

Erduan RASHICA

INFRASTRUKTURA RRUGORE E KOSOVËS



2016

P A R A T H Ë N I E

Duke pasur mungesë lidhur me temën infrastruktura rrugore në Kosovës, u mundova që sadopak ti mblidhi disa informata mbi infrastrukturën rrugore të Republikës së Kosovës.

E tërë materia është marr nga literaturat vendore dhe ato ndërkombëtare, gjithashtu është përdorur edhe interneti si hulumtim i kësaj teme.

Gjatë leximit mundet me pasë gabime eventuale të cilat munden të përmirësohen, duke i marr sugjerimet e juaja.

Atdheut timë!

Erduan RASHICA
Bsc. i komunikacionit, MSc.(Cand)

Hartuesi i këtij punimi është Studiues dhe Hulumtues i komunikacionit.

HISTORIKU I INFRASTRUKTURËS RRUGORE NË KOSOVË

Pozita gjeografike, reliefi dhe gjeologjia kanë pasur, kanë edhe do të kenë ndikim të madh në zhvillimin historik të Kosovës, në përgjithësi dhe të komunikimit dhe të komunikacionit të sajë brenda dhe jashtë hapësirës që përfshinë në veçanti.



Fig. 1. Pozita e Kosovës në Ballkan.

Duk shikuar hartën mund të vërehet pozita qendrore e Kosovës në Ballkan, Evropë e më gjerë.

Nevojat ekonomike dhe shpirtërore të banorëve të Kosovës dhe rrethinës kishin ndikuar që, përkundër vështirësive, kjo trevë ballkanike të kishte dy udhë me rëndësi. Njëra udhë fillonte nga deti Adriatik dhe një pjesë lundruese të lumit Buna e lidhte Shkodrën me detin kurse nga Shkodra, si qendër me rëndësi ekonomike e shpirtërore vazhdonte nëpër një shteg të vjetër të karvanëve i cili ishte trasuar sipas gjurmëve të një udhë ushtarake romake duke gjarpëruar nëpër malet e Shqipërisë së veriut kalonte në Kosovë, dhe përgjatë bregut të Drinit të bardhë arrinte deri në Prizren.

Prizreni ishte lidhur me bregdetin ishte bërë edhe qendër me rëndësi tregtare e Kosovës dhe me gjerë, deri në vitin 1870 kur u ndërtua hekurudha me të cilën u lidhën qytetet e rrafshit të Kosovës me Selanikun. Prej Prizrenit kjo rrugë degëzohej në dy

drejtime njëra degë drejtohet në veri deri në Pejë kurse tjetra vazhdon në lindje deri në Prishtinë. Këto dy qytete relativisht të zhvilluara ishin të lidhura me udhë me qendra tjera të Kosovës dhe të Ballkanit. Prej Prishtinës, kjo udhë derdhte në jug dhe duke kaluar nëpër Grykën e Kaçanikut arrinte në Shkup, prej nga vazhdonte deri në Selanik, ku bashkoheshin dhe degëzoheshin udhët e ndryshme të Evropës ndërlidheshin me Azinë e Vogël dhe nëpërmes sajë edhe me viset e ndryshme të Azisë dhe të Afrikës. Këto udhë ndihmonin tregëtinë e Kosovës dhe të mbarë Evropës me pjesët e ndryshme të Botës së zhvilluar të kohës.

Udhë tjetër e rëndësishme për Kosovën ishte gjithashtu e gjatë dhe e lidhte Kosovën me Detin Adriatik. Kjo udhë fillonte nga Dubrovniku i cili kishte marrëdhënie shumë të zhvilluara tregtare me Venedikun dhe me Perandorin Osmane, pa u pushtuar kurrë nga ajo.

Konfiguracioni i territorit të Kosovës ka ndihmuar që disa nga rrugët me të rëndësishme që kalojnë përgjatë rrjedhave të lumenjve. Njëkohësisht vendosja e vendbanimeve është bërë në pellgjet e lumenjve dhe afër burimeve të xeheve – minierave. Territori i Kosovës ka qenë gjithmonë i rëndësishme për arsyeje strategjike, gjeografike, ekonomike, kulturore dhe të përgjithshme shoqërore e politike. Si mjedis i lashtë i banuar dhe i rregulluar sipas standardeve të kohës, me pasuritë e veta nëntokësore dhe mbitokësore dhe me klimën e përshtatshme, përkundër vargmaleve të veta, Kosova ka qenë territor i dëshirueshme për shfrytëzim për banorët përreth dhe udhëkryq i leverdishëm i karvanëve tregtare, si vendkalim ose vendqëndrim.

