



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KONTROLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS

RAPORT AUDITIMI PERFORMANCE

“Qarkullimi Rrugor në Bashkinë e Tiranës”



TIRANË 2026

P Ë R M B A J T J A

PËRMBLEDHJE:	4
1. PROBLEMI SOCIAL DHE RËNDËSIA E AUDITIMIT	5
1.1 Konteksti i problemit social	5
1.2 Rëndësia e auditimit të performancës	6
2. SUBJEKTET NËN AUDITIM	7
2.1 Hyrje në subjektet nën auditim.....	7
2.2 Baza ligjore që rregullon çështjen nën auditim	9
2.3 Rëndësia e produkteve të subjektit.....	10
2.4 Pësia në buxhet.....	10
2.5 Feedback-u i subjekteve gjatë auditimit.....	13
3. DETAJET E AUDITIMIT	13
3.1 Vlerësimi i risqeve të aktiviteteve të subjektit	13
3.2 Objektivi i auditimit	14
3.3 Pyetjet e auditimit	14
3.4 Fushëveprimi i auditimit	14
4. SHTJELLIMI I PYETJEVE TË AUDITIMIT	15
4.1 A kanë siguruar masat e ndërmarra, nxitjen e lëvizshmërisë së qëndrueshme në Bashkinë e Tiranës?15	
4.1.1 A janë zbatuar masat për nxitjen e përdorimit të transportit publik?	15
4.1.2 A janë ndërmarrë masa për nxitjen e lëvizshmërisë aktive (ecje dhe përdorim i biçikletës) në kryeqytet?	36
4.2 A janë monitoruar masat e ndërmarra për lëvizshmërinë e qëndrueshme në qytetin e Tiranës?	51
4.2.1 A mbledhen dhe analizohen të dhënat për lëvizshmërinë dhe trafikun në qytetin e Tiranës?	51
4.2.2 A janë identifikuar dhe adresuar përshtypjet e qytetarëve mbi lëvizshmërinë, në qytetin e Tiranës?.....	61

AKRONIMET

3E	Ekonomiciteti, Efikasiteti, Efektiviteti (<i>Economy, Efficiency, Effectiveness</i>)
AMK	Agjencia e Mbrojtjes së Konsumatorit
AVL	Sistem i lokalizimit automatik të mjeteve (<i>Automatic Vehicle Location</i>)
BE	Bashkimi Evropian
BERZH	Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim
BRT	Sistem i transportit të shpejtë me autobus (<i>Bus Rapid Transit</i>)
DPSHTRR	Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor
INTOSAI	Organizata Ndërkombëtare e Institucioneve Supreme të Auditimit (<i>International Organization of Supreme Audit Institutions</i>)
ISSAI	Standardet Ndërkombëtare të Institucioneve Supreme të Auditimit (<i>International Standards of Supreme Audit Institutions</i>)
ITE	Instituti i Inxhinierëve të Transportit (<i>Institute of Transportation Engineers</i>)
KLSH	Kontrolli i Lartë i Shtetit
MsO	Menaxhim sipas Objektivave
PPV	Plani i Përgjithshëm Vendor
QKMT	Qendra e Menaxhimit dhe Kontrollit të Trafikut
RSH	Republika e Shqipërisë
SIT	Sistemet Inteligjente të Transportit
SMPTP	Spektori i Menaxhimit me Përdoruesit e Transportit Publik
SST	Spektori i Sistemeve të Transportit
SUMP/PLUQ	Plani Lëvizshmërisë Urbanë për Qytetit e Tiranës (<i>Sustainable Urban Mobility Plan (SUMP)</i>)
TIK	Teknologjia e Informacionit dhe Komunikimit
VKM	Vendimi i Këshillit të Ministrave
VKB	Vendimi i Këshillit Bashkiak
VMS	Sinjalistikë elektronike me mesazhe të ndryshueshme (<i>Variable Message Signs</i>)

PËRMBLEDHJE:

Auditimi me temë “*Qarkullimi rrugor në Bashkinë e Tiranës*” kishte si objektiv kryesor vlerësimin nëse masat e ndërmarra nga Bashkia e Tiranës kanë ndikuar në përmirësimin e lëvizshmërisë së qëndrueshme në kryeqytet. Auditimi përfshiu periudhën 01.01.2023–31.12.2025 dhe u fokusua kryesisht në transportin publik, ecjen, përdorimin e biçikletës, si dhe funksionimin e Qendrës së Kontrollit dhe Menaxhimit të Trafikut.

Auditimi evidentoi se masat e ndërmarra nga Bashkia Tiranë për nxitjen e përdorimit të transportit publik janë zbatuar pjesërisht dhe nuk kanë arritur të sigurojnë një shërbim efikas, të besueshëm dhe të orientuar drejt nevojave të qytetarëve. U konstatuan mangësi në menaxhimin dhe monitorimin e linjave urbane, në kushtet teknike të mjeteve, në proceset e liçencimit dhe rimbursimit, si dhe në vlerësimin e performancës së operatorëve. Gjithashtu, u evidentuan vonesa të konsiderueshme në zhvillimin e infrastrukturës prioritare për transportin publik dhe në implementimin e sistemeve inteligjente të transportit, duke kufizuar përmirësimin e cilësisë së shërbimit. Mungesa e procedurave të standardizuara, koordinimit institucional dhe sistemeve të besueshme të monitorimit ka dobësuar kontrollin e brendshëm dhe ka rritur rrezikun për përdorim joefektiv të fondeve publike. Si pasojë, qytetarët përballen me një shërbim transporti publik me cilësi dhe aksesueshmëri të kufizuar, ndërsa subjekti mbetet i ekspozuar ndaj risqeve operacionale, financiare dhe të mosrespektimit të kuadrit ligjor e rregullator. Në tërësi, rezultatet e auditimit tregojnë nevojën për forcimin e planifikimit strategjik, kontrollit institucional dhe përshpejtimin e zbatimit të reformave të planifikuara për modernizimin e transportit publik në Bashkinë Tiranë.

Bashkia Tiranë ka parashikuar në dokumentet strategjike një sërë masash për promovimin e lëvizjes aktive, përfshirë zhvillimin e infrastrukturës së biçikletave, integrimin e mikrolëvizshmërisë dhe nxitjen e ecjes. Megjithatë, nga auditimi rezultoi se një pjesë e konsiderueshme e ndërhyrjeve prioritare nuk janë realizuar sipas planifikimit, dokumentet strategjike nuk janë përditësuar në përputhje me zhvillimet e kuadrit rregullator dhe situatën faktike, ndërsa në disa raste nuk ka përpunshmëri ndërmjet planifikimit strategjik dhe atij buxhetor. Gjithashtu, u evidentuan mangësi në formalizimin institucional dhe në planifikimin e politikave për promovimin e ecjes, si dhe në përcaktimin e objektivave të matshëm dhe mekanizmave të monitorimit, duke kufizuar zbatimin dhe ndjekjen efektive të politikave për zhvillimin e lëvizshmërisë së qëndrueshme.

Nga auditimi rezultoi se monitorimi i të dhënave të lëvizshmërisë urbane në Bashkinë Tiranë nuk ka qenë një proces i vazhduar pasi nuk janë hartuar raportet vjetore të monitorimit, nuk janë kryer vlerësimet periodike dhe të dhënat nuk janë mbledhur, analizuar e publikuar sipas treguesve të planifikuar. Gjithashtu, u konstatuan mangësi në funksionimin e Qendrës së Monitorimit dhe Menaxhimit të Trafikut, përfshirë mosfunksionimin e plotë të platformës qendrore, pajisjeve VMS dhe një pjesë të konsiderueshme të rrjetit të kamerave, si dhe mungesën e procedurave të formalizuara të punës. Në vijim, nuk rezultoi të ishte hartuar dhe miratuar një Plan Urban i Trafikut si dokument i veçantë, ndërsa matjet, hulumtimet dhe analizat e trafikut në nivel të rrjetit rrugor nuk kryheshin në mënyrë të strukturuar dhe të dokumentuar, duke bërë që menaxhimi i trafikut të mbështetet kryesisht në administrimin operacional të semaforëve.

Gjithashtu, u evidentuan mangësi në administrimin e Portalit Urbani dhe në monitorimin e cilësisë së shërbimit të transportit publik. Portali Urbani funksionon pa procedura të brendshme të miratuara për administrimin dhe trajtimin e rasteve, ndërsa u konstatuan ridelegime të shpeshta të ankesave, mungesë e dokumentimit të trajtimit për një pjesë të rasteve dhe kufizime funksionale të sistemit. Po ashtu, Bashkia nuk realizoi anketat periodike të planifikuara për transportin publik gjatë periudhës së auditimit, ndërsa anketimet u kryen nga GIZ. Raportimi mbi ankesat u përgatit në baza 6-mujore dhe jo mujore. Analizat nuk integronin informacionin e mbledhur nga të gjitha burimet dhe nuk u

evidentua dokumentim mbi shqyrtimin e rezultateve, analizën e problematikave dhe masat e ndërmarra për përmirësimin e shërbimit.

Në përfundim të auditimit, janë evidentuar gjetjet dhe janë dhënë rekomandimet përkatëse, me synim përmirësimin e problematikave të konstatuara dhe forcimin e menaxhimit të lëvizshmërisë urbane në Bashkinë e Tiranës.

1. PROBLEMI SOCIAL DHE RËNDËSIA E AUDITIMIT

1.1 Konteksti i problemit social

Qarkullimi rrugor përkufizohet si lëvizja, ndalimi dhe qëndrimi i këmbësorëve, mjeteve dhe/ose kafshëve në rrugë¹. Në vendin tonë qarkullimi udhëhiqet nga parimi i sigurisë së lëvizjes rrugore, duke synuar njëkohësisht një lëvizje racionale, mbrojtjen e mjedisit dhe kursimin e energjisë. Në Tiranë, Bashkia është përgjegjëse për rrugët urbane brenda qendrave të banuara, si dhe për rrugët lokale në periferi që nuk janë pjesë e rrjetit shtetëror (kombëtar)².

Në vitin 2023³, popullsia banuese (rezidente) në Bashkinë Tiranë ishte 598,176 banorë⁴, duke përfaqësuar rreth 80% të popullsisë së Qarkut Tiranë, ose afërsisht 25% të popullsisë totale të Shqipërisë. Bashkia Tiranë shtrihet në një sipërfaqe prej rreth 1,110 km², që përbën afërsisht 4% të sipërfaqes së Republikës së Shqipërisë. Për të njëjtin vit, dendësia e popullsisë në Bashkinë Tiranë ishte rreth 539 banorë për km², ndërsa dendësia mesatare e popullsisë në Shqipëri ishte 83.6 banorë për km².⁵ “80% e banorëve të Tiranës jetojnë brenda një rrezeje prej 3 km nga qendra e qytetit - duke e bërë atë një qytet të dendur dhe të lehtë për të ecur në këmbë”⁶.

Përqendrimi i lartë i popullsisë në Bashkinë Tiranë, në krahasim me dendësinë mesatare të vendit dhe popullsinë e qarkut, ndikon drejtpërdrejt në intensitetin e qarkullimit të njerëzve dhe mjeteve në kryeqytet. Referuar të dhënave të publikuara nga DPSHTRR⁷, në Qarkun e Tiranës⁸ është përqendruar rreth 35% e mjeteve rrugore aktive në nivel republike. Për vitin 2025 rreth 41% e totalit të mjeteve të reja janë regjistruar vetëm në Qarkun Tiranë, duke evidentuar përqendrimin e lartë të fluksit të mjeteve në këtë territor. Të dhënat mbi aksidentet rrugore vendosin edhe më tej theksin tek qarkullimi i rënduar në Tiranë. Sipas të dhënave vjetore të përpunuara nga grupi i auditimit⁹, në Qarkun Tiranë janë regjistruar 547 aksidente në vitin 2023, 552 në vitin 2024 dhe 447 në vitin 2025, duke përbërë përkatësisht rreth 43%, 33% dhe 33% të totalit të aksidenteve në nivel kombëtar.

Referuar raportit “SUMP për qytetin e Tiranës”¹⁰, kryeqyteti ka përjetuar rritje të shpejtë urbane dhe urbanizim të pakontrolluar në dekadat e fundit. Migrimi i madh i brendshëm dhe urbanizimi i shpejtë e informal në periferi kanë shkaktuar mungesë infrastrukture, lidhje të dobëta transporti me qendrën, rritje të udhëtimeve të përditshme, mbingarkesë të trafikut dhe dëmtime ekologjike. Ndërsa në qendër, hapësirat e përbashkëta dhe ato të gjelbra kanë pësuar rënie të cilësisë, mungesë mirëmbajtjeje dhe janë shndërruar gradualisht në hapësira parkimi, duke ulur mundësitë për forma

¹ Ligj nr.8378, datë 22.7.1998 “Kodi rrugor i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar, pika 1 e nenit 2 dhe pika 30 e nenit 3.

² Të cilat menaxhohen nga Autoriteti Rrugor Shqiptar.

³ Analiza i referohet vitit 2023, pasi ky është i vetmi vit për të cilin gjenden të dhëna të detajuara në nivel bashkie, ndërsa për vitet e tjera të dhënat disponohen vetëm në nivel qarku.

⁴ Censi i Popullsisë dhe Banesave në Tiranë 2023, fq.9-10.

⁵ Censi i Popullsisë dhe Banesave në Shqipëri 2023, fq. 7

⁶ GIZ Albania, *Strolling Tirana: A Sustainable Mobility Guide for Tirana 2021*, GIZ 2021

⁷ <https://tirana.al/uploads/files/Strolling-Tirana-A-sustainable-Mobility-Guide-for-Tirana-2021-08.pdf>, fq. 13

⁸ <https://www.dpshttr.al/open-data-statistika-raporte>

⁹ Analiza është realizuar në nivel qarku, pasi në nivel bashkie të dhënat nuk disponohen nga burimet zyrtare.

¹⁰ https://databaza.instat.gov.al:8083/pxweb/sq/DST/START__TR__AKS__AKS1/TR01/, databaza e të dhënave të INSTAT mbi aksidentet rrugore dhe viktimat nga aksidentet rrugore.

¹¹ Komisioni Europian, SUMP për Qytetin e Tiranës, EU Urban Mobility Observatory, përgatitur nga TRT Transporti e Territorio, 27 maj 2021

aktive të transportit (ecje/çiklizëm) dhe për ndërveprim social. Gjithashtu, raporti evidenton cilësi të ulët të udhëtimeve në këmbë dhe eksperiencë të keqe të udhëtimeve në transportin publik¹¹.

Tirana, një nga qytetet më të dendura dhe me rritje të shpejtë në Evropë, përballlet me mbingarkesë trafiku, rritje të emetimeve të gazeve serrë dhe ndikime të mëdha në cilësinë e ajrit, ndërsa transporti publik, ecja dhe çiklizmi ende nuk përbëjnë alternativa të qëndrueshme ndaj përdorimit të makinave private. Infrastruktura ekzistuese nuk është mjaftueshëm e integruar ose e sigurt për modalitete aktive të lëvizjes.¹² Referuar rezultateve të projektit SUT II, në qytetin e Tiranës, konsiderohen të nevojshme marrja e masave për modernizimin e transportit publik, zgjerimin dhe përmirësimin e infrastrukturës për ecje dhe çiklizëm, si dhe për vendimmarrje të bazuar në të dhëna për menaxhimin e lëvizshmërisë urbane.¹³

Referuar raportit “*Cilësia e jetës në qytetet evropiane 2023*”¹⁴, në qytetin e Tiranës mbi 55 % e banorëve¹⁵ përdorin makinën si mjetin kryesor të lëvizjes në jetën e përditshme, duke treguar një varësi të madhe ndaj automjeteve individuale për transportin ditor. Përdorimi i transportit publik është shumë i ulët, me vetëm rreth 22 % të banorëve që e përdorin atë në një ditë tipike, duke e renditur Tiranën shumë afër fundit, në vendin e 82 nga 83 qytetet e përfshira në studim. Në përputhje me këtë, kënaqësia me transportin publik është gjithashtu e ulët, ku vetëm 29 % e banorëve janë të kënaqur me shërbimet e transportit publik, një nga nivelet më të ulëta midis qyteteve të përfshira në raport. Në aspektin e transportit aktiv, rreth 15 % e banorëve përdorin biçikletën si mënyrë lëvizjeje në një ditë tipike, duke shfaqur një trend relativisht më të kënaqshëm se në format e tjera të lëvizjes në qytet.

Vajzat dhe gratë kanë më shumë gjasa të përdorin mënyra të qëndrueshme transporti, krahasuar me djemtë dhe burrat¹⁶. Nxitja e përdorimit të ecjes, transportit publik dhe çiklizmit ndikon pozitivisht në zhvillimin e biznesit, pasi konsumatorët që përdorin këto forma të qëndrueshme lëvizjeje kanë tendencë të vizitojnë më shpesh dyqanet dhe bizneset dhe sjellin më shumë të ardhura për bizneset.¹⁷ Në këtë kontekst, bëhet e nevojshme vlerësimi i efektivitetit të masave të ndërmarra nga Bashkia Tiranë për menaxhimin e qarkullimit rrugor dhe zhvillimin e një sistemi të qëndrueshëm të lëvizshmërisë urbane.

1.2 Rëndësia e auditimit të performancës

Auditimet e performancës vlerësojnë nëse synimet e politikave dhe skemat qeverisëse lidhen me problemet reale të shoqërisë dhe shqetësimet e palëve të interesit, duke dhënë një informacion shumë më të gjerë mbi ecurinë e të gjithë projekteve dhe programeve në entet publike të audituara. Këto auditime kryhen duke u bazuar tek Standardet Ndërkombëtare ISSAI dhe Udhëzuesi i Auditimit të Performancës (ISSAI 300, 3000, 3100, 3200, 5100 dhe 5200), Manuali i Auditimit të Performancës, Indikatorët e Performancës sipas praktikave më të mira audituese, të cilat shërbejnë si udhërrëfyes

¹¹ Komisioni Evropian, *SUMP për qytetin e Tiranës*, Urban Mobility Observatory, 27 maj 2021 https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/resources/case-studies/sump-city-tirana_en

¹² GIZ, *Lëvizshmëria e qëndrueshme urbane në Tiranë*, shtator 2022.

