitit 2015.	Raportet	Mungesa e sistemit të monitorimit.

2.5 Përcjellja dhe vlerësimi i gjendjes së rrjetit rrugor.	Në baza të rregullta vjetore	Raportet dhe rekomandimet	Mungesa e sistemit të monitorimit dhe mungesa e pajisjeve adekuate.
3.1 Përgatitja e termave të referencës	Termet e Referencës të përgatitur. Projektpropozimi i përpiluar dhe i aprovuar në fillim të vitit 2015.	Përmbajtja e termave të referencës dhe e projekt-propozimit	Vlerësimi i kryer
3.2 Përgatitja e projektit zbatues.			
3.2.1 Punimi i projektit zbatues.			
3.2.2 Revidimi i projektit zbatues.			
3.3 Zgjidhja e çështjeve pronësore juridike. (MI identifikon pronat dhe pronarët, shpronësimi bëhet sipas ligjit në fuqi nga MF dhe KK)	Çështjet pronësore-juridike të zgjidhura dhe marrëveshja e arritur me kuvendet komunale deri në fund të vitit 2015.	Dokumentet dhe marrëveshja/memorandumi i mirëkuptimit	Mungesa e bashkëpunimit ndërmjet palëve kryesore të interesit
3.4 Sigurimi i mjeteve të nevojshme financiare nga BKK dhe IFN (institucionet financiare ndërkombëtare)..	Projekti, i financuar në vitin 2015.	Marrëveshja nënshkruar	Vlerësimi i kryer
3.5 Përgatitja e tenderit	Tenderi, i publikuar në fillim të 2015.	Numri i aplikuesve	Mungesa e fondeve
3.6 Nënshkrimi i kontratave.	Kontratat e nënshkruara deri në korrik 2015.	Numri i kontratave	Mungesa e fondeve
3.7 Implementimi i projekteve prioritare.	Projektet prioritare të implementuara me sukses.	Raportet	Mungesa e fondeve
3.8 Pranimi final (teknik) dhe vlerësimi .	Projekti i aprovuar dhe vlerësuar deri në	Raportet	Implementimi pa sukses i

	fund të vitit 2015.		projektit
3.9 Vlerësimi i projektit.	Projekti është vlerësuar.	Raportet	Mungesa e një mekanizmi të monitorimit
4.1 Përgatitja e projektit zbatues.	Projekt-propozimi i përpiluar dhe i aprovuar deri në fund të vitit 2015.	Numri i projekteve	Mungesa e fondeve dhe e ekspertizës – mos-aprovimi i projektit
4.1.1 Punimi i projektit zbatues.			
4.1.2 Revidimi i projektit zbatues.			
4.2 Zgjedhja e çështjeve pronësore juridike. (MI identifikon pronat dhe pronarët, shpronësimi bëhet sipas ligjit në fuqi nga MEF dhe KK)	Çështjet pronësore-juridike të zgjidhura dhe marrëveshja e arritur me kuvendet komunale deri në fillim të vitit 2016.	Dokumentet dhe marrëveshja/memo randumi i mirëkuptimit	Mungesa e bashkëpunimit ndërmjet palëve kryesore të interesit
4.3 Sigurimi i mjeteve të nevojshme financiare nga BKK dhe IFN (Institucionet financiare ndërkombëtare).	Projekti është financuar.	Marrëveshja e nënshkruar	Mungesa e fondeve
4.4 Përgatitja e tenderit	Tenderi i publikuar.	Numri i aplikuesve	Mungesa e fondeve
4.5 Nënshkrimi i kontratave.	Kontratat e nënshkruara.	Numri i kontratave	Mungesa e fondeve
4.6 Implementimi i projekteve	Projektet prioritare të implementuara me sukses.	Raportet	Mungesa e fondeve
4.7 Pranimi final (teknik) dhe vlerësimi.	Projekti i aprovuar dhe vlerësuar.	Raportet	Mungesa e mekanizmit të monitorimit
5.1 Studimi i fizibilitetit dhe Raporti i vlerimit të ndikimit në mjedisin jetësor	Raportet e përpiluara dhe të finalizuara deri në fund të 2015.	Dokumentacioni teknik	Moszgjidhja e çështjeve pronësore-juridike që për



			pasojë ka pamundësinë për të bërë shpronësimet
5.2 Zgjidhja e çështjeve pronësore-juridike. (MI identifikon pronat dhe pronarët, shpronësimi bëhet sipas ligjit në fuqi nga MF,MMPH,dhe komunat)	Çështjet pronësore-juridike të zgjidhura deri në fund të vitit 2017.	Dokumentet lidhur me çështjet pronësore-juridike	
5.3 Përgatitja e tenderit	Tenderi i publikuar deri 2017	Numri i aplikantëve	Mungesa e fondeve
5.4 Nënshkrimi i kontratave	Kontratat e nënshkruara deri në qeshor të vitit 2017.	Numri i kontratave	Asnjë konkurrues
5.5 Implementimi i projektit	Implementimi i suksesshëm i projektit.	Numri i raporteve	Mungesa e fondeve
5.6 Pranimi final (teknik) dhe vlerësimi	Aprovimi final.	Raportet	Rezultatet negative të vlerësimit të projektit
5.7 Vlerësimi i projektit	Projekti i vlerësuar.	Raportet	Dështimi i vlerësimit të projektit
6.1 Studimi i fizibilitetit dhe vlersimi i ndikimit në mjedis	Raportet e përpiluara dhe të finalizuara deri në fund të vitit 2015.		
6.2 Punimi i projektit zbatues. (Kompletimi i dokumentacionit teknik për fillimin e punimeve)	Projektpropozimi i përpiluar dhe i finalizuar deri 2016	Dokumentacioni teknik	Moszgjidhja e çështjeve pronësore-juridike që për pasojë ka pamundësinë për të bërë shpronësimet
6.3 Zgjidhja e çështjeve pronësore-juridike. (MI identifikon pronat dhe pronarët, shpronësimi bëhet	Çështjet pronësore-juridike të zgjidhura deri në fund të vitit 2016.	Dokumentet lidhur me çështjet pronësore-juridike	

sipas ligjit në fuqi nga MF ,MMPH dhe komunat)			
6.4 Përgatitja e tenderit	Tenderi i publikuar deri 2017	Numri i aplikantëve	Mungesa e fondeve
6.5 Nënshkrimi i kontratave	Kontratat e nënshkruara deri në qershor të vitit 2017.	Numri i kontratave	Asnjë konkurrues
6.6 Implementimi i projektit	Implementimi i suksesshëm i projektit.	Numri i raporteve	Mungesa e fondeve
6.7 Pranimi final (teknik) dhe vlerësimi	Aprovimi final.	Raportet	Rezultatet negative të vlerësimit të projektit
6.8 Vlerësimi i projektit	Projekti i vlerësuar.	Raportet	Dështimi i vlerësimit të projektit

## 1.1 Objektivat Strategjike 2

### Synimet, Aktivitetet dhe Caqet

QËLLIMI (Objektiva strategjike)	INDIKATORËT OBJEKTIVISHT TË VERIFIKUESHËM (IOV)	MËNYRAT E VERIFIKIMIT (MV)	RREZIQET DHE SUPOZIMET	KOSTO	Mënyra e financimit
<ul style="list-style-type: none"> <li><i>Krijimi i ambientit të favorshëm dhe të sigurt rregullativ për ngritjen e cilësisë së shërbimeve në fushën e transportit.</i></li> </ul>	<p>Shërbime cilësore për qytetarë.</p> <p>Procesi i monitorimit është zhvilluar</p> <p>Janë shtuar shërbimet e transportit multimodal.</p> <p>Rrjeti i transportit të menaxhuar.</p>				
REZULTATI	INDIKATORËT OBJEKTIVISHT TË VERIFIKUESHËM (IOV)	MËNYRAT E VERIFIKIMIT (MV)	RREZIQET DHE SUPOZIMET	KOSTO	
<b>TRANSPORTI HEKURUDHOR</b>					
1. Shërbime të transportit multimodal të udhëtarëve (autobus – tren) në relacionin Prishtinë - ANP.	Linja hekurudhore në relacionin “Adem Jashari” Prishtinë – stacioni i autobusëve Prishtinë. E funksionalizuar deri në fund të vitit 2018.	Treni për aeroport operacional (numri i udhëtimeve).	Rezultati negativ i studimit të fizibilitetit.	20,000,000€	BK
2. Sigurimi i vendkalimeve në hekurudha përmes instalimit të sinjalizimit horizontal dhe vertikal	Sinjalizimi horizontal dhe vertikal i vendosur deri 2018	Sinjalizimi funksional	Mungesa e fondeve	3,000,000€	BKK+PZH

