



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KUVENDI

Komisioni për Veprimtaritë Prodhuese, Tregtinë dhe Mjedisin

PROCESVERBAL

Tiranë, më 10.07.2018, ora 11:00

Drejton mbledhjen:

Eduard Shalsi – kryetar i Komisionit

Rendi i ditës:

Miratimi i procesverbalit.

Shqyrtimi i projektligjit “Për ratifikimin e marrëveshjes së grantit, ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës Europiane për Rindërtim dhe Zhvillim, për financimin e projektit “Hekurudhat shqiptare - rehabilitimi i linjës hekurudhore Tiranë – Durrës dhe ndërtimi i linjës hekurudhore për në Aeroportin Ndërkombëtar të Tiranës”, në kuadër të grantit të investimit nga Fondi i Përbashkët Evropian i Ballkanit Perëndimor”. *(Komision për dhenie mendimi)*

Marrin pjesë:

Eduard Shalsi, Besnik Baraj, Eglantina Gjermeni, Ilir Beqaj, Gjetan Gjetani, Rrahman Rraja, Andrea Marto, Rakip Suli, Ilir Ndraxhi, Tatjana Nurçe, Robert Bitri, Edmond Leka dhe Vullnet Sinaj.

Mungojnë:

Florjon Mima, Hekuran Hoxhalli, Endri Hasa, Izmira Ulqinaku, Lorenc Luka, Dritan Bici, Lefter Koka dhe Agron Çela.

Të ftuar:

Artan Shkreli – Zëvendësministër i Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë

Thimjo Plaku – Drejtor në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë

Bashkim Kasoraho – Përfaqësues nga Njësia e Zbatimit të Projektit

Ani Dyrmishi – Administrator i Hekurudhës Shqiptare

HAPET MBLEDHJA

Eduard Shalsi – Përshëndetje, të nderuar kolegë deputetë!

Siç ju kemi vënë në dijeni, ditën e sotme do të shqyrtojmë në komision projektligjin “Për ratifikimin e marrëveshjes së grantit, ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës Europiane për Rindërtim dhe Zhvillim, për financimin e projektit “Hekurudhat shqiptare - rehabilitimi i linjës hekurudhore Tiranë - Durrës dhe ndërtimi i linjës hekurudhore për në Aeroportin Ndërkombëtar të Tiranës” në kuadër të grantit të investimit nga Fondi i Përbashkët European i Ballkanit Perëndimor.

Data e shqyrtimit në seancë parlamentare është 19 korrik.

Të ftuar nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë kemi zotin Artan Shkreli, zëvendësministër, zotin Thimio Plaku, drejtor, zotin Bashkim Kasoruh, zotin Ani Dyrmishi, administrator i hekurudhave Shqiptare, të cilëve ju uroj mirë se ardhjen në komision.

Relator i këtij projektligji është zoti Ilir Ndraxhi.

Fillimisht do të dëgjojmë relatorin dhe më pas do ta marrin fjalën përfaqësuesit e ardhur në komision. Më pas do të vazhdojmë me pyetjet, përgjigjet për to dhe në fund me komente dhe diskutime nga anëtarët e komisionit.

Jeni dakord me rendin e ditës?

Fjalën e ka zoti Ndraxhi.

Ilir Ndraxhi – Faleminderit!

Ky projektligj ka për qëllim ratifikimin e marrëveshjes së grantit, ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Bankës Europiane për Rindërtim dhe Zhvillim, për financimin e projektit “Hekurudhat shqiptare - rehabilitimi i linjës hekurudhore Tiranë - Durrës dhe ndërtimi i linjës hekurudhore për në Aeroportin Ndërkombëtar të Tiranës” nëpërmjet një granti në shumën 35 435 000 euro, i cili akordohet nga Fondi i Përbashkët European i Ballkanit Perëndimor.