¹³ *Transport Urban i Qëndrueshëm në Shqipëri*, dhjetor 2024, <https://www.giz.de/en/projects/sustainable-urban-transport-albania>

¹⁴ Raporti i BEs “*Cilësia e jetës në qytetet evropiane*”, Kapitulli 4: Lëvizshmëria në qytet, 2023, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/457c93e2-98a2-11ee-b164-01aa75ed71a1/language-en>

¹⁵ Shënim: Sipas të dhënave të raportit, përqindjet bazohen në të anketuarit që dhanë përgjigje të vlefshme.

¹⁶ “*Lëvizshmëria urbane e qëndrueshme nëpërmjet lenteve gjinore në Tiranë*”, *SUIT, 2023 dhe “Iniciativa për lëvizshmërinë transformuese” (2024)*, “*Anketa e Rrugëve Tregtare të Tiranës 2024*”, një studim i bazuar në anketa mbi sjelljen e konsumatorëve dhe bizneseve në disa rrugë tregtare në Tiranë. https://transformative-mobility.org/wp-content/uploads/2024/09/2024-07_Tirana-Shopping-Streets-Survey-2024.pdf

¹⁷ “*Iniciativa për lëvizshmërinë transformuese*” (2024), “*Anketa e Rrugëve Tregtare të Tiranës 2024*”, studim i bazuar në anketa mbi sjelljen e konsumatorëve dhe bizneseve në disa rrugë tregtare në Tiranë https://transformative-mobility.org/wp-content/uploads/2024/09/2024-07_Tirana-Shopping-Streets-Survey-2024.pdf

për konceptimin, planifikimin, kryerjen, konkludimin dhe ndjekjen e rekomandimeve të auditimit të performancës. Kontrolli i Lartë i Shtetit, duke synuar realizimin e misionit të tij, si institucion që ofron një ekspertizë të pavarur në ndihmë të një menaxhimi sa më të përgjegjshëm në shërbim të qytetarëve, jep një informacion shumë më të gjerë mbi ecurinë e të gjitha projekteve dhe programeve të institucioneve dhe enteve publike të audituara. Në këtë auditim, KLSH synon të paraqesë një pasqyrë të qartë dhe të plotë të situatës aktuale të qarkullimit rrugor në Bashkinë e Tiranës. Gjithashtu, synohet të evidentohen problematikat ekzistuese, të identifikohen hapësirat për përmirësim dhe, mbi këtë bazë, të jepen rekomandimet e nevojshme për rritjen e efektivitetit të menaxhimit të lëvizshmërisë në kryeqytet.

2. SUBJEKTET NËN AUDITIM

2.1 Hyrje në subjektet nën auditim

Bashkia e Tiranës:

Tirana është kryeqyteti i Republikës së Shqipërisë dhe njëkohësisht Bashkia më e madhe në vend. Referuar rregullores së brendshme, gjatë ushtrimit të veprimtarisë së saj, administrata e Bashkisë Tiranë udhëhiqet nga parime themelore, si: llogaridhënia dhe transparenca, qartësia, ekonomia, eficientia dhe efektiviteti, ndershmëria dhe paanshmëria, etj. Ndërsa, dy nga prioritetet strategjike të Bashkisë Tiranë janë garantimi i zhvillimit të qëndrueshëm ekonomik, përmes forcimit të pozicionit të qytetit si nyje lidhëse në rajon, dhe zhvillimi i balancuar urban, që përmirëson infrastrukturën dhe krijon pesë poliqendra urbane si një vlerë e shtuar ekonomike dhe kulturore.

Në vijim, do të paraqesim shkurtimisht disa nga strukturat kryesore, veprimtaria e të cilave, është në fokus të këtij auditimi duke përshkruar funksionin dhe rolin e tyre në qarkullimin rrugor në Tiranë.

Drejtoria e Transportit dhe Trafikut Rrugor:

Drejtoria e Transportit dhe Trafikut Rrugor¹⁸ mirëadministron çështje që lidhen me hartimin dhe zbatimin e masterplanit të integruar të transportit të qëndrueshëm në qytetin e Tiranës, duke luajtur rolin kryesor si planifikues dhe rregullator për sigurimin e një sistemi eficient të transportit publik, të sigurt, të aksesueshëm dhe të shpejtë, analizues dhe planifikues i një mobiliteti të qëndrueshëm. Gjithashtu, Drejtoria e Transportit e Trafikut Rrugor është përgjegjëse për zbatimin e strategjive, politikave dhe planeve të fushës përkatëse ku vepron.

- **Spektori i Infrastrukturës së Trafikut** i cili merret me planifikimin dhe zhvillimin e rrjetit rrugor në përputhje me planet e miratuara të transportit dhe zhvillimit urban. Ky sektor monitoron zbatimin e masterplanit, organizon mbledhjen dhe analizën e të dhënave mbi trafikun dhe gjendjen e rrugëve, si dhe harton projekte për sinjalistikën dhe teknologjitë që rregullojnë qarkullimin. Ai gjithashtu menaxhon planin rregullues të trafikut dhe krijon regjistrin e përgjithshëm të rrugëve për qëllime planifikimi dhe mirëmbajtjeje.
- **Spektori i Planifikimit dhe Menaxhimit të Transportit Publik** i cili fokusohet në përmirësimin dhe zhvillimin e shërbimeve të transportit publik në përputhje me nevojat e qytetarëve. Ky sektor analizon dhe zbaton masterplanin e transportit, propozon studime për optimizimin e sistemit dhe mbrojtjen e mjedisit, si dhe monitoron cilësinë e shërbimeve dhe performancën e operatorëve. Ai gjithashtu merr pjesë në përzgjedhjen e subjekteve që ofrojnë transport urban, menaxhon planifikimin e linjave dhe koordinon lidhjet ndërmjet zonave urbane dhe periferike, duke përdorur edhe sisteme teknologjike si GPS dhe platforma të specializuara për monitorim.
- **Spektori i Licencave të Transportit**¹⁹ merret me shqyrtimin dhe përpunimin e kërkesave për licencim të subjekteve që operojnë në transportin publik. Ai kontrollon dokumentacionin,

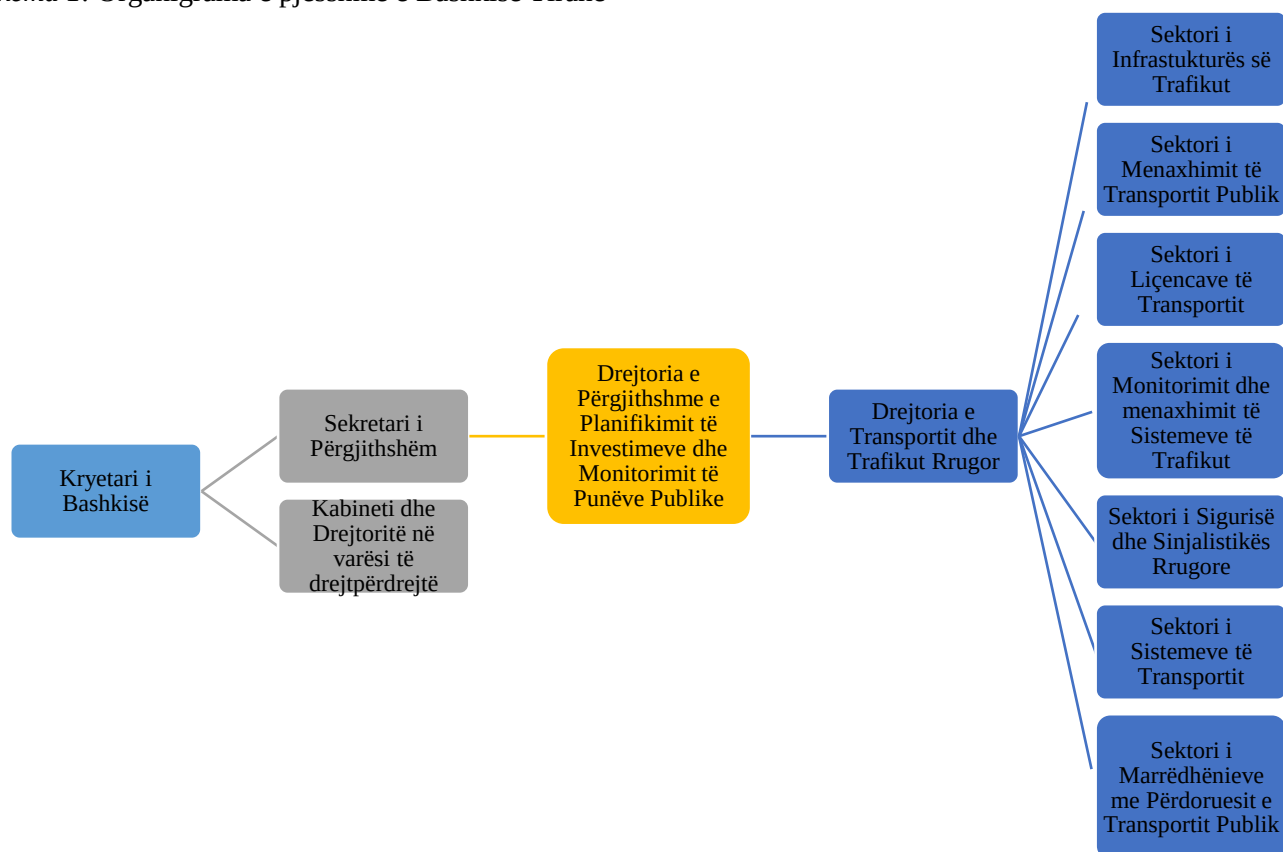
¹⁸ Rregullore “Për organizimin, funksionimin, detyrat dhe kompetencat e strukturave të institucionit të Bashkisë së Tiranës” miratuar, Urdhër i Kryetarit nr.708 datë 07.04.2025, Kreu V, nr. 46.6.

¹⁹ Rregullore “Për organizimin, funksionimin, detyrat dhe kompetencat e strukturave të institucionit të Bashkisë së Tiranës” miratuar, Urdhër i Kryetarit nr.708 datë 07.04.2025, Kreu V, nr. 46.6.3.

koordinon procesin e vlerësimit dhe siguron që çdo aplikim të jetë në përputhje me kërkesat ligjore. Po ashtu, ky sektor kontribuon në përgatitjen e statistikave dhe monitorimin e të ardhurave nga taksat e veprimtarisë të transportit.

- **Sektori i Monitorimit dhe Menaxhimit të Sistemeve të Trafikut**²⁰ fokusohet në optimizimin e rrjedhshmërisë së trafikut dhe rritjen e cilësisë së shërbimeve të transportit publik. Ai harton plane për sigurinë rrugore, projekte për sisteme inteligjente të transportit dhe ndjek zbatimin e tyre, duke përfshirë edhe funksionimin e qendrave të kontrollit të trafikut.
- **Sektori i Sistemeve të Transportit** është përgjegjës për planifikimin, instalimin dhe mirëmbajtjen e sistemeve dhe programeve që mbështesin funksionimin e transportit publik. Ai garanton funksionimin e bazave të të dhënave, sistemeve të komunikimit me pasagjerët dhe monitorimin e vazhdueshëm të performancës së këtyre sistemeve, duke siguruar cilësinë e të dhënave dhe raportimin periodik.
- **Sektori i Marrëdhënieve me Përdoruesit e Transportit Publik** vendos në qendër të vëmendjes qytetarin, duke monitoruar vazhdimisht nevojat dhe shqetësimet e përdoruesve përmes anketave, komenteve dhe ankesave. Ky sektor analizon të dhënat e mbledhura, harton raporte dhe rekomandime për përmirësimin e shërbimit, si dhe siguron komunikimin efektiv ndërmjet qytetarëve dhe institucioneve përgjegjëse për transportin publik.

Skema 1: Organigrama e pjesshme e Bashkisë Tiranë²¹



Burimi: Bashkia Tiranë

Përpunoi: Grupi i auditimit

²⁰ Rregullore “Për organizimin, funksionimin, detyrat dhe kompetencat e strukturave të institucionit të Bashkisë së Tiranës” miratuar, Urdhër i Kryetarit nr.708 datë 07.04.2025, Kreu V, nr. 46.6.4

²¹ Rregullore e Bashkisë Tiranë, miratuar me Urdhrin e Kryetarit nr. 708, datë 07.04.2025, prot. 13467.

Njësi të tjera brenda Bashkisë Tiranë të cilat kanë ndikim në qarkullimin rrugor dhe që Drejtoria e Transportit dhe Trafikut Rrugor bashkëpunon në kuadër të mirë funksionimit të proceseve të punës janë si më poshtë Drejtoria e Përgjithshme e Planifikimit dhe Zhvillimit të Territorit, Drejtoria e Përgjithshme e Administrimit të Brendshëm, etj.

2.2 Baza ligjore që rregullon çështjen nën auditim

Kritere politike:

- Strategjia për zhvillim të Qëndrueshëm e Bashkisë Tiranë 2023-2027, VKB nr. 96, datë 09.09.2024;
- Strategjia Kombëtare për Sigurinë Rrugore 2026-2030;
- Vendim nr. 1, datë 14.04.2017 i Këshillit Kombëtar të Territorit “Për miratimin e Planit të Përgjithshëm Vendor, Bashkia Tiranë”;
- Plani i Përgjithshëm Vendor i Bashkisë Tiranë – Plani i Zhvillimit, miratuar me vendimin nr. 1, datë 14.04.2017 të Këshillit Kombëtar të Territorit, i rishikuar;
- Memorandum mirëkuptimi ndërmjet Bashkisë së Tiranës dhe GIZ, me qëllim zhvillimin e planit të qëndrueshëm të lëvizshmërisë urban për zonat urbane të Tiranës, nr. 2359/1 prot., datë 14.06.2019.
- Marrëveshje zbatimi për projektet e bashkëpunimit teknik, ndërmjet Bashkisë së Tiranës dhe GIZ, në lidhje me projektin SUT-i, Transporti i Qëndrueshëm Urban në Tiranë.

Kritere teknike:

- Ligj, nr. 8378, datë 22.7.1988 “Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë” i ndryshuar;
- Ligji nr. 8308, datë 18.3.1998 “Për Transportet Rrugore”, i ndryshuar;
- Ligji nr. 139/2015, datë 17.12.2015 “Për Vetë qeverisjen Vendore” i ndryshuar;
- Ligji 89/2022 “Për Policinë Bashkiake”;
- VKM nr.153, datë 7.4.2000 “Për Miratimin e Rregullores së Zbatimit të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar;
- Urdhri nr. 45193, datë 06.12.2018 “Mbi organizimin e planit të lëvizjes së automjeteve në qytetin e Tiranës”
- Urdhri nr. 34076, datë 13.09.2019 “Për autorizimet e lëshuara për lejimin e qarkullimit të disa kategorive të mjeteve në qytetin e Tiranës”
- Urdhër nr. 34907/1, datë 11.10.2023 “Mbi detajimin e nënzonave të parkimit pa pagesë brenda zonave të administrimit të parkimit ‘ZAP’ të miratuara me vendimin nr. 49, datë 11.11.2015, të Këshillit Bashkiak ‘Për miratimin e kritereve të përcaktimit të zonave të administrimit të parkimit dhe nënzonave të destinuara për parkim, si dhe tarifave të shërbimit të parkimit të administruara nga Bashkia e Tiranës’.
- Vendim nr. 1, datë 14.04.2017 i Këshillit Kombëtar të Territorit “Për miratimin e Planit të Përgjithshëm Vendor, Bashkia Tiranë”;
- Akt përputhshmërie nr. 1828/01 prot., datë 23.12.2016, i Agjencisë Kombëtare të Planifikimit të Territorit “Për dokumentet e Planit të Përgjithshëm Vendor, Bashkia Tiranë”;
- Plani i Përgjithshëm Vendor i Bashkisë Tiranë – Rregullore e Planit, miratuar me vendimin nr. 1, datë 14.04.2017 të Këshillit Kombëtar të Territorit;
- Studim fizibiliteti dhe zhvillimi projekti për sistemin BRT të Tiranës, mars 2023;
- Plani i Veprimit “Qyteti i Gjellbër” për Bashkinë Tiranë, prill 2018;
- Bashkia e Tiranës, “Dokumenti i Vizionit për Çiklizmin”, Shtator 2016;
- “Transporti Urban i Qëndrueshëm në Tiranë”, Shtator 2022;
- Rregullore e brendshme e institucionit subjekt auditimi.

Praktikat e mira:

- Gjykata Europiane e Audituesve, raport auditimi: “Lëvizshmëria Urbane e Qëndrueshëm në BE: Nuk është i mundur përmirësim i konsiderueshëm pa angazhimin e shteteve anëtare”, Raporti special 2020.

2.3 Rëndësia e produkteve të subjektit

“Tirana, një qytet i jetueshëm dhe i aksesueshëm falë përmirësimit të infrastrukturës publike në nivel kapilar; një qytet që zhvillohet në mënyrë të qëndrueshme duke ruajtur ekuilibrat mes zhvillimit ekonomik dhe zhvillimit social, mbrojtjes së mjedisit dhe adaptimit ndaj ndryshimeve klimatike; një qytet gjithëpërfshirës që prioritetizojnë ndërtimin e një mjedisi të sigurt për zhvillimin e pjesëmarrjes së rinjve dhe që garanton mbrojtje dhe përkujdesje për grupet në nevojë”.²² Një nga objektivat strategjik të Bashkisë Tiranë është përmirësimi i shërbimit të transportit publik duke rritur shpejtësinë e lëvizjes në 20 km/h duke rritur me 100% kapacitetin e transportit të udhëtarëve dhe duke rinovuar flotën me autobusë elektrikë për të paktën 3 linja deri në vitin 2027²³. Më qëllim arrijtjen e vizionit, Bashkia Tiranë harton Strategji, plane, si dhe ndërmerr projekte të ndryshme. Gjithashtu, kryen analiza mbi lëvizshmërinë e qëndrueshme, mbikëqyr cilësinë e transportit publik, identifikon problematikat ekzistuese, dhe merr masat e nevojshme për adresimin e tyre. Referuar Rregullores së Brendshme, Bashkia mbledh informacion të vazhduar nga qytetarët nëpërmjet anketave, ankesave, portalit të komunikimit me pasagjerët e transportit publik, etj. Ndërsa, trafiku menaxhohet dhe monitorohet nëpërmjet Qendrës së Kontrollit të Trafikut Urban të Tiranës (QKTUT).

