

MBI AUDITIMIN E USHTRUAR NË
AUTORITETIN RRUGORE SHQIPTAR (ArrSH), PER PROJEKTIN “NDËRTIM
BY PASS DURRËS DHE NYJE E VORËS”.

Raporti Përfundimtar i Auditimit të ushtruar në ArrSH pr projektin “Ndertimi by pass Durres dhe nyja e Vores”, me objekt “Mbi zbatimin e ligjshmërisë, rregullshmërisë së veprimtarisë ekonomiko-financiare” për periudhën e veprimtarisë nga fillimi i projektit deri më date 31.12.2014 dhe masat për përmirësimin e gjendjes janë miratuar me vendimin e Kryetarit të KLSH nr. 61/54 prot, datë 27.04.2015.

Bazuar në nenet 15 dhe 16 të ligjit nr. 154/2014, datë 27/11/2014 “Për oraganizimin dhe funksionimi e Kontrollit te Lartë të Shtetit”, me shkresën nr. 61/6, datë 27.04.2015 dërguar Z. Dashamir Xhika, Drejtor i Përgjithshëm ARrSH, Kontrolli i Lartë i Shtetit i ka rekomanduar dhe kërkuar zbatimin e masave të mëposhtme:

A. MASA ORGANIZATIVE

1. Projekti nuk ka arritur të përfundojë sipas parashikimeve brenda vitit 2010, kryesisht nga vonesat në procesin e shpronësimeve. ARrSH/NJZP dhe Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës, kanë kërkuar shtyrjen e përfundimit të projektit deri në fund të vitit 2015, afat i cili është miratuar (trajtuar më hollësisht në faqen 18 të Raportit Përfundimtar të Auditimit).

Për këtë rekomandojmë:

ARrSH dhe MTI të marrin masa për të përmbushur me korrektësi të gjitha detyrimet e Marrëveshjeve të lidhura për financimin e projekteve me investime të huaja, me qëllim përmbushjen e detyrimeve mbi sigurimin e tokës apo të drejtat për sa i përket tokës që është e nevojshme për zbatimin e Projekteve, si edhe të përfundojë punimet e pa kryera dhe disbursimet brenda afateve të përcaktuara.

Vazhdimisht

2. Nuk është arritur që të kryhet procesi i shpronësimit brenda afatit të përcaktuar në Marrëveshjen e Huas, kjo për arsye të mungesës së fondeve, si dhe të praktikave të shpronësimeve në proces, veprime në kundërshtim me pikën 4.08 të Marrëveshjes së huas e ratifikuar me ligjin nr. 9921, datë 26.05.2008.

Vlera e përgjithshme e shpronësimeve për këtë projekt, e përcaktuar sipas VKM-ve, është 515,394,289 lekë, dhe janë paguar 378,107,824 lekë, ose 73 % e shumës (trajtuar më hollësisht në faqen 26 të Raportit Përfundimtar të Auditimit).

Për këtë rekomandojmë:

MTI, ARrSH dhe Ministria e Financave të marrin masa për të përfunduar procesin e shpronësimeve dhe likuidimin e shumës së mbetur prej 137,286,465 lekë, ndaj pronarëve të tokës.

Brenda muajit Shtator 2015

3. Për projektin “Mbikalimi i Durrësit dhe nyja rrugore e Vorës”, mungon studimi fizibilitetit, si dhe Dokumenti i Vlerësimit të Projektit (PAD), ku përcaktohen paraprakisht

se sa është kosto totale e projektit, si dhe përfitimet, matja e arritjeve të pritshme me përfundimin e projektit (trajtuar më hollësisht në faqet 23-24 të Raportit Përfundimtar të Auditimit).

Për këtë rekomandojmë:

NJZP dhe ARrSH, të marrin masa që në të ardhmen të sigurojnë dhe të plotësojnë të gjithë dokumentacionin e nevojshëm për projektet, duke filluar me dokumentet e fazës fillestare studimi i fizibilitetit, Dokumentet Vlerësuese deri me dokumentet e mbylljes së projekteve.