Projekti i rehabilitimit të linjës hekurudhore Tiranë – Durrës dhe ndërtimi i linjës së re hekurudhore për në Aeroportin Ndërkombëtar të Tiranës ka për qëllim, përveç ndërtimit të një linje të re për në Aeroportin e Tiranës, edhe modernizimin e linjës ekzistuese Tiranë – Durrës, nëpërmjet përmirësimit të karakteristikave gjeometrike dhe operacionale të vijës hekurudhore në përputhje me standardet e Bashkimit European, të përcaktuara nga direktivat përkatëse të Bashkimit European, për të rritur efikasitetin dhe sigurinë e transportit hekurudhor të mallrave dhe udhëtarëve ndërmjet Tiranës, Durrësit e Aeroportit të Rinasit dhe,

në të njëjtën kohë, për të kontribuar në mënyrë të konsiderueshme në zhvillimin ekonomik të zonës ekonomike të rajonit të Durrësit, Tiranës dhe të gjithë vendit.

Objektivi i përgjithshëm i projektit është të zhvillojë transportin hekurudhor ndërmjet Durrësit dhe Tiranës, duke përmirësuar infrastrukturën dhe operacionet hekurudhore, garantuar sigurinë e lëvizjes dhe ndëreveprimin, si dhe duke ndërtuar një lidhje të re hekurudhore për në Aeroportin e Rinasit, që është dhe i vetmi aeroport ndërkombëtar i vendit. Përveç kësaj, një objektiv tjetër i projektit është ndërfutja e një regjimi miqësor me mjedisin, zvogëlimi i bllokimeve të trafikut rrugor ndërmjet Durrësit, Tiranës dhe aeroportit të Rinasit, si dhe kontributi në reduktimin e ndotjes së ajrit nga trafiku rrugor në rajonin Durrës - Tiranë.

Projekti përmbush objektivat e Strategjisë Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim 2015 - 2020 për modernizimin e hekurudhave. Projekti, që pritet të realizohet nëpërmjet financimit që do të sigurohet me anë të marrëveshjes në fjalë, është ndër prioritetet parësore për rrjetin hekurudhor, sipas dokumentit strategjik 2016 – 2020 të planit të veprimeve prioritare të sektorit hekurudhor. Ky projekt është një nga tri projektet fituese në Samitin e Parisit, të mbajtur në korrik 2016, ku konkurronin për fonde të BE/WBIF (Fondi i Investimit për Ballkanin Perëndimor) projekte nga 6 vendet e Ballkanit Perëndimor. Në këtë kuadër, akordohet me anë të marrëveshjes, që i bashkëngjitet këtij projekti, granti në shumën 35 435 000 euro.

Granti në fjalë do të plotësojë financimin e nevojshëm për projektin, duke synuar bashkëfinancimin deri në 50 për qind të kostove kapitale të tij, financimin e mbikëqyrjes së punimeve dhe mbështetjen për zbatimin e projektit.

Granti, në shumën prej 35 435 000 eurosh, që do të akordohet nga BERZH-i nëpërmjet marrëveshjes në fjalë, do të përdoret për financimin e punimeve për rehabilitim të linjës ekzistuese dhe ndërtimin e linjës së re, në kuadër të projektit, shërbimeve të mbikëqyrjes së punimeve dhe mbështetjes për zbatimin e projektit.

Projekti parashikohet të përfundojë në datën 31.12. 2020.

Për zbatimin e projektligjit ngarkohen Ministria e Financave dhe Ekonomisë, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, si dhe shoqëria Hekurudha Shqiptare sh.a.

Zbatimi i projektit do të bëhet nga shoqëria Hekurudha Shqiptare sh.a., në cilësinë e njësisë së projektit dhe do të mbështetet nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë.

Eduard Shalsi – Faleminderit, zoti Ndraxhi!

Fjalën e kanë përfaqësuesit e ministrisë.

Ky është një nga tre projektet fituese të samitit të Parisit. Na tregoni pak historinë e projektit, komponentët dhe pastaj do të kalojmë te pyetjet e kolegëve nëse do të ketë.

Artan Shkreli - Mirëdita, të nderuar anëtarë të komisionit!

I nderuar zoti kryetar!