TRANSPORTI AJROR					
2. Krijimi i ambientit të favorshëm për operimin e kompanive të lira të fluturimit në Kosovë.	Sa më shumë kompani të fluturimeve me kosto të ulët operacionale në vazhdimësi.	Përzgjedhja dhe certifikimi i kompanive të lira ajrore			
INFRASTRUKTURA RRUGORE					
1. Adoptimi dhe zbatimi i standardeve dhe normave evropiane për ndërtimin, rehabilitimin dhe mirëmbajtjen e rrjetit rrugor.	Standardet dhe normat evropiane për ndërtimin dhe mirëmbajtjen e rrjetit rrugor janë adoptuar dhe duhet të zbatohen më së largu deri në vitin 2015.	Numri i normave	Mosaprovimi i rregulloreve të reja.	1,000,000€	BK
2. Sinjalizimi vertikal dhe horizontal i rrjetit rrugor.	Sinjalizimi horizontal dhe vertikal i vendosur në periudhën 2015-2017	Sinjalizimi funksional	Mungesa e fondeve	12,500,000€	BK

**TRANSPORTI I UDHËTARËVE, MALLRAVE DHE MALLRAVE TË RREZIKSHME**

1. Krijimi i sistemit elektronik për dhënie e licencës.	1.Aplikimi elektronik për licencim në transport rrugor të udhëtarëve, mallrave dhe mallrave të rrezikshme, operacional deri në 2017.	Numri i aplikimeve elektronike	Mungesa e kapaciteteve administrative për mirmbajtje.	50,000€	BK
2. Krijimi i një sistemi unik të informimit për transport ndërurban dhe ndërkombëtar me autobus.	Sistemi i informimit nëpër stacionet e autobusëve i lidhur me qendrën e përbashkët të informimit në MI deri në vitin 2017.	Numri i publikimeve. Baza e të dhënave operationale.	Mungesa e kapaciteteve administrative për mirmbajtje dhe mungesa bashkëpunimit me stacionet e autobusëve	300,000€	BK
3. Sigurimi i qasjes në transport publik për të gjithë qytetarët e Kosovës.	Identifikimi i linjave ekonomikisht të paqëndrueshme por domosdoshmërisht të nevojshme për interesat e qytetarëve deri në fund të 2017.	Përdorimi në % i transporti publik në baza vjetore. Numri i linjave.	Mungesa e fondeve	2,000,000€	BK
4.Subvencionet në transport tokësor të udhëtarëve	Udhëzimi Administrativ(UA) i përfunduar për formën e subvencionimit 2017.	Transporti i subvencionuar 2014	Mungesa e fondeve	7.400,000€	BK
5.Themelimi i bazës së dhënave për dokumentet e lëshuar nga ministria (Leje, autorizime, licenca, kartela digjitale, etj).	Tenderimi dhe shpallja e kompanisë fituese 2015	Baza e të dhënave funksionale 2014	Mungesa e fondeve	100,000€	BK

DEPARTAMENTI I AUTOMJETEVE					
1. Hartimi dhe implementimi i programit për testimin elektronik të kandidatëve për patent-shofer.	Programi për testimin elektronik të kandidatëve për patent-shofer i gatshëm deri në fund të vitit 2017.	Numri i kandidatëve për shofer që përdorin programin për testim elektronik	Mungesa e fondeve	1,500,000€	BK+ TJERA
2. Krijimi dhe implementimi i sistemit Informativ elektronik për licencimin e shoferëve.	Sistemi informativ elektronik për licencimin e shoferëve i gatshëm deri në fund të vitit 2017.	Numri i licencave për shofer të lëshuara	Mungesa e fondeve	1,000,000€	BK
3. Licencimi dhe autorizimi i serviseve që bëjnë instalimin e pajisjeve me LPG (Liquefied Petroleum Gas) dhe CNG (Compressed Natyral Gas) të automjeteve.	Serviset e autorizuara për instalim e pajisjeve me LPG dhe CNG deri ne fillim të vitit 2015.	Përdorimi në përqindje i pajisjeve me LPG dhe CNG	Mungesa e fondeve	10,000€	BK
TRANSPORTI MULTIMODAL/INTERMODAL					
1. Intermodaliteti autobus – tren për pasagjerë	Parashikimi dhe freskimi i të dhënave për klientët i përfunduar 2016	Numri i pasagjerëve	Mungesa e fondeve	200,000€	BK
2. Plani intermodal për pasagjerë për linjën 10 dhe linjën Prishtinë-Pejë	Studimi i fizibilitetit i përfunduar 2016	Raporti i pranuar	Mungesa e fondeve	1.000,000€	BK
INSPEKTORATI					
1. Pajisja e inspektoratit me mjete moderne për inspektim në terren.	Tenderi dhe shpallja e kompanise fituese 2015.	Paisjet e pranuar deri 2015.	Mungesa e fondeve	200,000€	PZH

<b>TRANSPORTI AJROR</b>				
1.1 Bisedimet me KFOR-in për lejimin e shfrytëzimit të hapsirës së ulët ajrore për të gjitha llojet e aviacionit (sportiv, bujqësor, etj.)	Draft marrëveshja e hartuar deri në qershor të vitit 2015.	Takimet. Raportet. Marrëveshja.	Mungesa e bashkëpunimit me KFOR-in	
2.1 Studimi fizibilitetit për vijat (korridoret) e reja ajrore për transportin komercial.	Studimi i fizibilitetit i kryer deri në fund të vitit 2015.	Numri i studimeve të fizibilitetit. Raportet		
2.2 Marrja e aprovimit nga NATO.	Marrëveshja e nënshkruar me NATO-n deri në qershor 2015.	Takimi	Refuzimi	
2.3 Marrëveshjet me shtetet fqinje dhe koordinimi me ICAO-në dhe EUROCONTROL-in.	Marrëveshjet e nënshkruara me palët kryesore të interesit deri në fund të vitit 2015.	Takimet. Numri i marrëveshjeve	Mungesa e bashkëpunimit	
<b>INFRASTRUKTURA RRUGORE</b>				
1.1 Adaptimi dhe plotësimi i standardeve të mirëmbajtjes, rehabilitimit dhe ndërtimit të rrjetit rrugor sipas standardeve të BE-së.	Standardet e adaptuara dhe të plotësuara deri në fund të vitit 2015.	Raportet. Standardet e identifikuara		
1.2 Implementimi i standardeve mirëmbajtjes, rehabilitimit dhe ndërtimit të rrjetit rrugor.	Normat dhe standardet për mirëmbajtjen, rehabilitimin dhe ndërtimin e rrjetit rrugor të implementuara deri në fund të vitit 2015.	Raportet		
1.3 Monitorimi dhe vlerësimi i implementimit të standardeve.	Implementimi i standardeve i monitoruar dhe i vlerësuar deri në fund 2016.	Raportet	Nuk ka mekanizëm të monitorimit	

TRANSPORTI I UDHËTARËVE, MALLRAVE DHE MALLRAVE TË RREZIKSHME				
1.1.1 Përpilimi i termave të referencës për ueb aplikacionin i cili do të bëjë të mundshme aplikimin online për licencim të operatorëve të shërbimit të transportit.	Termet e referencës të përgatitur brenda vitit 2016.	Përmbajtja	Mungesa e kapaciteteve	
1.1.2 Tenderimi.	Tenderi i publikuar deri në fund 2017.	Numri i aplikuesve		
1.1.3 Përzgjedhja.	Kompania e përzgjedhur në fillim 2017.	Informatat për kompaninë		
1.1.4 Implementimi dhe monitorimi.	Projekti i implementuar deri në fund të vitit 2018.	Raportet	Mungesa e gadishmerise	
2.1 Publikimi i orareve, drejtimeve dhe operatorëve të transportit ndërkombëtar dhe ndërrurban në ueb-faqe të MI-së.	Oraret, drejtimit dhe operatorët t transportit të publikuar në ueb faqe deri në fund të vitit 2018+.	Numri i shfrytëzuesve	Mos funksionimi i ueb faqes;	
3.1. Transformimi i KKTH (Këshillit Konsultativ të Transportit të Subvencuar/ në KKT (Këshilli Konsultativ i Transportit).	KKT-ja e themeluar dhe operacionale deri në fillim të vitit 2018.	Termet e referencës. Numri i stafit. Ndarja e përgjegjëse.		
3.2. Rishikimi i UA mbi metodologjinë e përzgjedhjes së linjave ekonomike të paqëndrueshëm, por të domosdoshme për komunitetin.	Udhëzimi administrativ (UA), i rishikuar dhe i aprovuar deri në fillim të vitit 2015.	Udhëzimi administrativ; Linjat e transportit të identifikuar;	Mungesa e bashkëpunimit	
3.3. Rishikimi i proporcioneve të subvencioneve autobus / tren.	Rishikimi i kryer deri në fund të vitit 2018.	Raporti të jetë 1.5 autobusë / për çdo 1 tren		



TRANSPORTI MULTIMODAL				
1.1 Hartimi i termave të referencës	Termet e referencës të aprovuara 2016	Përmbajtja e termave të referencës		
1.2 Përzgjedhja e kompanisë fituese	Nënshkrimi i kontratës 2017	Raportet	Nëse kompanitë nuk i plotësojnë kriteret e përcaktuar në dokumentin e tenderit	
1.3 Dokumenti i pranuar	Studimi i fizibilitetit i përfunduar 2018	Raporti final i pranuar	6.3 Dokumenti i pranuar	
2.1 Hartimi i termave të referencës	Termet e referencës të aprovuara 2016	Përmbajtja e termave të referencës	Mungesa e fondeve	
2.2 Përzgjedhja e kompanisë fituese	Nënshkrimi i kontratës 2017	Raportet	Nëse kompanitë nuk i plotësojnë kriteret e përcaktuara në dokumentin e tenderit	
2.3 Dokumenti i pranuar	Studimi i fizibilitetit i përfunduar 2018	Raporti final i pranuar	Dokumenti i pranuar	

