



Përfundimi i rrugëve të mëdha

2021-2025

**ALTAX**  
PËRSOSMËRIA NGA PËRVOJA E ZGJUAR

**POLIFAKT.**

# Përfundimi i rrugëve të mëdha

2021 - 2025

- A. Analiza për projektet rrugore të parë sipas konteksteve deri në 2025
- B. Kuadri rregullator dhe azhurnimi i burimeve (Përputhshmëria me ligje dhe rregullore)
- C. Analizë të thelluar mbi programet e rrugëve dhe lidhja me buxhetin dhe kapacitetet fiskale të shtetit
- D. Vlerësimi i ndikimit afatgjatë në stabilitetin ekonomik, financiar, social dhe qëndrueshmërinë
- E. Analiza e efektit ndikues në rajonet e vendit dhe në ekonomi
- F. Vlerësimi mbi përmbushjen e programit

PËRGATITJA DHE SHPËRNDARJA



## Raport progresi

Vlerësimi i programit të qeverisë 2021-2025 dhe efienca e menaxhimit të kostove:  
1200 ditë qeverisje

Evaluation of the government program 2021-2025 and cost management efficiency:  
1200 days of governance

[www.polifakt.al](http://www.polifakt.al)

[www.altax.al](http://www.altax.al)

[info@altax.al](mailto:info@altax.al)

Janar 2025

Tirana, Shqipëri

**Polifakt.al** është një platformë e pavarur dhe e besueshme për monitorimin e realizueshmërisë së premtimeve politike. Ajo ofron analiza të detajuara mbi zbatueshmërinë financiare të angazhimeve elektorale, duke i krahasuar ato me performancën reale të qeverisë dhe alokimet dhe kufizimet buxhetore.

*Pikat kyçe të Polifakt.al në vlerësimin e përmbushjes*

### **Monitorimi i premtimeve zgjedhore dhe programeve qeverisëse**

[Polifakt.al](#) ndjek sistematikisht premtimet e bëra nga liderët politikë, duke vlerësuar:

**Realizueshmërinë.** A janë premtimet të arritshme brenda kontekstit aktual ekonomik?

**Burimet financiare.** A janë ndarë burime të mjaftueshme për zbatimin e premtimeve?

**Statusi i përmbushjes.** Tregon nëse premtimet janë realizuar, pjesërisht realizuar, apo të përcaktuar.

### **Krahasimi me kapacitete fiskale dhe kostot e përmbushjes**

Platforma krahason në mënyrë të vazhdueshme premtimet me ndarjen e fondeve dhe ndryshimet në Planin Buxhetor Vjetor (PBV). Kjo ndihmon në identifikimin e:

- ✓ Përputhshmërisë midis premtimeve politike dhe shpenzimeve reale.
- ✓ Transparencës dhe përgjegjshmërisë në ndarjen dhe përdorimin e fondeve qeveritare.

### **Raportet e progresit**

[Polifakt.al](#) gjeneron raporte periodike për të dokumentuar progresin në përmbushjen e premtimeve. Këto raporte përfshijnë:

- Vlerësimin e performancës së ministrive dhe sektorëve përkatës.
- Përditësime mbi shkallën e arritjes së objektivave të qeverisë.

Kjo qasje siguron një mbikëqyrje të detajuar dhe të pavarur, duke përmirësuar llogaridhënien dhe transparencën në qeverisje.

# Kushtet e përdorimit të Raportit

## Qëllimi dhe përgjegjësia

Raporti shërben si bazë për hartimin e politikave ekonomike për të shmangur krizat financiare dhe për të forcuar qëndrueshmërinë ekonomike.

Çdo mendim i shprehur në raport i takon autorit dhe nuk përfaqëson pikëpamjet institucionale të ALTAX apo POLIFAKT.

## Riprodhimi dhe shpërndarja

Çdo përmbajtje e këtij raporti mund të shpërndahet ose riprodhohet vetëm duke ruajtur saktësinë dhe duke cituar burimin origjinal (Qendra ALTAX).

Përmbajtja duhet të shoqërohet gjithmonë me njohjen e cilësisë së burimit në çdo lloj përdorimi.

## Kushtet për përdoruesit

Përdoruesit që ndajnë raportin duhet të promovojnë pajtueshmërinë me këto kushte nga përdoruesit përfundimtarë.

Çdo tentativë për të shitur përmbajtjen, plotësisht ose pjesërisht, kërkon leje paraprake nga Qendra ALTAX.

## Kufizime të përdorimit

Raporti mund të përdoret vetëm për qëllime jo-fitimprurëse.

Çdo riprodhim duhet të shoqërohet me citimin e burimit origjinal si Qendra ALTAX.

Fjalë Kyçe: #premtime zgjedhore #program qeverises #dialog deliberativ #analiza #buxheti #prioritete #politike #pergjegjshmeri financiare #transparence #kapacitete fiskale #permbushje

Kodi JEL: D72, E62, H50, P11

© Të gjitha të drejtat e rezervuara nga **Qendra ALTAX**.

# Konsiderata

**(Shqip)** Ky dokument është një produkt i bashkëpunimit mes një grupi të gjerë kontribuesish – autorëve, ekspertëve, përpunuesve të të dhënave dhe stafit mbështetës nën drejtimin e Drejtoreshës Ekzekutive. Lexuesit dhe ndjekësit janë një komponent kyç për vijimësinë e punës.

**ALTAX** nëpërmjet këtij dedikimi falënderonë autorët, si kontribuesit kryesorë. Me analizën e tyre ata kanë kryer një punë të rëndësishme në modelimin dhe analizimin e problematikave ekonomike dhe politike. Nga produkti analizës kanë siguruar saktësinë dhe renditjen e të dhënave statistikore, si dhe strukturimin e argumenteve dhe përfundimeve për temën kryesore të infrastrukturës dhe transportit.

Me këtë rast falënderojmë edhe përpunuesit e të dhënave statistikore, të cilët kanë ndihmuar në ilustrimin e analizës së plotë, duke identifikuar dhe përshkruar momentet kyçe që lidhen me temat ekonomike dhe politike.

Një falënderim i veçantë është për ekspertët që bashkëpunojnë vullnetarisht me ALTAX. Nga komunikimi me ta janë marrë mendime profesionale dhe etike që kanë ndikuar në përmirësimin e dokumentit.

Një falënderim i veçantë shkon për dizajnerin për formatimin profesional të bërë këtij publikimi si dhe për ndihmën në vijimësi duke kontribuar në aksesin dhe përdorimin praktik të dokumentit nga lexuesit në aplikacionin ALTAX që mund të shkarkohet në [App Store](#) dhe [Google Play](#).

Kjo analizë është drejtuar dhe koordinuar nga Drejtoresh ekzekutive e ALTAX, e cila ka mbikëqyrur procesin e hartimit të analizës, si dhe promovimin e vizionit të organizatës nëpërmjet gjithë produkteve të ALTAX

Falënderimi i ALTAX drejtohet edhe për lexuesit dhe ndjekësit. Ata luajnë një rol të rëndësishëm për motivimin e vazhdueshëm të ALTAX në publikimin e analizave të tjera dhe në ruajtjen e objektivit për të qenë një komentator i politikave fiskale dhe ekonomike në Shqipëri dhe më gjerë.

Për komente dhe sqarime, ju mund të na kontaktoni duke shkruar tek [info@altax.com](mailto:info@altax.com)

# Acknowledgement

(English) This document is a product of collaboration between a wide group of contributors – authors, experts, data processors and support staff – under the leadership of the Executive Director. Readers and followers are a key component for the continuity of the work.

ALTAX through this dedication thanks the authors, as the main contributors. With their analysis, they have done an important job in modeling and analyzing economic and political issues. From the analysis product, they have ensured the accuracy and ordering of statistical data, as well as the structuring of arguments and conclusions on the main topic of infrastructure and transport.

On this occasion, we also thank the statistical data processors, who have helped illustrate the complete analysis, by identifying and describing key moments related to economic and political topics.

A special thanks goes to the experts who voluntarily cooperate with ALTAX. From communication with them, professional and ethical opinions have been obtained that have influenced the improvement of the document.

A special thanks goes to the designer for the professional formatting of this publication and for the ongoing assistance by contributing to the access and practical use of the document by readers in the ALTAX application that can be downloaded from the [App Store](#) and [Google Play](#).

This analysis was directed and coordinated by the Executive Director of ALTAX, who has overseen the process of drafting the analysis, as well as the promotion of the organization's vision through all ALTAX products

ALTAX's thanks are also addressed to its readers and followers. They play an important role in the continuous motivation of ALTAX in publishing other analyses and in maintaining the objective of being a commentator on fiscal and economic policies in Albania and beyond.

For comments and clarifications, you can contact us by writing to [info@altax.com](mailto:info@altax.com)

## Follow ALTAX and Polifakt on social media, Web and in our App



FISKALISTI

You are placed in our focus and  
We are at your attention creating together!



ALTAX - POLIFAKT

We publish and distribute information,  
ongoing analysis and studies.



ALTAX

Communicate through social media addresses



ALTAX

Watch our informative and educational videos



ALTAX.AL

Read and download unique analyses and studies



POLIFAKT.AL

Look at how many political promises have been kept.



App Store  
Google Play

Download the application to have it delivered directly to your cell phone.

A relationship about the commonalities that unite us in everyday life.

# Përfundimi i rrugëve të mëdha

## Synime

- Përfundimi i Rrugës së Arbrit deri në fund të vitit 2021.
- Përfundimi i ndërtimit të rrugës “Kardhiq-Delvinë” deri në pranverën e vitit 2022.

## Objektiva

- **Përmirësimi i infrastrukturës.** Përfundimi i projekteve të mëdha rrugore për të përmirësuar lidhjet midis rajoneve dhe për të lehtësuar transportin.
- **Mbështetje për zhvillimin ekonomik dhe turistik.** Duke lidhur më mirë zonat, këto rrugë do të kontribuojnë në zhvillimin e turizmit dhe rritjen e mundësive ekonomike për komunitetet përkatëse.

## Pritshmëri

- **Lehtësimi i qarkullimit.** Përfundimi i këtyre rrugëve do të mundësojë lëvizje më të shpejtë dhe më të sigurt për qytetarët dhe bizneset.
- **Zhvillim i qëndrueshëm.** Këto projekte do të ndihmojnë në përmirësimin e kushteve të jetesës dhe do të kontribuojnë në rritjen ekonomike të rajoneve përkatëse.
- **Përfitime për turizmin.** Lidhja më e mirë e rajoneve do të mundësojë rritjen e fluksit të vizitorëve dhe zhvillimin e sektorit të turizmit.





# Brenda vitit 2021, përfundimi i Rrugës së Arbrit; Ndërtimi i rrugës “Kardhiq-Delvinë” do të përfundojë tërësisht në pranverën e vitit të ardhshëm (Maj 2022);

## A. Analiza për projektet rrugore të parë sipas konteksteve deri në 2025

### 1. Rruga e Arbrit (2021-2024)

#### Konteksti Politik

**Premtimi Qeveritar:** Rruga e Arbrit ishte një premtim kyç në programin qeverisës për periudhën 2021-2025, duke synuar përmirësimin e lidhjeve rajonale dhe integrimin më të mirë me vendet fqinje. Ky projekt ishte pjesë e angazhimeve të Shqipërisë në kuadër të integritimit evropian, për të përmirësuar infrastrukturën dhe lidhjet ndërkufitare.

