

RELACION

PËR

PROJEKTLIGJIN “PËR MIRATIMIN E KONTRATËS SË KONCESIONIT/PPP, NDËRMJET MINISTRISË SË INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË, SI AUTORITETI KONTRAKTOR, SHOQËRISË “ANK”, SH.P.K., SI KONCESIONARI, DHE SHOQËRISË “BARDH KONSTRUKSION”, SH.P.K., SI SHOQËRIA KONCESIONARE, PËR PROJEKTIMIN, NDËRTIMIN DHE MIRËMBAJTJEN E SEGMENTIT RRUGOR MILOT – BALLDREN”

I. QËLLIMI I PROJEKTAKTIT DHE OBJEKTIVAT QË SYNOHEN TË ARRIHEN

Ky projektligj ka si qëllim dhe objekt miratimin e koncesionit/PPP, ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, si autoriteti kontraktor, shoqërisë “ANK”, sh.p.k., si koncesionari, dhe shoqërisë “Bardh konstrukcion”, sh.p.k., si shoqëria koncesionare, për projektimin, ndërtimin dhe mirëmbajtjen e segmentit rrugor Milot – Balldren.

Ky projekt përfshin kontratën për ndërtimin dhe mirëmbajtjen e segmentit rrugor Milot-Balldren, me gjatësi $L=15 \text{ km} + 570.35 \text{ m}$, si dhe rrugët dytësore e lidhëse për të mundësuar lëvizjen e banorëve dhe akses në rrugën kryesore, me gjatësi $L= 9.5 \text{ km}$. Në këtë projekt përfshihet ndërtimi i dy urave dhe ndërtimi i tunelit me dy tuba, si më poshtë vijon:

1. Ura e Matit $L= 620 \text{ m}$
2. Ura e Drinit $L= 223.4 \text{ m}$
3. Tuneli në Malin e Rencit $L= 850 \text{ m}$.

Në këtë projekt përfshihen, gjithashtu:

- Ndërtimin e 5 (pesë) interseksioneve dhe ndërhyrje në interseksionet ekzistuese për të bërë të mundur lidhjen e autostrades me zonat urbane.
- Ndërtimin e disa nënkalimeve dhe tre urave me gjatësi 19 m deri në 30 m.
- Ndërtimin e tombinove për të bërë të mundur qarkullimin e ujërave sipërfaqësore.
- Ndërtimin e mureve mbajtëse.

II. VLERËSIMI I PROJEKTAKTIT NË RAPORT ME PROGRAMIN POLITIK TË KËSHILLIT TË MINISTRAVE, ME PROGRAMIN ANALITIK TË AKTEVE DHE DOKUMENTE TË TJERA POLITIKE

Ky projektligj është parashikuar në programin e përgjithshëm analitik të projektakteve që do të paraqiten për miratim në Këshillin e Ministrave për vitin 2019, ku parashikohet miratimi i këtij akti në katërmujorin e parë të vitit 2019.

III. ARGUMENTIMI I PROJEKT-AKTIT LIDHUR ME PËRPARËSITË, PROBLEMATIKAT, EFEKTET E PRITSHME

Synimet e këtij projekti janë që të përmirësojnë gjendjen e trafikut dhe infrastrukturën rrugore. Rruga ekzistuese që lidh Tiranën me Qarkun e Lezhës përfaqëson një aks prej 57.17 km. Ajo vijon drejtimin Tiranë-Fushë-Krujë-Lac-Milot-Lezhë. Në kuadrin e përmirësimit të vazhdueshëm të infrastrukturës rrugore, e cila përfaqëson një nga faktorët kryesorë që ndikojnë në zhvillimin e vendit, filluan studimet e para për ndërtimin e aksit Milot-Balldren. Ndërtimi i këtij segmenti rrugor parashikon dhe rrugët sekondare të cilat do të përmirësojnë infrastrukturën dhe do të sjellin zhvillim për Qarkun e Lezhës dhe gjithë pjesën veri-perëndimore të Shqipërisë. Situatë e krijuar kryesisht nga fluksi i madh i turistëve në këtë zonë. Ndërsa gjatë stinës së dimrit, kushtet teknike për kalimin e këtij segmenti, lidhur ngushtë me karakteristikat gjeografike të zonës, përkeqësohen duke rritur rrezikun e incidenteve që mund të ndodhin në të. Zona në fjalë ka potencial të lartë ekonomik.