2.4 Pesha në buxhet

Në tabelën e mëposhtme paraqitet buxheti në total i Bashkisë Tiranë për periudhën objekt auditimi.

Tabela 1: Buxheti total i Bashkisë Tiranë për periudhën objekt auditimit

në lekë

Viti	Shpenzimet klasifikimi	Plani fillestar	Plani i ndryshuar	Realizim vjetor	Realizimi (%)
2025	Shpenzime personeli	10,360,205,609	11,424,993,858	9,405,633,197	82%
	Shpenzime operative	13,627,279,111	20,075,555,992	16,108,510,205	80%
	Shpenzime kapitale	14,882,324,442	26,726,445,555	12,881,451,404	48%
	Total	38,869,809,162	58,226,995,405	38,395,594,806	66%
2024	Shpenzime personeli	9,074,742,614	9,833,750,832	8,561,300,837	87%
	Shpenzime operative	10,336,038,579	18,865,445,096	14,604,298,954	77%
	Shpenzime kapitale	14,028,758,446	22,008,408,138	9,028,808,893	41%
	Total	33,439,539,639	50,707,604,066	32,194,408,684	63%
2023	Shpenzime personeli	8,388,501,970	8,388,501,970	7,399,532,664	88%
	Shpenzime operative	16,791,005,572	16,791,005,572	13,494,802,601	80%
	Shpenzime kapitale	21,582,644,093	21,582,644,093	10,341,259,161	48%
	Total	46,762,151,635	46,762,151,635	31,235,594,426	67%

Burimi: Bashkia Tiranë,

Përpunoi: Grupi i auditimit

Analiza e të dhënave buxhetore të Bashkisë Tiranë për periudhën 2023–2025 tregon një qëndrueshmëri relative në realizimin e shpenzimeve për personelin dhe shpenzimeve operative, në intervalin 77% -88% të planit të rishikuar. Ndërkaq, shpenzimet kapitale shfaqin një nivel shumë të ulët realizimi, duke u luhatur midis 41% dhe 48%, pavarësisht rritjes së ndjeshme të planifikimit (të rishikuar) gjatë këtyre viteve. Veçanërisht në vitin 2025, buxheti i rishikuar për shpenzimet kapitale

²² Strategjia e Zhvillimit të Qëndrueshëm të Bashkisë Tiranë 2023 – 2027, Vizioni, fq. 109

²³ Strategjia e Zhvillimit të Qëndrueshëm të Bashkisë Tiranë 2023 – 2027, fq. 110

është rritur me rreth 80% krahasuar me buxhetin fillestar, dhe është më i lartë se vitet e tjera, megjithatë niveli i realizimit mbetet ndjeshëm i ulët.

Në vijim, grupi i auditimit është thelluar në analizimin e programit buxhetor të transportit publik, Për periudhën objekt auditimi, buxheti për transportin publik zinte një peshë të ulët në raport me buxhetin total të Bashkisë, konkretisht rreth 1% në vitet 2023 dhe 2024, dhe 3% në vitin 2025

Tabela 2: Buxheti total i programit buxhetor “Transporti Publik”, për periudhën objekt auditimi.

në lekë

Viti	Buxheti sipas programit Transporti Publik 04570	Plani fillestar	Plani i ndryshuar	Realizim vjetor	Realizimi (%)
2023	Programi transporti publik	393,764,800	638,989,332	324,843,784	51%
2024	Programi transporti publik	687,841,040	733,441,040	431,877,205	59%
2025	Program transporti publik	1,362,844,066	1,615,686,580	1,533,200,153	95%

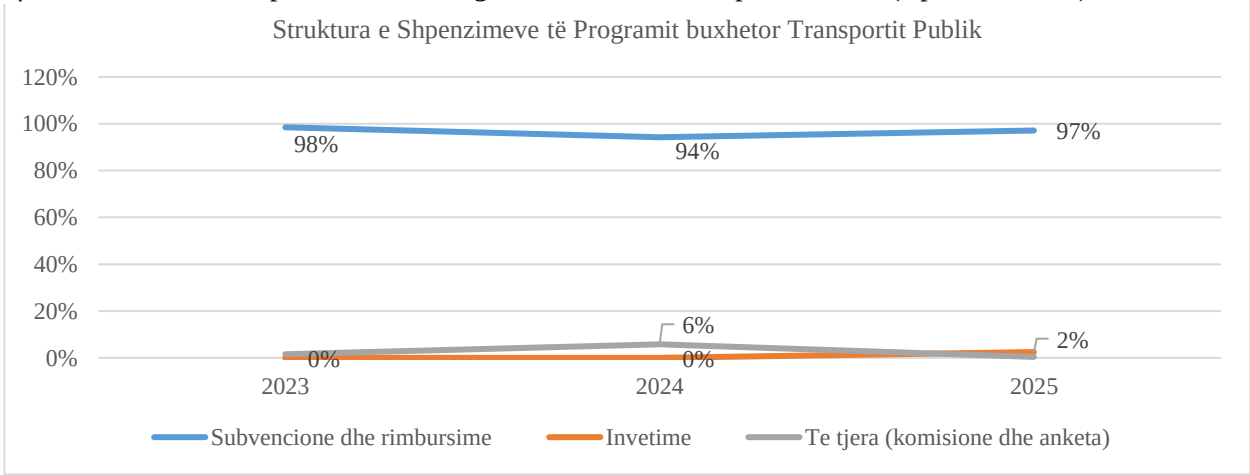
Burimi: Bashkia Tiranë,

Përpunoi: Grupi i auditimit

Nga analizimi i të dhënave të mësipërme rezulton se buxheti për transportin publik në Bashkinë e Tiranës është rritur gjatë periudhës 2023–2025, duke u trefishuar pothuajse nga viti 2023 në vitin 2025. Gjithashtu, niveli i realizimit të buxhetit për këtë program ka pësuar një përmirësim të ndjeshëm, duke kaluar nga rreth 51% në vitin 2023 në rreth 95% në vitin 2025.

Nga analizimi i detajuar i këtij programi buxhetor rezulton se peshën kryesore të shpenzimeve, për periudhën objekt auditimi, e zënë subvencionet dhe rimbursimet për shërbimin e transportit qytetës në Bashkinë e Tiranës (transferta financiare ndaj operatorëve të transportit publik për mbulimin e kostos së biletës) dhe abonetë e studentëve dhe pensionistëve. Rritja me rreth 50% e buxhetit në vitin 2025, krahasuar me dy vitet e tjera lidhet kryesisht me fillimin e zbatimit të skemës së subvencionimit të abonesë për pensionistët, shpenzim i cili është realizuar pothuajse në masën 100% dhe, rrjedhimisht, ka ndikuar drejtpërdrejt në rritjen e nivelit të realizimit total të programit.

Grafiku 1: Struktura e Shpenzimeve të Programit buxhetor Transportit Publik (sipas realizimit) 2023-2025



Burimi: Bashkia Tiranë,

Përpunoi: Grupi i auditimit

Ndërkohë, investimet zënë një peshë të ulët në totalin e shpenzimeve të programit buxhetor të transportit publik, konkretisht 13% në vitin 2023 dhe 30% në vitin 2024, ndërkohë që realizimi i tyre ishte 0%. Për vitin 2025, investimet zinin vetëm 4% të shpenzimeve të programit, ndërsa realizimi ishte rreth 2%.

Struktura e shpenzimeve e orientuar kryesisht drejt subvencioneve, e kombinuar me nivelin shumë të ulët të investimeve apo mosrealizimin e tyre, krijon risk për mungesë ndikimi real në përmirësimin e qarkullimit rrugor dhe cilësisë së shërbimit. Gjithashtu, mungesa e realizimit të projekteve

Zërat	Plani 2023	Fakti 2023	Realizimi(%)
Projekte lidhur me autobusët	149,052,819	1,148,102	1%
Projekte lidhur me biçikletat dhe këmbësorë	79,266,164	23,838,188	30%
Projekt lidhur me Qendrën e Kontrollit dhe Menaxhimit të Trafikut	82,420,700	54,647,600	66%
Projekte mikse	65,763	-	0%
Total	310,805,446	79,633,890	26%

investuese dhe teknologjike kufizon kapacitetin e Bashkisë dhe përbën risk për monitorimin dhe menaxhim të transportit publik.

Zërat	Plani 2024	Fakti 2024	Realizimi(%)
Projekte lidhur me autobusët	156,065,057	33,648,084	22%
Projekte lidhur me biçikletat dhe këmbësorë	34,224,582	1,804,206	5%
Projekt lidhur me Qendrën e Kontrollit dhe Menaxhimit të Trafikut	92,966,347	29,161,305	31%
Projekte mikse	15,000,000	-	0%
Total	298,255,986	64,613,595	22%

Zërat	Plani 2025	Fakti 2025	Realizimi(%)
Projekte lidhur me autobusët	65,660,991	64,667,328	98%
Projekte lidhur me biçikletat dhe këmbësorë	60,819,812	-	0
Projekt lidhur me Qendrën e Kontrollit dhe Menaxhimit të Trafikut	3,795,542	-	0
Total	130,276,345	64,667,328	50%

Burimi: Bashkia Tiranë,
Përpunoi: Grupi i auditimit

Në vijim të sa më sipër, grupi i auditimit është thelluar më tej në analizimin e projekteve të investimit për periudhën objekt auditimi. Në këtë kuadër, analiza nuk është kufizuar vetëm në projektet që lidhen drejtpërdrejt me transportin publik²⁴, por ka përfshirë edhe projekte të tjera që ndikojnë në lëvizshmërinë e qëndrueshme urbane, përfshirë nxitjen e lëvizjes aktive (përdorimi i biçikletës dhe ecja), si dhe fuqizimin e kapaciteteve për menaxhimin e trafikut.

Projektet e investimit që kanë qenë në proces gjatë periudhës objekt auditimi, janë paraqitur në mënyrë të grupuar sipas dimensioneve kryesore të lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme, si:

- Projekte të lidhura me përmirësimin e transportit publik (autobusët), të cilat përfshijnë aktivitete si ndërtimi i korsive të dedikuara për autobusë, rehabilitimi i stacioneve të autobusëve, si dhe implementimi i sistemeve inteligjente të transportit;
- Projekte të lidhura me biçikletat dhe këmbësorët, të cilat përfshijnë aktivitete për zhvillimin e korsive të dedikuara për biçikleta, instalimin e numëruesve të përdoruesve të biçikletave, krijimin e zonave pedonale dhe përmirësimin e sigurisë në vendkalimet për këmbësorë;
- Projekte të lidhura me Qendrën e Kontrollit dhe Menaxhimit të Trafikut;
- Projekte mikse, të cilat përfshijnë projekte multimodale ose investime të pa detajuara.

Nga analizi i projekteve të investimit në fushën e lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme për periudhën 2023–2025, evidentohen nivele të ulëta të realizimit, veçanërisht në vitin 2023 (26%) dhe 2024 (22%). Edhe pse në vitin 2025 konstatohet një përmirësim i nivelit të realizimit (50%), në terma absolute, fondet faktike të investuara rezultojnë më të ulëta krahasuar me vitin 2023. Kjo situatë lidhet drejtpërdrejt me rënien e ndjeshme të fondeve të planifikuara nga viti në vit, ku në vitin 2025 ato përbëjnë më pak se 40% të nivelit të planifikuar në vitin 2023. Në tërësi, për tre vite radhazi nuk është arritur të realizohet as niveli i investimeve të planifikuara për një vit të vetëm (2023), çka përbën

²⁴ Në analizën e investimeve janë përfshirë investimet e programit buxhetor “Transporti Publik” (04570), si dhe projekte të programeve “Rrjeti rrugor rural” (04520) dhe “Shpenzime publike vendore” (6260), që kanë ndikim të drejtpërdrejtë në fokusin e këtij auditimi.

një risk për arritjen e objektivave të qytetit në drejtim të përmirësimit të lëvizshmërisë së qëndrueshme në Tiranë.

2.5 Feedback-u i subjekteve gjatë auditimit

Ndërveprimi me subjektin e audituar, Bashkinë Tiranë, është karakterizuar në përgjithësi nga një qasje profesionale dhe bashkëpunuese, ku është evidentuar gatishmëria për të adresuar kërkesat e grupit të auditimit. Megjithatë, gjatë fazës së hartimit të programit janë konstatuar disa vonesa me natyrë logjistike në sigurimin e një ambienti pune funksional, çka ndikoi përkohësisht në vijimësinë e aktivitetit auditues. Gjithashtu gjatë auditimit, informacioni i kërkuar është vënë në dispozicion në mënyrë të fragmentarizuar dhe jo brenda afateve të përcaktuara.

3. DETAJET E AUDITIMIT

3.1 Vlerësimi i risqeve të aktiviteteve të subjektit

Analiza e riskut në programin e auditimit të performancës “Qarkullimi Rrugor në Bashkinë e Tiranës” është një komponent thelbësor për identifikimin dhe vlerësimin e pengesave që mund të ndikojnë në veprimtarinë e institucioneve përgjegjëse për këtë fushë me rëndësi të veçantë për funksionimin urban dhe mirëqenien e banorëve të qytetit.

Fig.1 Analiza SWOT

	Fuqitë (S)	Dobësitë (W)
Faktorë të brendshëm	• Ekzistenca e dokumenteve strategjike dhe planifikuese të bashkisë; • Kuadër institucional i konsoliduar dhe përgjegjësi të përcaktuara në nivel bashkie; • Përfshirja e objektivave për përmirësimin e transportit publik, përdorimin e biçikletave dhe lëvizjen këmbësore në dokumentet strategjike dhe planet e qytetit; • Disponueshmëri e burimeve financiare për mbulimin e shërbimeve bazë të transportit në qytet; • Zhvillim i projekteve që mbështesin lëvizshmërinë urbane;	• Mosgarantim i plotë i standardeve të cilësisë në transportin publik me autobus; • Flotë autobusësh jo e rinovuar në mënyrë të qëndrueshme; • Mungesë ose mosrespektim i korsive të dedikuara për autobusët nga mjetet private; • Mungesë e një sistemi të biletimit elektronik; • Mungesë e informacionit në kohë reale për përdoruesit e transportit publik. • Zhvillim minimal dhe jo i qëndrueshëm i infrastrukturës për biçikletat dhe këmbësorët; • Nivel i ulët i realizimit të fondeve të planifikuara • Mangësi në monitorimin dhe menaxhimin e lëvizshmërisë dhe trafikut në qytet; • Mangësi në mbledhjen dhe përdorimin e feedback-ut nga qytetarët mbi lëvizshmërinë urbane; etj.
	Shanset (O)	Kërcënimet (T)
Faktorë të jashtëm	• Mbështetje financiare dhe asistencë teknike nga institucionet dhe programet ndërkombëtare; • Politikat e Bashkimit Evropian në fushën e lëvizshmërisë urbane; • Praktika të mira ndërkombëtare për zhvillimin e lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme; • Zhvillimi global i teknologjive inteligjente (ITS) për menaxhimin e trafikut dhe transportit publik, etj.	• Zhvillimi urban dhe demografik i shpejtë, • Perceptimi kulturor i përdorimit të automjetit privat si tregues statusi social; • Rritja e fuqisë blerëse dhe aksesit në financim për blerjen e automjeteve; • Mungesa e politikave të integruara në nivel kombëtar për transportin dhe lëvizshmërinë, etj.

Burimi: Bashkia Tiranë

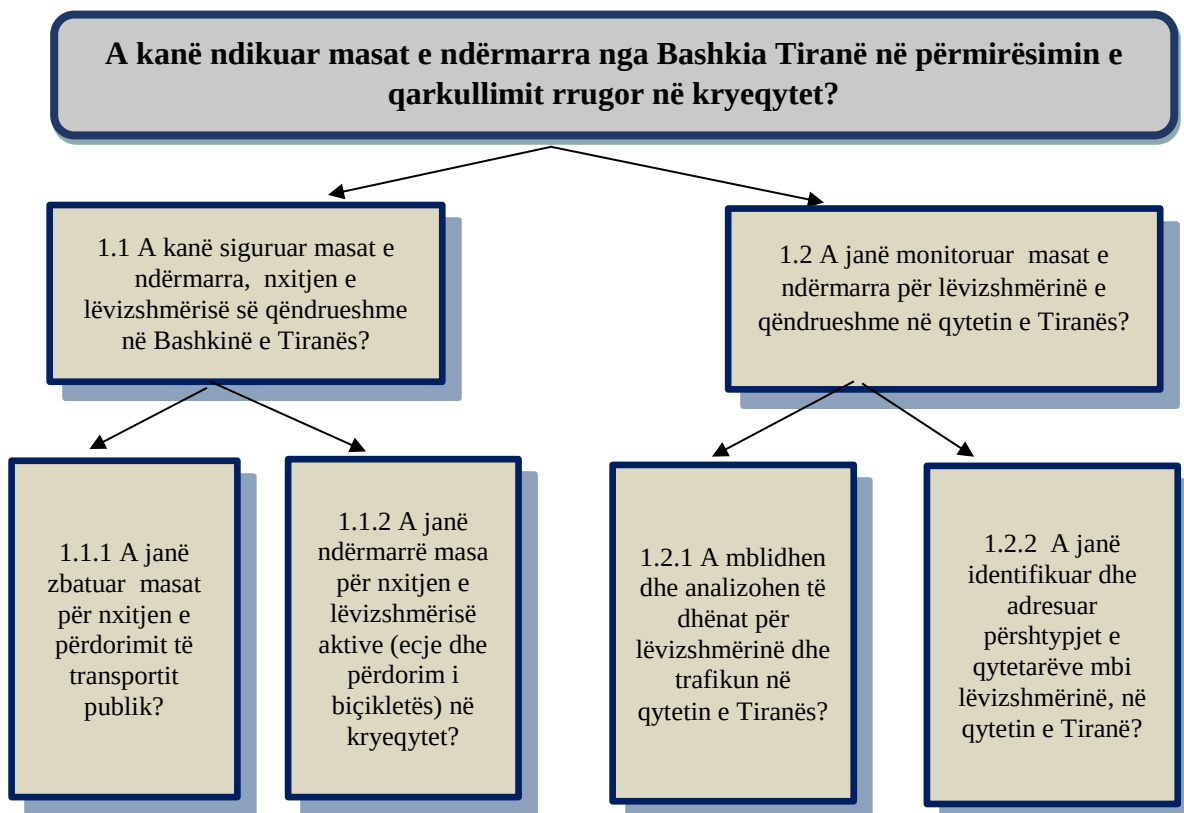
Kjo analizë u realizua duke përdorur modelin SWOT, i cili ndihmoi në klasifikimin e faktorëve të brendshëm (forcat dhe dobësitë) dhe të jashtëm (mundësitë dhe kërcënimet) që ndikojnë në lëvizshmërinë e qëndrueshme të njerëzve dhe mjeteve në kryeqytet.