INFRASTRUKTURA RRUGORE NË KOSOVË

Kosova mbulon një hapësirë prej gati 11,000 km² – duke u shtrirë deri 190 km nga Veriu në Jug dhe 150 km nga Lindja në Perëndim. Territori i Kosovës shërbehet nga një rrjet rrugor prej rreth 8,522 km, një sistem hekurudhor një binarësh prej 330 km që shtrihet nga Veriu në Jug dhe nga Veri-Lindja në Perëndim nga Prishtina si dhe nga një aeroport i nivelit regional (Aeroporti i Prishtinës "Adem Jashari").

Shumica e rrugëve në Kosovë janë ndërtuar, ose rindërtuar, në vitet 1960. Në përgjithësi të Ministrisë së Infrastrukturës (MI) janë të përfshira 1.951 km, ku 647 km të rrugëve magjistrale dhe, 1.304 km të rrugë rajonale. Në përgjithësi të komunave janë 6.571 km, ku 571 km janë rrugë urbane dhe rreth 6.000 km rrugë lokale. Rrugët hyrëse të

pashtuara përbëjnë rreth 90% të nënrrjeteve të rrugëve lokale, por nuk ka të dhëna sistematike mbi kushtet e tyre.

Shumica e rrugëve kryesore magjistrale dhe rajonale janë rrugë me nga dy shirita, edhe pse gjerësia e shiritave rrugore, në shumicën e rasteve, është nën standardet ndërkombëtare për ndërtimin e rrugëve.

Rrjeti rrugor në Kosovë ndahet në atë:

1. *Ndërkombëtar (Autorrugë – Autostradat),*
2. *Magjistrale (Nacionale),*
3. *Rrugë Rajonale, të cilat janë nën administrimin e Ministrisë së Infrastrukturës (MI),*
4. *Rrugët lokale ku përfshihen këto rrugë:*
 - 4.1. *Rrugët urbane dhe*
 - 4.2. *Rrugët rurale, të cilat janë nën administrimin e Komunave.*

Në figurën e më poshtme do të shihni rrjetit rrugor të Kosovës sipas kategorisë së rrugëve e shprehur me përqindje (%).

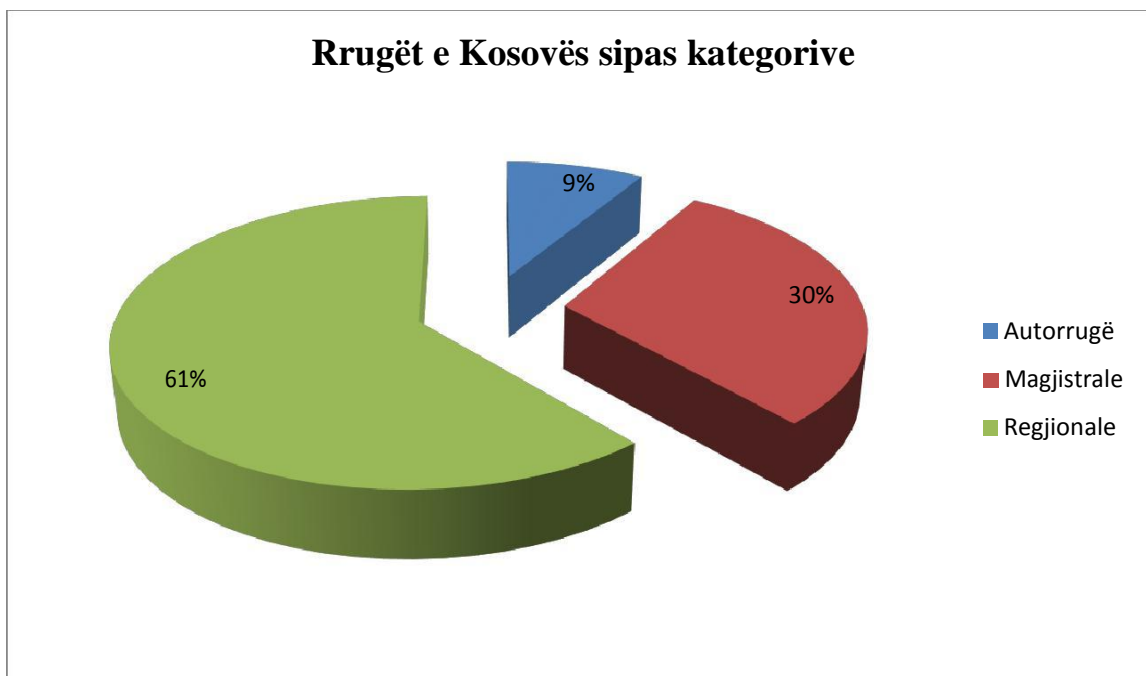


Fig.2. Rrugët e Kosovës sipas kategorive të shprehura në përqindje (%).