(Nuk dëgjohet)

Sikurse e tha edhe zoti Shalsi, ky është një nga 3 projektet fituese të samitit të Parisit. *(Nuk dëgjohet)*

Gjithashtu, si rezultat i implementimit të këtij projekti është shkuar më tej në ngritjen e një terminali pasagjerësh në vendin ku ka qenë stacioni i vjetër i trenit në Tiranë. Pra, ...*(Nuk dëgjohet)* do të rehabilitohet, një terminal pasagjerësh në Tiranë

Në këtë pikëpamje... për sa i përket impaktit social.

Për sa i i përket impaktit mjedisor, kjo është e kuptueshme. Një transport kaq i madh njerëzish dhe mallrash, që do të bëhet jo më nëpërmjet kamionëve dhe trailerëve apo qoftë makinave individuale të njerëzve, por nëpërmjet hekurudhës.

Nuk flitet në këtë fazë për një hekurudhë elektrike... *(Nuk dëgjohet)* pavarësisht dëshirës, por gjatë realizimit të trasesë do të jetë njësi e ushtrimit... *(Nuk dëgjohet)*

Të gjitha punimet që bëhen jo vetëm që nuk e komprometojnë...

Për sa i përket impaktit mjedisor, lokomotivat janë krejtësisht të një lloji tjetër nga ato që përdoren aktualisht. Në këtë pikëpamje, mendoj që ky problem do të jetë brenda parametrave të Bashkimit Europian. *(Nuk dëgjohet)*

Faleminderit!

Eduard Shalsi – Faleminderit!

Edhe një herë, zoti Shkreli.

Kostoja totale e projektit është rreth 90 milionë euro, nga të cilat... *(Nuk dëgjohet)*

Kostoja totale është 90 milionë euro, nga të cilat... *(Nuk dëgjohet)*

Eduard Shalsi - 36 i ka Banka Europiane për Rindërtim dhe Zhvillim.

(Artan Shkeli flet pa mikrofon)

Pra, marrëveshja që miratojmë sot përmbyll financimin e plotë të... *(Nuk dëgjohet)*

Artan Shkreli - Përmbyll financimin e plotë dhe i hap rrugë marrjes së... *(Nuk dëgjohet)*

Eduard Shalsi - Pra, përmbyllet financimi. Hapi tjetër cili është? Do organizohet konkurs?

Artan Shkreli – Projekti Tiranë-Durrës është në fazën e fundit të ekzekutimit. Ne shpresojmë ta mbyllim brenda një viti...*(Nuk dëgjohet)*

Eduard Shalsi – Pra, deri në fund të vitit ne do të kemi planin konkret të investimit?

Artan Shkreli – Përzgjedhjen e fituesit.

Eduard Shalsi – Pra, projekti ka mbaruar. Jemi në fazën e përzgjedhjes së fituesit që do të realizojë punimet. Sa mendohet se do të zgjasë faza e punimeve?

Artan Shkreli - Faza e punimeve do të zgjasë jo më tepër se 3 vjet.

Eduard Shalsi – Gara është hapur. Jemi në fazën e aplikimeve? Kanë aplikuar?

(Artan Shkeli flet pa mikrofon)

Po, zoti Baraj. Më pas zoti Bitri.

Besnik Baraj – Bashkohem me idenë që ka impakt mjedisor,... më shumë për faktin ..., të cilët normalisht përdorin makinat e tyre... *(Nuk dëgjohet)*

Një qytetar që ka një makinë, e cila harxhon 4-5 litra për 100 kilometra, sa është i interesuar të udhëtoj me tren? Sa është kostoja e një bilete, sepse një qytetari për të shkuar në Durrës me makinën e vet kostoja i shkon 7-8 mijë lekë? Çfarë nxitje ekonomike, shpejtësi udhëtimi, shmangie trafiku e të tjera shikoni ju si avantazh që të bëhet atraksion udhëtimi për në Durrës?

Nga ana tjetër ... shkojnë në buxhetin e shtetit apo...?*(Nuk dëgjohet)*

Faleminderit!