Analiza e detajuar e risqeve ndihmon grupin e auditimit të përcaktojë fushat me risk të lartë që kërkojnë vëmendje të menjëhershme, si dhe të orientojë vlerësimin e performancës së institucioneve në drejtim të efektivitetit të masave të marra, nëse ato janë të mjaftueshme dhe të qëndrueshme për të garantuar një sistem lëvizshmërie urbane të sigurt, të qëndrueshëm dhe të aksesueshëm për të gjithë, duke mbajtur në konsideratë mbrojtjen e mjedisit. Kur risqet vijnë nga faktorë të brendshëm, institucioni duhet të mbështetet në fuqitë dhe të minimizojë dobësitë, ndërsa kur risqet vijnë nga faktorë të jashtëm institucioni duhet të shfrytëzojë shanset dhe të shmangë kërcënimet.

3.2 Objektivi i auditimit

Auditimi me temë “*Qarkullimi rrugor në Bashkinë e Tiranës*” kishte si objektiv kryesor të vlerësojë nëse masat e ndërmarra nga Bashkia e Tiranës kanë ndikuar në përmirësimin e lëvizshmërisë së qëndrueshme në kryeqytet. Periudha nën auditim do të jetë 2023–2025. Megjithatë, për qëllime analize dhe krahasueshmërie, mund të jenë shqyrtohen edhe të dhënat që i përkasin një periudhe më të gjerë kohore.

3.3 Pyetjet e auditimit



3.4 Fushëveprimi i auditimit

Auditimi me temë “*Qarkullimi rrugor në Bashkinë e Tiranës*” kishte si objektiv kryesor të vlerësonte nëse masat e ndërmarra nga Bashkia e Tiranës kanë ndikuar në përmirësimin e lëvizshmërisë së qëndrueshme në kryeqytet. Nëpërmjet këtij objektivi u synua të vlerësohej veprimtaria e Bashkisë Tiranë për temën nën auditim për periudhën 01.01.2023-31.12.2025. Në kuadër të këtij auditimi, fokusi ishte në aspektet e lëvizshmërisë urbane kryesisht në transportin publik, ecjen dhe përdorimin e biçikletës, Qendrën e Kontrollit dhe Menaxhimit të Trafikut, etj.

Periodha objekt auditimi siç është theksuar dhe më sipër do të jetë 2023-2025, megjithatë të dhëna historike jashtë kësaj periudhe mund të jenë analizuar dhe pasqyruar për të dhënë një panoramë më të qartë të ecures së treguesve të ndryshëm.

4. SHTJELLIMI I PYETJEVE TË AUDITIMIT

Mesazhi i auditimit:

Bashkia Tiranë, gjatë periudhës objekt auditimi 2023–2025, ka ndërmarrë një sërë masash në drejtim të zhvillimit të një sistemi të qëndrueshëm të lëvizshmërisë urbane, duke përcaktuar në dokumentet strategjike objektiva dhe masa për përmirësimin e transportit publik, promovimin e lëvizjes aktive dhe modernizimin e menaxhimit të trafikut. Megjithatë, progresi në zbatimin e këtyre politikave ka qenë i pjesshëm dhe jo gjithmonë i shoqëruar me mekanizmat e nevojshëm të planifikimit, monitorimit dhe koordinimit institucional. Si rezultat, një pjesë e ndërhyrjeve prioritare nuk janë materializuar sipas planifikimit, ndërsa mungesa e sistemeve të plota të monitorimit, procedurave të standardizuara, apo matjeve periodike të trafikut dhe indikatorëve të tjerë të lëvizshmërisë urbane kanë kufizuar mundësinë për të mbështetur në mënyrë të vazhduar vendimmarrjen mbi të dhëna periodike, të plota dhe të dokumentuara. Në këtë kontekst, auditimi evidenton nevojën për forcimin e kapaciteteve institucionale, konsolidimin e planifikimit strategjik dhe përshpejtimin e zbatimit të projekteve në proces, me qëllim zhvillimin e një sistemi lëvizshmërie më efektiv dhe eficient, të integruar dhe të orientuar drejt nevojave të qytetarëve.

4.1 A kanë siguruar masat e ndërmarra, nxitjen e lëvizshmërisë së qëndrueshme në Bashkinë e Tiranës?

4.1.1 A janë zbatuar masat për nxitjen e përdorimit të transportit publik?

Rrjeti i linjave qytetëse të transportit publik përbëhet nga 15 linjat e miratuara nga Këshilli Bashkiak,²⁵ itineraret përkatëse dhe stacionet e ndalimit për secilën linjë. Për çdo linjë, vendimi paraqet itinerarin dhe stacionet sipas rendit të kalimit të autobusit, duke filluar nga stacioni i nisjes deri në stacionin përfundimtar, për secilin sens lëvizjeje.

Oraret e pikut të qarkullimit variojnë sipas ditëve dhe ngjarjeve që mund të zhvillohen në ditë të caktuara në Tiranë si evente sportive, protesta, koncerte apo pritje protokollare. Bazuar në informacionin e përcjellë nga subjekti, oraret e pikut janë ditët e javës në oraret 07.00 – 09.00 mëngjes, 12.00 -13.00 mesditë, dhe 16.00 – 19.00 pasdite. Për çdo nyje semaforike operatorët e Sektorit të Monitorimit dhe Menaxhimit të Sistemeve të Trafikut në varësi të nevojave, duke u bazuar në pamjet filmike të CCTV dhe komunikimeve me Policinë e Shtetit, marrin masa në menaxhimin e trafikut.

Gjatë auditimit, në terren u verifikuan frekuencat e lëvizjes së mjeteve dhe kohëqëndrimi në stacion, (nën kriterin Nr. 3) përmbledhur në tabelën më poshtë.

Tabela 3: Frekuencat e linjave të autobusëve urbane²⁶

Nr.	Linja	Frekuenca/ min		Urdhër Nr.44026/1 30.12.2025	Kohëqëndrimi/ sek		Urdhër Nr.44026/1 30.12.2025	Komente
		1	2		1	2		
1	5A	11	5	13	30	15	30	Tabela informuese “Shtëpia e Gjethëve” nuk është i përditësuar.
2	12 A	9	10	15	50	120	30	Nuk ka hartë informuese.
3	15	5	3	8	25	20	30	Mungonte aksesi për PAK.
4	5 B	12	11	16	30	30	30	
5	Linja e Gjellbër	14	15	10	30	20	30	Nuk ka hartë informuese.

²⁵ Vendimin nr. 39, datë 23.05.2016 të Këshillit Bashkiak, ndryshimet e miratuara me Vendimin nr. 127, datë 15.10.2021, si dhe ndryshimet e miratuara me Vendimin nr. 176, datë 24.12.2021 dhe Vendimin nr. 95, datë 21.11.2025,

²⁶ Burimi i informacionit: Verifikimi në terren

6	Tirana e Re (sensi antiorar)	12	5	8	20	30	30	Autobusi kondicioner (Targa)	nuk kishte funksional.
---	------------------------------	----	---	---	----	----	----	------------------------------	------------------------

Burimi: Bashkia Tiranë,

Përpunoi: Grupi i auditimit

Gjithashtu, u shqyrtuan kushtet e kërkuara teknike, të komoditetit dhe të sigurisë që duhet të plotësojnë mjetet e transportit publik. Nën kriterin që transporti duhet të kryhet vetëm me mjete të destinuara për transport publik udhëtarësh, të pajisura me dalje emergjence funksionale, dyer me hapje automatike dhe sinjalistikën përkatëse të hyrjes dhe daljes dhe gjithashtu, mjetet duhet të jenë të pajisura me sistem kondicionimi, pajisje për aksesin e personave me aftësi të kufizuara, kur infrastruktura rrugore e lejon, si dhe me kuti të ndihmës së shpejtë, u vërejtën mangësi në kushtet fizike të automjeteve. Mjetet duhet të kenë dritare funksionale, të mos pengohen nga reklamat, të jenë të mirëmbajtura nga ana teknike dhe estetike, me dysheme, tavan dhe mure anësore në gjendje të mirë, të sigurojnë hermeticitet ndaj faktorëve të jashtëm dhe të kenë ngjyrë uniforme për mjetet që operojnë në të njëjtën linjë. Reklamat e vendosura në mjet duhet të jenë në përputhje me legjislacionin në fuqi dhe të mos çenojnë sigurinë e qarkullimit rrugor apo fushëpamjen e drejtuesit të mjetit. Gjithashtu stacionet duhet të pajisen me hartën orientuese të rrjetit të linjave dhe oraret përkatëse të shërbimit, ndërsa në brendësi të autobusëve duhet të afishohet linja dhe stacionet përkatëse, me qëllim informimin e udhëtarëve.

1. Shërbimi i transportit publik urban në territorin e Bashkisë Tiranë nuk kanë respektuar kërkesat e kuadrit rregullator²⁷, sa i përket kushteve teknike të mjeteve të transportit urban.

Gjatë vizitave në terren rezultoi se autobusët kishin mangësi të kriterëve teknike si aksesin për PAK, kondicionerë jo funksionalë, stacionet nuk kanë harta orientuese dhe tabela që tregojnë linjat të cilat kalojnë në ato stacione. Kjo situatë ka ardhur si pasojë e faktit që nga Bashkia Tiranë ka munguar monitorimi dhe kontrolli i mjaftueshëm i linjave të autobusëve urbanë gjatë procesit të vlerësimit dhe rinovimit të çertifikatave. Situata e mësipërme sjell uljen e cilësisë së shërbimit dhe mungesën e aksesueshmërisë së barabartë dhe mosfrekuentimin e shërbimit të transportit urban nga qytetarët. Sektori i Planifikimit dhe Menaxhimit të Transportit Publik dhe Sektorit të Liçencave të Transportit nuk kanë bashkëpunuar në kuadër të harmonizimit të punës për të siguruar që performanca e operatorëve të linjave urbane dhe kushtet fizike të secilit automjet të jenë brenda standardit të kërkuar në kuadrin rregullator.

2. Marrëdhënia midis Bashkisë dhe GOOGLE Maps nuk është e formalizuar dhe e standardizuar sipas kërkesave të kuadrit ligjor shqiptar për shkëmbimin e informacionit.

Informacioni mbi itineraret dhe oraret gjendet vetëm në GOOGLE Maps, një aplikacion i pavarur i cili nuk menaxhohet nga Bashkia Tiranë. Pamvarësisht se GOOGLE Maps internalizon dhe shpërndan informacion të natyrës zyrtare nga Bashkia Tiranë, marrëdhënia midis Bashkisë dhe GOOGLE Maps nuk është e formalizuar dhe e standardizuar sipas kërkesave të kuadrit ligjor shqiptar për shkëmbimin e informacionit,²⁸. Kjo sjell mugesë të sigurisë kibernetike dhe mundësi potenciale për disponim të paautorizuar të informacionit të shkëmbyer. Situata ku i vetmi program që ofron informacion në kohë reale për frekuencat dhe linjat e transportit urban në Bashkinë Tiranë është GOOGLE Maps, e vendos informimin e qytetarëve në kushtet e mungesës së një plani B, në rast mosfunksionimi të këtij programi.

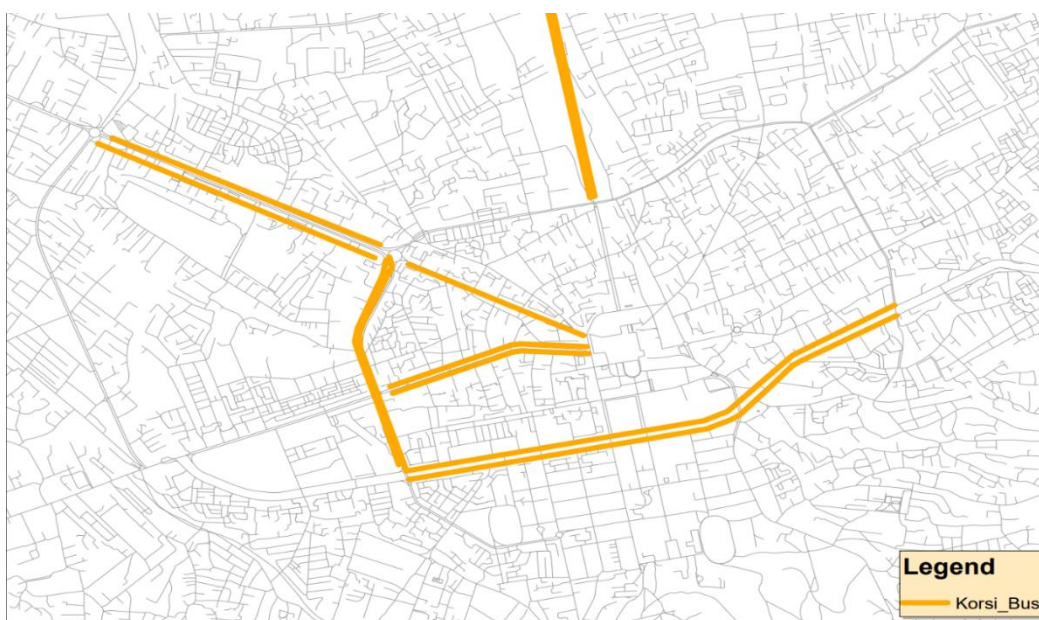
²⁷ Sipas VKB Nr. 39, datë 23.05.2016 dhe kushteve teknike të mjeteve dhe stacioneve të përcaktuara në Urdhëresën Nr.27458 datë 13.09.2016

²⁸ Ligji Nr. 25/2024 Për sigurinë kibernetike

3. Bashkia Tiranë nuk ka siguruar mbulim të mjaftueshëm me korsi të dedikuara autobusësh:

Sipas projektit BRT²⁹, Bashkia Tiranë duhet të mbulojë me korsi të dedikuara autobusësh 31.9km (gjatësi rruge), ose 39.8% të totalit të gjatësisë së rrugëve urbane kryesore në Bashkinë Tiranë. Megjithatë, ka rezultuar se Bashkia ka mundur të mbulojë vetëm 8.8 km gjatësi rruge, pra rreth 11 % të totalit të rrugëve urbane kryesore. Në këtë drejtim duhet theksuar se, angazhimi i Bashkisë Tiranë është zhvilluar si një proces i ngadaltë i cili ndodhet ende në fazë fillestare, duke qënë se ndërtimi i korsive të autobusëve vijon të konsiderohet rast pas rasti së bashku me ndërtimin e rrugëve të reja. Strategjikisht nuk i është dhënë prioritet studimit dhe ndërtimit të korsive të autobusëve. Sikurse mund të shihni dhe më poshtë që mbulimi me keto korsi është minimal: pra 11% i totalit të gjatësisë së rrugëve urbane kryesore, nuk përfshin asnjë rrugë dytësore të Bashkisë Tiranë, duke sjellë ekspozimin e urbanëve ndaj trafikut të rënduar (duke konsideruar dhe vonesat në stacione) dhe duke ulur shpjëtesinë e lëvizjes dhe besueshmërinë e qytetarëve në raport me këtë shërbim.

Harta: 1: Mbulimi me korsi autobusësh në Bashkinë Tiranë³⁰



Burimi: Bashkia Tiranë,
Përpunoi: Grupi i auditimit

Terminalet:

Sipas Planit të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (SUMP) të Bashkisë së Tiranës, zhvillimi i terminaleve multimodale përbën një nga masat kryesore për përmirësimin e sistemit të transportit publik dhe integrimin e mënyrave të ndryshme të transportit. Në këtë kuadër janë planifikuar Terminali i Autobusëve Lindje–Juglindje (Terminali Lindor – TEG), Terminali Multimodal i Tiranës (Terminali Veri–Jug, Kthesa e Kamzës/Casa Italia), si dhe rehabilitimi i infrastrukturës hekurudhore dhe ndërtimi i lidhjes së re hekurudhore me Aeroportin e Rinasit. SUMP parashikon rehabilitimin e seksionit hekurudhor Durrës–Kashar–Laparakë dhe ndërtimin e linjës hekurudhore ndërmjet Tiranës dhe Aeroportit të Rinasit me përfundim në vitin 2025, si dhe rehabilitimin e seksionit Laparakë–Qendër me përfundim në vitin 2030. Këto ndërhyrje synojnë krijimin e një sistemi të integruar transporti nëpërmjet terminaleve multimodale.