DEPARTAMENTI I AUTOMJETEVE				
1.1 Përpilimi i termave të referencës për projektin e testimit elektronik të kandidatëve për patent-shofer.	Termet e referencës të përpiluara dhe të aprovuara deri në fund të vitit 2015.	Përmbajtja	Mungesa fondeve	e
1.2 Implementimi i projektit në bazë të termave të referencës.	Projekti i implementuar me sukses deri në fillim të vitit 2016.	Raportet	Mungesa fondeve	e
2.1 Përpilimi i termave të referencës për projektin e sistemit informativ elektronik për licencimin e shoferëve.	Termet e referencës të përpiluara dhe të aprovuara deri në fund të vitit 2015.	Përmbajtja	Mungesa fondeve	e
2.2 Shpallja e tenderit.	Tenderi i publikuar deri në fillim të vitit 2015.	Numri i kompanive që kanë aplikuar	Mungesa fondeve	e
2.3 Përzgjedhja e kompanisë.	Kompania e përzgjedhur deri në vitin 2015.	Informatat për kompaninë	Nuk kanë aplikuar kompani të duhura	
2.4 Implementimi i projektit në bazë të termave të referencës.	Projekti i implementuar me sukses deri në fund të vitit 2015.	Raportet	Mungesa fondeve	e
3.1 Përgatitja e akteve nënligjore.	Aktet nënligjore të hartuara dhe të aprovuara deri në fund të vitit 2015.	Numri i akteve nënligjore	Mungesa bashkëpunimit	e
3.2 Përgatitja e termave të referencës.	Termet e Referencës të përpiluara dhe të aprovuara deri në shkurt të vitit 2015.	Përmbajtja	Mungesa e fondeve	

3.3 Licencimi (autorizimi) i institucioneve që përmbushin kriteret.	Institucionet që do të licencohen të identifikuara deri në fund 2015.	Numri dhe emrat	Asnjë institucion nuk përmbushë kriteret
3.4 Monitorimi i shërbimeve.	Mekanizmi i vendosur i monitorimit të shërbimeve deri në 2015.	Raportet	Mekanizmi i monitorimit jo funksional

### 1.3 Objektiva Strategjike 3

#### 1.3.1 Synimet, Aktivitetet dhe Caqet

QËLLIMI (Objektiva Strategjike)	INDIKATORËT OBJEKTIVISHT TË VERIFIKUESHËM (IOV)	MËNYRAT E VERIFIKIMIT (MV)	RREZIQET DHE SUPOZIMET		
<p><b><i>Rritja e sigurisë në komunikacion dhe mbrojtja e ambientit.</i></b></p>	<p>Zvogëlimi për 30% i ndotjës së ambientit nga gazrat e emetuara nga automjetet deri në fund të vitit 2018.</p> <p>Zvogëlimi për 50% i numrit të aksidenteve me fatalitete deri në fund të vitit 2018.</p> <p>Zvogëlimi për 30% i aksidenteve me fatalitete në transportin hekurudhor deri në fund të vitit 2018.</p> <p>Qendra kompjuterike për përgjigje emergjente plotësisht operacionale deri në fund të vitit 2018.</p>				

REZULTATI	INDIKATORËT OBJEKTIVISHT TË VERIFIKUESHËM (IOV)	MËNYRAT E VERIFIKIMIT (MV)	RREZIQET DHE SUPOZIMET	KOSTO	Mënyra e financimit
<b>TRANSPORTI HEKURUDHOR</b>					
1. Eliminimi i ndërtimeve ilegale në brezin mbrojtës të hekurudhave.	Ndërtimet ilegale në brezin e sigurisë së hekurudhave të eliminuara deri në periudhën 2018-2019+.	Numri i ndërtimeve të paligjshme të eliminuara	Mungesa e bashkëpunimit me kuvendet komunale për zvogëlimin e numrit të ndërtimeve pa leje në brezin hekurudhor;	5,000,000€	BK
2. Finalizimi i sistemit të kontrollit të lëvizjes së trenave në linjën hekurudhore Leshak-Hani i Elezit.	Sistemi i kontrollit të lëvizjes së trenave i finalizuar deri në fund të vitit 2018;	Numri i trenave; Fondet e alokuara;		5,000,000€	BK
3. Rritja e sigurisë në transportin hekurudhor të mallrave të rrezikshme.	Zbatimi i plotë i Ligjit për transportin e mallrave të rrezikshme dhe akteve nënligjore për rritjen e sigurisë në transportin hekurudhor të mallrave të rrezikshme deri në fund të vitit 2018.	Ligji dhe aktet nënligjore të zbatuara; Kriteret për siguri;	Mos zbatimi në tërësi i ligjit;	1,000,000€	BK

TRANSPORTI AJROR					
1. Përmirësimi i sigurisë në trafikun ajror.	Mbikqyrja e operatorëve nga ana e inspektorëve dhe auditorëve në vazhdimësi	Numri i inspektimeve dhe auditimeve			
INFRASTRUKTURË RRUGORE					
1. Ngritja dhe përmirësimi i sigurisë rrugore në rrjetin rrugor.	Sinjalizimi horizontal dhe vertikal në rrjetin rrugor dhe mirëmbajtja në vazhdimësi.	Numri i sinjalizimeve horizontale dhe vertikale të vendosura në rrjetin rrugor.	Mungesa e fondeve	5,000,000€	BK
	Gjeometria e udhëkryqeve dhe vendkalimeve në rrjetin rrugor është përmirësuar deri në vitin 2018.	Të dhënat lidhur me përmirësimin e gjeometrisë së udhëkryqeve dhe vendkalimeve.	Mungesa e bashkëpunimit me komunat dhe ministrinë tjera relevante		
2. Mbrojtja e brezit rrugor.	1.Numri i uzurpimeve dhe ndërtimeve ilegale në brezin rrugor është zvogëluar për 50% deri në fund të vitit 2019.	Numri i uzurpimeve dhe ndërtimeve pa leje që janë eliminuar.	Mungesa e bashkëpunimit	3,000,000€	BK
	2.Kyçjet ilegale në rrjetin rrugor të eliminuara deri në vitin 2018.	Numri i kyçjeve ilegale të zvogëluara.	Mungesa e fondeve		

3. Mbrojtja e ambientit gjatë mirëmbajtjes dhe ndërtimit të rrugëve.	Aplikimi i standardeve dhe direktivave ambientale gjatë mirëmbajtjes dhe ndërtimit të rrugëve deri në fund 2018.	Numri i standardeve dhe direktivave.  Matja e nivelit të zhurmës dhe ndotjes.	Mungesa e bashkëpunimit me Ministrinë e Ambientit.  Mungesa e fondeve	1,500,000€	BK
<b>TRANSPORTI I UDHËTARËVE, MALLRAVE DHE MALLRAVE TË RREZIKSHME</b>					
1. Ngritja e nivelit profesional të menaxhmentit të operatorëve dhe shoferëve të automjeteve të transportit rrugorë.	Trajnimi dhe pajimi me CPC i të gjithë menaxherëve në transportin rrugor të udhëtarëve dhe mallrave:  a. Në transportin vendor dhe ndërkombëtar të udhëtarëve ne vazhdimsi.  b. Në transportin ndërkombëtar të mallrave ne vazhdimsi.  c. Për shoferë të transportit ndërkombëtar dhe mallrave, ( në vazhdimësi)  d. Për shoferë për transport vendor të udhëtarëve dhe mallrave ( në vazhdimësi)	Numri i menaxherëve të trajnuar në të gjithë sektorët	Mungesa e bashkëpunimit me ADR-në dhe subjektet e autorizuar nga Ministria.	10,000€	BK
2. Zbatimi i ADR-së në transportin rrugor për mallra të rrezikshme në Kosovë.	1.Të gjithë drejtuesit e automjeteve të pajisur me certifikata ( në vazhdimësi)	Numri i vozitësve dhe automjeteve për transportin e	Mungesa e fondeve	10,000€	BK

	<p>2. Të gjithë automjetet për transport të mallrave të rrezikshme të pajisura me certifikatë ADR të automjeteve (ne vazhdimi)</p>	<p>mallrave të rrezikshme të pajisur me certifikata ADR.</p>		50,000€	BK
	<p>3. Të paktën pesë (5) këshilltarë të sigurisë për mallra të rrezikshme të trajnuar dhe të certifikuar deri në fund të vitit 2018.</p>	<p>Numri i stafit të trajnuar.</p>			
3. Implementimi i takografëve digjital deri në fund të vitit 2018.	<p>1. Themelimi i këshillit për lëshimin e kartelave deri në fund të vitin 2016.</p>	<p>Numri i kartelave të lëshuara.</p>	<p>Mungesa e fondeve. Vonesat nga Brukseli për emërimin e inspektorëve që do të trajnohen. Njohja e Kosovës shtet të pavarur nga të gjitha vendet anëtare të BE-së.</p>	1,500,000€	BK
	<p>2. Kyçja në Takonet gjatë vitit 2017.</p>	<p>Numri i stafit të trajnuar.</p>			
	<p>3. Zyrtarët e kontrollit të trajnuar dhe të pajisur gjatë vitit 2018.</p>	<p>Numri i serviseve të certifikuara.</p>			
	<p>4. Serviset të certifikuara deri në fund të vitit 2018.</p>				