Artan Shkreli – Përfitimi më i madh është kursimi në ndotje... dhe për frekuentuesit e shpeshtë, të cilët punojnë në Tiranë dhe jetojnë në Durrës, studentët, si dhe... *(Nuk dëgjohet)*

Sigurisht që këtu flitet për...*(nuk kuptohet)*...sidomos midis Tiranës dhe Durrësit pjesa më e madhe e hekurudhës bëhet me elektrik... Për sa i përket impaktit financiar në xhepat e përdoruesve, sot njerëzit që marrin trenin e Durrësit e paguajnë 70 lekë biletën dhe flitet për kushte udhëtimi jashtë njerëzore. Mendohet se bileta, pavarësisht se nuk është e përcaktuar shumë saktë do të jetë 1 apo 2 euro. Pse nuk është përcaktuar ende saktë nga ne? Sepse operatorët duhet të jenë katër, mund të jenë operatorë publikë ose privatë. Kjo është një njësi në ministrinë tonë që do të merret.

Eduard Shalsi – Zoti Bitri.

Robert Bitri – Linja Tiranë-Durrës do të jetë deri në aeroport apo vetëm deri në Kashar? Me sa mbaj mend unë, projekti i miratuar nga qeveria Nano ka qenë një projekt që prekte

Artan Shkreli – Është shumë e saktë ndërhyrja juaj. Unë kam qenë atëherë këshilltar i Kryeministrit Nano.

Robert Bitri – Nëse do ta bëjmë, sa është kostoja?

Artan Shkreli – Deri në 300 mijë euro për kilometër, që do të thotë rreth 12 milionë euro për segmentin Tiranë-Durrës. Nuk është një kosto shumë e lartë. Fakti që kjo mund të zbatohet në çdo moment pa kosto shtesë dhe që projekti ekzistues nuk ndikon në shtrirjen e *(nuk kuptohet)*, bën të mundur që në çdo moment...

Robert Bitri - Shpejtësia elektrike, duke qenë më e madhe, kam idenë se kostoja për këtë lloj ndërtimi duhet të ketë parametrat të tillë... *(nuk kuptohet)*

Artan Shkreli – Ne, për fat të keq, nuk i kemi këtu, por mund t’jua japim pasi të kemi përgatitur relacionin. Distanca në përgjithësi e stacioneve që janë shumë të afërta nuk e lejon shpejtësinë mbi 100 kilometra në orë dhe ky është një standard vetëm për Shqipërinë. *(Nuk kuptohet)*. Kur flitet për trenin që do të shkojë në Pogradec për të vazhduar në Maqedoni, do të ketë një standard tjetër për sa i përket shpejtësisë. Po flasim që do të kemi një trase dhe jo dy dhe do të ketë vetëm pika të caktuara ku treni *bypass*ohet, siç ka qenë. Kështu që në këtë pikëpamje, nuk flitet për shpejtësi që kalon 120 kilometra në orë, gjë që do të shkelte rregullat e shpejtësisë.

Eduard Shalsi – Po, zoti Suli.

Rakip Suli – Faleminderit, zoti kryetar!

Meqenëse i gjithë investimi është rreth 90,5 milionë euro dhe qeveria shqiptare ka marrë përsipër *(nuk kuptohet)* milionë euro që i përket TVSH-së, dhe meqenëse me 10 milionë euro do të bëhet treni elektrik, a mendoni se për 10 milionë euro do të ishte më pozitive dhe do të kishte impakt në mjedis, siç tha kolegu Baraj?

E dyta, nëse e lëmë në një fazë të dytë, a do të jetë prapë pengesë, sepse do të bëni investim nga e para pavarësisht te ndërhyrja që bëhet? Qeveria duhet ta marrë përsipër që të bëhet një herë e mirë, meqenëse është një investim që ka një impakt ekonomik dhe që lidh Tiranën me Durrësin, mundëson lëvizjen e studentëve *(nuk kuptohet)*... mes Tiranës dhe Durrësit me investimin e kësaj linje hekurudhore. Duke llogaritur të gjitha këto përfitime që shkojnë drejtpërdrejt te qytetarët, a mendoni 10 milionë euro nuk do të jetë një faturë e madhe ekonomike për qeverinë shqiptare?

Faleminderit!