Sipas SUMP, Terminali Lindor (TEG) ishte planifikuar të përfundonte në vitin 2022. Referuar përgjigjeve të Bashkisë Tiranë, terminali përbën një nga projektet kryesore për riorganizimin e transportit të udhëtarëve në Tiranë dhe është konceptuar si një nyje lidhëse ndërmjet transportit urban,

²⁹ Bus Rapid Transport, projekt i Bashkisë Tiranë që ka për qëllim zhvillimin e transportit urban.

³⁰ Burimi Bashkia Tiranë

ndërrurban dhe ndërkombëtar. Ai është projektuar për të ofruar standarde moderne të pritjes së udhëtarëve, organizimin e flukseve të autobusëve dhe reduktimin e trafikut në zonat qendrore të qytetit. Nga verifikimi në terren rezulton se Terminali Lindor është i përfunduar dhe funksional. Në terminalin Lindor ndodhen momentalisht linja e Kosovës dhe Ndërkombëtare të cilat menaxhohen nga Tirana Parking. Këto linja do të kalojnë te Terminali Veri-Jug sapo të ketë përfunduar.

Ndërkohë, Terminali Veri-Jug (Kthesa e Kamzës/Casa Italia), sipas SUMP, ishte planifikuar të përfundonte në vitin 2025. Ky terminal funksionon si pikë grumbullimi dhe nisjeje për linjat ndërqytetase që lidhin Tiranën me zonat veriore dhe jugore të vendit dhe përdoret për organizimin e flukseve të autobusëve ndërrurbanë. Projekti parashikon integrimin e transportit me autobus, transportit hekurudhor dhe, në perspektivë, formave të tjera të transportit publik, si edhe ndërtimin e stacionit hekurudhor, sistemeve elektronike të informacionit dhe biletarisë, parkimeve dhe hapësirave publike të gjelbëruara. Nga verifikimi në terren rezultoi se shërbimi ndërqytetas kryehet në këtë terminal, megjithëse ndërtimi i tij nuk ka përfunduar ende plotësisht. Nga analizimi i dokumentacionit të vënë në dispozicioni rezultoi se kontrata me objekt 'Ndërtimi i Terminalit Verior të Transportit Publik' është në zbatim. Afati kontraktor 24-mujor është shtyrë me 20 muaj e 28 ditë, e formalizuar nëpërmjet amendimit përkatës të kontratës, ndërsa gjatë kësaj periudhe shërbimi vijon të ofrohet përmes një terminali provizor, mbi bazën e një kontrate huapërdorjeje.

4. Bashkia Tiranë nuk ka siguruar që procesi i rinovimit të certifikatave të mjeteve të transportit urban, të kryhet sipas kushteve të përcaktuara.

Sikurse u shpjegua dhe më sipër, kushtet fizike të autobusëve urbanë nuk i përmbushin kriteret e nevojshme për të qënë të certifikuar.³¹

Sektori i Liçencave të Transportit është struktura përgjegjëse për administrimin, shqyrtimin dhe vlerësimin e kërkesave të paraqitura nga persona fizikë dhe juridikë për ushtrimin e veprimtarisë në fushën e transportit rrugor, në përputhje me kuadrin ligjor dhe nënligjor në fuqi. Në ushtrimin e veprimtarisë së tij, sektori administron kërkesat e paraqitura, verifikon dhe shqyrton dokumentacionin shoqërues, vlerëson përmbushjen e kriterëve ligjore dhe procedurale, si dhe përgatit aktet administrative për lëshimin, rinovimin, ndryshimin e certifikatave, në përputhje me kompetencat e përcaktuara në legjisllacionin në fuqi. Procedura e trajtimit të kërkesave për pajisjen me certifikatë zhvillohet në këto faza:

- a) Paraqitja e kërkesës pranë Sektorit të Informimit dhe Shërbimeve për Qytetarët.
- b) Shqyrtimi dhe verifikimi i dokumentacionit nga Sektori i Liçencave të Transportit.
- c) Përgatitja e memos drejtuar DP së DPPIMPP.
- d) Nënshkrimi nga specialisti, Përgjegjësi i Sektorit, Drejtori i DTTR dhe Drejtori i Përgjithshëm i DPPIMPP.
- e) Përgatitja e mandatit të pagesës.
- f) Plotësimi i afatit të vlefshmërisë së certifikatës.
- g) Përcjellja e certifikatës, memos dhe mandatit të pagesës pranë Sektorit të Informimit dhe Shërbimeve për Qytetarët.
- h) Tërheqja e certifikatës nga aplikanti.

Afati për përfundimin e procedurës, nga dorëzimi i dokumentacionit deri në pajisjen me certifikatë, është 30 (tridhjetë) ditë pune.

Për periudhën 2023-2025 janë rivlerësuar rreth 60 certifikata mjeteshe për 5 linja autobusësh nga 15 linja në total.

Nga këto 60 certifikata u verifikua procesi i vlerësimit të certifikatës për trembëdhjetë automjete, 32ose 21% e totalit të rivlersimeve të kryera për periudhën për këto linja.

³¹ Bazuar kjo në dispozitat e Vendimit nr. 39, datë 23.05.2016 të Këshillit Bashkiak, Udhëzimit Nr.5627 datë 18.11.2016 dhe Urdhëresës Nr.27458 datë 13.09.2016.

Gjithashtu u vërejt se nga ky sektor janë pranuar praktika për aplikimin e rinovimit të çertifikatës së autobusëve, ku kontrata e sigurimit e përdorur në aplikim është jashtë afatit të vlefshmërisë. Mangësi në disa praktika të pranura ka dhe në dokumentacionin lidhur me drejtuesin e mjetit. Gjithashtu evidentohet mungesa e konsiderimit të indikatorëve të tjerë lidhur me marrjen e masave për revokimin e çertifikatave, sipas Udhëzimit 27458 datë 13.09.2016.

5. Procesi i rimbursimit të linjave të autobusëve urbanë, i cili është përdorur nga Bashkia Tiranë si incentivë për përmirësimin e shërbimit të transportit urban, ka mangësi në dokumentimin e kriterit kryesor të rimbursimit, numrit të kilometrave të kryera në muaj nga secili autobus:

Rimbursimi i linjave të transportit urban është përdorur si instrument i Bashkisë Tiranë për të garantuar një shërbim të aksesueshëm, të përbalueshëm dhe të qëndrueshëm për qytetarët. Pas periudhës së pandemisë COVID-19 subvencioni i linjave të transportit urban është përdorur si politikë për të mbuluar humbjet e operatorëve dhe për të shmangur ndërprerjen e shërbimit. Kjo politikë u hartua për të siguruar ruajtjen e vazhdimësisë së ofrimit të shërbimit për qytetarët. Rimbursimi i linjave të autobusëve urban, përfitohej nga operatori nëse mjetet e certifikuara/autorizuara kryejnë jo më pak se 90 % të kilometrave mujore të planifikuara në urdhrin e kryetarit të Bashkisë për kushtet e shërbimit të linjave qytetase.³²

Rimbursimi është kryer sipas një seti me dokumentacion të punuar nga subjekti dhe nga operatori në mënyrë individuale. Llogaritja dhe konfirmimi i kilometrave të përshkruar nga secili mjet është kryer në mënyrë të njëanshme nga kompania e cila operon linjën. Nuk ka një procesverbal të firmosur apo vulosur nga të dyja palët për verifikimin e kilometrave të përshkruara, sipas normave tekniko-profesionale dhe metodologjike të shërbimit arkivor në Republikën e Shqipërisë³³. Dokumentat faktues të kilometrave të ardhura nga subjektet, për vitet 2023-2024 nuk janë të vulosura as fizikisht as digjitalisht. Operatorët e Sektorit të Sistemeve, nuk kryejnë verifikime të dokumentuara të rastësishme të GPS-it të autobusëve urbanë të linjave të licencuara. Nga ky sektor nuk janë bërë verifikime apo monitorime të vazhdueshme mbi baza ditore të gjenerimit të informacioneve të sistemeve inteligjente të transportit, programeve të ndryshme që janë në funksion të shërbimit të transportit urban.³⁴ Në këtë situatë, gjendemi në kushtet e mundësisë për raportim të fryrë dhe të pasaktë të numrit të kilometrave të kryera nga autobusët, duke ekspozuar subjektin në rrezikun për kryerjen e pagesave të pajustificuara dhe duke sjellë mungesë transparence lidhur me procesin e rimbursimit në total.

Linjat³⁵ e përzgjedhura si kampion auditimi janë:

- Linja 5A (Ish Kombinati i Autotraktorëve – Qendër)
- Linja 5B (Institut-Qendër)
- Linja 12A (Uzina Dinamo e Re-Sharrë)
- Linja 12B (5 Maji- Sharrë)
- Linja 15 (Kombinat-Kinostudio)
- Linja 16 (Linja e Gjelbër)

Për përllogaritjen e rimbursimit në vitet 2023-2024, është përdorur një formulë e bazuar në kilometrat e kryer nga secili autobus³⁶.

³² VKB nr. 177, datë 24.12.2021 VKB Nr. 125 datë 19.11.2024

³³ Neni 14 Të gjithë ekzemplarët e dokumenteve vulosen.

³⁴ Rregullorja e Brendshme të Bashkisë Tiranë ; Pika 2 dhe 3 të kapitullit 3 të Vendimit Nr.45127 datë 21.11.2024.

³⁵ Zgjedhja e linjave kampion auditimi është bërë në bazë të kriterit sasior të mbulimit me shërbim të transportit urban të Bashkisë Tiranë, duke vlerësuar paraprakisht linjat e zgjedhura si linjat me më shumë pasagjerë, në një vlerësim bazuar në fakte të njohura botërisht.

³⁶ Përllogaritje e kryer bazuar VKB nr. 177, datë 24.12.2021

Formula është: $SL = [(ST*50\%) * (KATL/KATT)] + [(ST*50\%) * (KMAKTT)]^{37}$ Ndryshimi i formulës së llogaritjes së rimbursimit është formalizuar me VKB Nr.125 datë 21.11.2024, sipas të cilit vlera e rimbursimit llogaritet bazuar në numrin e biletave të shitura për secilën linjë. Formula është:

Tabela 4:Formula e rimbursimit

Fasha në % e realizimit të km	Koeficienti	Vlera në lekë e subvencionimit	Vlera e subvencionuar
90.00- 91.99	0.7	10	
92.00-93.99	0.8	10	
94.00-95.99	0.9	10	
96.00-100	1	10	

Burimi: Bashkia Tiranë

Përpunoi: Grupi i auditimit

Informacioni i nxjerrë nga auditimi, i dokumentacionit të ardhur nga subjekti paraqitet në tabelën si më poshtë:

Tabela 5: Rimbursimi në muaj për periudhën 2023-2025

Linja	Periudha e raporteve	Të rimbursuara/muaj	Të parimbursuara	Komente
Linja 5 B Institut- Qendër	Janar – Dhjetor 2023	11	1 (Dhjetor 2023)	Sistemi GPS nuk është konfiguruar sipas kushteve të përcaktuara në kontratë.
	Janar – Dhjetor 2024	11	1	Automjetet nuk kanë përshkruar numrin e nevojshëm të kilometrave sipas VKB Nr.177 datë 24.12.2021
	Janar -Dhjetor 2025	12		
Linja 5 A Ish Kombinati i Autotraktorëve - Qendër	Janar – Dhjetor 2023	12		
	Janar – Dhjetor 2024	12		
	Janar – Dhjetor 2025	12		
Linja 16 “L. e Gjelbër”	Janar – Dhjetor 2023	10	2	Automjetet nuk kanë përshkruar numrin e nevojshëm të kilometrave sipas VKB Nr.177 datë 24.12.2021
	Janar – Dhjetor 2024	12		
	Janar – Dhjetor 2025	12		
Linja 12 Uzina Dinamo e Re – Sharrë	Janar- Dhjetor 2023	5	7	Automjetet nuk kanë përshkruar numrin e nevojshëm të kilometrave sipas VKB Nr.177 datë 24.12.2021
	Janar- Dhjetor 2024	6	6	Automjetet nuk kanë përshkruar numrin e nevojshëm të kilometrave sipas VKB Nr.177 datë 24.12.2021
	Janar- Dhjetor 2025	12		
Linja 15 Kombinat – Kinostudio – Tufinë	Janar- Dhjetor 2023	12		
	Janar- Dhjetor 2024	12		
	Janar- Dhjetor 2025	12		

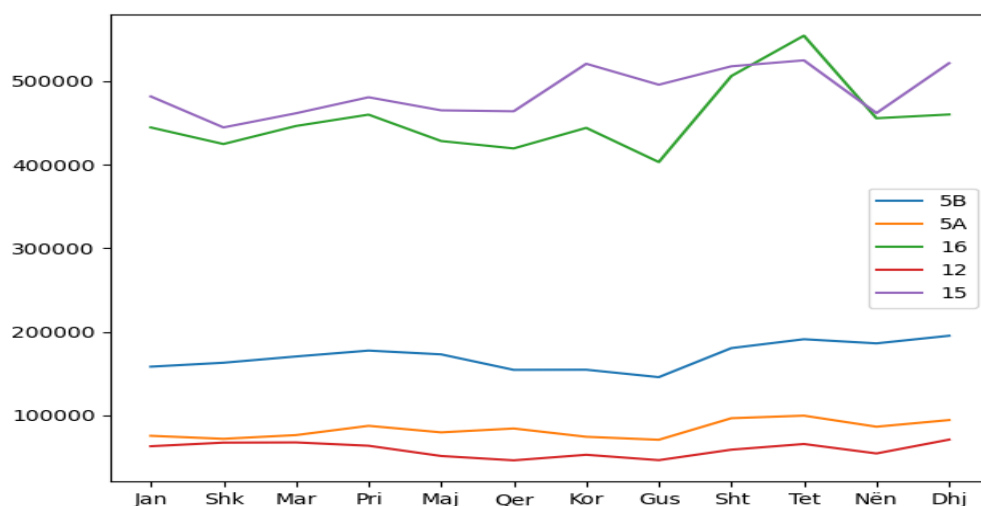
Burimi: Bashkia Tiranë

Përpunoi: Grupi i auditimit

Grafiku i pasqyrimt të numrit të biletave të shitura për secilën linjë në vitin 2025, paraqitur si më poshtë, krahason vizualisht linjat dhe trendin e shitjes së biletave duke evidentuar linjat me numër më të madh shitjesh të biletave.

³⁷ SL- Subvencioni për linjë; ST- Subvencioni total; KATL- Kapaciteti total i mjeteve për linjë; KATT- Kapaciteti total i të gjitha mjeteve për të gjitha linjat; KMAKTT- Kilometrat total për të gjitha linjat

Grafiku 2: Numri i biletave të shitura për vitin 2025



Burimi: Bashkia Tiranë

Përpunoi: Grupi i auditimit

Totali i rimbursimit për secilën linjë, për vitet objekt auditimi paraqitet në tabelën si më poshtë:

Tabela 6: Rimbursimi vjetor për linjat e autobusëve urbanë

SUBVENCION PER PERIUDHEN 2023-2025 PER LINJAT QYTETESE				
LINJAT				
	viti 2023	viti 2024	viti 2025	totali 2023-2025
Linja nr. 1/A "Selitë – Kristal – Qendër – Ish Stacioni i Trenit – Allias" Linja nr. 1/B "Kodra e Dilellit – Kristal – Qendër – Ish Stacioni i Trenit – Allias"	766,627	6,609,545	8,268,408	15,644,580
Linja nr.2" Teg-Sauk I Vjetër-Kopshti Zoologik-Ish Stacioni I Trenit"	11,668,669	11,993,970	9,548,830	33,211,469
Linja nr.3 Kashar	2,942,212	24,962,047	18,396,100	46,300,359
Linja nr.4" Qender-QTU-Megatek-City Park"	17,124,778	18,988,842	30,221,700	66,335,320
Linja nr. 5/A "Ish Kombinati I Autotraktoreve– Qender"	14,596,872	17,292,942	9,982,870	41,872,684
Linja nr. 5/B "InstitutT – Qender"	8,532,950	14,327,702	20,313,171	43,173,823
Linja nr.6 "Laprakë"	872,705	3,673,407	6,280,150	10,826,262
Linja nr. 8 "Qender – Sauk i Ri – Teg/ Sauk i Vjeter/ Sanatorium"	21,761,161	28,083,981	28,941,090	78,786,232
Linja nr. 9 Qyteti Studenti – Jordan Misja	0	0	2,719,230	2,719,230
Linja nr. 10 me Degëzimet: Degëzimi 10/A "Marteniteti i Ri – Qendër", Degëzimi 10/B "Mihal Grameno –Qendër"dhe Degëzimi: 10/C "Rrethrotullimi Shkozë - Ish Fusha e Aviacionit"	0	0	1,208,300	1,208,300
Linja nr. 11 Porcelan	16,627,257	20,731,900	18,766,470	56,125,627
Linja nr. 12 "Uzina Dinamo e Re – Sharrë"	6,250,453	6,488,322	6,886,655	19,625,430
Linja nr. 13 "Tirana e Re"	34,034,405	44,379,016	34,529,110	112,942,531
Linja nr. 15 "Kombinat – Kinostudio /Tufinë"	32,526,988	45,552,842	58,402,180	136,482,010
Linja nr. 16 "Linja e Gjellbërt"	25,321,627	39,019,027	53,550,557	117,891,211
TOTALI	193,026,704	282,103,543	308,014,821	783,145,068

Burimi: Bashkia Tiranë

Përpunoi: Grupi i auditimit

6.Bashkia Tiranë nuk ka bërë vlerësimi e performancës së linjave të transportit urban: Sektori i Planifikimit dhe Menaxhimit të Transportit Publik nuk ka kryer procesin e vlerësimit të operatorëve

të linjave të transportit urban. Komisioni Vlerësues i cili duhet të kryente vlerësimin e performancës së linjave të transportit urban , nuk ka qënë funksional pas vitit 2021³⁸.

Bashkia Tiranë ka neglizhuar procesin e vlerësimit të performancës së linjave të transportit urban, duke i dhënë hapësirë këtyre të fundit për problematika të vazhdueshme të evidentuara nga AMK dhe ankesat e qytetarëve, për të cilat nuk janë marrë masa ndëshkuese në pikëzim.