Vazhdimisht

4. Disbursimi i Huas nuk ka ecur me ritme konstante dhe normale. Huamarrësi nuk ka përmbushur detyrimin e Marrëveshjes së Huas, për sigurimin e tokës dhe të drejtave mbi të, duke sjellë vonesa në realizimin e punimeve e për pasojë dy shtesa në kontratën e konsulentit, në shumën 274,660 Euro (trajtuar më hollësisht në faqen 28 të Raportit Përfundimtar të Auditimit).

Për këtë rekomandojmë:

ARrSH dhe NJZP të marrin masa që në të ardhmen të realizojnë projektet e financuara nga donatorë të huaj, brenda afateve të përcaktuara në Marrëveshjet financiare, pasi shtyrja e afateve ka sjellë shtesa në kontratat e konsulencës/mbikëqyrjes, duke shkaktuar rritje të kostos së projektit.

Vazhdimisht

5. Për segmentin rrugor Shkozet - Plepa ishte parashikuar që krahas 4 korsive 2 vajtje dhe 2 ardhje, të ndërtoheshin edhe dy rrugët anësore të shërbimit, për të cilat është vendosur nga strukturat përkatëse Ministria e Punëve Publike dhe Transportit dhe Autoriteti Rrugor Shqiptar si dhe Fondi Kuvajtian, për mos realizimin e tyre. Arsyeja e heqjes së rrugëve paralele është minimizimi i kostos së lartë të shpronësimit të objekteve dhe truallit. Ndikim në këtë vendim ka patur parashikimi i ndërtimit të rrugës Thumanë-Rrogozhinë, i cili mund të lehtësonte trafikun në këtë segment rrugor, investim i cili nuk është realizuar në fakt (trajtuar më hollësisht në faqet 32-33 të Raportit Përfundimtar të Auditimit).

Për këtë rekomandojmë:

Autoriteti Rrugor Shqiptar të marrë masat e duhura për realizimin e studimeve të fizibilitetit duke përzgjedhur variantet me të leverdishme por edhe më funksionale në shërbim të transportit rrugor. Duhet të bëhet një harmonizim i fizibilitetit të projekteve rrugore për të arritur në zgjidhje optimale dhe afatgjata.

Vazhdimisht

6. Gjatë zbatimit të kontratave të mbikalimit të Vorës dhe By-Pass Durrës, janë miratuar ndryshime të shumta të cilat kanë ardhur edhe si pasojë e realizimit pa cilësi të projekteve të zbatimit (trajtuar më hollësisht në faqen 32-33 të Raportit Përfundimtar të Auditimit).

Për këtë rekomandojmë:

Autoriteti Rrugor Shqiptar të marrë masat e duhura dhe të kërkojë nga konsulentët aplikimin e standardeve më të mira për realizimin e veprave publike, duke rritur rolin monitorues edhe nëpërmjet vendimmarrjes në Këshillin Teknik.

Vazhdimisht

7. Në mbikalimin e Vorës ka dëmtime të disa elementëve përbërës rrugor, si rrethimet mbrojtëse apo parmakë, për të cilat nuk janë marrë masat e duhura për riparimin e tyre (trajtuar më hollësisht në faqen 30-31 të Raportit Përfundimtar të Auditimit).

Për këtë rekomandojmë:

T'i kërkohej kontraktorit riparimi i parmakëve të dëmtuar dhe zëvendësimi në ato vende ku janë hequr, me synim parandalimin e aksidenteve.

Menjëherë

8. Rrethrotullimet e mbikalimit të Vorës nuk janë lidhur përfundimisht me Qytetin e Vorës, kjo për arsye se nuk është bërë e mundur hapja e një segmenti rreth 150 ml, i cili kalon në një pronë private (trajtuar më hollësisht në faqen 30-31 të Raportit Përfundimtar të Auditimit).