Artan Shkreli – Pa dyshim që do të kishte qenë më mirë të bëhej që në fillim me elektrik por dua të theksoj faktin që sot që bisedojmë, linja të ngjashme në Europë vazhdojnë të ndërtohen me këtë sistem dizel. Nëse ne do të kemi një *(nuk kuptohet)* pozitiv qoftë edhe....

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Po, në Gjermani, që është vendi më i zhvilluar, ka shumë linja të tilla.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Po, po ato janë dizel elektrike, nuk janë këto që shohim ne. Ajo që doja të thosha unë është që nëse ekziston mundësia që qeveria shqiptare, dhe kjo është diçka që ju parlamentarët *(nuk kuptohet)*..., ne, pa bërë *(nuk kuptohet)* në projekt, pa zgjatur kohën e fizibilitetit të projektit dhe të tenderit, ndoshta mund të ngriheshim një zëri dhe këtë gjë mund ta realizonim, që do të thotë se nuk do të sillte vonesa, por do të sillte ndryshime në projekt. Ideja që ne kemi është për të sjellë të paktën një terminal pas disa vitesh jo vetëm të stacioni ku ka qenë unaza e zakonshme e Tiranës, por me një dalje të re, që do të thotë me një linjë të re elektrike ku ruhet i njëjti dimension i shinave.

Eduard Shalsi – Po, zonja Gjermani.

Eglantina Gjermani – faleminderit, zoti kryetar!

Më përpara do të doja t'ju përgëzoja, si deputete e Durrësit, dhe t'ju falënderoja për prezantimin, por më tepër për këtë projektligj të ardhur nga qeveria me një investim kaq të rëndësishëm, siç është hekurudha Tiranë-Durrës, për zhvillimin e kësaj dhome ekonomike kaq të rëndësishme “Duran”!

Është një nga projektligjet më të rëndësishme që kemi kaluar në këtë legjislaturë. Jo vetëm ndërtimi i hekurudhës, por edhe terminali më aeroportin e Rinasit, si dhe ky degëzim i ri, japin një impakt të jashtëzakonshëm ekonomik, social dhe mjedisor për të gjithë qytetarët shqiptarë, pra jo vetëm për banorët e kësaj zone. Ju keni shkruar këtu që projektin parashikohet të përfundojë në datën 31.12.2020 dhe gjatë bisedës thatë që duhen 3 vjet, apo 30 muaj, duke presupozuar se fillon vitin tjetër. A do të jeni në rregull me këtë afat që keni caktuar këtu? A do të përfundojë në vitin 2020?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

E di.

Pyetja e dytë lidhet me fondin prej 60 milionësh që ka parashikuar qeveria shqiptare. A e keni parashikuar për këtë vit buxhetor apo për vitin tjetër, që të jemi të sigurt që kjo gjë nuk do të pengohet nga mangësitë financiare dhe projekti, që në momentin kur fiton apo përzgjidhet të fillojë të zbatohet dhe të mos ketë vonesa?

Faleminderit!

Artan Shkreli – Pavarësisht se thamë që janë 30 muaj për realizimin e projektit dhe data e vënë këtu, pra fundi i vitit 2020, është plotësisht e realizueshme sepse bëhet fjalë për rehabilitim. Ne mendojmë se do të arrijmë ta realizojmë. E vetmja gjë që mund të ketë vështirësi është trakti i ri, i cili do të shkojë deri në Rinas....*(nuk kuptohet)*.

Për sa i përket buxhetimit nga shteti shqiptar, janë 60 milionë euro që janë parashikuar për vitin tjetër *(nuk kuptohet)*.

Eduard Shalsi – A ka pyetje të tjera? Kam unë një të fundit.

Është folur për zgjerimin e autostradës Tiranë-Durrës, pra për projektin e Ndroqit, ndërkohë besojmë se hekurudha do ta lehtësojë goxha trafikun e makinave. A po shihen këto projekte si plotësuese të njëri-tjetrit, pra a vijon ideja e zgjerimit të rrugës Tiranë-Durrës me tri korsi, apo rruga e Kombinatit, tashmë që do të ketë një linjë hekurudhore?