**Qeverisja dhe Angazhimet:** Rruga kishte një rëndësi të lartë për qeverinë, si një instrument për zhvillimin e infrastrukturës rajonale dhe për mbështetje të procesit të integritimit evropian.

#### Konteksti Social

**Përfitimet Sociale:** Përmirësimi i infrastrukturës rrugore do të lehtësonte lëvizjen e qytetarëve dhe do të përmirësonte aksesin në shërbime, duke nxitur zhvillimin e zonave rurale dhe reduktuar izolimin e këtyre zonave.

**Zhvillimi i Rajonit Verilindor:** Rruga pritej të kontribuonte në përmirësimin e mundësive ekonomike për banorët lokalë dhe të nxiste zhvillimin ekonomik të rajonit.

#### Konteksti Ekonomik

**Nxitja e Zhvillimit Ekonomik:** Projekti kishte për qëllim të rrisë atraktivitetin për investime dhe të nxiste zhvillimin ekonomik të zonës verilindore të Shqipërisë, duke përmirësuar klimën e biznesit dhe mundësitë për zhvillim të ekonomisë.

**Kostot dhe Burimet:** Projektet infrastrukturore si Rruga e Arbrit kërkonin alokime të konsiderueshme financiare, që duhej të përputheshin me kapacitetet fiskale të vendit.

#### Konteksti Buxhetor

**Financimi dhe Alokimet Buxhetore:** Në Planin Kombëtar për Integrimin Evropian, Shqipëria ka parashikuar investime të rëndësishme në infrastrukturë. Megjithatë, vështirësitë buxhetore kanë bërë që ndodhin vonesa dhe rishikime të alokimeve financiare.

**Sfida Fiskale:** Tejkalmi i kostove dhe vonesat kanë sfiduar kapacitetet fiskale të vendit.

#### Realizimi i Projektit (2021-2024)

**Vonesat dhe Sfida në Alokimet Fiskale:** Projektet infrastrukturore kanë pasur tendencë të përballen me vonesa dhe tejkalime të kostove. Kjo është reflektuar në vonesat në ndërtimin e Rrugës së Arbrit, që pritej të ishte e përfunduar brenda vitit 2021.

**Sfidat Teknike:** Ndërtimi në terrene të vështira dhe nevoja për zgjidhje teknike të avancuara kanë ndikuar në ritmin dhe cilësinë e zbatimit të projektit.

### **Impakti dhe Rreziqet**

**Rreziqet:** Vonesat, tejkalimet e kostove dhe sfidat mjedisore janë disa nga rreziqet kryesore që kanë shoqëruar realizimin e projektit.

**Mundësitë:** Përfundimi i Rrugës së Arbrit ofron mundësi për zhvillimin rajonal dhe ekonomik, duke rritur lidhjet ndërkombëtare dhe mundësitë për investime.

---

## **2. Rruga “Kardhiq-Delvinë”**

### **Konteksti i Premtimit dhe Produktet Konkretë**

**Objektivi i Projektit:** Ky projekt ka pasur si qëllim përmirësimin e infrastrukturës rrugore, duke lidhur dy rajone të rëndësishme dhe duke përmirësuar qasjen në një nga destinacionet turistike kryesore të Shqipërisë.

**Produkti Konkret:** Segmenti i ri rrugor që lidh Kardhiqin me Delvinën do të përmirësojë lëvizjen e qytetarëve dhe turistëve, duke kontribuar në zhvillimin e turizmit dhe bujqësisë.

### **Realizimi i Projektit**

**Afatet dhe Vonesat:** Afati përfundimtar ishte caktuar për pranverën e vitit 2022, por ka pasur vonesa. Megjithatë, disa segmente të projektit janë përfunduar para afatit të caktuar.

**Performanca e Financimit:** Ka pasur nevojë për shtesa financiare për të përballuar sfidat teknike dhe nevojat për rregullime të terrenit, megjithatë, shpenzimet janë mbajtur nën kontroll.

### **Përfitimet dhe Ndikimi i Projektit**

**Zhvillimi Ekonomik dhe Turistik:** Rruga ka përmirësuar qasjen në rajonin e Delvinës dhe Kardhiqit, duke ndihmuar në zhvillimin e turizmit dhe bujqësisë.

**Lidhjet Rajonale:** Rruga ka përmirësuar lidhjet ndërmjet qytetit të Delvinës dhe qyteteve të tjera të Shqipërisë, duke mundësuar transportin më të lehtë të mallrave dhe shërbimeve.

### **Përfundimi i Projektit**

**Progresi i arritur:** Ndërkohë që projekti ka përfunduar në pjesë të mëdha, ka pasur vonesa dhe nevoja për rishikime të financimit për të përfunduar detajet e mbylljes së punimeve.

Të dyja projektet, Rruga e Arbrit dhe Rruga Kardhiq-Delvinë, janë pjesë e përpjekjeve të Shqipërisë për përmirësimin e infrastrukturës dhe zhvillimin rajonal. Megjithatë, vonesat dhe tejkalimet e kostove janë sfida të rëndësishme që kanë ndikuar në përmbushjen e objektivave.

Përfundimi i këtyre projekteve ka pasur një ndikim të dukshëm në zhvillimin ekonomik, social dhe turistik të rajoneve përkatëse, por ka kërkuar një menaxhim të kujdesshëm të burimeve financiare dhe planifikimin afatgjatë për të arritur qëndrueshmërinë e zhvillimit.

## B. Kuadri rregullator dhe azhurnimi i burimeve (Përputhshmëria me ligje dhe rregullore)

### Rruga e Arbrit

**Ligji për Prokurimet Publike:** Ky ligj është në fuqi për të siguruar procedura të qarta dhe të drejta për tenderët, dhe për të garantuar transparencë në proceset e ndarjes së kontratave. Azhurnimi duhet të fokusohet në përmirësimin e teknologjive për monitorimin e prokurimeve dhe përforsimin e kapaciteteve të inspektimit.

**Ligji për Planifikimin dhe Zhvillimin e Territorit:** Ky ligj kërkon që të gjitha projektet e infrastrukturës të jenë të përputhshme me zhvillimin e qëndrueshëm të territorit dhe menaxhimin mjedisor. Azhurnimi i tij deri në 2025 duhet të përfshijë rregulla të qarta për trajtimin e ndotjes dhe dëmtimit të ekosistemeve natyrore gjatë ndërtimit të rrugëve.

**Standardet dhe Urdhërat për Infrastruktura Rrugore:** Rregullat për ndërtimin e rrugëve janë përmirësuar për të siguruar qëndrueshmërinë e rrugëve dhe sigurinë e përdoruesve të saj. Rishikimi i këtyre rregullave deri në 2025 duhet të përfshijë kërkesa të reja për infrastrukturën e energjisë së rinovueshme dhe transportin e qëndrueshëm (elektrifikimi i rrugëve për automjete elektrike, ndriçimi inteligjent, etj.).

**Legjislacioni për Mjedisin:** Ky ligj ka për qëllim minimizimin e ndikimeve mjedisore, duke përfshirë vlerësimet e ndikimit mjedisor (EIA) dhe masat për mbrojtjen e florës dhe faunës. Përmirësimet deri në 2025 mund të përfshijnë masa të reja për reduktimin e ndotjes nga ndërtimi dhe përdorimi i materialeve të ricikluara.

**Strategjia Kombëtare e Transportit:** Ky projekt është pjesë e objektivave kombëtare për zhvillimin e infrastrukturës rrugore, duke lidhur rajone të izoluar dhe duke mundësuar rritjen e qarkullimit dhe aktivitetit ekonomik. Deri në 2025, kjo strategji duhet të përfshijë projekte për lidhjen më të ngushtë të Shqipërisë me rajonin e Ballkanit Perëndimor, veçanërisht me Maqedoninë e Veriut dhe Kosovën.

**Strategjia e Zhvillimit Rajonal:** Ky projekt është përputhur me synimet për zhvillimin rajonal dhe zvogëlimin e pabarazive midis veriut dhe jugut të Shqipërisë. Azhurnimi mund të përfshijë përpjekje të reja për të integruar zona të reja në ekonominë rajonale.

**Politikat e Zhvillimit të Turizmit:** Në përputhje me këtë projekt, ka mundësi të krijohen lidhje të reja për zhvillimin e turizmit në zonat e veriut dhe rajone të tjera të Shqipërisë. Politikat deri në 2025 duhet të nxisin më shumë investime në infrastrukturën e turizmit dhe të përmirësojnë lidhjet rrugore me destinacionet turistike kryesore.

### Rruga Kardhiq-Delvinë

**Ligji për Prokurimet Publike:** Po ashtu në këtë projekt, ky ligj duhet të sigurojë një procedurë të drejtë dhe transparente për shpalljen e tenderëve dhe ndarjen e kontratave. Azhurnimi duhet të parashikojë një menaxhim më të avancuar të tenderëve për të përshpejtuar proceset.

**Ligji për Planifikimin dhe Zhvillimin e Territorit:** Ky ligj është shumë i rëndësishëm për projektet e infrastrukturës rrugore, sidomos për ndërtimin e rrugëve që prekin zona të ndjeshme mjedisore dhe turistike. Azhurnimi i tij mund të përfshijë masa të reja për menaxhimin e territorit dhe zhvillimin e qëndrueshëm të turizmit.

**Standardet dhe Urdhërat për Infrastruktura Rrugore:** Azhornimi i standardeve të ndërtimit duhet të fokusohet në përdorimin e materialeve ekologjikisht miqësore dhe në përputhshmërinë me kërkesat për sigurinë e udhëtarëve dhe transportin e qëndrueshëm.

**Legjislacioni për Mjedisin:** Në kuadër të projektit, vlerësimi i ndikimeve mjedisore dhe ndihma për ruajtjen e biodiversitetit janë të rëndësishme. Azhornimi mund të përfshijë përmirësime të mekanizmave për mbikëqyrjen dhe menaxhimin e pasojave mjedisore pas ndërtimit.

**Strategjia Kombëtare e Transportit:** Ky projekt është pjesë e planit të zhvillimit të infrastrukturës rrugore që lidhet me zhvillimin e transportit të qëndrueshëm dhe integrimin e Shqipërisë në rrjetet e transportit të Bashkimit Evropian. Deri në 2025, përputhshmëria me këtë strategji duhet të shfaqet në investimet për rrugët ndërkombëtare dhe përdorimin e teknologjive të reja për menaxhimin e trafikut.

**Strategjia e Zhvillimit të Turizmit:** Projekti i "Kardhiq-Delvinë" është pjesë e një mundësie për zhvillimin e turizmit dhe krijimin e lidhjeve më të forta me rajonet turistike, si dhe mund të sjellë mundësi për zhvillimin e biznesit në sektorin e shërbimeve. Azhornimi i kësaj strategjie deri në 2025 duhet të përfshijë përmirësimin e ofertës turistike dhe ndihmën për zhvillimin e sektorëve mbështetës (hotelieri, gastronomi, etj.).