AUTORRUGA - AUTOSTRADA NË KOSOVË

Qeveria e Kosovës (QK), në linjë me planet e Organizatës për Transport të Evropës Jug-Lindore (OTEJL), në vitin 2005/2006 ka vendosur si prioritete të saj infrastrukturore ndërtimin e dy rrugëve kryesore, të cilat lidhin Prishtinën me qendrat kryesore të rajonit si, Tirana e Shkupi, por të cilat në të njëjtën kohë lidhin edhe qendrat kryesore brenda Kosovës. Njëra është "Ruga 6", e cila përfshinë segmentin Prishtinë – Hani i Elezit, (Arbën Xhaferi) në kufirin me Maqedoninë e gjatë rreth 65 kilometra. Dhe tjetra, "Ruga 7" e cila përfshinë segmentin Morinë – Prishtinë – Merdare, (Ibrahim Rugova) e gjatë rreth 118 kilometra.

Qeveria e Kosovës (QK), në vitet e fundit, ka orientuar një pjesë të madhe të investimeve kapitale në ndërtimin e dy rrugëve të mëdha (autostradave), respektivisht në ndërtimin e Rrugës 7 (Merdare – Prishtinë – Morinë) dhe të Rrugës 6 (Prishtinë – Hani i Elezit).

Ndërtimi i këtyre dy rrugëve, përveç që lidhë Kosovën/Prishtinën me Shqipërinë/Tiranën dhe Maqedoninë/Shkupin, respektivisht, në fakt e përfshinë Kosovën si pjesë të rrjetit kryesor të transportit të Evropës Jug-Lindore. Përderisa Ruga 7 (Prishtinë – Morinë) është ndërtuar dhe është në funksion të plotë, Ruga 6 (Prishtinë – Hani i Elezit).

Kontraktimi i ndërtimit të këtyre dy rrugëve, ka qenë dhe mbetet temë e rëndësishme e diskutimit në shoqërinë Kosovare, natyrshëm, për shkak të rëndësisë socio-ekonomike që kanë këto dy projekte të mëdha kapitale, por edhe për shkak të kostos së lartë financiare të këtyre dy projekteve. Ndërtimi i Rrugës 7 (Prishtinë – Morinë), i cili i ka kushtuar buxhetit të Kosovës rreth 830 milion euro, konsiderohet të jetë një ndër projektet më të mëdha të dekadave të fundit, kurse ndërtimi i Rrugës 6 (Prishtinë – Hani i Elezit) ka kushtuar rreth 650 milion euro, dhe gjithashtu konsiderohet si një ndër projektet më të mëdha të kohëve të fundit. Të dy këto projekte së bashku, në pak më shumë se pesë vite kohë, i ka kushtuar buxhetit të Kosovës rreth 1.5 miliardë euro.



Fig.3. Harta e dy rrugëve kryesore (rruga 6 dhe rruga 7) të cilat lidhin Prishtinën me Tiranën dhe Shkupin.

RRUGËT MAGJISTRALË NË KOSOVË

Përmes rrugëve magjistrale Kosova lidhet me vendet e rajonit dhe me Evropën. Rrugët në të cilën zhvillohet komunikacioni me i dendur janë rruga magjistrale M2 dhe M9. Këto rrugë me rëndësi të madhe për komunikacionin rrugor tangjentojnë qytetin e Prishtinës në pjesët periferike, respektivisht në pjesën perëndimore dhe jug – perëndimore të qytetit.

Rruga M2 – në pjesën veriore, lidhë Kosovën me Serbinë, në pjesën jugore lidhë kufirin me Maqedoninë, ndërsa, në skajin e saj më jugor, lidhë Prishtinën me Korridorin X Evropian.