**DEPARTAMENTI I AUTOMJETEVE**

1. Aplikimi i kontrollit të emetimit të gazrave.	Standardi EURO3 i kontrollit të emetimit të gazrave aplikohet deri në periudhën 2018-2019+	Numri i veturave që përdorin standardet EURO 3 (%)		500,000€	BK
2. Themelimi i qendrës mobile për kontrollin teknik të automjeteve.	Qendra mobile për kontrollin teknik të automjeteve e gatshme deri në fillim të vitit 2016.	Numri i automjeteve të testuar	Mungesa e fondeve Mungesa e bashkëpunimit	500,000€	BK
3. Zhvillimi dhe implementimi i Sistemit informativ të integruar për siguri në komunikacion.	Sistemi Informativ i Integruar për siguri në komunikacion i gatshëm dhe operacional deri në fund të vitit 2018.	Të dhënat (%)	Mungesa e fondeve Mungesa e bashkëpunimit	500,000€	BK
4. Ngritja e aftësive profesionale të ekzaminerëve dhe instruktorëve të vozitjes.	Sigurimi i pajisjeve didaktike për testimin psiko-fizik të ekzaminerëve dhe instruktorëve të vozitjes deri në fillim të vitit 2018.	Numri i pajisjeve didaktike	Mungesa e fondeve	70,000€	BK
5. Qendra për testimin e automjeteve me plin	Licencimi i qendrave për testim, 2015	Qendrat për testim funksionale	Mungesa e fondeve	100,000€	BK+tjeter
6. Kalibrimi i pajisjeve për kontrollimin teknik të automjeteve.	Kompania për kalibrim, e kontraktuar (licencuar) 2015 dhe në vazhdimësi	Paisjet e QKT te kalibruara 2014 ne vazhdimësi	Mungesa e fondeve	25,000€	BK+tjeter

AKTIVITETET	INDIKATORËT OBJEKTIVISHT TË VERIFIKUESHËM (IOV)	MËNYRAT E VERIFIKIMIT (MV)	RREZIQET DHE SUPOZIMET
<b>TRANSPORTI HEKURUDHOR</b>			
1.1 Finalizimi i punës së grupit punues për identifikimin e vendkalimeve ekzistuese (përfaqësuesit e MI-së, INFRAKOS, TRANKOS, KK-ve dhe PK-së).	Grupi punues i themeluar deri 2016.	Raportet	Mungesa bashkëpunimit e
1.2 Analiza e raportit të grupit punues, identifikimi dhe legalizimi i vendkalimeve të arsyeshme edhe futja e tyre në rrjetin hekurudhorë.	Të gjitha vendkalimet janë identifikuar deri në fillim të vitit 2017.	Raportet Rekomandimet	Mungesa bashkëpunimit e
1.3 Aprovimi i propozimeve për vendkalime legale.	Propozimet e aprovuara deri në fund të vitit 2017.	Numri i propozimeve	Mungesa bashkëpunimit e
1.4 Eliminimi i vendkalimeve ilegale.	Vendkalimet ilegale të identifikuar deri në fillim 2018+.	Numri i vendkalimeve ilegale të eliminuara	Mungesa bashkëpunimit e
2.1 Monitorim i vazhdueshëm i projektit sipas dinamikës së paraparë të lëvizjes së trenave në linjën hekurudhore Leshak-Hani i Elezit.	Sistemi i monitorimit operacional deri në fund të vitit 2018+.	Raportet	
3.1 Ngritja e efikasitetit në zbatimin e Ligjit për transportin e mallrave të rrezikshme dhe akteve nënligjore për rritjen e sigurisë në transportin hekurudhor të mallrave të rrezikshme.	Ngritja efikase nga ana e organeve mbikëqyrese 2018+.	Përmbajtja	

<b>TRANSPORTI AJROR</b>			
1.1 Formimi i grupit punues të përbashkët (MI, AAC dhe Federata Aeronautike) rreth procedurave për regjistrimin e mjeteve ajrore.	Grupi punues i themeluar deri në fund të vitit 2015.	Takimet Raportet dhe rekomandimet	Mungesa e bashkëpunimit në mes të MI-së dhe AAC-së dhe federates.
1.2 Monitorimi i regjistrimit të mjeteve ajrore.	Mekanizmi i monitorimit i themeluar deri në fund të vitit 2015.	Raportet. Numri mjeteve ajrore të regjistruara në baza vjetore.	
<b>INFRASTRUKTURA RRUGORE</b>			
1.1 Përgatitja e programeve njëvjeçare dhe shumëvjeçare për sinjalizimin horizontal dhe vertikal në rrjetin rrugor.	Programi njëvjeçar i implementuar në vazhdimësi, programi shumëvjeçar i hartuar dhe i aprovuar ( në vazhdimësi)	Përmbajtja. Plani i punës. Plani i veprimit.	
1.2 Implementimi i programit mbi sinjalizim vertikal dhe horizontal.	Programi për sinjalizimin vertikal e horizontal i implementuar.	Raportet	
<b>TRANSPORTI I UDHËTARËVE, MALLRAVE DHE MALLRAVE TË RREZIKSHME</b>			
1.1 Krijimi i broshurave për trajnim në bashkëpunim me Qendrat Trajnuese	Broshurat e dizajnuara dhe të shpërndara në vazhdimësi.	Numri i broshurave	Mungesa e bashkëpunimit me qendrat trajnuese
1.2 Fillimi i trajnimit të menaxherëve dhe shoferëve për	1.Trajnimi për shofer i filluar , ne	Numri i trajnimeve	Mos akreditimi nga IRU

transportin e mallrave dhe mallrave të rrezikshme.	vazhdimësi 2.Trajnimi i filluar për menaxherë ( në vazhdimësi)	Numri i pjesëmarrësve	
2.1 Përcjellja e ADR-së, me plotësim ndryshimet çdo dy vite.	Plotësim-ndryshimet e ADR-së të inkorporuara dhe të adoptuara në vazhdimësi ( çdo dy vjet ).	Raportet Rekomandimet	
2.2 Përcjellja e ndryshimeve të ADR-së, tek operatorët e transportit të mallrave të rrezikshme dhe grupeve tjera të interesit.	Ndryshimet e ADR-së të shpërndara	Raportet Takimet	
3.1. Organizimi i seminareve/ punëtorive.	Seminaret/punëtoritë deri në Qershor të vitit 2015	Numri i punëtorive Numri i pjesëmarrësve	
3.2. Trajnimi i zyrtarëve të kontrollit të MI-së dhe inspektuesve tjerë (policisë, doganave, etj.)	Zyrtarët e kontrollit të trajnuar deri në fund të vitit 2016.	Numri i trajnimeve Numri i pjesëmarrësve	
3.3. Hartimi i legjislacionit të nevojshëm për implementim të takografëve digjital	Legjislacioni i aprovuar dhe i adoptuar deri në fund të vitit 2015.	Takografi digjital operacional	
3.4. Themelimi i Këshillit Kombëtar të lëshimit të kartelave ICC (Issuing Card Council).	Këshilli Kombëtar për lëshim të kartelave i themeluar deri në fund të vitit 2015.	Numri i kartelave të lëshuara	Mos njohja e Kosovës nga të gjitha vendet anëtare të BE-së
3.5. Inicimi i procedurave për kyçje në takonet	Procedurat për kyçje në takonet të implementuara deri në fund të vitit 2015.	Raportet Numri i procedurave	Mungesa e bashkëpunimit

