

UNIVERSITETI I PRISHTINËS
“Hasan Prishtina”
FAKULTETI I INXHINIERISË MEKANIKE
DEPARTAMENTI I KOMUNIKACIONIT
STUDIME POSTDIPLOMIKE - MASTER



PUNIM DIPLOME NË STUDIME MASTER

Tema: **Rëndësia e linjës hekurudhore Prizren – Durrës si bartëse e zhvillimit të transportit multimodal për Ballkanin jugperëndimor**

Mentori:
Prof. Dr. sc. Musli Bajraktari

Kandidati:
Valdrin Kasumaj

PRISHTINË

2017

PËRMBAJTJA E TEMËS SË DIPLOMËS

Parathënie	4
-------------------------	---

KAPITULLI I

1. Karakteristikat e transportit hekurudhor	5
1.1. Historiku i ndërtimit të linjave hekurudhore në Kosovë	7
1.1.1. Linja hekurudhore Leshak – Fushë Kosovë – Hani i Elezit	8
1.1.2. Linja hekurudhore Podujevë – Fushë Kosovë	13
1.1.3. Linja hekurudhore Fushë Kosovë – Klinë – Pejë	16
1.1.4. Linja hekurudhore Klinë – Prizren	19
1.1.5. Linjat hekurudhore industriale	22
1.2. Transporti hekurudhor në Kosovë	24
1.2.1. Transporti i udhëtarëve	27
1.2.2. Transporti i mallrave	30
1.3. Zhvillimet e Hekurudhave të Kosovës nëpër vite	32
1.3.1. Pozita e Hekurudhave të Kosovës në shtetin e ish Jugosllavisë	32
1.3.2. Pozita gjatë dhe pas vitit 1999	33
1.3.3. Gjendja aktuale e sistemit hekurudhor në Kosovë dhe vizioni i së ardhmes	35

KAPITULLI II

2. Rrjeti hekurudhor i Shqipërisë	37
2.1. Linjat strategjike hekurudhore të Shqipërisë	39
2.2. Porti i Durrësit	40
2.2.1. Historiku	41
2.2.2. Pozita e portit dhe rëndësia e tij	41
2.2.3. Kapaciteti i portit	42
2.2.4. Vizioni për të ardhmen	44

KAPITULLI III

3. Korridoret pan evropiane të transportit hekurudhor	45
3.1. Rrjeti kryesor hekurudhor i Observatorit të Transportit për Evropën Jug Lindore	46
3.2. Politikat e BE-së për rrjetin e Integruar Hekurudhor Evropian	47
3.3. Korridori i dhjetë (X) hekurudhor	49
3.4. Korridori i tetë (VIII) hekurudhor	50
3.5. Linja e dhjetë (10) hekurudhore	51

KAPITULLI IV

4. Linja hekurudhore Prizren – Durrës	54
4.1. Analiza e arsyeshmërisë ekonomike të ndërtimit të linjës hekurudhore	55
4.2. Shtrirja gjeografike e linjës hekurudhore	57

4.3.	Dokumentacionet e nevojshme dhe kostoja e ndërtimit	59
4.3.1.	Studimi i fizibilitetit	60
4.3.2.	Projekt dizajni detaj teknik	61
4.3.3	Kostoja e ndërtimit të linjës Prizren – Rrëshen	62
4.4.	Mënyra dhe mundësitë e financimit të ndërtimit të linjës hekurudhore	63

KAPITULLI V

5.	Zhvillimi i Transportit Multi Modal në Linjën Hekurudhore Prizren – Durrës .	64
5.1.	Zhvillimi i Transportit Multi Modal të udhëtarëve	65
5.1.1.	Transporti i udhëtarëve përmes Portit të Durrësit	66
5.1.2.	Transporti multi modal i udhëtarëve Porti i Durrësit – Aeroporti i Tiranës – Prizren – Prishtinë – Nish	66
5.2.	Zhvillimi i Transportit Multi Modal të mallrave	67
5.2.1.	Transporti multi modal i mallrave Porti i Durrësit – Aeroporti i Tiranës – Prizren – Prishtinë – Nish	68
5.2.2.	Lidhja e Portit të Durrësit me терминаlet e mallrave në Kosovë, Serbi dhe rajon	69
Përfundim	70

Parathënie

Transporti hekurudhor paraqet njërën ndër fushat më të rëndësishme të zhvillimit ekonomik të një vendi, andaj vendet e zhvilluara të botës e sidomos ato të Evropës i kanë dhënë prioritet të lartë zhvillimit të transportit hekurudhor. Duke ditur përparësitë e mëdha të cilat i ka transporti hekurudhor (sasia e madhe e transportit, kostoja më e ulët, mbrojtja e ambientit, ruajtja e infrastrukturës rrugore, zvogëlimi i aksidenteve dhe tollovi në rrugë, e sidomos mundësia e zhvillimit të transportit multi modal), vendet e BE-së kanë hartuar politika dhe strategji të qarta zhvillimore dhe legjislacionin përkatës përmes të cilave përcaktohen objektivat e zhvillimit të rrjeteve hekurudhore të vendeve të BE-së përmes të cilave zhvillohet transporti hekurudhor i udhëtarëve dhe ai i mallrave.

Që të arrihet kjo, janë bërë dhe bëhen investime të mëdha në modernizimin e rrjeteve hekurudhore, ashtu që ato t'i plotësojnë kushtet e interoperabilitetit drejt integritimit në Rrjetin e Përbashkët Hekurudhor Evropian. Për këtë arsye BE-ja i ka përcaktuar qartë korridoret hekurudhore Pan Evropiane të cilat kanë një rëndësi të veçantë për zhvillimin e transportit hekurudhor, ndërsa investime shumë të mëdha janë bërë dhe janë duke u bërë në rehabilitimin e këtyre korridoreve hekurudhore. Përveç rrjeteve hekurudhore të shteteve anëtare, interesimi i BE-së është shtrirë edhe në vendet e Ballkanit Perëndimor, duke themeluar kështu Observatorin e Transportit për Evropën Jug Lindore (SEETO) e cila organizatë merret me zhvillimin e të gjitha llojeve të transportit dhe infrastrukturës së transportit.

Kosova është anëtare e SEETO-s dhe falë angazhimeve të mëdha që ka pasur në këtë institucion ka arritur që disa nga rrugët e saj dhe linjat hekurudhore t'i fus në Rrjetin Gjithëpërfshirës të SEETO-s, që për rezultat ka pasur dhe ka interesimin e institucioneve financiare ndërkombëtare dhe granteve të BE-së për investime në këtë sektor tejet të rëndësishëm. Sa i përket rrjetit hekurudhor, Kosova ka dy linja hekurudhore të cilat janë pjesë e korridoreve Pan Evropiane të transportit: Linja e 10 (dhjetë) hekurudhore e cila e lidhë Kosovën me Serbinë dhe Maqedoninë, si dhe Linja e 7 (shtatë) hekurudhore e cila e lidhë Kosovën me Serbinë në lindje.

Për fat të keq, Kosovës i mungon lidhja hekurudhore me Shqipërinë e cila linjë do të ishte me interes vital për të dyja vendet por edhe rajonin më të gjerë për zhvillimin e transportit hekurudhor, sepse përmes kësaj linje hekurudhore do të lidhej korridori i tetë me korridorin e dhjetë hekurudhor. Për më tepër, me ndërtimin e kësaj linje hekurudhore do të zhvillohej dukshëm edhe Porti Detar i Durrësit i cili do të shërbente për transportin e udhëtarëve dhe mallrave për të gjitha vendet e rajonit.

Prandaj, bazuar në këtë që u tha më lartë, ky punim diplome do të tentoj të qes në dritë rëndësinë e ndërtimit të kësaj linje hekurudhore e cila do të kishte një vlerë të paçmuar ekonomike, kombëtare por edhe rajonale për zhvillimin e transportit hekurudhor dhe atij multi modal. Përmes kësaj teme të diplomës kam tentuar që të prezantoj nevojën e ndërtimit të kësaj linje hekurudhore, gjithnjë duke u bazuar në arsyeshmërinë e ndërtimit dhe përfitimet të cilat do t'i sjellë kjo linjë hekurudhore, qofshin ato ekonomike, financiare, të sigurisë, ambientale, sociale, kulturore, dhe mbi të gjitha përfitimet integruese në rajon dhe BE.

KAPITULLI I

1. Karakteristikat e transportit hekurudhor

Hekurudha si degë e komunikacionit në sistemin e komunikacionit të një vendi ka për detyrë dhënien e shërbimeve të transportit të cilat kanë për qëllim të realizojnë transportin e mallrave dhe atë të udhëtarëve. Hekurudha si degë e komunikacionit është sistem i ndërlikuar nga vet fakti se funksionimi i këtij sistemi kërkon nivel të caktuar të punëve organizative. Hekurudha me karakteristikat e veta specifike dhe përparësitë e saj, paraqet transportuesin më të rëndësishëm të transportit vendor dhe atë ndërkombëtar.

Karakteristikë e parë dhe themelore e transportit hekurudhor janë kapacitetet dhe mundësitë e mëdha transportuese të cilat i ofron hekurudha si transportues masiv i të gjitha llojeve të mallrave. Karakteristikat tjera të transportit hekurudhor ndërlidhën me sigurinë e lartë, kapacitetin e madh të transportit, saktësinë dhe mbrojtjen e ambientit.

Siguria në transport është shumë e rëndësishme edhe për orientimin e shfrytëzuesve gjatë zgjedhjes së llojit të transportit. Zakonisht në këtë aspekt interesimi më i madh është për transportin hekurudhor sesa për transportin rrugor. Mbarëvajtja është njëri ndër kriteret që e karakterizon punën e transportit hekurudhor, pasi që shfrytëzuesit e shërbimeve të transportit hekurudhor janë të sigurt se mund të shfrytëzojnë shërbimet e saj sipas orarit të planifikuar të lëvizjes së trenave ose sipas marrëveshjes së veçantë, pa marr parasysh kushtet atmosferike dhe kushtet tjera të cilat kufizojnë përdorimin e llojeve tjera të transportit.

Saktësia e këtij transporti është një element tjetër tejet i rëndësishëm për përcaktimin e klientëve për këtë lloj të transportit, sepse për qëndrimin secila lëvizje e trenave është paraprakisht e programuar me orarin e lëvizjeve së trenave dhe se nuk ka pengesa për realizimin e kësaj lëvizjeje. Një përparësi të madhe paraqet informimi me kohë për dorëzimin e mallit dhe marrëdhëniet me shfrytëzuesit e transportit, pasi që hekurudha e ka të zhvilluar sistemin e informimit të përshtatshëm për përcjelljen dhe realizimin e shërbimeve të transportit. Këtu vlen të ceket se në mënyrë të ngjashme mund të përshkruhen përparësitë edhe të zhvillimit të transportit hekurudhor të udhëtarëve në krahasim me llojet tjera të transportit.

Përparësitë dhe mangësitë e transportit hekurudhor

Përparësitë të cilat ky lloj i transportit i ka në krahasim me llojet tjera të transportit, janë këto:

- Komunikacioni hekurudhor nuk varet nga kushtet klimatike dhe kohore;
- Është transport masiv me aftësi të mëdha transportuese;
- Shpenzime të ulëta gjatë transportit, veçanërisht në relacione të gjata;
- Rëndësia e madhe në kushtet e luftës dhe në paqe, për transportin e dërgesave ushtarake;
- Informimi i shpejtë dhe i saktë;
- Siguria shumë e lartë;
- Mundësia për futjen në përdorim të teknologjisë së re të transportit;

- Mundësia e lidhjes me binarë me miniera dhe kompani të tjera për transportimin e mallrave;
- Zhvillimi i transportit multi modal, respektivisht transportit “derë më derë”;
- Kontributi në kursimin e energjisë dhe mbrojtja e ambientit jetësor.

Mangësitë e transportit hekurudhor

Mangësitë të cilat ky lloj i transportit i ka në krahasim me llojet tjera të transporti, janë këto:

- Koha e gjatë e qarkullimit të mallrave, sidomos në kalimet kufitare;
- Shpenzimet e mëdha të transportit në relacione të shkurtra;
- Çmimet e larta fikse, përkatësisht humbjet (në rast të mos shfrytëzimit racional të kapaciteteve transportuese);
- Pamundësia e transportit të mallit në vendet ku mungojnë linjat hekurudhore.

Vendi dhe roli i komunikacionit hekurudhor në zhvillimin e shoqërisë

Komunikacioni hekurudhor te ne është një komponentë e rëndësishme e veprimtarisë ekonomike. Detyrë e tij primare është transporti i njerëzve dhe transporti i të mirave materiale prej një vendi në tjetrin. Duke ju falënderuar këtij funksioni, ky është kusht i domosdoshëm për zhvillimin e fuqive prodhuese, reproduksionit të zgjeruar dhe përmirësimit të standardit jetësor. Njëkohësisht, komunikacioni hekurudhor lidh prodhuesin dhe shpenzuesin dhe mundëson që çdo prodhim të gjej shpenzuesin e vetë, pasi që vendet e prodhimit nuk përkojnë me vendin e shpenzimit.

Roli i komunikacionit hekurudhor në shoqëri konsiston me dy tregues të rëndësishëm: ekonomik dhe politik – shoqëror.

Roli ekonomik i komunikacionit hekurudhor mbështetet në veprimtarinë e tij shërbyese me të cilën të mirat e prodhuara i vihen në dispozicion konsumatorit. Roli ekonomik i komunikacionit hekurudhor, gjithashtu shihet edhe në transportin e sasive më të madha të të mirave materiale, me çka mundësohet prodhimi dhe konsumimi më i madh, gjë që fuqizon zhvillimin e fuqive prodhuese.

Roli politik – shoqëror i komunikacionit hekurudhor shihet në funksion të lidhjes gjeografike të rajoneve ekonomike dhe organizmave shoqëroro – politik. Roli politik – shoqëror i komunikacionit hekurudhor realizohet në atë mënyrë pasi që ky është bërë faktor i rëndësishëm i lidhjes së rajoneve të ndryshme, pasi që mundëson bartjen e shpejtë dhe efikase të të arriturave njerëzore, që pozitivisht ndikon në jetën ekonomike dhe shoqërore të secilit vend. Përveç kësaj komunikacioni hekurudhor paraqet boshtin kurrizor të organizimit shoqëror dhe ekonomik të secilit vend.

Sot në botë e sidomos në vendet e BE-së, përcaktimi për transportin hekurudhor është dukshëm më i madh sesa përpara, andaj vitet e fundit ka një zhvillim të paparaparë drejt standardizimit dhe integritit të transportit hekurudhor si njërit nga sistemet avangarde të zhvillimit ekonomik.

1.1 Historiku i ndërtimit të linjave hekurudhore në Kosovë

Në vitin 1874 u ndërtua linja e parë hekurudhore në Kosovë në relacionin Hani i Elezit – Fushë Kosovë – Mitrovicë. Ishte ky fillimi i shtrirjes së rrjetit hekurudhor nëpër Kosovë, aq sa i rëndësishëm për transportin e udhëtarëve dhe mallrave, po aq i rëndësishëm për zhvillimin ekonomik dhe lidhjen e Kosovës me vendet e rajonit. Në vitin 1931 vazhdoj ndërtimi i kësaj linje në relacionin Mitrovicë – Leshak, më 1934 ajo Fushë Kosovë – Prishtinë, më 1936 Fushë Kosovë – Pejë, më 1949 Prishtinë – Podujevë – Livadhi dhe më 1963 Klinë – Prizren. Kështu që sot Hekurudhat e Kosovës shtrihen në tërë territorin e Kosovës me një gjatësi prej 335,079 km linjë e hapur hekurudhore, me një gjatësi prej 105,784 km në stacione dhe 103,4 km linja industriale.



Fig 1. Rrjeti hekurudhor i Kosovës

Rrjeti i Hekurudhave të Kosovës (Fig. 1) përmes Leshakut dhe Podujevës në veri dhe lindje janë të lidhura me Serbinë, ndërsa përmes Hanit të Elezit, në jug me Maqedoninë.

Rrjeti hekurudhor i Kosovës (me përjashtim të Gjakovës dhe Gjilanit) i përfshinë të gjitha qytetet kryesore të vendit, minierat ekzistuese dhe fabrikat tjera, gjë që dëshmon për rëndësinë e madhe që ka ky rrjet në zhvillimin e transportit dhe po ashtu edhe në zhvillimin ekonomik. Rrjeti hekurudhor i Kosovës i ka dy drejtime kryesore: nga veriu në jug dhe nga

veri-lindja në Perëndim. Linjat hekurudhore të cilat e përbëjnë Rrjetin Hekurudhor të Kosovës janë këto:

- Linja e 10 (dhjetë) hekurudhore (Kufiri me Serbinë - Leshak – Fushë Kosovë – Hani i Elezit - Kufiri me Maqedoninë) me një gjatësi prej 149.110 km.
- Linja e 7 (shtatë) hekurudhore (Kufiri me Serbinë - Podujevë – Fushë Kosovë) me një gjatësi prej 45.198 km;
- Linja perëndimore (Fushë Kosovë – Klinë – Pejë) me një prej 81.940 km; dhe

- Linja jug-perëndimore (Klinë – Xërxe - Prizren) me një gjatësi prej 58.831 km;

Përveç këtyre linjave hekurudhore Rrjeti Hekurudhor i Kosovës ka edhe një mori të binarëve industrial të cilët janë të një rëndësie të veçantë për transportin e mallrave, ku më të rëndësishmit janë:

- Binari industrial Bardhi i Madh – Magurë me një gjatësi prej 7.720 km; dhe
- Binari industrial Miradi – Kishnicë me një gjatësi prej 12.873 km.

Gjatë luftës në Kosovë, një pjesë e madhe e infrastrukturës hekurudhore (binarët, urat, tunelet, stabilimentet sinjalo - siguroese, stabilimentet e telekomunikacionit, energjetikës, ndërtesat e stacioneve, etj) janë dëmtuar në masë të madhe. Njëkohësisht mjetet e operimit (Lokomotivat, vagonët e udhëtarëve, vagonët e mallrave, trenat motorik, etj. janë marrë nga autoritetet serbe dhe janë dërguar në Serbi.

Për shkak të dëmtimeve të mëdha (gjatë dhe pas luftës), një numër i konsideruar i këtyre linjave të hekurudhës janë jashtë funksionit (Linja Podujevë – Prishtinë dhe linja Xërxe – Prizren), ndërsa funksionimi i linjave tjera për shkak të pamundësisë së investimeve bëhet me shpejtësi të reduktuara (40 km/h deri në 60 km/h), gjë që paraqet problem relativisht të madh sa i përket transportit të udhëtarëve.

Me përjashtim të Linjës së 10 Hekurudhore e cila është e pajisur me stabilimente automatike sinjalo – siguroese, linjat tjera janë të pa siguruara me këto stabilimente, gjë që paraqet rrezik për sigurinë e komunikacionit hekurudhor, por njëkohësisht është edhe njëri ndër faktorët e zbritjes së shpejtësive të qarkullimit. Problem tjetër paraqet edhe infrastruktura e binarëve (shtresa e poshtme, shtresa e epërme, urat, tunelet, lëshesat, profili, etj) e cila ka nevojë për rehabilitim gjeneral, e në veçanti numri i madh i vendkalimeve në nivel (rrugë – hekurudhë) të cilat janë të pa mbrojtura me pajisjet automatike apo ato mekanike, kështuqë kjo paraqet problemin kryesor i cili ndikon apo lidhet drejtpërsëdrejti me reduktimin e shpejtësive të projektuara.

Më herët u përmend se janë kryer studimet e fizibilitetit dhe se tanimë ka filluar projekt dizajni për rehabilitimin e Linjës së 10 Hekurudhore, gjë që pas rehabilitimit të arrihen shpejtësitë e projektuara, së pari për këtë linjë e më pastaj edhe për linjat tjera të rrjetit hekurudhor.

1.1.1 Linja hekurudhore Leshak – Fushë Kosovë – Hani i Elezit

Linja kryesore dhe më e rëndësishmja e Rrjetit Hekurudhor të Kosovës (Linja hekurudhore veri-jug) e përshkon vendin tonë nga kufiri me Serbinë (Stacioni në Leshak) deri në kufirin me Maqedoninë (Stacioni i Hanit të Elezit). Kjo linjë është njëra ndër linjat kryesore hekurudhore të Kosovës dhe e njëjta për shkak të rëndësisë së saj është pjesë e rrjetit Gjithëpërfshirës të Observatorit të Transportit për Evropën Jug Lindore (SEETO). Linja e 10 (dhjetë) hekurudhore e lidhë Kosovën me vendet e rajonit dhe si e tillë ka paraqitur dhe paraqet një rëndësi të jashtëzakonshme për zhvillimin e transportit hekurudhor të udhëtarëve dhe mallrave. Kjo linjë hekurudhore që nga ndërtimi i saj e deri më sot ka luajtur një rol tejet të rëndësishëm për transportin e udhëtarëve dhe mallrave, e sidomos në transportin e mallrave masive dhe me

kapacitete të mëdha siç janë xehet dhe mineralet, thëngjilli, materialet ndërtimore, karburantet e ndryshme, e deri tek mallrat e konsumit të gjerë.

Kjo linjë hekurudhore ka qenë si bartëse e zhvillimit ekonomik edhe në kohën e ish Jugosllavisë duke shërbyer për transportin vendor dhe ndërkombëtar të udhëtarëve dhe mallrave. Nëpër këtë linjë hekurudhore kanë qarkulluar një numër i madh i trenave të udhëtarëve dhe atyre të mallrave, ndërsa sa i përket trenave të udhëtarëve vlen të përmendet qarkullimi i trenit ndërkombëtar “Akropolis” i cili ka qarkulluar dy herë në ditë nga Minheni i Gjermanisë deri në Athinë të Greqisë.

Sa për ilustrim në Fig 2 është paraqitur një pamje e Linjës së 10 hekurudhore, respektivisht e stacionit qendror hekurudhor të Fushë Kosovës, në tabelën nr. 1 janë prezantuar stacionet hekurudhore, ndërsa në tabelën nr. 2 janë paraqitur karakteristikat kryesore teknike të linjës hekurudhore Fushë Kosovë – Hani i Elezit.



Fig. 2 – Stacioni Hekurudhor në Fushë Kosovë si pjesë e linjës së 10 hekurudhore

Nga tabela nr. 1 shihet se kjo linjë hekurudhore duke filluar nga kufiri me Serbinë e deri në kufirin me Maqedoninë gjithsejtë i ka 18 stacione hekurudhore të cilat shërbejnë për ndaljen e trenave, kryqëzimin e trenave, apo edhe për kalimin transit të trenave, qofshin ata trena të mallrave apo trena të udhëtarëve. Nga tabela shihet se secili prej stacioneve i ka së paku nga tre binarë të cilët shërbejnë për pranimin e të gjithë llojeve të trenave, përcjelljen e tyre, por edhe për kryqëzimin eventual të këtyre trenave kurdo që paraqitet nevoja. Përveç stacioneve hekurudhore në këtë linjë hekurudhore ndodhet edhe 17 vendqëndrime ndërmjet stacioneve të ndryshme e të cilat shërbejnë për hipjen dhe zbritjen e udhëtarëve nga treni.

Tabela nr. 1 – Stacionet në linjën e 10 hekurudhore

Nr.	Emri i stacionit	Pozita kilometrike	Numri i binarëve në stacion
1	Leshak	172+344	5
2	Leposaviq	182+723	3
3	Sllatina e Ibrit	192+333	3
4	Banjska	201+998	3
5	Zveçan	210+947	6
6	Mitrovicë	214+364	8
7	Vushtrri	223+828	4
8	Samadrexhë	230+850	3
9	Prilluzhë	236+706	4
10	Obiliq	242+754	4
11	Fushë Kosovë	248+832	12
12	Miradi	251+540	13
13	Lipjan	261+910	4
14	Bablak	271+231	3
15	Ferizaj	281+469	3
16	Gurëz	289+468	3
17	Kaçanik	300+020	4
18	Hani i Elezit	311+550	4

Nga tabela nr. 2 shihet se kjo linjë hekurudhore sa i përket shtresës së poshtme dhe asaj të epërme të binarëve i ka plotësuar dhe i plotëson standardet e Organizatës Ndërkombëtare të Hekurudhave (UIC), gjë që për kohën e shkuar nuk ka paraqitur ndonjë problem për qarkullimin e trenave dhe zhvillimin e transportit hekurudhor të përmasave vendore dhe ndërkombëtare. Mirëpo e njëjta për shkak të vjetërsisë së madhe dhe mos-investimeve të mirëfillta për një kohë të gjatë kërkon një rehabilitim gjeneral të tërë infrastrukturës së saj në mënyrë që të plotësohen kriteret e interoperabilitetit.

Tabela nr. 2 – Karakteristikat teknike të linjës së 10 hekurudhore

Gjatësia	149.11 [km]
Shpejtësia e projektuar	80 [km/h] - 120 [km/h]
Shpejtësia ekzistuese	60 [km/h] - 70 [km/h]
Pjerrësia maksimale	17.8 [‰]
Lloji i shinave	S 49
Kategoria e linjës hekurudhore	D – 3
Shtypja boshtore	22.5 [t/b]
Shtypja gjatësore	7.2 [t/m]
Numri dhe gjatësia e tuneleve	13 / 2591 [m]
Numri dhe gjatësia e urave	74 / 1976 [m]
Numri i lëshesave	301
Numri i vendkalimeve në nivel	104
Numri i skambjeve (ndërrueseve)	282

Bazuar në tabelën e mësipërme mund të konstatojmë se linja e 10 hekurudhore e cila është linja kryesore e Hekurudhave të Kosovës me një rëndësi të veçantë për lidhjen ndërkombëtare të shtetit tonë me vendet e rajonit dhe përmes tyre me rrjetin hekurudhor të BE-së, është një linjë me binarë të thjeshtë të paelektifikuar dhe me një gjatësi prej 149.11 km. Shpejtësia e projektuar e qarkullimit të trenave në këtë linjë hekurudhore ka qenë 80 km/h për pjesët kodrinoro malore (kryesisht pjesa Zveçan – Leshak dhe Gurëz – Hani i Elezit), ndërsa deri në 120 km/h për pjesët e rrafshëta (Zveçan – Fushë Kosovë – Gurëz). Mirëpo, meqenëse mbi 40 vite nuk ka pasur rehabilitim gjeneral të kësaj linje, atëherë ka ardhur deri te zbritja e shpejtësive prej 60 km/h deri në 70 km/h, e në vende të caktuara siç janë tunelet edhe deri në 20 km/h apo 40 km/h.

Pjerrësia maksimale e kësaj linje hekurudhore është 17.8 ‰ , gjë që ka garantuar pa kurrfarë problemi lëvizjen e trenave me shpejtësitë e përmendura më sipër. Tipi i shinave me të cilat është ndërtuar kjo linjë hekurudhore janë të tipit S 49, shina këto të cilat i kanë plotësuar tërësisht standardet e caktuara të UIC-së. lidhja e shinave është bërë përmes materialit përforcues me prejgjet e drurit të impregnuar të cilët shërbejnë për sigurimin e distancës ndërmjet shinave dhe bartjen e peshave të mjeteve lëvizëse.

Bazuar në parametrat e UIC-së kjo linjë hekurudhore është e kategorisë D-3 dhe e njëjta i plotëson kriteret për një shtypje boshtore prej 22.5 ton për bosht dhe një shtypje gjatësore prej 7.2 ton për metër gjatësi, duke i plotësuar kështu kriteret teknike të qarkullimit të trenave me peshë deri në 1500 ton.

Kjo linjë hekurudhore ka gjithsejtë 13 tunele me një gjatësi totale prej 2591 metra, prej të cilëve 6 (gjashtë) ndodhen në pjesën veriore të linjës, ndërsa 7 (shtatë) prej tyre në pjesën jugore të linjës së 10 hekurudhore.

Lidhjet e kësaj linje hekurudhore në vendet ku kalojnë lumenjtë apo lugjet e ndryshme janë bërë përmes urave hekurudhore, shumica prej të cilave janë të metalta. Numri i tërësishëm i këtyre urave është 74 dhe me një gjatësi totale prej 1976 metrash. Kjo linjë hekurudhore po ashtu ka një numër të madh të lëshesave përmes të cilave bëhet qarkullimi i ujit në mënyrë që të mbrohet trupi i hekurudhës. Numri i tërësishëm i lëshesave përgjatë kësaj linje hekurudhore është 301.

Njëri ndër pajisjet kryesore të binarëve të cilat mundësojnë lëvizjen e pandërprerë të trenave nga një binarë në binarin tjetër paraqesin skambjet (ndërrueset) të cilat kryesisht ndodhen në zonën e stacioneve hekurudhore por ka të atilla të cilat ndodhën edhe në linjën e hapur hekurudhore dhe përmes tyre bëhet ndarja e binarëve industrial të cilët lidhen me linjën kryesore. Numri i tërësishëm i këtyre skambjeve në këtë linjë hekurudhore është 282 dhe me përjashtim të stacionit qendror në Fushë Kosovë dhe atij në Miradi, të gjitha këto skambje janë të siguruara me mekanizmat elektrik për rrotullimin e tyre nga njëra pozitë në pozitën tjetër.