Rruga M25 – lidhë Kosovën me kufirin verilindore të Serbisë dhe me kufirin jugorë të Shqipërisë. Kjo rrugë e cila kalon nëpër Prishtinë dhe Prizren, po bëhet gjithnjë më e rëndësishme në pjesën e vetë jugore, për shkak se e lidhë Kosovën me Shqipërisë dhe ku po bëhet ndërtimi i rrugës Rrëshen – Blinishtë – Kukës.

Rruga M9 – nga kufiri lindor me Serbinë, kalon nëpër Prishtinë dhe Pejë, duke vazhduar deri në kufirin perëndimor me Malin e Zi. Kjo rrugë ka rëndësinë e vet kombëtare, pasi që lidhë dy qytetet me të rëndësishme në Kosovë. Pjesa drejt kufirit malazez momentalisht po përmirësohet dhe kjo do të përmirësoj lidhjen me Malin e Zi.

Rrugë kryesore shtesë janë: **M 9.1**, **M 22.3**, **M 25.2** dhe **M 25.3** që përbëjnë degët e tyre lidhjeve kryesore. Rrjeti kryesor i përfshirë nga rrugët magjistrale është mirë i organizuar, duke pasur qytetin kryesor Prishtinën në qendër të Kosovës dhe në këtë mënyrë është mundësuar lidhje mjaftë e mirë e gjitha rajoneve të vendit me qendër.

Vlen të theksohet se Kosova ka konfiguracion të përshtatshëm për shtrirjen e rrjetit rrugor dhe përfshirja e tërë territorit vlerësohet se është e volitshme.

Tabela 1. Rrugët magjistrale të Kosovës

Nr. i rrugëve	Rrugë magjistrale Drejtimi i rrugës	km		
		Asfaltuar	Paasfaltuar	Gjithsej
M-2	Hani i Elezit – Prishtinë – Vushtrri – Mitrovicë – Zubin Potok – Fsh. Banjë	133.5		133.5
M-9	Prapashticë – Keçekollë – Prishtinë – Pejë – Buluhë	138.1	4.9	143.0
M-9.1	Doçll – Kramavik – Gjakovë – Ponošhec – Qafa e Morinës	53.2		53.2
M-22.3	Mitrovicë – Leposaviq – Jarinjë	53.6		53.6
M-25	Merdar – Prishtinë – Shtime – Therandë – Prizren – Zhur – Vërmicë	117.4		117.4
M-25.2	Prishtinë – Gjilan – Muçibabë	61.0		61.0
M-25.3	Shtime – Ferizaj – Gjilan – Konçul	68.7		68.7
Gjithsej Rrugët magjistrale		625.5	4.9	630.4



Fig. 4. Rrugët magjistrale të Kosovës.

RRUGËT RAJONALE NË KOSOVË

Rrjeti rajonal i rrugëve të Kosovës përfshinë dy lloj të lidhjeve:

- 1. Rrugët rajonale të cilat kanë rol në kompletimin e hartës së rrjetit rrugor dhe përbëjnë lidhjen në mes të boshteve kryesore dhe rajoneve, ose lidhin vendbanime të rëndësishme në bazë rajonale dhe,*
- 2. Rrugët rajonale të cilat kanë vetëm rëndësi të kufizuar kombëtare dhe madje edhe rajonale dhe lidhin vendbanime të vogla me rrjetin kryesor. Një pjesë e këtij rrjeti nuk është ndërtuar komplet, në përgjithësi janë lënë të asfaltuara ose jo mirë të dimensionuar.*

Tabela 2. Rrugët rajonale të Kosovës

Rrugët rajonale		km		
<i>Nr. i rrugëve</i>	<i>Drejtimi i rrugëve</i>	<i>Asfaltuar</i>	<i>Paasfaltuar</i>	<i>Gjithsej</i>
R-101	Mitrovicë – Pejë	65.9		65.9
R-102	Caralevë – Kamaran – Drenas – Skenderaj – Klinë e Epërme	34.1	14.0	48.1
R-103	Bellepojë – Burim – Banjë	21.5		21.5
R-104	Lug – Burim	25.0		25.0
R-105	Vushtri – Polac – Klinë	30.0	19.3	49.3
R-106	Vitomicë – Kullë	26.5		26.5
R-107	Prizren – Gjakovë – Pejë	70.3		70.3
R-108	Deçan – Kuzhnier	2.4	24.1	26.5
R-109	Ponoshec – Junik – Deçan	6.3	11.3	17.6
R-110	Arllat – Malishevë – Rahovec – Xërxë	37.5		37.5
R-111	Xërxë – Kramovik	10.0	6.8	16.8
R-112	Landovicë – Bishtazhin	35.5		35.5
R-113	Zhur – Restëlicë	39.1	1.4	40.5