Sektori i Planifikimit dhe Menaxhimit të Transportit Publik ka si detyrë funksionale vlerësimin e situatës në bazë të informacioneve që ka, të marra nga subjektet që operojnë në transportin publik ose burime të tjera informimi dhe bën interpretimin e ecurisë së tyre duke sugjeruar rrugët më efektive. Gjithashtu monitoron cilësinë e transportit publik, mjeteve të transportit që disponohen nga shoqëritë që ofrojnë këtë shërbim në përputhje me kontratën e ofrimit të shërbimit.

Nga AMK dërgohen në bazë mujore raportet me numrin e shkeljeve dhe llojin për secilën linjë, por këto të fundit nuk janë pjesë e vlerësimit (pikëzimit të performancës) dhe nuk është aplikuar asnjë masë ndaj linjave të transportit nga Komisioni Vlerësues³⁹

7.Bashkia Tiranë është në kushtet e vonesës për planet dhe projektet për Sistemet Inteligjente të Transportit (SIT):

Planet dhe projektet për Sistemet Inteligjente të Transportit (SIT) janë parashikuar dhe miratuar në nivel strategjik në kuadër të Planit të Mobilitetit të Qëndrueshëm Urban (SUMP) të Bashkisë së Tiranës. SUMP përcakton objektivat, masat dhe prioritetet për zhvillimin e zgjidhjeve inteligjente në transport. Planet dhe projektet e sistemeve inteligjente të transportit *SIT*, janë miratuar dhe nuk janë implementuar ende. Janë evidentuara vonesa në implementimin e të gjitha sistemeve inteligjente të menaxhimit të qarkullimit në Bashkinë e Tiranës.

Monitorimi, menaxhimi dhe kontrolli i transportit publik qytetës nëpërmjet Sistemeve Inteligjente të Transportit (AVL – Automatic Vehicle Location), në nivel lokal, si dhe sistemeve të informacionit në kohë reale për pasagjerët (RTIP – Real Time Information for Passengers) në disa nga stacionet kryesore, është parashikuar të realizohet në kuadër të projektit Bus Rapid Transit (BRT), ratifikuar me Ligjin Nr. 44/2024 “Për ratifikimin e marrëveshjes së huas ndërmjet Republikës së Shqipërisë (huamarrësi), përfaqësuar nga Ministria e Financave dhe Ekonomisë, dhe KfW Frankfurt AM Main (KfW) për financimin e projektit “Transporti i Gjelbër i Tiranës”, hua totale 81 milionë euro.

Bus Rapid Transit (BRT) është projekti i cili përfshin të gjitha aktivitetet lidhur me transportin urban të udhëtarëve në Bashkinë Tiranë. Fushëveprimi i projektit të Transportit të Gjelbër në Tiranë përfshin kryesisht zhvillimin, projektimin, zbatimin dhe operimin e sistemit të parë elektrik të Transportit të Shpejtë me Autobus (e-BRT) në qytet në tre koridore kryesore urbane.

Fushëveprimi i projektit është i ndarë në pesë komponentë kryesorë nga të cilët objekt auditimi kanë qënë dy prej tyre:

- Komponenti 1: Autobusë elektrikë dhe Infrastruktura e Ngarkimit. Kjo e fundit përfshin prokurimin e autobusëve elektrikë me bateri dhe instalimin e infrastrukturës së nevojshme të karikimit të shpejtë në rrugë. Ky komponent sipas afateve të parashikuara në SUMP, pritej të ishte i implementuar plotësisht brenda vitit 2025 dhe rezulton në vonesë.
- Komponenti 4: Qendra e Menaxhimit dhe Sistemet TIK: Kjo përfshin krijimin e një Qendre Menaxhimi BRT dhe zbatimin e sistemeve të nevojshme të Teknologjisë së Informacionit dhe Komunikimit (TIK) për menaxhimin dhe operacionet e bazuara në të dhëna si dhe biletimin elektronik, etj. Ky komponent sipas afateve të parashikuara në SUMP, pritej të ishte i implementuar plotësisht brenda vitit 2022 dhe rezulton në vonesë.

³⁸Urdhërin i Kryetarit Nr. 27458 datë 13.09.2016 “Për monitorimin, inspektimin, raportimin dhe vlerësimin e performancës në shërbimin publik të transportit qytetës të udhëtarëve dhe zbatimi i masave për shkelje të kontratës së shërbimit të transportit qytetës”.

³⁹ Urdhëresa Nr.27458 datë 13.09.2016.

Kostoja Totale e BRT është rreth 110 milionë euro sipas një marrëveshje financimi të nënshkruar në Dhjetor 2023. Financimi është bërë në formën e huasë nga KfW në shumën prej 50 milionë euro të ofruara nga banka shtetërore gjermane e zhvillimit. Një pjesë e financimit është grant i BE-së, përafërsisht 31-32 milionë euro në grante të ndara nëpërmjet Kornizës së Investimeve në Ballkanin Perëndimor (WBIF) dhe kontributi i Bashkisë së Tiranës, rreth 29 milionë euro. Sipas marrëveshjes së huasë, grafiku më i shpejtë i mundshëm i disbursimit prashikon gjashtë mujorin e parë të vitit 2024 si periudhën e parë të mundshme të disbursimit të huasë. Ky grafik nuk është zbatuar nga Bashkia Tiranë për asnjë nga aktivitetet.

Bazuar në dokumentin Separate Agreement datë 28.12.2023, në Aneksin 2, u evidentua se për të gjitha aktivitetet e parashikuara në këtë aneks, subjekti është në kushtet e vonesës.

Tabela 7: Aktivitetet e parashikuara dhe afatet kohore

Lloji i kontratës	Publikimi i tenderit	Nënshkrimi i kontratës	Fillimi i zbatimit	Përfundimi
Asistencë teknike për menaxhimin e projektit	05/2023	03/2024	04/2024	12/2029
Asistencë teknike për mbikëqyrjen e punimeve	05/2023	03/2024	11/2026 (Faza I: 02/2025)	06/2029 (Faza II: 08/2025)
Kontratë punimesh (Faza I: Punime civile në linjën Unaza)	11/2025 (Faza I: 07/2024)	10/2026 (Faza I: 01/2025)	11/2026 (Faza I: 02/2025)	06/2029 (Faza I: 08/2025)
Kontratë furnizimi (nëse bëhet e zbatueshme) – Faza I: 8 autobusë elektrikë dhe 2 karikues për linjën Unaza	11/2025 (Faza I: 07/2024)	10/2026 (Faza I: 01/2025)	11/2026 (Faza I: 02/2025)	06/2029 (Faza I: 08/2025)
Komunikim dhe vizibilitet	03/2024	12/2024	02/2025	06/2029

Burimi: Bashkia Tiranë

Përpunoi: Grupi i auditimit

Sipas nenit 4.1 të marrëveshjes së huasë, në formën e tarifës së zotimit financiar, huamarrësi paguan një tarifë të parimbursueshme të zotimit financiar prej 0.25 % në vit (tarifa e zotimit financiar) për shumën e padisbursuar të huas. Tarifa e zotimit bëhet e kërkueshme për pagesë çdo gjysmëviti, në fund të periudhës 15 maj dhe 15 nëntor të çdo viti, ku për herë të parë bëhet e kërkueshme më 15 maj 2025, por jo më parë se në datën përkatëse pas datës në të cilën kjo marrëveshje hyn në fuqi, sipas nenit 15.11 (hyrja në fuqi dhe në efekt). Tarifa e angazhimit do të faturohet nëse është me efekt prapaveprues, për periudhën që fillon dymbëdhjetë muaj pas nënshkrimit të kësaj marrëveshjeje dhe do të zgjasë deri në datën e disbursimit të plotë të huas ose, nëse është e zbatueshme, deri në datën e përfundimit të plotë të disbursimeve nga huaja.

Gjatë auditimit kemi konstatuar se sipas dy praktikave shkresore të vitit 2025, përkatësisht shkresat me Nr.6857 Prot. datë 22.04.2025 dhe shkresës me Nr. 15616/1 Prot. datë 09.05.2025, si dhe për vitin 2026 shkresat me Nr. 16213/1 Prot. datë 11.05.2026 dhe shkresës Nr. 16213/2 Prot. datë 15.05.2026, rezulton se bazuar në nenin e mësipërm, Bashkia Tiranë në cilësinë e huamarrësit, ka paguar progresivisht vlerën prej 47 569,44 euro në vitin 2025 dhe vlerën prej 62 500,00 euro në vitin 2026. Bashkia Tiranë nuk është angazhuar në zbatimin e termave të marrëveshjes së ratifikuar me ligj për implementimin e BRT duke u vendosur në kushtet e shpenzimeve financiare të pajustificuara Implementimi i BRT dhe gjithë aktiviteteteve që ai përfshin janë në vonesë në raport me dokumentat e projektit. Vonesa e këtij implementimi nuk është arsyetuar nga subjekti, përveç mungesës së kapaciteteve dhe të ekspertizës në Bashkinë Tiranë, e cila nuk mund të konsiderohet si justifikim duke konsideruar numrin dhe diversitetin e stafit të Bashkisë Tiranë. Bazuar sa më sipër, vonesat në disbursimin e huasë, sjellin një kosto financiare për buxhetin e Bashkisë Tiranë, kosto të cilat do të ishin shmangur nëse subjekti do të kishte marrë masa për implementimin në kohë të aktiviteteteve sipas dakordësimit në termat e marrëveshjes.

8. Bashkëpunimi me Policinë e Shtetit:

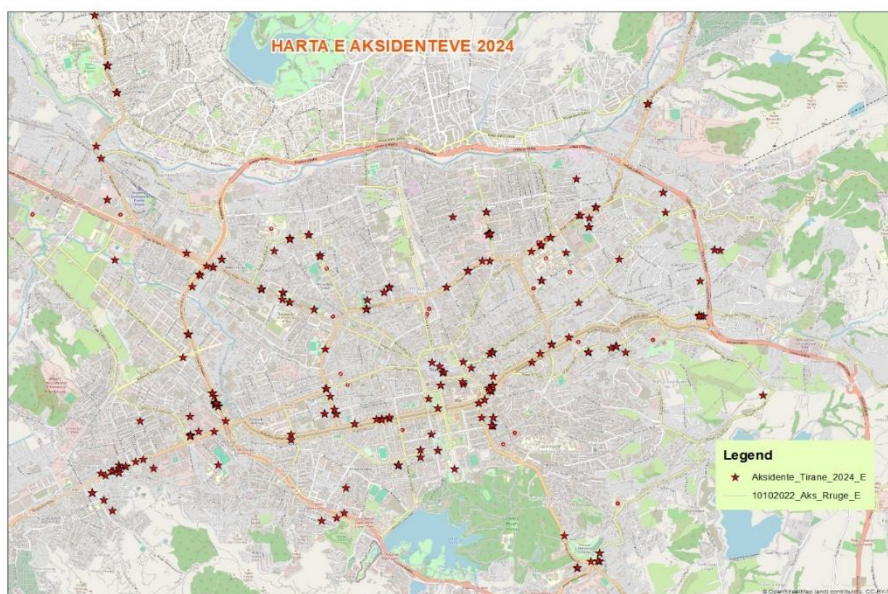
Sa i përket bashkëpunimit me Policinë e Shtetit për raportimin dhe mbledhjen e të dhënave të problemeve rrugore sipas informacionit të ardhur nga subjekti rezulton se ky bashkëpunim nuk ka një procedurë pune standarde, por funksionon me komunikim informal rast pas rasti.

Sipas informacioni të sjellë nga subjekti, bashkëpunimi ndërmjet Sektorit të Sigurisë dhe Sinjalistikës Rrugore dhe strukturave të Policisë së Shtetit dhe Policisë Bashkiake zhvillohet në kuadër të legjislacionit në fuqi për sigurinë rrugore, menaxhimin e infrastrukturës rrugore dhe kompetencat institucionale të secilës palë. Në kuadër të bashkëpunimit institucional është nxjerrë dhe Urdhri Nr.705 datë 07/12/2007 i Kryetarit të Bashkisë Tiranë. Ky bashkëpunim konsiston në shkëmbimin e vazhdueshëm të informacionit dhe të dhënave që lidhen me problematikat e konstatuara në rrjetin rrugor, aksidentet rrugore, pikat me risk të shtuar për përdoruesit e rrugës, si dhe nevojat për përmirësimin e sinjalistikës dhe elementeve të sigurisë rrugore. Në praktikë, informacioni përcillet nëpërmjet:

- shkresave zyrtare të dërguara nga strukturat e Policisë së Shtetit dhe Policisë Bashkiake;
- kërkesave dhe propozimeve të përcjella nga Policia Rrugore pas verifikimeve në terren;
- komunikimeve operative për trajtimin e problematikave me karakter emergjent.

Për periudhën 2023–2025, pranë Sektorit të Sigurisë dhe Sinjalistikës Rrugore janë depozituar gjithsej 276 kërkesa nga strukturat e Policisë së Shtetit dhe Policisë Bashkiake, nga të cilat 24 kërkesa janë përcjellë nga Policia e Shtetit dhe kanë pasur si objekt ndërhyrje në infrastrukturën rrugore, planet e qarkullimit dhe sinjalistikën rrugore. Këto kërkesa janë shqyrtuar dhe trajtuar në përputhje me procedurat dhe kompetencat e institucionit. Për evidentimin e aksidenteve, Gjeokodet, të cilat janë identifikues gjeografikë që mundësojnë përcaktimin e saktë të pozicionit të një aksidenti në hartë, përdoren në sistemin GIS dhe paraqiten në formën e pikave gjeografike, të cilat përmbajnë jo vetëm koordinatat gjeografike (X, Y), por edhe të dhënat përkatëse të aksidentit sipas formularit standard të përdorur nga Policia e Shtetit për raportimin e aksidenteve rrugore. Formulari standard përfshin, ndër të tjera, pozicionin GPS (X, Y) të aksidentit, si dhe informacion mbi karakteristikat dhe rrethanat e ngjarjes.

Grafiku 3: Harta e aksidenteve viti 2024⁴⁰



Burimi: Bashkia Tiranë

Përpunoi: Grupi i auditimit

⁴⁰ Burimi Bashkia Tiranë

9. Sistemi i biletimit dhe abonete:

Digjitalizimi i sistemit të biletimit në transportin urban, sistemi i biletave i integruar dhe pa para në dorë, ishte parashikuar të kishte përfunduar implementimin në 2022, por rezultoi se ende nuk është nisur implementimi i këtij aktiviteti. Numri i aboneve për qytetarët e bashkisë rezultoi të jetë i njëjtë prej shumë vitesh, në mungesë të një praktike të mirë, e cila studioi dinamikën e zhvillimit të popullsisë së Bashkisë Tiranë, për të adaptuar numrin në proporcion të arsyeshëm me kërkesat e qytetarëve.

Në praktikën më të mirë të rajonit sistemi i biletimit dhe i aboneve është elektronik prej afërsisht 10 vitesh, duke mos kufizuar numrin e aboneve për qytetarët dhe duke ulur kostot administrative të biletave fizike dhe logjistikës përkatëse. Për shembull, në Greqi, i implementuar në fund të 2017, sistemi i aboneve për transportin publik është modernizuar nëpërmjet përdorimit të kartës elektronike ATHENA Card i cili bazohet në përdorimin e kartave inteligjente (smart cards), të cilat mund të jenë të personalizuar ose anonime, në varësi të nevojave të përdoruesit. Për përdoruesit e rregullt, abonimet ngarkohen në kartën e personalizuar dhe ofrohen për periudha të ndryshme vlefshmërie, si 30, 90, 180 dhe 365 ditë, duke mundësuar udhëtime të pakufizuara gjatë periudhës së abonimit në të gjitha mjetet e transportit publik të integruar. Sistemi mbështet rimbushjen elektronike të kartës përmes internetit, aplikacioneve celulare ose pajisjeve automatike, duke reduktuar procedurat administrative dhe duke lehtësuar aksesin e qytetarëve në shërbimin e transportit publik.

Në Itali, transporti elektronik publik në qytetin e Romës prej 2005, administrohet nga ATAC nëpërmjet sistemit të integruar Metrobus, i cili përdor gjithashtu kartë elektronike për administrimin e abonimeve. Sistemi parashikon disa lloje abonimesh, ndër të cilat abonime mujore dhe vjetore, si dhe tarifa të reduktuara për kategori të caktuara të përdoruesve. Në rast humbjeje ose dëmtimi të kartës, abonimi mund të rikthehet në një kartë të re, duke shmangur humbjen e së drejtës së udhëtimit.

Në akte⁴¹ parashikohen të gjithë elementët për organizimin, shtypjen dhe emëtimin e biletave në transportin rrugor, e ku aktualisht ka vetëm një sistem biletimi me format të parashitshme dhe nuk ka një sistem elektronik për mbledhjen e tarifave. Sistemi aktual bazohet në një sistem biletimi të thjeshtë dhe jo i shoqëruar me elementë menaxhimi të automatizuar. Çdo mjet i shërbimit të transportit urban ka një personel të shtuar (faktorino) i cili me prezencën e tij në të gjitha turnet e punës mundëson shitjen dhe kontrollin e biletave, kontrollin e kartelave të pajtimit (abone). Qytetarët paguajnë pasi hipin në mjetin e linjës vlerën e biletës me lekë në dorë faktorinove që punojnë në çdo autobus, faktorinot në bazë të pagesës presin biletën. Shpërndarja e kartelave të pajtimit (abone) bëhet jashtë mjeteve të shërbimit, në pikat e dispecerive të linjave ose kioskeve të përcaktuara me dakortësinë e operatorëve të transportit. Format i biletave të pajtimit muajor detyron që pasagjerët të përdorin formatin e personalizuar, duke vendosur të dhënat e tyre si emër, mbiemër, fotografi në formatin e kartelës së pajtimit⁴². Nga përgjigjia zyrtare e subjektit rezultoi se, shërbimi i transportit qytetës i organizuar për shpërndarjen e aboneve, ka një histori mbi 30 vjetore që funksionon në të njëjtën mënyrë. Sistemi ka funksionuar historikisht që kartelat e pajtimit (abone) fillonin shpërndarjen në datën 25/26 për muajin pasardhës në pikat e operatorëve të transportit dhe shpërndarja vazhdoi deri në datën 2/3 të muajit. Krahësohet me praktikën më të mirë rajonale dhe ndërkombëtare, Bashkia Tiranë është jashtë standardeve të tyre. Numri i limituar i aboneve, formati i tyre fizik, dhe limitimi i datave në të cilat mund të blihet aboneja, ul efektivitetin e planifikimit dhe administrimit të transportit publik. Lidhur me llogaritjen e numrit të aboneve për secilën shtresë⁴³,

⁴¹ VKM Nr.85 datë 08.02.2017 “Për përcaktimin e rregullave për prodhimin, shpërndarjen dhe pajisjen e udhëtarëve me bileta transporti rrugor”, Udhëzimi i Ministrisë të Transportit dhe Infrastrukturs nr. 3743, datë 10.07.2017 “Mbi modelet dhe standartet e biletave të transportit rrugor”.