**Politikat e Mjedisit dhe Zhvillimi i Qëndrueshëm:** Ky projekt kërkon përputhshmëri të plotë me politikat mjedisore, duke përfshirë menaxhimin e resurseve natyrore dhe ndihmën për ruajtjen e ekosistemeve. Azhornimi i kësaj politike duhet të mbështesë përpjekjet për zhvillimin e një infrastrukture që minimizon ndikimet mjedisore dhe nxit zhvillimin ekonomik të qëndrueshëm.

Të dy projektet, "Rruga e Arbrit" dhe "Rruga Kardhiq-Delvinë", janë të mbështetur nga kuadro ligjore dhe rregullatore të forta që përcaktojnë kërkesat për ndërtimin dhe menaxhimin e infrastrukturës rrugore. Përputhshmëria e këtyre projekteve me strategjitë dhe politikat sektoriale është e rëndësishme për të siguruar që ato të kontribuojnë në zhvillimin e qëndrueshëm të transportit, turizmit dhe mjedisit.

Azhornimi i kuadrit rregullator dhe integrimi i këtyre projekteve me strategjitë kombëtare deri në vitin 2025 janë thelbësore për realizimin e objektivave afatgjata dhe rritjen e ndikimit ekonomik dhe social të këtyre investimeve.

### C. Analizë të thelluar mbi programet e rrugëve dhe lidhja me buxhetin dhe kapacitetet fiskale të shtetit

Për të realizuar një analizë të thelluar mbi programin e "Përfundimit të Rrugës së Arbrit" dhe "Kardhiq – Delvinë" lidhjen me buxhetin dhe kapacitetet fiskale të shtetit deri në vitin 2025 është e rëndësishme të shqyrtojmë të dhënat e azhuruara, duke i lidhur ato me faktorët që kanë ndikuar në ndodhitë e këtij projekti. Në këtë analizë, do të fokusohemi në krahasimin e alokimeve buxhetore dhe kapaciteteve fiskale me kostot direkte dhe indirekte, si dhe do të shqyrtojmë ndikimin e afateve të tejkaluara.

## 1. Tendencat historike në alokimet Fiskale dhe Performanca “Rruga e Arbrit” (2021-2025)

### Alokimet Buxhetore për Rrugën e Arbrit (2021-2025):

**2021:** Shpenzimet fillestare ishin rreth **2.1 miliardë lekë**, me përfundimin e disa segmenteve, por disa pjesë mbetën të papërfunduara.

**2022:** Alokimi për përshtetimin e punimeve arriti në **3.5 miliardë lekë**, për të mbuluar shpenzimet shtesë dhe rritjen e kostove të materialeve.

**2023:** Ndërkohë që ndihma shtesë për mbulimin e shpenzimeve të vonuara ishte **4.1 miliardë lekë**, janë kryer përpjekje për përfundimin e pjesëve të mbetura.

**2024:** Pjesa më e madhe e alokimeve për këtë vit është e dedikuar për përfundimin e segmenteve të mbetura, ku parashikohet të investohen **1.8 miliardë lekë**.

**2025:** Përsëri do të investohen **2.2 miliardë lekë** për përfundimin e projektit.

**Kapacitetet Fiskale të Shtetit:** Kapacitetet fiskale janë sfiduese për shkak të buxhetit të ngushtë, por edhe për shkak të nevojave për financim të projekteve të tjera. Shtimi i borxhit publik dhe kërkesa për huamarrje ndërkombëtare janë përdorur për të mbuluar shpenzimet shtesë të projektit. Megjithatë, kjo mund të ketë pasur ndikim negativ në balancat fiskale të shtetit.

### Kostot Direkte dhe Indirekte të Zbatimit të Programit

#### Kostot Direkte:

**Punime ndërtimi dhe materialet:** Ka pasur rritje të kostove për ndërtimin e strukturave komplekse si tunele dhe ura, si dhe përgatitja e terrenit për rrugën. Rritja e çmimeve të materialeve dhe vonesat në punime kanë rritur shpenzimet e përgjithshme. Në veçanti, terreni malor dhe kushte të vështira natyrore kërkuan rregullime të papritura që kanë ndikuar në rritjen e kostove.

#### Kostot Indirekte:

**Vonesat dhe ndikimi në administratën e projektit:** Dështimi për të përfunduar në afatet e caktuara ka shkaktuar nevojën për burime shtesë për menaxhimin e projektit, si dhe ka ndikuar në shtimin e kostove për administrimin dhe mbikëqyrjen e punimeve. Po ashtu, vonesat kanë krijuar pengesa për zhvillimin e bizneseve dhe kanë rritur kostot e transportit për qytetarët dhe bizneset në rajonin e Kukësit dhe Dibres.

### Vlerësimi i Prioriteteve Infrastrukturore dhe Teknike për Zbatim

#### Vështirësitë Teknike dhe Terreni Malor:

Ndërtimi në terren malor ka kërkuar përdorimin e teknikave të specializuara dhe mjeteve të ndërlikuara, duke bërë që disa segmente të jenë më të vështira për t'u ndërtuar dhe kërkojnë më shumë kohë dhe burime. Kjo ka shkaktuar vonesa dhe ka ndikuar në përfundimin e projektit.

## Rëndësia për Ekonominë dhe Shoqërinë:

Ky projekt ka ndikim të drejtpërdrejtë në përmirësimin e transportit ndërmjet Shqipërisë, Kosovës dhe Maqedonisë. Përmirësimi i infrastrukturës ka stimuluar zhvillimin e turizmit dhe industrisë së logjistikës, duke rritur mundësitë e punësimit dhe zhvillimin rajonal, sidomos në Kukës dhe Dibrë.

## Krahasimi me Alokimet Aktuale dhe Kapacitetet Fiskale 2021-2025

Pavarësisht alokimeve të konsiderueshme për përfundimin e projektit në vitet 2024 dhe 2025, janë kërkuar financime shtesë për të mbuluar shpenzimet e paplanifikuara dhe për të siguruar mbështetje për projektet e tjera infrastrukturore. Kjo ka ndikuar në borxhin publik dhe në sfidat për mbajtje balancat fiskale.

## Faktorët që shpjegojnë ijejalimin e afateve dhe deklaratën e përfundimit në Nëntor 2021

**Pandemia COVID-19 dhe Kufizimet:** Pandemia ka pasur ndikim të drejtpërdrejtë në vonesat, duke ndaluar disa faza të ndërtimit dhe duke krijuar pengesa në furnizimin me materiale. Këto vonesa kanë çuar në rritjen e shpenzimeve dhe kanë shkaktuar daljen jashtë afateve të projektit.

**Problemet në Ndërtim dhe Përmirësimet Teknike:** Në disa segmente të rrugës ka pasur nevojë për përmirësime të sigurisë dhe kalueshmërisë, duke e bërë më të vështirë përfundimin brenda afateve të parashikuara.

## Shembuj dhe krahasime me projekte të ngjashme

**Autostrada Durrës-Kukës:** Ky projekt ka pasur një periudhë të ngjashme zhvillimi dhe ka përjetuar vonesa dhe tejkalime buxhetore për shkak të kushteve teknike dhe financiare. Ky krahasim ofron një pasqyrë të ngjashme mbi kompleksitetin e ndërtimit të rrugëve në terren të vështirë dhe sfidat që kanë ndikuar në Rrugën e Arbrit.

## Raporte dhe Dokumente të Azhuruara nga Institucione të Pavarura

**Raportet e Auditimit nga KLSH dhe Institucionet Ndërkombëtare:** Sipas raporteve të Auditimit nga KLSH, janë gjetur disa shkelje dhe mungesa në menaxhimin e fondeve dhe në mbikëqyrjen e projektit, veçanërisht lidhur me vonesat dhe ndryshimet e paplanifikuara të buxhetit.

Rruga e Arbrit mbetet një projekt me rëndësi të madhe për zhvillimin e infrastrukturës dhe ekonominë e Shqipërisë. Megjithatë, vonesat dhe tejkalimi i buxhetit kanë ndikuar në përfundimin e tij, duke kërkuar financime shtesë dhe duke ngarkuar buxhetin e shtetit. Në vitin 2024 dhe 2025, projekti është ende në zhvillim, me fokus në përfundimin e segmenteve të mbetura dhe mbështetje për ndikimet ekonomike dhe sociale të këtij investimi.

## 2. Tendencat historike në alokimet Fiskale dhe Performanca “Kardhiq-Delvinë” (2021-2025)

Për të realizuar një analizë të detajuar të programit të ndërtimit të rrugës “Kardhiq-Delvinë” (2021-2024) dhe krahasuar alokimet buxhetore me kapacitetet fiskale dhe kostot direkte dhe indirekte është e nevojshme të shqyrtojmë disa aspekte kryesore të performancës financiare dhe implementimit të këtij projekti.

Në periudhën 2021-2024, Shqipëria ka alokuar një pjesë të konsiderueshme të buxhetit për projekte infrastrukturore, ku rruga Kardhiq-Delvinë është një prej prioriteteve kryesore. Këto alokime janë bërë duke marrë parasysh mundësitë financiare të shtetit dhe mbështetje nga burimet ndërkombëtare. Për të bërë një krahasim:

**2021-2022:** Buxheti për ndërtimin e rrugës ka pasur rreth 5 miliardë lekë, me një mbështetje ndërkombëtare prej 30%.

**2023-2024:** Buxheti është rritur me rreth 3 miliardë lekë për të përfunduar segmentet e mbetura dhe për të mbuluar vonesat teknike. (Burimi: Raportet zyrtare të Ministrisë së Financave dhe Ekonomisë)

Krahasuar me projekte të ngjashme në rajon, si ndërtimi i rrugëve në Maqedoninë e Veriut dhe Kosovë, kostoja për kilometër e rrugës Kardhiq-Delvinë është më e lartë, duke ngritur pyetje mbi menaxhimin dhe optimizimin e burimeve financiare. Kostoja totale për 33 kilometra është 108 milionë euro, që i bie rreth 4.6 milionë euro për kilometër.

#### Kostot Direkte dhe Indirekte të Zbatimit të Premtimit

##### *a) Kostot Direkte*

**Ndërtimi i Rrugës:** Kostoja totale e ndërtimit për rrugën Kardhiq-Delvinë është vlerësuar në 108 milionë euro. Kjo përfshin shpenzimet për materiale, fuqinë punëtore, makinerinë dhe ndihmën ndërkombëtare.

**Burimet e Financimit:** Ndihma financiare ndërkombëtare ka mbuluar 30% të kësaj shume, ndërsa pjesa tjetër është siguruar nga huatë me interes të ulët dhe buxheti i shtetit. (Burimi: Raportet e Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës)

##### *b) Kostot Indirekte*

**Ndikimi në Komunitet dhe Mjedis:** Gjatë periudhës së ndërtimit, janë raportuar shqetësime për ndikimet mjedisore, si ndotja e ajrit dhe e ujërave, si dhe ndërprerjet në aktivitetet bujqësore dhe turistike. Pjesërisht, këto ndikime lidhen me kushte të papritura të motit dhe proceset e tenderimit të vonuara.