R-114	Sharr – Brod	13.7		13.7
R-115	Doganaj – Prizren	58.8		58.8
R-116	Doganaj – Qafëshkabë	23.3		23.3
R-117	Therand – Rahovec	15.8	4.8	20.6
R-118	Therand – Brezovicë	13.2	13.6	26.8
R-119	Dulë – Malishevë – Jashanicë	36.0	6.6	42.6
R-120	Besi – Azizi – Kastriot – Albanë – Magure – Lipjan – Janjevë	59.7		59.7
R-121	Raushiq – Zajm	20.0	9.9	29.0
R-122	Gurrëz – Klllokot	19.0		19.0
R-123	Llabjanë – Dardanë	25.8	10.4	36.2
R-123 a	Dardanë – Gurrabardh	14.3		14.3
R-124	Domaroc – Tërsten	14.5	14.0	28.5
R-125	Llabuc – Brain	18.7	6.5	25.2
R-126	Batllavë – Reçicë	21.2	25.3	46.5
R-127	Besjanë – Përpellac	11.1		11.1
R-128	Nadakovc – Besian	6.5	19.5	26.0
R-129	Mitrovicë – Anallap	27.0	7.7	34.7
R-201	Deçan – Jabllanicë	5.8	13.3	19.1
R-202	Rastavicë – Junik	5.4		5.4
R-203	Gjakovë – Qafa e Prushit	10.0		10.0
R-204	Rahovec – Krushë e Madhe	10.3		10.3
R-205	Piranë – Studençan	12.8		12.8
R-206	Ferizaj – Bjeshkas	8.6	3.7	12.3
R-207	Hani i ri – Koshare	6.7		6.7
R-208	Magure – Blinaj	3.2		3.2
R-209	Lugagji – Bresalc	6.7	19.2	25.9
R-210	Brezovicë – Sharr	9.2		9.2
R-211	Viti – Letnicë	12.0		12.0
R-212	Livoc – Stanaj	15.5	7.0	22.5
R-213	Gjilan – Bostan	16.2		16.2
R-214	Hodanj – Kastrati i Epërm	6.3		6.3
R-215	Shpati i P. – Hogosht	6.6		6.6

R-216	Dardan – Tugjec	5.0	5.7	10.7
R-217	Ballaban – Bajë	3.4		3.4
R-218	Dren – Belloberd	15.4		15.4
R-219	Gjonaj – Zym	4.3		4.4
R-220	Mitrovicë – Vushtri – Prilluzhë – kastriot – Shkabaj	25.7	4.3	30.0
R-221	Zallcë – Zubin Potok	8.7	24.1	32.8
R-222	Plavë – Tymëz	10.8	1.0	11.8
R-223	Kamenicë – Bosavatë	5.0	5.7	10.7
Gjithsej Rrugë rajonale		10.163	279.2	12.955

Si rezultat i programit të qëndrueshëm të investimeve kapitale të ndërmarrë që nga viti 1999, rrjeti i rrugëve primare (rrugë kryesore dhe regjionale me më tepër se 3000 vetura në ditë), që ka qenë vlerësuar të bartë 60% të gjitha udhëtimeve të automjeteve, tregon se 88% të rrjetit rrugor kryesore dhe 74% të rrjetit regjional janë në kushte të mira. Kushtet e pjesës së mbetur të rrjetit rrugor sekondar dhe të atij terciar (kryesisht rrugë lokale), janë shumë më të dobëta. Vlerësimet e kohëve të fundit tregojnë se 33% e rrjetit rrugor në nivel lokal ka pasur nevojë për rindërtim ose rehabilitim dhe 97% e rrugëve të paasfaltuara kanë nevojë për përmirësime.

Kosova ka një rrjetë relativisht të mirë rrugor duke shikuar nga aspekti hapësinor i shtrirjes së infrastrukturës rrugore, mirëpo nga aspekti i gjendjes së rrjetit rrugor, sigurisë së komunikacionit dhe kërkesave për ndërtimin e rrugëve të shpejta (nivele të larta të shërbimit).