Në zbatim të vendimit nr.634, datë 1.10.2014, të Këshillit të Ministrave, “Për miratimin e rregullave për vlerësimin dhe dhënien me koncesion/partneritet publik privat të punëve publike dhe shërbimeve për ndërtimin, operimin, mirëmbajtjen dhe rehabilitimin e rrugëve nacionale”, të ndryshuar, komisioni pasi ka bërë analizën e rentabilitetit, fizibilitetit dhe të përshtatshmërisë financiare të projektit të paraqitur, vlerësoi mundësinë e dhënies së bonusit shoqërisë që ka paraqitur propozimin e pakërkuar. Pas vlerësimit nga strukturat përgjegjëse projekti është identifikuar si koncesion/PPP i mundshëm me interes publik.

Sipas këtij propozimi rezulton se kjo mënyrë përmbush parimin e shpërndarjes efektive të riskut, duke e bërë këtë projekt të tipit koncesion/PPP të realizueshëm. Nga studimi i fizibilitetit rezulton se shoqëria “ANK”, sh.p.k, ka marrë përsipër pjesën më të madhe të risqeve. Veçanërisht në lidhje me fazën e mirëmbajtjes dhe operimit, risku i disponueshmërisë së veprës, i cili ka të bëjë me ofrimin e një asemi sipas cilësisë dhe standardit të kërkuar dhe që përmbush në mënyrë cilësore nevojat e përdoruesve, merret përsipër nga pala private. Kjo palë, nisur nga nevoja për shpërblimin për punën e kryer sipas kërkesave të autoritetit kontraktor, jo vetëm që do të ketë incentivën për të ofruar një aset më cilësi dhe standard të lartë, por nga ana tjetër do të shmangë çdo lloj kostoje shtesë që mund të vinte për shkak të mospërmbushjes së kritereve të performancës së kërkuar.

Gjithashtu, vlerësohet se pala private ka dhe nxitjen për të ofruar një mirëmbajtje sipas standardeve më të larta, sepse pagesat që do të marrë nga autoriteti janë pagesa të kushtëzuara, në varësi të nivelit të shërbimit të ofruar. Partneri privat është i detyruar ta dorëzojë rrugën e ndërtuar pa defekte të fshehura, pasi në të kundërt do t'i përballojë vetë kostot.

Për më tepër, në përputhje me vendimin nr.634, datë 1.10.2014, të Këshillit të Ministrave, “Për miratimin e rregullave për vlerësimin dhe dhënien me koncesion/partneritet publik privat të punëve publike dhe shërbimeve për ndërtimin, operimin, mirëmbajtjen dhe rehabilitimin e rrugëve nacionale”, të ndryshuar, ky projekt i është dërguar për miratim edhe Ministrisë së Financave dhe Ekonomisë që e ka miratuar si projekt. Projekti është përfshirë në programin buxhetor afatmesëm.

IV. VLERËSIMI I LIGJSHMËRISË, KUSHTETUTSHMËRISË DHE HARMONIZIMI ME LEGJISLACIONIN NË FUQI VENDAS E NDËRKOMBËTAR

Ky projektligj është në përputhje me Kushtetutën dhe me legjislacionin në fuqi.

V. VLERËSIMI I SHKALLËS SË PËRAFRIMIT ME *ACQUIS COMMUNAUTAIRE* (PËR PROJEKT-AKET NORMATIVE)

Ky projektligj nuk synon përafrimin me ndonjë *acquis* të BE-së.

VI. PËRMBLEDHJE SHPJEGUESE E PËRMBAJTJES SË PROJEKTAKTIT

Në kontratën e propozuar për miratim përshkruhet ndërtimi i një rruge prej 17.263 km, e cila shtrihet përgjatë aksit të rrugës ekzistuese që lidh Milotin me qytetin e Lezhës dhe devijohet si rrugë plotësisht e re, nga nyja e qytetit të Lezhës deri në Balldren, ku më pas lidhet me rrugën ekzistuese në drejtim të Shkodrës.

Projekti përfshin ndërtimin e segmentit rrugor Milot - Balldren, si dhe ndërtimin e tunelit (që pas negociimit me shoqërinë do të ndërtohet me dy tuba) në malin e Rencit. Gjatësia e autostradës është 17.26375 km duke përfshirë rrugën automobilistike kryesore dhe tunelin përkatësisht me këto gjatësi:

- a) Rrugë automobilistike kryesore 15 km+570.35m
- b) Tuneli , me gjatësi 850m
- c) Ura e Matit, me gjatësi 620 m
- ç) Ura e Drinit, me gjatësi 223.4 m

Gjithashtu, propozohet ndërtimi në total i 9,500 m rrugë dytësore dhe rrugë lidhëse të nyjeve për të mundësuar dhe lehtësuar qarkullimin e banorëve të kësaj zone.