Siç dihet njëri ndër problemet, apo më mirë të themi problemi kryesor i cili lidhet me aspektin e sigurisë paraqesin kryqëzimet në nivel ndërmjet hekurudhës dhe rrugës. Numri i tërësishëm i vendkalimeve në nivel në këtë linjë hekurudhore është 104, prej të cilave 22 vendkalime janë të siguruara me pajisjet elektrike dhe gjysmëbarriera, ndërsa të tjerat janë të pambrojtura apo të mbrojtura vetëm me shenjat paralajmëruese dhe shenjën “STOP” dhe “Kryqin e Andeut” të vendosura para vendkalimit.

Sa i përket sigurimit të qarkullimit të trenave kjo linjë hekurudhore është e pajisur me stabilimentet sinjalo siguroese të tipit Ericsson – Energoinvest të montuara në vitet e tetëdhjeta dhe të cilat mundësojnë operimin automatik të stabilimenteve të infrastrukturës në zonën e stacioneve hekurudhore, përfshirë këtu parasinjalet dhe sinjalet hyrëse në çdo stacion hekurudhor, sinjalet dalëse, mekanizmat elektrik për rrotullimin e skambjeve dhe rrëshqitëseve, brezat izolues përmes të cilëve kontrollohet pozita e mjeteve lëvizëse dhe vendkalimet elektrike. Në vitin 2005 deri në 2007 ka përfunduar instalimi i sistemit të kontrollimit qendror të trenave (CTC) përmes të cilit është bërë e mundur që të menaxhohet në mënyrë automatike lëvizja e trenave nga Qendra e Kontrollimit të Lëvizjes së Trenave në Fushë Kosovë pa prezencën e personelit hekurudhor nëpër stacione. Ky sistem modern i menaxhimit të trafikut hekurudhor nga qendra në Fushë Kosovë në këtë linjë hekurudhore nuk është në funksion të plotë pasi që ekziston rreziku i dëmtimit të pajisjeve të infrastrukturës dhe i stacioneve hekurudhore nëse ato mbeten pa personel. Sistemi i komunikimit në këtë linjë hekurudhore bëhet përmes centralit telefonik digjital përmes kabllave optike si dhe përmes sistemit të radiolidhjeve i cili sistem e mbulon tërë Rrjetin Hekurudhor të Kosovës.

Kjo linjë hekurudhore ka qenë dhe mbetet si arteria kryesore e lidhjes së Kosovës me vendet e rajonit dhe më gjerë. Për shkak të rëndësisë së saj Bashkimi Evropian përmes Kornizës së Investimeve të Ballkanit Perëndimor (WBIF) ka financuar studimin e fizibilitetit për modernizimin e kësaj linje hekurudhore, studim ky i cili është kryer në vitin 2010. Nga viti 2010 është hulumtuar mundësia e gjetjes së investimeve për rehabilitimin gjeneral dhe modernizimin e kësaj linje hekurudhore. Kështuqë pas shumë e shumë përpjekjesh është arritur që të binden institucionet financiare që të investojnë në realizimin e këtij projekti.

Prandaj, në vitin 2015 projekti i rehabilitimit gjeneral dhe modernizimit të Linjës së 10 Hekurudhore ka filluar të realizohet dhe për realizimin e tij janë siguruar mjetet financiare nga BERZH-i dhe BEI-ja përmes kredive, ndërsa një pjesë të madhe të mjeteve financiare do t'i mbulon Bashkimi Evropian përmes granteve.

Realizimi i këtij projekti madhorë parasheh që kjo linjë hekurudhore të jetë linjë e cila do t'i plotëson kriteret e BE-së lidhur me interoperabilitetin e që janë kusht i domosdoshëm për integrimin e Rrjetit Hekurudhor të Kosovës në Rrjetin hekurudhor rajonal dhe atë të BE-së. Projekti i rehabilitimit gjeneral të linjës së 10 hekurudhore është paraparë që të realizohet në tri faza:

Faza 1: Fushë Kosovë – Hani i Elezit – Kufiri me Maqedoninë;
Faza 2: Fushë Kosovë – Mitrovicë; dhe
Faza 3: Mitrovicë – Leshak – Kufiri me Serbinë

Është me rëndësi të ceket se për momentin është duke u realizuar Projekt Dizajni Detaj për Fazën 1 dhe se deri kah fundi vitit 2016 pritet që të përfundojë ky projekt dizajn, në mënyrë që pastaj në vitin 2017 të fillohet me rehabilitimin e Fazës 1. Në ndërkohë është duke u zhvilluar procedura për përzgjedhjen e kompanisë e cila do të bënë rehabilitimin e linjës hekurudhore për Fazën 1 (Fushë Kosovë – Hani i Elezit) dhe projekt dizajnin për Fazën 2 (Fushë Kosovë – Mitrovicë). Rehabilitimi gjeneral dhe modernizimi i Linjës së 10 Hekurudhore do të zgjatë pesë vite dhe i njëjti parashihet që të përfundojë në vitin 2021.

1.1.2 Linja hekurudhore Podujevë - Fushë Kosovë

Kjo linjë hekurudhore është ndërtuar në vitin 1949 nga kilometri 84 + 400 në hyrje të tunelit Merdare (kufiri me Serbinë) deri në kilometrin 129 + 598 në Fushë Kosovë me gjatësi prej 45.198 km. Kjo linjë po ashtu është njëra ndër linjat kryesore hekurudhore të Kosovës dhe e njëjta për shkak të rëndësisë së saj është pjesë e rrjetit Gjithëpërfshirës të Observatorit të Transportit për Evropën Jug Lindore (SEETO), e njohur si Linja e 7 (shtatë) hekurudhore. Linja e 7 hekurudhore e lidhë Kosovën me Serbinë, respektivisht Korridorin e X (dhjetë) Hekurudhor në Nish dhe si e tillë ka paraqitur dhe paraqet një rëndësi të jashtëzakonshme për zhvillimin e transportit hekurudhor të udhëtarëve dhe mallrave.

Ngjashëm me linjën e 10 hekurudhore edhe kjo linjë hekurudhore ka qenë si bartëse e zhvillimit ekonomik edhe në kohën e ish Jugosllavisë duke shërbyer për transportin vendor të udhëtarëve dhe transportin vendor dhe ndërkombëtar të mallrave. Nëpër këtë linjë hekurudhore kanë qarkulluar një numër i madh i trenave të udhëtarëve dhe atyre të mallrave, duke lidhur kështu njënjë qendrore hekurudhore të Fushë Kosovës me Stacionin Hekurudhor në Nish të Serbisë.

Në fig. 3 është paraqitur një pamje e kësaj linje hekurudhore në të cilën shihet se janë vjedhur komplet binarët me traversat dhe materialin përforcues, si dhe tuneli afër Prishtinës para dhe pas pastrimit. Në tabelën nr. 3 janë prezantuar stacionet hekurudhore, ndërsa në tabelën nr. 4 janë paraqitur karakteristikat kryesore teknike të linjës hekurudhore Fushë Kosovë – Podujevë – Kufiri me Serbinë.



Fig. 3 – Vjedhja e binarëve dhe tuneli afër Prishtinës

Nga tabela nr. 3 shihet se kjo linjë hekurudhore duke filluar nga kufiri me Serbinë e deri në stacionin hekurudhor të Fushë Kosovës gjithsejtë i ka 4 stacione hekurudhore të cilat shërbejnë

për ndaljen e trenave, kryqëzimin e trenave, apo edhe për kalimin transit të trenave, qofshin ata trena të mallrave apo trena të udhëtarëve. Nga tabela shihet se secili prej stacioneve i ka së paku nga tre binarë të cilët shërbejnë për pranimin e të gjithë llojeve të trenave, përcjelljen e tyre, por edhe për kryqëzimin eventual të këtyre trenave kurdo që paraqitet nevoja. Përveç stacioneve hekurudhore në këtë linjë hekurudhore ndodhet edhe 4 vendqëndrime ndërmjet stacioneve të ndryshme e të cilat shërbejnë për hipjen dhe zbritjen e udhëtarëve nga treni.

Tabela nr. 3 – Stacionet në linjën hekurudhore (Podujevë – Fushë Kosovë)

Nr.	Emri i stacionit	Pozita kilometrike	Numri i binarëve në stacion
1	Podujevë	90+724	4
2	Vranesh	107+463	2
3	Bardhosh	114+858	2
4	Prishtinë	122+780	4
5	Fushë Kosovë	129 + 598	12

Nga tabela nr. 4 shihet se kjo linjë i ka plotësuar standardet bazë të Organizatës Ndërkombëtare të Hekurudhave (UIC), por e njëjta për shkak të dëmtimeve tepër të mëdha kërkon një rehabilitim gjeneral të tërë infrastrukturës së saj në mënyrë që të plotësohen kriteret e interoperabilitetit të përcaktuara me Ligjin mbi Hekurudhat në Republikën e Kosovës nr. 04 / L – 063 dhe Direktivat e BE-së të cilat e rregullojnë fushën e interoperabilitetit.

Tabela nr. 4 – Karakteristikat teknike të linjës hekurudhore (Podujevë – Fushë Kosovë)

Gjatësia	45.198 [km]
Shpejtësia e projektuar	60 [km/h] - 70 [km/h]
Shpejtësia ekzistuese	70 [km/h] për segmentin Prishtinë – Fushë Kosovë
Pjerrësia maksimale	13.0 [‰]
Lloji i shinave	S 49; S 45; dhe Xa-8 a
Kategoria e linjës hekurudhore	D – 3 dhe A
Shtypja boshtore	22.5 [t/b] dhe 16.0 [t/b]
Shtypja gjatësore	7.2 [t/m] dhe 5.0 [t/m]
Numri dhe gjatësia e tuneleve	2/3268 [m]
Numri dhe gjatësia e urave	7/ 150 [m]
Numri i lëshesave	78
Numri i vendkalimeve në nivel	31
Numri i skambjeve (ndërrueseve)	23

Pjesa më e madhe e kësaj linje ka qenë e projektuar për shpejtësitë e qarkullimit të trenave nga 60 km/h deri në 70 km/h. Mirëpo për shkak se kjo linjë hekurudhore ka pësuar dëmtime shumë të mëdha gjatë luftës por në veçanti edhe dëmtime dhe vjedhje të infrastrukturës pas luftës, me përjashtim të segmentit Prishtinë - Fushë Kosovë, pjesa tjetër e saj është jashtë funksionit.

Pjerrësia maksimale e kësaj linje hekurudhore është 13.0 ‰, gjë që ka garantuar pa kurrfarë problemi lëvizjen e trenave me shpejtësitë e përmendura më sipër. Kjo linjë është ndërtuar në

vitin 1949 dhe seksioni ndërmjet Fushë Kosovës dhe Bardhoshit (rreth 15 km) është i kategorisë "D-3" dhe binarët e saj janë të tipit S-49, ndërsa pjesa në mes të Bardhoshit dhe kufirit me Serbinë (Merdarë) është e Kategorisë A dhe ka binarë jo-standard të llojeve të ndryshme (Xa, 8a e të tjerë). Shtypja boshtore në këtë linjë hekurudhore është 22.5 dhe 16.0 ton për bosht, ndërsa shtypja gjatësore është 7.2 dhe 5.0 ton për metër gjatësi.

Kjo linjë hekurudhore ka gjithsejtë 2 tunele me një gjatësi totale prej 3268 metra, prej të cilëve njëri ndodhet në afërsi të Prishtinës, ndërsa tjetri afër Merdarit, respektivisht në kufirin Kosovë Serbi.

Kjo linjë hekurudhore ka gjithsejtë 7 (shtatë) ura dhe me një gjatësi totale prej 150 metrash. Kjo linjë hekurudhore po ashtu ka një numër të madh të lëshesave përmes të cilave bëhet qarkullimi i ujit në mënyrë që të mbrohet trupi i hekurudhës. Numri i tërësishëm i lëshesave përgjatë kësaj linje hekurudhore është 78.

Nga tabela e sipërpërmendur shihet se numri i tërësishëm i skambjeve në këtë linjë hekurudhore është 23 dhe se të gjitha këto skambje janë të siguruara vetëm me mekanizmat mekanik, ndërsa rrotullimi i tyre nga njëra pozitë në pozitën tjetër bëhet me dorë nga personi fizik.

Siç dihet edhe në këtë linjë hekurudhore njëri ndër problemet, apo më mirë të themi problemi kryesor i cili lidhet me aspektin e sigurisë paraqesin kryqëzimet në nivel ndërmjet hekurudhës dhe rrugës. Numri i tërësishëm i vendkalimeve në nivel në këtë linjë hekurudhore është 31 dhe asnjëri prej këtyre vendkalimeve nuk është i siguruar me pajisjet elektrike apo mekanike. Të gjitha vendkalimet në këtë linjë hekurudhore janë të mbrojtura vetëm me shenjat paralajmëruese dhe shenjën "STOP" dhe "Kryqin e Andreut" të vendosura para vendkalimit.

Sa i përket sigurimit të qarkullimit të trenave kjo linjë hekurudhore ka qenë e pajisur me stabilimentet sinjalo siguruese elektrike për sinjalet hyrëse në stacionet hekurudhore, ndërsa pjesa tjetër e infrastrukturës ka qenë e siguruar me stabilimente sinjalo siguruese mekanike. Dihet se për shkak të dëmtimeve të mëdha tani për tani nuk ka kurrfarë sistemi të sigurimit dhe siç u tha kjo linjë nuk është në operim. Kjo linjë hekurudhore nuk ka qenë pjesë e sistemit të kontrollimit qendror të trenave (CTC), ndërsa sistemi i komunikimit në këtë linjë hekurudhore po ashtu mbulohet përmes sistemit të radiolidhjeve i cili sistem e mbulon tërë Rrjetin Hekurudhor të Kosovës.

Pas linjës së 10 hekurudhore edhe kjo linjë hekurudhore ka qenë dhe mbetet si njëra ndër arteriet kryesore e lidhjes së Kosovës me vendet e rajonit (Serbinë). Për shkak të rëndësisë së saj WBIF-i ka financuar studimin e fizibilitetit për modernizimin e kësaj linje hekurudhore, studim ky i cili është kryer në vitin 2013. Nga viti 2013 e tutje është hulumtuar mundësia e gjetjes së investimeve për rehabilitimin gjeneral dhe modernizimin e kësaj linje hekurudhore. Kështuqë pas shumë e shumë përpjekjesh është arritur që të bindet WBIF-i që të investojë në realizimin e projekt dizajnit për këtë linjë hekurudhore.

Prandaj, në pjesën e dytë të vitin 2016 janë hartuar termat e referencës për realizimin e projekt dizajnit për rehabilitimin gjeneral të kësaj linje hekurudhore dhe pas përfundimit të projekt dizajnit i cili pritet që të kryhet gjatë vitit 2017, do të kërkohen mjetet financiare nga BERZH-i dhe BEI-ja për rehabilitimin

gjeneral dhe modernizim, in e kësaj linje hekurudhore. Edhe në këtë rast një pjesë të madhe të mjeteve financiare po ashtu pritet që t'i mbulon Bashkimi Evropian përmes granteve.

1.1.3 Linja hekurudhore Fushë Kosovë – Klinë – Pejë

Kjo linjë hekurudhore është ndërtuar në vitin 1936 nga kilometri 0 + 000 stacioni Hekurudhor i Fushë Kosovës deri në kilometrin 81+940 në stacionin Hekurudhor në Pejë me gjatësi prej 81.940 km. Kjo linjë është njëra ndër linjat më të rëndësishme hekurudhore të Kosovës dhe e njëjta e lidhë një qendrore të hekurudhave në Fushë Kosovë me Rrafshin e Dukagjinit, duke mundësuar kështu transportin e udhëtarëve dhe mallrave. Për dallim nga të gjitha linjat tjera hekurudhore, këtë linjë hekurudhore e bëjnë të veçantë ndërtesat karakteristike të shumicës së stacioneve hekurudhore të ndërtuara nga guri.

Edhe kjo linjë hekurudhore ka qenë si bartëse e zhvillimit ekonomik edhe në kohën e ish Jugosllavisë duke shërbyer për transportin vendor të udhëtarëve dhe transportin vendor dhe ndërkombëtar të mallrave. Nëpër këtë linjë hekurudhore kanë qarkulluar një numër i madh i trenave të udhëtarëve dhe atyre të mallrave, duke lidhur kështu Rrafshin e Dukagjinit me një qendrore hekurudhore të Fushë Kosovës.

Në fig. 4 është paraqitur një pamje e kësaj linje hekurudhore dhe ndërtesa atraktive e stacionit Hekurudhor të Pejës.



Fig. 4 – Guri i plakës dhe stacioni hekurudhor në Pejë

Nga tabela nr. 5 shihet se kjo linjë hekurudhore duke filluar nga Stacioni Hekurudhor i Fushë Kosovës e deri në stacionin hekurudhor të Pejës gjithsejtë i ka 10 stacione hekurudhore të cilat shërbejnë për ndaljen e trenave, kryqëzimin e trenave, apo edhe për kalimin transit të trenave, qofshin ata trena të mallrave apo trena të udhëtarëve. Nga tabela shihet se secili prej stacioneve i ka së paku nga dy binarë të cilët shërbejnë për pranimin e të gjithë llojeve të trenave, përcjelljen e tyre, por edhe për kryqëzimin eventual të këtyre trenave kurdo që paraqitet nevoja. Përveç stacioneve hekurudhore në këtë linjë hekurudhore ndodhet edhe 8 vendqëndrime ndërmjet stacioneve të ndryshme e të cilat shërbejnë për hipjen dhe zbritjen e udhëtarëve nga treni.

Tabela nr. 5 – Stacionet në linjën hekurudhore (Fushë Kosovë – Pejë)

Nr.	Emri i stacionit	Pozita kilometrike	Numri i binarëve në stacion
1	Fushë Kosovë	0 + 000	12
2	Bardh i Madh	6+014	6
3	Dritan	15+445	2
4	Drenas	22+538	5
5	Lugdren	29+528	2
6	Qarrat	36+833	3
7	Ujmirë	43+827	3
8	Klinë	55+075	6
9	Butisalc	64+929	3
10	Pejë	81+231	7

Nga tabela nr. 6 shihet se kjo linjë hekurudhore i ka plotësuar dhe i plotëson standardet e Organizatës Ndërkombëtare të Hekurudhave (UIC), gjë që për kohën e shkuar nuk ka paraqitur ndonjë problem për qarkullimin e trenave dhe zhvillimin e transportit hekurudhor të përmasave vendore dhe ndërkombëtare. Mirëpo e njëjta për shkak të vjetërsisë së madhe dhe mosinvestimeve të mirëfillta për një kohë të gjatë kërkon një rehabilitim gjeneral të tërë infrastrukturës së saj në mënyrë që të plotësohen kriteret e interoperabilitetit.

Tabela nr. 6 – Karakteristikat teknike të linjës hekurudhore (Fushë Kosovë - Pejë)

Gjatësia	81.940 [km]
Shpejtësia e projektuar	65 [km/h] - 100 [km/h]
Shpejtësia ekzistuese	60 [km/h] - 70 [km/h]
Pjerrësia maksimale	19.3 [‰]
Lloji i shinave	S 49 dhe Xa
Kategoria e linjës hekurudhore	C – 2
Shtypja boshtore	20 [t/b]
Shtypja gjatësore	6.4 [t/m]
Numri dhe gjatësia e tuneleve	6 / 2423 [m]
Numri dhe gjatësia e urave	22/ 607 [m]
Numri i lëshesave	241
Numri i vendkalimeve në nivel	70
Numri i skambjeve (ndërrueseve)	79

Pjesa më e madhe e kësaj linje ka qenë e projektuar për shpejtësitë e qarkullimit të trenave nga 60 km/h deri në 100 km/h. Mirëpo për shkak se kjo linjë hekurudhore nuk ka pasur rehabilitim gjeneral që nga viti 1974, atëherë për shkak të sigurisë është bërë zbritja e shpejtësive qarkulluese të trenave në 60 [km/h] deri 70 [km/h].

Pjerrësia maksimale e kësaj linje hekurudhore është 19.3 %, ndërsa pjesa më e madhe e saj është e rrafshët, gjë që ka garantuar pa kurrfarë problemi lëvizjen e trenave me shpejtësitë e përmendura më sipër. Kjo linjë hekurudhore është e kategorisë "C-2" dhe binarët e saj në tërë gjatësinë e linjës si dhe binarët kalues nëpër stacione janë të tipit S-49, ndërsa binarët tjerë nëpër stacionet hekurudhore janë të tipit Xa. Shtypja boshtore në këtë linjë hekurudhore është 20 ton për metër, ndërsa shtypja gjatësore është 6.4 ton për metër gjatësi.

Kjo linjë hekurudhore ka gjithsejtë 6 (gjashtë) tunele me një gjatësi totale prej 2423 metra, të cilët ndodhen në gjendje të mirë, por në të ardhmen duhet të bëhet zgjerimi i tyre sipas standardeve të kërkuara.

Kjo linjë hekurudhore ka gjithsejtë 22 (njëzet e dy) ura dhe me një gjatësi totale prej 607 metrash. Kjo linjë hekurudhore po ashtu ka një numër të madh të lëshesave përmes të cilave bëhet qarkullimi i ujit në mënyrë që të mbrohet trupi i hekurudhës. Numri i tërësishëm i lëshesave përgjatë kësaj linje hekurudhore është 241.

Nga tabela e sipërpërmendur shihet se numri i tërësishëm i skambjeve në këtë linjë hekurudhore është 79 dhe se të gjitha këto skambje janë të siguruara vetëm me mekanizmat mekanik, ndërsa rrotullimi i tyre nga njëra pozitë në pozitën tjetër bëhet me dorë nga personi fizik.

Siç dihet edhe në këtë linjë hekurudhore njëri ndër problemet, apo më mirë të themi problemi kryesor i cili lidhet me aspektin e sigurisë paraqesin kryqëzimet në nivel ndërmjet hekurudhës dhe rrugës. Numri i tërësishëm i vendkalimeve në nivel në këtë linjë hekurudhore është 70 dhe vetëm 4 (katër) prej këtyre vendkalimeve janë të siguruara me pajisje elektrike dhe gjysmëbarriera, ndërsa të tjerat nuk janë të siguruara me pajisjet elektrike apo mekanike, por të gjitha këto vendkalimet janë të mbrojtura vetëm me shenjat paralajmëruese dhe shenjën "STOP" dhe "Kryqin e Andeut" të vendosura para vendkalimit.

Sa i përket sigurimit të qarkullimit të trenave kjo linjë hekurudhore ka qenë e pajisur me stabilimentet sinjalo siguroese elektrike dhe mekanike për sinjalet hyrëse në stacionet hekurudhore, ndërsa pjesa tjetër e infrastrukturës ka qenë e siguar me stabilimente sinjalo siguroese mekanike. Dihet se për shkak të dëmtimeve të mëdha tani për tani bëhet sigurimi vetëm me pajisje mekanike ndërsa nuk funksionojnë fare sinjalet hyrëse nëpër stacione. Kjo linjë hekurudhore nuk ka qenë pjesë e sistemit të kontrollimit qendror të trenave (CTC), ndërsa sistemi i komunikimit në këtë linjë hekurudhore po ashtu mbulohet përmes sistemit të telefonisë digjitale dhe sistemit të radiolidhjeve i cili sistem e mbulon tërë Rrjetin Hekurudhor të Kosovës.

Pas linjës së 10 hekurudhore edhe kjo linjë hekurudhore ka qenë dhe mbetet si njëra ndër arteriet kryesore e lidhjes së Kosovës me vendet e rajonit. Për shkak të rëndësisë së saj WBIF-i ka financuar studimin e fizibilitetit për modernizimin e kësaj linje hekurudhore, studim ky i cili është kryer në vitin 2013. Nga viti 2013 e tutje është hulumtuar mundësia e gjetjes së investimeve për rehabilitimin gjeneral dhe modernizimin e kësaj linje hekurudhore. Kështuqë

kah fundi i vitit 2015 është hartuar lisat e projekteve prioritare dhe Këshilli Kombëtar i Investimeve i Kosovës e ka futur këtë linjë në listën e projekteve prioritare me rëndësi të veçantë për zhvillimin ekonomik të vendit.

Prandaj, në vazhden e zhvillimit dhe modernizimit të infrastrukturës hekurudhore ky projekt pritet të gjejë fondet e nevojshme për financimin e rehabilitimit gjeneral dhe modernizimit të kësaj linje ashtu që edhe kjo linjë t'i plotësojë standardet e kërkuara të interoperabilitetit të cilat garantojnë hapjen e tregut hekurudhor dhe futjen e operatorëve të transportit edhe në këtë linjë hekurudhore.

1.1.4 Linja hekurudhore Klinë – Prizren

Kjo linjë hekurudhore është ndërtuar në vitin 1963 dhe shtrihet nga stacioni hekurudhor i Klinës në kilometrin 0 + 000 deri në stacionin Hekurudhor të Prizrenit në kilometrin 58+831 me një gjatësi prej 58. 831 km. Linja Klinë Prizren është shumë e rëndësishme sepse përveç se lidhë Klinën me pjesën jugperëndimore të Kosovës, e njëjta do të shërbejë edhe për lidhjen hekurudhore me Shqipërinë në të ardhmen e afërt. Edhe kjo linjë hekurudhore ngjashëm me linjën hekurudhore të Podujevës ka pasur dëmtime të mëdha të infrastrukturës, andaj e njëjta në pjesën më të madhe të saj është jashtë funksionit. Posaçërisht bëhet fjalë këtu për pjesën nga stacioni hekurudhor Xërxe deri në stacionin hekurudhor Prizren.

Në fig. 5 është paraqitur një pamje e kësaj linje hekurudhore dhe një pjesë e hartës ku shihet se kah kalon linja në fjalë.

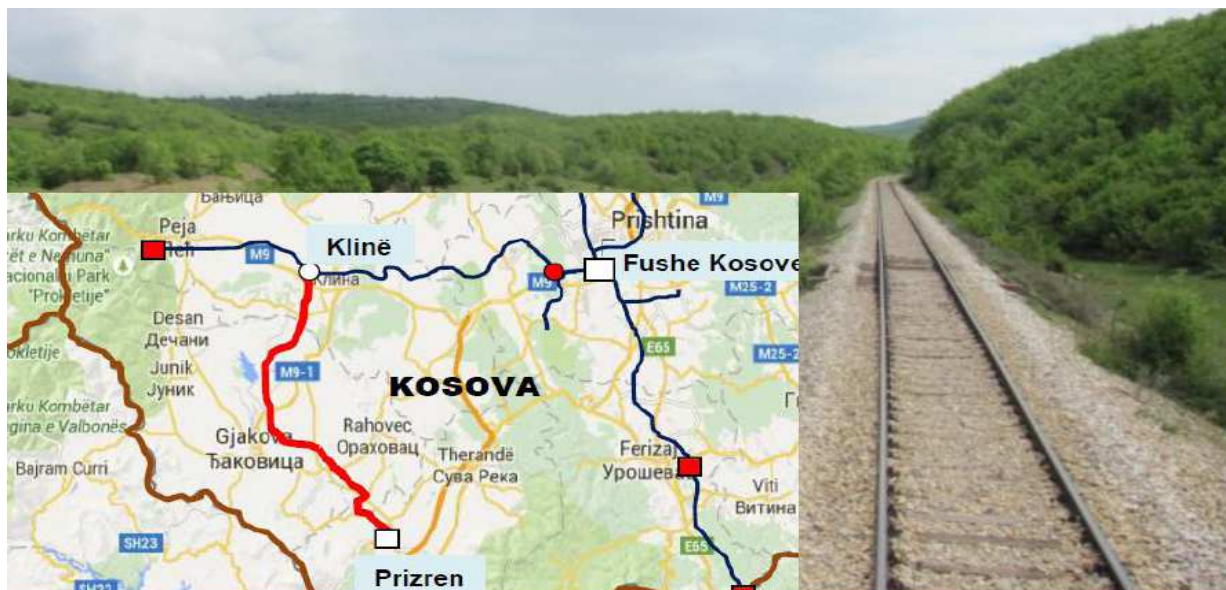


Fig. 5 – Një pjesë e linjës Klinë - Prizren

Edhe kjo linjë hekurudhore ngjashëm me linjat tjera në kohën e ish Jugosllavisë ka qenë si bartëse e zhvillimit ekonomik, duke shërbyer kështu për transportin vendor dhe ndërkombëtar të udhëtarëve dhe të mallrave. Nëpër këtë linjë hekurudhore kanë qarkulluar një numër i madh i

trenave të udhëtarëve dhe atyre të mallrave, duke lidhur kështu Prizrenin dhe pjesët tjera të Kosovës jugperëndimore me nyjën qendrore hekurudhore të Fushë Kosovës.

Nga tabela nr. 7 shihet se kjo linjë hekurudhore duke filluar nga Stacioni Hekurudhor i Klinës e deri në stacionin hekurudhor të Prizrenit gjithsejtë i ka 4 (katër) stacione hekurudhore të cilat shërbejnë për ndaljen e trenave, kryqëzimin e trenave, apo edhe për kalimin transit të trenave, qofshin ata trena të mallrave apo trena të udhëtarëve. Nga tabela shihet se secili prej stacioneve i ka së paku nga 3 (tre) binarë të cilët shërbejnë për pranimin e të gjithë llojeve të trenave, përcjelljen e tyre, por edhe për kryqëzimin eventual të këtyre trenave kurdo që paraqitet nevoja. Përveç stacioneve hekurudhore në këtë linjë hekurudhore ndodhet edhe 5 vendqëndrime ndërmjet stacioneve të ndryshme e të cilat shërbejnë për hipjen dhe zbritjen e udhëtarëve nga treni.

