



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Veprimtarinë Prodhuese, Tregtinë dhe Mjedisin

Dokument parlamentar

PROCESVERBAL

Datë 13.11.2014, ora 15:00

Drejton mbledhjen:

Eduard Shalsi – kryetar i Komisionit

Rendi i ditës:

Prezantimi i buxhetit të Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës.

Marrin pjesë:

Eduard Shalsi, Robert Bitri, Piro Kapurani, Fatmir Toçi, Besnik Baraj, Vladimir Kosta, Esmeralda Shkjau, Namik Kopliku, Gentian Bejko, Rakip Suli, Bujar Derveni, Ervin Bushati, Dashamir Kamberi dhe Silva Caka.

Mungojnë:

Genc Ruli, Voltana Ademi, Agron Duka, Ardian Turku, Dashamir Tahiri, Besnik Dushaj, Gjergji Papa, Kozma Dashi, Helidon Bushati, Sherefedin Shehu, Artur Bushi, Monika Kryemadhi, Artan Gaçi, Parid Cara, Ervin Koçi, Ilir Xhakolli dhe Sadri Abazi.

Të ftuar:

Edmond Haxhinasto – ministër i Transporteve dhe Infrastrukturës.

Gentjan Beqiri – drejtor i Buxhetit

Eduarde Hali – ArrSh

Guri Aliaj – DPUK

Ana Kekezi – përgjegjëse për marrëdhëniet me parlamentin

Gelardina Prodani - sekretare e Përgjithshme e Ministrisë së Financave

Mimoza Dhëmbi - drejtore e Përgjithshme e Buxhetit në Ministrinë e Financave

HAPET MBLEDHJA

Eduard Shalsi – Mirëdita!

Përpara se të kalojmë në rendin e ditës, dua t'ju them dy fjalë nga vizita në Kroaci dhe në Slloveni, ku patëm një komunikim intensiv dhe këmbym eksperiencë me komisione të ndryshme të parlamentit të Kroacisë dhe të Sllovenisë. Në një moment tjetër do t'u referohem se ku konsistuan takimet. Rrugëtimi i tyre drejt BE-së është interesant dhe ndoshta një model për t'u ndjekur.

Gjithsesi, le të përqendrohemi tek axhenda ditore:

Të ftuar kemi ministrin e Transporteve dhe të Infrastrukturës bashkë me ekipin e tij, të cilëve u uroj mirëseardhjen në komision.

Fillimisht, do të vijojmë me një shpjegim për buxhetin nga ana e ministrit dhe pastaj kolegët nëse kanë ndonjë pyetje, mund t'i bëjnë. Ndërsa nesër kemi dy mbledhje.

E para, zhvillohet në orën 10:00 dhe tjetra në orën 12:00. Ajo që do të ndryshojë është se takimi me ministrin e Energjetikës dhe Industrisë, që është në orën 12:00, do të zhvendoset në orën 10:00 dhe takimi me ministren e Teknologjisë dhe Inovacionit të zhvendoset në orën 12:00.

Pa humbur kohë ia jap fjalën zotit Ministër. Buxhetin e kemi përpara. Do t'ju lutesha ta përmbledhnit në mënyrë sa më koncize. Çfarë sjell ky buxhet për infrastrukturën rrugore në Shqipëri?

Edmond Haxhinasto – Ju falënderoj, zoti kryetar!

Mund të them se ky buxhet i ri, që është përgatitur për shqyrtim dhe miratim në Kuvend, është në përputhje me ato orientime politike që tashmë ne kemi identifikuar dhe të cilave po u shërbejmë që prej një viti, pra, gjatë mandatit të parë të qeverisjes së kësaj maxhoranceje. Sigurisht, kjo përjasje dhe këto orientime janë mbështetur edhe nga buxheti i ri, me qëllim që prioritetet tona të kenë efektin e tyre dhe të rregullojnë një sektor, i cili ka pasur problematikën që ne tashmë e dimë.

Në totalin e tij mund të them se buxheti i Ministrisë së Transportit dhe të infrastrukturës ka një rritje prej 2,76 miliardë lekë, që është krijuar në mënyrë të veçantë nga rritja e sektorit të ujësjellës-kanalizimeve me projektet e reja që do të realizohen.

Pa diskutim, gjatë vitit të ardhshëm, ashtu siç bëmë edhe gjatë këtij viti, ne do të vazhdojmë, së pari, të realizojmë detyrimet, të shlyejmë borxhet që kemi trashëguar, detyrimet e prapambetura, si dhe që do të financojmë edhe ata sektorë të cilët i hapin rrugën realizimit të rrugëve, që janë shpronësimet apo edhe akte të caktuara ligjore.

Për sa i takon transportit rrugor, që ju pyetët me të drejtë në fillim, mund të them se kemi vazhduar të mbështesim prioritetet tona. Pra, të realizojmë ato vepra apo ato natyra punimesh, të cilat i sjellin rrugët tona në një standard më të lartë, veçanërisht duke u shtuar atyre elementet e sigurisë rrugore. Pra, në qoftë se do të mbledhim masën e financimit për sigurinë rrugore dhe me një prioritet tjetër, që, gjithashtu, ne e kemi quajtur si prioritarë, që është mirëmbajtja e rrugëve, do të kemi një shifër prej 4,4 miliardë lekë. Kjo është një rritje jashtëzakonisht shumë e lartë, krahasuar me vlerat që kemi pasur në vitet e mëparshme, që ka qenë 1,2 miliardë. Pra, mund të flasim për disa herë rritje të masës së investimit në këto zëra. Kjo bëhet për një arsye shumë ekonomike, por edhe për një përqsasje tjetër financiare do të thosha, sepse realizimi i këtyre masave të investimeve, ose më mirë në këto shërbime në sinjalistikë dhe në mirëmbajtje, do të ndalojë indeksin shumë të lartë të amortizimit të rrugëve tona dhe do të rrisë në mënyrë shumë të ndjeshme cilësinë e përdorimit të tyre, duke ulur edhe aksidentet rrugore që është tashmë një prioritet i evidentuar nga ana jonë dhe ka pasur sukses, sepse jemi me një bilancë shumë pozitiv për sa i takon uljes së tyre.

Investimet rrugore kanë një sërë projektsh. Këtë vit shtohen disa zëra të rinj punimesh, që kanë të bëjnë me agregimin e rrugëve, që janë zërat e sistemim- asfaltim ku gjatë vitit 2014 i kemi pasur në masë relativisht të kontrolluar. Këtë vit rriten.

Gjithashtu, kemi investime për sinjalistikën në akset tashmë të bëra të qarta: rrugën Tiranë- Durrës, segmentin Kashar-Rinas, e kështu me radhë. Si prioritet në financimin e investimeve rrugore kemi vënien në eficiencë dhe rritjen e gjendjes teknike, pra, të standardit të rrugëve, që lidhin akset kryesore me zonat turistike. Mund të përmend zona të tilla si : zona e Jugut, zona Jug- Perëndimore e vendit, dhe e kam fjalën për rrugë, si: Llogora- Sarandë, apo për rrugën Qafë Thanë- Lin, Pogradec –Tushemisht, rrugën e Valbonës, rrugën e Gjinarit, të Shishtavecit dhe rrugë të tjera.

Për sa u takon lidhjeve me zonat kufitare do të ketë një alokim prioritar ku mund të përmend rrugën Librazhd–Qafë Studën, ura e Çereneçit, Ersekë –Leskovik dhe disa projekte të tjera.

Në zërin e sistemim- asfaltimeve projekte të rëndësishme, që zënë vend të rëndësishëm këtë vit, janë ai Kukës –Krumë, Korçë –Ersekë, Tri Urat- Leskovikë, ura e qytetit Ersekë e kështu me radhë. Është e rëndësishme të theksohet se në angazhimin tonë për të gjithë rrjetin e rrugëve do të fillojë një projekt ose do të kemi një sinergji ku projekti i ri i Bankës Botërore, ku ne kemi pjesën tonë, do të jetë një projekt për të cilin vitin e ardhshëm janë parashikuar rreth 1,7 miliardë lekë që do ta vendosë këtë zë të rëndësishëm të mirëmbajtjes së rrugëve në parametra shumë më të lartë sa e kemi aktualisht. Jemi përsëri larg parametrave të domosdoshëm, por jemi në rrugën e duhur për të arritur në nivelet dhe standardet europiane të mirëmbajtjes së rrugëve.

Po kështu mund të përmend një projekt tjetër të rëndësishëm, që ka ndikuar në buxhetin e këtij viti, që në vlerë totale është 21,8 miliardë lekë. Dikush mund ta krahasojë me buxhetin fillestar të vitit 2014, 24,4 miliardë lekë, por dua të them se ky riaranxhim buxhetor i sektorit të rrugëve, në mënyrë të veçantë, nuk e kam fjalën për të gjithë buxhetin, ka ardhur duke administruar dy gjëra:

Së pari, duke u fokusuar më shumë te prioritetet tona, siç është agredimi i rrugëve, sinjalistika dhe mirëmbajtja, duke pasur parasysh edhe logjikën buxhetore në përgjithësi për të ulur borxhin buxhetor.

Kalojmë në sektorin ujësjellës-kanalizime. Ky sektor ka një rritje prej 14,8% dhe veçanërisht zëri që e sjell këtë rritje, është ai i investimeve të huaja, që rriten 64%, duke e trajtuar një sektor prioritar, me qëllim që t’u shërbejmë sa më mirë qytetarëve, të mbulojmë sa më mirë zonat e banuara veçanërisht ato me intensitet të lartë dhe ato turistike.