**Vonesa dhe Kostot për Aktivitete Ekonomike:** Ndërsa ndërtimi është zvarritur, kjo ka sjellë humbje të mundësive ekonomike, duke përfshirë ndikime negative në zhvillimin e turizmit dhe bujqësisë në rajon. Vonesat janë të lidhura me kushte klimatike dhe probleme teknike. (Burimi: Raportet e medieve dhe analizat e sektorit të ndërtimit)

#### 3. Vlerësimi i Prioriteteve Infrastrukturore dhe Teknike për Zbatim

**Prioritetet Strategjike të Qeverisë (VKM 2021-2025):** Qeveria shqiptare ka konsideruar projektin e ndërtimit të rrugës Kardhiq-Delvinë si një nga prioritetet më të rëndësishme për zhvillimin ekonomik të jugut të Shqipërisë, duke i dhënë mbështetje të fortë përmes Planit Kombëtar të Transportit.

**Kriteret Teknike:** Rruga është projektuar sipas standardeve të larta për sigurinë dhe qëndrueshmërinë afatgjatë. Megjithatë, vështirësitë në menaxhimin e fuqisë punëtore dhe burimeve logjistike kanë vonuar ritmet e ndërtimit. (Burimi: Dokumente të politikave të Qeverisë)

## Krahasimi i Kostove me alokimet e Buxhetit dhe të Ardhurat për 2021-2025

**Buxheti dhe Performanca Fiskale:** Në vitin 2023, Shqipëria ka alokuar rreth 19 miliardë lekë për infrastrukturën, ku një pjesë e madhe është dedikuar për projekte rrugore. Për rrugën Kardhiq-Delvinë, është vlerësuar që do të alokohen edhe 3 miliardë lekë të tjera në vitin 2024 për përfundimin e punimeve dhe për të menaxhuar vonesat. Kjo është një rritje e buxhetit në krahasim me vitet paraprake.

**Indikatorët Fiskalë:** Sektori i ndërtimit dhe infrastruktura kanë përfituar financime të konsiderueshme nga huatë dhe burimet ndërkombëtare. Sidoqoftë, ka shqetësime për kapacitetet fiskale të shtetit, që mund të ndikojnë në mundësinë e përfundimit të të gjitha projekteve brenda afateve të caktuara. (Burimi: Raportet e Bankës Botërore dhe analizat ekonomike)

Përfundimi i projektit të rrugës Kardhiq-Delvinë, megjithë vonesat dhe sfidat financiare dhe teknike, ka pasur një ndikim pozitiv në zhvillimin ekonomik të rajonit jugor të Shqipërisë. Me përfundimin e projektit, është pritur një rritje e mundësive për zhvillimin e turizmit, bujqësisë dhe aktiviteteve ekonomike të tjera.

Megjithatë, është e nevojshme që qeveria të përmirësojë menaxhimin e projekteve të mëdha dhe të kërkojë më shumë mbështetje ndërkombëtare për të siguruar një zhvillim të qëndrueshëm të infrastrukturës. Po ashtu, është e rëndësishme të monitorohen dhe optimizohen kostot për të rritur efikasitetin e menaxhimit të projekteve infrastrukturore.

Në krahasim me projekte të ngjashme në rajon, është e nevojshme të analizohen dhe krahasohen metodat e menaxhimit të kostove për të siguruar që buxhetet të shpenzohen në mënyrë më efektive dhe të përmirësohet performanca në implementimin e projekteve infrastrukturore.

## D. Vlerësimi i ndikimit afatgjatë në stabilitetin ekonomik, financiar, social dhe qëndrueshmërinë

### Rruga e Arbrit

Vlerësimi i ndikimit afatgjatë në stabilitetin ekonomik, financiar, social dhe qëndrueshmërinë lidhur me Rrugën e Arbrit mund të bëhet duke analizuar disa aspekte të rëndësishme që janë të lidhura ngushtë me përfundimin dhe funksionimin e këtij projekti infrastrukturor. Kjo analizë duhet të përfshijë zhvillimet dhe të dhënat deri në vitin 2025.

#### 1. Ndikimi në Stabilitetin Ekonomik

Rruga e Arbrit është një projekt kyç në lidhjen e Shqipërisë me rajonet e Kosovës dhe Maqedonisë. Ky projekt ka mundësuar rritjen e aktivitetit ekonomik në disa sektorë, duke përfshirë transportin, logjistikën, dhe turizmin.

**Përfitimet për Tregun dhe Transportin:** Mbyllja e infrastrukturës është parashikuar të sjellë lehtësira në lëvizjen e mallrave dhe njerëzve mes Shqipërisë dhe Kosovës, dhe Maqedonisë, duke u shndërruar në një arterie të rëndësishme për bizneset ndërkombëtare dhe ato lokale.



Ajo do të mundësojë rritje të konkurrencës dhe efikasitetit të sektorëve të transportit dhe logjistikës, duke zvogëluar kostot dhe duke rritur shpejtësinë e dërgesave.

- **Zhvillimi i Rajonit të Kukësit dhe Dajti:** Projekti ka sjellë mundësi të reja për zhvillimin ekonomik të rajonit të Kukësit dhe zonave përreth, duke mundësuar rritjen e mundësive për turizmin dhe investimet në turizmin malor. Po ashtu, ka mundësuar krijimin e mundësive të punës dhe zhvillimin e bizneseve lokale.
- **Ndikimi në Tregtinë Ndërkombëtare:** Rruga e Arbrit ka tërhequr investime dhe ka krijuar mundësi për një rritje të madhe të tregtisë mes Shqipërisë dhe rajonit, duke kontribuar në një klimë më të mirë për bizneset dhe tregtinë ndërkombëtare.

## 2. Ndikimi në Stabilitetin Financiar

**Tejkallimi i Buxhetit dhe Ndikimi në Borxhin Publik:** Projekti ka kaluar disa sfida financiare. Pavarësisht se ka filluar me një plan të qartë buxhetor, përfundimi i vonuar dhe rritja e kostove të materialeve ka sjellë një ngarkesë të rëndë për financat publike. Si rezultat, qeveria ka kërkuar buxhete shtesë dhe ka financuar një pjesë të kostove përmes borxhit publik.

- **Sfidat Fiskale:** Ndërkohë që ndihma për këtë projekt ka pasur ndikim në ndihmën që i është dhënë qeverisë për të menaxhuar borxhin, ajo gjithashtu ka krijuar sfida për stabilitetin fiskal, duke pasur një ndikim të drejtpërdrejtë në mundësitë për financimin e projekteve të tjera të rëndësishme.
- **Mbështetje e Investimeve të Huaja:** Rrugët infrastrukturore si Rruga e Arbrit mund të ndihmojnë në tërheqjen e investimeve të huaja. Infrastruktura më e zhvilluar mund të kontribuoni në krijimin e mundësive për zhvillimin e një ekonomie më të qëndrueshme, duke ofruar mundësi për investime dhe zhvillim të sektorëve si turizmi, logjistika dhe ndihmësitë e tjera që do të forcojnë stabilitetin ekonomik.

## 3. Ndikimi në Stabilitetin Social

**Përfitimet për Komunitetin Lokal:** Rruga e Arbrit ka krijuar mundësi të shumta për zhvillimin e rajonit të Kukësit dhe komunave përreth, duke siguruar mundësi më të mëdha punësimi dhe përmirësuar kushte jetese për ata që jetojnë në këto zona. Nëpërmjet zhvillimit të infrastrukturës, ka mundësuar gjithashtu lidhjen më të afërt të këtyre zonave me qendrat ekonomike të Shqipërisë dhe rajonit.

**Pjesëmarrja e Komunitetit dhe Transparenca:** Disa kritika janë ngritur për mungesën e transparencës dhe shqetësimet mbi menaxhimin e burimeve, duke sugjeruar se ka pasur vonesa dhe mungesë informacioni të detajuar për përfitimet dhe të metat e projektit. Megjithatë, përpjekjet për të përfshirë aktorët lokalë në monitorimin e përfundimit të projektit dhe menaxhimin e fondeve janë përmirësuar në periudhën e fundit.

**Përmirësimi i Shërbimeve dhe Kualitetit të Jetës:** Pjesëmarrësit në këtë projekt dhe zonat përreth kanë përfituar nga shërbime më të mira dhe mundësi më të mëdha për zhvillimin e industrive të reja si turizmi dhe shërbimet. Po ashtu, përmirësimi i rrugës dhe infrastrukturës ka ndihmuar në rritjen e mundësive për pasurim dhe zhvillim personal.

#### 4. Ndikimi në Qëndrueshmërinë Ekonomike dhe Sociale

**Qëndrueshmëria e Infrastruktues dhe Investimeve të Gjatë Afatit:** Përpjekjet për të ruajtur qëndrueshmërinë e projektit kërkojnë një menaxhim të mirë të burimeve dhe përfshirje të vazhdueshme të sektorëve të biznesit dhe administratës publike për të siguruar një mjedis të favorshëm për zhvillimin e qëndrueshëm.

**Sfidat mjedisore dhe Shëndetësore:** Projekti ka pasur ndikime në mjedis, përfshirë ndotjen dhe prishjen e ekosistemit gjatë ndërtimit. Këto ndikime kërkojnë përpjekje për të siguruar qëndrueshmëri mjedisore përmes zbatimit të praktikave të qëndrueshme dhe ruajtjen e ekosistemit lokal.

#### 5. Perceptimi i Publikut dhe Sfidat për Qeverinë

**Votuesit dhe Sfidat e Perceptimit:** Perceptimi i qytetarëve lidhur me përfundimin e vonuar të projektit ka ndikuar në marrëdhëniet e qeverisë me votuesit, duke sjellë pakënaqësi për shkak të vonesave dhe tejkalimeve buxhetore. Megjithatë, ka një perceptim të përzier, pasi disa shohin përfitimet ekonomike dhe zhvillimin afatgjatë, ndërsa të tjerë janë të shqetësuar për pasojat e vonesave dhe rritjes së borxhit publik.

Ndikimi afatgjatë i Rrugës së Arbrit në stabilitetin ekonomik, financiar, social dhe qëndrueshmërinë është gjithashtu i lidhur me sfida dhe mundësi. Ndërkohë që projekti ka përmirësuar infrastrukturën dhe ka ndikuar pozitivisht në zhvillimin ekonomik të rajonit, ai ka hasur edhe vështirësi financiare dhe menaxheriale, duke pasur një ndikim të drejtpërdrejtë në stabilitetin fiskal të shtetit. Përfundimi i vonuar dhe tejkalimi i buxhetit janë sfida që kërkojnë angazhime të mëtejshme për të siguruar një zhvillim të qëndrueshëm dhe përmirësim të besueshmërisë publike.

### Kardhiq - Delvinë

#### 1. Ndikimi në Zhvillimin Ekonomik, Social dhe Mjedisor

##### *A. Zhvillimi Ekonomik:*

**Përmirësimi i Infrastrukturës dhe Aksesit:** Rruga Kardhiq-Delvinë ka pasur një ndikim të madh në përmirësimin e infrastrukturës rrugore, duke lidhur dy zona me potencial të lartë turistik dhe duke mundësuar qarkullimin e mallrave dhe pasagjerëve. Ky zhvillim ka stimuluar rritjen e aktiviteteve ekonomike, përfshirë sektorët e turizmit dhe transportit, duke kontribuar në zhvillimin e biznesit dhe hapjen e mundësive të reja për sipërmarrjet lokale.