Për këtë rekomandojmë:

ARrSH dhe Njësia e Zbatimit të Projektit, të marrin masa për realizimin e lidhjes së rrethrotullimeve me Qytetin e Vorës dhe Superstradën Tiranë-Durrës, për vënien në eficiencë të plotë të këtij investimi.

Brenda muajit qershor 2015

9. Punimet e kontratës së ndërtimit të By-Pass Durrës, kanë filluar me datë 15.06.2009 dhe afati për përfundimin e tyre ishte data 05.04.2011, është miratuar shtesa e afatit të përfundimit të punimeve përkatësisht me 1840 ditë, duke parashikuar përfundimin e tyre me datë 30.03.2015. Arsyeja e shtesës ka të bëjë kryesisht me pamundësinë e ARrSH për të siguruar aksin në gjithë segmentet rrugore për zbatimin e punimeve nga Kontraktori (trajtuar më hollësisht në faqen 32 të Raportit Përfundimtar të Auditimit).

Për këtë rekomandojmë:

Autoriteti Rrugor Shqiptar të marrë masat e duhura që për projektet me financime të huaja në vazhdim, të kërkojë nga njësitë e zbatimit të projekteve dhe konsulentët të rrisin monitorimin e kontratave dhe të marrin masa për problematikat që ndikojnë në ndërprerje apo pezullim të punimeve, me synim përfundimin dhe vënien në eficiencë të investimeve sipas parashikimeve në marrëveshjet e financimit.

Vazhdimisht

10. Gjatë zbatimit të kontratës së ndërtimit të Nyjes së Vorës janë realizuar 32 pagesa të ndërmjetme. Nga këto, 21 pagesa janë likuiduar me vlerë më të vogël se limiti i përcaktuar në kontratë, në shumën 150,000 Euro. Ky veprim bie në kundërshtim me pikën 14.6 të kushteve të veçanta të kontratës "Vlera minimale e certifikatave të pagesave ndërmjetëse" (trajtuar më hollësisht në faqen 34 të Raportit Përfundimtar të Auditimit).

Për këtë rekomandojmë:

Njësia e Zbatimit të Projektit dhe Konsulenti, të marrin masa dhe mos të pranojnë nga kontraktorët certifikata punimesh me vlerë nën limitin e përcaktuar në kontratë.

Vazhdimisht

11. Referuar punimeve të realizuara sipas urdhër ndryshimit nr. 3, (rruga e KIA-s) rezulton se, segmenti rrugor i ndërtuar ka pësuar dëmtime të shumta. Shtresat rrugore janë dëmtuar, duke u bërë shkak për aksidente. Cilësia e punimeve të këtij segmenti rrugor si edhe dëmtimet e shumta në një kohë shumë të shkurtër nga vënia në funksionim, tregojnë për punime të realizuara pa respektuar standardet dhe specifikimet teknike si për realizimin e

ngjeshjes së shtresave rrugore, ashtu edhe për përmbajtjen e materialeve përbërëse të tyre (trajtuar më hollësisht në faqen 30 të Raportit Përfundimtar të Auditimit).

Për këtë rekomandojmë:

Njësia e Zbatimit të Projektit dhe Konsulenti të njoftojnë dhe të kërkojnë nga Kontraktori, riparimin e defekteve në segmentin rrugor “Rrugë e KIA-s–Karburant Kastrati”, si dhe garantimin e qëndrueshmërisë së punimeve të realizuara.

Menjëherë

12. Referuar punimeve të kryera në rrugët e aksesit të mbikalimit të Vorës, shtresat rrugore janë ndërtuar me ndërprerje të cilat mund të ndikojnë në cilësinë e punimeve (trajtuar më hollësisht në faqen 28 të Raportit Përfundimtar të Auditimit).

Për këtë rekomandojmë:

Njësia e Zbatimit të Projektit dhe Konsulenti të marrin masa dhe të monitorojnë sipas përcaktimeve kontraktore zbatimin e kushteve teknike, me qëllim arritjen e cilësisë së kërkuar të punimeve.