Tabela nr. 7 – Stacionet në linjën hekurudhore (Klinë – Prizren)

Nr.	Emri i stacionit	Pozita kilometrike	Numri i binarëve në stacion
1	Klinë	0+000	6
2	Xërxe	35+318	4
3	Krushë e vogël	44+864	3
4	Prizren	58+335	8

Në tabelën nr. 8 janë prezantuar karakteristikat teknike të kësaj linje hekurudhore ku shihet se kjo linjë hekurudhore i ka plotësuar dhe i plotëson standardet e Organizatës Ndërkombëtare të Hekurudhave (UIC), gjë që për kohën e shkuar nuk ka paraqitur ndonjë problem për qarkullimin e trenave dhe zhvillimin e transportit hekurudhor të përmasave vendore dhe ndërkombëtare. Mirëpo e njëjta për shkak të vjetërsisë së madhe dhe mos-investimeve të mirëfillta për një kohë të gjatë, si dhe dëmtimeve shumë të mëdha pas luftës, kërkon një rehabilitim gjeneral të tërë infrastrukturës së saj në mënyrë që të plotësohen kriteret e interoperabilitetit.

Tabela nr. 8 – Karakteristikat teknike të linjës hekurudhore (Klinë – Prizren)

Gjatësia	58.831 [km]
Shpejtësia e projektuar	70 [km/h]
Shpejtësia ekzistuese	40 [km/h] – deri në Xërxe
Pjerrësia maksimale	16.0 [‰]
Lloji i shinave	S 49, S 45 dhe Xa
Kategoria e linjës hekurudhore	D – 3 dhe B - 1
Shtypja boshtore	22.7 [t/b] dhe 18.0 [t/b]
Shtypja gjatësore	7.2 [t/m] dhe 5.0 [t/m]
Numri dhe gjatësia e tuneleve	2 / 738 [m]
Numri dhe gjatësia e urave	11/ 255 [m]
Numri i lëshesave	139
Numri i vendkalimeve në nivel	52
Numri i skambjeve (ndërrueseve)	44

Pjesa më e madhe e kësaj linje ka qenë e projektuar për shpejtësitë e qarkullimit të trenave prej 70 km/h. Mirëpo për shkak se kjo linjë hekurudhore nuk ka pasur rehabilitim gjeneral që nga viti 1974, ndërsa pjesa më e madhe e sajë është dëmtuar tej mase dhe nga stacioni Xërxe deri në Prizren është jashtë funksionit, atëherë për shkak të sigurisë nga Klina deri në Xërxe është bërë zbritja e shpejtësive qarkulluese të trenave në 40 [km/h].

Pjerrësia maksimale e kësaj linje hekurudhore është 16.0 ‰, ndërsa pjesa më e madhe e saj është e rrafshët, gjë që ka garantuar pa kurrfarë problemi lëvizjen e trenave me shpejtësitë e përmendura më sipër. Kjo linjë hekurudhore është e kategorisë "D-3" dhe B-1 me shtypje boshtore 22.7 [t/b] dhe 18.0 [t/b], si dhe me shtypje gjatësore 7.2 ton për metër gjatësi dhe 5.0 ton për metër gjatësi.

Kjo linjë hekurudhore ka gjithsejtë 2 (dy) tunele me një gjatësi totale prej 738 metra, të cilët ndodhen në gjendje të mirë, por në të ardhmen duhet të bëhet zgjerimi i tyre sipas standardeve të kërkuara.

Kjo linjë hekurudhore ka gjithsejtë 11 (njëmbëdhjetë) ura dhe me një gjatësi totale prej 255 metrash. Kjo linjë hekurudhore po ashtu ka një numër të madh të lëshesave përmes të cilave bëhet qarkullimi i ujit në mënyrë që të mbrohet trupi i hekurudhës. Numri i tërësishëm i lëshesave përgjatë kësaj linje hekurudhore është 139.

Nga tabela e sipërpërmendur shihet se numri i tërësishëm i skambjeve në këtë linjë hekurudhore është 44 dhe se të gjitha këto skambje janë të siguruar vetëm me mekanizmat mekanik, ndërsa rrotullimi i tyre nga njëra pozitë në pozitën tjetër bëhet me dorë nga personi fizik.

Siç dihet edhe në këtë linjë hekurudhore njëri ndër problemet, apo më mirë të themi problemi kryesor i cili lidhet me aspektin e sigurisë paraqesin kryqëzimet në nivel ndërmjet hekurudhës dhe rrugës. Numri i tërësishëm i vendkalimeve në nivel në këtë linjë hekurudhore është 52 dhe asnjëri prej këtyre vendkalimeve nuk është i siguruar me pajisjet elektrike apo mekanike, por të gjitha këto vendkalimet janë të mbrojtura vetëm me shenjat paralajmëruese dhe shenjën "STOP" dhe "Kryqin e Andeut" të vendosura para vendkalimit.

Sa i përket sigurimit të qarkullimit të trenave kjo linjë hekurudhore ka qenë e pajisur me stabilimentet sinjalo siguroese elektrike dhe mekanike për sinjalet hyrëse në stacionet hekurudhore, ndërsa pjesa tjetër e infrastrukturës ka qenë e siguruar me stabilimente sinjalo siguroese mekanike. Dihet se për shkak të dëmtimeve të mëdha tani për tani bëhet sigurimi vetëm me pajisje mekanike ndërsa nuk funksionojnë fare sinjalet hyrëse nëpër stacione. Kjo linjë hekurudhore nuk ka qenë pjesë e sistemit të kontrollimit qendror të trenave (CTC), ndërsa sistemi i komunikimit në këtë linjë hekurudhore po ashtu mbulohet përmes sistemit të telefonisë digjitale dhe sistemit të radiolidhjeve i cili sistem e mbulon tërë Rrjetin Hekurudhor të Kosovës.

Linja hekurudhore Klinë – Prizren po ashtu është futur në listën e projekteve prioritare të Këshillit Kombëtar të Investimeve si njëra ndër linjat me interes të veçantë për zhvillimin ekonomik të vendit. Rëndësia e kësaj linje hekurudhore është aq më e madhe pasi që përmes kësaj linje do të bëhet lidhja hekurudhore me Shqipërinë, projekt ky i cili është me rëndësi jetike për Kosovën, Shqipërinë por edhe për vendet e rajonit.

1.1.5 Linjat hekurudhore industriale

Për fat të mirë rrjeti hekurudhor i Kosovës me përjashtim të Gjakovës dhe Gjilanit i përfshinë të gjitha qytetet më të mëdha të vendit. Kjo ka mundësuar dhe mundëson një qasje në hekurudhë të të gjitha zonave bujqësore dhe industriale të Kosovës, gjë që paraqet një përparësi të madhe sa i përket zhvillimit dhe mundësive të ofrimit të transportit të mallrave. Një karakteristikë tjetër e rëndësishme është se të gjitha minierat dhe shumica e industrive tjera të Kosovës janë të lidhura me rrjetin hekurudhor përmes binarëve industrial përmes të cilëve është mundësuar dhe mundësohet transporti i të gjitha mallrave, përfshirë këtu edhe xehet dhe mineralet.

Kosova ka rreth 105 km linja hekurudhore industriale të lidhura me rrjetin hekurudhor, por për shkak të rëndësisë më të madhe ne do të trajtojmë dy linjat industriale hekurudhore të cilat e lidhin stacionin e Bardhit të Madh me minierën e Magurës dhe stacionin Miradi me minierën e Kishnicës.

Linja industriale hekurudhore (Bardh – Sllatinë – Medvec) – Kjo linjë hekurudhore industriale është njëra nga dy linjat më të rëndësishme e cila ka shërbyer dhe shërben për

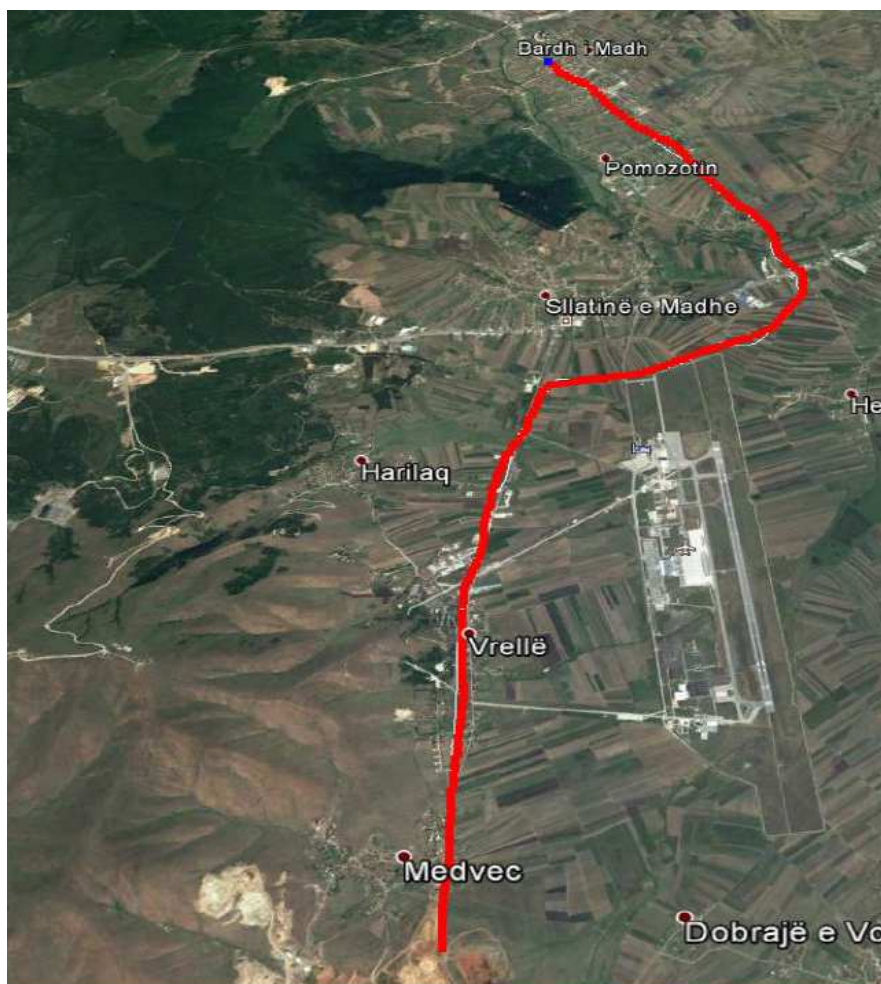


Fig. 6 – Linja hekurudhore industriale (Bardh – Medvec)

transportin e xehes së Ferronikelit nga Miniera e Magurës e deri në uzinën përpunuese të kësaj xeheje në Drenas. Në fig. 6 është bërë paraqitja e kësaj linje hekurudhore e cila e lidhë rrjetin hekurudhor të Kosovës nga Stacioni Hekurudhor Bardhi i Madh (i cili stacion gjendet në linjën hekurudhore Fushë Kosovë – Pejë), duke kaluar nëpër fshatin Sllatinë, pranë Aeroportit Ndërkombëtar të Prishtinës, e duke përfunduar në Minierën e Magurës në Medvec.

Për momentin kjo linjë shërben vetëm për transportin e xehes, mirëpo perspektiva e saj është shumë e ndritur sepse nëpër këtë linjë hekurudhore në të ardhmen mund të bëhet

transporti i shumë mallrave tjera të cilat mund t'i zhvillojnë bizneset e ndryshme. Njëkohësisht duke kaluar pranë Aeroportit të Prishtinës, kjo linjë e mundëson edhe zhvillimin e njërës nga projektet prioritare të infrastrukturës hekurudhore e që ndërlidhet me lidhjen e këtij aeroporti me hekurudhë. Pra, me realizimin e këtij projekti i cili pritet të bëhet në të ardhmen e afërt, kësaj linje hekurudhore do t'i shtohet vlera dhe e njëjta do të jetë si njëra nga bartëset e zhvillimit të transportit multi modal të udhëtarëve dhe mallrave.

Tabela nr. 9 – Pozita kilometrike e linjës Bardh - Medvec			
Nr.	Emri i stacionit / vendit ku kalon linja	Pozita kilometrike	Numri i binarëve në stacion
1	Bardhi i Madh	0+000	6
2	Sllatinë	5+645	1
3	Medvec	13+735	2

Në tabelën nr. 9 janë paraqitur vendet dhe pozita kilometrike nëpër të cilat kalon kjo linjë hekurudhore. Nga tabela shihet se gjatësia totale e kësaj linje hekurudhore është 13.735 km

Linja industriale hekurudhore (Miradi – Kishnicë) – Kjo linjë hekurudhore industriale është linja e dytë më e rëndësishme e cila ka shërbyer për transportin e xehes nga Miniera e Kishnicës e deri në uzinën përpunuese të kësaj xeheje në Zveçan. Në fig. 7 është bërë paraqitja e kësaj linje hekurudhore e cila e lidhë rrejetin hekurudhor të Kosovës nga Stacioni Hekurudhor Miradi (i cili stacion gjendet në linjën hekurudhore Fushë Kosovë – Hani i Elezit), duke kaluar nëpër Komunën e Graçanicës e duke përfunduar në Minierën e Kishnicës. Kjo linjë hekurudhore në të kaluarën ka luajtur një rol të rëndësishëm për transportin e mallrave (në rastin konkret të xehes), ndërsa një kohë të caktuar pas luftës në Kosovë ka shërbyer edhe për transportin e udhëtarëve, kryesisht të minoritetit serb.

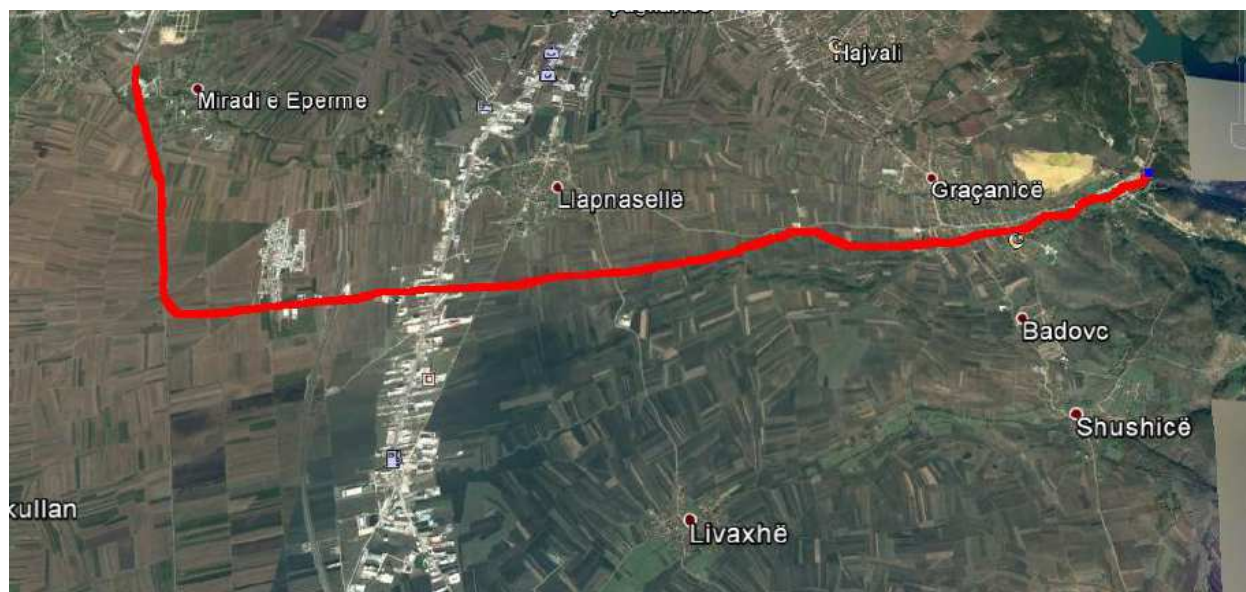


Fig. 7 – Linja hekurudhore industriale (Miradi – Kishnicë)

Për momentin kjo linjë është jashtë përdorimit, mirëpo perspektiva e saj është e mirë sepse në momentin e futjes në funksion të plotë të Minierës së Kishnicës, nëpër këtë linjë hekurudhore në të ardhmen mund të bëhet transporti i kësaj xeheje dhe shumë mallrave tjera të cilat mund t'i zhvillojnë bizneset e ndryshme.

Tabela nr. 10 – Pozita kilometrike e linjës Miradi – Kishnicë

Nr.	Emri i stacionit / vendit ku kalon linja	Pozita kilometrike	Numri i binarëve në stacion
1	Stacioni hekurudhor Miradi	0+000	13
2	Kryqëzimi me rrugën e Shkupit	3+200	1
3	Graçanicë	8+650	1
4	Kishnicë	12+873	2

Në tabelën nr. 10 janë paraqitur vendet dhe pozita kilometrike nëpër të cilat kalon kjo linjë hekurudhore. Nga tabela shihet se gjatësia totale e kësaj linje hekurudhore është 13.735 km

1.2 Transporti hekurudhor në Kosovë

Transporti në përgjithësi e bënë lëvizjen e njerëzve dhe mallrave nga një vend në tjetrin duke përdorur një shumëllojshmëri të mjeteve lëvizëse nëpër sistemet e ndryshme të infrastrukturës. Kjo lëvizje e njerëzve dhe mallrave bëhet duke përdorur jo vetëm teknologjinë (mjetet lëvizëse, energjinë dhe infrastrukturën), por edhe duke marrë parasysh përpjekjet e njerëzve dhe çka është më e rëndësishmja duke futur në përdorim elementin kryesor në transport - kohën; duke prodhuar kështu jo vetëm rezultatet e dëshiruara të udhëtimeve të udhëtarëve dhe të dërgesave të mallrave, por edhe rezultatet negative të tilla siç janë: ndotja e ajrit, zhurmat, bllokimet e trafikut, aksidentet, lëndimet dhe viktimat.

Në fig. 8 është paraqitur diagrami i cili ndërlidhet me modelimin e transportit sa i përket të dhënave hyrëse, dalëse dhe rezultatet e pritura të transportit. Në anën e sipërme në të majtë të diagramit janë faktorët hyrës tradicional siç është infrastruktura (duke përfshirë këtu rrugët, hekurudhat, urat, trotualet, etj), të cilët janë të nevojshëm për të prodhuar transportin, toka e shfrytëzuar për ndërtimin e kësaj infrastrukture, energjia e nevojshme, dhe mjetet lëvizëse të cilat e bëjnë transportin. Pa marrë parasysh se për çfarë lloji të transportit bëhet fjalë, infrastruktura tradicionalisht i përket sektorit të ndërtimitarisë, ndërsa mjetet lëvizëse janë të ankoruara në inxhinierinë mekanike.

Në diagramin e përmendur po ashtu janë futur: informatat, operimet dhe menaxhimi, si dhe koha dhe përpjekjet e udhëtarëve. Sistemet e transportit duhet t'i shërbejnë njerëzve, dhe si të tilla janë krijuar nga njerëzit, respektivisht nga të dyja palët (pronarët e sistemit dhe operatorët), të cilët e vënë në lëvizje, e menaxhojnë dhe e mirëmbajnë sistemin e transportit, ndërsa udhëtarët dhe klientët e interesuar për transportin e mallrave e shfrytëzojnë këtë sistem.

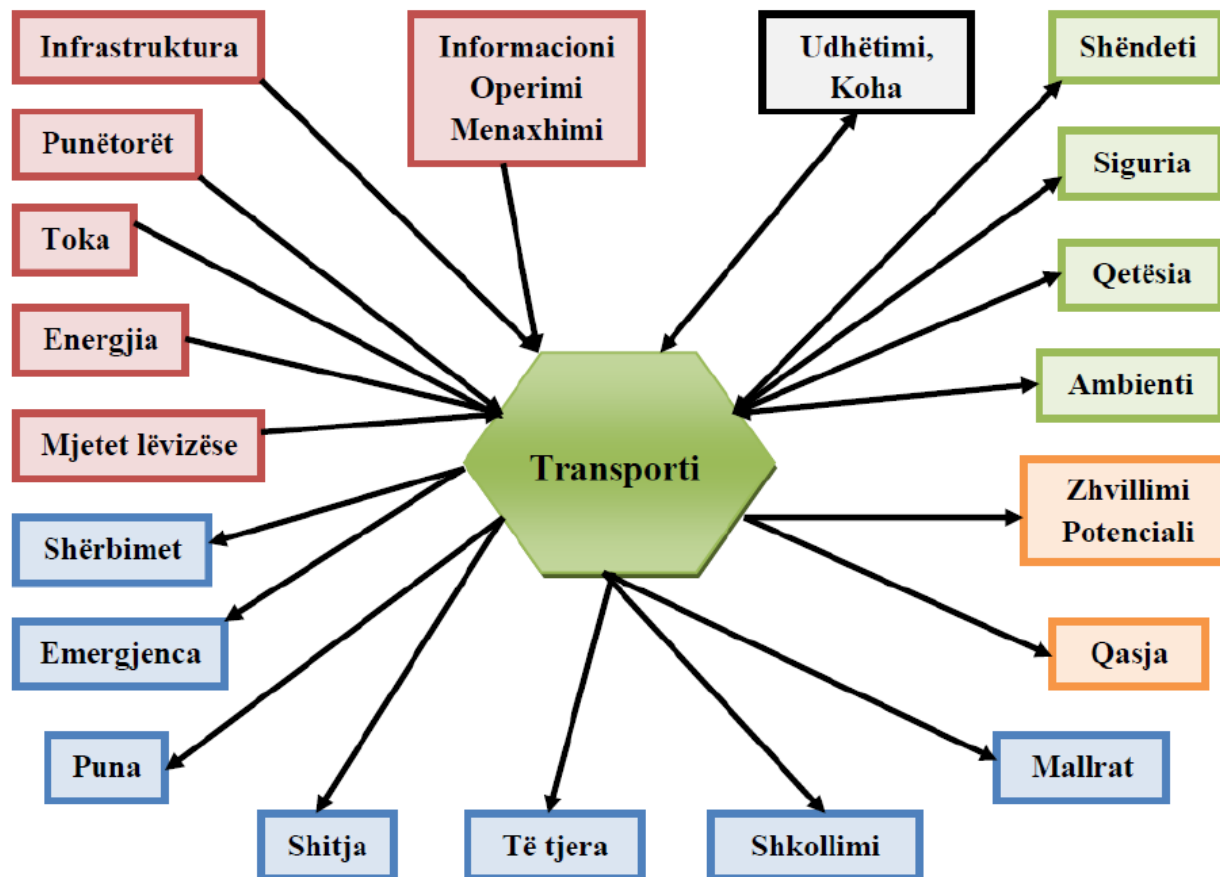


Fig. 8 – Diagrami i të dhënave dhe rezultateve të transportit

Sot në botën e transportit modern, koha e udhëtimit paraqet njërin ndër faktorët kyç dhe gati më të rëndësishëm. Koha e udhëtimit varet nga lloji dhe dizajni i infrastrukturës, si dhe nga vonesat eventuale për shkak të mbingarkesave të asaj infrastrukture, gjë që paraqet një bashkëveprim ndërmjet kapaciteteve shfrytëzuese të sistemit të transportit dhe shfrytëzimit të tij.

Në anën e sipërme të djathtë të diagramit janë prezantuar rezultatet jo të favorshme të transportit, në veçanti rezultatet e jashtme të cilat konsiderohen si negative:

- Ndotja, sistemet konsumojnë shëndetin dhe ndikojnë në rritjen e sëmundjeve dhe vdekshmërisë;
- Rrezikshmëria, sistemet cenojnë sigurinë që si produkt ka lëndimet dhe viktimat;
- Zhurmat, sistemet cenojnë qetësinë duke prodhuar zhurmë e cila ndikon në rënien e cilësisë të jetës dhe vlerës së pronës; dhe
- Emetimi i karbonit dhe ndotësve të tjerë, sistemet e dëmtojnë mjedisin.

Të gjithë këta faktorë gjithnjë e më shumë po njihen si faktorë të cilët e rrisin koston e transportit, por më i dukshmi është efekti i ndotjes së mjedisit, sidomos me ngritjen e shqetësimeve rreth ndryshimit të klimës globale.

Në fund të diagramit janë paraqitur rezultatet e transportit. Transporti është në qendër të aktivitetit ekonomik dhe të jetës së njerëzve, sepse u mundëson atyre që të angazhohen në punë, shkojnë në shkollë, në shitore për ushqim dhe mallra të tjera, dhe çka është më e rëndësishmja, të marrin pjesë në të gjitha aktivitetet që përbëjnë ekzistencën e njeriut. Duke rritur qasjen në më shumë destinacione dhe lloje të transportit, njerëzve iu mundësohet përmbushja më e mirë e objektivave të tyre personale, por kjo njëkohësisht përfshinë edhe kosto më të larta qoftë ato individuale apo ato shoqërore. Ndërsa problemi i transportit shpesh shfaqet për shkak të mbingarkesës, me ç'rast kemi vonesat të cilat kanë një kosto të caktuar, mirëpo sistemi i transportit në tërësi ka kosto të caktuara por përfitimet janë dukshëm më të mëdha. kosto dhe përfitime edhe më shumë. Me një fjalë me ndryshimin e qasjes ndaj sistemit të transportit, ky sistem i jep një shtytje të fortë zhvillimit ekonomik të vendit.

Kosova njihet si një shtet pa dalje në det dhe si i tillë e ka të zhvilluar vetëm transportin rrugor dhe atë hekurudhor, ndërsa vitet e fundit ka filluar një zhvillim i mirë edhe i transportit ajror. Orientimi i Kosovës duhet të shkojë kah zhvillimi i transportit hekurudhor, sidomos atij të mallrave, gjë që është edhe kërkesë e vendeve të Bashkimit Evropian.

Që nga fillimet e para e deri më sot Hekurudhat e Kosovës kanë luajtur një rol kyç në transportin e udhëtarëve dhe të mallrave. Duke pasur parasysh gjendjen e vështirë të Kosovës gjatë shumë dekadave të kaluara, mungesën e mjeteve rrugore të transportit, transporti hekurudhor për vite të tëra ka qenë njëri ndër llojet më të preferuara të transportit, qoftë të udhëtarëve apo atij të mallrave.

Në fig. 9 është paraqitur një fotografi e stacionit Hekurudhor të Fushë Kosovës ku shihet treni i udhëtarëve me lokomotivë me avull dhe trenat e mallrave.

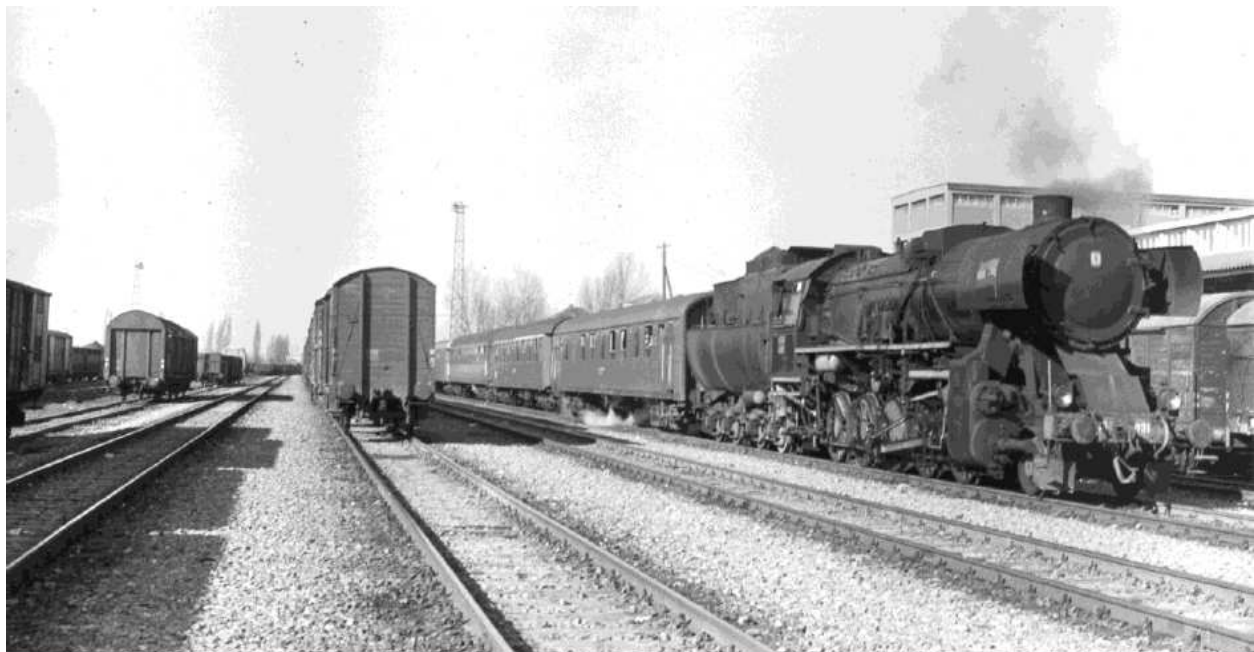


Fig. 9 – Transporti i udhëtarëve dhe mallrave në vitet e gjashtëdhjeta në Fushë Kosovë

Në kohën e ish Jugosllavisë, Hekurudhat e Kosovës kanë qenë njëra ndër bartëset kryesore të transportit të udhëtarëve dhe mallrave për territorin e Kosovës. Sa i përket linjës hekurudhore e cila e lidhë Kosovën me Serbinë dhe Maqedoninë, trenat e udhëtarëve por edhe të mallrave janë tërhequr nga Hekurudhat e Kosovës nga Stacioni Hekurudhor i Krlevës në Serbi e deri në Stacionin e Hekurudhor të Shkupit. Numri i trenave të udhëtarëve por edhe ai i mallrave për kushtet e kohës ka qenë shumë i madh, ndërsa vlen të potencohet se Hekurudhat e Kosovës kanë qenë si njëra ndër tetë kompanitë hekurudhore të pavarura të ish republikave dhe krahinave autonome të Jugosllavisë.