Këtë vit do të realizohen edhe projekte të reja. Projekt shumë i rëndësishëm është projekti i ujësjellësit të Durrësit. Është projekti i infrastrukturës bashkiake tre dhe katër, të cilat sjellin edhe këto impakte.

Me rëndësi në këtë sektor ose në këtë zë, të themi më mirë, është zgjerimi i përmirësimit të shërbimeve të kanalizimeve dhe synojmë të rrisim përqindjen e trajtimit të

ujërave të përdorura, të cilat në zonat urbane do të arrijnë 86%, një shifër me rritje këtë vit dhe ato rurale do të arrijnë në 25% edhe kjo ka tendencë në rritje.

Do të vendosen në funksion të plotë një sërë sistemesh të pastrimit të ujërave të përdorura si në Sarandë, Shëngjin, Velipojë, të cilat do të përmirësojnë jetën e mbi 400 mijë banorëve.

Po kështu mund të them se buxheti i këtij viti shënon rritje edhe në disa zëra të tjerë. Mund të përmend që në zërin e shpenzimeve të plotësimit të detyrimeve dytësore do të ketë rritje me qëllim që ne të shkojmë drejt vendosjes së një raporti ligjor dhe të mos shpërndajmë përgjegjëshmëritë e planifikimit apo të menaxhimit të buxhetit te faktorët e tretë, tek institucionet apo tek individë dhe për këtë jemi të detyruar të realizojmë të gjitha detyrimet që kemi edhe në zërin e detyrimeve gjyqësore.

Me tendencë rritjeje përveç sektorit të ujësjellës-kanalizimeve kemi edhe transportin hekurudhor, transportin ajror dhe transportin detar. Edhe këta janë zëra të rëndësishëm në buxhetin tonë. Të gjithë këto i shërbejnë një realizmi të një rrjeti optimal ku kemi intermodalitet dhe shërbimi i transportit ndahet midis modeve të ndryshme për të plotësuar ato kërkesa që ka zhvillimi ekonomik i vendit dhe qytetarët.

Unë do ta ndaloja këtu këtë prezantim të shkurtër, me qëllim që ju të paraqisni pyetjet tuaja ose komentet tuaja dhe jam i hapur që tu' përgjigjem atyre.

Faleminderit!

Eduard Shalsi – Faleminderit, zoti Ministër!

Jam shumë i sigurt që kolegët mezi po presin të bëjnë pyetjet. Unë vetë do ta filloj me një pyetje që vërtet na ka shqetësuar vazhdimisht gjatë gjithë këtyre viteve.

E dimë që është shtruar asfalt gjatë gjithë këtyre viteve në kurriz të sigurisë rrugore dhe standardet e rrugëve lënë shumë për të dëshiruar. Gjithashtu, dimë që gjatë këtyre viteve pavarësisht se mohohet niveli i borxheve ndaj kompanive, që ndërtonin rrugët në Shqipëri, ishte në nivele shumë të larta.

Në buxhetin e këtij viti me rrugët e hapura në Shqipëri, pyetja ime është: A do të arrijmë të mbyllim brenda vitit 2015 të gjitha kantieret e punë të hapura? Borxhet ndaj sipërmarrësve në çfarë niveli janë dhe në çfarë niveli do të jenë në fund të vitit 2015?

Pyetja e dytë është në lidhje me Unazën e Tiranës. Është një segment të cilin e kemi diskutuar prej shumë vjetësh. Në dijeninë time është alokuar një fond i cili deri tani nuk ka ecur me shpejtësinë e duhur, për shkak të nivelit të ulët, të themi, të prishjeve apo shpronësimeve. Dua të di se në cilën fazë jemi dhe a mund të kemi një përgjigje? Viti 2015 a do ta gjejë Tiranën me këtë segment unaze të plotësuar?

Në fakt mund të shtroja shumë pyetje, por jam i bindur që një pjesë do t'i ndajnë kolegët në varësi edhe të zonave që mbulojnë.

Ju lutem, jam i bindur që do të ketë numër të konsiderueshme pyetjesh, ndaj pyetjet të jenë sa më koncize.

Dashamir Kamberi – Ju falënderoj, zoti Ministër për paraqitjen mjaft koncize që bëtë! Unë kam një pyetje të drejtpërdrejtë. Çfarë parashikohet për rrugën Kardhiq –Sarandë?

Faleminderit!

Eduard Shalsi – Mbledhim të gjitha pyetjet dhe pastaj zoti Ministër t'u përgjigjet atyre. Si mendoni?

Atëherë, do të operojmë në këtë mënyrë: Do të bëjnë 5 pyetje kolegët, do t'u përgjigjet ministri ni dhe pastaj kalojmë te 5 pyetjet e tjera.

Zoti Kosta, urdhëroni!

Vladimir Kosta – Përshëndetje, zoti Ministër!

Unë kam një pyetje: A ka një përlllogaritje të teknikienëve ose specialistëve të rrugëve se cilat rrugë janë më emergjente?

E dyta, për Përmetin, zotëri, është i vetmi vend në rreth, që nuk është investuar absolutisht në infrastrukturë. Të paktën në rrugën nacionale. Po bëhen rrugë fshatrash pa fund, në male, që nuk i hyjnë në punë njeriut, kurse Përmeti me mjaft turizëm dhe akses në zhvillim, nuk ka aspak investime. E keni marrë në konsideratë?

Faleminderit!

Eduard Shalsi – Zonja Gjylameti, urdhëroni!

Blerina Gjylameti – Faleminderit, zoti Ministër që jeni këtu sot!

Pyetja e parë ka të bëjë me balancimin midis prioritetëve afatshkurtra dhe zhvillimit afatgjatë. Historia na ka treguar se në këta 8 vjet janë shtruar shumë rrugë, por pa studime të mirëfillta dhe shpeshherë janë ndërtuar rrugë që nuk lidhen me njëra-tjetrën.

E dyta, meqenëse po flasim për zonat ku jemi deputetë, besoj se shqetësimi nga njësia 5 do t'ju ketë ardhur shpesh, për pjesën e Komunës së Parisit, dhe Unazës së Re për të diskutuar mbi atë çfarë do të izolonte dhe apo jo një zonë sikundër është Kodra e Diellit me një dendësi banorësh shumë të madhe, për sa i përket mbikalimit dhe, ana tjetër, për të gjithë ata qytetarë të njësisë 5 në pjesën e zonës informale që kanë shtëpitë në proces legalizimi dhe u kalon unaza. Çfarë vendimi keni marrë?

Faleminderit!

Eduard Shalsi – Ta sqaroj edhe një herë për zotërinjtë që flasin gjata kohës që bëhen pyetjet. Thamë që do të bëjmë 5 pyetje, ministri do t'u përgjigjet 5 deputetëve dhe pastaj do të kalojmë tek të tjerët.

Zoti Xhakolli, urdhëroni!

Ilir Xhakolli – Kam një pyetje teknike, zoti Ministër. Nga ky komision kemi kaluar projektligjin mbi huanë për rrugën Qukës- Qafë Plloçë. Meqenëse ka impakt pozitiv në zonën time, ka 6 muaj që e kemi kaluar dhe rruga nuk po vazhdon punimet. Ka ndonjë problem? Kur do të fillojë?

E dyta, jam bërë bozë me pyetjen time, në lidhje me Unazën e Pogradecit. Ka 16 vjet që kërkohet. Është një qytet turistik dhe nuk besoj se ka qytete pa unazë, përveç Pogradecit. E kam kërkuar vjet te shumë titullarë të tjerë, por nuk po marr asnjë përgjigje. Është planifikuar nga ju për sivjet?

Faleminderit!

Eduard Shalsi – Zoti Ministër, urdhëroni!

Edmond Haxhinasto – I falënderoj të gjithë deputetët, edhe ju zoti kryetar për pyetjet që bëtë.

Unë do t'u përgjigjem pyetjeve që kanë të bëjnë me natyrën e buxhetit dhe të më mirëkuptojnë, të nderuarit deputetë që për pjesën e investimeve apo segmenteve specifike do t'u përgjigjem në fund. Madje mund t'ju vë edhe të gjithë listën e detajuar të objekteve në dispozicion që të shikoni si financohen këto projekte që ju pyesni.

Mendoj se ju, zoti kryetar, bëtë një pyetje shumë parimore, që ka të bëjë me numrin e kantierëve të hapura me kapacitetin për t'i mbyllur ato. Në fakt, ky ka qenë shqetësimi ynë i madh edhe në programimin buxhetor të vitit 2014, por edhe të vitit 2015, Synojmë, para së

gjithash, të mbyllim ato projekte të cilat janë të hapura dhe kemi bërë maksimumin duke pasur parasysh hapësirën buxhetore që kemi. Aktualisht, ne kemi financuar 76 kantiere, të cilat do të vazhdojnë të financohen edhe vitet e ardhshme dhe vetëm 15 prej tyre do të përfundojnë vitin e ardhshëm. Pra, do të kemi një numër relativisht shumë të lartë të kantierëve të hapura, të cilat nuk është se janë pa kosto përkatëse, sepse janë kosto që ne i dimë për mirëmbajtjen e tyre.

Për sa u takon borxheve, është një çështje shumë e rëndësishme dhe parimore. Mund të them se borxhi i kontraktuar që do të thotë, për sa u takon vlerave të kontratave të firmosura, shkon mbi 200 miliardë lekë të vjetra. Ndërkohë, për sa u takon faturave të papaguara të themi deri në vitin 2013, që ka qenë detyrimi ynë për t'i paguar, është një pagesë prej 7,5 miliardë lekë, ose 75 milionë dollarë.