**Turizmi dhe Rritja e Aktivitetit Ekonomik:** Ndikimi është veçanërisht i dukshëm në turizëm, me një rritje të numrit të turistëve në rajonin e Sarandës dhe Gjirokastrës. Ky zhvillim ka sjellë rritjen e të ardhurave dhe krijimin e vendeve të reja të punës, veçanërisht në sektorët e shërbimeve, hotelerisë dhe restoranteve.

**Bizneset Lokale dhe Rritja e Konkurrencës:** Me përmirësimin e aksesit, bizneseve të vogla dhe të mesme u është mundësuar të rriten, të hapin tregje më të gjera dhe të rrisin konkurrencën. Zhvillimi i bizneseve të ndërlidhura me sektorët e transportit dhe turizmit është një mundësi e rëndësishme për ekonominë lokale.

## *B. Zhvillimi Social:*

**Punësimi dhe Mundësitë Sociale:** Projekti ka sjellë mundësi punësimi të drejtpërdrejta për punëtorët që kanë punuar në ndërtimin e rrugës dhe përpunimin e shërbimeve të lidhura. Sektorët që varen nga infrastruktura e re, si shërbimet hoteliere dhe restorantet, kanë kontribuar gjithashtu në rritjen e mundësive për punësim.

**Reduktimi i Varfërisë dhe Zhvillimi i Shërbimeve:** Përmirësimi i aksesit në shërbime dhe mundësitë për zhvillim social ka ndihmuar në reduktimin e varfërisë dhe pabarazive, duke krijuar mundësi për më shumë arsim dhe kujdes shëndetësor për komunitetet e izoluara.

## *C. Zhvillimi Mjedisor:*

**Ndikimi në Mjedis:** Ndërtimi i rrugës ka pasur ndikime të mundshme mjedisore, përfshirë pastrimin e tokës dhe ndryshimet në ekosistemet natyrore. Megjithatë, janë ndërmarrë masa për të minimizuar këto ndikime, përfshirë pastrimin e tokës dhe mbrojtjen e florës dhe faunës.

**Përmirësimi i Cilësisë së Jetës:** Rruga e re ka lehtësuar zhvillimin e bujqësisë dhe tregtisë lokale, duke kontribuar në ruajtjen e natyrës dhe zhvillimin e qëndrueshëm të zonave rurale, dhe duke mundësuar më shumë mundësi për banorët në fshatrat më të largëta.

## **2. Rreziqet dhe Mundësitë:**

### *a. Rreziqet:*

**Vonesat dhe Problemet në Zbatim:** Zbatimi i projektit ka pasur vonesa për shkak të komplikimeve teknike dhe burokratikës administrative. Pjesërisht, kjo ka ndikuar në afatet e realizimit dhe ka sjellë shqetësime për vështirësitë ekonomike që ka shkaktuar vonesa në ekonominë lokale.

**Problemet Financiare:** Ndërprerjet në financimin e projektit kanë krijuar rrezik që rruga të mos përfundojë në kohë dhe mund të kenë ngadalësuar zhvillimin ekonomik.

**Ndikimi Negativ në Mjedis:** Përdorimi i tokës dhe ndërhyrjet në mjedis mund të kenë shkaktuar dëme të pakontrolluara, duke përfshirë ndotjen dhe dëmtimin e habitateve natyrore. Menaxhimi i këtyre çështjeve ka kërkuar vëmendje dhe përpjekje nga autoritetet.

### *b. Mundësitë:*

**Zhvillimi i Turizmit dhe Biznesit:** Mundësitë për zhvillim të sektorëve të turizmit dhe transportit janë të dukshme. Rruga ka mundësuar rritjen e mundësive për krijimin e vendeve të reja pune dhe hapjen e tregjeve të reja për bizneset lokale.

**Përmirësimi i Aksesit dhe Zhvillimi Social:** Ky zhvillim ka ulur pabarazitë sociale dhe ekonomike, duke mundësuar që zonat rurale të kenë më shumë mundësi për t'u lidhur me qytetet dhe tregjet e mëdha.

**Përmirësimi i Cilësisë së Jetës për Banorët e Izoluar:** Zhvillimi i këtij aksenti ka përmirësuar aksesin për banorët në fshatra të largëta për shërbime shëndetësore, arsimore dhe më shumë mundësi zhvillimi.

### 3. Perceptimi i Programit dhe Performanca në Praktikë

#### *a. Ambienti Ekonomik:*

Ndërtimi i rrugës është parë si një mundësi për të stimuluar zhvillimin ekonomik, duke hapur mundësi për bizneset lokale dhe sektorët si turizmi dhe transporti. Pritshmëritë për rritjen e aktiviteteve ekonomike kanë arritur rezultate të dukshme, sidomos në bizneset e vogla dhe të mesme, që tani kanë mundësi për të pasur një akses më të shpejtë dhe më të lirë në tregje të tjera.

#### *bB. Aspekti Social:*

Ka pasur shqetësime për kushtet e punës, duke përfshirë përdorimin e punëtorëve të papunë dhe informalë. Raportet nga sindikatat dhe gazetarët kanë theksuar shqetësime mbi shkeljen e të drejtave të punëtorëve dhe kushteve të punës, të cilat kanë ndikuar në rritjen e informalitetit.

#### *c. Informaliteti dhe Shkeljet e Rregullave:*

Informaliteti në sektorin e ndërtimit ka qenë një çështje e vazhdueshme, duke rritur rrezikun e shkeljeve të kodeve të punës dhe shpërdorimit të fondeve.

#### *d. Pastrimi i Parave dhe Mbikëqyrja Financiare:*

Ka pasur shqetësime për mundësinë e pastrimit të parave, duke kërkuar mbikëqyrje më të rreptë dhe transparencë financiare në menaxhimin e fondeve.

#### *e. Produktiviteti:*

Në aspektin e produktivitetit, ndërtimi i rrugës ka sjellë një rritje të efikasitetit dhe ka përmirësuar shërbimet e transportit, duke kontribuar në rritjen e performancës të sektorëve ekonomikë të lidhur.

Në përgjithësi, ky projekt ka sjellë ndikime pozitive në zhvillimin ekonomik dhe social, duke kontribuar në përmirësimin e infrastrukturës, rritjen e mundësive të punës dhe zhvillimin e sektorëve kyçë si turizmi dhe transporti. Megjithatë, shqetësimet lidhur me informalitetin, shkeljen e rregullave të punës dhe pastrimin e parave kërkojnë vëmendje të mëtejshme dhe një mbikëqyrje më të rreptë për të siguruar që përfitimet e këtij projekti të jenë të qëndrueshme dhe të drejtë për të gjithë.

### **E. Analiza e efektit ndikues në rajonet e vendit dhe në ekonomi**

#### **Rruga e Arbrit**

Programi i ndërtimit të Rrugës së Arbrit, një projekt i rëndësishëm në zhvillimin e infrastrukturës në Shqipëri, ka pasur ndikime të mëdha në rajonet dhe sektorët përkatës, duke përfshirë rajonizimin ekonomik, turizmin, bujqësinë dhe zhvillimin urban. Ky projekt është përfshirë në Programin Qeverisës 2021-2025 dhe ka krijuar mundësi të mëdha për zhvillimin e zonave të tjera, përmirësimin e kushteve të jetesës dhe lehtësimin e lidhjeve midis zonave të ndryshme të Shqipërisë.

## 1. Rajonet e Vëndit

**Përmirësimi i Infrastrukturës Rajonale:** Rruga e Arbrit ka lidhur disa qytete dhe fshatra të rëndësishëm në veri dhe lindje të Shqipërisë, duke mundësuar një lidhje më të ngushtë me Tiranën dhe pjesën tjetër të vëndit. Ky projekt ka ndikuar në zhvillimin e infrastrukturës rajonale, veçanërisht në zonat që ishin më të izoluara dhe që përfitonin më pak nga zhvillimet ekonomike.

**Kruja dhe Peshkopia:** Përmirësimi i lidhjes rrugore ka mundësuar zhvillimin e infrastrukturës dhe ka nxitur rritjen e mundësive për investime në këto qytete, duke përmirësuar qasjen në shërbime dhe tregje më të mëdha.

**Fshatrat dhe Zonat e Largëta:** Rruga ka mundësuar që fshatrat dhe zonat rurale të kenë një lidhje më të shpejtë dhe më të sigurt me qytetet më të mëdha, duke përmirësuar kushte të jetesës dhe mundësitë për zhvillim.

## 2. Industrinë

**Turizmi:** Rruga e Arbrit ka krijuar mundësi të mëdha për zhvillimin e turizmit në rajone që janë të pasura me pasuri natyrore dhe kulturore, por që deri më tani ishin të izoluara. Përmirësimi i infrastrukturës ka mundësuar që turistët të vizitojnë këto zona më lehtësisht, duke kontribuar në rritjen e industrisë së turizmit.

**Kruja dhe Dibra:** Këto qytete, të njohura për trashëgiminë historike dhe natyrore, janë bërë më të aksesueshme për turistët, duke kontribuar në zhvillimin e hotelerisë, restoranteve dhe aktiviteteve turistike.

**Zonat rurale dhe malore:** Përmirësimi i rrugës ka ndihmuar në zhvillimin e turizmit malor dhe ecoturizmit në zonat rurale, duke sjellë përfitime ekonomike për banorët e këtyre zonave.

**Bujqësia dhe Tregtia:** Si pjesë e zhvillimit të infrastrukturës, ndërtimi i Rrugës së Arbrit ka lehtësuar transportin e produkteve bujqësore nga zonat rurale në tregje më të mëdha. Ky përmirësim ka ndikuar në rritjen e eksporteve dhe zhvillimin e bujqësisë.

**Bujqësia në Dibër dhe Mat:** Fermerët e këtyre zonave tani kanë mundësi më të lehta dhe më të shpejta për të transportuar produktet e tyre në tregje të tjera, duke përmirësuar të ardhurat dhe ndihmuar rritjen e sektori bujqësor.

**Ndërtimi dhe Shërbimet Logjistike:** Rruga ka stimuluar aktivitetin në sektorin e ndërtimit dhe ka kontribuar në zhvillimin e shërbimeve logjistike, të cilat janë thelbësore për transportin e mallrave dhe zhvillimin ekonomik.

## 3. Shtresat e Popullsisë

**Popullsia Rurale:** Rruga e Arbrit ka pasur një ndikim të madh për popullsinë rurale, duke ofruar mundësi të reja për zhvillimin e bujqësisë dhe përmirësimin e kushteve të jetesës. Përmirësimi i lidhjeve rrugore ka mundësuar që banorët të kenë qasje më të lehtë në shërbime, si shëndetësia dhe arsimit, si dhe mundësi për zhvillim ekonomik përmes tregtisë dhe turizmit.

Banorët e fshatrave të matit dhe Dibrës tani mund të shkojnë më shpejt në qytetet më të mëdha për të pasur qasje në shërbime dhe mundësi punësimi, duke kontribuar në përmirësimin e kushteve të jetesës.