Pas luftës së vitit 1999, gjendja e infrastrukturës hekurudhore në Kosovë ka qenë jo e mirë, ndërsa duke marrë parasysh se Hekurudhat Serbe kishin marrë pothuajse të gjitha lokomotivat, trenat motorik, vagonët e udhëtarëve dhe ata të mallrave, atëherë gjendja e mjeteve lëvizëse ishte thuaja se në nivelin zero. Mirëpo, falë angazhimeve të hekurudharëve kosovarë dhe ndihmës së pakursyer të shteteve mike të perëndimit, shumë shpejt u arrit që të fillohet me transportin hekurudhor të mallrave e më vonë edhe të udhëtarëve. Pra nga donacionet e mjeteve lëvizëse Hekurudhat e Kosovës në vitin 1999 filluan transportin e udhëtarëve dhe të mallrave, kuptohet dukshëm më të vogël sesa para lufte, por me një perspektivë të mirë për zhvillimet e hovshme në të ardhmen e afërt.

1.2.1 Transporti i udhëtarëve

Më herët u tha se transporti hekurudhor i udhëtarëve ka qenë relativisht i zhvilluar, ku përveç trenave lokal të cilët kanë qarkulluar brenda territorit të Kosovës ka pasur edhe trena të cilët kanë qarkulluar brenda territorit të Jugosllavisë, por në veçanti vlen të përmenden edhe trenat ndërkombëtarë të udhëtarëve (siç është rasti me trenin Akropolis), të cilët kanë qarkulluar nëpër disa shtete, respektivisht nga Gjermania në Greqi dhe anasjelltas.

Që nga themelimi i Hekurudhave të Kosovës e deri në luftën e vitit 1999, transporti i udhëtarëve ka pasur një zhvillim shumë të madh brenda dhe jashtë Kosovës. Në atë kohë kanë qarkulluar disa lloje të trenave të cilët e kanë bërë transportin e udhëtarëve. Pra transporti i udhëtarëve është bërë përmes:

- Trenave lokal të cilët kanë qarkulluar brenda territorit të Kosovës nëpër linjat hekurudhore Fushë Kosovë – Pejë, Fushë Kosovë – Podujevë, Fushë Kosovë – Leshak, Fushë Kosovë Hani i Elezit dhe Fushë Kosovë – Prizren.
- Trenave jashtë Kosovës të cilët kanë qarkulluar nga Peja për në Beograd, nga Prizreni në Beograd dhe nga Fushë Kosova në Shkup; dhe
- Trenave ndërkombëtar Athinë – Shkup – Fushë Kosovë – Beograd - Zagreb – Lubjanë – Vjenë - Minhen

Është me rëndësi të përmendet se sa i përket kategorisë së trenave ka pasur disa lloje të trenave të udhëtarëve të cilët kanë qarkulluar nëpër rrjetin hekurudhor të Kosovës, duke u nisur nga trenat e zakonshëm të cilët kanë qarkulluar me një shpejtësi më të vogël dhe janë ndalur nëpër të gjitha stacionet dhe vendqëndrimet hekurudhore, trenat e shpejtë të cilët kanë qarkulluar me një shpejtësi më të madhe dhe janë ndalur vetëm nëpër stacionet hekurudhore, si dhe trenat ekspres

të cilët kanë qarkulluar me një shpejtësi më të madhe dhe janë ndalur vetëm nëpër disa nga stacionet kryesore hekurudhore, duke bërë kështu transportimin e udhëtarëve nëpër tërë rrjetin hekurudhor të Kosovës dhe më gjerë.

Transporti mi udhëtarëve është bërë kryesisht me vagonë të udhëtarëve të cilët kanë qenë të klasës 1 (një) dhe klasës 2 (dy), normalisht me një standard të ndryshëm dhe me çmime të ndryshme. Vagonët kanë pasur kabina të veçanta të udhëtarëve me gjashtë apo tetë ulëse me një komoditet shumë të mirë dhe shumica e trenave ndër Jugosllavë apo ndërkombëtarë kanë pasur edhe vagonin e restorantit ku udhëtarët kanë mundur të shërbehen me artikuj ushqimor. Përveç të tjerash trenat ndërkombëtar apo ata të cilët kanë qarkulluar në relacione më të gjata kanë pasur edhe vagonët e fjetjes të cilët vagonë kanë qenë të dedikuar për fjetjen e udhëtarëve gjatë qarkullimit të trenit.

Organizata Hekurudhore Transportuese Prishtina si kompani e pavarur për organizimin e transportit të udhëtarëve dhe mallrave nëpër territorin e Kosovës ka menaxhuar me mirëmbajtjen e infrastrukturës hekurudhore, mjeteve lëvizëse dhe organizimin e qarkullimit të trenave. Sa i përket transportit hekurudhor, në atë kohë Kosova dhe të gjitha republikat tjera kanë qenë të përfaqësuar nga Hekurudhat Jugosllave dhe çka është shumë më rëndësi punonjësit e hekurudhave e kanë pasur të drejtën që një herë brenda vitit të qarkullojnë me tren pa pagesë nëpër të gjitha vendet evropiane.



Fig. 10 – Transporti i udhëtarëve me tren

Në fig. 10 janë paraqitur disa fotografi përmes të cilave shihet transporti i udhëtarëve në Hekurudhat e Kosovës pas vitit 1999 i cili transport për shkak të numrit të vogël të trenave as përafërsisht nuk i plotëson nevojat e udhëtarëve të cilët dëshirojnë ta shfrytëzojnë këtë lloj të transportit.

Pas lufte në Kosovë, transporti i udhëtarëve ka qenë dhe akoma është në nivelin më të ulët të mundshëm, e kjo është si pasojë e mungesës së mjeteve lëvizëse (Trenat motorik, lokomotivat dhe vagonët e udhëtarëve), kështuqë për momentin Operatori i Transportit Hekurudhor TRAINKOS ka në qarkullim këta trena:

- Dy herë në ditë trenin Fushë Kosovë – Hani i Elezit dhe anasjelltas;
- Një herë në ditë trenin Prishtinë – Fushë Kosovë – Shkup dhe anasjelltas;
- Dy herë në ditë trenin Prishtinë – Pejë dhe anasjelltas.

S’do mend se nevojat për numër më të madh të trenave për relacionet e përmendura janë dukshëm më të mëdha, ndërsa nevoja e futjes në funksion të linjave hekurudhore Klinë – Prizren dhe Prishtinë – Podujevë, po ashtu është tejet e madhe për transportin e udhëtarëve dhe të mallrave. Sa i përket trenave Fushë Kosovë – Mitrovicë – Leshak – Kufiri me Serbinë, problemi i mosqarkullimit të këtyre trenave është politik, andaj mbetet shpresa se në vitet në vijim kjo çështje do të rregullohet dhe do të kemi prapë në funksion një transport të mirëfilltë hekurudhor të udhëtarëve edhe me Serbinë.

Sa për ilustrim, në tabelën nr. 11 është paraqitur numri i udhëtarëve të transportuar nga viti 2013 deri në vitin 2016, ndërsa në fig. 11 është paraqitur grafiku i numrit të udhëtarëve të transportuar.

Tabela nr. 11 – Numri i udhëtarëve të transportuar me hekurudhë

Viti	2013	2014	2015	2016
Numri i udhëtarëve	366,537.00	369,777.00	352,410.00	283,625.00

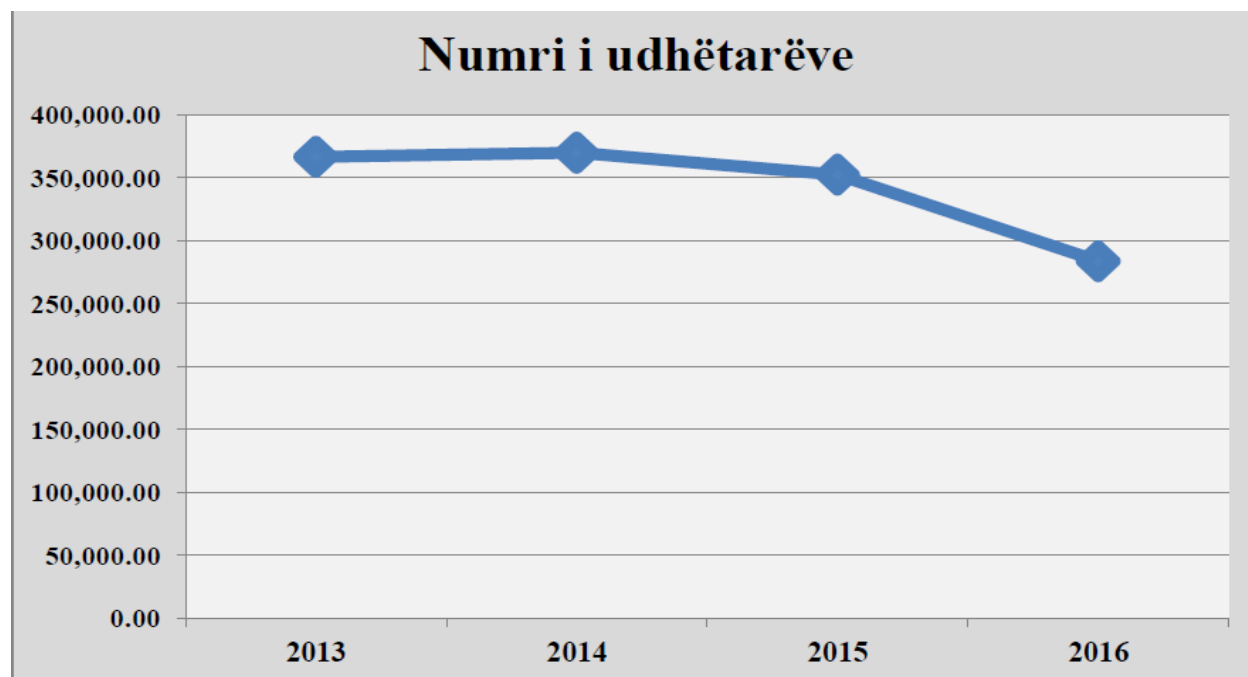


Fig. 11 – Numri i udhëtarëve të transportuar me hekurudhë

1.2.2 Transporti i mallrave

Hekurudhat e Kosovës që nga fillimet e para e deri më sot kanë qenë një faktor tepër i rëndësishëm dhe kanë luajtur një rol të madh në transportin e mallrave. Në kohën e ish Jugosllavisë, Hekurudhat e Kosovës kanë qenë kompania kryesore e cila e ka bërë transportin e të gjitha llojeve të mallrave, duke filluar nga xehet, thëngjilli, karburantet, materialet ndërtimore, drithërat dhe të gjitha llojet e pajisjeve, makinerive dhe mallrave të konsumit të gjerë. Duke pasur parasysh se në atë kohë numri i kamionëve dhe rrugëve të asfaltuara në Kosovë ka qenë shumë i vogël, atëherë e vetmja mundësi e transportit brenda dhe jashtë vendit ka qenë hekurudha.

Numri i trenave të mallrave në Kosovë në kohën e ish Jugosllavisë ka qenë shumë i madh dhe se brenda një viti janë transportuar deri në dy milionë neto ton mallra. Të gjitha stacionet hekurudhore nëpër linjat ekzistuese kanë pasur binarët special dhe platotë për ngarkim shkarkimin e mallrave, kështuqë klientëve të cilët kanë bërë transportin e mallrave me hekurudhë iu janë ofruar shërbime cilësore.

Është me rëndësi të përmendet se të gjitha minierat e Kosovës kanë qenë të lidhura me rrjetin hekurudhor, e ngjashëm me këtë edhe të gjitha fabrikat (uzinat) më të mëdha të vendit. Përjashtim këtu bëjnë qyteti i Gjakovës dhe Gjilanit, qytete këto të cilat nuk kanë qenë dhe akoma nuk janë të lidhura me rrjetin hekurudhor.

Gjatë vitit 1999 autoritetet e Serbisë kanë marrë të gjitha lokomotivat dhe vagonët e udhëtarëve dhe të mallrave, andaj fillimet e transportit hekurudhor të mallrave pas vitit 1999 kanë qenë tepër të vështira dhe thuaja se të pamundura. Mirëpo, falë angazhimeve maksimale të punonjësve të hekurudhës dhe ndihmës së vendeve të BE-së, Hekurudhat e Kosovës kanë pasur një ngritje graduale edhe në transportin hekurudhor të mallrave.

S'do mend se rëndësia e transportit të mallrave në Kosovë është shumë e madhe, sidomos kur kihet parasysh se politikat e Bashkësisë Evropiane janë të orientuara kah zhvillimi i madh i transportit të mallrave me hekurudhë për shkak të mundësive të transportit me kapacitete të mëdha, kostos më të ulët, ruajtjes së ambientit, mbrojtjes së infrastrukturës rrugore, largimit të tolloive nëpër rrugë dhe zvogëlimit të aksidenteve.

Politikat e BE-së në mënyrë të veçantë kërkojnë zhvillimin e transportit intermodal të mallrave, transport ky i cili në vete ngërthen disa lloje të transporteve (detar, hekurudhor, ajror, dhe rrugorë), duke mos pasur nevojë që të bëhet ngarkim shkarkimi i mallit gjatë ndërrimit të llojeve të transportit. Kjo nënkupton se transporti i mallrave bëhet me kontejner të cilët janë të standardizuar dhe të njëjtit pa kurrfarë problemi mund të transportohen me anije, me tren, me aeroplan apo edhe me kamionë.

Në fig. 12 janë paraqitur disa fotografi përmes të cilave shihet transporti i mallrave në Hekurudhat e Kosovës pas vitit 1999 i cili transport për shkak të mosfunksionimit të minierave dhe numrit më të madh të fabrikave as përafërsisht nuk i ofrohet transportit të mallrave në të kaluarën. Kështuqë për shkak të gjendjes së përkeqësuar ekonomike ka pasur edhe rënie të transportit hekurudhor të mallrave.



Fig. 12 – Transporti i mallrave në Hekurudhat e Kosovës

Transporti hekurudhor i mallrave në Kosovë pas vitit 1999 ka pasur ngritjet dhe rëniet e veta, varësisht nga kërkesa e klientëve dhe zhvillimi ekonomik i vendit, andaj sa për ilustrim, në tabelën nr. 12 është paraqitur numri i neto tonëve të transportuar nga viti 2013 deri në vitin 2016.

Tabela nr. 12 – Sasia e neto tonëve të transportuar me hekurudhë

Viti	2013	2014	2015	2016
Mallrat e transportuara [net ton]	1,743,878.00	1,449,114.00	983,785.00	305,850.00

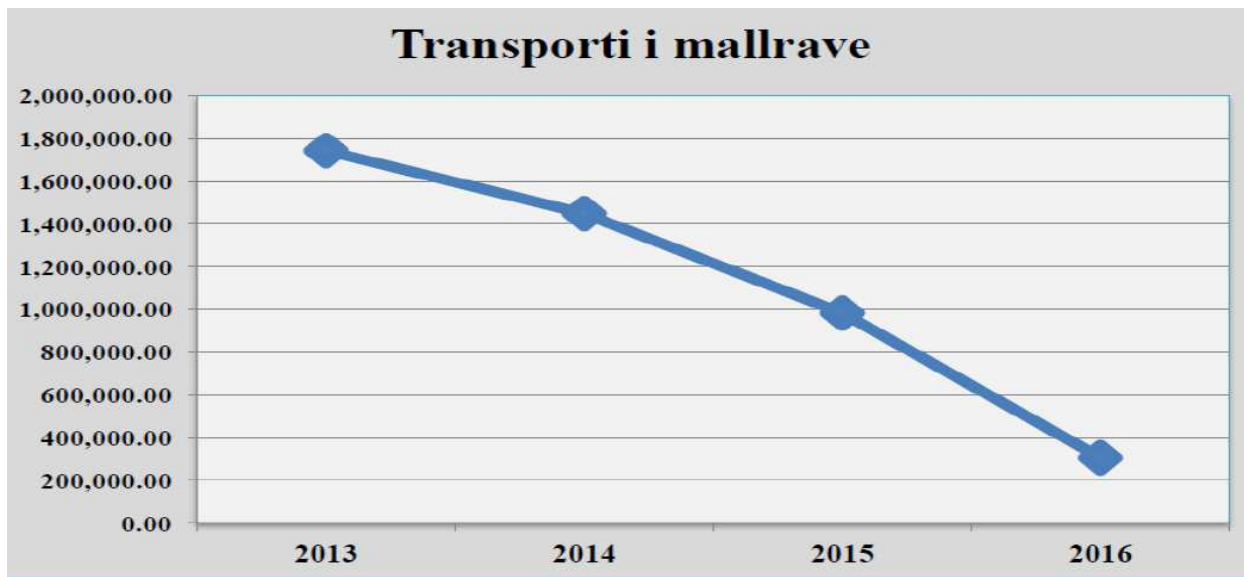


Fig. 13 – Neto tonët e mallrave të transportuar me hekurudhë

1.3 Zhvillimet e Hekurudhave të Kosovës nëpër vite

Që nga ndërtimi i linjës së parë hekurudhore e deri më sot, Hekurudhat e Kosovës kanë pasur ecejaket e veta duke u përballur me sfida të shumta, qofshin ato ekonomike apo qofshin ato politike, mirëpo angazhimi i punonjësve të këtyre hekurudhave gjithnjë ka qenë i orientuar drejt zhvillimit dhe prosperitetit të vendit.

Gjatë këtyre ecejakeve nëpër vite, Hekurudhat e Kosovës kanë qenë si njëri ndër shtytësit kryesor të zhvillimit ekonomik të vendit dhe në të njëjtën kohë, duke bërë transportimin e njerëzve dhe mallrave, kanë qenë si një urë lidhëse e Kosovës me vendet e rajonit dhe të BE-së.

1.3.1 Pozita e Hekurudhave të Kosovës në shtetin e ish Jugosllavisë

Hekurudhat e Kosovës varësisht nga situata politike e asaj kohe, kanë ndryshuar statutin e vet nga ndërmarrje e pavarur hekurudhore e deri tek ndërmarrje e varur nga Hekurudhat e Serbisë. Sidoqoftë, pa marr parasysh statutin dhe pozitën e Hekurudhave të Kosovës, kjo kompani gjithmonë ka luajtur një rol aktiv në realizimin e transportit të udhëtarëve dhe mallrave.



Fig. 14 – Harta e kompanive hekurudhore në ish Jugosllavi

Me një fjalë, në ato kohëra kur nuk ka qenë i zhvilluar transporti rrugor dhe ajror, transporti kryesor është zhvilluar përmes hekurudhës. Andaj me bindje të plotë mund të themi se Hekurudhat e Kosovës kanë qenë dhe janë si shtylla kurrizore e zhvillimit ekonomik të vendit.

Në fig. 14 janë paraqitur organizatat hekurudhore të secilës republikë dhe dy krahinave autonome të cilat kanë qenë tërësisht të pavarura, por të lidhur a në një kompani të përbashkët hekurudhore (Hekurudhat e Jugosllavisë) e cila kompani ka luajtur rolin e koordinimit të punëve, hartimit të politikave dhe legjislacionit të përbashkët si dhe përfaqësimit të sistemit hekurudhor Jugosllav në marrëdhëniet ndërkombëtare.

Pra kohën më të gjatë në shtetin e Jugosllavisë kemi pasur 8 (tetë) kompani të pavarura hekurudhore:

NHTL	-	Ndërmarrja Hekurudhore Transportuese Lubjana
NHTZ	-	Ndërmarrja Hekurudhore Transportuese Zagreb
NHTSa	-	Ndërmarrja Hekurudhore Transportuese Sarajevë
OHTT	-	Organizata Hekurudhore Transportuese Titograd
OHTNS	-	Organizata Hekurudhore Transportuese Novi Sad
NHTB	-	Ndërmarrja Hekurudhore Transportuese Beograd
OHTP	-	Organizata Hekurudhore Transportuese Prishtinë
NHTSk	-	Ndërmarrja Hekurudhore Transportuese Shkup

Secila nga ndërmarrjet hekurudhore të sipërpërmendura kanë pasur mjetet e veta lëvizëse përmes të cilave e kanë bërë transportin e udhëtarëve dhe mallrave brenda territoreve republikane dhe krahinore.

OHTP ka qenë kompani hekurudhore e pavarur e cila ka bërë transportin e udhëtarëve brenda Kosovës, por në të njëjtën kohë edhe jashtë Kosovës deri në Shkup, Nish dhe Beograd, por në të njëjtën kohë ka bërë edhe tërheqjen e trenit ndërkombëtar të udhëtarëve “Akropolis” (i cili ka qarkulluar dy herë në ditë nga Minheni i Gjermanisë deri në Athinë të Greqisë) brenda territorit të Kosovës, respektivisht nga Shkupi (Republika e Maqedonisë) deri në Krlevë (Republika e Serbisë).

Organizata Hekurudhore Transportuese Prishtina në shtetin e ish Jugosllavisë ka qenë një kompani hekurudhore shumë rentabile dhe zhvillimi më i madh i saj qoftë në aspektin e infrastrukturës hekurudhore qoftë në aspektin e mjeteve lëvizëse ka ndodhur gjatë viteve të tetëdhjeta, ndërsa në vitin 1990 është bërë integrimi i dhunshëm i saj në Hekurudhat e Serbisë.

1.3.2 Pozita gjatë dhe pas vitit 1999

Gjatë periudhës së Millosheviqit Hekurudhat e Kosovës sikurse edhe kompanitë tjera iu nënshtruan një eksploatimi të egër duke mos bërë mirëmbajtjen e kërkuar dhe investimet e duhura në sistemin hekurudhor. Hekurudhat e Kosovës për herë të parë në historinë e tyre u gjeten në një situatë tejet të vështirë financiare dhe politike të pa përshkruar. Për më tepër, Hekurudhat Serbe jo që nuk u interesuan për investimet e nevojshme në Sistemin Hekurudhor të

Kosovës, por gjatë periudhës së luftës në Kosovë, autoritetet serbe bënë plaçkitjen e shumicës së parkut lëvizës (lokomotivat, vagonët e udhëtarëve, trenat motorik, etj) duke i dërguar ato në Serbi. Ishte kjo një sjellje e paparë deri atëherë, ishte kjo një sjellje sa e dëmshme, po aq e dhimbshme.

Koha e luftës e bëri të veten edhe në infrastrukturën hekurudhore ku një pjesë e kësaj infrastrukture ishte dëmtuar rëndë. Është e ditur se gjatë kohës së luftës, punonjësit shqiptar ishin jashtë hekurudhe, andaj edhe mundësia e keqpërdorimeve pa prezencën e shqiptarëve ishte shumë më e madhe.

Sidoqoftë, lufta mbaroj dhe në gusht të vitit 1999 u bë rikthimi i punonjësve shqiptar në Hekurudhat e Kosovës me ç'rast duke ju falënderuar ndihmës së vendeve të BE-së dhe KFOR-it u bë rinisja e Hekurudhave të Kosovës pothuajse nga zeroja, por me një vizion të qartë për një të ardhme më të ndritur.

Pra, falë ndihmës së institucioneve ndërkombëtare (SIDA-s Suedeze, GTZ-së Gjermane, AER-it (Agjensionit Evropian për Rindërtim), KFOR-it Italian, Italisë, Norvegjisë dhe Qeverisë së Kosovës, si dhe angazhimit të pamohueshëm të punonjësve të Hekurudhave të Kosovës, është arritur që të bëhen rehabilitimet e nevojshme të infrastrukturës dhe të fillohet me transportin hekurudhor.

Përkundër vështirësive të caktuara dhe mungesës së mjeteve financiare, sistemi hekurudhor në Kosovë ka pësuar ndryshime të konsideruara duke avancuar përpara drejt integritimit në rrjetin e hekurudhave të rajonit dhe më vonë drejt integritimit edhe në Rrjetin e Integruar Evropian. Ndër zhvillimet kryesore të cilat kanë ndodhur pas lufte në sektorin hekurudhor do të përmendim:

- Themelimin e Hekurudhave të UNMIK-ut në vitin 1999;
- Fillimin e transportit hekurudhor të mallrave nga Maqedonia në vitin 1999
- Fillimin e transportit hekurudhor të udhëtarëve brenda Kosovës në linjën Prishtinë – Fushë Kosovë – Hani i Elezit – Mitrovicë – Leshak në vitin 2000.
- Korporatizimin e Hekurudhave të UNMIK-ut dhe themelimin e Hekurudhave të Kosovës ShA në vitin 2005;
- Transferimin e kompetencave për Hekurudhat e Kosovës ShA nga UNMIK-u tek institucionet vendore në vitin 2008;
- Studimin e fizibilitetit për rehabilitimin e Linjës së 10 Hekurudhore (Leshak – Mitrovicë – Fushë Kosovë – Hani i Elezit) në vitin 2010;
- Themelimin e Autoritetit Rregullativ Hekurudhor në vitin 2010;
- Ndarjen e Hekurudhave të Kosovës ShA në INFRAKOS dhe TRAINKOS (infrastrukturë dhe transport) në vitin 2011;
- Studimin e fizibilitetit për rehabilitimin e Linjës Hekurudhore (Podujevë – Fushë Kosovë – Klinë – Pejë dhe Klinë - Prizren) në vitin 2013;
- Nënshkrimi i kontratës financiare me BERZH-in dhe BEI-në dhe ndarja e granteve nga BE-ja për financimin e rehabilitimit gjeneral dhe modernizimit të Linjës së 10 hekurudhore Serbi – Kosovë – Maqedoni; dhe
- Fillimin e projekt dizajnit për rehabilitimin e pjesës jugore të Linjës së 10 Hekurudhore (Fushë Kosovë – Hani i Elezit) në vitin 2016.

1.3.3 Gjendja aktuale e sistemit hekurudhor në Kosovë dhe vizioni i së ardhmes

Përkundër vështirësive dhe problemeve të mëdha, që nga paslufta e deri më sot, Hekurudhat e Kosovës kanë pasur zhvillime të mëdha drejt zhvillimit infrastrukturor që për qëllim final ka integrimin e këtij rrjeti hekurudhor në rrjetin hekurudhor rajonal e përmes tij në Rrjetin Hekurudhor të Integruar Evropian.

Pas ndarjes së Hekurudhave të Kosovës ShA në Infrastrukturën e Hekurudhave të Kosovës ShA – INFRAKOS dhe Operimin me Trena të Hekurudhave të Kosovës ShA – TRAINKOS, proces ky i kryer në vitin 2011, në vazhdim janë bërë hapat e parë drejt ristrukturimit të sistemit hekurudhor të Kosovës sipas kriterëve të BE-së. Përveç ndarjes së hekurudhave, në atë kohë është bërë edhe themelimi i Autoritetit rregullativ Hekurudhor me organet e tij të pavarura:

- Departamentin e licencimit;
- Departamentin e sigurisë;
- Departamentin e interoperabilitetit; dhe
- Departamentin e rregullimit të tregut.

Përderisa këto katër departamente janë të vendosura nën të njëjtën ombrellë, për shkak të konfliktit të interesit, Departamenti mbi hulumtimin e aksidentëve është vendosur në kuadër të Zyrës të Kryeministrit të Kosovës.

Pra, aktualisht Kosova ka Menaxherin e Infrastrukturës Hekurudhore (INFRAKOS) i cili është përgjegjës për mirëmbajtjen dhe eksploatimin e infrastrukturës hekurudhore si dhe organizimin e qarkullimit të trenave të udhëtarëve dhe mallrave; ndërsa në anën tjetër është operatori i transportit (TRAINKOS) i cili është përgjegjës për transportin e udhëtarëve dhe mallrave. Në të njëjtën kohë ARH-ja e bënë licencimin, certifikimin dhe rregullimin e tregut hekurudhor në mënyrë që të krijohen mundësitë e hapjes së këtij tregu edhe për operatorët tjerë vendor, rajonal dhe ata të BE-së.

Sa i përket gjendjes së infrastrukturës hekurudhore, për fat të keq Rrjeti Hekurudhor i Kosovës për shkak të dëmtimeve të mëdha gjatë luftës dhe sidomos pas luftës, është në një gjendje të keqe. Për shkak të dëmtimeve tepër të mëdha, linja hekurudhore (Prishtinë – Podujevë) dhe (Klinë – Prizren) janë jashtë përdorimi.

Mirëpo, falë angazhimeve tepër të mëdha është arritur që të kryhet studimi i fizibilitetit dhe të sigurohen mjetet financiare për rehabilitimin gjeneral të linjës kryesore hekurudhore e cila e lidhë Kosovën me Serbinë dhe Maqedoninë. Ky projekt ka filluar në vitin 2016 dhe pritet të kryhet deri në vitin 2022.