Për Unazën e Tiranës është një problem që u ngrit nga dy deputetë të nderuar, dhe nga deputetja e nderuar. Edhe këtu mund të themi se ka një problem shumë parimor, që ka të bëjë me defektet e mëdha të projektimit të veprave të tilla të rëndësishme. Nuk është problemi i vetëm që kemi. Është problemi tek Unaza e Tiranës. Ka probleme të ngjashme në Golem apo edhe në segmente të tjera rrugore, ku projektimi nuk ka marrë fare në konsideratë faktin që aty mund të ketë një impakt negativ, për sa i takon aktivitetit ekonomik dhe social të popullsisë përkatëse. Për këtë jemi të detyruar që me mundësitë që kemi të bëjmë axhustimet përkatëse të projekteve dhe t'i riparojmë ato.

Problemi për Unazën e Tiranës është duke u trajtuar edhe nga Autoriteti Rrugor Shqiptar dhe do të shikojmë mundësinë se çfarë mund të bëjmë. Kostoja është shumë e lartë. Ajo shkon mbi 10 milionë dollarë për të bërë riparimin. Ne do të shikojmë të gjitha hapësirat e mundshme për ta realizuar atë.

Për sa i takon rrugës Kardhiq-Sarandë mund të them se është një investim i cili është impenjativ. Në totalin e tij shkon rreth 7 milionë euro. Këtë vit kemi planifikuar financim në një masë rreth 200 milionë lekë të rinj, ose 2 milionë dollarë. Shpresojmë që ky financim të përfundojë me sukses deri në fund të këtij viti, por për këtë projekt ne kemi parë mundësinë e angazhimit të ndonjë investitori të huaj dhe mundësinë e marrjes me koncesion.

Për sa u takon përllogaritjeve ose vlerësimit tonë për rrugët prioritare që ne kemi, mund të them se plani kombëtar i transportit është i vitit 2009. Ai plan parashikohet të rinovohet në

vitin në vazhdim, por kjo nuk na ka penguar që ne të vendosim një set kriteresh të qarta, se cilat rrugë do të financojmë në mënyrë prioritare.

Unë pak a shumë e përmenda, janë akset kryesore Veri- Jug, aksi kryesor i Juglindjes, dhe segmente të tjera, të cilat janë pjesë e rrjetit të themi të përgjithshëm rrugor, gjë që vjen edhe si detyrim që kemi ndaj rrjetit rrugor të rajonit, pasi, siç e dini mjaft mirë, ne jemi anëtar të organizatave rajonale të transportit dhe kemi detyrimet përkatëse.

Gjithashtu, mund të them se prioritet tjetër në setin tonë të alokimit të investimeve ka qenë ajo që përmenda më lart, t'i sjellim ato akse, që ne i quajmë si kryesore, në standardin më të lartë, duke shtuar elementet e sinjalistikës, si dhe duke shtuar edhe paratë për mirëmbajtjen, me qëllim që të mos degradojnë, sepse mund të ndodhë fare mirë që një aks i caktuar mund të jetë ndërtuar me një standard iks dhe nga mosmirëmbajtja mund të degjenerojë në standard krejtësisht tjetër dhe të papranueshëm.

Pyetja juaj është absolutisht principale dhe synimi ynë është që të kemi një dokument të azhurnuar jo vetëm për projektet prioritare të rrugëve të vendit, por të kemi një projekt, të themi, për investime prioritare të të gjitha formave të transportit që kemi sot, edhe për hekurudhën, ta vendosim atë në prioritarizimin që duhet edhe për format e tjera të transportit, me qëllim që të kemi edhe një instrument të saktë për të tërhequr investitorët e huaj.

Interesat e investitorëve të huaj duhen shërbyer në mënyrë shumë më të saktë nga sa janë shërbyer deri më sot, duke u dhënë atyre jo vetëm prioritarizimin e projekteve dhe investimeve, por edhe të gjithë pjesën tjetër që i ndihmon ata në vendimmarrjen përkatëse nëse janë të gatshëm të vijnë të investojnë me format që ne u kemi ofruar, të cilat janë format koncensionare, ose format e partneritetit publik dhe privatë. Pra, pyetja juaj është shumë prioritare dhe ne kemi prioritet në punën tonë.

Për sa i përket Përmetit është e drejtë që Përmeti ka qenë pak i lënë mënjanë për sa u takon investimeve. Kemi parashikuar dy projekte që janë: Përmet-Këlcyrë dhe Përmet – Çarshovë- Leskovik. Besoj se me krijimin e mundësive të tjera do të alokojmë më tepër investime në atë zonë.

Për sa i takon pyetjes së deputetes së nderuar, Gjylamenti, pak a shumë, iu përgjigjia për balancimin e investimeve afatshkurta dhe afatgjatë dhe për Komunën e Parisit, por pyetjet që

janë për objekte kryesore janë gjithashtu edhe çështje parimore të planifikimit dhe të zhvillimit të infrastrukturës sonë.

Për sa i përket pyetjes për rrugën Qukës-Qafë Plloçë, mund të them se projekti për këtë rrugë është zgjatur përtej planit dhe pritshmërisë sonë, arsyet nuk është se janë shumë objektive, por ne kemi komunikuar me bankën dhe uroj që edhe misioni që do të vijë pas pak ditësh ta përshpejtojë këtë punë, të reagojë me shpejtësi ndaj procedurës dhe brenda këtij viti ne të kemi firmën, e cila do të realizojë zbatimin konkret të punimeve në dy nga tri lotet e rëndësishme të këtij segmenti.

Për sa i takon unazës së Pogradecit, sigurisht që është te çështja parimore e anashkalimeve ose bypass-eve siç i themi në gjuhë të huaj, apo e unazave të qyteteve tona. Për vitin 2015 nuk kemi mundur ta planifikojmë, prioritare për ne është të mbarojmë rrugën Lin-Pogradec, që do të ketë një impakt jo vetëm për rrjetin tonë kombëtar, por veçanërisht edhe për turizmin, për mënyrën sesi është transformuar edhe projekti i realizimit të saj, një projekt që është miqësor me mjedisin dhe jam i bindur që do të ketë një impakt të madh edhe për popullsinë e komunave përgjatë kësaj rruge.

Eduard Shalsi – Viojmë me zonjën Alhysa. Më pas zoti Bushati, zonja Caka, zoti Derveni dhe zoti Bejko.

Erjeta Alhysa – Përsëndetje, zoti Ministër!

Ashtu siç është fjala e urtë popullore “gjuha shkon ku dhemb dhëmballa”, unë kisha një pyetje konkrete. Ju thatë që është parashikuar në buxhet rruga Tiranë-Durrës, por besoj që është nga autostrada. Po pjesa e rrugës nacionale, rruga e vjetër Tiranë-Durrës, por nga Ndroqi, pra Kombinat-Ndroq-Plepa, e cila është prej 30 kilometrash? Me sa kam dijeni, projekti është i përfunduar dhe shkon rreth 2 milionë dollarë. Është përfolur që do të bëhet sot, por diçka konkrete nuk kemi. Kuptohet që janë disa komuna, numri i madh i popullsisë, efektet e saj pozitive duke i dhënë një ndihmë dhe autostradës, sepse ka shumë lëvizje të njerëzve gjatë kohës që turizmit apo dhe lëvizjes së automjeteve nga Durrësi në Tiranë dhe kjo realizohet nga ky aks.

Faleminderit!

Ervin Bushati – Zoti Ministër!

Nga sa kemi parë nga materialet, 85% e investimeve janë të mbartura, vazhdimi i kontratave të lëna të pambaruara nga qeveria e mëparshme. Kjo, në fakt, ka një të mirë, sepse

tregon që qeveria e mbështet biznesin, krijon një klimë më të mirë dhe qartëson njëherë e mirë që kjo qeveri i ka veprat për të gjithë shqiptarët, por nuk kemi një buxhet as politik dhe as elektoral, duke qenë se po hyjmë në një vit që ka zgjedhje lokale dhe ky është një lajm i mirë për shqiptarët. Por del një pyetje dhe këtu do të doja një përgjigje me të dhëna ose me shifra. Nga kjo legjenda e një qeverie që bënte rrugë dhe dinte të bënte rrugë, sa për qind e volumit të punimeve ka ngelur pa zbatuar ose më e pakta, sa janë zbatuar në të gjitha këto rrugë që janë hapur si kantiere dhe nuk u mbaruan dot?

Më pas kam një pyetje tjetër, se kur do të mbarojnë më në fund në Shqipëri veprat me efekte sociale: si kanalizimet, rrugët ndërlidhëse, ujësjellësit, që ndikojnë te popullata e gjithë Shqipërisë, qoftë rurale apo dhe urbane. Në sa vjet ose në sa për qind jemi ne afër një rrjeti rrugor që është i përafëruar me standardet minimale të vendeve të Europës? Mbas sa vjetësh ne mund të mendojmë ose të pretendojmë që do të jemi përafëruar më në fund me kontinentin ku bëjmë pjesë?