**Popullsia Urbane:** Qytetet si Kruja dhe Peshkopia kanë përfituar nga rritja e mundësive të zhvillimit ekonomik, duke stimuluar sektorët e shërbimeve dhe duke rritur mundësitë për krijimin e bizneseve të reja. Përmirësimi i lidhjeve rrugore ka sjellë më shumë mundësi për zhvillimin e sektorëve si turizmi dhe tregtia.

**Popullsia më e Disavantazuar:** Pjesët më të varfra të popullsisë që jetojnë në fshatra dhe zona të largëta kanë përfituar më shumë nga mundësitë e transportit të përmirësuara, duke mundësuar që ata të kenë më shumë mundësi për t'u lidhur me shërbime dhe mundësi ekonomike që ofron zhvillimi i infrastrukturës.

#### 4. Efektet Afatgjata

**Zhvillimi Ekonomik:** Rruga e Arbrit ka krijuar mundësi për zhvillimin afatgjatë të rajoneve të izoluara, duke hapur mundësi për investime dhe duke kontribuar në forcimin e sektorëve si bujqësia, ndërtimi, dhe turizmi. Rruga ka mundësuar zhvillimin e një infrastrukture më të fortë, që mund të tërheqë investime të tjera dhe të krijojë mundësi punësimi.

**Përmirësimi i Kushteve të Jetesës:** Ndërsa rruga ka kontribuar në përmirësimin e qasjes në shërbime, ajo ka ndikuar gjithashtu në përmirësimin e kushteve të jetesës për ata që jetojnë në rajone të izoluara, duke rritur mundësitë për zhvillim personal dhe ekonomik.

Programi i ndërtimit të Rrugës së Arbrit ka pasur një ndikim të thellë dhe shumëdimensional në Shqipëri, duke kontribuar në zhvillimin e infrastrukturës, rritjen e mundësive ekonomike dhe sociale, dhe përmirësimin e kushteve të jetesës. Ky projekt ka pasur veçanërisht një ndikim të rëndësishëm në zonat e izoluara, duke krijuar mundësi për zhvillimin ekonomik dhe përmirësimin e kushteve të jetesës për popullsinë rurale dhe urbane.

### Kardhiq - Delvinë

Analiza e efektit ndikues të programit të ndërtimit të rrugës Kardhiq-Delvinë, deri në vitin 2025, tregon një pasqyrë të gjerë të ndikimeve të tij në rajonet, industrinë dhe shtresat e popullsisë në jug të Shqipërisë. Ky projekt është një hap i rëndësishëm për zhvillimin ekonomik dhe social, dhe ka ndikuar ndjeshëm në përmirësimin e infrastrukturës dhe mundësive të zhvillimit në këtë rajon. Kjo është analizuar sipas disa aspekteve kryesore:

#### 1. Rajonet e Vendit

**Përmirësimi i Infrastrukturës Rajonale:** Ky projekt ka sjellë përmirësim të ndjeshëm në lidhjen midis qyteteve dhe rajoneve të jugut të Shqipërisë, duke mundësuar akses më të lehtë dhe më të shpejtë. Kjo ka ndikuar në zhvillimin e infrastrukturës rajonale, duke forcuar lidhjet e qytetit të Delvinës me Gjirokastrën dhe Sarandën, dhe duke mundësuar që rajonet përreth të përfitojnë nga mundësi të reja zhvillimi.

**Delvina:** Pasi ishte një qytet i izoluar, përmirësimi i rrugës ka mundësuar rritjen e mundësive për zhvillim turistik dhe mundësi më të mira ekonomike për banorët, të cilët mund të shesin produktet bujqësore në tregje më të mëdha dhe të kenë qasje në shërbime më të mira.

**Fshatrat përreth:** Banorët tani mund të transportojnë produktet e tyre më shpejt dhe të mundësojnë pjesëmarrjen e tyre në tregje më të mëdha, duke kontribuar në rritjen e ekonomisë lokale.

## 2. Industritë

**Turizmi:** Përmirësimi i infrastrukturës ka kontribuar në rritjen e turizmit, duke mundësuar qasje më të lehtë në destinacionet e njohura turistike të jugut, si Gjirokastra, Saranda, dhe Delvina. Ky projekt ka lehtësuar fluksin e turistëve dhe ka ndikuar në zhvillimin e bizneseve që mbështeten në turizëm, si hotele dhe restorante.

Rritja e fluksit të turistëve në Gjirokastrë dhe Delvinë ka sjellë më shumë mundësi për zhvillimin e sektorit turistik, duke kontribuar në rritjen e të ardhurave nga ky sektor dhe përmirësimin e kushteve të jetesës për banorët e këtyre qyteteve.

**Bujqësia dhe Tregtia:** Rruga ka përmirësuar transportin e produkteve bujqësore nga zonat rurale në tregje më të mëdha, duke mundësuar rritjen e eksportit dhe zhvillimin e sektorit bujqësor. Kjo ka kontribuar në ekonominë lokale dhe ka ofruar mundësi më të mëdha për fermerët.

Fermerët e Gjirokastrës kanë mundësinë të transportojnë më lehtë dhe shpejt produktet e tyre në tregje më të mëdha si Tirana dhe Durrësi, duke i hapur mundësi për përfitime të mëdha ekonomike.

**Ndërtimi dhe Shërbimet Logjistike:** Ky projekt ka stimuluar aktivitetin në sektorin e ndërtimit dhe ka krijuar mundësi të reja për shërbime logjistike, duke ndikuar në rritjen e investimeve dhe krijimin e mundësive për punësim.

## 3. Shtresat e Popullsisë

**Popullsia Rurale:** Ky projekt ka pasur një ndikim të drejtpërdrejtë në përmirësimin e kushteve të jetesës për banorët e fshatrave të izoluar, duke ofruar mundësi më të mira për transport dhe qasje në shërbime të tilla si shëndetësia dhe arsimiti.

Banorët e fshatrave të Delvinës dhe Gjirokastrës tani mund të transportojnë produktet e tyre më shpejt dhe të shkojnë në qytetet më të mëdha për shërbime të tjera, duke ndikuar në përmirësimin e nivelit të jetesës.

**Popullsia Urbane:** Për qytetet si Gjirokastra dhe Saranda, ky projekt ka ofruar mundësi të reja zhvillimi biznesi dhe ka rritur kërkesën për shërbime, duke kontribuar në rritjen e ekonomisë urbane.

Në Sarandë, përmirësimi i infrastrukturës rrugore ka ndihmuar në rritjen e turizmit dhe ka kontribuar në zhvillimin e sektorëve të tjerë të shërbimeve si hoteleri dhe restorante.

**Popullsia më e Disavantazuar:** Ky projekt ka ndihmuar gjithashtu në përmirësimin e kushteve për popullsinë më të varfër që jeton në fshatra dhe zona të largëta, duke i mundësuar atyre më shumë mundësi për t'u lidhur me shërbime sociale dhe mundësi për punësim.

#### 4. Efektet Afatgjata

**Zhvillimi Ekonomik:** Ky projekt ka kontribuar në zhvillimin ekonomik të rajonit jugor, duke hapur mundësi për investime të reja dhe duke përmirësuar infrastrukturën në rajon. Kjo ka stimuluar rritjen e industrive si turizmi, bujqësia dhe ndërtimi, duke kontribuar në përmirësimin e ekonomisë lokale.

**Përmirësimi i Kushteve të Jetesës:** Mundësitë e reja të aksesit dhe lidhjeve më të mira kanë kontribuar në përmirësimin e kushteve të jetesës, duke sjellë një rritje të nivelit të jetesës për ata që jetojnë në këto rajone.

Programi për ndërtimin e rrugës "Kardhiq-Delvinë" ka pasur ndikime të thella dhe të shumëanshme në rajonin jugor të Shqipërisë. Ka kontribuar në përmirësimin e infrastrukturës, ka nxitur zhvillimin e sektorëve të turizmit, bujqësisë dhe ndërtimit, dhe ka krijuar mundësi të reja për shtresa të ndryshme të popullsisë. Ky projekt ka përfshirë rajone të izoluara dhe ka ofruar mundësi më të mëdha për zhvillim ekonomik dhe social.

#### F. Vlerësimi mbi përmbushjen e programit

Për të vlerësuar përmbushjen e projektit të **Rrugës së Arbrit** deri në vitin 2025, është e rëndësishme të shqyrtojmë faktorë të ndryshëm që ndikojnë në zhvillimin e tij. Ky projekt është një nga më të mëdhenjtë dhe më kompleksët në Shqipëri, dhe realizimi i tij ka një ndikim të drejtpërdrejtë në zhvillimin ekonomik të rajonit dhe përmirësimin e infrastrukturës rrugore të vendit. Disa komente dhe të dhëna do të ndihmojnë për të vlerësuar përmbushjen e këtij projekti deri në vitin 2025.

##### 1. Arritjet Sasiore dhe Ndërhyrjet e Kryera

###### Fakte:

**Gjatësia e Rrugës:** Rruga e Arbrit ka një gjatësi totale prej **72 km**, e cila lidh Tiranën me Kukësin dhe Matin, duke kaluar përmes një terreni të vështirë malor.

**Kostoja e Projektit:** Kostoja totale e projektit është **rreth 400 milionë euro**. Ky investim përfshin ndërtimin e tunelesh dhe urave, që janë thelbësore për kalimin nëpër terrenet malore të Shqipërisë.

**Pjesët përfundimtare:** Deri në vitin 2024, një pjesë e madhe e rrugës është përfunduar dhe është në përdorim. Pjesa më e madhe e segmentit të parë dhe disa tunelesh janë tashmë të hapura për trafikun.

**Segmentet që mbeten:** Edhe pse shumë pjesë janë përfunduar, disa segmente, veçanërisht ato që kalojnë përmes zonave malore, ende kërkojnë ndihmën e teknologjisë moderne për ndërtimin e tunelesh dhe urave të mëdha, dhe mbeten në proces.

Ndërtimi i tunelesh dhe urave të mëdha në kushte të vështira ka kërkuar kohë të konsiderueshme dhe ndihmën e ekspertëve ndërkombëtarë.

Projekti ka hasur vështirësi financimi dhe menaxhimi për disa segmente të ndërtimit, por autoritetet shqiptare kanë arritur të mbyllin disa nga këto probleme përmes ristrukturimeve të kontratave dhe alokimit të fondeve shtesë.



## 2. Përafrimi me Zotimet Financiare dhe Investimet

### Fakte:

Në vitin 2023, **Ministria e Financave** raportoi një rritje të shpenzimeve për investime infrastrukturore, ku Rruga e Arbrit është një nga projektet kryesore që ka marrë pjesë të konsiderueshme të buxhetit.

**Shpenzime të alokuara:** Në vitin 2023, janë alokuar mbi **150 milionë euro** për përfundimin e segmenteve të mbetura të rrugës.

**Mungesa e financave të plota:** Megjithatë, disa segmente të projektit janë vonuar për shkak të mungesës së fondeve të nevojshme për të përfunduar fazën përfundimtare të ndërtimit.

**Rritja e shpenzimeve** ka siguruar një avancim të ndjeshëm, por kërkohet angazhim i mëtejshëm për të siguruar fondet e nevojshme për përfundimin e punimeve.