Kosova ka bërë një punë të madhe edhe sa i përket krijimit të legjislacionit konform atij të BE-së, e sidomos në hapjen e tregut hekurudhor edhe për operatorët tjerë të transportit. vlen të përmendet se në vitin 2016 është licencuar dhe certifikuar kompania e parë private e cila pritet që këtë vit të fillon me transportin hekurudhor të mallrave. Kjo është shenjë se ne gradualisht po i përmbushim standardet e kërkuara drejt integritimit në Hapësirën Unike Hekurudhore të BE-së.

Hekurudhat e Kosovës, respektivisht Rrjeti Hekurudhor i Kosovës nga katër shtetet të cilat e rrethojnë Kosovën është i lidhur me Serbinë dhe Maqedoninë, ndërsa nuk ka lidhje me Shqipërinë dhe Malin e Zi. INFRAKOS-i në bashkëpunim me Ministrinë e Infrastrukturës ka hartuar listën prioritare të projekteve hekurudhore e cila lisë është miratuar nga Qeveria e Kosovës, respektivisht Këshilli Kombëtar i Investimeve në vitin 2015.

Në tabelën nr. 13 është bërë prezantimi i projekteve prioritare hekurudhore të miratuara nga qeveria e Kosovës, respektivisht KKI-ja, për të cilat projekte pritet të gjendet mbështetja financiare për realizimin e tyre.

Tabela nr. 13 – Projektet prioritare të INFRAKOS-it

Nr	Projektet	Kostoja (€)	Grupi	Pikët
1	Rehabilitimi gjeneral i Linjës së 10 hekurudhore (kufiri me Serbinë - Leshak –Fushë Kosovë – Hani i Elezit – kufiri me Maqedoninë)	202,000,000.00	Grupi 1a	80
2	Ndërtimi dhe modernizimi i linjës hekurudhore Prishtinë – Fushë Kosovë – Aeroporti “Adem Jashari”	40,200,000.00	Grupi 1b	68
3	Rehabilitimi gjeneral i Linjës lindore (kufiri me Serbinë – Podujevë – Fushë Kosovë)	67,300,000.00	Grupi 1a	66
4	Ndërtimi i linjës së re hekurudhore Prizren (Kosovë) – Kufiri me Shqipërinë – Durrës (Shqipëri)	40,200,000.00	Grupi 2b	66
5	Rehabilitimi gjeneral i Linjës perëndimore (Fushë Kosovë – Klinë – Pejë)	125,800,000.00	Grupi 1a	62
6	Rehabilitimi gjeneral i Linjës jugperëndimore (Klinë – Prizren)	91,200,000.00	Grupi 1a	56

Vizioni i Infrastrukturës së Hekurudhave të Kosovës ShA – INFRAKOS është që të bëjë zbatimin e projekteve të sipërpërmendura në mënyrë që Rrjeti Hekurudhor i Kosovës të modernizohet dhe t’i plotësojë kriteret e interoperabilitetit të përcaktuara nga Bashkësia Evropiane, ashtu që ky rrjet të jetë pjesë e Rrjetit Hekurudhor Unik Evropian.

KAPITULLI II

2. Rrjeti Hekurudhor i Shqipërisë

Linjat e para hekurudhore në Shqipëri ishin linja minerare dhe ushtarake me gjerësi të binarëve të ngushtë, të ndërtuara ndërmjet viteve 1917 dhe 1930, nga austro – hungarezët dhe italianët.



Fig. 15 – Rrjeti Hekurudhor i Shqipërisë

Ndërtimi i një sistemi hekurudhor me gjerësi standarde, filloi në vitin 1947 dhe vazhdoi me shpejtësi për të arritur në përmasat e tij aktuale prej 447 km linja kryesore dhe 230 km linja sekondare, në vitin 1987.

Në fig. 15 është bërë prezantimi i rrjetit Hekurudhor të Shqipërisë i cili kryesisht shtrihet nëpër pjesët veri perëndimore të vendit dhe pjesën lindore duke u lidhur me qytetin e Pogradecit.

Rrjeti hekurudhor i Shqipërisë shtrihet nga Porti i Durrësit, në Detin Adriatik, dhe shkon në tre drejtime: në veri drejt kufirit Shqiptaro – Malazet në Han të Hotit, në jug drejt Ballshit dhe Portit të Vlorës dhe në lindje drejt Pogradecit, pranë kufirit me Ish Republikën Jugosllave të Maqedonisë. Hekurudha mbulon zonat më të populluara industriale dhe të banimit. Hekurudhat Shqiptare u ndërtuan gjatë periudhës së ekonomisë me planifikim të centralizuar, ku Qeveria vendoste kufizime shumë të forta mbi llojet e tjera të transportit. Pronësia e auto-veturave ishte e ndaluar dhe, në rrugët që kalonin paralel me hekurudhën, ishin të ndaluara trafiku i autobusëve dhe lëvizjet e mallrave në një gjatësi mbi 11 km.

Ekzistonin një numër industrish prodhuese dhe një industri minerare shumë aktive që furnizonin industrinë e Evropës Lindore nëpërmjet lidhjes hekurudhore me Malin e Zi. E vetmja lidhje ndërmjet HSH dhe rrjetit hekurudhor Evropian, vetëm për transportin e mallrave.

Me ndryshimet politike dhe ekonomike të viteve 1990, kërkesat për transport kanë ndryshuar në mënyrë dramatike. Ka pasur një rritje të shpejtë të shërbimeve private të kamionëve dhe autobusëve dhe sidomos të auto-veturave private që e kanë devijuar trafikun nga hekurudha. Shumë miniera dhe fabrika shtetërore janë mbyllur duke e ulur në mënyrë serioze trafikun hekurudhor.

Në këtë klimë të re transporti, hekurudhat shqiptare po bëjnë përpjekje të mëdha për t'u bërë një ndërmarrje e orientuar nga tregu, për të përballuar sfidat e kohës.

Prioritet kryesor është realizimi i lidhjes hekurudhore me ish Republikën Jugosllave të Maqedonisë, pjesë e Korridorit VIII Trans-Evropian.

Momentet më të rëndësishme në historinë e Hekurudhave Shqiptare kanë qenë të shumta dhe të llojllojshme. Nga shumë e shumë ngjarje të cilat kanë ndodhur gjatë historikut të këtyre hekurudhave, ne kemi përzgjedhur ato më të rëndësishmet dhe të njëjtat janë prezantuar në vijim:

- Nëntor 1947 – Inaugurohet linja e parë hekurudhore me gjerësinë standarde të binarëve nga Durrësi në Peqin;
- Qershor 1957 – Futet për herë të parë tërheqja me lokomotiva dizel;
- Korrik 1973 – Përfundimi i linjës së parë hekurudhore malore nga Elbasani në Përrenjas, me një pjerrtësi deri në 18 0/00;
- Viti 1980 – Hekurudhat Shqiptare realizojnë 47% të volumit të përgjithshëm të transportit të mallrave në vend;
- Shtator 1986 – Fillon transporti ndërkombëtar hekurudhor i mallrave nëpërmjet linjës Bajze – Tuz;
- Viti 2000 – Hekurudhat /shqiptare u transformuan nga një Ndërmarrje Shtetërore në Shoqëri Aksionare, me 100% kapital shtetërorë; dhe
- Mars 2005 – Hyrja në fuqi e Kodit të ri Hekurudhor, që i lejon operatorët e tjerë të kenë qasje në rrjetin Hekurudhor të Shqipërisë.

2.1 Linjat strategjike hekurudhore të Shqipërisë

Rrjeti Hekurudhor i Shqipërisë është një rrjet i përbërë nga binarët e thjeshtë të pa elektrifikuara dhe siç u përmend më sipër kapë një gjatësi prej 447 km linja kryesore dhe 230 km linja sekondare. Ky rrjet hekurudhor për momentin e ka vetëm një lidhje ndërkombëtare me Malin e Zi, ndërsa nuk ka lidhje me Kosovën, Maqedoninë dhe Greqinë.

Ky rrjet si tërësi që nga ndërtimi e deri më sot ka qenë i dedikuar për transportin e udhëtarëve dhe mallrave dhe si i tillë përbëhet nga linjat kryesore të cilat përfshinë:

Linjën hekurudhore Durrës – Tiranë e cila është një linjë hekurudhore e gjatë 38 km dhe bashkon dy qytetet më të mëdha në Shqipëri: Durrësin dhe Tiranën. Hekurudha lidhet në gjysmë të rrugës në Vorë me linjën hekurudhore Shkodër-Vorë dhe në Durrës me linjën Durrës-Vlorë. Hekurudha u ndërtua gjatë viteve 1948-1949, bazuar vetëm në punë vullnetare dhe ishte linja e dytë hekurudhore për pasagjerë në Shqipëri pas hekurudhës Durrës Peqin e cila u përfundua brenda një viti.

Puna filloi nga stacioni i Shkozetit (afër Durrësit) më 11 prill 1948. Kjo linjë hekurudhore është ndërtuar nga puna vullnetare e të rinjve të Shqipërisë. Veç tyre në ndërtim morën pjesë edhe vullnetarët e dërguar nga seksionet rinore të partive komuniste të Bullgarisë dhe Jugosllavisë. Binarët për këtë linjë hekurudhore janë importuar nga Bashkimi Sovjetik përmes portit të Durrësit.

Linjën hekurudhore Vorë - Lezhë – Shkodër – Tuz (Mali i Zi) e cila është një linjë hekurudhore e gjatë 120.2 km dhe është e vetmja linjë hekurudhore ndërkombëtare e cila e lidhë Shqipërinë me Malin e Zi. Kjo linjë hekurudhore është e një rëndësie të lartë së pari për transportin e udhëtarëve nga Durrësi dhe Tirana deri në Shkodër, ndërsa në veçanti për transportin e mallrave nda Porti i Durrësit, Vlorës dhe industritë tjera të Shqipërisë.

Kjo linjë hekurudhore ka qenë dhe akoma mbetet si njëra ndër linjat kryesore hekurudhore të Shqipërisë përmes së cilës bëhet transporti vendor dhe ndërkombëtar i mallrave. Për këtë arsye kjo linjë akoma paraqet linjën kryesore strategjike të rrjetit Hekurudhor të Shqipërisë.

Linjën hekurudhore Durrës - Elbasan e cila është një linjë hekurudhore e gjatë 75 km dhe bashkon dy qytetet kryesore të Shqipërisë, Portin Detar të Durrësit me Elbasanin si qendrën më të madhe industriale të vendit.

Kjo linjë hekurudhore ka shërbyer dhe shërben për transportin e udhëtarëve dhe mallrave, dhe gjithnjë ka qenë si njëra ndër arteriet kryesore të zhvillimit ekonomik të vendit. Si e tillë, që nga ndërtimi e deri më sot ka lënë vulën e vet në zhbiçullimet e transportit hekurudhor, sidomos atij të mallrave.

Linjën hekurudhore Rrogozhinë - Fier – Vlorë e cila është një linjë hekurudhore e gjatë 84 km dhe bashkon dy qytetet më të rëndësishme në Shqipëri, respektivisht e lidhë Portin Detar të Durrësit me Portin Detar të Vlorës.

Që nga ndërtimi i kësaj linje hekurudhore e deri më sot, kjo linjë ka pasur një rëndësi tejet të madhe në zhvillimin e transportit të udhëtarëve, e në veçanti për zhvillimin e transportit të mallrave. Fundja, lidhja e dy porteve kryesore detare të Shqipërisë me hekurudhë nuk ka nevojë të sqarohet sepse vetvetiu paraqet një vizion të qartë të zhvillimit ekonomik të vendit.

2.2 Porti i Durrësit

Porti i Durrësit është njëri ndër portet më të rëndësishme të Shqipërisë. Pozicioni shumë i favorshëm gjeografik e bën portin e Durrësit portin më të madh në Shqipëri dhe ndër më të mëdhenjtë në detin Adriatik dhe Jon, dhe një nyje shumë të rëndësishme për tregun ndërkombëtar. Porti i Durrësit është i pozicionuar në pjesën jug-perëndimore të qytetit të Durrësit në pjesën veriore të gjirit me të njëjtin emër. Infrastruktura operationale e tij përbëhet nga 11 kalata me një thellësi kalate që ndryshon nga 7.5 m - 11.5 m. Mallrat kryesore që përpunohen në port janë mallrat e përgjithshme si drithëra, kontejner, tragete, minerale etj. Porti i Durrësit ka aktualisht 78% te tregtisë detare në nivel kombëtar. Porti i Durrësit është gjithashtu një vendndodhje kyçe për rrjetet e trageteve dhe transitin e udhëtarëve, duke i dhënë Durrësit një pozicion strategjik në lidhje me Korridorin e VIII (tetë), që do të lehtësojë transitin e udhëtarëve dhe mallrave në kontinentin Evropian.

Në fig 16 është prezantuar një pamje e portit të Durrësit e cila paraqet tërësinë e këtij porti tejet të rëndësishëm për Shqipërinë.



Fig. 16 – Pamje e Portit të Durrësit

2.2.1 Historiku

Qyteti i Durrësit daton rreth vitit 627 para erës sonë. Ai u themelua nga kolonët helenë me prejardhje nga Korfuzi, Korinti, etj, të cilët u përzier me popullsinë vendase të fisit ilir të Taulantëve. Sundimtarët ishin nga aristokracia tregtare, që për çdo vit zgjidhnin drejtues të rinj. Pjesa tjetër (shumica) i përkiste shtresës së ulët qytetare, që më vonë do të krijonin kontradikta për arsye politike.

Burimet antike (Straboni, Livi, Appiani, Pausania, Stefani i Bizantit, etj.), i japin këtij qyteti dy emra: Epidamnos dhe Dyrrachion. Sipas legjendës, mbreti vendas Epidamnos, ngriti një kështjellë dhe e bija Melissa, pati nga perëndia e detit, Poseidon, një fëmijë me emrin Dyrrachios, që themeloi qytetin port. Arkeologë dhe historianë diskutojnë nëse njëri emër tregon qendrën parailire mbi kodër, ndërsa tjetri koloninë greke përreth portit.

Duke analizuar këto burime arrijmë në përfundimin se:

- Qytetin e Durrësit e ndërtoi një mbret barbar (duke nënkuptuar një mbret ilir), dhe se Epidamni ishte pjesa më e vjetër e ndërtuar në tokë;
- Dyrrahu ishte Liman i këtij qyteti dhe ishte ndërtuar më vonë;
- Themelimi i portit të Durrësit i takon dekadave të fundit të shekullit VII p.e.s. Kjo konfirmohet nga gjetjet e qeramikës ilirike dhe protokorintike në varret e nekropoleve arkaike në kodrat Dautaj dhe Kokomani, si dhe në afërsi të portit të sotëm. Që nga kjo periudhë, Durrësi do të përmendet si një skelë e rëndësishme detare;
- Thykididi, thotë se Durrësi është një qytet i madh dhe me popullsi të shumtë i formuar mbi një rrip toke në det, ndërsa Straboni (në periudhën e mbretit August), shkruan se qyteti gjendet mbi një gadishull;
- Gradualisht emri i lashtë Epidamnos filloi të humbasë dhe qyteti do thirrej Dyrrachion. Heuzey mendon se emërtimi Epidamnos i përkiste kështjellës (Akropolit), ndërsa emërtimi Dyrrachion pjesës së skelës (portit).
- Që nga viti 229, p.e.s, qyteti ra nën sundimin romak dhe u quajt Dyrrachion.

Ekzistencën e portit të Durrësit dhe tregtisë së zhvilluar që në lashtësi, e shprehin më së miri gjetjet e amforave të shumta, që i përkasin zonës së cekëtinës së Talboltit ose Batllës, si quhet nga banorët. Skaji jugor i vargut të kodrave të gjirit të Durrësit formon Kepin e Durrësit, i cili zbret butësisht në drejtim të detit. Cekëtina e Talboltit vazhdon në det dhe pjesa më veriore e saj, nga fenomeni i baticës e zbaticës, sidomos në muajt e verës, del gati mbi sipërfaqen e ujit.

Për të mos e zgjatur më shumë, porti i Durrësit që nga themelimi i qytetit e deri më sot ka luajtur një rol tejet dominant në zhvillimin e Durrësit dhe tërë Shqipërisë, andaj historiku i themelimit të këtij porti lidhet me historikun e themelimit të qytetit të Durrësit.

2.2.2 Pozita e portit dhe rëndësia e tij

Porti i Durrësit është port kryesor i vendit dhe një nga më të mëdhenjtë në detet Adriatik dhe Jon. Ai ndodhet në mesin e Adriatikut. Shtrihet në anën veriore të Gjirit të Durrësit, në lindje të Kepit

me të njëjtin emër, pozicioni gjeografik 41°192'/V dhe 19°272'/L. Ka një ujëmbledhës detar me sipërfaqe 674,000 m², pjesa tokësore ka një sipërfaqe të përgjithshme prej 1,467,000 m², sipërfaqja e portit 793,000 m². Porti është i vendosur në Lindje të masës tokësore të Kepit të Durrësit, i cili i siguron strehë nga Lindja deri ne Veri-Perëndim, por, dallgëpritëse kryesor, i cili është ndërtuar në drejtimin Jug-Lindor nga bregu e shtyn atë strehë deri në Jug. Porti mbrohet nga valëzimi prej 2 moleve (pendë); - prej atij Lindor, i cili është i ndërtuar prej gurësh të hedhur me gjatësi rreth 3 kabel (549 m), me drejtim për në Jug-Perëndim, dhe Jugorit, i ndërtuar me blloqe çimentoje me gjatësi 5 kabel (915 m), që shtrihet me drejtim Juglindor dhe Lindor.

Gjerësia e hyrjes midis dy skajeve të moleve të portit (kanali hyrës) është 1 kabel (183 m), dhe gjatësi 1.2 milje. Thellësitë para hyrjes dhe në hyrje janë 11 m, në pjesën jugore 7.3 m, në pjesën veriore 8.5 m, dhe në kanalin lindor 7.3 m. Në molin përpara Kapitanerisë së Portit thellësia arrin 9.8 m. Thellësia deri në 9.85 m lejon hyrjen e anijeve me tonazh deri në 25,000 ton. Batica dhe zbatica, 0.38 m - deri në 0.94 m. Në vitin 2002, ka pasur një sipërfaqe depozitimi prej 270 mijë m² si dhe 11 kalata me gjatësi të përgjithshme 2.2 km. Kripshmëria e ujit 37%, temperatura më e ulët 0°C, më e larta 37°C, temperatura mesatare vjetore 18°C, lagështia më e vogël 58%, më e madhe 69%, lagështia mesatare relative vjetore 64%. Porti ndodhet 300 m nga qendra e qytetit, 500 m nga stacioni i trenit dhe është i lidhur me superstradë me nyjet kryesore të vendit. Është vështirë të thuhet nëse porti u krijua nga qyteti, apo porti u bë shkak për krijimin e qytetit. I tërë zhvillimi i Durrësit, qytetërimi i tij afër 3 mijë vjeçar, historia dhe përparimi i tij, lidhen me portin detar, me rolin dhe rëndësinë e tij ekonomik dhe strategjik.

Karakteristikat Strukturore të portit të Durrësit janë:

- Sipërfaqe tokësore prej 65 ha;
- Sipërfaqe ujore prej 67 ha;
- Gjatësi kalate prej 2275 mila; dhe
- Thellësia prej 7,3 - 11,5 metra.

2.2.3 Kapaciteti i portit

Porti i Durrësit gjatë viteve është ndërtuar dhe modernizuar ashtu që në tërësi t'i plotëson kërkesat e shoqërisë për transportin e udhëtarëve dhe mallrave. Është me rëndësi të ceket se shërbimet të cilat i ofron ky port janë të një cilësie mjaft të mirë dhe me çmime shumë të volitshme. Në mënyrë që të prezantohen shërbimet të cilat i ka ofruar ky port, në tabelat vijuese janë paraqitur të dhënat mbi kanalin hyrës të portit, kalatat e portit, të dhënat mbi trafikun (2011 - 2016), të dhënat mbi numrin e kontejnerëve (2011 – 2016), dhe të dhënat mbi numrin e trageteve (2011 – 2016).

Tabela nr. 14 – Kanali hyrës i portit të Durrësit

Emërtimi	Gjatësia në mila	Thellësia në metra	Gjerësia në metra
Kanali i hyrjes	6,755.00	9.50	120.00

Tabela nr. 15 – Kalatat në portin e Durrësit

Emërtimi	Gjatësia në mila	Thellësia në metra	Përdorimi
Kalata 0	78	7.3	Dispozicion Ushtrisë, Kufirit, etj.
Kalata 1	178.5	7.35	Dispozicion Policisë, Doganës, etj.
Kalata 2	292.2	7.35	Mallrat e përgjithshme të paletizuara & Ro-Ro
Kalata 3	30	7.1	Mallrat e përgjithshme të paletizuara & Ro-Ro
Kalata 4	173.8	7.1	Mallrat e përgjithshme të paletizuara & Ro-Ro
Kalata 5	235.9	7.9/9.85	Drithëra
Kalata 6	265	9.85	Kontejner
Kalata 7&8	400	8.7	Rifuxho të ngurta
Kalata 9	122	8	Tragete
Kalata 10	250	11	Në rikonstruksion
Kalata 11	250	7.3/9.9	Rifuxho të ngurta

Tabela nr. 16 – Volumet e mallrave në portin e Durrësit

Vitet	Viti 2011	Viti 2012	Viti 2013	Viti 2014	Viti 2015	Viti 2016
Eksporti	1,326,038	1,341,531	1,665,839	1,606,154	1,340,328	1,200,746
Importi	2,164,685	2,174,916	1,903,831	2,111,838	2,156,038	2,263,200
Totali	3,490,723	3,516,447	3,569,670	3,717,992	3,496,366	3,463,946
Numri i anijeve	2,086	1,941	1,635	1,702	1,617	1,552

Tabela nr. 17 – Volumet e kontejnerëve në portin e Durrësit

Vitet	Viti 2011	Viti 2012	Viti 2013	Viti 2014	Viti 2015	Viti 2016
Eksporti	40,747	43,638	53,938	50,612	52,006	58,986
Importi	39,997	44,271	55,116	48,738	52,054	59,843
Numri total	80,744	87,909	109,054	99,350	104,060	118,829
Numri i anijeve	127	164	144	165	184	200
Vëllimi në net ton	1,059,238	1,171,187	1,510,430	1,300,539	1,415,404	1,587,774

Tabela nr. 18 – Volumet e trageteve në portin e Durrësit

Vitet	Viti 2011	Viti 2012	Viti 2013	Viti 2014	Viti 2015	Viti 2016
Udhëtarë në hyrje	421,146	403,256	359,716	379,699	365,128	411,874
Udhëtarë në dalje	432,602	395,268	357,683	394,983	409,283	427,724
Total udhëtarë	853,748	798,524	717,399	774,682	774,411	839,598
Numri i trageteve	1,431	1,290	1,125	1,133	1,090	1,036

Në tabelat e mësipërme janë paraqitur të dhënat teknike të infrastrukturës bazike të portit të Durrësit, dhe në të njëjtën kohë janë paraqitur informatat lidhur me transportin e udhëtarëve, transportin e mallrave, numrin e kontejnerëve, numrin e anijeve dhe numrin e trageteve të cilat kanë hyrë dhe kanë dalur nga ky port.

Është me rëndësi të përmendet se porti i durrësit ka capacityete shumëherë më të mëdha qoftë për transportin e udhëtarëve, apo qoftë për transportin e mallrave, zhvillimet e këtij porti dhe lidhjet më të mira me Korridoret Pan Evropiane të transportit rrugor dhe hekurudhor do ta ngrisin shumë më tepër vëllimin e transportit për dhe nga ky port.

2.2.4 Vizioni për të ardhmen

Porti i Durrësit si njëri ndër portet më të mëdha në detin Adriatik dhe detin Jon, është një qendër shumë e rëndësishme për zhvillimin e transportit intermodal, transport ky i cili mundëson transportin e mallrave me së paku dy lloje të transportit pa pasur nevojë të bëhet ngarkimi apo shkarkimi i mallit gjatë ndërrimit të llojit të transportit.

Porti i Durrësit gjatë viteve të mëhershme e ka pasur brenda edhe sistemin hekurudhor, por për fat të keq tani rrjeti hekurudhor nuk është pjesë e këtij porti. Duke ditur rëndësinë e madhe të transportit hekurudhor, ky port do të jetë shumë shpejt i detyruar që të bënë ndërtimin e linjave hekurudhore brenda portit, ashtu që përveç bartjes së mallrave me kamionë, kjo të bëhet edhe me hekurudhë.

Vitet e fundit porti i Durrësit ka pasur një rindërtim të madh të infrastrukturës duke e bërë këtë port mjaft atraktiv për transportin e mallrave dhe të udhëtarëve, mirëpo me ndërtimin e korridorit të tetë dhe lidhjen e këtij porti me hekurudhë me Kosovën dhe korridorin e dhjetë në Nish, ky port e ka mundësinë që të jetë si njëri ndër portet më të mëdha në Gadishullin Ballkanik.

Nuk ka dilemë se nëse bëhet ndërtimi dhe lidhja edhe me hekurudhë, Porti i Durrësit në një të ardhme të afërt do të jetë si njëri ndër portet kryesore të detit Adriatik dhe do të paraqes një segment tepër të rëndësishëm të zhvillimit ekonomik të Shqipërisë dhe më gjerë.

KAPITULLI III

3. Korridoret pan evropiane të transportit hekurudhor

Komisioni Evropian, respektivisht Observatori i Transportit për Evropën Jug-Lindore (SEETO) ka përcaktuar korridoret kryesore hekurudhore për Evropën Jug Lindore. Pjesë e këtyre korridoreve hekurudhore është edhe Kosova me Linjën e 10 hekurudhore e cila i përket rrjetit qendrorë të SEETO-s dhe e lidhë Kosovën me Serbinë dhe Maqedoninë (Kralejë – Fushë Kosovë – Shkup) si dhe Linja e 7 hekurudhore e cila i përket rrjetit gjithëpërfshirës të SEETO-s dhe lidhë Kosovën me Serbinë (Nish – Podujevë – Prishtinë).

Përkrahur nga Komisioni Evropian, më 11 qershor 2004 në Luksemburg: Kroacia, Serbia, Bosnja dhe Hercegovina, Mali i Zi, Shqipëria, Kosova dhe Maqedonia kanë rënë dakord dhe e kanë nënshkruar Memorandumin e Mirëkuptimit për zhvillimin e Rrjetit Qendror të Transportit Rajonal për vendet e Evropës Juglindore.

Ky Memorandum ka përcaktuar hapat e mëtejshëm drejt një objektivit të përbashkët të bashkëpunimit rajonal në Evropën Juglindore.

Si rezultat i këtij Memorandumi, më 4 dhjetor të vitit 2007, në Tiranë është nënshkruar shtojca e Memorandumit të Mirëkuptimit për Zhvillimin e Rrjetit Qendror të Transportit Rajonal të Evropës Juglindore për Zonën e Transportit Hekurudhor të Evropës Juglindore.

Nëpërmjet kësaj shtojce të memorandumit të mirëkuptimit palët ranë dakord për të zbatuar dhe për të arritur objektivat e mëposhtme:

- Synimi 1: Të ndërtohen institucionet rregullatore efektive për sektorin hekurudhor
- Synimi 2: Të bëhet ndarja, pavarësimi i menaxhimit dhe orientimi drejt tregut
- Synimi 3: Të realizohet qasja në treg, Interoperabiliteti dhe të ngritët siguria hekurudhore
- Synimi 4: Të arrihet stabiliteti financiar dhe transparenca
- Synimi 5: Të bëhet lehtësimi i kalimit të kufirit
- Synimi 6: Të realizohet dimensionin social dhe dialogu social me të punësuarit

Objektivi kryesor i këtyre ndryshimeve lidhet me përgatitjen e sektorëve hekurudhor të vendeve të Ballkanit Perëndimor drejt themelimit të hapësirës unike hekurudhore të BE-së.

Është e ditur se memorandumit i mirëkuptimit i përmendur më sipër pritet të zëvendësohet me Traktatin e Komunitetit të Transportit ndërmjet BE-së dhe vendeve të Evropës jug-lindore me të cilin do të themelohet Komuniteti i Transportit i Evropës Jug-lindore. Përmes këtij traktati (i cili pritet të nënshkruhet gjatë vitit 2017) pritet që të bëhet rregullimi i transportit ndërmjet vendeve të BE-së dhe vendeve të Ballkanit Perëndimor.

Në fig. 17 është bërë paraqitja e korridoreve dhe linjave hekurudhore të SEETO-s për vendet e Ballkanit perëndimor, rrjet ky i cili është tejet i rëndësishëm për zhvillimet e mëtejme të transportit hekurudhor të rajonit dhe integritet në Rrjetin e Integruar të BE-së.