3.6. Përcaktimi i kriterëve dhe standardeve për licencim të serviseve.	Kriteret dhe standardet për licencim të serviseve të hartuara dhe të aprovuara deri në fund të vitit 2017.	Raportet	
<b>DEPARTAMENTI I AUTOMJETEVE</b>			
1.1 Vlerësimi i gjendjes së tanishme të emetimit të gazrave nga automjetet.	Situata e emetimit të gazrave e vlerësuar deri në qershor të vitit 2015.	Raportet	
1.2 Analiza e rezultateve dhe dhënia e rekomandimeve për eliminimin e gazrave të kategorive të ndryshme të automjeteve.	Rezultatet e analizuara deri në fund të vitit 2015.	Analizat. Raportet. Rekomandimet.	
1.3 Implementimi i kontrollit të emetimit të gazrave.	Kontrolli i emetimit të gazrave i implementuar 2018.	Raportet. Të dhënat e publikuara.	
2.1 Nxjerrja e aktit nënligjor.	Aktet nënligjore të adoptuara dhe të implementuara deri në fund të vitin 2015.	Raportet	Mosaprovimi
2.2 Autorizimi i qendrave të kontrollit teknik, për ofrimin e shërbimit të kontrollit periodik të sistemit të frenimit.	Qendrat e kontrollit teknik për kontrollin periodik të sistemit të frenimit të autorizuara fillimi i vitit 2015.	Marrëveshja	Mungesa e përkrahjes
2.3 Implementimi dhe kontrolli i implementimit.	Qendrat e kontrollit teknik, për kontrollin periodik të sistemit të frenimit janë operacionale deri në	Raportet. Numri i automjeteve të	

	fund të vitit 2015.	testuara në baza mujore.	
3.1 Adaptimi i Direktivës 2000/30/EC të Bashkimit Evropian.	Direktiva e Bashkimit Evropian 2000/30/EC e adoptuar dhe implementuar deri në fund të vitit 2015.	Rekomandimet	
3.2 Konsultimi me MPB për formën më të përshtatshme të organizimit të këtij shërbimi.	Metodat më të përshtatshme të identifikuar dhe të dakorduara deri në fund të vitit 2016.	Takimet. Raportet. Numri i metodave të identifikuar.	Mungesa e bashkëpunimit
3.3 Fillimi i procedurave të prokurimit.	Procedurat e prokurimit të hartuara dhe të implementuara fillimi i vitit 2018.		Mungesa e përkrahjes nga MI
3.4 Aftësimi i stafit për përdorim të pajisjeve dhe teknologjisë.	Stafi i trajnuar deri në vitin 2018.	Numri i trajnimeve. Numri i pjesëmarrësve.	
3.5 Fushata informuese.	Fushata informuese e përgatitur deri në fund të vitit 2018.	Materialet informuese. Broshurat. Materialet tjera.	
3.6 Implementimi.	Fushata informuese e implementuar deri në vitin 2018+.	Numri i pjesëmarrësve. Vendndodhja.	
4.1 Krijimi i grupit punues të përbërë nga Departamenti i	Grupi punues i themeluar deri në	Takimet.	

Transportit Ajror, Detar dhe Hekurudhor, Departamenti i Infrastrukturës Rrugore, Departamenti i Transportit Rrugor, Departamenti i Automjeteve për hartimin e termave të referencës për projektin e sistemit Informativ të Integruar për siguri në komunikacion.	vitin 2015.	Raportet.	
4.2 Hartimi i termave të referencës.	Termet e referencës të hartuara dhe të aprovuara gjatë vitit 2017.	Përmbajtja	Mungesa e fondeve
4.3 Shpallja e tenderit.	Tenderi i publikuar deri në fund të vitit 2018.	Numri i aplikuesve	Mungesa e fondeve
4.4 Përzgjedhja e kompanisë.	Kompania e përzgjedhur deri në 2018.	Emri i kompanisë	Nuk aplikojnë kompani të përgjegjshme.
4.5 Implementimi në bazë të termave të referencës.	Projekti i implementuar me sukses 2018+.	Raportet	Mungesa e fondeve

#### 1.4 Objektiva Strategjike 4

##### 1.4.1 Synimet, Aktivitetet dhe Caqet

QËLLIMI (Objektiva strategjike)	INDIKATORËT OBJEKTIVISHT TË VERIFIKUESHËM (IOV)	MËNYRAT E VERIFIKIMIT (MV)	RREZIQET DHE SUPOZIMET		
<b>Anëtarësimi dhe bashkëpunimi i Kosovës në organizatat ndërkombëtare që kanë të bëjnë me sektorët e transportit</b>	Jo më pak se 80% të të gjitha anëtarësimeve të synuara të arritura deri në fund të vitit 2017.				
REZULTATI	INDIKATORËT OBJEKTIVISHT TË VERIFIKUESHËM (IOV)	MËNYRAT E VERIFIKIMIT (MV)	RREZIQET DHE SUPOZIMET	KOSOTO	Menyra e financimit
TRANSPORTI HEKURUDHOR					
1. Anëtarësimi në Unionin Ndërkombëtar të Hekurudhave – UIC.	Anëtarësimi në UIC deri në fund të vitit 2015.	Marrëveshja	Pranimi në OKB	50,000€	BK
2. Anëtarësimi në Komunitetin e Hekurudhave Evropiane ( <i>anglisht: The Community of European Railway and Infrastructure Companies CER</i> ).	Anëtarësimi në Komunitetin Evropian të Hekurudhave deri në fund të vitit 2015.	Marrëveshja	Njohja e Kosovës shtet i pavarur nga të gjitha vendet e BE-së	25,000€	BK
3. Anëtarësimi në Rrjetin Evropian të Hekurudhave ( <i>RailNetEurope – RNE</i> ).	Anëtarësimi në Rrjetin Evropian të Hekurudhave (RNE) vitit 2015.	Marrëveshja	Njohja e Kosovës shtet i pavarur nga të gjitha vendet e BE-së	25,000€	BK
4. Implementimi i të gjitha obligimeve që rrjedhin nga Traktati i Transportit.	Grupi punues i themeluar pas nënshkrimit të Traktatit të Transportit dhe fillimi i implementimit të obligimeve para vitit 2017.	Marrëveshja	Mosnënshkrimi i traktatit	50,000€	BK



5. Implementimi i Memorandumit të Mirëkuptimit të SEETO.	Memorandumi i Mirëkuptimit i SEETO implementohet në vazhdimësi.	Takimet Raportet		50,000€	BK
--	---	------------------	--	---------	----

#### TRANSPORTI AJROR

1. Anëtarësimi në ICAO ( <i>anglisht: International Civil Aviation Organization</i> ).	Anëtarësimi i plotë në ICAO deri në vitin 2015.	Marrëveshja	Pranimi i Kosovës në OKB		
2. Anëtarësimi në EuroControl.	Anëtarësimi i plotë në EuroControl deri në vitin 2015.	Marrëveshja	Kushtëzohet nga anëtarësimi në ICAO		

#### INFRASTRUKTURË RRUGORE

1. Anëtarësimi në Shoqata Botërore të Rrugëve – IFC.	Anëtarësimi në IFC deri në vitin 2015.	Marrëveshja			
2. Anëtarësimi në Federatën Evropiane të Rrugëve.	Anëtarësimi në Federatën Evropiane të Rrugëve deri në vitin 2015.	Marrëveshja	Njohja e Kosovës shtet i pavarur nga të gjitha vendet e BE-së		

**TRANSPORTI I UDHËTARËVE, MALLRAVE DHE MALLRAVE TË RREZIKSHME**

<p>1. Pjesëmarja aktive në aktivitetet e CIECA (International Commission for Driver Testing) , CITA (International Motor Vehicle Inspection Committee), SEETO, UITP, IRU ( International Road Union ).</p>	<p>Mbikëqyrja e standardeve sipas kushteve të vendosura nga organizatat përkatëse për akreditim (në vazhdimësi)</p>	<p>Marrëveshja</p>	<p>Mospërkrahja financiare. Mungesa e përkrahjes nga Oda Ekonomike</p>	<p>1,200,000 €</p>	<p>BK</p>
<p>2. Nënshkrimi i marrëveshjeve bilaterale me shtetet e interesuara.</p>	<p>Marrëveshjet e nënshkruara ne vazhdimësi</p>	<p>Marrëveshja</p>	<p>Mungesa e bashkëpunimit</p>	<p>500,000€</p>	<p>BK</p>

AKTIVITETET	INDIKATORËT OBJEKTIVISHT TË VERIFIKUESHËM (IOV)	MËNYRAT E VERIFIKIMIT (MV)	RREZIQET DHE SUPOZIMET
<b>OBJEKTIVA OPERACIONALE NË NIVEL TË MI-së</b>			
1.1 Nënshkrimi i dokumentit për themelimin e Komunitetit të Transportit për Evropën Juglindore	Traktati i Komunitetit të Transportit i nënshkruar deri në fillim 2015	Marrëveshja	Mungesa e bashkëpunimit
1.2 Krijimi i grupit punues për implementimin e Traktatit të Komunitetit të Transportit (për sektorin e Transportit).	Grupi punues i formuar (Traktati Komunitetit të Transportit) në fund 2015.	Raportet	Mungesa e bashkëpunimit
<b>TRANSPORTI HEKURUDHOR</b>			
1.1 Formimi i grupit punues (MI, INFRAKOS, TRAINKOS, ARH) që do të punojë për anëtarësimin e Kosovës në të gjitha organizatat relevante në fushën e transportit hekurudhor.	Grupi Punues i themeluar në vazhdimësi	Takimet Raportet	Mungesa e bashkëpunimit në mes të MI-së dhe MI, InfraKOS, TrainKOS, ARH)
1.2 Organizimi i takimeve me zyrtarët e Unionit Ndërkombëtar të Hekurudhave dhe angazhimi i shteteve mike për lobim.	Takimet e organizuara deri në fund të vitit 2015.	Numri i takimeve. Raportet. Pjesëmarrja e partnerëve ndërkombëtarë.	Mungesa e bashkëpunimit
2.1 Organizimi i takimeve me zyrtarët e Komisionit Evropian të Hekurudhave dhe angazhimi i shteteve mike për lobim.	Takimet e organizuara në vazhdimësi.	Numri i takimeve. Raportet. Pjesëmarrja e partnerëve ndërkombëtarë.	Mungesa e bashkëpunimit
3.1 Organizimi i takimeve me zyrtarët e Rrjetit Evropian të Hekurudhave dhe angazhimi i shteteve mike për lobizim.	Takimet e organizuara në vazhdimësi	Numri i takimeve. Raportet. Pjesëmarrja e partnerëve ndërkombëtarë.	Mungesa e bashkëpunimit