Pyetja ime e fundit, pyetja e katërt. Gjithmonë flitet dhe nga kolegët dëgjohet që kanë shqetësimin për rrugët apo për investimet në zona, dhe gjithmonë kur flitet për këto investime ato që lobohen më shumë duket sikur janë ato në zonat më largëta apo më rurale, ndërkohë që ekonomia ose rreth 80% mesatarisht e saj zhvillohet në zonat urbane, aty dhe ku krijohen para, pra dhe investimet kanë në vetvete një sens ekonomik, një logjikë ekonomike që të investohen aty ku nesër do merren para. Çfarë matrice metodologjie përdorni ju për të vënë një balancë prioritetesh ndërmjet asaj që të jepen efektet e infrastrukturës në jetën sociale të qytetarëve, sidomos zonat rurale patjetër, por sa janë këto investim mendohet që në zonat urbane apo në rrugë kryesore, interurbane që lidhin gjithë kombin shkojnë në një efekt më të pastër ekonomik dhe si i vendosni ju këto prioritete?

Faleminderit!

Eduard Shalsi – Zonja Caka.

Silva Caka – Faleminderit, zoti kryetar!

Zoti Ministër,

Në fakt unë dhe kryetari i komisionit jemi shumë të interesuar si deputetë të së njëjtës zonë për infrastrukturën e këtij qarku. Unë do të doja në fillim t'ju përgëzoja për punën e mirë të bërë në aksin Lushnjë-Berat, e cila praktikisht është drejt përfundimit dhe një pyetje shumë të

thjeshtë nëse projektbuxheti i vitit 2015 ka parashikuar diçka në lidhje me rrugën Uznovë-Poliçan dhe më pas Poliçan-Çorovodë?

Faleminderit!

Eduard Shalsi – Zoti Derveni.

Bujar Derveni – Faleminderit, zoti kryetar!

Duke përshëndetur zotin Ministër për prezantimin që bëri në lidhje me projektbuxhetin, unë jam i sigurt që projektbuxheti në Ministrinë e Transportit është fokusuar kryesisht në prioritetet që kjo ministri dhe qeveria ka për buxhetin e vitit 2015, por edhe atë afatshkurtër deri në vitin 2017, siç janë: përmirësimi i sinjalistikës rrugore qoftë ajo horizontale dhe vertikale, rritja e sigurisë rrugore, përmirësimi i furnizimit me ujë dhe i rrjetit të kanalizimeve dhe kryesisht edhe në përfundimin e atyre kontratave dhe objekteve që janë trashëguar nga qeveria e mëparshme.

Në lidhje me këtë, duke parë edhe investimet në ato objekte kryesore, më bie në sy vazhdimi apo përfundimi i punimeve në aksin rrugor Fushë Krujë-Milot dhe unë jam i interesuar më konkretisht të di, është përfundimi i aksit Thumanë-Milot apo vazhdimi Thumanë deri në mbikalimin e Fushë-Krujës, i cili është një aks me një tematikë shumë të lartë, ka gjithë veriun dhe Kosovën dhe është kthyer në një gjendje të mjerueshme për sa i përket sinjalistikës, sigurisë rrugore, vazhdimi nga Thumana deri në mbikalimin e Fushë-Krujës.

Besoj se edhe ju jeni të qartë, që është një nga akset me trafikun më të lartë sot për sot dhe në një gjendje të mjerueshme për sa i përket sinjalistikës dhe sigurisë rrugore.

Së dyti, në lidhje me sistemin e furnizimit me ujë dhe të kanalizimeve të ujërave të zeza, ndoshta mund të jetë parashikuar diçka, por unë nuk dëgjova që për rrethin e Krujës të jetë parashikuar ndonjë investim qoftë edhe ndonjë rikonstrukcion apo përmirësim, sepse furnizimi me ujë në këtë rreth është në nivele minimale.

Diçka tjetër konkrete është që ka vite ku në të gjitha fushatat elektorale, qofshin ato lokale apo të përgjithshme, çdo forcë e majtë apo e djathtë premtonte në Krujë rrugën Tiranë-Krujë, që kalon nga Mukja dhe Buravi. Me sa jam informuar, në Drejtorinë e Përgjithshme të Rrugëve është përfunduar edhe projekti për këtë rrugë, e cila jo vetëm shkurton distancën për ta lidhur Krujën me Tiranën me disa kilometra, por do t'i japë edhe një impakt të madh zhvillimi kësaj zone, qoftë zonës rurale të Krujës, por edhe të Tiranës.

Faleminderit, zoti Ministër!

Eduard Shalsi – Zoti Bejko dhe më pas vijojmë me përgjigjet.

Në mënyrë koncize, ju lutem, zoti Bejko.

Gentian Bejko – Përshëndetje, zoti Ministër!

Duke u nisur nga prezantimi që ju bëtë për projektbuxhetin e vitit të ardhshëm, unë do të doja t'ju pyesja për pjesën e ministrisë suaj në kuadër të projektit për rehabilitimin e ujësjellësit të Durrësit. Dihet që ky si projekt është shumë i rëndësishëm, i financuar nga Banka Botërore, por që, fatkeqësisht, nuk mbulon të gjithë infrastrukturën e qarkut të Durrësit, pra kam parasysh pjesën e kanalizimeve në një pjesë të zonave të këtij qarku. Pyetja ime konsiston në këtë pikë: a parashikohet që të mund të implementohet brenda këtij projekti? A parashikohet që të mund të implementohen investime për rehabilitimin apo ndërtimin e rrjetit të kanalizimeve përgjatë zonave rurale në përputhje edhe me projektin e Bankës Botërore, pra për ujësjellësit?

Pyetja e dytë është për sa i përket landfillit të Durrësit. Në prezantimin e projektbuxhetit nga Ministria e Mjedisit, u diskutua dhe u përmend landfilli i Durrësit. Me sa vlerësoj unë, për aq sa arrij të kuptoj, në projektbuxhetin e ministrisë suaj nuk duket se është parashikuar ndonjë investim në këtë projekt, pasi Ministria e Mjedisit është ajo strukturë, e cila bën projekte për impaktin mjedisor, por Ministria e Infrastrukturës dhe Transportit është ajo që besoj ka pjesën e investimit në këtë sektor. A ekziston realisht ndonjë projekt për landfillin e Durrësit?

Faleminderit!

Edmond Haxhinasto – Faleminderit!

E vlerësoj përsëri si angazhimin tuaj për çështjet e parimeve të organizimit të buxhetit, por kryesisht të investimeve publike dhe të veprave infrastrukturës, ashtu edhe interesin tuaj për projekte përkatëse për zonat nga të cilat ju vini.

Do të filloj përsëri ashtu siç bëra paktin me ju, nga pyetjet pak më të përgjithshme.

Zoti Bushati pyeti për situatën e realizimit në tërësi të projekteve. Mund të them se këtë vit ne kemi pasur një realizim prej 30% të vlerës totale të projekteve, që janë të hapura dhe ngelet një 30% tjetër për t'u realizuar në të ardhmen, me vlerë të kontraktuar afërsisht prej 200 milionë dollarësh. Kjo është si situatë dhe patjetër na jep mësimin që programimin buxhetor ta bëjmë më të shpejtë dhe më të saktë për realizimin e këtyre projekteve, por sigurisht dhe

kapaciteti i kompanive zbatuese duhet të jetë në nivelet e duhura me qëllim që brenda afateve kontraktore të realizojmë përfundimin e të gjitha punimeve.

Një pyetje tjetër shumë të rëndësishme ju ngrini për sa i takon çështjes së standardeve të infrastrukturës sonë dhe mënyrës se si i përzgjedhim ne ato. Mund t'ju them që normalisht në planin kombëtar, duke e filluar me transportin, në planin kombëtar të transportit është bërë nga konsulencë e huaj, është shprehur qartë metodologjia sesi është bërë përcaktimi i projekteve kryesore dhe si elemente unë mund të them që janë ato që vlerësojnë impaktet në zhvillimin ekonomik të vendit, bëjnë vlerësimin e situatave demografike të caktuara që ka një zonë. Kur them për impaktin ekonomik, kam parasysh sigurisht edhe turizmin, kam parasysh edhe industrinë dhe asetet natyrore që ka vendi, kam parasysh edhe zonat me potencialin më të madh ekonomik, sigurisht edhe me potencialin turistik. Por është edhe një dimension tjetër që është dimension i rajonal, realizimi i lidhjeve me vendet fqinje dhe, siç e dimë mirë, ne rrethohemi gjatë gjithë gjatësisë së kufirit nga popullsia shqiptare, kështu që edhe ky fakt është shumë i rëndësishëm, lidhja midis trojeve të vendit dhe këto kanë qenë si kritere në planifikimin buxhetor.

Për sa i takon rrugës që duhet të bëjmë, absolutisht kemi një rrugë shumë të gjatë për të bërë, për të realizuar të gjithë, për të plotësuar të gjithë rrjetin tonë qoftë të transportit, qoftë të ujësjellës-kanalizimeve. Mjafton të them që unë e përmenda edhe në prezantimin tim të shkurtër, që aktualisht rreth 19% nuk shërbehet akoma me ujë, ndërkohë që nivelet e trajtimit të ujërave të ndotura janë të ulëta, ku në qytet kemi rreth 65%, nëse nuk gaboj, dhe në fshat është mbi 90%, pra arritja e parametrave për trajtimin total të tyre është një rrugë shumë e gjatë për t'u realizuar.