Zoti Baraj dëshiron të shtojë diçka, pastaj do të kalojmë në votim.

Besnik Baraj – Unë u nisa nga një fjalë që u tha këtu se rruga Tiranë-Durrës do të jetë kryesisht rehabilitim, kostoja i bie të jetë gati 2,5 - 3 milionë euro për kilometër. A nuk është shumë si kosto?

Artan Shkreli – 26 milionë euro i do sinjalistika, sepse po flasim edhe për një modernizim të sistemit të sinjalistikës, që shmang aksidentet banale që ndodhin sot, si rrethimi i rrugës nga të dyja krahët. E gjithë mbështetja që do të krijohet për një sistem elektronik *(nuk kuptohet)*. Jemi në shifra realisht konkurruese. Një pjesë e veprave të artit të kohës së Enverit nuk rehabilitohen, pasi janë shumë të amortizuara. Pjesa më e madhe e 12 urave është menduar që të ribëhen, kurse një pjesë tjetër do të ripërforcohen.

Ne e dimë që pavarësisht kurbave, betonit vjen duke u rritur me kalimin e kohës, kjo rritje dhe nëse kalon 60 apo 70 vjet, në varësi të mënyrës si është bërë, mund të shënojë një rënie të menjëhershme më pas. Një pjesë e urave kanë pasur probleme cenimesh. Unë shpresoj shumë që kjo shifër të mos bëhet siç ka ndodhur shpesh herë me autostradat në Shqipëri! Madje ne edhe për shpronësimet kemi marrë konsulentë nga jashtë të ministria, në mënyrë që të mos kemi dëmtime në asnjë nga elementet, sepse kemi të bëjmë me partnerët tanë dhe gjysma e kësaj shifre është grand, kurse pjesa tjetër është hua.

Zoti Shalsi pyeti për rrugët me tri korsi. Edhe në ministrinë tonë ka pasur intensitet në momente të ndryshme, sepse vizioni dhe strategjia e rrjetit të transportit shqiptar ka ardhur duke u përsosur, sidomos duke futur në lojë edhe PPP-në....*(nuk kuptohet)*. Dua të them këtu se projekti me tri korsi ekziston, pret financim, por ky financim është hezitur. Ne shpresojmë të arrijmë shifrën e 500 deri në 600 mijë pasagjerëve, një shifër kjo shumë e lartë, gjë që do të sjellë një ulje drastike të trafikut automobilistik në autostradën Tiranë –Durrës.

Eduard Shalsi – A jemi gati për votim?

Hapim votimin për miratimin në parim.

Kush është pro? Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Kush është dakord me nenin 1?

Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka

Miratohet.

Kush është dakord me nenin 2?

Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Kush është dakord në tërësi?

Kundër? Nuk ka. Abstenim? Nuk ka.

Miratohet.

Mirë, ku janë këta të opozitës që nuk vijnë për miratimin e ligjit? As për këtë marrëveshje nuk vijnë këta të opozitës? Ku është opozita?

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Artan Shkreli - Kam një gjë shumë të shkurtër që ndoshta mund t'ju shërbejë si deputetë, se harrova ta relatoj. Rruga Tiranë-Durrës do të bëhet për 22 minuta, kurse Tiranë-Rinas do të bëhet për 12 minuta, me një biletë më të reduktuar se sa ajo e Durrësit, gjë që do të nxjerrë jashtë loje pjesën më të madhe të taksistëve.

(Ndërhyrje pa mikrofon)

Eduard Shalsi – Një sekondë ta mbarojë!

Artan Shkreli – Ne shpresojmë, siç ndodh në vendet europiane, që jo vetëm ata që kanë mundësi financiare, por edhe ata që i kanë këto t'i përdorin.

Eduard Shalsi – E qartë.

Atëherë, duke ju përgëzuar, ju uroj punë të mbarë!

Të nderuar kolegë deputetë, shihemi nesër për marrëveshjen e radhës.

Ditën e mirë dhe mirupafshim!

Faleminderit!

MBYLLET MBLEDHJA