4.1 Identifikimi i ekspertëve nga sektorët relevantë për të punuar si grup punues në finalizimin e tekstit të dhe zbatimin e obligimeve që rrjedhin nga nënshkrimi i Traktatit të Transportit.	Ekspertët të identifikuar dhe të përzgjedhur deri në fund të vitit 2015.	Numri i ekspertëve. Pjesëmarrja.	Mosnënshkrimi i Traktatit të Transportit
5.1 Pjesëmarrje aktive të zyrtarëve përfaqësues të Republikës së Kosovës në grupet punuese të niveleve të ndryshme.	Nivel i lartë i pjesëmarrjes në vazhdimësi	Numri i takimeve. Pjesëmarrja. Raportet.	Mungesa e bashkëpunimit

<b>TRANSPORTI AJROR</b>			
1.1 Përsëritja e kërkesës me argumente plotësuese për anëtarësim në ICAO.	Kërkesa e aprovuar deri në fund të vitit 2015.	Raportet	Mungesa e përkrahjes
2.1. Paraqitja e kërkesës për anëtarësim në EUROCONTROL dhe plotësimi i kërkesave për këtë anëtarësim.	Kërkesa e dorëzuar në vitin 2015.	Aprovimi i kërkesës	Refuzimi i aplikacionit

**TRANSPORTI I UDHËTARËVE, MALLRAVE DHE MALLRAVE TË RREZIKSHME**

1. Pjesëmarrja aktive në aktivitetet e CIECA (International Commission for Driver Testing) , CITA (International Motor Vehicle Inspection Committee), SEETO, UITP, IRU ( International Road Union ).	Mbikëqyrja e standardeve sipas kushteve të vendosura nga organizatat perkatese për akreditim (ne vazhdimsi)	Numri i pjesëmarrjeve	Mospërkrahja financiare. Mungesa e përkrahjes nga Oda Ekonomike
2.1. Konsultimet me Ministrinë e Punëve të Jashtme (MPJ) dhe inicimi i procedurave për nënshkrimin e këtyre marrëveshjeve	Procedurat të hartuara deri në fund të vitit 2015.	Takimet Raportet	Mungesa e bashkëpunimit
2.2. Themelimi i komisioneve teknike	Komisionet teknike të themeluara deri në fund të vitit 2015.	Takimet Raportet	Mungesa e bashkëpunimit
2.3. Dërgimi i shkresave inicuese	Shkresat inicuese të dorëzuara deri në fund të 2015.	Aprovimi	Refuzimi
2.4. Konsultimet me Ministrinë e Punëve të Jashtme (MPJ)	Marrëveshja e arritur deri në fund 2015.	Marrëveshja	Refuzimi

## 1.5 Objektiva Strategjike 5

### 1.5.1 Synimet, Aktivitetet dhe Caqet

QËLLIMI (Objektiva Strategjike)	INDIKATORËT OBJEKTIVISHT TË VERIFIKUESHËM (IOV)	MËNYRAT E VERIFIKIMIT (MV)	RREZIQET DHE SUPOZIMET		
<b>Strukturë funksionale me burime njerëzore të mjaftueshme, të motivuara mirë dhe kompetente për sektorët e transportit</b>	Struktura organizative e MI-së plotësisht funksionale Kapacitetet e qëndrueshme të zhvilluara SIM-i operacional.				
REZULTATI	INDIKATORËT OBJEKTIVISHT TË VERIFIKUESHËM (IOV)	MËNYRAT E VERIFIKIMIT (MV)	RREZIQET DHE SUPOZIMET	KOSTO	Menyra e financimit
<b>OBJEKTIVA OPERACIONALE NË NIVEL TË MI-së</b>					
1. Krijimi i sistemit të Informimit gjeografik (SIG) në MI.	Sistemi i Informimit Gjeografik (SIG) për të gjithë sektorët e MI-së i krijuar deri në fund 2015.	Përdorimi i bazës së të dhënave (%). Indikatorët për GIS.	Mungesa e bashkëpunimit Mungesa e fondeve	150,000€	BK
	Të gjitha bazat e të dhënave të integruara në një bazë të përbashkët të të dhënave, gjithashtu të ndërlidhur me sistemet e palëve të interesit, deri në fund të vitit 2015.				
2. Trajnime për reformë të administratës për kodin etik, antikorrupsion në administratë	Stafi i trajnuar (në vazhdimësi)	Numri i zyrtarëve të trajnuar 2014( ne	Mungesa e fondeve	120,000€	BK

publike dhe vizita studimore		vazhdimesi)			
3. Blerja e automjeteve për ministri	Automjetet e blera deri në periudhën 2018-2019+	Numri i automjeteve	Mungesa e fondeve	450,000€	BK
4. Trajnime të inspektorëve të transportit, infrastrukturës rrugore, kontrollave teknike dhe autoshkollave.	Inspektorati i trajnuar 2016	Numri i inspektorëve të trajnuar 2016	Mungesa e fondeve	35,000€	BK
5. Ngritja e kapaciteteve për menaxhimin e ciklit të projektit.	Grupi për implementimin e projekteve i formuar dhe trajnuar në Menaxhimin e ciklit të projekteve deri në fund të vitit 2017.	Kualifikimet e fituara	Mungesa e fondeve	30,000€	BK
6. Implementimi i suksesshëm i Strategjisë të MI-së.	Transformimi i ekipit për hartimin e strategjisë në grupin/komisionin për implementimin/monitorimin dhe azhurnimin e strategjisë deri në fund të 2015	Raportet. Dokumentet. Sistemi i vendosur i komunikimit.	Mos-aprovimi i strategjisë		
	Përgjegjësitë e ndara/caktuara deri në fund 2015				
	Operacional menjëherë pas aprovimit të strategjisë.				

--	--	--	--

AKTIVITETET	INDIKATORËT OBJEKTIVISHT TË VERIFIKUESHËM (IOV)	MËNYRAT E VERIFIKIMIT (MV)	RREZIQET DHE SUPOZIMET
1.1.1 Formimi i grupit punues për studimin e nevojave për SIG në MI.	Grupi Punues i themeluar deri në fund të vitit 2015.	Takimet Raportet	Mungesa e përkrahjes
1.1.2 Përgatitja e termave të referencës për projektin “Sistemi i Integruar i Informacionit UebGIS në MI”.	Termet e Referencës të hartuar deri në fund të 2015.	Përmbajtja	Mungesa e përkrahjes
1.1.3 Shpallja e tenderit për projektin “Sistemi i Integruar i Informacionit UebGIS në MI”.	Tenderi i shpallur në fillim të vitit 2015.	Numri i aplikuesve	
1.1.4 Zgjedhja e fituesit dhe Implementimi i projektit “Sistemi i Integruar i Informacionit UebGIS në MI” nga kontraktuesi.	Kompania e përzgjedhur dhe projekti i implementuar me sukses 2015.	Informatat kompaninë Raportet për	Nuk aplikojnë kompani të duhura
1.1.5 Implementimi i projektit.	Projekti i implementuar 2015/2016.	Sistemi funksional	Sistemi jo adekuat
2. Trajnime për reformë të administratës për kodin etik, antikorrupcion në administratë publike dhe vizita studimore	Stafi i trajnuar 2015(në vazhdimesi)	Numri i zyrtarëve të trajnuar 2014( në vazhdimesi)	Mungesa e fondeve
3.Blerja e automjeteve për Ministri	Automjetet e blera 2015	Numri i automjeteve	Mungesa e fondeve
4.Trajnime të inspektorëve të transportit, infrastrukturës rrugore, kontrollave teknike dhe autoskollave.	Inspektorati i trajnuar 2016	Numri i inspektorëve të trajnuar 2016	Mungesa e fondeve
5. Ngritja e kapaciteteve për menaxhimin e ciklit të Projektit.	Grupi për implementimin e projekteve e formuar që prej fundit të vitit 2018.	Kualifikimet e fituara	Mungesa e fondeve
6.1 Përcaktimi i termave të referencës për Komitetin drejtues për përcjelljen e Implementimit e Strategjisë dhe themelimi i këtij Komiteti nën mbikëqyrjen e Sekretarit të përgjithshëm.	Ekipi për Implementimin e Strategjisë takohet për çdo muaj.	Raportet	Mosaprovimi i strategjisë