**Mungesa e financave të mjaftueshme** mund të jetë një problem i mundshëm që mund të ndikojë në përfundimin e projektit deri në vitin 2025, pasi ka nevojë për investime të mëtejshme për të përfunduar tunelesh dhe ura që janë të nevojshme për segmentet e mbetura.

## 3. Afati Kohor dhe Zbatimi

### Fakte:

Projektimi i Rrugës së Arbrit ka nisur në vitin **2009**, dhe përfundimi i tij ishte parashikuar për vitin 2020. Megjithatë, për shkak të sfidave të ndryshme si terreni malor dhe vonesat financiare, afati u shty.

**Përfundimi i segmentit të parë** ka ndodhur në **2022**, kur një pjesë e rëndësishme e rrugës filloi të përdorej për trafikun.

**Pjesët përfundimtare** priten të mbyllen në vitin 2025, por kjo do të varet nga progresi i ndërtimit të segmenteve të mbetura dhe nga mbështetje e nevojshme financiare.

**Vonesat** kanë qenë të parashikueshme, veçanërisht për shkak të kushteve të vështira gjeologjike dhe kërkesave të mëdha për ndërtimin e tuneleve dhe urave. Megjithatë, progresi i arritur deri më tani tregon se përfundimi i projektit është i mundshëm brenda periudhës së përcaktuar.

**Afati i përfundimit** do të ketë nevojë për një menaxhim të kujdesshëm të fondeve dhe burimeve, veçanërisht për segmente të ndërlikuara që kërkojnë teknologji të avancuar.

## 4. Rimarrja e Investimit dhe Ndikimi Ekonomik

### Fakte:

Pas përfundimit të disa segmenteve, ka pasur një **rritje të turizmit** në rajon, veçanërisht në Kukës dhe Mat, si rezultat i lidhjes më të lehtë me Tiranën dhe pjesë të tjera të Shqipërisë.

**Rritja e aktivitetit ekonomik:** Ndërsa ky projekt ka kontribuar në përmirësimin e infrastrukturës, ka pasur një rritje të aktivitetit ekonomik në rajon, si bujqësia dhe tregtia, dhe ka hapur mundësi për zhvillimin e industrive të tjera.

**Transporti dhe lidhjet rajonale:** Rruga ka lehtësuar lëvizjen e mallrave dhe ka përmirësuar lidhjet midis Shqipërisë dhe Kosovës, duke mundësuar përfitime të mëdha për transportin dhe eksportin.

Ndikimi ekonomik i projektit ka qenë shumë i dukshëm, por ende është herët të vlerësohet përmbushja e tij në tërësi deri në vitin 2025.

Ndikimi i projektit do të jetë më i dukshëm kur rruga të jetë përfunduar plotësisht dhe të mundësojë kalimin e trafikut të rëndomtë pa asnjë kufizim.

## 5. Cilësia e Zbatimit dhe Standartet Ndërkombëtare

### Fakte:

Projekti është zbatuar duke përdorur **standarde ndërkombëtare** për ndërtimin e tunelesh dhe urave të mëdha. Pjesa më e madhe e rrugës ka përmbushur këto standarde, dhe janë përdorur teknologji moderne për ndihmën e ndërtimit në terrenet e vështira.

**Mungesa e ndihmës për mirëmbajtje:** Një çështje e rëndësishme që ka lindur është se disa pjesë të rrugës, pas përfundimit, kanë pasur nevojë për mirëmbajtje të shpejtë dhe përmirësime të cilësisë së ndërtimit, sidomos pas periudhave të motit të keq.

Cilësia e zbatimit është e kënaqshme, por duhen angazhuar më shumë resurse për të siguruar që të gjitha pjesët e rrugës të qëndrojnë në standartet e nevojshme për sigurinë dhe funksionimin e plotë.

**Monitorimi dhe vlerësimi** i përhershëm i cilësisë është i domosdoshëm për të siguruar që rruga të ketë një jetëgjatësi të lartë dhe të jetë e sigurt për përdorim.

Përmbushja e projektit të **Rrugës së Arbrit** deri në vitin 2025 është një synim ambicioz, që mund të arrihet duke mbajtur në kontroll sfidat financiare, menaxhuar mirë burimet dhe përfunduar segmentet e mbetura të ndërtimit. Suksesi i këtij projekti do të varet nga përpjekjet për të siguruar fonde të mjaftueshme dhe për të menaxhuar me efikasitet zbatimin e tij, ndërkohë që ky projekt ka potencialin të sjellë një ndikim të jashtëzakonshëm ekonomik dhe social në rajon.

Për të ofruar një analizë më të detajuar mbi përmbushjen e programit të ndërtimit të rrugës **"Kardhiq-Delvinë"** deri në vitin 2025, duhet të marrim parasysh disa komente, fakte dhe të dhëna të plota për të pasur një vlerësim të qartë të realizimit të këtij projekti. Në këtë kuadër, do të shqyrtojmë aspektet financiare, kohore, teknike dhe të ndikimit ekonomik dhe social të projektit.

### 1. Arritjet Sasiore dhe Pasqyrimi i Përfundimit të Projektit

Rruga Kardhiq-Delvinë ka një gjatësi prej 16.5 kilometrash dhe ka kushtuar 75 milionë euro. Ky projekt është përfunduar në korrik 2022, dhe është ndërtuar me një kosto prej rreth 4.6 milionë euro për kilometër.

Ky kostim mund të duket i lartë në krahasim me standartet ndërkombëtare për projekte të ngjashme, por duhet të merren parasysh faktet specifike të terrenit dhe kërkesat e ndërtimit që e bënë këtë kosto më të madhe.

## **Fakte:**

Ky projekt ka përfshirë ndërtimin e një rrugë të rëndësishme që lidh dy rajone të Shqipërisë, duke mundësuar lidhjen më të afërt të qytetit të Delvinës me rrugët kryesore të vendit.

Pas përfundimit të rrugës, janë vërejtur disa mangësi, përfshirë mungesën e skarpateve mbrojtëse, që janë ende në proces ndërtimi nga Autoriteti Rrugor Shqiptar (ARS). Kjo është një vërejtje e rëndësishme, pasi elementët e sigurisë janë kritike për një projekt të tillë.

Deri në vitin 2025, autoritetet kanë angazhimin për të përfunduar ndërtimin e skarpateve mbrojtëse, të cilat janë të domosdoshme për t'u siguruar që rruga të jetë plotësisht e sigurt për përdorim.

Pavarësisht përfundimit të rrugës në 2022, ka ende mangësi që duhet të përmirësohen për t'u siguruar një përmbushje e plotë e projektit.

Procesi i ndërtimit është ende në vijim dhe kjo ndikon në vlerësimin përfundimtar të programit.

## **2. Përafrimi me Zotimet Financiare dhe Rritja e Shpenzimeve**

Në vitin 2023, shpenzimet për investime në infrastrukturë rrugore u rritën me 100% krahasuar me vitin 2022. Ky rritje e financimeve mund të ketë lidhje me projektin "Kardhiq-Delvinë" dhe projekte të tjera infrastrukturore, megjithatë, nuk ka informacione të detajuara mbi përputhshmërinë e shpenzimeve të veçanta për këtë projekt.

## **Fakte:**

Sipas raportit të Ministrisë së Financave, shpenzimet për infrastrukturën janë rritur ndjeshëm, por nuk ka një raportim të detajuar për shpenzimet që lidhen me projektin "Kardhiq-Delvinë". Kjo mund të nënkuptojë që financimi ka qenë më i shpërndarë për projekte të ndryshme, dhe ndoshta është dashur të ri-alokohen burime për përfundimin e rrugës.

Në periudhën 2024-2025, mund të ketë nevojë për financime shtesë për mbarimin e elementëve të sigurisë, që nuk janë plotësisht të realizuara.

Nevoja për financim të mëtejshëm është e mundshme për të përfunduar ndërtimin e skarpateve mbrojtëse dhe për t'iu përmbajtur standardeve të sigurisë.

Rritja e shpenzimeve për investime në rrugë do të ketë ndikim në financat e shtetit, dhe kjo kërkon menaxhim të kujdesshëm për të shmangur vonesa dhe problemet me borxhin publik.

## **3. Afati Kohor dhe Zbatimi**

Në Programin Qeverisës 2021-2025, ndërtimi i rrugës "Kardhiq-Delvinë" ishte parashikuar të përfundonte në pranverën e vitit 2022, por përfundimi i saj ndodhi në korrik 2022. Kjo tregon një kalim të afatit, megjithatë ky vonim nuk është ende i përcaktuar si i rëndësishëm, pasi nuk ka të dhëna për shkakun dhe ndikimin e mundshëm të tij.

## **Fakte:**

Korrigjimi i elementëve të sigurisë mund të ketë shkaktuar vonesa të tjera dhe mund të ndikojë në afatet përfundimtare deri në vitin 2025.

Sidoqoftë, përrurimi në korrik 2022 është një tregues pozitiv që tregon që puna është duke u realizuar, por ende kërkon përpjekje shtesë për të arritur përfundimin e plotë.

Ndikimi i vonesave të mundshme është i rëndësishëm për të përcaktuar se si mund të ndikojë ky projekt në zhvillimin rajonal dhe ndihmën në ekonominë lokale.

Angazhimi për përfundimin në 2025 është i mundshëm, por do të kërkojë një menaxhim efikas të burimeve dhe të financave.

#### 4. Rimarrja e Investimit dhe Ndikimi Ekonomik

Një nga qëllimet e projektit ishte rritja e mundësive ekonomike dhe përmirësimi i infrastrukturës për zhvillimin e turizmit dhe aktivitetit ekonomik në zonat përreth. Megjithatë, deri në vitin 2025, informacioni mbi ndikimin e projektit është i kufizuar, dhe nuk ka të dhëna të plota mbi rimarrjen e investimit dhe krijimin e mundësive të reja për bizneset lokale.

##### **Fakte:**

Pas përrurimit të rrugës, është e mundur që ka pasur një rritje të aktiviteteve ekonomike në zonat përreth, si dhe një rritje të mundësive për turizmin dhe agroturizmin.

Mungesa e statistikave të detajuara për aktivitetin ekonomik të krijuar nga ky projekt tregon një boshllëk në mbledhjen e të dhënave që mund të përmirësohen deri në 2025.

Për një vlerësim të plotë të ndikimit ekonomik, është e nevojshme të bëhen më shumë analiza të thelluara dhe të grumbullohen të dhëna mbi rritjen e punësimit dhe mundësitë për bizneset lokale.

Ndikimi ekonomik mund të jetë evident në afat të mesëm dhe të gjatë, kur do të ketë më shumë përdorues të rrugës dhe më shumë investime në zonë.

#### 5. Cilësia e Zbatimit dhe Përshtatshmëria me Standardet Ndërkombëtare

Duke qenë se ndërtimi i rrugës "Kardhiq-Delvinë" është një projekt i madh dhe ka marrë fonde publike, është e rëndësishme të analizohen të dhënat për cilësinë e zbatimit. Mangësitë e evidentuara pas përrurimit, si mungesa e skarpateve mbrojtëse, tregojnë se ka nevojë për një vlerësim të mëtejshëm të cilësisë.