Po kështu është edhe çështja e mbetjeve. Edhe në çështjen e mbetjeve, ku rruga është gjithashtu e gjatë dhe e vështirë, e cila komplikohet edhe me aspekte institucionale, që kanë të bëjnë me nivelet e ndryshme të kompetencave institucionale për sa i takon këtij sektori, gjë që është diskutuar në mënyrë të vazhdueshme në qeveri dhe tendenca është drejt një ndarjeje më të drejtë institucionale dhe më efikase, me qëllim që të akomodojë të gjitha investimet e mundshme veçanërisht nga investitorët potencialë, që kanë interes për të ardhur në këtë sektor. Sigurisht, ata nuk mund të shkojnë në tri nivele qeverisjeje, ato do të duan të shkojnë, të bëjnë investimin në një *one stop shop*, prandaj pa diskutim që situata është problematike.

Për sa i takon pyetjes për projektet e veçanta, deputetja Caka, pyeti për Skraparin, po, për Skraparin janë identifikuar disa projekte, është planifikuar një projekt studimor për rrugën

Buzuq-Çorovodë, është planifikuar gjithashtu edhe realizimi konkret i saj, si dhe për rrugën Berat-Buzuq dhe të dyja kanë një vlerë prej 13 miliardë lekësh.

Për segmentet e tjera të pyetura këtu, për rrugën Tiranë-Durrës nga Ndroqi, mund të themi se për momentin fokusimi ynë është në aguetimin e lidhjes autostradale midis Tiranës dhe Durrësit, e cila do të sillet në një standard më të lartë.

Për sa i takon rrugës nga Ndroqi, në këtë moment nuk kemi planifikuar, por shumë shpejt do të realizohet edhe për një arsye tjetër, se rruga Tiranë-Durrës është një nga ato rrugë që ne kemi planifikuar për të aplikuar sistemin e tokave ose të pagesës së rrugës, kështu që do të ketë domosdoshmëri dhe një rrugë alternative të standardit të pranueshëm për t'u përdorur nga qytetarët.

Deputeti Derveni pyeti për rrugën Thumanë-Milot. Mund të them që ky është një projekt me disa segmente, pjesa midis Fushë-Krujës dhe Thumanës është i planifikuar për vitin 2015, por mund të them gjithashtu se këtu do të realizojmë edhe një nga projektet më serioze të përmirësimit të sinjalistikës, që është Fushë Krujë – Hani i Hotit, projekt i cili do ta ndryshojë standardin e sigurisë së kësaj rruge.

Për sa i takon ujësjellësit, mund të them që është planifikuar rritja e kapacitetit të ujësjellësit të Krujës ose më saktë hartimi i projekteve për rritjen e kapaciteteve dhe pastaj sigurisht që do të mbështetet edhe me financimet përkatëse.

(Diskutime pa mikrofon)

Për sa i takon landfillit të Durrësit, mbetet që aty të investohet në kapacitetet që bëjnë të mundur shfrytëzimin optimal të tij dhe besoj që gjatë këtij viti është planifikuar rritja e këtyre kapaciteteve.

(Diskutime pa mikrofon)

Gentjan Beqiri – Edhe një herë për të qenë më korrektë dhe më të saktë, çështja e landfillit është e qartë. Durrësi ka tentuar dhe ka iniciuar në një bashkëveprim të pushtetit lokal për të ndërtuar një landfill, por aktualisht nuk ka, nuk gjendet një landfill...

Getian Bejko - Pyetja ime konsistonte në këtë pikë. Ministria e Mjedisit përmendi që e ka në projektet e saj landfillin e Durrësit. Është e pasqyruar te ministria juaj, pasi unë di që Ministria bën projektin, por investimi konkret varet nga Ministria e Infrastrukturës dhe e Transportit.

Edmond Haxhinasto – Kjo është ndarja institucionale dhe ju jeni i saktë në qoftë se i referoheni paketës dhe ndarjes institucionale, por e përsëris për të tretën herë, kjo gjë duhet të ndryshojë, sepse në këtë aranzhim institucional që kemi ne sot, kjo nuk funksionon siç duhet. Duhet të kemi një mënyrë më shumë të efektshme, shumë më të shpejtë për mobilizimin e investimeve dhe për ndarjen e kompetencave të qarta midis pushtetit vendor dhe atij qendror.

Gentian Bejko – Për pjesën e kanalizimeve për zonat rurale, pyetja ishte: a ekziston mundësia e implementimit të ndonjë projekti nga ana e ministrisë suaj, duke pasur parasysh që do të zbatohet projekti i Bankës Botërore për ujësjellësin dhe shumë mirë mund të implementohej një projekt për kanalizimet, sepse unë mendoj që kjo do të ndikonte ndjeshëm në uljet e kostove të investimit?

Edmond Haxhinasto – Faleminderit!

Projekti i rëndësishëm i Bankës Botërore që unë përmenda edhe në fillim të prezantimit, ka disa elemente, të gjitha në fakt janë elemente shumë të rëndësishme, kanë të bëjnë me vetësishtimin e sjelljes së ujit, por ka një fazë të dytë, e cila ka të bëjë me disa segmente të rëndësishme për qytetin e Durrësit dhe kryesisht për lidhjen e zonës së plazhit dhe të plepave, nga ura e Dajlanit deri në zonën Plepave, është pjesë e fazës së dytë të projektit të Bankës Botërore, është rrjet sekondar dhe terciar.

Eduard Shalsi – Unë mendoj që te çështja e mbetjeve, zoti Bejko, një element i rëndësishëm që do të luajë, mendoj unë, një rol krejtësisht të ri do të jetë edhe ndarja territoriale. Deri më sot përveç lëmshit institucional të kompetencave sikundër e përmendi edhe ministri, ka qenë e pamundur të tërheqësh edhe interesin e investitorëve të huaj, për shkak të fragmentarizmit të territorit shqiptar, numrit të konsiderueshëm të komunave, gjë që praktikisht e bënte të pamundur vizibilitetin e ndërtimit të një impianti qoftë i tipit të landfillit apo të biomasës.

Vijojmë me zotin Kopliku, më pas zotërinjtë Toçi, Suli, Shkjau, Baraj për të përfunduar me zotin Bitri. Në mënyrë koncize, ju rikujtoj edhe një herë.

Namik Kopliku – Përshëndetje, zoti Ministër!

Mjaft nga kolegët ju përgëzuan për prezantimin, ndërsa unë do t'ju përgëzoja gjithashtu edhe për punën që është bërë gjatë këtij viti në sektorin që ju drejtoni. Sigurisht që ka shumë për të bërë dhe jam i sigurt që edhe ju jeni koshient, por sidoqoftë dallimi është i qartë në këtë vit që po mbylлим me vitin që lamë pas.

Meqenëse ju po na impononi duke i përmendur shpesh pyetjet parimore me çështjet e veçanta të deputetëve të qarqeve, shpresoj në pyetjet që unë do të bëj t'i klasifikoj në atë prizëm.

Zoti Shalsi bëri një pyetje në lidhje me detyrimet që ju po i paguani kompanive dhe, siç doli nga shifrat, ato kanë qenë detyrime të mëdha, dhe kjo ka qenë propaganda e qeverisë së kaluar, të cilën dikush mund të thotë, që nuk është më koha ta përmendim, por unë mendoj që duhet ta përmendim, meqenëse është quajtur qeveria e rrugëve. Janë sasi të mëdha dhe sigurisht që ju, kur ktheni detyrimet, kur i shlyeni ato, bëni edhe kontrollet përkatëse të faturave që janë lëshuar nga subjektet, pra unë nuk po pyes, a keni bërë verifikime të tilla. Unë do të doja të dija a ka ndonjë subjekt, të cilin ju e keni konstatuar që tjetër është fatura që ka lëshuar si detyrim dhe tjetër ka rezultuar detyrimi që, në fakt, duhet t'i paguajë. Keni konstatuar apo jo një subjekt të paktën që ka lëshuar fatura joreale për punën që ka bërë?

Pyetja e dytë. E keni përmendur disa herë ju dhe qeveria që do të ketë reformë të madhe në sektorin e ujësjellësve, në mënyrën sesi menaxhohen këto ujësjellësa. Meqenëse do të ketë një reformë të tillë, ju i keni paraprirë në buxhet? E kam fjalën që një reformim i tillë nga një numër shumë i madh ujësjellësish, pothuajse lokalë, në një institucion qendror nuk është çudi që në të ardhmen, normalisht që do një organizim, ritrajtim të njerëzve, specializime, mjedise e të tjera me radhë. Ju i keni paraprirë me buxhet që tani, nëse reforma do të bëhet në vitin që po vjen dhe të paktën kështu mendohet?

Pyetja e fundit. Siç e vutë re, secili nga kolegët bën pyetje për investime konkrete në qarqet përkatëse, deputetë të zonave që ata janë. Zoti Kosta bëri edhe një pyetje akoma më specifike se mbi ç'kriterë i përcaktoni se ku duhen hedhur investimet, qoftë në rrjetin e infrastrukturës, qoftë në ujësjellësa. Ka shumë kriterë, metodika si të përcaktojmë se ku janë më efektive investimet tona, por jeni po ju, si dhe drejtori i Autoritetit të Rrugëve që na keni shprehur vitin e kaluar se do të krijoni edhe një sistem të informacionit gjeografik për gjithë rrjetin e infrastrukturës, i cili lejon të bëhen analiza gjeohapësinore, pra gërshetohet shtrirja e rrugëve, pozicioni, gjendja e tyre me shtresë të veçantë popullsinë, me shtresë të veçantë ku është perspektiva e zhvillimit, e kështu me radhë dhe do të ishte një kriter shkencor për të përcaktuar se ku janë më të dobishme investimet. Këto investime janë të dobishme në çdo cep të Shqipërisë, që duke pyetur deputetët, duke filluar që nga unë i pari, secili i do investimet në qarkun e tij, por mendoj që ka edhe kriterë mirëfilli shkencorë objektive.