Vazhdimisht

B. MASA SHPËRBLIM DËMI

1. Referuar skicave përfundimtare për segmentin rrugor nga kilometri 3.850 deri në kilometrin 4.100, ka mbivendosje për distancën 75 ml, duke llogaritur dy herë si ndërtim gjatësinë e rrugës. Vlera prej 7,200 Euro është përfituar padrejtësisht nga Kontraktori dhe përbën dëm ekonomik (trajtuar më hollësisht në faqen 34 të Raportit Përfundimtar të Auditimit).

Për këtë rekomandojmë:

Njësia e zbatimit të Projektit dhe Konsulenti të marrin masa që në situacionin përfundimtar të zbresin vlerën 7,200 Euro, përfituar padrejtësisht nga Kontraktori, për punime të pa realizuara.

Gjatë hartimit të situacionit përfundimtar

2. Në librezën e masave sipas zërit “Furnizim vendosje bordura” është përshkruar realizimi i 8,412.6 ml bordura, ndërsa nga verifikimi i dokumentacionit të certifikimit dhe likuidimit rezulton se sipas pikës R. 6.1 është përfshirë sasia 9,300 ml. Vlera 7,454.16 Euro [(9300 ml - 8412.6 ml) x 7 Euro/ml + TVSH], është përfituar padrejtësisht nga Kontraktori dhe përbën dëm ekonomik (trajtuar më hollësisht në faqet 34 të Raportit Përfundimtar të Auditimit).

Për këtë rekomandojmë:

Njësia e zbatimit të Projektit dhe Konsulenti të marrin masa që në situacionin përfundimtar të zbresin vlerën 7,454.16 Euro, përfituar padrejtësisht nga Kontraktori, për punime të pa realizuara.

Gjatë hartimit të situacionit përfundimtar

3. Në lidhje me realizimin e shtresave asfaltike, nga verifikimi në objekt rezulton se nuk është realizuar sasia 845 m^2 , ndërkohë që është raportuar si e realizuar. Kjo sasi nuk është realizuar në rrugën e aksesit në gjatësinë 100 m (nga kilometër 0.100 deri kilometër 0.150). Vlera 10,849 Euro (9,041 Euro + TVSH), përbën pagesë për punime të pa realizuara (trajtuar më hollësisht në faqet 30-31 të Raportit Përfundimtar të Auditimit).

Për këtë rekomandojmë:

Njësia e zbatimit të Projektit dhe Konsulenti të marrin masa që në situacionin përfundimtar të zbresin vlerën 10,849 Euro, përfituar padrejtësisht nga Kontraktori, për punime të pa realizuara.

Gjatë hartimit të situacionit përfundimtar

4. Referuar punimeve të realizuara në lidhje me ndërtimin e murit mbajtës prej gabioni në gjatësinë 64 m, rezulton se punimet janë bërë të padukshme në thellësi të murit. Murit nuk i është ndërtuar kokë prej betoni, ndërsa në dokumentet e certifikimit të punimeve rezulton e përfshirë sasia 43.2 m^3 beton me vlerë 2,937.6 Euro, e cila përbën certifikim të punimeve të pa realizuara (trajtuar më hollësisht në faqet 30-31 të Raportit Përfundimtar të Auditimit).

Për këtë rekomandojmë:

Njësia e zbatimit të Projektit dhe Konsulenti të marrin masa për korrigjimin e librit të masave dhe të reflektohet në situacionit e punimeve të kontratës “Ndërtim i Nyjës së Vorës”, sa i përket sasisë së betonit të certifikuar në sasinë 43.2 m^3 , me vlerë 2,937.6 Euro, përfituar padrejtësisht nga Kontraktori

Menjëherë

Shënim: Auditimi u krye nga audituesit Artan Topjana, Mimoza Bedini dhe Jorida Zhegu, më tej u shqyrtua nga k/auditues Fatmir Ilizai, Drejtori i Departamentit Xhaferr Xhoxhaj, Drejtori i Drejtorisë Juridike dhe Sigurimit të Standardeve Ermal Yzeiraj.