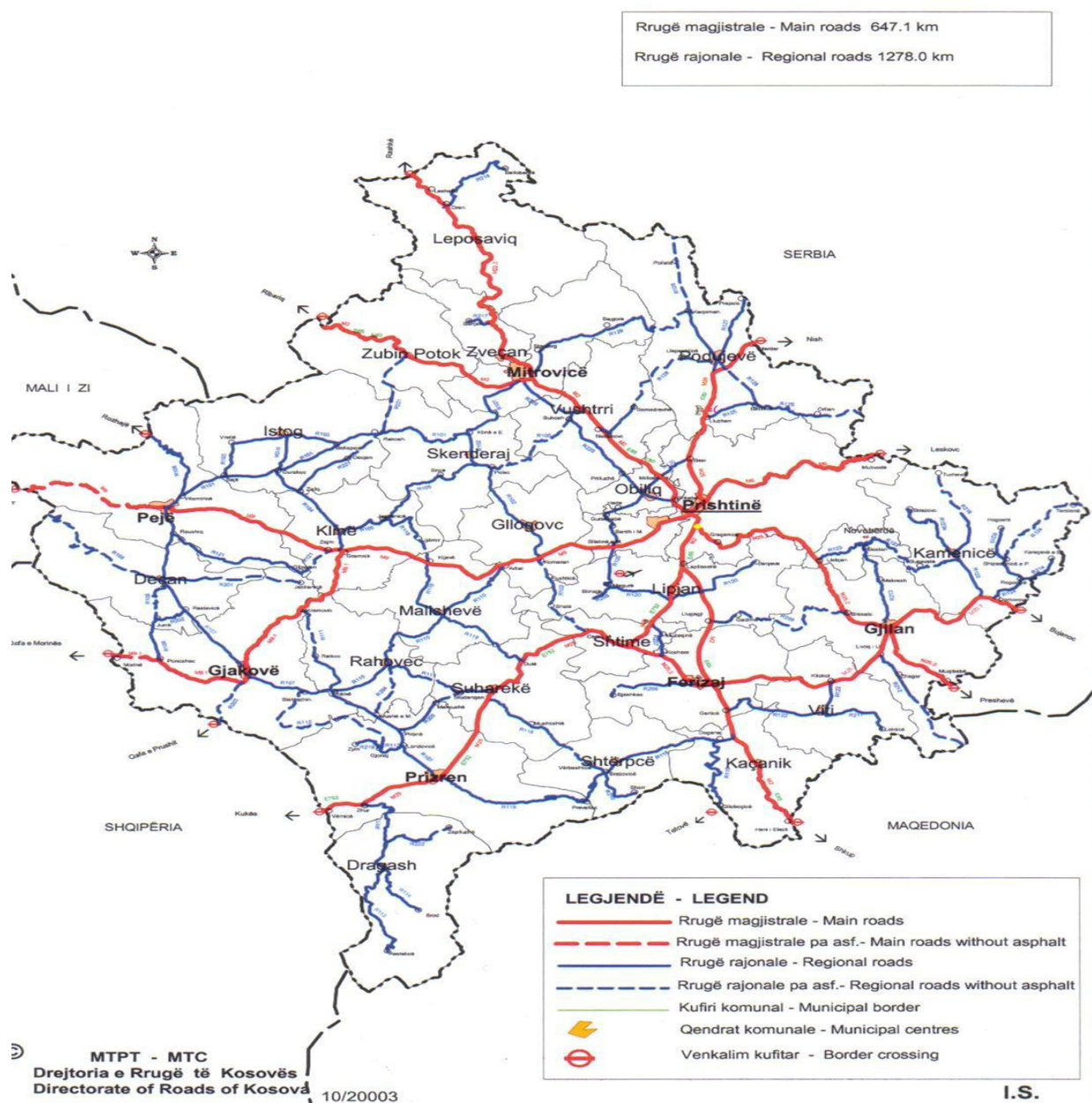


Fig.5. Rrjeti rrugor në Kosovë.

Në kushte të një shkalle krahasuese të rrjetit të saj rrugore duke përdorur densitetin e rrugëve – kilometrat rrugore për 1000 persona, Kosova mbetet prapa të gjitha vendeve krahasuesve rajonal.