⁴² Udhëzimi Nr. 436 datë 09.05.2018 “Për disa ndryshime në udhëzimin Nr.3743 datë 10.07.2017, “Mbi modelet dhe standartet e biletave të transportit rrugor të udhëtarëve”,

⁴³ VKM Nr.85 datë 08.02.2017 “Për përcaktimin e rregullave për prodhimin, shpërndarjen dhe pajisjen e udhëtarëve me bileta transporti rrugor”

ky i fundit rezulton të jetë fiks prej shumë vitesh, duke mos konsideruar dinamikat e popullsisë në Bashkinë e Tiranës për rillogaritjen e numrit të tyre. Mungesa e analizave periodike mbi dinamikat demografike dhe kërkesën reale për abone ka bërë që numri i aboneve të jetë i pandryshueshëm prej vitesh duke sjellë mosmbulim të kërkesës për abone, sipas nevojave reale të qytetarëve të Bashkisë Tiranë.

Gjetje nga auditimi:

1.Gjetje nga auditimi: Shërbimi i transportit urban duhet të ofrohet me mjete të dedikuara për transport publik të qytetarëve, të cilat plotësojnë kushtet e komoditetit sipas kuadrit rregullator, përfshirë sigurimin e aksesit për personat me aftësi të kufizuara (PAK) dhe pajisjen me kuti të ndihmës së shpejtë. Në autobusët e transportit urban në Bashkinë e Tiranës u vërejtën mangësi në kushtet fizike të automjeteve, kritere të parashikuara në VKB Nr. 39, datë 23.05.2016 dhe kushteve teknike të mjeteve dhe stacioneve të përcaktuara në Urdhëresën Nr.27458 datë 13.09.2016. Gjithashtu stacionet duhet të jenë të pajisura me hartën orientuese të rrjetit të linjave dhe oraret përkatëse të shërbimit, ndërsa në brendësi të autobusëve duhet të jetë e afishuar linja dhe stacionet përkatëse, me qëllim informimin e udhëtarëve. Rezultoi se në moszbatim të kërkesave të mësipërme, autobusët kishin mangësi të kriterëve teknike si aksesit për PAK, kondicionerë jo funksionalë, stacionet nuk kanë harta orientuese dhe tabela që tregojnë linjat të cilat kalojnë në ato stacione. Kjo ka ardhur si pasojë e mungesës së monitorimit dhe kontrollit të pamjaftueshëm të linjave të autobusëve urbanë gjatë procesit të vlerësimit dhe rinovimit të certifikatave. Situata e mësipërme sjell uljen e cilësisë së shërbimit dhe mungesën e aksesueshmërisë së barabartë dhe mosfrekuentimin e shërbimit të transportit urban nga qytetarët.

2.Gjetje nga auditimi: Informacioni mbi itineraret e linjave të autobusëve urban, stacionet përkatëse, oraret dhe frekuencat e tyre, gjendet vetëm në GOOGLE Maps, një aplikacion i pavarur i cili nuk menaxhohet nga Bashkia Tiranë. Pavarësisht se GOOGLE Maps internalizon dhe shpërndan informacion të natyrës zyrtare nga Bashkia Tiranë, marrëdhënia midis Bashkisë dhe GOOGLE Maps nuk është e formalizuar dhe e standardizuar sipas kërkesave të kuadrit ligjor shqiptar për shkëmbimin e informacionit, Ligjit Nr. 25/2024 Për sigurinë kibernetike⁴⁴. Kjo sjell mungesë të sigurisë kibernetike dhe mundësi potenciale për disponim të paautorizuar të informacionit të shkëmbyer. Situata ku i vetmi program që ofron informacion në kohë reale për frekuencat dhe linjat e transportit urban në Bashkinë Tiranë është GOOGLE Maps, e vendos informimin e qytetarëve në kushtet e mungesës së një plani B, në rast mosfunktionimi të këtij programi.

3.Gjetje nga auditimi: Mbulimi me korsi të dedikuara për autobusët rezulton shumë i ulët në territorin e Bashkisë Tiranë, me një mbulim prej vetëm 11% të totalit të gjatësisë së rrugëve urbane kryesore, dhe një përqindje të papërfillshme në raport me totalin e gjatësisë së rrugëve brenda territorit të Bashkisë. Kjo si pasojë e mungesës së planifikimit strategjik dhe prioritarizimit të këtij procesi nga subjekti, duke sjellë ekspozimin e urbanëve ndaj trafikut të rënduar (duke konsideruar dhe vonesat në stacione) dhe duke ulur shpejtësinë e lëvizjes dhe besueshmërinë e qytetarëve në raport me këtë shërbim.

4.Gjetje nga auditimi: Sektori i Liçencave të Transportit nuk ka kryer detyrën e tij në lidhje me verifikimin e dokumentacionit për aplikim. Disa prej aplikimeve për rinovimin e certifikatës së autobusëve të transportit urban sipas Udhëzimit 5627 datë 28.11.2016, janë me mangësi në dokumentacionin e depozituar dhe të pranuar për rinovim. Rezultoi se praktikatat e aplikimeve janë pranuar me dokumentacion jashtë afatit të vlefshmërisë, në shkelje të plotë të aktit normativ rregullues për këtë proces. Kjo situatë ka ardhur si pasojë e verifikimit joefektiv të dokumentacionit, kontrollit të pamjaftueshëm nga strukturat përgjegjëse dhe moszbatimi i procedurës së rinovimit të

⁴⁴ Neni 20 Ligjit Nr. 25/2024 Për sigurinë kibernetike dhe Aneks 1

çertifikatës. Si rrjedhojë janë rinovuar dhe çertifikata për mjete të cilat janë jashtë kushteve të kërkuara për të operuar në shërbimin e transportit urban, duke u bërë shkak për problematika dhe rrezik në qarkullim.

5.Gjetje nga auditimi: Fondi me vlerë totale të rimbursimit të linjave të transportit për vitet 2023-2025 në masën 783 145 068 lekë, rezulton se është menaxhuar në mënyrë jo efektive nga Bashkia Tiranë. Procesi i rimbursimit të linjave të transportit urban është kryer bazuar në një set dokumentacioni të përgatitur individualisht nga operatorët ekonomike, të paverifikuara nga Bashkia Tiranë. Llogaritja dhe konfirmimi i kilometrave të përshkruar nga secili mjet është kryer në mënyrë të njëanshme nga kompania e cila operon linjën. Nuk ka një procesverbal të firmosur apo vulosur nga të dyja palët për verifikimin e kilometrave të përshkruara, sipas normave tekniko-profesionale dhe metodologjike të shërbimit arkivor në Republikën e Shqipërisë⁴⁵. Dokumentat faktues të kilometrave të ardhura nga subjektet, për vitet 2023-2024 nuk janë të konfirmuara nga institucioni. Operatorët e Sektorit të Sistemeve, nuk kryejnë verifikime të dokumentuara të rastësishme të GPS-it të autobusëve urbanë të linjave të licencuara. Nga ky sektor nuk verifikime apo monitorime të vazhdueshme mbi baza ditore të gjenerimit të informacioneve të sistemeve inteligjente të transportit, programeve të ndryshme që janë në funksion të shërbimit të transportit urban, sipas detyrave funksionale të përcaktuara në Rregulloren e Brendshme të Bashkisë Tiranë dhe sipas pikës 2 dhe 3 të kapitullit 3 të Vendimit Nr.45127 datë 21.11.2024. Në këtë situatë, gjendemi në kushtet e mundësisë për raportim të fryrë dhe të pasaktë të numrit të kilometrave të kryera nga autobusët, duke ekspozuar subjektin në rrezikun për kryerjen e pagesave të pajustificuara dhe duke sjellë mungesë transparence lidhur me procesin e rimbursimit në total.

6.Gjetje nga auditimi: Procesi i vlerësimit të performancës së linjave të transportit urban është ndërprerë në vitin 2021. Për vitet objekt auditimi rezulton se nuk ka asnjë raport vlerësimi të performancës së linjave urbane për asnjë nga linjat e licencuara, ofruese të shërbimit të transportit urban në Bashkinë e Tiranës. Komisioni Vlerësues në moszbatim të Urdhëresës Nr.27458 datë 13.09.2016 ka qënë jo funksional dhe asnjë nga problematikat e linjave nuk është konsideruar për të vlerësuar dhe konsideruar nëse këto linja duhet të vijojnë me ofrimin e shërbimit. Kjo ka ardhur si pasojë e mungesës së vullnetit institucional për ti dhënë vëmendje procesit të vlerësimit të performancës.

7.Gjetje nga auditimi: Nga auditimi rezultoi se implementimi i BRT dhe gjithë aktivitetëve që ai përfshin janë në vonesë në raport me dokumentat e projektit. Kjo vonesë nuk është arsyetuar nga subjekti, përvec mungesës së kapaciteteve të ekspertizës në Bashkinë Tiranë, e cila nuk mund të konsiderohet si justifikim duke konsideruar numrin dhe diversitetin e stafit të Bashkisë Tiranë. Kostot e vonesave rriten në mënyrë progresive për cdo periudhë gjashtë-mujore dhe si të tilla krijojnë efekte të pajustificuara financiare në buxhetin e Bashkisë Tiranë në vlerën prej **47 569.44 euro** në vitin 2025 dhe vlerën prej **62 500.00 euro** në vitin 2026. Bazuar sa më sipër, vonesat në disbursimin e huasë, sjellin një kosto financiare për buxhetin e Bashkisë Tiranë, kosto të cilat do të ishin shmangur nëse subjekti do të kishte marrë masa për implementimin në kohë të aktivitetëve sipas dakordësimit në termat e marrëveshjes. Në këto kushte përdorimi i këtyre fondeve nga Bashkia Tiranë, përbën menaxhim joefektiv të fondeve.

8.Gjetje nga auditimi: Marrëdhënia midis Bashkisë Tiranë dhe Policisë së Shtetit nuk është e formalizuar në një procedurë të qartë kërkesë/ dhënie informacioni/ asistimi në mungesë të zbatimit të Urdhrit Nr.705 datë 07/12/2007 të Kryetarit të Bashkisë Tiranë i cili vijon të jetë në fuqi⁴⁶. Komunikimi dhe ndërmarrja e veprimeve në rast aksidentesh nga secila palë kryhet nëpërmjet

⁴⁵ Neni 14 Të gjithë ekzemplarët e dokumenteve vulosen.

⁴⁶ Punonjësit e Bashkisë Tiranë të cilët janë të nominuar nominalisht në urdhër vijnë të jenë në pozicionet e tyre të punës

telefonit, me arsyetimin në kuadër të kushteve të urgjencës pa lënë asnjë gjurmë lidhur me transportin publik urban. Raportet e aksidenteteve ku subjekt janë linjat e transportit urban në Bashkinë e Tiranës, për të cilat aplikohet dhe gjobë në raste të tilla, nuk i raportohen sektorit të Planifikimit dhe Menaxhimit të Linjave Urbane dhe Komisionit të Vlerësimit, për tu përdorur si indikatorë në vlerësimin e linjave urbane. Kjo situatë ka sjellë mungesë të harmonizimit dhe bashkërendimit të punës midis strukturave për përmirësimin e qarkullimit në Bashkinë Tiranë.

9.Gjetje nga auditimi: Nga auditimi rezultoi se digjitalizimi i sistemit të biletimit në transportin urban, sistemi i biletave i integruar dhe pa para në dorë, ishte parashikuar të kishte përfunduar implementimin në 2022 sipas dokumentit SUMP, por rezulton se ende nuk është nisur implementimi i këtij aktiviteti. Numri i aboneve për qytetarët e bashkisë rezulton të jetë i njëjtë prej shumë vitesh, në mungesë të një praktike të mirë, e cila studion dinamikat e zhvillimit të popullsisë së Bashkisë Tiranë, për të adaptuar numrin në proporcion të arsyeshëm me kërkesat e qytetarëve. Numri i aboneve për secilën shtresë nuk është i llogaritur sipas studimeve të dinamikave të popullsisë, por qëndron një numër fiks duke sjellë problematika në aksesimin e tyre nga të gjithë qytetarët e interesuar për abone.

Konkluzione:

Konkluzion 1. Në Bashkinë Tiranë mungon harmonizimi i punës midis sektorëve përgjegjës në Drejtorinë e Transportit dhe Trafikut Rrugor dhe nuk i është kushtuar vëmendja e nevojshme për të optimizuar ofrimin e shërbimit të transportit urban. Subjekti nuk është angazhuar në ngritjen e një sistemi informimi në kohë reale për informimin e qytetarëve lidhur me transportin urban, nën menaxhimin e tij.

Konkluzion 2: Mungesa e një sistemi zyrtar të administruar nga Bashkia Tiranë për publikimin dhe menaxhimin e informacionit mbi transportin urban, si dhe varësia e plotë nga një platformë e administruar nga një palë e tretë me të cilën nuk ekziston një marrëdhënie e formalizuar, cenonë sigurinë, qëndrueshmërinë dhe besueshmërinë e ofrimit të këtij shërbimi publik. Kjo situatë rrit ekspozimin ndaj rreziqeve të sigurisë kibernetike, krijon pasiguri mbi administrimin dhe shkëmbimin e të dhënave zyrtare dhe nuk garanton vazhdimësinë e informimit të qytetarëve në rast të ndërprerjes ose mosfunksionimit të platformës së përdorur.

Konkluzion 3 Bashkia Tiranë ka mangësi në planifikimin strategjik në kuadër të prioritarizimit të transportit urban. Subjekti ka bërë investime minimale dhe të papërfillshme në infrastrukturën rrugore të dedikuar për autobusët urbanë, duke i ekspozuar këta të fundit ndaj trafikut të rënduar dhe duke mos siguruar besueshmërinë e këtij shërbimi.

Konkluzion 4 Subjekti nuk ka zbatuar kuadrin ligjor dhe rregullator të procesit të rinovimit të çertifikatës së autobusëve të transportit urban, duke ekspozuar qytetarët e Bashkisë Tiranë ndaj parregullsive dhe problematikave të mundshme me linjat e transportit urban. Sektori i Liçencave të Transportit ka kryer shkelje të procedurës standarde të punës dhe ka neglizhuar detyrat funksionale të tij në këtë proces.

Konkluzion 5 Procesi i rimbursimit nuk është kryer mbështetur në një procedurë të besueshme dhe të dokumentuar verifikimi dhe monitorimi të vazhdueshëm të operatorëve përfitues. Mungesa e verifikimit të pavarur nga subjekti e dokumentave faktues të sistemeve GPS, të gjeneruara nga operatorët, dobësojnë ndjeshëm kontrollin e brendshëm mbi procesin e rimbursimit. Kjo situatë e ekspozon subjektin ndaj rrezikut të pranimi të të dhënave të pasakta, kryerjes së pagesave të pajustificuara dhe mundësisë për dëme në buxhetin e saj.

Konkluzion 6 Bashkia Tiranë nuk ka kryer procesin e vlerësimit të performancës së linjave të transportit urban, duke i dhënë hapsirë këtyre të fundit për problematika të vazhdueshme të evidentuara nga AMK dhe ankesat e qytetarëve, për të cilat nuk janë marrë masa ndëshkuese në pikëzim.

Konkluzion 7 Subjekti nuk është angazhuar në zbatimin e termave të marrëveshtjes së ratifikuar me ligj për implementimin e BRT duke u vendosur në kushtet e shpenzimeve financiare të pajustificuara prej **110 096.44 euro** ndaj huadhënësit. Subjekti ka vonuar të gjitha aktivitetet në kuadër të përmirësimit të qarkullimit, në mungesë të disbursimit të fondeve dhe marrjes së masave për investimin e tyre për secilin aktivitet sipas planit kohor të dakordësuar.

Konkluzion 8 Bashkia Tiranë dhe Policia e Shtetit, në kuadër të përmirësimit të qarkullimit rrugor në Tiranë, operojnë në mënyrë të paformalizuar dhe të pa standardizuar, nëpërmjet komunikimeve jo formale rast pas rasti, kur paraqitet nevoja. Komunikime këto të cilat janë të paregjistruara në bazë ditore dhe si të tilla të pagjurmueshme.

Konkluzion 9 Bashkia Tiranë nuk ka marrë masat e nevojshme për zbatimin e një prej masave kryesore të SUMP, digjitalizimin e sistemit të biletimit, një sistemi të integruar pagesash pa para në dorë, me gjithëse afati ka qënë viti 2022. Gjithashtu mungesa e analizave periodike mbi dinamikat demografike dhe kërkesën reale për abone ka bërë që numri i aboneve të jetë i pandryshueshëm prej vitesh duke sjellë mosmbulim të kërkesës për abone, sipas nevojave reale të qytetarëve të Bashkisë Tiranë. Ndërsa shpërndarja fikse e aboneve prej shumë vitesh ul efektivitetin e planifikimit dhe administrimit të transportit publik.