Pyetja ime: a mbaroi ndërtimi i këtij sistemi të GIS-it, është në fillim, në mes? Kjo ishte pyetja e fundit parimore.

Kam një pyetje si të gjithë kolegët për sa i përket qarkut që unë përfaqësoj. Meqenëse jam interesuar për çdo rrugë e rrugicë, qytet e fshat, për çdo ujësjellës kudo dhe është e pamundur që unë të bëj pyetje dhe ju të përgjigjeni. Ky është vetëm për një objekt, i cili u cilësua qartë nga Kryeministri në vizitën e tij që bëri para ca kohësh në Shkodër. Në fakt, e cilësoi afatmesëm ndërtimin e një rruge të re Shkodër-Velipojë. Në këtë aspekt i keni paraprirë me ndonjë studim fizibiliteti eventualisht projekt fillestar, projekt-ide, e kështu me radhë? Pra, kjo thënie e Kryeministrit ka vazhdim që për afat të mesëm do të ketë një rrugë të re Shkodër - Velipojë?

Faleminderit!

Eduard Shalsi – Faleminderit, zoti Kopliku!

Shpresoj dhe zoti Toçi të jetë po aq konciz.

Fatmir Toçi - Të jeni i sigurt që do të jem më konciz.

Zoti Ministër, faleminderit!

Së pari, dhe kolegu Bushati përmendi problemin e një lloj impenjimi të qeverisë shqiptare, por dhe një barre, do të thosha, nga financimet për mbylljen e shumë projekteve të rrugëve deri në nivelin që pothuajse asnjë rrugë që është bërë në këta 10 vjetët e fundit nuk ka mbaruar dhe nuk është absolutisht me standarde. A po shoqërohet kjo nga ana juaj, apo nga ana e atyre që e kanë për detyrë ta bëjnë dhe me daljen e përgjegjësisë për mosmbylljen e këtyre projekteve dhe për abuzimet që janë bërë deri në nivelin e kallëzimeve penale?

Kam dhe dy gjëra konkrete. Të gjithë e dinë që unë do të flas këtu për rrugën e lumit të Vlorës që është bërë gangrenë. Në fakt, kam 5 vjet që flas për këtë rrugë në parlamentin e Shqipërisë, e cila ka humbur tërësisht nocionin e fjalës rrugë. Asnjë qeveri në këta 100 vjet shtet nuk ka bërë detyrën e vet për ta bërë këtë rrugë si duhet apo nuk e ka bërë fare. Për vullnet politik, për arsye interesash, për shumë arsye të tjera është e vetmja rrugë, për t'ju vënë në dijeni, që lidh të gjitha fshatrat që do të bëjnë njësinë e re vendore të komunës të bashkisë ose njësisë vendore të Selenicës, apo siç mund të quhet më mirë bashkia e lumit të Vlorës, pra që i mungon ky aks lidhës kur është thënë se i gjithë sistemi do të shoqërohet me rishikimin e infrastrukturës

dhe një rrugë që u shërben 13 njësive vendore. Pra, 12 komunave dhe një bashkie që përmbledh 78 fshatra dhe 50 mijë banorë. Është një nga absurditetet më të mëdha të investimeve shqiptare.

Dhe e fundit. Qoftë dhe nëpër rrugët rurale në përgjithësi dhe në kuadrin e ristrukturimit në bazë të reformës territoriale, duke marrë shkas pikërisht nga gjendja e rrugëve rurale në rrethin e Vlorës, ku në rreth 500 kilometra rrugë rurale, që është inventari i rrugëve të kësaj kategorie, më pak se 10%-ësh janë rrugë që mund të jenë të përdorshme apo të asfaltuara. Të gjithë të tjerat janë ose 80% të paasfaltuara dhe një 10% tjetër është tërësisht i degraduar. A ka ndonjë studim nga ana e dikasterit tuaj, ndonjë planifikim, ose projekt konkret për rehabilitimin dhe rikonstruktimin e këtyre rrugëve, duke pasur ndoshta dhe një kalendar përparësish për vitin që vjen?

Faleminderit!

Eduard Shalsi – Po, zoti Suli.

Rakip Suli - Faleminderit!

Përshëndetje, zoti Ministër!

Unë dua të bëj një pyetje në drejtim tjetër, sepse deri në këto momente diskutojmë vetëm fonde dhe investime ku do të thosha se problematika e rrugëve në Shqipëri kanë qenë shumëvjeçare dhe të gjithë e kemi përjetuar. Siç e dimë, vijimësia e kontratave është rreth 85% e tenderimeve të bëra nga ish-qeveria e rrugëve.

E para, a është penalizuar ndonjë kompani qoftë në mënyrë administrative, ose për heqje licence, për moszbatimin e cilësisë së rrugëve?

E dyta, gjithashtu, investimet për ujësjellës-kanalizimet. Kemi parë shpeshherë që janë bërë investime në zona të ndryshme dhe tre herë. Është bërë ndonjë analizë për zona të caktuara? Këtë pyetje e ka bërë dhe zoti Kosta para disa kohësh. Ka rrethe ku janë bërë dy ose tre herë investime në ujësjellës në vite të ndryshme. Gjithmonë flas për një periudhë 15-vjeçare dhe përsëri këto zona kanë probleme ujësjellësi.

E treta, a ka planifikim për rrugën e Arbrit, për sa u përket investimeve për vitin 2015?

Dhe e fundit, për sa i përket linjave hekurudhore, a ka ndonjë projekt për linjat hekurudhore?

Eduard Shalsi – Po, zonja Shkjau

Esmeralda Shkjau - Faleminderit!

Faleminderit, zoti Ministër, për prezantimin e projektbuxhetit të ministrisë suaj!

Ju falënderoj shumë që fokusi dhe vëmendja juaj në investime për qytetin e Durrësit është në sektorin e ujësjellës-kanalizimeve, gjë që është shumë prioritarë për ne. Duke qenë qytet bregdetar ka shumë turistë, por edhe vetë banorët kërkojnë kushte më të mira për furnizimin me ujë, që sot aktualisht është 6 orë. Ne duam të paktën që brenda këtyre investimeve të arrijë 16 orë. Shpresoj shumë që kjo të realizohet sa më shpejt të jetë e mundur.

Në fakt, ndryshe nga kolegët e tjerë, unë do të cek një pjesë tjetër që i përket ministrisë tuaj, transporti ajror. Di që ka shumë studentë që studiojnë jashtë shtetit dhe kanë cekur problematikën që biletat për të ardhur në Shqipëri, ndryshe nga vendet ku ata jetojnë ose shkojnë në destinacion diku në Europë, kostoja e biletës është shumë më e ulët. Nuk di nëse brenda politikave tuaja në ministrinë tuaj a është e mundur që të ketë incentivë për biznesin shqiptar për të pasur vetë ne një linjë ajrore shqiptare. Si e parashikoni ju, qoftë dhe në marketingun në këtë drejtim të transportit ajror, a mund të tërheqim kompani të huaja siç është *Easy get*, në mënyrë të tillë që, pse jo, studentët të vijnë më shpesh në shtëpitë e tyre, por, pse jo, të ketë dhe më shumë turistë. Të paktën kjo është dhe një mënyrë goxha e kushtueshme, por ta lehtësojmë disi dhe me këtë politikë të re që do të ndikojë sigurisht dhe në të ardhurat dhe rritjen e buxhetit në ministrinë tuaj.

Faleminderit!

Eduard Shalsi - Faleminderit!

Po, zoti Baraj.

Besnik Baraj - Faleminderit!

Lidhur me trajtimin e ujërave të zeza, në vitin 2005 është premtuar nga qeveria paraardhëse që brenda mandatit të parë do të kishte trajtim të tyre në të gjithë zonën bregdetare. Shpeshherë kemi qenë pjesë e debateve. Doja të dija, aktualisht sot në zonën bregdetare a ka ndonjë impiant i cili jo vetëm është ngritur, por është i lidhur me rrjetin e qytetit apo të zonës përkatëse që ishte parashikuar?

Së dyti, dihet që vendgrumbullimet e plehrave janë *hot spot*-e, nga mënyra se si menaxhohen në Shqipëri. përjashtuar zonën e Bushatit, përjashtuar dhe Sharrën në bazë të ndërhyrjeve që janë bërë. A parashikohet në buxhet ndërtimi i ndonjë landfilli tjetër me standarde të pranueshme?

Dhe së fundi, e kisha diçka për hekurudhat. Për hekurudhat, duke parë buxhetin në krahasim me vendet fqinje, përfshirë dhe Maqedoninë, buxheti ynë është gati 10 herë më i vogël krahasuar me Maqedoninë. A mendohet që të ketë ndonjë lloj perspektive ky sektor, i cili është thuajse tërësisht i abandonuar?

Faleminderit!

Eduard Shalsi – Po, zoti Bitri.

Robert Bitri – Zoti Ministër,

Kam dëgjuar që rruga Thumanë-Rrogozhinë që në qeverinë “Nano” ka qenë për t’u dhënë me koncesion. Ne që vijmë nga Jugu e kuptojmë shumë mirë se kjo rrugë do të jetë efiçiente, bëhet e vlefshme, sepse është shkurtim kohe, rruge, karburanti dhe një zhvillim jo vetëm për zonën, por për të gjithë jugun për t’u lidhur me veriun shumë më shpejt. Ka ardhur ndonjë koncesionar? E para.

E dyta, Unaza e Fierit deri tani, sipas kontrollit tuaj, po ecet sipas parashikimeve?