6.2 Raportimi i rregullt për progresin e strategjisë.	Raportet e rregullta të hartuara nga të gjithë drejtorët e departamenteve.	Raportet	Vonesat në përpilimin e raporteve
6.3 Themelimi i ad-hok grupeve të cilët do të adresojnë çështje specifike për implementimin e strategjisë.	Grupet punuese të themeluar sipas nevojës.	Raportet	Mungesa e koordinimit dhe e bashkëpunimit

## Kapitulli 7 – Zbatimi, baza e të dhënave dhe treguesit e rezultateve

### 7.1. Zbatimi i Strategjisë Sektoriale të transportit multimodal dhe plani i veprimit

Zbatimi i Strategjisë sektoriale dhe transportit multimodal dhe plani i veprimit (SSTMMPV) nga njëra anë, kërkon mobilizimin e palëve të interesuara dhe, në anën tjetër, koordinim nga një strukturë e veçantë e Ministrisë së Infrastrukturës:

- Nga viti 2008 deri në prill 2011, strukturë koordinuese e MI-së ishte Njësia e planifikimit të transportit.
  - Në Prill 2011, NjPT ishte fuzionuar me Departamentin e Integritimit Evropian dhe Koordinim të Politikave (DIEKP) si Divizion për Koordinim të Politikave. Ish stafi i NjPT, me vendim të Sekretarit të përgjithshëm, u transferua në DKP. ( Divizioni për Koordinim të Politikave)

Ndonëse, strukturës së re të krijuar nuk i ishin dhënë përgjegjësi të qarta të planifikimit të transportit dhe strategjisë, pavarësisht nga pozicionet e tyre në të ardhmen, duket të jetë e arsyeshme t' u besohet kjo përgjegjësi, pasi që stafi i tyre është i të njëjtit ekip.

Në vazhdim është përdorur emri i përgjithshëm i njësisë së planifikimit të transportit.

#### **Aksionerët**

Aksionarë në strategjinë e transportit multimodal dhe në planin e veprimit janë:

- Përfituesit direkt në kuadër të Ministrisë së Infrastrukturës:
  - Departamenti i Transportit
  - Departamenti i Infrastrukturës Rrugore dhe Drejtoria e Rrugëve
  - Departamenti i Aviacionit Civil
- Përfituesit tjerë dhe grupet e shënjestruara:
  - Autoriteti Rrregullator i Hekurudhave (ARH), Infrakos dhe Trainkos
  - Autoriteti i Aviacionit Civil (CAA)
  - Ministria e Zhvillimit Ekonomik (MZhE)
  - Ministria e Financave (MF)
  - Ministria e Mjedisit dhe Planifikimit Hapësinor (MESP)

- Qeveritë komunale
- Përfituesit e fundit përfaqësohen nga organizatat joqeveritare (OJQ)

Të gjithë këta aksionarë janë konsultuar gjatë procesit të azhurnimit të SSTMMPV në kuadër të punëtorive tematike dhe të përgjithshme.

## . Azhurnimi periodik dhe përcjellja e SSTMMPV

Në mjedisin e ndryshueshëm ekonomik dhe politik të Kosovës, Strategjia sektoriale dhe e transportit multimodal dhe plani i veprimit, duhet të përshtaten me evoluimin e zhvillimit ekonomik.

Kjo Strategji dhe plani i veprimit duhet:

- Vlerësuar shpesh nga pikëpamja e projekteve të realizuara dhe të masave të zbatuara, dhe;
- Përditësuar në baza periodike.

Është propozuar që të bëhet një vlerësim i strategjisë dhe i planit të veprimit në baza vjetore. Raport që përmbanë të arriturat dhe vështirësitë duhet të përgatitet çdo vit.

Gjithashtu, është propozuar të bëhet rishikimi i Strategjisë dhe i planit të veprimit çdo 5 vjet. Rishikimi do të përfshijë parashikimet e kërkesave për transport, përkufizimin e projektit dhe një plan të zbatimit, në përputhje me mundësitë financiare në dispozicion.

Në Seksioni 7.1.3, është propozuar që Njësia e Planifikimit të Transportit do të jetë përgjegjëse për vlerësimin, raportimin, monitorimin dhe azhurnimin e Strategjisë dhe Planit të Veprimit.

## . Roli i Njësise së Planifikimit të Transportit

Tradicionalisht, ekzistojnë dy lloje planifikimi : planifikimi strategjik dhe planifikimi operacional.

- Planifikimi strategjik është shprehje e zgjidhjeve kryesore të politikës së transportit (liberalizimi i sektorit të transportit, zhvillimi i transportit publik, rregullimi i transportit, harmonizimi me *acquis communautaire* të BE-së për transportin, etj) në fushën e programeve për investime, politika fiskale ose të rregulloreve të transportit. Planifikimi strategjik më shumë merret me planifikime afatgjata se afatshkurtëra

- Planifikimi operacional ka për qëllim zbatimin e planifikimit strategjik. Ky lloj planifikimi përqendrohet në veprimet e përditshme afatshkurtëra që duhen marrë.

Nga kjo del se puna e Njesisë së Planifikimit të Transportit duhet të fokusohet në planifikimin strategjik. Të gjitha detyrat e planifikuara nuk janë përgjegjësi vetëm e Njesisë së Planifikimit të Transportit ; ... Divizionet operationale të Ministrisë së Infrastrukturës duhet të jenë përgjegjëse për planifikimin operacional. Ndarja e saktë e fushëveprimit të aktiviteteve ndërmjet Njesisë së Planifikimit të Transportit dhe shërbimeve tjera, duhet të definohet nga niveli më i lartë ministror.

Me qëllim që të realizohet sa më me sukses planifikimi strategjik, njësia e ka për detyrë të:

1. Mbledhë të dhëna statistikore nga fusha e transportit, si dhe ato socioekonomike lidhur me kërkesat e transportit dhe t'i publikojë këto informacione (vjetari, uebfaqja, etj.)
2. Përkufizojë dhe zbatojë (apo nënkontraktujë) sondazhe të nevojshme dhe plotësuese që të sigurojë njohuri të sakta nga sektori i transportit.
3. Përkufizojë, aplikojë dhe përditësojë rregullisht databazën e sektorit të transportit, me përdorimin e të gjitha mjeteve përkatëse, përfshirë Sistemin e Informacionit Gjeografik.
4. Kompletujë të gjitha dokumentet që lidhen me sektorin e transportit në Kosovë (rregulloret, tarifa, etj.) si dhe të gjitha dokumentet me interes ndërkombëtar (rregulloret evropiane, marrëveshjet e transportit, etj.).
5. Përpijnjë treguesit e rezultateve për sektorin e transportit në baza të rregullta kohore, ku hyjnë edhe të gjitha mënyrat e transportit rrugor.
6. Konsultojë akterë të ndryshëm (kompanitë e transportit, grupet e përdoruesve, etj.) për veprimet që duhet të kryhen dhe publikojë të gjitha veprimet e zbatuara nga Ministria e Infrastrukturës duke përdorur të gjitha mjetet përkatëse (p.sh. faqen e internetit).
7. Kryejë të gjitha studimet e planifikimit, të kërkuara nga Sekretari i përgjithshëm, në lidhje me nevojat e shprehura nga divizionet operative të MI-së:
  - Në bashkëpunim me personelin e NjPT, ose
  - Me nënkontraktorimin e kompanisë këshilluese. Pastaj, NjPT do të përcaktojë afatet dhe kushtet e kontratës (ToR) për të nisë procesin e tenderit në konsultim me shërbimin përkatës dhe për të siguruar vazhdimin e vlerësimeve.
8. Aplikimi i mjeteve të nevojshme për modelimin e planifikimit (p.sh. modeli i transportit, HDM 4).

Njësia e Planifikimit të Transportit e ka për detyrë të përcjellë, në qoftë se nuk janë kryer, të analizat në lidhje me transportin, për organet e tjera jashtë Ministrisë (p.sh. analizat për transportin urban në komuna,) kjo vetëm në bazë të kërkesës së veçantë të paraqitur nga institucioni i jashtëm.

NjPT ka një pozicion strategjik për planifikimin multimodal, d.m.th. bënë parashikimin e investimeve sipas llojeve të të transportit.

Rekomandohet të përgatitet një udhëzim administrativ për të precizuar rolin e NjPT në iniciimin dhe monitorimin e zbatimit të STMMPV.

## 7.2. Baza e të dhënave dhe sistemi i informativ

Propozimet për databazën e të dhënave për transportin janë trajtuar në raport të veçantë. Masat e propozuara përfshijnë:

Përmirësimin e koordinimit në mes të Divizionit të Koordinimit të Politikave (DPK) dhe subjekteve të ndryshme, në mënyrë që të përcaktojnë llojin dhe formatin e të dhënave dhe afatet kohore për paraqitjen e tyre DPK-së.

- Përpunimi i të dhënave periodike.
- Përmbledhja e të dhënave në një format të përshtatshëm për shpërndarjen e tyre

Në veçanti, të dhënat në fjalë përfshijnë llojet e mëposhtme:

- Të dhënat për trafikun rrugor.
- Të dhënat për pasagjerët e transportit publik
- Të dhënat e trafikun hekurudhor.
- Të dhënat e trafikun ajëror.
- Statistikat e doganave.