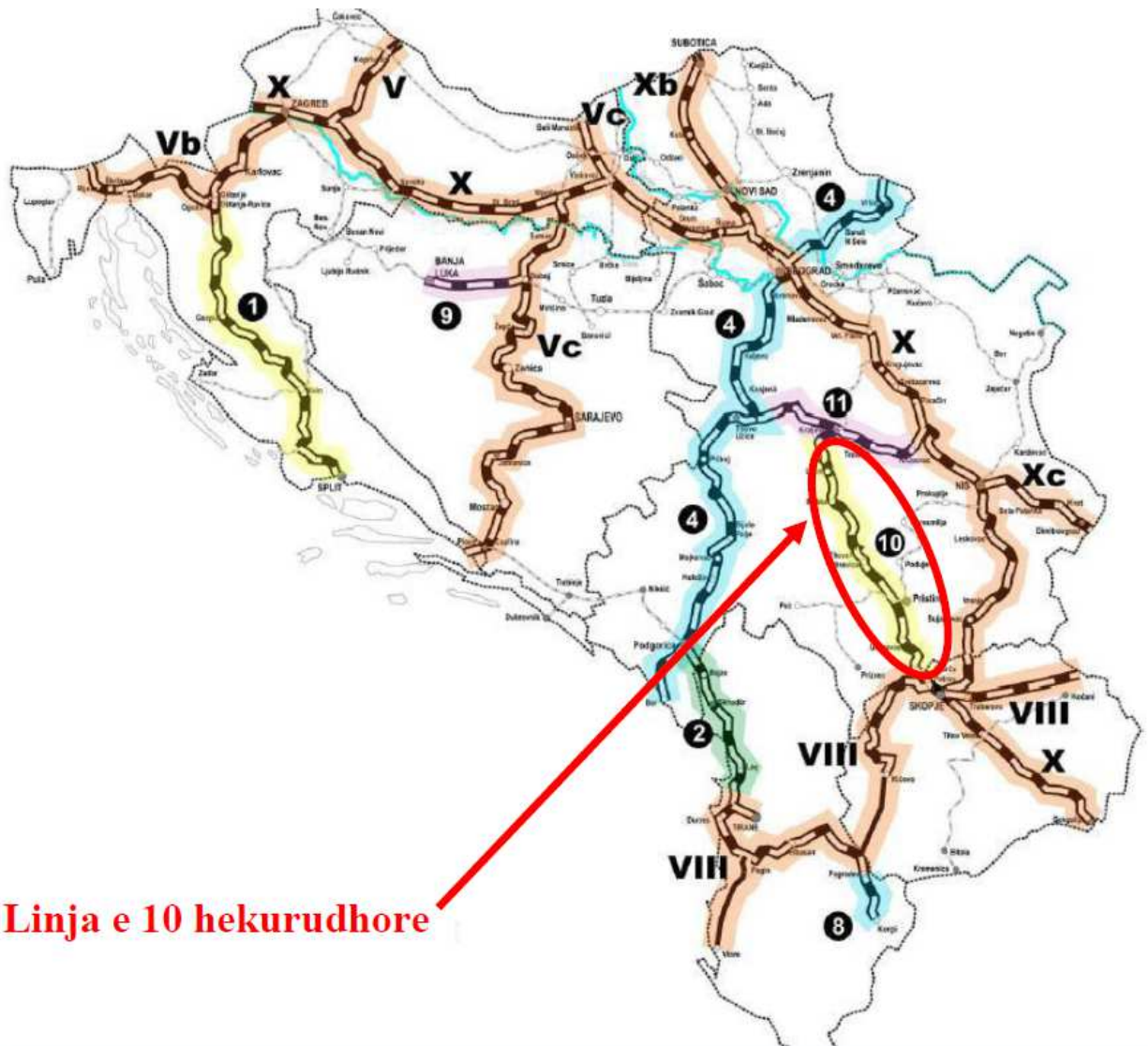


Fig. 17 – Korridoret dhe Linjat Hekurudhore të SEETO-s

3.1 Rrjeti qendror hekurudhor i SEETO-s

Në kuadër të zhvillimeve dhe përcaktimeve të Bashkimit Evropian për ndërtimin dhe modernizimin e rrjetit hekurudhor të vendeve të Ballkanit perëndimor të përcaktuar me korridoret dhe linjat hekurudhore qendrore dhe gjithëpërfshirëse të SEETO-s, Bashkimi Evropian dhe shtetet anëtare të SEETO-s kanë përcaktuar rrjetin kryesor dhe atë gjithëpërfshirës të SEETO-s, rrjet ky i cili është i një rëndësie të veçantë për zhvillimet e transportit hekurudhor.

Bashkimi Evropian, respektivisht Observatori i Transportit për Evropën Jug – Lindore (SEETO), ka përcaktuar çartë korridoret dhe linjat hekurudhore të cilat janë si bartëse e transportit hekurudhor të mallrave dhe udhëtarëve për vendet e rajonit dhe më gjerë. Në tabelën nr. 19 janë prezantuar korridoret dhe linjat hekurudhore kryesore dhe gjithëpërfshirëse të SEETO-s.

Tabela 19 – Rrjeti gjithëpërfshirës dhe ai qendror hekurudhor i SEETO-s për Ballkanin perëndimor

Korridoret / Linjat (degët)	Rrjeti gjithëpërfshirës hekurudhor		Rrjeti qendrorë hekurudhor	
	Nyjet (stacionet)	Gjatësia (km)	Nyjet (stacionet)	Gjatësia (km)
Korridori V- C	Bosanski Shamac – Sarajevë – Çaplinë	428	Bosanski Shamac – Sarajevë – Mostar - Çaplinë	428
Korridori VIII	Tiranë – Durrës – Vlorë – Pogradec – Kërçovë – Shkup – Kumanovë - Beljakovc	426	Tiranë – Durrës – Vlorë – Shkup – Deva Bair – Kufiri me Bullgarinë	73
Korridori X	Shid – Beograd – Shkup – Gjevgjeli – Kufiri me Greqinë	730	Shid – Beograd – Shkup – Gjevgjeli – Kufiri me Greqinë	730
Korridori X - B	Kufiri Hungarez – Kelebija – Stara Pazova	151	Kufiri Hungarez – Kelebija – Novi Sad - Stara Pazova	151
Korridori X - C	Nish – Dimitrovgrad – Kufiri me Bullgarinë	104	Nish – Dimitrovgrad – Kufiri me Bullgarinë	104
Korridori X - D	Veles – Kremenicë - Kufiri me Greqinë	145	/	/
Linja 2	Podgoricë – Vorë	144	Podgoricë – Vorë	144
Linja 4	Kufiri Rumun – Vrshac – Beograd - Bar	580	Kufiri Rumun – Vrshac – Beograd – Podgoricë - Bar	580
Linja 7	Nish – Dolevac – Prishtinë	152	/	/
Linja 9 - A	Banjallukë – Doboj – Tuzlla - Brčko	491	/	/
Linja 10	Llapovë – Kralevë – Fushë Kosovë – Gjorgje Petrov	340	Kralevë – Fushë Kosovë – Gjorgje Petrov	254
Linja 11	Pozhegë - Stallaq	138	Pozhegë - Stallaq	138
Linja 13	Kufiri Hungarez – Horgosh – Suboticë	28	/	/

3.2 Politikat e BE-së për rrjetin e integruar hekurudhor evropian

Politikat e Bashkimit Evropian kanë qenë dhe janë të orientuara drejt themelimit të rrjetit unik hekurudhor të BE-së me të vetmin qëllim që rrjetet hekurudhore të vendeve të BE-së t'i plotësojnë kriteret e interoperabilitetit të cilat mundësojnë qarkullimin pa pengesë të trenave të udhëtarëve dhe mallrave nëpër të gjitha rrjetet hekurudhore të vendeve anëtare, duke i plotësuar kështu standardet legjislativë dhe ato teknike. Qëllimi kryesor i tërë këtij procesi është që vendet e BE-së por edhe vendet e Ballkanit Perëndimor t'i plotësojnë kriteret e përcaktuara me Direktivat e BE-së për hapje të tregut hekurudhor për të gjithë operatorët e transportit

hekurudhor lokal, rajonal dhe të BE-së, për një qasje në tregun hekurudhor në mënyrë të barabartë, transparente dhe jodiskriminuese.

BE-ja ka hartuar dhe harton strategji dhe politika të mirëfillta për zhvillimin dhe ngritjen e transportit, e sidomos për rritjen e transportit të mallrave me hekurudhë, transport ky i cili është i domosdoshëm dhe shumë i rëndësishëm, për mbrojtjen e ambientit, mbrojtjen e infrastrukturës rrugore, zvogëlimin e tollovide dhe aksidenteve në rrugë, dhe transport ky i cili mundëson një vëllim të madh të transportit të mallrave dhe me një kosto shumë më të ulët sesa llojet tjera të transportit.

Ndër shumë e shumë dokumente të rëndësishme të lidhura me fushën transportit, Bashkimi Evropian ka hartuar politikat zhvillimore dhe në vitin 2011 ka miratuar dokumentin më të rëndësishëm politikbërës, të ashtuquajtur “White Paper” (letra e bardhë), përmes të cilit dokument janë përcaktuar politikat zhvillimore të transportit brenda vendeve anëtare të BE-së.

Sa i përket transportit hekurudhor, në këtë dokument janë përcaktuar shumë qartë politikat e BE-së që për qëllim kanë objektivat vijuese:

- Të bëjnë përgatitjen e zonës Evropiane të transportit për të ardhmen; dhe
- Arritjen e një vizioni për sistemin konkurrues dhe të qëndrueshëm të transportit.

Në kuadër të “White Paper” mbi Transportin është hartuar udhërrëfyesi për një zonë të vetme (unike) të transportit, ku në mesin e çështjeve të tjera të rëndësishme janë parashikuar këto iniciativa:

- Krijimi i një tregu të vërtetë të brendshëm për shërbimet hekurudhore;
- Përfundimi i procedurave për kontrollimin e hapësirës së lartë ajrore Evropiane nda pika të caktuara;
- Ngritja e kapaciteteve dhe cilësisë së shërbimeve në aeroporte;
- Themelimi i brezit të kaltër detar dhe qasja në tregun e porteve;
- Ndërtimi i një kornize të përshtatshme për navigacionin ë brendshëm të mallrave;
- Zhvillimi i transportit rrugor; dhe
- Zhvillimi i transportit multimodal të mallrave: përmes “e-freight”. Dmth, realizimi i transportit të mallrave përmes qasjes elektronike pa pasur nevojë të bëhet shkëmbimi i letrave dhe dokumenteve të institucioneve të ndryshme, që paraqesin një burokraci administrative.

Në mënyrë që edhe vendet e Ballkanit perëndimor të jenë pjesë e zhvillimeve të transportit hekurudhor për të ardhmen, ku pritet integrimi i këtyre vendeve në rrjetin e BE-së; Bashkimi Evropian ka caktuar rreth 1 miliard € për bashkëfinansimin e projekteve zhvillimore dhe asistencës teknike për periudhën 2014-2020 për vendet e Ballkanit perëndimor. Të 200 milionët e parë janë dhënë në Samitin për Ballkanin Perëndimor të mbajtur në Vjenë në gusht të vitit 2015 për dhjetë projekte prioritare, nga të cilat 3 (tre) prej tyre janë për hekurudhat. Qëllimi i këtij projekti është që të bëhet përmirësimi i lidhjeve hekurudhore dhe arritja e standardeve të parapara me Direktivat e BE-së brenda Ballkanit perëndimor dhe me BE-në si një faktor kyç për zhvillim dhe rritje të vendeve të punës.

3.3 Korridori i X (dhjetë) hekurudhor

Më herët u tha se BE-ja ka përcaktuar korridoret pan evropiane të transportit të cilat janë në interes të veçantë për zhvillimin e transportit të udhëtarëve dhe mallrave. Në kuadër të këtyre korridoreve dhe linjave hekurudhore në Ballkanin Perëndimor njihen dy korridore kryesore:

- Korridori i dhjetë hekurudhor; dhe
- Korridori i tetë hekurudhor.

Korridori i X (dhjetë) hekurudhor është njëri ndër korridoret më të rëndësishme të Rrjetit të Transportit Trans Evropian i cili i lidhë vendet e Evropës perëndimore me vendet e Ballkanit Perëndimor, respektivisht Austrinë, Slloveninë, Serbinë, Maqedoninë dhe Greqinë.

Korridori i dhjetë hekurudhor (shih fig. 18) , paraqet boshtin kurrizor të transportit hekurudhor për vendet e Ballkanit perëndimor, andaj duke pasur parasysh rëndësinë tejet të madhe të këtij korridori, Bashkimi Evropian ka filluar mbështetjen e madhe përmes granteve dhe financimit përmes kredive nga Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim për modernizimin e këtij korridori hekurudhor i cili shërben dhe do të shërben edhe në të ardhmen për zhvillimin e transportit hekurudhor të udhëtarëve dhe mallrave.

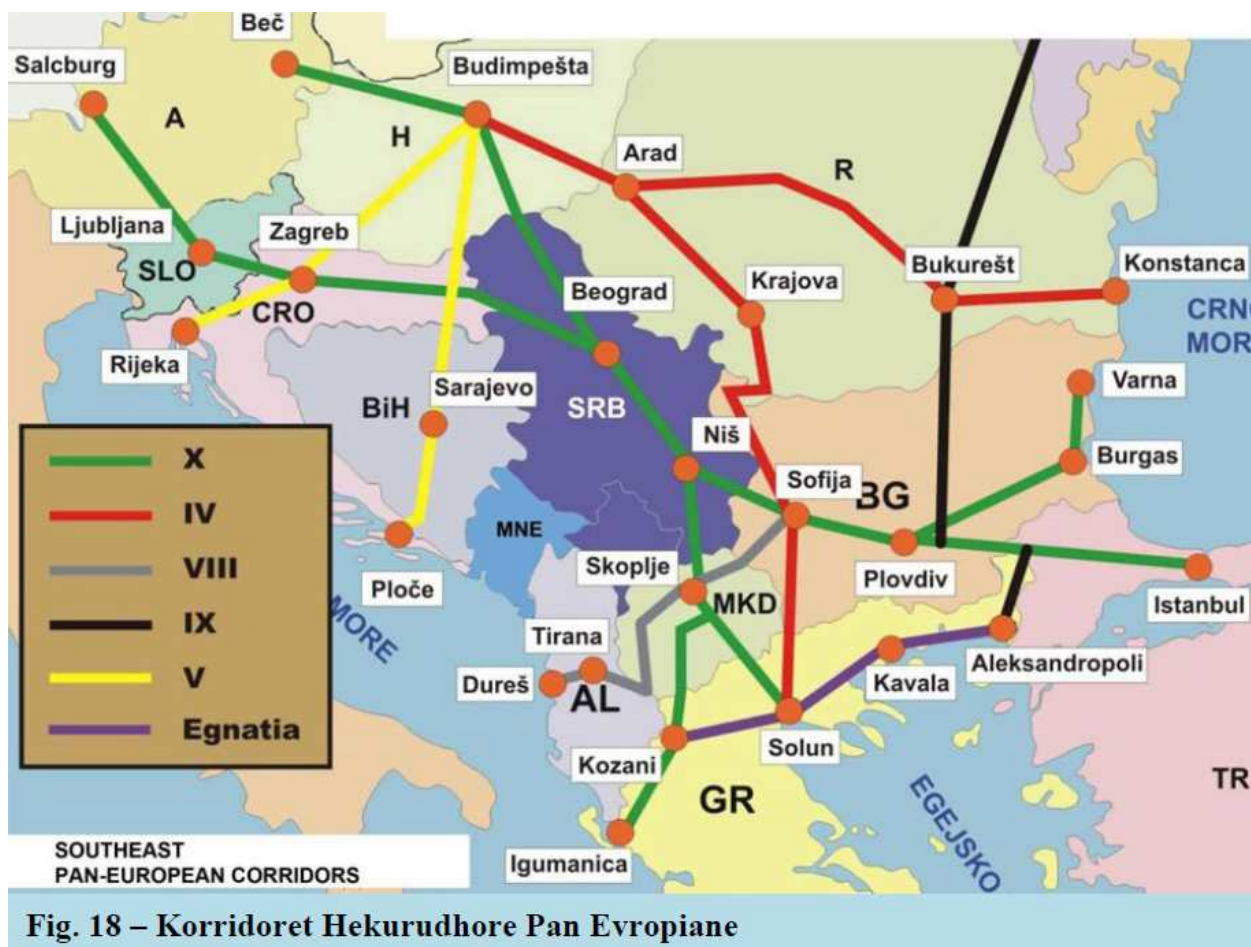


Fig. 18 – Korridoret Hekurudhore Pan Evropiane

Ky korridor hekurudhor lidhet edhe me korridoret dhe linjat tjera hekurudhore të cilat si tërësi formojnë rrjetin kryesor dhe atë gjithëpërfshirës të transportit hekurudhor të SEETO-s për vendet e Ballkanit perëndimor, respektivisht vendet e Evropës Juglindore.

Korridori i X (dhjetë) hekurudhor i ka edhe katër degë të veçanta të cilat lidhen me këtë korridor dhe linjat tjera hekurudhore:

- Xa që lidhë Gracin me Mariborin dhe Zagrebin;
- Xb që lidhë Budapestin me Novi Sadin dhe Beogradin;
- Xc që lidhë Nishin me Sofjen, Plovdivin dhe Stambollin; dhe
- Xd që lidhë Velesin me Prilepin, Manastirin, Florinën dhe Igumenicën.

3.4 Korridori i VIII (tetë) hekurudhor

Korridori i VIII (tetë) hekurudhor është njëri prej korridoreve më të rëndësishme Pan-evropiane. Ky korridor i cili e lidhë Detin Adriatik me Detin e Zi i lidhë qytetet dhe vendet vijuese: Tiranën - Durrësin – Elbasanin – Pogradecin në Shqipëri, Strugën – Kërçovën – Shkupin – Kumanovën – Kriva Pallankën në Maqedoni, dhe Gueshevon – Radomirin – Sofjen – Plovdivin – Burgasin – Varnën në Bullgari.

Në fig. 19 është prezantuar harta me vendet nëpër të cilat kalon ky korridor hekurudhor, të cilit për momentin i mungojnë disa linja hekurudhore, ndërtimi i të cilave pritet të bëhet në të ardhmen.



Fig. 19 – Korridori i VIII (tetë) hekurudhor

Ndërtimi i linjave hekurudhore të korridorit VIII-të dhe rehabilitimi i linjave ekzistuese është në vazhdim e sipër, ndërsa financimi sigurohet nga një hua nga Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim. Komisioni Evropian ka lehtësuar dialogun e nivelit të lartë ndërmjet Republikës së Shqipërisë, Maqedonisë dhe Bullgarisë ashtu që të sigurohet zotimi i përbashkët i këtyre vendeve për përfundimin e lidhjeve hekurudhore të cilat mungojnë dhe rehabilitimin e linjave ekzistuese ashtu që të fitohet një infrastrukturë hekurudhore e cila i plotëson kriteret e interoperabilitetit.

Përveç investimeve nga BERZH-i, KE-ja ka mbështetur dhe e mbështetë me të madhe këtë projekt madhorë përmes granteve të veta. Këtu vlen të përmendet se puna në realizimin e këtij projekti ka filluar dhe se realizimi i punëve është paraparë që të ndodhë në tri faza. Më lartë u tha se korridorit tetë fizikisht i mungojnë disa linja hekurudhore të cilat kanë filluar të ndërtohen. Linjat hekurudhore të cilat mungojnë në korridorin e tetë janë:

- Lin – Kufiri me Maqedoninë me gjatësi 3 km;
- Kufiri me Shqipërinë – Strugë me gjatësi 13.5 km;
- Strugë – Kërçovë me gjatësi 53.5 km;
- Kumanovë - Beliakovci – Kriva Pallanka me gjatësi 66 km;
- Kriva Pallanka – Kufiri me Bullgarinë me gjatësi 23 km
- Kufiri me Maqedoninë – Gueshevo me gjatësi 3 km

Korridorin e VIII-të hekurudhor akoma nuk është funksional për shkak të lidhjeve të munguara të prezantuara më sipër. Mirëpo, angazhimi i BE-së dhe tri vendeve nëpër të cilat kalon ky korridor është shumë i madh, andaj në vitet në vijim pritet që ky korridor të funksionalizohet në tërësi dhe të fillohet me transportin e udhëtarëve dhe mallrave.

3.5 Linja e 10 (dhjetë) hekurudhore

Siç u tha më herët, Komisioni Evropian, respektivisht SEETO ka përcaktuar korridoret kryesore hekurudhore për Evropën Jug Lindore. Pjesë e këtyre korridoreve hekurudhore është edhe Kosova me Linjën e 10 Hekurudhore (Railway Route 10) e cila i përket Rrjetit Qendror të SEETO-s dhe e lidhë Kosovën me Serbinë dhe Maqedoninë, respektivisht: Llapovo (Serbi) – Fushë Kosovë (Kosovë) – Shkup (Maqedoni).

Linja e 10 (dhjetë) hekurudhore paraqet njërën nga linjat kryesore të Ballkanit Perëndimor dhe e njëjta është si linjë paralele e Korridorit të X (dhjetë) hekurudhor. e njëjta është me një rëndësi tejet të madhe për zhvillimin e transportit jo vetëm për Ballkanin Perëndimor por edhe për vendet e BE-së. mu për këtë arsye Bashkimi Evropian ka filluar përkrahjen financiare për zhvillimin dhe modernizimin e kësaj linje hekurudhore.

Në fig. 20 është bërë prezantimi i korridoreve dhe linjave hekurudhore të vendeve të Ballkanit Perëndimor, pjesë e të cilave është edhe linja e 10 (dhjetë) hekurudhore.

Falë angazhimeve tejet të mëdha të Hekurudhave të Kosovës dhe mbështetjes financiare të Komisionit Evropian, në vitin 2010 është kryer studimi i fizibilitetit për modernizimin e kësaj linje hekurudhore, ndërsa me datën 09.12.2015 Këshilli Kombëtar për Investime ka bërë

miratimin e projekteve infrastrukturore hekurudhore të cilat paraqesin prioritet për vendin tonë (shih tabelën nr. 13), dhe fokusimi i institucioneve shtetërore do të jetë i orientuar në gjetjen e mjeteve financiare për realizimin e tyre. Kuptohet se prioriteti numër një mbetet investimi në rehabilitimin dhe modernizimin e linjave hekurudhore që janë pjesë e korridoreve të SEETO-s (Linja e 10 hekurudhore) ashtu që ato të i plotësojnë kriteret e përcaktuara të BE-së mbi interoperabilitetin.



Falë këtyre angazhimeve në vitin 2015 ka filluar projekti i rehabilitimit gjeneral dhe modernizimit të linjës së 10 (dhjetë) hekurudhore i cili projekt mbështetet nga grantet e BE-së, kredia nga BERZH-i dhe BEI-ja, si dhe nga mbështetja financiare e Qeverisë së Kosovës. Kostoja e realizimit të këtij projekti është llogaritur në rreth 2,200,000.00 euro dhe ky projekt pritet të përfundojë deri në vitin 2022.

Ky projekt do të realizohet në tri faza:

- Faza e parë Hani i Elezit – Fushë Kosovë;
- Faza e dytë Fushë Kosovë – Mitrovicë; dhe
- Faza e tretë Mitrovicë – Leshak.

Vlen të përmendet se gjatë vitit 2016 është kryer projekt dizajni detaj teknik për rehabilitimin e fazës së parë, ndërsa gjatë vitit 2017 pritet të fillojnë punët në rehabilitimin e këtij segmenti.

Gjatë vitit 2017 po ashtu pritet të kryhet projekt dizajni detaj teknik për rehabilitimin e fazës së dytë për segmentin hekurudhor (Fushë Kosovë – Mitrovicë), dhe në ndërkohë do të kryhen procedurat për fazën e tretë (Mitrovicë – Leshak – Kufiri me Serbinë).

Linja e 10 (dhjetë) hekurudhore (Llapovë – Krlevë – Rashkë – Kufiri Serbi / Kosovë – Leshak – Mitrovicë – Fushë Kosovë – Ferizaj – Hani i Elezit – Kufiri Kosovë / Maqedoni – Vollkovë – Shkup) e ka gjatësinë prej 340 km, prej të cilave 149.110 km janë në territorin e Kosovës..

Linja e 10 hekurudhore për shkak të mungesës së investimeve kapitale për një kohë të gjatë (ka rreth 40 vite që nuk është bërë rehabilitimi gjeneral i saj), andaj shpejtësia maksimale e lëvizjes së trenave në këtë linjë është 60 km/h. Përveç ngritjes së sigurisë dhe përfitimeve tjera, kjo ka paraqitur dhe paraqet edhe një arsye të madhe për rehabilitimin dhe modernizimin e saj ashtu që të kemi një linjë hekurudhore me standarde evropiane e cila do të ketë një shpejtësi të projektuar të qarkullimit të trenave (80 km/h deri në 120 km/h), siguri maksimale të lëvizjes, ngritje të kapacitetit qarkullues dhe çka është më me rëndësi të mundësojë zhvillimin e transportit hekurudhor rajonal dhe më gjerë, gjë që do të ndikonte drejtpërsëdrejti në zhvillimin ekonomik të vendit.

KAPITULLI IV

4. Linja hekurudhore Prizren – Durrës

Një gojëdhënë e vjetër e popullit shqiptarë thotë: “Kur perëndia e krijoj botën, në te vendosi lumenj, liqene, dete, oqeanë, fusha e male; ndërsa të gjitha kodrat që i kanë mbetur i ka vendosur në Shqipëri”.

Për fat të keq, ndarja e Kosovës me Shqipërinë nuk ka qenë vetëm politike, por ka qenë edhe fizike, sepse një pafundësi e maleve të larta ka qenë dhe është në mes të Kosovës dhe Shqipërisë. Kjo ka ndikuar që për vite të tëra shqiptarët nga të dyja anët e kufirit të jenë të ndarë politikisht por çka është më e keqja edhe fizikisht, duke mos pasur asnjë lidhje rrugore apo hekurudhore e cila do ta lidhte popullin e ndarë shqiptarë.

Në fig. 21 është paraqitur terreni ndërmjet kufirit Kosovë – Shqipëri ku shihet se ky terren përbëhet nga bjeshkët e larta dhe të pakalueshme deri në vitet e dy mijta.



Fig. 21 – Kufiri Kosovë – Shqipëri

Kjo ndarje fizike shekullore e popullit shqiptarë, ndryshoj pas vitit 1999, kur Kosova fitoj pavarësinë, ndërsa shteti shqiptar filloj të realizojë ëndrrën shekullore për ndërtimin e autostradës të pritur me shekuj e cila e lidhë Shqipërinë me Kosovën. Ideja për ndërtimin e kësaj autostrade ishte që nga vitet e nëntëdhjeta, mirëpo ndërtimi i kësaj autostrade u bë nga viti 2003, deri në

vitin 2009, ndërsa lëshimi në funksion u bë në qershor të vitit 2009. Kjo autostradë e lidhë Durrësin dhe Shëngjnin me vendkalimin kufitar me Kosovën në Morinë ndërsa kalon si A1 nëpër Thumanë, Mamurras, Laç, Milot, Rrëshen, Reps, Thirrë e Kalimash. Ndërsa ajo kalon si SH5 nëpër Kolsh, Kukës e Morinë si vazhdimësi e rrugës shtetërore 5 (SH5) Shkodër - Pukë - Kukës - Morinë. Ajo ka një gjerësi 25-31 metra, gjatësi prej 170 kilometra dhe në të zhvillohet shpejtësi prej 80–120 km/h. Nga kufiri në Morinë deri në Durrës, rruga ekzistuese 180 kilometërshë që përshkohej për 6 deri 7 orë, është kthyer në një rrugë të shpejtë që të mund të kalohet për vetëm 2.5 orë.

Përveç autostradës e cila i lidhi një komb të ndarë, nevoja e madhe e zhvillimit ekonomik, zhvillim ky i cili është i lidhur shumë ngushtë me transportin e mallrave dhe udhëtarëve, kërkon që Shqipëria dhe Kosova të lidhen edhe me linjë hekurudhore.

Për fat të keq, për shkak të opstrukcionit të cilin e kanë vendet e rajonit ndaj Shqipërisë dhe Kosovës, pengesave të ndryshme dhe interesave ekonomike të vendeve të caktuara, sot në Rrjetin Hekurudhor Pan Evropian për vendet e Ballkanit Perëndimor nuk gjendet linja hekurudhore Durrës – Prizren. Përkundër pengesave të sipërpërmendura për mos përfshirjen e kësaj linje hekurudhore në rrjetin Hekurudhor të SEETO-s, fajin kryesor e kanë institucionet e shtetit shqiptar dhe atij Kosovar për shkak të angazhimit të pamjaftueshëm për futjen në agjendën evropiane të kësaj linje hekurudhore.

Sidoqoftë, falë ndryshimeve të mëdha të cilat kanë ndodhur në vendet e Ballkanit Perëndimor dhe qasjes së BE-së ndaj këtyre zhvillimeve, duke financuar dhe mbështetur pa rezervë zhvillimin dhe modernizimin e korridoreve Pan Evropiane të transportit, e në veçanti të transportit hekurudhor, tani ka ardhur koha që përveç zhvillimeve dhe modernizimit të rrjeteve ekzistuese hekurudhore, Kosova dhe Shqipëria të bëjnë të pamundurën për futjen në agjendën e BE-së edhe ndërtimin e linjës hekurudhore e cila do të lidhte Durrësin me Prizrenin.