Tabela. 3. Krahasimi i densitetit të infrastrukturës rrugore në EJK (Evropën juglindore – 1997 – 2013)

Shtetet	(km/1000 km ²)	(km/1000 persona)
Estonia	1.320	41.2
Hungaria	1.733	15.7
Republika Çeke	1.646	12.5
Sllovenia	1.007	10.2
Kroacia	506	6.4
Bosnja dhe Hercegovina	427	5.6
Serbia & Mali i Zi	494	4.8
IFR e Maqedonisë	342	4.3
Kosova	783	4.2
Shqipëria	657	3.5
Të hyrat e larta: OECD	1.340	17.3
Të hyrat e larta të mesme	1.076	9.2
Evropa dhe Azia Qendrore	580	8.6

RRUGËT LOKALE NË KOSOVË

Kosova është momentalisht e ndarë në 30 komuna, dhe këto komuna kanë përgjegjësi ndaj mirëmbajtjes, operimit dhe zhvillimit të rrjetit të tyre. Fakti i pari i rëndësishëm është që situata e rrugëve komunale është përgjegjësi e komunave marr parasysh organizimin, personelin, njohurinë si dhe kushtet rrugore.

Fakti tjetër është që kushtet e rrugëve lokale nuk mund të krahasohen me kushtet e rrugëve kryesore dhe rajonale që në përgjithësi janë në 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 pashtruara).

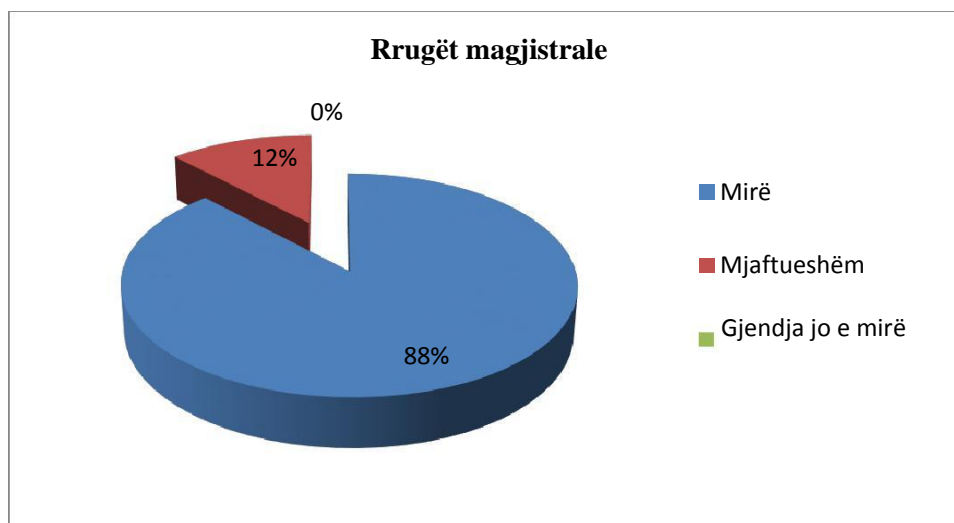
Rrugët lokale janë më ato më të pashtruarat, por edhe pjesa e shtruar e rrjetit është në shumicën e rasteve në gjendje kritike, që do të thotë se kalimi aty është i rrezikshëm. Kjo gjendje shihet se lidhet me mungesën e fondeve të duhura, por edhe me mungesa e stafit

profesional dhe përvojës në komuna (me përjashtim të qyteteve më të mëdha) është pjesë e problemit.

KUSHTET E RRJETIT RRUGOR

Nuk ka të dhëna të kompletuara mbi kushtet e tërë mjetit për të ofruar një pasqyre objektive të kushteve të rrjetit rrugor. Përshtypja e përgjithshme është se pjesa më e madhe e këtij rrjeti ka nevojë për mirëmbajtje periodike urgjente apo edhe rehabilitim. Sidoqoftë, shumica e rrugëve të rrjetit ishin mbuluar apo rindërtuar në përdhën 2000 – 2002, dhe për arsye të komunikacionit relativisht të ulët shumë prej këtyre pjesëve rrugore janë ende në gjendje të mirë. Këto rrugë mundën për momentin të mirëmbahen me fonde të kufizuara dhe nuk kërkon ende rehabilitim. Mund të pritët, që gjendja e tyre të mundet të përkeqësohet shumë shpejtë nëse në vitet e ardhshme nuk vihet në dispozicion fonde të mjaftueshme. Shumica e seksioneve në gjendje të përkeqësuar janë në rrugët nacionale që bartin komunikacionin e rëndë përreth Prishtinës dhe shenjat e dëmtimit mund të shihen në këto rrugë, në veçanti në udhëkryqe dhe në hyrje të qyteteve.