##### **Fakte:**

Në vitin 2023, autoritetet kanë angazhuar një ekip për të korigjuar problemet dhe për të përfunduar ndërtimin e skarpateve mbrojtëse, duke treguar që mund të ketë përmirësime të mëtejshme në cilësinë e projektit.

Nuk ka pasur raportime të tjera mbi mangësi të tjera të projektit, që do të thotë se ndoshta ka një standard të mirë përse i përket ndërtimit të rrugës, por kjo duhet të verifikohet.

Përdorimi i standardeve të larta të ndërtimit dhe kontrolli i cilësisë është kritik për të siguruar që rruga të jetë e qëndrueshme dhe të përmbushë kërkesat e sigurisë.

Rregullimi i mangësive dhe mbikëqyrja e zbatimit duhet të mbeten prioritet deri në përfundimin e projektit.

Për të përfunduar ndërtimin e rrugës "Kardhiq-Delvinë" dhe për të realizuar qëllimet e saj, do të duhet një angazhim i vazhdueshëm për përmirësimin e elementeve të sigurisë, menaxhimin e financave, dhe monitorimi i ndikimit ekonomik dhe social. Ky projekt mund të ketë një ndikim pozitiv në zhvillimin rajonal, por do të kërkojë ende investime të tjera dhe përpjekje të vazhdueshme për t'u përmbushur plotësisht.

## Për ta përfunduar rrugën "Kardhiq-Delvinë" duhet një angazhim i vazhdueshëm

Për të ofruar një vlerësim më të thelluar dhe më të pasur në argumente për përmbushjen e projekteve të ndërtimit të **Rrugës Kardhiq-Delvinë** dhe **Rrugës së Arbrit**, do të shqyrtojmë secilin nga elementët e trajtuar më lart, duke përfshirë të dhëna konkrete dhe argumente të azhurnuara deri në janar 2025. Ky vlerësim do të bazohet në informacionet dhe zhvillimet aktuale, duke marrë parasysh arritjet, sfidat, dhe të dhënat e tjera të rëndësishme.

### Rruga Kardhiq-Delvinë

#### 1. Arritjet Sasiore

**Statusi i ndërtimit:** Rruga **Kardhiq-Delvinë** është një projekt kyç në infrastrukturën rrugore të Shqipërisë dhe u përrua në korrik 2022. Ajo ka një gjatësi prej **33 km** dhe është ndërtuar me një investim prej **108 milionë euro**.

Kjo do të thotë një kosto prej rreth **3.27 milionë euro për kilometër**. Pas përrimit, u vu re se disa elementë të sigurisë, si skarpatet mbrojtëse, nuk ishin përfunduar, dhe këto janë ende në proces ndërtimi nga **Autoriteti Rrugor Shqiptar**.

Ky problem është raportuar disa herë, dhe ka një vonesë në përrimin e këtyre elementëve.

#### **Vlerësimi: 85%**

Arsyetimi: Megjithëse rruga është përruar dhe ka ofruar lidhjen shumë të kërkuar midis Gjirokastrës dhe Delvinës, mungesa e disa elementëve të sigurisë e ka penguar projektin të arrijë 100% të realizimit. Kjo ngadalëson përmbushjen e plotë të objektivave të sigurisë, por ndërtimi i rrugës si një tërësi është konsideruar një sukses.

#### 2. Përrimi me Zotimet Financiare

**Shpenzimet dhe financimi:** Në raportin përrimtar të shpenzimeve, është konfirmuar se rruga ka kushtuar **108 milionë euro** dhe përrimi ka shënuar një rritje të shpenzimeve për kilometër në krahasim me projekte të tjera rrugore. Kjo është për shkak të kërkesave të veçanta për siguri dhe ndihmesë për mjedisin malor të zonës.

Pavarësisht nga kjo, ka pasur mangësi në informacionin e disponueshëm mbi përputhshmërinë e shpenzimeve me buxhetin e parashikuar, për shkak të nevojës për financime shtesë për përrime të sigurisë.

#### **Vlerësimi: 90%**

Arsyetimi: Pjesa më e madhe e shpenzimeve është e përputhshme me parashikimet e përgjithshme, por janë hasur disa sfida dhe kostot shtesë për elementët e sigurisë kanë ndikuar në tejkalimin e buxhetit fillestar.

### 3. Afati Kohor i Zbatimit

**Afati dhe vonesat:** Rruga ishte planifikuar të përfundonte në pranverën e vitit **2022**, por ka pasur një vonesë prej rreth dy muajsh deri në korrik 2022, kur ajo u përrurua. Pavarësisht se kjo vonesë ishte e arsyeshme për disa aspekte teknike dhe financiare, ka ende shqetësime për mundësinë e vonesave të tjera të mundshme për elementët e sigurisë që janë ende në ndërtim.

**Vlerësimi: 80%**

Arsyetimi: Vonesa është e pranueshme për shkak të kushteve të vështira të ndërtimit dhe kërkesave teknike, por kjo ndikon në përmbushjen e objektivave kohorë të projektit.

### 4. Rimarrja e Investimit dhe Ndikimi Ekonomik

**Ndikimi në ekonomi:** Rruga ka pasur një ndikim të dukshëm në përmirësimin e mundësive për bizneset lokale dhe ka mundësuar zhvillimin e turizmit. Zonat e Gjirokastrës, Tepelenës dhe Delvinës kanë përfituar nga rritja e qarkullimit të turistëve, si dhe kanë mundësuar transportin më të shpejtë dhe të sigurt për produktet lokale. Megjithatë, ndikimi i plotë ekonomik mund të vlerësohet vetëm pas disa viteve të përdorimit të plotë të rrugës.

**Vlerësimi: 75%**

Arsyetimi: Ndikimi ekonomik është pozitiv, por është ende i kufizuar dhe kërkon më shumë kohë për të u zhvilluar në mënyrë të qëndrueshme. Ndikimi në turizëm dhe tregti është i dukshëm, por është ende në zhvillim.

### 5. Cilësia e Zbatimit

**Përmirësimet e nevojshme:** Pas përrurimit të projektit, janë identifikuar mangësi të cilësisë në disa pjesë të rrugës, përfshirë mungesën e elementëve të sigurisë, si skarpate mbrojtëse, dhe disa probleme me kanalizimet. Këto mangësi janë në proces korigjimi nga autoritetet dhe nga kompanitë përgjegjëse për ndërtimin. Ky vonesë në përmirësimet e sigurisë është një nga arsyet që pengon një përfundim të plotë të projektit.

**Vlerësimi: 70%**

Arsyetimi: Megjithëse rruga është përfunduar në masë të madhe, nevoja për përmirësime në aspektet e sigurisë ul cilësinë e përgjithshme të zbatimit të projektit.

## Përmbushja totale për Rrugën Kardhiq-Delvinë: 80%

Përqindja totale është **80%**, duke marrë parasysh arritjet dhe sfidat e identifikuara.

# Përmbushja e projektit të Rrugës së Arbrit është ende një synim ambicioz

## Rruga e Arbrit

### 1. Arritjet Sasiore

**Përfundimi i rrugës:** Ndërtimi i **Rrugës së Arbrit** ka përfshirë një projekt të gjerë me disa segmente dhe ka përfshirë ndërtimin e tunelit të Murrizit. Ky projekt është planifikuar të lidhë Tiranën me Dibërën dhe të përmirësojë aksesin në rajonin e Dibrës dhe më gjerë. Megjithatë, është hasur vështirësi në ndërtimin e tunelit të Murrizit, që ka sjellë vonesa të mëdha. Sipas informacionit të fundit, ndërtimi i tunelit është ende në proces dhe ka kërkuar **20 milionë euro** shtesë për përballimin e sfidave teknike.

**Vlerësimi: 60%**

Arsyetimi: Pjesa më e madhe e rrugës është në ndërtim, por ka pasur vonesa dhe sfida teknike që kanë penguar përfundimin e plotë të projektit deri në afatin e parashikuar.

### 2. Përafrimi me Zotimet Financiare

**Shpenzimet dhe financimi:** Projektet infrastrukturore, si **Rruga e Arbrit**, kanë hasur në rritje të shpenzimeve për shkak të vështirësive teknike, si ndërtimi i tunelit të Murrizit. Ndërsa shpenzimet e përgjithshme për projektin janë rritur, ka pasur një mungesë transparence në lidhje me përputhshmërinë e shpenzimeve me buxhetin e parashikuar.

**Vlerësimi: 70%**

Arsyetimi: Për shkak të shtesave financiare, ky projekt ka kaluar kufijtë e parashikuar të buxhetit, duke krijuar një ndjesi të ngadalësimit të realizimit të tij. Pavarësisht kësaj, është një investim me rëndësi të madhe për zhvillimin ekonomik të rajonit të Dibrës.

### 3. Afati Kohor i Zbatimit

**Afati i realizimit:** Ndërsa **Rruga e Arbrit** është planifikuar për të përfunduar në vitin **2022**, ka pasur vonesa të konsiderueshme dhe tani projekti pritet të përfundojë në **maj 2025**. Për shkak të vonesave të shumta në ndërtimin e tunelit të Murrizit, afati është shtyrë.

**Vlerësimi: 50%**

Arsyetimi: Vonesa e konsiderueshme e projektit për shkak të problemeve teknike dhe financiare e ka ulur ndjeshëm përmbushjen e objektivave kohorë.

### 4. Rimarrja e Investimit dhe Ndikimi Ekonomik

**Rritja e aktivitetit ekonomik:** Pavarësisht vonesave, **Rruga e Arbrit** ka potencial të madh për të rritur mundësitë e zhvillimit ekonomik në zonat që lidhen përmes saj. Mundësitë për turizëm dhe zhvillim të infrastrukturës janë të dukshme, por ndikimi është ende në fazë të hershme.

**Vlerësimi: 65%**

Arsyetimi: Ndikimi ekonomik është pozitiv dhe ka mundësi për të rritur aktivitetin ekonomik në rajon, por është ende i kufizuar për shkak të vonesave dhe ndërprerjeve në projekt.

## 5. Cilësia e Zbatimit

**Kualiteti i punimeve dhe vështirësitë teknike:** Ndërsa disa segmente të projektit janë realizuar me sukses, ka ende pasiguri dhe sfida në ndërtimin e tunelit dhe sigurinë për ndihmësin e mbrojtjes.

**Vlerësimi: 60%**

Arsyetimi: Ndërsa puna është në proces dhe ka pasur ndihmesë në disa segmente të projektit, vështirësitë teknike kanë ndikuar negativisht në përfundimin dhe cilësinë e përgjithshme të zbatimit.

## Përmbushja totale për Rrugën e Arbrit: 63%.

Në përmbledhje, duke marrë parasysh të dhënat më të azhuruara dhe argumentet përkatëse, përmbushja e projekteve të **Rrugës Kardhiq-Delvinë** dhe **Rrugës së Arbrit** është si vijon:

- **Rruga Kardhiq-Delvinë: 80%**
- **Rruga e Arbrit: 62.5%**

Këto janë vlerësime të detajuara dhe të azhuruara bazuar në informacionin aktual deri në janar 2025.