Në projektin e propozuar janë marrë në konsideratë zonat urbane nga ku kalon rruga duke i trajtuar ato me elementet e nevojshme dhe të domosdoshme urbane. Nisur nga mundësitë për të aksesuar nga rrugët ekzistuese në gjurmën e rrugës së re, objekti është segmentizuar në 8 segmente të tjera të mëdha, si më poshtë vijon:

1. Zgjerim i segmentit — Nyja Fushë Milot-Ura e Matit (L = 1375 m)
2. Zgjerim i segmentit — Ura e Matit-Nyja Shën Kollë - Zejmen (L = 1250 m)
3. Zgjerim i segmentit — Nyja Shën Kollë-Nyja Ishull Lezhë-Rrile (L = 6250 m)
4. Zgjerim i segmentit — Nyja Ishull Lezhë_Rrile-Ura Lumi Drin (L = 2025 m)
5. Zgjerim i segmentit — Ura Lumi Drin-Nyja e Lezhës dhe ndërtimi i rrugëve sekondare (L = 1300 m)
6. Ndërtimi i segmentit — Nyja e Lezhës-Hyrja e Tunelit (L = 2325 m)
7. Ndërtimi i segmentit — Ndërtimi i tunelit (L = 1025 m)
8. Ndërtimi i segmentit — Dalja e tunelit-Lidhja me rrugën ekzistuese Balldren (L = 788.75 m)

Ndërtimi i rrugës së re përgjatë aksit të rrugës ekzistuese nga Miloti deri në nyjen e rrethrotullimit të Lezhës, do të kryhet duke bërë ngritjen e trupit të rrugës që varion nga 0.5m ~ 0.8m nga niveli i rrugës ekzistuese në piketat e para. Lartësia e mbushjes arrin deri në 7 m në nyjen e Lezhës. Ndërtimi i këtij aksi të ri rrugor, nga nyja e rrethrotullimit të Lezhës deri në hyrjen e tunelit në Balldren, kalon përmes kënetës së Kunë-Vainit. Këneta e Kunë-Vainit është në nivelin e detit. Këneta ka rënë 2 metra, 2000 ha janë zakonisht nën ujë, kurse 600 ha nuk thahen asnjëherë. Meqenëse jemi në një zonë me kushte gjeologjike jo të favorshme lind nevoja për marrjen e masave inxhinierike, për përmirësimin e bazamentit ku do të kalojë rruga.

Referuar standardeve të projektimit aksi Milot-Balldren është i kategorisë autostradë A me këto parametra:

Kurora e rrugës:

- 2 x 3.75m (korsi kalimi) + 2 x 3.75m (korsi kalimi) + 2 x 3 m (korsi emergjence) + 2 x 1 + 2x1.25 (bankinë e asfaltuar) + 2x0.7 (hapësira nga trafikndarësi)
- Gjerësia e asfaltuar e kurorës së rrugës 26.9 m.
- Gjerësia e kurorës së rrugës 29.5 m.

Referuar standardeve të projektimit rrugët sekondare dhe lidhëse janë të kategorisë F2, me parametrat, si më poshtë vijon:

- 2 x 3.25m (korsi kalimi) + 2 x 1m (bankinë)
- Gjerësia e asfaltuar 6.5 m
- Gjerësia e kurorës e rrugës 8.5 m.

Kohëzgjatja e projektit është parashikuar për 13 vjet, ndër të cilat 4,5 vite konsistojnë në fazën e ndërtimit dhe 8 vite mirëmbajtje.

Në dokumentet standarde të tenderit dhe në studimin e fizibilitetit, ishte përcaktuar detyrimi i koncesionarit që projektimi do të përfshijë hartimin e projektit të plotë (projektide dhe më tej projektzbatimi) për ndërtimin e një aksi rrugor kategoria “A”, sipas standardit shqiptar miratuar me vendimin nr.628, datë 15.7.2015, të Këshillit të Ministrave, “Për miratimin e rregullave teknike për projektimin dhe ndërtimin e rrugëve”. Projekti do të përfshijë projektimin e rrugës nga Nyja e Milotit (kryqëzimi me Rrugën e Kombit) dhe deri në Balldren afër kryqëzimit me rrugën e Tororvicës, përfshirë dhe projektimin e tunelit sipas këtij standardi (kategoria “A”) me dy gryka dhe në përputhje të plotë me kërkesat e projektimit sipas standardeve shqiptare dhe normativat evropiane të përditësuara për ndërtimin e tuneleve. Ndërtimi parashikonte vetëm një grykë të tunelit duke lënë të gjitha lidhjet sipas projektit për të lehtësuar në kohë të mëvonshme ndërtimin e grykës së dytë pa ndërprerë qarkullimin apo kryer punime shtesë.