## 7.3. Monitorimi dhe indikatorët

### . Roli i indikatorëve

Rregullisht do të monitorohet zbatimi i Strategjisë. Monitorimi ka për qëllim vlerësimin e realizimit të Strategjisë, të projekteve, zbatimin e planeve të veprimit dhe rezultatet e pritura . Për t' i vlerësuar aktivitetet, hartohet lista e treguesve. Lista e treguesve nuk mund të jetë shumë e hollësishme. Për çdo sektor, janë propozuar një sërë treguesish, duke marrë parasysh objektivat e sektorit, rezultatet e pritura, të dhënat në dispozicion , qëndrueshmërinë , etj.

Shumica e objektivave janë të njëjta për të gjithë sektorët e transportit. Për përdoruesit e transportit këto janë: çmimet e ulëta, cilësia e shërbimit dhe qasja. Për jopërdoruesit dhe rregullatorët (palët e treta) janë: siguria dhe cilësia e mbrojtjes së mjedisit. Arritja e objektivave duhet vlerësuar në bazë të treguesëve të performancës për çdo lloj transporti.

## . Llojet e treguesëve

Llojet e ndryshme të treguesve:

- Treguesit për përcjelljen e aktiviteteve për zbatimin e Strategjisë së transportit multimodal.  
Këta tregues mundësojnë vlerësim sasior të projektit, pa dhënë informacione për rezultate. Ata fokusohen në ecurinë e projektit dhe efikasitetin e zhvillimit, për shembull numrin e kilometrave të rrugëve të rregulluara dhe të shtruara, kilometrat e linjave hekurudhore të elektrifikuara, numrin i stacioneve multimodale të ndërtuara.
- Treguesit për të vlerësuar përfundimet dhe rezultatet e strategjisë së transportit multimodal.  
Këta tregues të rezultateve të Strategjisë së transportit multimodal paraqesin vlerësimin mbi mallrat dhe shërbimet e ofruara përdoruesve dhe përfituesve. Për shembull, gjendje e mirë e rrugëve që vlerësohet me indeksin e vrazhdësisë, përmirësimi i linjave hekurudhore me shpejtësinë e trenit.
- Treguesit e arritjes së objektivave të përgjithshme  
Këta tregues përdoren për të vlerësuar nivelin e realizimit të projekteve dhe të arrituarve të Sektorit në përgjithësi.

Objektivi i përgjithshëm i projektit është:

Përmirësimi dhe zhvillimi i infrastrukturës së transportit dhe i shërbimeve e me këtë, edhe ngritja e zhvillimit ekonomik, siguria e lëvizjes së lirë për të gjitha komunitetet, qasja në siguri dhe sistemet e sigurisë dhe të sigurohet që shërbimet e transportit publik të janë në dispozicion për të gjithë qytetarët e Kosovës, duke adresuar në veçanti nevojat e grave dhe pakicave

Prandaj shumica e realizimeve do të vlerësohen me treguesit e mëparshëm. Disa tregues mund të përdoren për të vlerësuar zhvillimin ekonomik (për shembull, rritja e ngarkesave të transportuara si objektivi i projektit, mbështetja e zhvillimit ekonomik).

Treguesit makro-ekonomik mund të përdoren për të treguar:

- nivelin e pjesëmarrjes së sektorit të transportit në BPV ,
- numri/nivelin e të punësuarve në sektorin e transportit

- nivelin e pjesëmarrjes së të punësuarve të sektorit të transportit kombëtar, në tregun e transportit ndërkombëtar.

## . Zgjedhja dhe përdorimi i treguesve

Shumica e treguesëve mund të merren nga baza e të dhënave të azhuruara me burime statistikore të gatshme. Mund të nevojiten sondazhe specifike për të llogaritur treguesit tjerë, si p.sh: çmimet e transportit të mallrave.

Me rastin e përcaktimit të treguesve, duhet zgjedhur :

- Tregues që mund të llogariten lehtë;
- Tregues që jenë direkt të lidhur me Strategjinë e transportit multimodal.

Gjatë përzgjedhjes së treguesve duhet siguruar që ata të mos jenë të përcaktuar nga ndonjë faktor i jashtëm. Për shembull, nëse përmirësohen marrëdhëniet me Serbinë, si rezultat i shtimit të trafikut me Serbi, do të ngritet edhe niveli i arritjes së objektivave, por ky nivel nuk është rezultat i përmirësimit të kushteve të rrugës dhe strategjisë së transportit multimodal.

### .1. Treguesit e propozuar

Ajencitë e ndryshme janë përgjegjëse për sigurimin dhe funksionimin e infrastrukturës dhe flotës së automjeteve në të gjitha llojet e transportit. Në këto rrethana, grupe të ndryshme specifike të treguesve janë të rëndësishme për infrastrukturën dhe shërbimet e çdo nënsektori.

Mirëpo, treguesit për sektorin rrugor (infrastruktura) dhe transportin rrugor (shërbimet e transportit) janë pjesë e të njëjtit grup të treguesve.

Treguesit e mëposhtëm mund të përdoren për të ndjekur rezultatet e strategjisë së transportit multimodal:

- Treguesit përjellës të aktiviteteve dhe të zbatimit të Strategjisë
  - Numri i tenderëve për kryerjen e punëve të propozuara në infrastrukturën rrugore,
  - Numri dhe shuma e kontratave të nënshkruara,
  - Numri i kilometrave të rrugëve të ndërtuara sipas secilit lloj të projektit:
    - Shtrimi i rrugëve që kanë mbetur të paasfaltuara,
    - Zgjerimi i rrugëve,
    - Ndërtimi i autostradës së plotë, ose gjysmë autostradë,
    - Rehabilitimi i rrugëve,
    - Ndërtimi i rrugëve rajonale që përmirësojnë lidhjen rrugore,
  - Numri i stacioneve të autobusëve, të aprovuara,
  - Numri i kontrollit teknik për kompanitë e autobusëve,

Treguesit për vlerësimin e përfundimeve dhe rezultateve të strategjisë

Kushtet dhe karakteristikat e rrugëve:

- Indeksi i vrazhdësisë,
- Përqindja e rrugëve të asfaltuara,
- Kategorizimi i rrugëve (duke përdorur kategorizimin e ri)
- Qasja e rrugëve:
  - Dendësia e rrjetit (km / km<sup>2</sup> rrugë),
  - Kilometrat e rrugëve të shtruara / për banorë,
  - Numri i udhëtarëve për autobusë standard,
  - Numri i ulëseve \* km në dispozicion,
- Kostoja e përdorimit:
  - Kostoja e përdorimit të automjeteve,
  - Çmimi i biletave (udhëtarë\*km),
  - Çmimi i transportit për një tonelatë\*km mallra,
- Lëvizja:
  - Shpejtësia mesatare e ngasjes,
  - Rrjedha e komunikacionit,
- Siguria:
  - Numri i lëndimet dhe vdekjeve të shkaktuar me automjete dhe sipas numrit të kilometrave,
  - Numri i viktimave,
  - Numri i lëndimeve të lehta,
  - Numri i dëmtimeve të rënda,
- Ekonomik dhe financiar:
  - Sektori i buxhetit të rrugëve,
  - Buxheti për mirëmbajtje rutinore,
- Institucionale:
  - Taksat e transferuara / shpenzimet,
  - Kilometra e kaluara / të përgjithshme,
  - Ruajtja e kostos për km. të ndërtuar dhe për korsit,
- Mjedisore:
  - Shkarkimet standarde të gazrave nga autobusët("euro 4")



## .2. Treguesit e propozuar hekurudhor

Treguesit e mëposhtëm mund të përdoren për të ndjekur rezultatet e strategjisë së transportit multimodal.

- Treguesit e përcjelljës së aktiviteteve dhe të zbatimit të Strategjisë
  - Numri i kilometrave të linjës hekurudhore për çdo lloj projekti.
    - Përmirësimi: dy linjave.
    - Ndërtimi i linjës së re.
    - Kostoja e mirembajtjes për km. të linjës.
  - Kostoja e investimeve në inventar të hekurudhës.
  
- Treguesit për vlerësimin e përfundimeve dhe rezultateve të Strategjisë së transportit multimodal
  - Lidhshmëria (qasja):
    - Dendësia e rrjetit density (km/km<sup>2</sup>),
    - Stacione treni station/km hekurudhë,
    - Numri i qendrave multimodale,
  - Lëvizshmëria:
    - Numri i udhëtarëve\*km për linjë hekurudhore,
    - Tonelata\*km për linjë të hekurudhes dhe për çdo km. të linjës,
    - Koha mesatare e udhëtimit,
    - Rrjedha e komunikacioni.
  - Gjendja e rrjetit:
    - Shpejtësia mesatare e trenit,
    - Numri i dështimeve në muaj.
  - Kostoja e përdorimit:
    - Kostoja e mallrave/ tonelatë km.
    - Çmimi i biletës së udhëtimit km.
  - Ekonomik dhe financiar:
    - Qarkullimi rrugor / qarkullimi hekurudhor
    - Të ardhurat nga mallrat/tonelatë\*km
    - Të ardhurat nga udhëtarët/udhëtarë\*km.