4.1 Analiza e arsyeshmërisë ekonomike të ndërtimit të linjës hekurudhore

Transporti efikas është njëri nga komponentët më se kritike të zhvillimit ekonomik, dhe atë në nivelin global dhe kombëtar. Disponueshmëria e transportit ndikon në modelet e zhvillimit global dhe mund të jetë një nxitje apo pengesë për rritjen ekonomike në kuadër të investimeve të transportit për vendet veç e veç. Tanimë është e qartë se transporti i lidhë faktorët e prodhimit së bashku në një rrjet të marrëdhënieve në mes të prodhuesve dhe konsumatorëve për të krijuar një ndarje më efikase të prodhimit, levave krahasuese të avantazheve gjeografike, dhe të sigurojë mjetet për të zgjeruar ekonomitë sipas shkallës dhe qëllimit. Kontributi i transportit për zhvillimin ekonomik përfshinë sa vijon:

- Efektet e rrjetit - lidhin më shumë vende në mënyrë eksponenciale duke rritur vlerën dhe efektivitetin e transportit;
- Përmirësimet e performancës – bëjnë uljen e kostos dhe shkurtimin e kohës për lëvizjet ekzistuese të udhëtarëve dhe mallrave duke rritur kontributin e transportit në rritjen ekonomike;

- Besueshmëria - përmirëson performancën kohore dhe redukton humbjen dhe dëmtimin, duke reduktuar kështu pengesat ekonomike;
- Madhësia e tregut - qasja në tregje më të gjera shton ekonomitë e shkallës në prodhimin, shpërndarjen dhe konsumin, duke nxitur rritjen ekonomike; dhe
- Prodhimi – transporti e rrit prodhimin duke përfituar nga qasja në një bazë më të madhe dhe më të ndryshme të inputeve të tilla si lënda e parë, pjesët, energjia dhe puna, si dhe tregjet më të gjera për rezultatet të ndryshme.

Transporti ka ndikuar në zhvillimin ekonomik që nga fillimi i qytetërimit njerëzor. Zhvillimi ekonomik i fokusuar në bashkimin e sistemeve të transportit ka zanafillën në qytetet e hershme duke u rritur kështu edhe në limanet dhe portet natyrore, në lumenj dhe liqene, ku transporti ka qenë në dispozicion. Romakët ndërtuan rrugë për të bashkuar dhe për të siguruar qasje në perandorinë e tyre në viset më të largëta. Karakteristikat gjeografike të tilla si afërsia me oqeanet, dete dhe rrugë ujore, pastaj me fushat, malet dhe vendndodhjen e oazave, ka përcaktuar sistemet më të hershme të transportit (p.sh., "Silk Road" shkuarja nga oaza në oazë, dhe qyteti në qytet, ku nuk kishte ujë apo trase rrugore).

Revolucioni industrial ka gjeneruar kërkesa të reja për vëllime të mëdha të transportit siç janë: thëngjilli, mineralet e hekurit, dhe materialet tjera. Kjo nevojë për transporte me vëllime të mëdha çoi në ndërtimin e kanaleve që mundësojnë transportin përmes ujit, dhe çka është më revolucionare, për zhvillimin e hershëm të transportit hekurudhor.

Duke pasur parasysh se Kosova është një vend pa dalje në det, nevoja për shfrytëzimin e transportit detar ka qenë dhe mbetet shumë e madhe. Deri në hapjen e autostradës së kombit i tërë transporti është realizuar përmes Maqedonisë dhe portit detar të Selanikut. Duke ditur të kaluarën e vendit tonë dhe qasjen e shteteve përreth ndaj Kosovës, gjithmonë ekziston rreziku që vendet tona fqinje (me përjashtim të Shqipërisë) ti mbyllin linjat hekurudhore dhe rrugore për ne. Prandaj, nevoja e lidhjes së Kosovës me hekurudhë me Portin e Durrësit ka qenë dhe mbetet si njëri ndër prioritetet kryesore të vendit tonë.

Kjo linjë hekurudhore do të ndikonte që çfarëdo bllokade eventuale nga shtetet e rajonit të mos ketë ndikim në zhvillimet tona sa i përket transportit të udhëtarëve dhe mallrave, e sidomos të lidhjeve tona me botën përmes Portit të Durrësit. Pra, ndërtimi i linjës hekurudhore përveç nevojave strategjike do të ndikon edhe në zhvillimin e hovshëm ekonomik. Me ndërtimin e kësaj linje hekurudhore, Porti i Durrësit do të bëhet njëri ndër portet më të rëndësishme në Detin Adriatik, Detin Jon, por edhe më gjerë. Përveç nevojave të Kosovës, kjo linjë hekurudhore do të lidhte korridorin e tetë hekurudhor me korridorin e dhjetë hekurudhor në Serbi. Me këtë do të arrihej lidhja më e shkurtër e këtyre dy korridoreve Pan Evropiane më të rëndësishmet në Ballkanin Perëndimor, që paraqet një interes jetik për lidhjet ekzistuese të Rrjetit të Transportit Evropian Hekurudhor.

Arsyeshmëria ekonomike e ndërtimit të kësaj linje hekurudhore është tejet e madhe, sepse përveç transportit për nevojat e Kosovës, përmes kësaj linje hekurudhore do të transportoheshin edhe udhëtarët dhe mallrat nga Serbia, Maqedonia, Rumania, Bullgaria dhe më gjerë. Pra, përfitimet e ndërtimit të kësaj linje hekurudhore do të ishin shumë të mëdha, në rend të parë për Shqipërinë, e pastaj për Kosovën dhe rajonin më të gjerë.

Në mënyrë që të përcaktohet dhe qartësohet arsyeshmëria ekonomike e ndërtimit të kësaj linje hekurudhore, nevojitet që të hartohet një studim i fizibilitetit përmes të cilit do të përcaktohen detajet e kostos dhe arsyeshmërisë së ndërtimit të kësaj linje hekurudhore e cila ka karakter rajonal dhe është në interes të rritjes ekonomike të vendeve të përmendura më lartë, si dhe do të jetë një urë lidhëse e re e vendeve të rajonit.

4.2 Shtrirja gjeografike e linjës hekurudhore

Linja hekurudhore Prizren – Durrës do të ketë një shtrirje përafërsisht paralele me Autostradën e Kombit duke e lidhë kështu Prizrenin me Morinën në Kosovë dhe Morinën me Kukësin, Gjurë Reçin, Repsin, Rrëshenin, Milotin, Vorën dhe Durrësin në Shqipëri. Shtrirja gjeografike e kësaj linje hekurudhore bëhet në pjesën veri lindore të Shqipërisë dhe atë jug perëndimore të Kosovës, duke kaluar kështu nëpër një territor tejet të vështirë malorë kodrinor në pjesën më të madhe të territorit shqiptar.

Në fig. 22 është prezantuar gjurma e linjës hekurudhore Prizren – Rrëshen e cila do të duhej të ndërtohet në të ardhmen e afërt dhe e cila do të jetë si lidhja më e shkurtër e korridorit të tetë hekurudhor me korridorin e dhjetë hekurudhor.

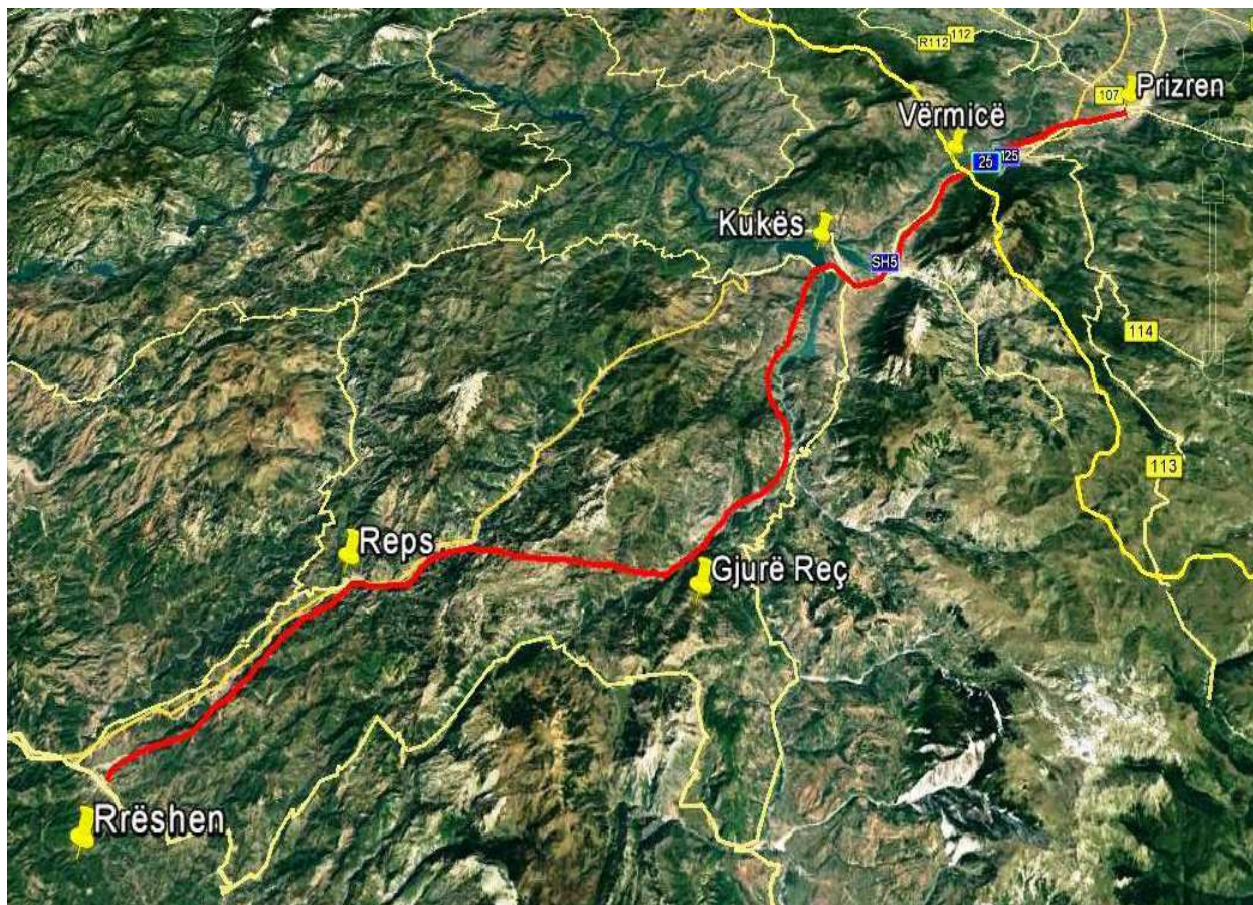


Fig. 22 – Linja e re hekurudhore Prizren – Rrëshen

Duke shfrytëzuar hartat e ndryshme të territorit të Shqipërisë si dhe studimet e pakta të cilat kanë të bëjnë me këtë çështje, është bërë përzgjedhja sa më e shkurtër midis rrjetit hekurudhor të Shqipërisë dhe atij të Kosovës, që do ta lidhnin rrjetin ekzistues hekurudhor të Shqipërisë në Rrëshen me stacionin hekurudhor të Prizrenit. Përcaktimi i gjurmës hekurudhore nga fig. 22 është bërë në bazë të një studimi të një grupi të ekspertëve të Shqipërisë të cilët në vitin 1999 kanë hartuar një projekt ideor për lidhjen e Rrëshenit në Shqipëri me Prizrenin në Kosovë.

Varianti Rrëshen – Kukës - Morinë i përcaktuar me studimin e lartpërmendur përfaqëson variantin më të shkurtër për t'u lidhur me Kosovën dhe ka një gjatësi prej afro 83 km në territorin e Republikës së Shqipërisë dhe 17 km në territorin e Republikës së Kosovës. Kjo gjurmë hekurudhore shkëputet nga stacioni hekurudhor i Rrëshenit dhe ndjek gryken e lumit të Fanit të Vogël. Duhet cekur se këtë grykë të lumit Fan hekurudha e ndjek deri sa shfrytëzon pjerrësinë natyrale të lumit, e cila përkon me pjerrësinë prej 18 ‰ dhe arrin afërsisht deri në km 26. Shtojmë se në këtë segment hekurudhor diku kah km 17 deri në km 18 në fshatin Repe do të duhej të bëhet ndërtimi i një stacioni hekurudhor i cili do të shërbente për transportin e udhëtarëve dhe mallrave.

Prej km 26 që ka lartësinë mbidetare prej rreth 400 m, do të duhej të ndërtohet një tunel me një gjatësi prej përafërsisht 12 km i cili linjën hekurudhore do ta qonte në përroin e Mollës së Lurës në lartësinë mbidetare prej 500 m, duke e ndjekur më pas krahun e djathtë të këtij përroi.

Pas daljes nga tuneli rreth kilometrit të 40, do të duhej të ndërtohet stacioni i ri hekurudhor në afërsi të fshatit Gjurë – Reç. Dy kilometra më tutje, do të thotë nga km 42 linja hekurudhore do të kalon në anën e majtë të Përroit të Mollës duke vazhduar kështu anës së majtë të Hidrocentralit të Skavicës dhe për të vazhduar anës së majtë të Drinit të Zi deri në km 57, afër Liqenit të Fierzës. Në km 57, linja hekurudhore do të kalon mbi Drinin e Zi përmes një ure me gjatësi rreth 350 m, duke vijuar kështu në krahun e djathtë të bishtit të Liqenit të Fierzës deri në Fushën e Lisit të Madh në km 67, ku do të ndërtohet Stacioni Hekurudhor i Kukësit.

Në vazhdim duke e lënë stacionin e Kukësit, kjo linjë hekurudhore i drejtohet kufirit me Kosovën duke përshkuar 16 kilometrat e fundit deri në Vërmicë, ku për shkak të terrenit duhet të ndërtohen edhe dy tunele të reja: njëri me gjatësi 1880 m dhe tjetri me gjatësi 300 m.

Në zonën kufitare (Vërmicë) do të ndërtohet stacioni i përbashkët hekurudhor i cili do të shfrytëzohet për kontrollimin e përbashkët kufitar ndërmjet Kosovës dhe Shqipërisë. Kuptohet se ky stacion hekurudhor do të shërbente për të dy llojet e transportit: atij të udhëtarëve, por edhe atij të mallrave.

Pas Vërmicës, linja hekurudhore deri në Prizren do të ketë një gjatësi prej rreth 17 km dhe e njëjta në masë të madhe do të ndjekë gjurmën e autostradës Ibrahim Rugova, duke u drejtuar pastaj në stacionin Hekurudhor të Prizrenit ku do të bëhet lidhja me rrjetin Hekurudhor të Kosovës.

Parametrat e ndërtimit të kësaj linje hekurudhore (Prizren – Rrëshen) dhe terreni ekzistues, do të lejojnë zhvillimin e shpejtësive të trenave prej 80 km / h deri në 120 km / h. Kjo shpejtësi është një shpejtësi solide për transportin e udhëtarëve në këtë linjë hekurudhore, ndërsa vlera e kësaj

linje do të jetë e shumëfishtë për shkak të transportit të mallrave nga Porti i Durrësit për në Kosovë, por edhe në Serbi dhe vendet e tjera të rajonit.

Pra, linja e re hekurudhore Prizren Rrëshen e mundëson lidhjen e Durrësit me Rrjetin Hekurudhor të Kosovës e përmes këtij rrjeti, Porti i Durrësit do të lidhet me Korridorin e X (dhjetë) hekurudhor në Nish të Serbisë, gjë që paraqet lidhjen më të shkurtër hekurudhore ndërmjet Korridorit të VIII-të hekurudhor, Linjës së 10-të Hekurudhore dhe Korridorit të X-të Hekurudhor.

Për qartësim më të mirë në fig. 23 është bërë paraqitja e linjës së ardhmërisë e cila do ta lidhë Durrësin me Kukësin në Shqipëri, Prizrenin me Prishtinën dhe Podujevën në Kosovë, si dhe Merdare me Nishin në Serbi.



Fig. 23 – Linja hekurudhore Durrës – Kukës – Prizren – Prishtinë – Podujevë - Nish

4.3 Dokumentacionet e nevojshme dhe kostoja e ndërtimit

Linja hekurudhore Prizren – Durrës është njëri ndër projektet më madhore i cili është ndërtuar ndonjëherë. Ky projekt i një rëndësie të veçantë për Kosovën dhe Shqipërinë do të ketë një kosto relativisht të lartë, sidomos për Shqipërinë, ku përveç linjës së re nga Vërmica në Rrëshen për shkak të gjendjes tejet të keqe të pjesës tjetër të linjës, duhet të bëhet rindërtimi komplet i linjës ekzistuese (Rrëshen – Rubik – Vorë – Durrës). Për më tepër një pjesë e linjës Rubik – Rrëshen është shfrytëzuar për ndërtimin e Autostradës së Kombit, kështuqë për këtë pjesë duhet të gjendet një trase e re dhe e njëjta të ndërtohet nga fillimi.

Në mënyrë që të përcaktohet kostoja e saktë e ndërtimit të kësaj linje hekurudhore, paraprakisht do të duhej të bëhet studimi i fizibilitetit dhe më pastaj projekt dizajni detaj teknik për ndërtimin e kësaj linje hekurudhore. Me hartimin e këtyre dy dokumenteve pa të cilat nuk ka mundësi të ecet më tutje, do të determinohet kostoja e saktë e ndërtimit të kësaj linje hekurudhore.

Sidoqoftë, ndërtimi i linjave hekurudhore për shkak të specifikave të tyre është tepër i shtrenjtë, por rëndësia e ndërtimit të tyre, përfitimet e mëdha dhe të shumëfishta nga linjat hekurudhore, bëjnë që institucionet politikbërëse dhe vendimmarrëse të mos hezitojnë për realizimin e projektit të shekullit.

4.3.1 Studimi i fizibilitetit

Duke pasur parasysh se kostoja e ndërtimit të linjës së re hekurudhore Rrëshen – Prizren është shumë e lartë dhe Shteti Shqiptar dhe ai i Kosovës nuk i kanë mundësitë ekonomike të bëjnë një investim i tillë, atëherë është e domosdoshme që të bëhet studimi i fizibilitetit i ndërtimit të kësaj linje, përmes të cilit studim përcaktohet arsyeshmëria ekonomike dhe kostoja e ndërtimit.

Pra, studimi i fizibilitetit si emër nënkupton një studim i cili paraqet një analizë të qëndrueshmërisë të një ideje. Studimi i fizibilitetit fokusohet për të ndihmuar në dhënien e përgjigjes kryesore se a duhet të vazhdojmë me projekt idenë e propozuar? Prandaj, të gjitha aktivitetet e këtij studimi janë të orientuara drejt ndihmesës për t'iu përgjigjur kësaj pyetjeje.

Studimet e fizibilitetit mund të përdoren në shumë mënyra, por në radhë të parë ato duhet të përqendrohen në hapat e ndërmarrë të propozuar për zhvillimin e biznesit të caktuar. Pra, secila kompani apo individ të interesuar për ndonjë ide të biznesit duhet të kryejë një studim fizibilitetit për të përcaktuar realizueshmërinë e ideve të tyre përpara se të fillohet me zhvillimin e një biznesi. Prandaj përcaktimi i hershëm për një ide biznesi, do të kursen kohën, paratë dhe sulmet e zemrës më vonë.

Një sipërmarrje e suksesshme e biznesit është ajo e cila gjeneron rrjedhën adekuate të parasë dhe profitin e pritur, duke i përballuar rreziqet që do të hasen dhe e njëjta prapë të mbetet e qëndrueshme në afat të gjatë dhe t'i përmbushë qëllimet e themeluesve të saj. Prandaj, pa marrë parasysh llojin e biznesit të cilin dëshirojmë ta zhvillojmë, studimi i fizibilitetit është element kyç dhe i domosdoshëm për të dhënë udhëzimet e duhura se si të vazhdohet më tutje dhe çfarë të përfshihet në rrugëtimin tonë.

Pra, studimi i fizibilitetit është vetëm një hap në biznes i cili e vlerëson një ide dhe procesin e zhvillimit të saj. Shqyrtimi i hollësishëm i këtij procesi dhe leximi i informacionit për këtë ide do të ndihmon që të përcaktohet se as ia vlen të bëhen investimet e kërkuara për realizimin e një projekti.

Prandaj për realizimin e këtij projekti tejet të rëndësishëm për Shqipërinë, Kosovën por edhe vendet e rajonit, paraprakisht kërkohet të bëhet hartimi i një studimi të fizibilitetit përmes të cilit do të përcaktohet arsyeshmëria e investimeve në këtë projekt. Këtu është më rëndësi të lartë të përcaktohet se studimi i fizibilitetit nuk duhet të përfshijë vetëm ndërtimin e linjës së re

hekurudhore (Rrëshen – Prizren), por ky studim duhet të përfshijë linjën Durrës – Rrëshen - Prizren – Prishtinë – Podujevë – Nish, sepse vetëm me realizimin e kësaj kyçje të korridorit të tetë dhe dhjetë hekurudhor, do të kishte një arsyeshmëri të lartë ekonomike për investime, ndërsa këto investime do të kishin një kthim të lartë pas futjes së projektit në punë.

Pra, studimi i fizibilitetit për ndërtimin e linjës hekurudhore Prizren – Rrëshen, varet shumë nga përcaktimi i termave të referencës se çka duhet të përfshihet në atë studim, në mënyrë që të mund të aplikohet dhe konkurrohet në institucionet ndërkombëtare financiare dhe në veçanti në institucionet e BE-së (siç është WBIF-i) për mbështetjen financiare.

Në rastin tonë konkret, studimi i fizibilitetit për ndërtimin e linjës së re hekurudhore (Prizren – Rrëshen) duhet të përfshijë:

- Përshkrimin hyrës të situatës dhe objektivat e projektit;
- Situatën ekzistuese;
- Studimin teknik për realizimin e punëve;
- Përshkrimin e alternativave të mundshme për realizimin e këtij projekti;
- Parashikimin e trafikut hekurudhor dhe analizat e kapaciteteve;
- Vlerësimin mbi ndikimin social dhe ambiental;
- Analizën e kostos së zbatimit dhe përfitimit në të ardhmen; dhe
- Konkluzionet dhe rekomandimet për zbatimin e projektit.

Për të mos e zgjatur më shumë, varësisht nga qasja e jonë mbështetja financiare e BE-së për zbatimin e këtij projekti nuk do të mungon. Sipas vlerësimeve tona, studimi mi fizibilitetit për këtë linjë hekurudhore kapë shumën prej rreth 0.5 milion euro. Me një përkushtim të vogël, këto mjete mund të merren nga BE-ja përmes institucionit të WBIF-it.

4.3.2 Projekt dizajni detaj teknik

Pas hartimit të studimit të fizibilitetit i cili me siguri që do të paraqet një arsyeshmëri të lartë për të investuar në ndërtimin e kësaj linje hekurudhore, hapi tjetër tejet i nevojshëm është të fillohet me hartimin e projekt dizajnit detaj teknik për ndërtimin e kësaj linje. Në momentin që studimi i fizibilitetit të përcakton arsyeshmërinë e pritur, në mënyrë automatike do të gjenden dhe lejohen mjetet financiare të BE-së për realizimin edhe të këtij projekt dizajni detaj teknik të ndërtimit të linjës hekurudhore.

Projekt dizajni detaj teknik është një dokument tepër i rëndësishëm pa të cilin nuk ka as gjasa teorike të fillohet me ndërtimin e kësaj linje hekurudhore. Përmes projekt dizajnit do të përcaktohet saktësisht se kah do të bëhet ndërtimi i trasesë hekurudhore, lloji i shtresës së poshtme, lloji i shtresës së epërme, lloji i shinave, balastit, traversave, materialit të imët lidhës, lloji i urave me detajet e ndërtimit, lloji i tuneleve me detajet e ndërtimit, lloji i lëshesave me detajet e ndërtimit, lloji i vendkalimeve në nivel me detajet e ndërtimit dhe mbrojtjes së tyre, lloji i mbikalimeve mbi linjën hekurudhore me detajet e ndërtimit, lloji nënkallimeve nën linjën hekurudhore me detajet e ndërtimit, lloji i kanaleve ujëpërcjellëse me detajet e ndërtimit, rrjetave dhe mureve mbrojtëse, e kështu me radhë.

Përveç parametrave të përmendur të cilët i përkasin linjave hekurudhore, projekt dizajni duhet të përcaktojë edhe llojin e pajisjeve sinjalo siguroese të cilat do të vendosen në këtë linjë hekurudhore dhe do të shërbejnë për garantimin e sigurisë së qarkullimit të trenave, pastaj llojet e pajisjeve telekomunikuese përmes të cilave bëhet komunikimi i personelit hekurudhor për organizimin, realizimin, mirëmbajtjen dhe mbikëqyrjen e pajisjeve infrastrukturore, të operimit dhe realizimit të trafikut hekurudhor, dhe llojin e pajisjeve të energjetikës të cilat përdoren për furnizimin me energji elektrike të të gjitha pajisjeve të sistemit hekurudhor.

Përveç kësaj që u tha më lartë, projekt dizajni do të përcaktojë koston përafërsisht të sakt të ndërtimit të linjës hekurudhore, prandaj pa këtë dokument tepër të rëndësishëm nuk mund të pritet të bëhet financimi i ndërtimit të kësaj linje hekurudhore. Ngjashëm me studimin e fizibilitetit, edhe projekt dizajnin e kësaj linje hekurudhore pritet ta bëjnë institucionet financiare të BE-së, siç është WBIF-i dhe kostoja e përafërt r këtij projekt dizajni detaj teknik do të kapte shumën prej rreth 3.5 milion euro.

4.3.3 Kostoja e ndërtimit të linjës hekurudhore Prizren – Rrëshen

Linja hekurudhore Rrëshen – Prizren kalon nëpër një territor tejet të vështirë sidomos në pjesën e Shqipërisë. Kjo linjë hekurudhore në pjesën më të madhe do të duhej të ndërtohej kryesisht përmes urave dhe tuneleve, gjë që automatikisht ndërlidhet me një kosto tejet të lartë të ndërtimit.

Bazuar në studimin e ekspertëve shqiptarë të realizuar në vitin 1990, është bërë një paraqitje e punëve të cilat duhet të realizohen dhe është përcaktuar një kosto e ndërtimit. Siç është thënë më herët kjo linjë hekurudhore do të ketë 83 km binarë në territorin e Shqipërisë, ndërsa 17 km në territorin e Kosovës:

- Në km 17 deri në 18 është paraparë stacioni Reps.
- Në km 26 është paraparë tuneli me gjatësi prej 12 km.
- Në km 40 deri në 41 është paraparë stacioni Gjurë Reç.
- Në km 67 janë paraparë dy tunele, njëri me gjatësi 1800 m ndërsa tjetri me gjatësi 300 m
- Në km 70 është paraparë një urë mbi liqenin e Fierzës me gjatësi prej 350 m.

Gjatësia e tërë e tuneleve në këtë linjë duhet me qenë përafërsisht 18 km, ndërsa gjatësia e tërë e urave dhe viadukteve përafërsisht 5 km. Në tabelën nr. 20 është bërë paraqitja e koston së ndërtimit të kësaj linje hekurudhore për territorin e Shqipërisë.

Tabela nr. 20 – Kostoja e ndërtimit në territorin e Shqipërisë

Nr.	Lloji i punëve	Gjatësia (Km)	Çmimi (Lek / km)	Çmimi (Lek)	Çmimi (€)
1	Trase	60.175	60,068,550.00	3,614,625,000.00	27,622,077.00
2	Ura + Viadukte	4.970	472,500,000.00	2,348,325,000.00	17,945,323.00
3	Tunele	18.073	488,920,000.00	8,834,784,400.00	67,513,253.00
4	Mbistresa hekurudhore	83.175	40,500,000.00	3,368,587,500.00	25,741,918.00

Bazuar në tabelën 20 kostoja totale e punimeve direkte e llogaritur sipas studimit të përmendur të ekspertëve shqiptarë është 18,166,321,900.00 Lek ose 138,822,571.00 €. Mirëpo, bazuar në kostot aktuale të ndërtimit të linjave hekurudhore kostoja e mësipërme është tejet e ulët, andaj sipas llogarive tona kjo kosto duhet të ketë vlerën rreth 249,000,000.00 € për territorin e Shqipërisë dhe 51,000,000.00 € për territorin e Kosovës.

Vlen të ceket se në këtë kosto nuk janë llogaritur shpenzimet tjera të cilat përbëhen nga:

- Shpenzimet plotësuese për punët shtesë dhe të paparapara 20%
- Ngritja e punishteve 5%
- Fondi rezervë 20%
- TVSH 18 % - 20 %
- Taksa doganore për importe mbi punimet direkte
- Mbikëqyrja e ekzekutimit të punëve
- Vlera e shpronësimeve
- Ndërtimi i stacioneve hekurudhore

4.4 Mënyra dhe mundësitë e financimit të ndërtimit të linjës hekurudhore

Linja hekurudhore Prizren – Durrës, respektivisht Rrëshen - Prizren do të jetë njëri ndër projektet më madhore i cili është ndërtuar ndonjëherë ndërmjet dy shteteve tona. Ky projekt i një rëndësie të veçantë për Kosovën dhe Shqipërinë do të ketë një kosto relativisht të lartë (rreth 400,000,000.00 €). Kjo shumë është tepër e madhe dhe Shqipëria por as Kosova nuk i kanë mundësitë e investimeve të tilla në ndërtimin e linjës hekurudhore.

Mirëpo, në qoftë se Kosova dhe Shqipëria e shtojnë angazhimin, in e tyre në institucionet e BE-së, së pari duke e futur këtë linjë në rrjetin kryesor apo gjithëpërfshirës të SEETO-s, pastaj duke kërkuar fondet për studimin e fizibilitetit dhe projekt dizajnin detaj teknik, kjo do të jetë shpresa e vetme që Institucionet Ndërkombëtare Financiare të bëjnë financimin e ndërtimit të kësaj linje hekurudhore përmes kredive të buta, ndërsa Bashkimi Evropian do të ndihmonte me grantet e veta përmes WBIF-it.