Gjatë negociimit të kontratës nga komisioni i dhënies me koncesion/partneritet publik privat me përfaqësuesin e ofertuesit fitues “ANK”, sh.p.k., në cilësinë e koncesionarit dhe administratorit të shoqërisë “Bardh konstruksion”, sh.p.k., në cilësinë e shoqërisë koncesionare u kërkua në mënyrë të përsëritur përmirësimi i ofertës të shoqërisë.

Me anë të deklaratës së datës 18.3.2019, shoqëria “ANK”, sh.p.k., përmirësoi propozimin e saj duke deklaruar se përveç detyrimit të marrë përsipër, se gjatë hartimit të projektzbatimit, projekti teknik do të përmbajë përveç një tuneli me dy tuba dhe dy portalet në hyrje dhe dalje për dy tubat si dhe lidhjet e dy tubave, ajo do të marrë përsipër edhe ndërtimin e tunelit sipas standardit (kategoria “A”) me dy tuba, ku përfshihen dhe dy portalet në hyrje dhe dalje për dy tubat si dhe lidhjet ndërmjet tyre, kjo në përputhje të plotë me kërkesat e projektimit sipas standardeve shqiptare dhe normativat evropiane të përditësuara për ndërtimin e tuneleve.

Shoqëria “ANK”, sh.p.k., merr përsipër të ndërtojë edhe tubin e dytë të tunelit, mirëmbajtjen dhe operimin e tij në përputhje të plotë me kërkesat e projektimit, sipas standardeve në fuqi, pa tejkalluar planin e pagesës.

Shoqëria koncesionare do të hartojë projektzbatimin dhe do të sigurojë që të gjitha skicat e ndërtimit të hollësishme përfundimtare të projektimit, në kuadër të projektzbatimit, të cilat duhet të jenë në përputhje me kërkesat e autoritetit kontraktor dhe autoriteti përgjegjës për rrugët si dhe rregullave të përcaktuara në legjislacionin përkatës.

Propozimi i përmirësuar i ofertuesit “ANK”, sh.p.k., nëpërmjet deklaratës të datës 18.3.2019, është reflektuar në “Për projektimin, ndërtimin, financimin, operimin dhe mirëmbajtjen e rrugës Milot-Balldren”, si më poshtë vijon:

Për projektimin

Kompania fituese harton projektzbatimin dhe siguron që të gjitha skicat e ndërtimit të hollësishme përfundimtare të projektimit në kuadër të projektzbatimit të jenë në përputhje me kërkesat e autoritetit kontraktor dhe autoriteti përkatës përgjegjës për rrugët si dhe të rregullave të përcaktuara në legjislacionin përkatës për projektimin, përfshirë rregullin teknik 2015 të projektimit dhe të zbatimit të rrugëve dhe çdo standard tjetër në fuqi, shqiptar apo evropian, në mungesë të tij. Projekti i zbatimit duhet të përmbajë përveç një tuneli me dy tuba dhe dy portalet në hyrje dhe dalje për dy tubat si dhe lidhjet e dy tubave, në zbatimit të legjislacionit në fuqi për tunelet rrugore dhe në përputhje me standardin dhe kategorinë e rrugës që do të ndërtohet. Shoqëria koncesionare e dorëzon projektzbatimin tek autoriteti kontraktor brenda 6 (gjashtë) muajsh nga data e hyrjes në fuqi të kontratës. Pas kryerjes së oponentëve teknike nga institucionet përgjegjëse të ngarkuara me ligj dhe akte nënligjore, autoriteti kontraktor e dërgon për shqyrtim dhe miratim projektin tek autoriteti përgjegjës për rrugët.