Fatkeqësisht, Kosova nuk ka bërë ende një hulumtim komplet dhe sistematik të gjendjes në rrugët e veta kombëtare dhe rajonale, analiza e plotë është e pamundshme, por duke u bazuar në informacionet e gatshme që janë bërë nga observimet – shënimet mbi gjendjen e rrugëve nga matja e kompanisë "Dynatest Profiler" nga Maqedonia në vitin 2005. Rezultatet janë prezantuar si në figurën e më poshtme.



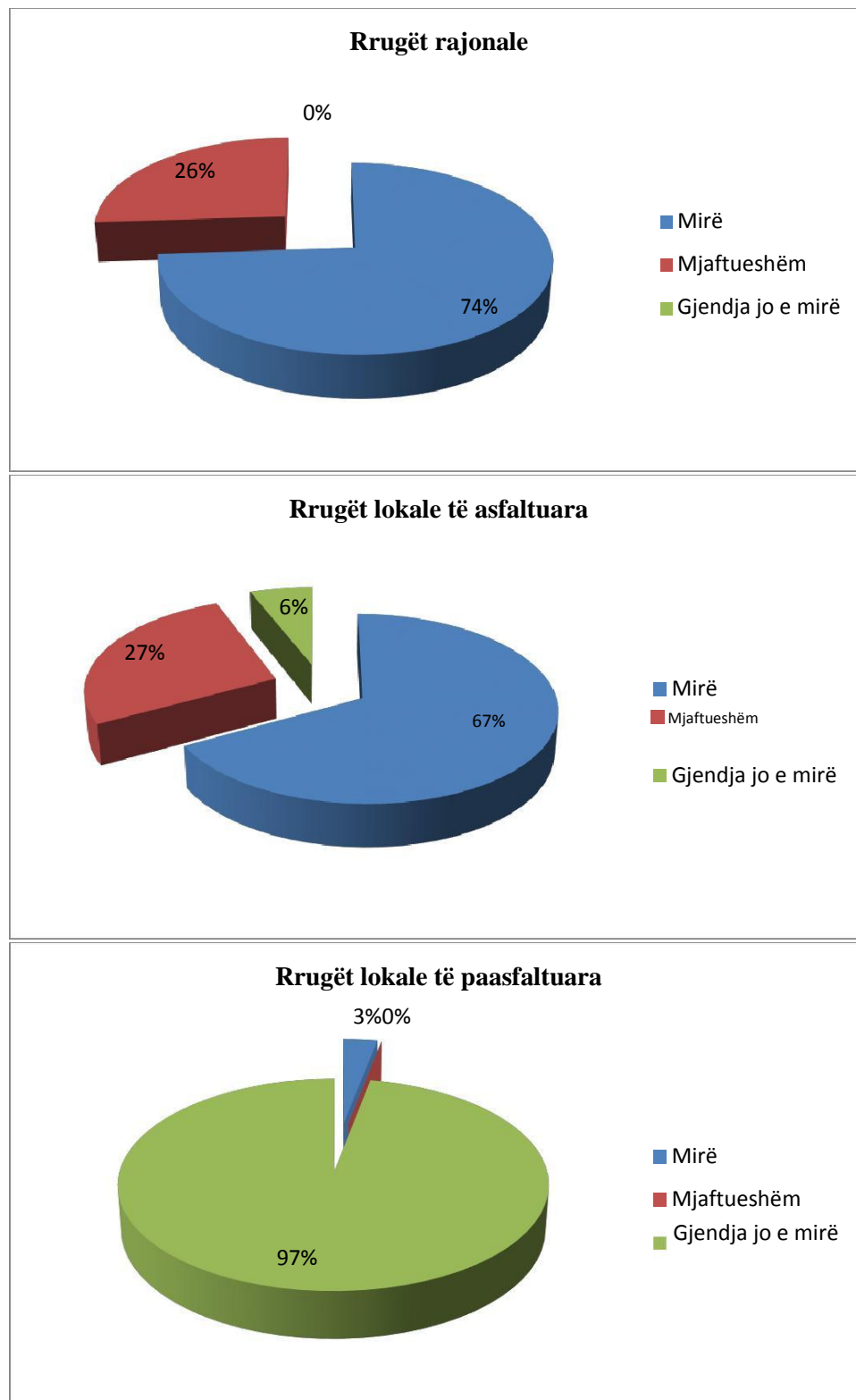


Fig. 6. Përmbledhja e gjendjes së rrugëve në Kosovë.