E treta, a do të fillojë ujësjellësi i Fierit brenda këtij viti? Me sa kam dëgjuar, ka përfunduar tenderimi dhe linjat e qytetit duhet të fillojnë.

Faleminderit!

Eduard Shalsi – Dhe zoti Kapurani ka një pyetje të fundit.

Piro Kapurani – Zoti Ministër,

Dua të bëj 2 pyetje, për sa i përket rrugës Lin-Pogradec. Kur është afati i përfundimit? Dhe rruga tjetër Qafë-Thanë – Plloç? Ku janë deri tani me punime?

Faleminderit!

Eduard Shalsi – Po, zoti Haxhinasto.

Edmond Haxhinasto - Faleminderit!

Po filloj me pyetjen e zotit Kopliku.

Si janë menaxhuar dhe a janë verifikuar detyrimet, faturat e kompanive? Mund të them që janë disa nivele filtrimi.

Së pari, janë supervisorët të cilët kanë filtruar punimet e kompanive dhe i kanë dërguar për pagesë në ARRSH.

Së dyti, është vetë ARRSH-ja, e cila ka bërë filtrimin e tyre duke përgatitur listat e detyrimeve ndaj kompanive.

Së treti, ka qenë Ministria e Financave që ka filtruar pagesat që janë bërë dhe faturat duke zbritur detyrime të mundshme TVSH-je ose detyrime të tjera. Filtrimi i fundit është ai që po bëhet aktualisht nga kompania *Earns and Young*, e cila po vlerëson të gjithë metodologjinë dhe mënyrën se si janë bërë pagesat. Kështu mund të them se është një proces që ka kaluar në disa filtra seriozë dhe nuk mund të paragjykohemi për saktësinë e tij.

Po kështu e lidhur me këtë pyetje ishte dhe ajo e deputetit Suli nëse janë finalizuar kompanitë. Mendoj se mund të themi dy fjalë më shumë për këtë. Ne kemi kontraktuar një kompani italiane, e cila përtej vlerësimit apo përtej detyrimit ligjor të supervisorëve të veprave për të garantuar cilësinë dhe standardin e punimeve ka bërë dhe ajo një studim duke e parë se si është cilësia e punimeve në veprat kryesore të infrastrukturës, raport i cili para pak ditësh është vendosur në dispozicion të Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës dhe është në proces shqyrtimi nga ana jonë. Pa diskutim që pyetja juaj është pyetja më madhore në fakt për infrastrukturën, çështja e cilësisë dhe e garantimit të cilësisë së punimeve në infrastrukturë. Cilësia nuk mund të imponohet në një segment ose në një hallkë të procesit, por duhet të imponohet dhe të induktohet në të gjitha hallkat e procesit të realizimit të infrastrukturës, duke filluar që nga planifikimi që pyetën deputetët e nderuar, zoti Bushati, zoti Kosta, në planifikimin e drejtë të tyre në bazë të një prioriteti ose seti kriteresh. Më pas cilësia vjen nga niveli i lartë i projektimit, zgjidhjet më të mira teknike dhe ju e patë edhe vetë që shumë deputetë të nderuar pyetën për defekte shumë të mëdha që kanë veprat tonë të infrastrukturës.

U fol për mungesën e një kalimi në Unazën që kalon mes për mes një zone, zonës më të dendur të banimit në Tiranë, apo për segmente të tjera në zona po kaq të dendura. Më tej vazhdon me përzgjedhjen e supervisorëve për përzgjedhjen e të cilëve ka qenë një absurditet shumë i madh duke i vendosur ato në pagesën e tyre, në varësi të përqindjeve të realizimit të kompanive që realizojnë punimet. Domethënë një konflikt i pastër interesi, për të vazhduar më tej në kapacitetet tona për t'i monitoruar, pra institucionet që merren me këtë çështje, për të mos thënë pastaj për mirëmbajtje apo më tej. Një detaj tjetër që në fakt nuk është detaj, por është shumë themelor, është mungesa e një standardi të miratuar të rrugëve në Shqipëri. Edhe sot që flasim është përsëri jo ekzistent. Janë bërë disa drafte, por asnjë nuk është miratuar formalisht. Dhe jemi të detyruar që të pranojmë standarde të ndryshme, standarde që ka sjellë projektimi. Pra, dhe unifikimi i standardit të rrugëve do të jetë një nga hallkat e rëndësishme që do të çojë

drejt cilësisë së rrugëve dhe pa diskutim në rrethana të tilla do të jetë shumë më e thjeshtë penalizmi i atyre që nuk e plotësojnë atë. Por pyetja është absolutisht fundamentale për infrastrukturën e Shqipërisë për sot dhe për të ardhmen.

Të kthehem përsëri te pyetjet e deputetit Kopliku. Çështja e kapaciteteve njerëzore është, gjithashtu, një pyetje me shumë vend. Në qoftë se në gjykimin tim do të rendisja ndër tre defektet e mëdha që ka sistemi i ujësjellës-kanalizimeve në Shqipëri, që janë humbjet e jashtëzakonshme në rrjet, konsumi i jashtëzakonshëm i energjisë, dhe kapacitetin e burimeve njerëzore, unë pa diskutim kapacitetin e burimeve njerëzore do ta rendisja të parin, sepse në ato sisteme ujësjellës-kanalizimesh ku ka qëndrueshmëri të specialistëve dhe drejtuesve të angazhuar, ka rendiment dhe eficiencë shumë më të lartë dhe pa diskutim që kjo duhet bërë. Ky është një prioritet për ne. Fakt është që në projektet e reja dhe në projektin e ujësjellësit të Durrësit një dimension shumë i rëndësishëm është dimensionin e kapaciteteve teknike të drejtuesve të ujësjellësit të ri. Por mund t'ju them se në Shqipëri janë prezente shumë projekte që merren në mënyrë specifike për rritjen e kapaciteteve njerëzore. Një prej tyre është një projekt rreth 4 milionë euro që financohet nga qeveria austriake dhe nga BE-ja që presim siguri që të ketë frytet e saj, por ndërkohë janë në treg edhe shumë e shumë institucione joqeveritare, të cilat merren pikërisht me këtë çështje për rritjen e kapaciteteve të atyre që punojnë në sektorin e ujësjellës kanalizimeve.

Për sa i takon sistemit të G-së në projektimin e rrugëve dhe menaxhimin e sistemit, se nuk është vetëm projektimi i rrugëve, është futur si një element shumë i rëndësishëm i projektit që do të fillojmë në vitin 2015 me Bankën Botërore. Janë disa kompani shqiptare që vërtet kanë sisteme shumë të efektshme edhe për projektimin e rrugëve, edhe për vlerësimin e impakteve të ndryshme, edhe për programimin strategjik të tyre, duke pasur parasysh të gjithë elementët, zhvillimin demografik, terrenin, lidhjet me fqinjët dhe zonat me potencial ekonomik. Unë jam i bindur që ne shumë shpejt do t'i kemi këto sisteme edhe në administrimin e rrugëve, edhe në administrimin e ujësjellës-kanalizimeve. Sigurisht, administrimi i ujësjellës-kanalizimeve është akoma më i domosdoshëm, sepse janë punime të cilat janë nëntokë dhe duhet të jenë në evidencë të vazhdueshme për standardin e tyre dhe për vendndodhjen e tyre fizike.

Për sa i takon segmentit Shkodër-Velipojë mund të them se pa diskutim që orientimi strategjik i Kryeministrit Rama është jo vetëm për këtë segment, por është për një korridor të tërë

që është Korridori i Kaltër, që në gjykimin tonë fillon në kufirin midis Ulqinit dhe Velipojës. Një zonë normalisht duhet të trajtohet si një integrale e tërë për vetë kapacitetin dhe lidhjen organike që ka dhe vazhdon pastaj drejt jugut të Shqipërisë. Jemi në fazën e programimit të studimit të mirëfilltë të këtij projekti shumë madhor për Shqipërinë.

Zoti Toçi ngriti pyetjen për kallëzimet penale dhe kam përshtypjen se iu përgjigja pyetjes.

Për rrugën e lumit të Vlorës për vitin 2015 nuk kemi planifikuar investime, pasi jemi të fokusuar dhe me resurset tona për të mbështetur realizimin e bajpasit të Vlorës, prokurim i cili duhet të përfundojë këto ditë dhe do të jetë një zgjidhje do të thosha shumë cilësore e të gjithë problematikës që ka qyteti i Vlorës për kalimin e Rrugës Kombëtare nëpërmjet tij dhe një rrugë me intensitet të lartë turistik.

Për sa u takon rrugëve rurale, sot që flasim ato nuk janë kompetencë e Autoritetit Rrugor Shqiptar, gjë që duhet ndryshuar. Ato janë administruar nga Fondi Shqiptar i Zhvillimit. Jemi në bisedime me të, me qëllim që fondi i këtyre rrugëve të kalojë në administrim të Autoritetit Rrugor Shqiptar. Për sa i takon kategorive të këtyre rrugëve dhe ajo që duhet të ndryshojë është mënyra e mirëmbajtjes së tyre që aktualisht menaxhohen, do të thosha lënë shumë për të dëshiruar nga ana e qarqeve. Pra, kjo përgjegjësi duhet centralizuar dhe duhet standardizuar duke rritur kërkesën edhe ndaj kompanive që i realizojnë këtë shërbime.