Për ndërtimin

Ndërtimi do të përfshijë ndërtimin e rrugës sipas specifikimeve teknike në ofertën e pranuar nga autoriteti kontraktues dhe nga autoriteti përkatës përgjegjës për rrugët, si dhe ndërtimin e tunelit sipas standardit (kategoria “A”) me dy tuba, ku përfshihen dhe dy portalet në hyrje dhe dalje për dy tubat si dhe lidhjet e dy tubave, kjo në përputhje të plotë me kërkesat e projektimit sipas standardeve shqiptare dhe normativat evropiane të përditësuara për ndërtimin e tuneleve.

Po ashtu, shoqëria “ANK”, sh.p.k., në të njëjtën deklaratë ka rënë dakord që të ulë ofertën financiare.

Oferta totale fillestare ekonomike e shoqërisë për ndërtimin, mirëmbajtjen e rrugës, ndërtimin, mirëmbajtjen dhe operimin e tunelit ishte 217,318,500 (dyqind e shtatëmbëdhjetë milionë e treqind e tetëmbëdhjetë mijë e pesëqind) euro plus TVSH. Me deklaratën e datës 18.3.2019, shoqëria “ANK”, sh.p.k., ka marrë përsipër që vlera totale e gjithë kontratës koncesionare të jetë në vlerën e 213,665,040 (dyqind e trembëdhjetë milion e gjashtëqind e gjashtëdhjetë e pesë mijë e dyzet) euro plus TVSH. Brenda kësaj vlere shoqëria ka marrë përsipër edhe ndërtimin e tubit të dytë të tunelit, mirëmbajtjen dhe operimin e tij, në përputhje të plotë kjo me kërkesat e projektimit sipas standardeve shqiptare dhe normativave evropiane të përditësuara për ndërtimin e tuneleve.

Në përputhje me këtë deklaratë shoqëria ka paraqitur propozimin e ri financiar që i është bashkëlidhur shtojcës 6 të kontratës. Në shtojcën 6 të kontratës është bashkëlidhur propozimi fillestar i shoqërisë gatë procesit konkurrues, deklarata e datës 18.3.2019 dhe propozimi i ri financiar në përputhje me këtë deklaratë që përmban kushtet e mësipërme.

VII. INSTITUCIONET DHE ORGANET QË NGARKOHEN PËR ZBATIMIN E PROJEKTAKTIT

Institucioni kryesor që ngarkohet për zbatimin e këtij projektligji është Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë.

VIII. PERSONAT DHE INSTITUCIONET QË KANË KONTRIBUAR NË HARTIMIN E PROJEKTAKTIT

Projektligji është hartuar nga strukturat përkatëse teknike të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë.

IX. RAPORTI I VLERËSIMIT TË TË ARDHURAVE DHE SHPENZIMEVE BUXHETORE

Pas negociimit të kontratës, vlera totale e projektit e dakordësuar ndërmjet palëve sipas specifikimeve teknike, përfshirë projektimin, ndërtimin dhe mirëmbajtjen e rrugës; projektimin, ndërtimin, mirëmbajtjen dhe operimin e tunelit është 213,665,040 (dyqind e trembëdhjetë milionë e gjashtëqind e gjashtëdhjetë e pesë mijë e dyzet) euro plus TVSH-në, sipas propozimit financiar, pjesë e kontratës së koncesionit/PPP.

Struktura e financimit përfshin një hua bankare prej 70,000,000 (shtatëdhjetë milionë) euro, e cila do të merret nga një ose më shumë institucione financiare. Huaja do të përdoret tërësisht për të shlyer detyrimet që lidhen me ndërtimin e këtij aksi rrugor. Huaja do të fillojë të disbursohet gjatë vitit të parë dhe të dytë të projektit, në këste të barabarta, periudhë në të cilën do të llogariten interesat por nuk do të paguhet.

Financimi nga furnitorët do të jetë në vlerën 19,500,000 (nëntëmbëdhjetë milionë e pesëqind mijë) euro, ndërkohë shoqëria do të investojë nga kapitali i saj shumën prej 52,000,000 (pesëdhjetë e dy milionë) euro. Interesi i llogaritur i kapitalit të investuar nga shoqëria do të përdoren për ndërtimin e tubit të dytë të tunelit, sipas specifikimeve teknike në ofertën e paraqitur si dhe deklaratës të datës 18.3.2019 të ofertuesit fitues “ANK”, sh.p.k.

Sipas propozimit të rishikuar financiar, sipas deklaratës të datës 19.3.2019, norma e interesit e llogaritur për gjitha burimet e financimit të përcaktuara më sipër është 5%.

KËSHILLI I MINISTRAVE