Për gjetjen e fondeve ekzistojnë disa mundësi, duke u nisur nga kreditë e Bankës Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim, Bankës Evropiane të Investimeve, Bankës Botërore, e shumë institucioneve tjera financiare. Bile, bile në segmente të caktuara mund të përdoret edhe partneriteti publiko privat. Mirëpo, kjo fazë duhet të trajtohet më vonë dhe së pari duhet të gjendet mundësia e realizimit të studimit të fizibilitetit dhe projekt dizajnit detaj teknik.

KAPITULLI V

5. Zhvillimi i transportit Multi Modal në linjën hekurudhore Prizren-Durrës

Rritja e vazhdueshme e popullsisë në Kosovë dhe Shqipëri do të sjellë një rritje të kërkesës për lëvizshmëri më të madhe, andaj kjo do të bëjë që të rritet edhe presioni për të zgjeruar kapacitetin e sistemit të transportit, duke përfshirë këtu edhe transportin ndërurban. Nëse trendët historike paraqesin ndonjë indikacion, ne e dimë se asnjëra nga llojet e veçanta të transportit (hekurudhor, ajror, apo rrugorë) në vetvete mund ta përmbushin këtë kërkesë në rritje. Duke e bërë shfrytëzimin sa më të mirë të çdo lloji të transportit, por edhe krijimin e ndërlidhjeve ndërmjet tyre do të mundësohet që të përballohet kërkesa në rritje për transportin.

Një qasje e integruar multimodale sot për sot paraqet një sfidë të madhe institucionale, për shkak se korniza aktuale për planifikimin e transportit dhe investimet në të bëhet në veçanti për transportin ajror, transportin hekurudhor dhe transportin rrugor. Por ekzistojnë veprimet të cilat ne mund t'i ndërmarrim menjëherë për të filluar me transportin e integruar. Së pari, ne mund të zhvillojmë një kornizë të re për planifikim dhe investime të një programi i cili i mbulon të gjitha llojet e transportit dhe i cili i merr në konsiderim kostot sociale dhe përfitimet e mënyrave alternative si dhe kombinimet e llojeve të transportit. Së dyti, ne mund të ri-vlerësojmë planet investuese të transportit në dritën e ndryshimit të kushteve ekonomike, preferencat e publikut, dhe zgjerimin e njohurive, sidomos në lidhje me efektet mjedisore të transportit. Së treti, ne mund të zhvillojmë një plan të ri të transportit multimodal i cili i balancon rolet e llojeve të ndryshme të transportit në mënyrë komplementare duke i valëzuar ato së bashku në një sistem gjithëpërfshirës. Së katërti, si pjesë e këtij plani, ne mund të gjejmë mënyra efikase për të përdorur kapacitetin ekzistues dhe infrastrukturën në dispozicion. Së fundit, ne mund të krijojmë mekanizma më të mirë të financimit dhe çmimeve që kërkojnë efikasitet ekonomik dhe efektiviteti social.

Nuk është çudi që trafiku ndërmjet Kosovës dhe Shqipërisë është në rritje e sipër, madje edhe me çmime më të larta të karburantit dhe me vështirësitë ekonomike në rritje. Andaj, zgjerimi i nevojave të popullsisë ka gjasa për të mbajtur në rritje nevojat e trafikut. Megjithatë, përdërisa në dekadat e fundit kilometrat e automjeteve në qarkullim janë rritur më shpejt sesa numrat e popullsisë, ka prova se vitet e fundit ka një ngadalësim apo edhe ndryshim të këtij trendi. Ndërkohë, ndërsa të dyja shtetet tona po shpenzojnë shumë se kurrë më parë në ndërtimin e autostradave, kostot e ndërtimit janë rritur më shpejt sesa shpenzimet, duke rezultuar kështu në reduktimin e fuqisë blerëse dhe një rënie në për kokë banori korsi /km. Rritja e popullsisë po ka ndikim në rritjen e përdorimit të llojeve të tjera të transportit.

Prandaj, duke pasur parasysh këtë që u tha më lartë, e sidomos faktin që Kosova dhe Shqipëria transportin kryesor e kanë përmes rrugëve, atëherë lindë nevoja që përveç këtij lloji të transportit të zhvillohet edhe transporti hekurudhor, i cili transport kërkon ndërtimin e linjës së përmendur hekurudhore. Pra, futja në funksion edhe e transportit hekurudhor, do të mundësonte zhvillimin e hovshëm të transportit intermodal i cili nënkupton zhvillimin e një transporti prej së pakut dy llojeve të transportit. Mirëpo, kërkesa finale është për zhvillimin e transportit multi modal i cili nënkupton zhvillimin e transportit prej së pakut dy llojeve të transportit por përmes vetëm një kontrate.

5.1 Zhvillimi i transportit multi modal të udhëtarëve

Linja hekurudhore Prizren – Durrës, respektivisht Rrëshen - Prizren do të jetë njëri ndër projektet më madhore i cili është ndërtuar ndonjëherë ndërmjet dy shteteve tona. Përmes kësaj linje hekurudhore do të mund të zhvillohet transporti multi modal i udhëtarëve i cili kërkohet nga Bashkimi Evropian dhe i njëjti paraqet njërin ndër transportet më të avancuara në kohët e fundit i cili transport së pari është në interes të udhëtarëve, dhe së dyti në interes të kompanive të cilat merren me ofrimin e shërbimeve të transportit.

Transporti intermodal i udhëtarëve, i quajtur edhe si transporti i përzier, përfshinë përdorimin e dy ose më shumë mënyrave të transportit në një udhëtim. Modeli i përzier i transportit është përdorur shpesh për të kombinuar pikat e forta të opsioneve të ndryshme të transportit. Njëra nga qëllimet kryesore të transportit modern intermodal të udhëtarëve është për të reduktuar vartësinë në automobila si mënyra më e shpeshtë e transportit e cila zhvillohet në terren dhe për të rritur përdorimin e transportit publik.

Modeli i transportit multi modal të udhëtarëve nënkupton transportin intermodal të zhvilluar në atë masë që udhëtari të ketë mundësinë e zgjedhjes të të gjitha llojeve të transportit (Ajror, Hekurudhor, Rrugor, Detar, etj) duke shfrytëzuar vetëm një biletë udhëtimi.

Vlen të ceket se transporti i udhëtarëve historikisht ka qenë gjithmonë intermodal. Njerëzit kanë kaluar nga karrocet për në anijet në buzë të një lumi shumë të thellë përmes trapit. Në shekullin e nëntëmbëdhjetë njerëzit që jetonin në brendësi të vendit udhëtonin me tren, duke kaluar pastaj në anije të cilat udhëtonin jashtë shtetit. Pra që në kohërat e hershme ka pasur një transport intermodal të udhëtarëve të cilët kanë përdorur disa lloje të transportit. mirëpo zhvillimi i transportit multi modal ka filluar dhe ka marrë hov vitet e fundit.

Sistemet e transportit publik të tilla si treni apo sistemet e metrosë kanë mjetet më efikase dhe kapacitet më të lartë për të transportuar njerëzit rreth qyteteve. Prandaj, ky lloj i transportit të përzier në mjedisin urban është i përkushtuar kryesisht për të marrë njerëzit në rrjetin e trenave dhe pastaj jashtë rrjetit të trenave në destinacionin e tyre përfundimtar.

Që nga zbulimi i tyre e deri më sot edhe pse automobilat janë përdorur tradicionalisht si njëra nga format e vetme të transportit, ata gjithashtu do të gjejnë përdorim në një shumëllojshmëri të skenarëve të modeleve të përziera të transportit. Ata mund të ofrojnë një udhëtim në distanca të shkurtra për të iu qasur stacioneve, aeroporteve, dhe porteve, ku më pastaj mund të shfrytëzohen mjetet tjera të transportit.

Ngjashëm me automobilat privatë edhe taksitë dhe makinat me qira gjithashtu luajnë një rol të madh në ofrimin e shërbimit derë më derë në mes të aeroporteve apo stacioneve të trenit dhe pikave tjera të udhëtimit në të gjitha komunitetet urbane, nën urbane dhe rurale.

Me një fjalë, transporti multi modal i udhëtarëve nënkupton mundësinë e shfrytëzimit të të gjitha llojeve ekzistuese të transportit (Aeroplanin, trenin, anijen, metronë, tramvajin, autobusin, veturat, taksitë, biçikletat e tjerë), ashtu që udhëtari të mund të shkojë nga pika e nisjes në destinacionin e fundit. Në këtë zinxhirë përfshihen edhe parkingjet, stacionet dhe vendet e

transitit të cilat duhet t'i plotësojnë kushtet e parapara për kalimin nga njëri lloj i transportit në llojin tjetër të transportit.

Në rastin konkret linja hekurudhore Prizren – Durrës do të mundësonte një zhvillim shumë të hovshëm të transportit multi modal të udhëtarëve, ku udhëtarët të cilët vinë me tragete në Portin e Durrësit do të kenë mundësinë që të udhëtojnë me tren, por në të njëjtën kohë edhe t'i transportojnë (psh automjetet e tyre) me tren deri në destinacionin e duhur. Normal se në të gjitha stacionet hekurudhore të kësaj linje do të duhej të krijoheshin kushtet për transit të udhëtarëve në automjetet e tyre private, taksi, apo autobusë deri në destinacionin final.

Përparësitë e këtij transporti të udhëtarëve do të jenë shumë të mëdha duke përfshirë këtu kohën e udhëtimit, komoditetin e ofruar, çmimin më të ulët dhe përfitimet tjera anësore siç janë: zvogëlimi i tollovide në rrugë, mbrojtja e ambientit, ruajtja e infrastrukturës rrugore, e kështu me radhë. Ndërsa disavantazhet e këtij transporti ndërliken me koordinimin ndërmjet llojeve të transportit i cili koordinim duhet me qenë perfekt, sepse vonesat e cilitdo prej llojeve të transportit shkaktojnë neveri tek udhëtarët.

5.1.1 Transporti i udhëtarëve përmes Portit të Durrësit

Nga tabela nr. 18 shihet se numri mi udhëtarëve nga viti në vit në Portin e Durrësit sillet kah shifra prej 800000 udhëtarë në vit. Kuptohet se ky numër i udhëtarëve kryesisht është nga Shqipëria, ndërsa në një masë shumë të vogël edhe nga Kosova apo Maqedonia. Që të gjithë këta udhëtarë për vajtje ardhje nga dhe deri në Portin e Durrësit shfrytëzojnë automjetet rrugore, siç janë: automjetet private, taksitë dhe transportin publik përmes autobusëve.

Mirëpo, me ndërtimin e linjës hekurudhore Prizren – Durrës, në mënyrë të menjëhershme do të shtohet numri i udhëtarëve nga Kosova të cilët në vend të udhëtimit me automjetet e tyre për në vendet perëndimore do të mund të shfrytëzonin udhëtimit me tren së bashku me automjetin e tyre, e më pastaj me traget për destinacionet e ndryshme në Itali apo edhe më larg.

Ky do të ishte një udhëtim atraktiv, komod, efikas dhe më pakë i kushtueshëm, edhe pse nuk pritet ndonjë rritje e madhe, por për këtë do të duhej të kryhet studimi i fizibilitetit përmes të cilit studim do të determinoheshin edhe këto gjëra. Shembulli konkret e një rritje marramendëse të numrit të udhëtarëve Kosovë Shqipëri dhe anasjelltas ka ndodhur me ndërtimin e Autostradës së Kombit, andaj jo në masë të tillë, por me ndërtimin e linjës hekurudhore pritet të kemi një rritje të konsiderueshme të udhëtarëve të cilët do ta shfrytëzojnë trenin si mjet të transportit.

5.1.2 Transporti multi modal i udhëtarëve Porti i Durrësit – Aeroporti i Tiranës – Prizren – Prishtinë - Nish

Ndërtimi i linjës hekurudhore Durrës – Prizren, do të ndikonte shumë për zhvillimin e transportit multi modal të udhëtarëve. Meqenëse kjo linjë hekurudhore përmes Rrjetit Hekurudhor të Kosovës lidhet me qytetin e Nishit në Serbi i cili gjendet në korridorin e dhjetë hekurudhor, atëherë numri i udhëtarëve të cilët do ta shfrytëzojnë këtë linjë hekurudhore do të jetë shumë i

madh. Kjo sidomos do të vërehet në sezonin veror ku një pjesë e madhe e qytetarëve nga Jugu i Serbisë, nga Kosova, por edhe nga Maqedonia do ta shfrytëzojnë këtë linjë hekurudhore për pushime në det.

Duke pasur parasysh se Shqipëria i ka hyrë një projekti të lidhjes së Aeroportit të Tiranës me hekurudhë, atëherë mundësia e zhvillimit të transportit multi modal të udhëtarëve do të ishin ideale. Pra, udhëtarët të cilët vinë dhe shkojnë për dhe nga aeroporti i Tiranës do të kenë mundësinë të zgjedhin udhëtimin deri në destinacionin e fundit duke zgjedhur automjetin rrugor privat, taksitë dhe hekurudhën.

Ngjashëm do të ndodhë edhe me udhëtarët të cilët udhëtojnë me tragete nga Porti i Durrësit të cilët po ashtu mund të zgjedhin udhëtimin e tyre me automjetin rrugor privat, taksitë dhe hekurudhën.

Pra, për realizimin e një transporti të mirëfilltë multi modal do të duhej që shteti të hartojë strategji zhvillimore të këtij transporti dhe rregulloret përkatëse, ndërsa kompanitë transportuese të modeleve të përmendura të transportit të harmonizojnë dhe bashkërendisin veprimet e tyre sa i përket ofrimit të shërbimeve dhe çmimeve të cilat duhet të jenë të volitshme për udhëtarët.

5.2 Zhvillimi i transportit multi modal të mallrave

Transporti multimodal i mallrave (i njohur edhe si transporti i kombinuar) nënkupton transportimin e mallrave nën një kontratë të vetme, por i cili transport kryhet të paktën dy mjete të ndryshme të transportit. Në këtë rast në kuptimin ligjor, transportuesi është përgjegjës për të gjithë transportin, edhe pse ky është kryer nga disa lloje të ndryshme të transportit (për shembull: me hekurudhë, det apo rrugë). Transportuesi nuk ka nevojë që t'i ketë të gjitha mjetet e transportit, gjë që në praktikë zakonisht nuk i ka; dhe në këtë rast transporti kryhet shpesh nga nën-transportuesit (në gjuhën juridike të referuar si "transportuesit aktual"). Transportuesi është përgjegjës për të gjithë transportin nga fillimi deri në destinacionin e fundit, andaj në këtë rast ky transportues njihet si një operator i transportit multimodal (OTM).

Neni 1.1 i Konventës së Kombeve të Bashkuara mbi Transportin Ndërkombëtar Multimodal të Mallrave (Gjenevë, 24 maj 1980) e përkufizon transportit multimodal si vijon: "Transporti Ndërkombëtar Multimodal" nënkupton transportin e mallrave nga të paktën dy lloje të ndryshme të transportit në bazë të një kontrate të transportit multimodal nga një vend në një shtet në të cilin janë marrë mallrat në ngarkim nga operatori i transportit multimodal, në një vend të caktuar për shpërndarjen e mallrave i cili është i vendosur në një shtet tjetër.

Në praktikë, shpeditoret e mallrave janë bërë OTM të rëndësishëm; ata kanë lëvizur larg nga roli i tyre tradicional si agjentë për dërguesit, duke pranuar një përgjegjësi më të madhe si transportues i mallrave. Është me rëndësi të ceket se transportuesit e mëdhenj detar të mallrave kanë evoluar edhe në Operatorë të Transportit Multi Modal, duke iu ofruar klientëve të tyre të ashtuquajturin shërbimin derë më derë. Në vend të ofrimit të shërbimeve tradicionale të transportit nga skela në skelë, tani transportuesit detar ofrojnë shërbimet e transportit nga objektet e dërguesit (zakonisht të vendosura në brendësi të tokës) në mjediset e marrësit

(gjithashtu të vendosura zakonisht në brendësi të tokës). OTM-të të cilët nuk kanë në posedim një anije për transport detar (edhe kur për shembull linja e transportit përfshinë një pjesë të detit), me legjislacionin e përbashkët të shteteve të BE-së dhe më gjerë, njihen si transportues pa anije jo-anije. Kjo vlen veçanërisht për Shteteve të Bashkuara të Amerikës.

Transporti multimodal i zhvilluar në lidhje me "revolucionin e kontejnerëve" të viteve 1960-ta dhe 1970-ta; që nga viti 2011, transportet me kontejner paraqesin larg ngarkesat më të rëndësishme të transportit multimodal. Megjithatë, është e rëndësishme të mbahet në mend se transporti multimodal nuk është ekuivalente me transportin e kontejnerëve; transporti multimodal është i mundur edhe pa cilindo lloj të kontejnerëve. OTM-të punojnë në emër të furnizuesit; ata i garantojnë furnizuesit dhe blerësit se mallrat e tyre do të menaxhohet në mënyrë efektive dhe të sigurt.

5.2.1 Transporti multi modal i mallrave Porti i Durrësit – Aeroporti i Tiranës – Prizren – Prishtinë - Nish

Më lartë u sqarua se çka nënkuptohet me transportin multi modal të mallrave, transport ky i cili kryhet me së pakut dy lloje të transportit ku klienti e lidhë një kontratë të vetme me OTM-në dhe mallrat e tij transportohen pa problem nga pika e furnizimit deri në objektet e klientit. Për fat të keq deri më sot as në Kosovë dhe as në Shqipëri nuk kemi të zhvilluar transportin multi modal të mallrave, por vetëm një lloj të vogël të transportit intermodal.

Transporti intermodal i mallrave nënkupton kur në realizimin e atij transporti janë të kyçura së pakut dy lloje të transportit (për shembull anije dhe hekurudhë), por në këtë rast klienti është i detyruar që të lidhë dy kontrata të transportit: me transportuesin detar dhe me transportuesin hekurudhor.

Bazuar në këtë dhe praktikën e vendeve të BE-së është e domosdoshme që në vendet tona të themelohen OTM-të të cilët do ta realizojnë transportin multi modal të mallrave nga “dera në derë” gjë që klientëve të ndryshëm të ju sjellë përfitime të mëdha në aspektin kohor, financiar dhe administrativ.

Në këtë kontekst, Porti i Durrësit do të mund të themelonte një kompani hekurudhore për transportin e mallrave dhe të luajë rolin e OTM-së duke organizuar transportin e mallrave nga cilido vend i botës (përmes detit, pastaj përmes hekurudhës dhe kamionëve) deri në destinacionin e fundit të klientit. Kjo lidhje dhe mundësi e transportit të mallrave mund të bëhet edhe me Aeroportin e Tiranës dhe Aeroportin e Prishtinës, gjë që të gjitha këto mundësi ideale të zhvillimit të transportit multi modal do të ndikonin që të kemi një rritje tejet të madhe të transportit të mallrave jo vetëm për territorin e Shqipërisë dhe Kosovës, por edhe për vendet e rajonit siç janë Maqedonia, Serbia dhe më gjerë.

Prandaj investimet në realizimin e lidhjeve hekurudhore nga Aeroporti i Tiranës, Aeroporti i Prishtinës dhe Shqipëri – Kosovë, do të kishin me qenë si investimet më të mençura për zhvillimin e transportit multi modal të mallrave, dhe çka është më e rëndësishmja, këto investime do të kenë përfitime të mëdha në të ardhmen.

5.2.2 Lidhja e Portit të Durrësit me терминаlet e mallrave në Kosovë, Serbi dhe rajon

E tërë logjika e ndërtimit të linjës hekurudhore Kosovë – Shqipëri i disa arsye tejet të rëndësishme. Në vijim janë prezantuar disa nga arsyet pse duhet të ndërtohet kjo linjë hekurudhore:

- Kosova do të ketë lidhjen e munguar hekurudhore e cila do t'i garantojë siguri dhe lidhje me botën përmes Portit të Durrësit;
- Do të zhvillohet transporti multi modal i udhëtarëve dhe mallrave që është kërkesë e BE-së dhe domosdoshmëri e kohës;
- Do të krijohet lidhja më e shkurtër hekurudhore ndërmjet korridorit të dhjetë dhe korridorit të tetë hekurudhor;
- Do të krijohen biznese të reja të cilat do ta ndihmojë dukshëm zhvillimin ekonomik të dyja vendeve tona; dhe
- Do të përfitonin qytetarët e të gjitha vendeve të rajonit në aspektin e cilësisë, sigurisë, koston, kohës dhe komoditetit të ofrimit të këtyre shërbimeve.

Meqenëse të gjitha këto që u numëruan më sipër janë trajtuar veç e veç në këtë punim diplome, çështja e fundit e cila kërkon një trajtim të veçantë ka të bëjë me lidhjen e Portit të Durrësit me терминаlet e mallrave.

Ne e dimë se fokusi kryesor i lidhjes së porteve detare me hekurudhë qëndron në lidhjen e këtyre porteve me терминаlet e mallrave brenda territoreve tokësore, ashtu që klienti i fundit të pranojë mallrat e blera në një kohë sa më të shkurtër të mundshme, sa më të sigurt dhe me një çmim të volitshëm.

Rëndësia e lidhjes së Portit të Durrësit përmes hekurudhës me терминаlet e mallrave në Shqipëri, Terminalin e Mallrave në Miradi (Kosovë) dhe Terminalin e Mallrave në Nish (Serbi), është e paçmueshme. Nevoja e një lidhjeje të tillë është jetike, ndërsa përfitimet u tha disa herë janë shumë, shumë të mëdha. Ideja këtu qëndron se këto terminale duhet të rriten dhe zgjerohen ashtu që në to të kryhen të gjitha shërbimet e transportit të mallrave. Për më tepër në praktikën botërore njihet termi “Fshatrat e Mallrave” (anglisht “Freight Villages”) të cilat ndërtohen nëpër vendet ku kanë qasje Portet detare, portet e lumenjve, aeroportet, hekurudhat dhe rrugët.

Kosova dhe Shqipëria mund ta bëjnë këtë dhe të jenë si vende avangarde të rajonit për zhvillimin e transportit multi modal të mallrave.

- Fund -

Përfundim

Punimi i diplomës me temën: “Rëndësia e linjës hekurudhore Prizren – Durrës si bartëse e zhvillimit të transportit multimodal për Ballkanin jugperëndimor” është e një rëndësie të veçantë sepse ka shumë pakë apo të themi më drejtë nuk ka fare punime të cilat e trajtojnë këtë çështje tejet të rëndësishme për Shqipërinë, Kosovën dhe rajonin më të gjerë. Duke ditur rëndësinë dhe gamën e madhe të çështjeve të cilat duhet të trajtohen në këtë punim, unë kamë punuar me përkushtim të madh që në mënyrë koncize dhe sa më shkurtë që të jetë e mundur të bëjë prezantimin e disa çështjeve të rëndësishme duke filluar nga historiku, gjendja ekzistuese dhe vizioni i së ardhmes.

Në kapitullin e parë kamë paraqitur një historik të linjave hekurudhore në Kosovë me gjendjen e tyre aktuale dhe mundësitë të cilat i ofrojnë këto linja hekurudhore. Pastaj është bërë përshkrimi i transportit hekurudhor në Kosovë, si dhe pozita e Hekurudhave të Kosovës me zhvillimet nëpër vite. Në fund është prezantuar vizioni për zhvillimet e Rrjetit Hekurudhor të Kosovës në të ardhmen.

Në kapitullin e dytë kamë trajtuar Rrjetin Hekurudhor të Shqipërisë me gjendjen aktuale të tij dhe rëndësinë e zhvillimeve të këtij rrjeti në të ardhmen. Këtu në mënyrë të veçantë kamë paraqitur Portin e Durrësit dhe rëndësinë e këtij porti për zhvillimin e transportit multi modal, si dhe ndikimin e madh që ka dhe do të ketë ky port për zhvillimet e transportit në të ardhmen.

Në kapitullin e tretë është bërë paraqitja e korridoreve pan evropiane të transportit hekurudhor, duke përshkruar kështu në veçanti korridorin e dhjetë, korridorin e tetë dhe linjën e dhjetë hekurudhore e cila është pjesë e Rrjetit Kryesor të Transportit Hekurudhor të Observatorit të Transportit për Evropën Juglindore (SEETO).

Në kapitullin e katërt kamë bërë paraqitjen e linjës së re hekurudhore Shqipëri – Kosovë, duke bërë një analizë se pse duhet të ndërtohet kjo linjë hekurudhore, dhe duke shfaqur nevojën e hartimit të një studimi të fizibilitetit dhe projekt dizajnit detaj teknik për ndërtimin e saj. Në veçanti kamë prezantuar një kosto të përafërt të ndërtimit të kësaj linje hekurudhore e cila do të jetë boshti kurrizor për zhvillimet e transportit në të ardhmen.

Në kapitullin e pestë dhe të fundit kamë bërë përshkrimin e transportit multimodal të udhëtarëve dhe mallrave duke e lidhur rëndësinë e këtij transporti me zhvillimet e Portit të Durrësit si operator i ardhshëm i transportit multi modal.

Për fund dëshiroj të theksoj se përmes këtij punimi kam tentuar që sado pakë të japi një dritë të vogël në fund të tunelit për rëndësinë e zhvillimit të transportit hekurudhor dhe lidhjes me Shqipërinë të ngërthyer me rëndësinë dhe domosdoshmërinë e kohës për zhvillimin e transportit multi modal. Prandaj, me modestinë më të madhe shpresoj që ky punim të iu shërbejë të gjitha palëve të interesuara që të marrin një informacion bazë lidhur me këtë çështje.

Conclusion

Diploma thesis with the topic: "The importance of the railway line Prizren - Durres as carrier of the multimodal transport development in the Southwestern Balkans" is of particular importance because there are very few or better to say nothing of publications that treat this issue especially important for Albania, Kosovo and the wider region. Given the importance and the great range of issues which must be addressed in this thesis, I worked with great dedication concise and as short as possible to make a presentation of some important issues starting from history the existing situation and the future vision.

In the first chapter I have presented a historic of the railway lines in Kosovo, with their current situation and the opportunities that offer these railway lines. Then description is made of rail transport in Kosovo, as well as the position of the Kosovo Railways developments over the years. At the end it presented a vision for Kosovo's railway network development in the future.

In the second chapter I have dealt with Rail Network of Albania with its current situation and the importance of the development of this network in the future. Here in particular, I have presented the Port of Durres and the importance of the port for the development of multi-modal transport, as well as the huge impact that will have this port to transport developments in the future.

In the third chapter are presented pan European corridors for rail transport, by describing in particular the tenth corridor, corridor eight and the railway route ten which is part of the Core Railway Transport Network of the Southeast Europe Transport Observatory (SEETO).

In the fourth chapter I have presented the new railway line Albania - Kosovo, doing an analysis of why we need to build this railway line, and demonstrated the need for drafting a feasibility study and detailed technical project design for future construction. In particular I have presented an approximate cost of construction of this railway line, which will be the backbone of transport developments in the future.

In the fifth and last chapter I have described the multimodal transport of passengers and goods by relating the importance of this transportation with the development of the Port of Durres as the future operator of multi-modal transport.

Finally, I would like to emphasize that through this thesis I have tried no matter how little to give a light at the end of the tunnel for the importance of rail transport development and connection with Albania gripped the importance and necessity of time for development of the multi modal transport. Therefore, with great modesty I hope that this work will serve to all stakeholders to obtain basic information on this issue.

LITERATURA

Nr.	Emërtimi	Autori / botuesi
1	Dokumentacioni teknik i Hekurudhave të Kosovës	Arkivi i Hekurudhave të Kosovës (1960 – 2016)
2	Glavni projekat osiguranja željezničke pruge Lešak – Dj. Janković sa signalno sigurnosnim postrojenjima	Institut za Saobraćaj Sarajevo, 1983
3	TA-KOS-02: Study for Rehabilitation of Rail Route 10 (Leshak-Fushe Kosove-Hani i Elezit) Feasibility Study	COWI IPF Consortium; 2010
4	WB5-KOS-TRA-06: Rehabilitation of key railway links (East-West) in Kosovo Feasibility Study	COWI IPF Consortium; 2013
5	Hekurudhat Shqiptare	Material nga HSH-ja
6	Porti i Durrësit	Shëfqet Kërçelli; Shtëpia botuese Ilar, Tiranë
7	The Pan European Corridor VIII	G. Massimo Lupis; 2011
8	Prefeasibility study on the development of the Railway axes	European Commission; 2007
9	SEETO Multi Annual Development Plan 2016 - 2021	www.seetoint.org
10	Projekti ideor I lidhjes hekurudhore Shqipëri – Kosovë	Arben Kasoruh, Vasillaq Spaho, Fatos Shyti, Shaban Torozi, Nuro Dhima; tiranë 1999
11	Informata dhe Prezantime mbi lidhjen hekurudhore Kosovë – Shqipëri	Xhevat Ramosaj; Hekurudhat e Kosovës (2006 – 2017)
12	Multi Modal Transportation Study	Robert Lew, 2011 Canada
13	Multi Modal Transportation Planning Needs Survey	Steven L. Jones, Jr, Muhammad Aslam, Charles Robinson, Naveen Cheekoti; Alabama 2003
14	Multi modal transport	https://wikipedia.org