Për sa i takon pyetjes për Rrugën e Arbrit, mund të them se ne akoma jemi në një proces negociatash me një kompani kineze që është ofruar për investime në segmentin e rëndësishëm kryesor prej 27 kilometrash të kësaj rruge, megjithatë ne kemi planifikuar rreth 150 milionë lekë të rinj për të vazhduar me tunelin e vogël që ka kjo rrugë dhe për disa elemente të rëndësishme të saj.

Për linjat hekurudhore, kjo një pyetje shumë strategjike. Ne do të realizojmë studimet për disa segmente të rëndësishme. Aktualisht fillon studimi për lidhjen Tiranë-Durrës me lidhje, gjithashtu, dhe me Rinasin, një projekt i realizuar me BERZH-in, por do të shikojmë mundësinë e angazhimit dhe të realizimit të studimeve edhe për segmente të tjera hekurudhore që ka vendi, pasi jemi në pritje edhe të kërkesave koncesionare në këtë sektor të rëndësishëm.

Deputetja Shkajau shprehu interesin për transportin ajror, për kostot e biletave. Mund të them se eliminimi i një situatë pothuajse monopol në tregun e aviacionit civil ka sjellë një ulje

veçanërisht në lidhjet me Italinë, ku sipas raportimeve shumë të përgjegjshme që vijnë nga Aviacionit Civil shkojnë rreth 20%. Ju me të drejtë përmendni kategorinë *low cost* të Shërbimit në Aviacionin Civil të cilën ne e trajtojmë si një kategori të munguar në shërbime që u ofrohen qytetarëve shqiptarë. Kjo vjen për një sërë arsyesh. Aeroporti i Rinasit është një aeroport premium dhe linjat janë premium, që do të thotë se kanë nivel të caktuar tarifash. Sigurisht për të ndryshuar këtë situatë janë disa veprime të cilat ne kemi filluar t'i ndërmarrim dhe urojmë t'i realizojmë me sukses. Ndër këto objektiva tona është angazhimi i Aeroportit të Kukësit dhe një aeroport në jug të vendit që jam i bindur se do të krijojë situata më të favorshme për të sjellë kompanitë *low cost* që sigurisht ofrojnë çmime më të ulëta.

Deputeti Baraj pyeti për impiantet që funksionojnë sot. Mund të them që Durrësi është funksional, Korça, Kavaja dhe Pogradeci kanë impiante funksionale. Janë funksionale dhe po në gjendje prove ato të Sarandës dhe të Lezhës, impiantet e trajtimit e ujërave. Durrësi, Korça, Kavaja dhe Pogradeci janë funksionale dhe për periudhë prove funksionale janë Saranda dhe Lezha.

Për sa u takon landfilleve, për landfillin e Bushatit, është një sagë e gjatë e funksionimit të tij. Ju e dini shumë mirë sagën. Sektori privat është i interesuar në menaxhimin e tij dhe i uroj shumë sukses sektorit privat në menaxhimin e këtij landfilli të rëndësishëm.

Po kështu një çështje tjetër e rëndësishme është landfilli i Bajkalit në Sarandë, i cili është përfunduar tashmë si ndërtim me financimin e Bankës Botërore. Një pikëpyetje shumë e madhe është mënyra e administrimit të tij. Sot që flasim duhet gjetur një zgjidhje dhe jemi duke u konsultuar për këtë, mënyrën se si do të operohet ky landfill, pasi është i ndërtuar me teknologjinë më të fundit. Çështja është që të tregohemi të kujdesshëm që të mos krijojmë sagën e Bushatit. Jemi duke u konsultuar në nivele të larta të ekzekutivit dhe urojmë të gjejmë një zgjidhje efikase për sa i takon vënies, menaxhimit, arenximit institucional për menaxhimin e këtij landfilli.

Deputeti Bitri nëse ka kërkesa për koncesion, për rrugë të ndryshme dhe për segmentin Thumanë- Rrogozhinë. Ka pasur shprehje interesi, por jo zyrtare. Nuk janë paraqitur zyrtarisht, por interes ka nga kompani italiane, kineze, turke dhe disa të tjera. Por nuk është filluar asnjë proces formal për vlerësimin e këtyre kërkesave se nuk janë paraqitur zyrtarisht.

Për sa i takon Unazës së Fierit unë do të përgjigjem për bajpasin e Fierit, projekt i cili është vonuar për një defekt shumë të madh të përgjithshëm të të gjitha projekteve me financim të huaj që ka Shqipëria që është problematika e shpronësimeve. Më në fund projekti ka filluar dhe sipas ritmeve të punimit që realizohen sot mund të them se do të ketë një shtyrje të vogël të kohës së realizimit që ka qenë normalisht, është një periudhë 2-vjeçare, 18 muaj, kështu që në fund të vitit 2015, urojmë që gjërat të ecin sipas ritmeve, ai duhet të përfundojë.

Për sa i takon ujësjellësit të Fierit është një nga projektet e rëndësishme të infrastrukturës komunale dhe puna për ndërtimin e tij duhet të fillojë normalisht në fillim të vitit 2015.

Zoti Kapurani, ju kërkoj ndjesë që nuk e kam mbajtur shënim pyetjen.

Eduard Shalsi – Në fakt u përgjigjët një herë. Bëhet fjalë për rrugën Qafë Plloçë-Korçë dhe Lin-Pogradec.

Edmond Haxhinasto – Do ta bëjmë shumë cilësore, por ndryshimi, amendimi i projektit bëri që të shtyhet me disa muaj, 3-4 muaj, por besoj që para sezonit turistik të 2015-s do të jetë gati. Në datën 5 dhjetor hapen ofertat dhe shpallet fituesi i tenderit për realizimin e këtij projekti.

Faleminderit!

Eduard Shalsi – Po, zoti Kosta.

Vladimir Kosta – Zoti Ministër,

Jeni më i domosdoshmi për popullin shqiptar. Ju lutem shumë, rruga është si puna e thënies së Papës: bukën e përditshme! Rruga është jeta jonë. Po të jap një rast konkret që mund ta zgjidhë trafikun fare pa kosto. Te Shkolla Teknologjike, në krah të saj, sa mbaron Ura e Lanës, është bërë një degëzim 3 metra për 100 metra. E ka zgjidhur trafikun në mënyrë absolute. Nuk do të ishte e mundur nga krahu tjetër, nga Fabrika e Bukës të bëhet një degëzim tjetër, mbase i ka edhe bashkia, ndoshta jam i gabuar unë?

Eduard Shalsi – Në fakt i ka bashkia.

Vladimir Kosta – Kjo është një bisedë shoqërore. Unazat shfryjnë komplet Juglindjen. Në vend që të kalojnë në qendër të Tiranës, që e bllokuan, e shkatërruan këtë vend, të dalin direkt e shfryjnë për Veri, për Durrës. Nuk do shumë shpenzime, një metër zgjerim dhe një asfalt. Ajo e ka bazamentin.

Unë dëshiroj, kështu siç jemi, ju ftojme për një drekë për bisedim shoqëror.

Faleminderit!

Eduard Shalsi – Po, zoti Bushati.

Ervin Bushati - Dua në mënyrë të veçantë të përgëzoj për nismën e marrë që në pranverë për sigurinë e rrugëve u ndje në mënyrë të konsiderueshme ndërhyrja sepse jo vetëm minimizon aksidentet, por lëviz dhe shpejtësinë e lëvizjes në disa zona, sidomos ato pranë detit. Sipas një studimi të Kombeve të Bashkuara, një investim prej 2% deri 3% e vlerës së projektimit në sigurinë rrugore çon në minimizimin e aksidenteve që matën deri në 5% të GDP-së. Pra, ka kthimin më të madh të një investimi shtetëror, 40 deri 50 herë, 4000%, 5000%, siguria rrugore. Kështu që ju lutem shumë dhe personalisht por dhe nën emër të atyre që prezantoj që të vazhdojë ky projekt. E para.

Dhe e dyta, do të ishte në të mirë të lëvizshmërisë dhe sigurisë që të standardizoheshin rrugët. Nuk flas vetëm për gjerësinë, nivelin e asfalteve, por dhe të barrierave, që janë temporale. Në fakt në botë përdoren si barriera temporale. Diku kemi *gard real*, diku 60 centimetër, diku 1 metër e gjysmë. Duket sikur janë 2-3 shtete të ndryshme duke kaluar nga njëra rrugë te tjetra. Do të ishte mirë që të vendoset diku në ligj ose të krijohej një kod që të futeshin këto dy pika:

1. Siguria në projektim, dhe të mos ndahej më që sot e tutje, të realizohej në ato rrugë që janë mbaruar, pastaj të filloheshin të reja.

2. Të fillonin dhe të standardizoheshin këto rrugë që jo vetëm të duken njësoj, sepse duke qenë njësoj, rrisim dhe nivelin e parashikueshmërisë në aksidente, sepse mësohen njerëzit që janë rrugët njësoj. Nisesh për Tiranë-Durrës ke xhersi barrier, nisesh për në Vlorë diku ke një gardh më të ulët, pastaj fillon një më i lartë, pastaj është një dyfish. Këto janë dy komentet e shkurtra që kisha.

Eduard Shalsi – Faleminderit, zoti Bushati për komentet!

Nuk më mbetet gjë tjetër vetëm t'ju falënderoj dhe t'ju uroj punë të mbarë, intensive për vitin 2015! Mbetet në fuqi ftesa e zotit Kosta për të vijuar diskutimin, debatin edhe në tavolina informale sikundër tashmë është bërë dhe traditë në këtë komision.

Mirë u takofshim përsëri!

MBLEDHJA MBYLLET