Rekomandime:

Rekomandimi 1.1: Bashkia Tiranë duhet të harmonizojë punën midis Sektorit të Planifikimit dhe Menaxhimit të Transportit Publik dhe Sektorit të Liçencave të Transportit për të siguruar që autobusët të cilëve u rinovohet çertifikata e kushteve fizike të automjeteve të jenë brenda standardeve dhe kriterëve të përcaktuara. Procesi i monitorimit të linjave dhe kushteve fizike të logjistikës së transportit urban të dokumentohet dhe brenda standardeve dhe kriterëve të përcaktuara ti vendoset në dispozicion Komisionit Vlerësues.

Menjëherë dhe në vijimësi

Rekomandimi 2.1 Bashkia Tiranë në zbatim të protokolleve të sigurisë kibernetike të hartojë dhe miratojë një marrëveshje bashkëpunimi për shkëmbimin dhe përdorimin e të dhënave me GOOGLE Maps, si dhe të marrë masa për zhvillimin e një programi të menaxhuar nga vetë subjekti për disponimin dhe shpërndarjen në kohë reale të informacionit lidhur me frekuencat dhe linjat urbane për secilin stacion.

Brenda vitit 2026

Rekomandimi 3.1: Bashkia Tiranë të prioritarizojë planifikimin e ndërtimit të korsive të dedikuara të autobusëve të cilat do të ndikojnë në lehtësimin e trafikut të përgjithshëm të qytetit, duke shmangur problematikën e vonës dhe bllokimeve për shkak të ndalesave të autobusëve në stacione dhe krijimit të trafikut të shtuar në korsitë ku autobusi ndalon.

Në vijimësi

Rekomandimi 4.1: Sektori i Liçencave të Transportit pranë Bashkisë Tiranë, të verifikojë me përgjegjësi dokumentacionin e aplikimeve për rinovimin e certifikatës së autobusëve të transportit urban, duke mos pranuar rinovim të tyre jashtë kriterëve dhe standardeve, për të siguruar cilësinë të lartë të shërbimit nga operatorët tek qytetarët dhe shmangur problematikën.

Menjëherë dhe në vijimësi

Rekomandimi 5.1: Bashkia Tiranë të sigurojë ligjshmërinë dhe standardizimin e procesit të rimbursimit të linjave të transportit urban, duke siguruar kontrollin dhe verifikimin nga sektorët përkatës të të gjitha lëvizjeve në bazë ditore, javore dhe mujore për linjat urbane përpara procesit të

rimbursimit të tyre, për të shmangur kostot financiare të pajustificuara në buxhetin e saj. Sektori i Planifikimit dhe Menaxhimit të Transportit Publik të verifikojë rigorozisht dokumentacionin për ekstremitetet e nevojshme që e standardizojnë si të tillë dhe të monitorojë sistemin GPS për të certifikuar raportet e verifikimit nga Sektori i Sistemeve të Transportit. Ky i fundit të koordinojë punën me Sektorin e Sistemeve të Transportit, në kuadër të verifikimit në bazë ditore, javore, mujore dhe gjenerimit të informacioneve nga Sistemi GIS dhe të hartojë raporte monitorimi për të verifikuar raportimet e operatorëve të linjave të transportit urban për procesin e rimbursimit.

Menjëherë dhe në vijimësi

Rekomandimi 5.2: Bashkia Tiranë nëpërmjet strukturës së Auditimit të kryejë auditimin e rimbursimeve të kryera për linjat e transportit rrugor me qëllim verifikimin e ligjshmërisë së pagesave të kryera për periudhën vitet 2023-2025.

Brenda vitit 2026

Rekomandimi 6.1: Bashkia Tiranë të marrë masa për funksionimin e Komisionit Vlerësues dhe kryerjen e procesit të vlerësimit të performancës për të gjithë linjat e transportit urban sipas pikëzimit të tyre, për të siguruar eliminimin e shkeljeve dhe rritjen e shërbimit ndaj qytetarit.

Menjëherë dhe në vijimësi

Rekomandimi 7.1: Bashkia Tiranë të implemetojë projektin Bus Rapid Transit (BRT) në përputhje me parashikimet kohore të marrëveshjes së huasë, të ratifikuar me ligj. Drejtoria e Transportit e Trafikut Rrugor si strukturë përgjegjëse për implementimin BRT, të prioritarizojë angazhimin e stafit në implementimin e aktiviteteve sipas dokumentit të projektit dhe detajimin e tyre për të mundësuar implementim në kohë dhe cilësi dhe garantuar disbursimit sipas planit të dakordësuar.

Menjëherë dhe në vijimësi

Rekomandimi 8.1 Bashkia Tiranë të marri masa për harmonizimin dhe bashkërendimin e punës midis stukturave përgjegjëse për menaxhimin e qarkullimit, dhe zbatimin e Urdhrit sanksionues të kësaj marrëdhënieje ose ngritjen e një urdhi të përditësuar. Të hartohet një procedurë standarde komunikimi e gjurmueshme dhe të monitorueshme për efekt përmirësimi të trafikut dhe funksion të hartimit të raporteve dhe statistikave në subjekt.

Menjëherë dhe në vijimësi

Rekomandimi 9.1 Bashkia Tiranë të marrë masa për implementimin e sistemit të biletimit të integruar dhe pa para në dorë sipas SUMP. Të prioritarizojë këtë proces dhe ngritjen e logjistikës përkatëse në autobusët e linjave të shërbimit të transportit urban.

Menjëherë dhe në vijimësi

Rekomandimi 9.2: Bashkia Tiranë të kryejë një proces të rillogaritjes së numrit të nevojshëm të aboneve, bazuar në dinamikën e popullsisë së Bashkisë Tiranë dhe në praktikën me të mira ndërkombëtare për kryerjen e këtij procesi, për të mbuluar më këtë shërbim të gjithë qytetarët e interesuar dhe për të shmangur pakënaqësitë dhe problematikat (radhë dhe mungesa në abone) tek qytetarët.

Menjëherë dhe në vijimësi

Komentet dhe observacionet e subjektit të audituar:

Për sa më sipër, Bashkia e Tiranës ka paraqitur komentet dhe observacionet me shkresën nr. 20637/2 prot., datë 01.09.2026, të administruar në KLSH me nr. 173/3 prot., datë 02.09.2026, ku citohet se:

Qëndrimi i subjektit të audituar: “Sqarojmë se bashkëpunimi dhe harmonizimi i punës mes sektoreve (konkretisht me Sektorin e Liçensave të Transportit) ka qenë i vazhdueshëm në funksion të realizimit të detyrave respektive sipas sektorëve, duke mundësuar plotësimin e dokumentacionit në kohë reale, sipas ndryshimeve (tipologji, shtim, zëvendësim, revokim të mjeteve të flotës së shërbimit të transportit publik qytetës). Mjetet që ofrojnë shërbimin e transportit publik qytetës në Bashkinë Tiranë, janë të kolauduar nga institucionet përkatëse dhe të pajisur me aktin e vlerësimit të plotësimin të kushteve të komoditetit që nënkupton plotësimin e kushteve teknike të mjeteve.

Githashtu Sektori i Planifikimit dhe Menaxhimit të Transportit Publik, ka kryer detyrat e tij funksionale duke miratuar pranë titullarit në kohë urdhëresat për kushtet e shërbimit të cilat përveç parametrave të shërbimit kanë referencë edhe tipologjinë e mjeteve që duhet të jenë në shërbim sipas llojeve. Urdhëresa lidhur me tipologjinë e mjeteve është akt detyrues për operatorët e transportit dhe për pranueshmërinë e mjeteve në procedurën e certifikimit nga sektori i Liçensave të Transportit. Nuk rezulton asnjë rast që tipologjia e mjeteve të certifikuara nuk është në përputhje me kushtet e vendosura në urdhëresat përkatëse.

Nisur nga rekomandimi i lënë nga ana juaj, Sektori i Planifikimit dhe Menaxhimit të Transportit Publik do të ndërtojë një procedurë standarte pune për monitorimin e mjeteve lidhur me kushtet që derivojnë nga proceset e menaxhimit të shërbimit, menjëherë dhe në vijimësi.”

Qëndrimi i grupit të auditimit:

Pas shqyrtimit të observacionit, grupi i auditimit vlerëson se argumentet e paraqitura nuk shoqërohen me fakte, evidenca apo dokumentacion të ri që të mund të ndryshojë konstatimin e auditimit. Argumentet e subjektit janë marrë në konsideratë gjatë vlerësimit të çështjes dhe nuk çenojnë bazën faktike dhe dokumentare mbi të cilën është mbështetur gjetja.

Për sa më sipër, **observacioni nuk merret në konsideratë dhe gjetja mbetet e pandryshuar.**

Për sa më sipër, Bashkia e Tiranës ka paraqitur komentet dhe observacionet me shkresën nr. 20637/2 prot., datë 01.09.2026, të administruar në KLSH me nr. 173/3 prot., datë 02.09.2026, ku citohet se:

Qëndrimi i subjektit të audituar: Sqarojmë se publikimi i informacionit mbi itineraret, stacionet, oraret dhe frekuencat e transportit publik në Google Maps realizohet nëpërmjet standardit të hapur GTFS (General Transit Feed Specification), i cili përbën një format të standardizuar për shkëmbimin dhe ndërveprueshmërinë e të dhënave të transportit publik ndërmjet sistemeve dhe platformave të ndryshme.

Përdorimi i Google Maps si kanal informimi për qytetarët nuk nënkupton transferimin e administrimit apo të përgjegjësisë mbi të dhënat burimore tek një palë e tretë. Administrimi, përditësimi dhe verifikimi i të dhënave që gjenerojnë GTFS-in vijnë të mbeten në përgjegjësi të strukturave përkatëse të Bashkisë Tiranë dhe operatorëve të transportit, sipas kompetencave të tyre. Në këtë kontekst, kërkojmë rishikimin e trajtimit të këtij rasti nga këndvështrimi i sigurisë kibernetike, pasi vetë publikimi i të dhënave të karakterit informues dhe operacional për transportin publik, si itineraret, stacionet, oraret dhe frekuencat, në një format të hapur dhe të standardizuar si GTFS, nuk përbën në vetvete cenim të sigurisë kibernetike dhe as incident të sigurisë kibernetike të Ligjit nr. 25/2024, “Për sigurinë kibernetike”.

Ligji nr. 25/2024 synon përcaktimin e të drejtave dhe detyrimeve të subjekteve që administrojnë infrastrukura informacioni, rrjete komunikimi dhe sisteme, cenimi ose shkatërrimi i të cilave mund të ketë impakt në shëndetin, sigurinë, mirëqenien ekonomike dhe funksionimin e ekonomisë. Për rrjedhojë, vlerësimi i pajtueshmërisë me kërkesat e sigurisë kibernetike duhet të lidhet me sistemet, rrjetet dhe infrastrukturat konkrete që përdoren për administrimin dhe përpunimin e informacionit, dhe jo me vetë përdorimin e standardit GTFS apo të një platforme publike informimi.

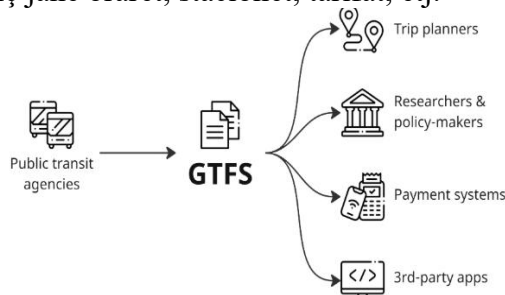
Në rastin konkret, të dhënat e publikuara nëpërmjet GTFS kanë karakter informues për publikun dhe nuk përmbajnë, në vetvete, të dhëna kredenciale, mekanizma aksesit, konfigurime të brendshme të sistemeve, të dhëna personale apo elemente të tjera teknike që do të mund të krijojnë cenim të sigurisë së sistemeve të informacionit. Për këtë arsye, përdorimi i GTFS dhe publikimi i të dhënave përmes Google Maps nuk duhet të konsiderohen, në vetvete, si cenim i kërkesave të sigurisë kibernetike të parashikuara nga Ligji nr. 25/2024 “Për Sigurinë Kibernetike”.

Në të njëjtën kohë, ne vlerësojmë rekomandimin për krijimin e një kanali zyrtar alternativ si një masë të dobishme për garantimin e vazhdimësisë, aksesueshmërisë dhe pavarësisë së kanalit të informimit publik. Në këtë drejtim, gjatë vitit 2027 do të punohet për hartimin dhe implementimin e një “Plani B” institucional, i cili do të mundësojë një kanal alternativ zyrtar për publikimin dhe aksesimin e informacionit mbi transportin publik urban.

Për sa më sipër, kërkojmë rishikimin e formulimit të Gjetjes dhe Konkluzionit nr. 2, veçanërisht për sa i përket klasifikimit të çështjes si një problem i sigurisë kibernetike. ndërkohë, Rekomandimi nr. 2.1 pranohet në parim, me angazhimin që gjatë vitit 2027, të punohet në funksion të krijimit të një “plani B” për zhvillimin dhe implementimin e një kanali zyrtar për publikimin e informacionit mbi transportin publik.

Qëndrimi i grupit të auditimit:

General Transit Feed Specification, i njohur gjithashtu si GTFS, është një format i standardizuar të dhënash që ofron një strukturë për agjencitë e transportit publik, në mënyrë që ato të përshkruajnë detajet e shërbimeve të tyre, siç janë oraret, stacionet, tarifatat, etj.⁴⁷



Referuar përkufizimit dhe skemës së mësipërme e cila identifikon trajektoren e informacionit të ngarkuar në këtë sistem, nuk ka hapsirë që administrimi, përditësimi dhe verifikimi i të dhënave që gjenerojnë GTFS-in vijnë të mbeten në përgjegjësi të strukturave përkatëse të Bashkisë Tiranë. Sa më sipër, grupi i auditimit vlerëson se argumentet e paraqitura nuk shoqërohen me fakte, evidenca apo dokumentacion të ri që të mund të ndryshojë konstatimin e auditimit. Argumentet e subjektit janë marrë në konsideratë gjatë vlerësimit të çështjes dhe nuk cenojnë bazën faktike dhe dokumentare mbi të cilën është mbështetur gjetja. **Observacioni nuk merret në konsideratë dhe gjetja mbetet e pandryshuar.**

Për sa më sipër, Bashkia e Tiranës ka paraqitur komentet dhe observacionet me shkresën nr. 20637/2 prot., datë 01.09.2026, të administruar në KLSH me nr. 173/3 prot., datë 02.09.2026, ku citohet se: **Qëndrimi i subjektit të audituar:** “Në lidhje me Rekomandimin nr. 3.1, Bashkia Tiranë vlerëson rëndësinë e prioritarizimit të transportit publik dhe të krijimit të infrastrukturës së dedikuar për autobusët urbanë, me qëllim rritjen e shpejtësisë së lëvizjes, uljen e vonësive dhe përmirësimin e besueshmërisë së shërbimit ndaj qytetarëve.

Bashkia Tiranë është aktualisht në procesin e projektimit të një sistemi Bus Rapid Transit (BRT), i cili synon të krijojë një infrastrukturë të dedikuar dhe të prioritetizuar për transportin publik, duke reduktuar ndjeshëm ndikimin e trafikut të përgjithshëm mbi lëvizjen e autobusëve.

⁴⁷<https://gtfs.org/getting-started/what-is-gtfs/>

Programi parashikon zhvillimin e 3 koridoreve kryesore BRT, të cilat do të shërbejnë si akse prioritare për transportin publik urban dhe do të përfshijnë, sipas zgjidhjeve teknike të projektimit, korsi të dedikuara për autobusët, masa për prioritetin e transportit publik në kryqëzime, përmirësimin e stacioneve dhe optimizimin e operimit të linjave.

Procesi do të zhvillohet në dy faza kryesore: projektimi i detajuar i koridoreve dhe më pas zbatimi i tyre, në përputhje me projektet teknike, programet e investimeve dhe procedurat ligjore në fuqi. Implementimi i 3 koridoreve BRT përbën një ndërhyrje strategjike në drejtim të ndryshimit të modelit të lëvizshmërisë në Tiranë, duke synuar rritjen e kapacitetit dhe efikasitetit të transportit publik, uljen e kohës së udhëtimit, shmangien e vonësive të shkaktuara nga trafiku dhe ndalesat, si dhe rritjen e besueshmërisë së shërbimit për përdoruesit. Në këtë kontekst, Bashkia Tiranë e konsideron Rekomandimin nr. 3.1 të adresuar përmes procesit të nisur për planifikimin, projektimin dhe më pas zbatimin e infrastrukturës BRT, me fokus të veçantë në krijimin e koridoreve të dedikuara dhe prioritare për transportin publik.

Bashkia Tiranë do të vijojë punën për përfundimin e projektimit dhe përgatitjen e kushteve të nevojshme për kalimin në fazën e zbatimit të 3 koridoreve BRT, duke e konsideruar këtë ndërhyrje një komponent të rëndësishëm të politikës së saj për prioritarizimin e transportit publik dhe përmirësimin e mobilitetit urban në territorin e Bashkisë Tiranë.”

Qëndrimi i grupit të auditimit:

Pas shqyrtimit të observacionit, grupi i auditimit vlerëson se argumentet e paraqitura nuk shoqërohen me fakte, evidenca apo dokumentacion të ri që të mund të ndryshojë konstatimin e auditimit. Argumentet e subjektit janë marrë në konsideratë gjatë vlerësimit të çështjes dhe nuk çenojnë bazën faktike dhe dokumentare mbi të cilën është mbështetur gjetja.

Për sa më sipër, **observacioni nuk merret në konsideratë dhe gjetja mbetet e pandryshuar.**

Për sa më sipër, Bashkia e Tiranës ka paraqitur komentet dhe observacionet me shkresën nr. 20637/2 prot., datë 01.09.2026, të administruar në KLSH me nr. 173/3 prot., datë 02.09.2026, ku citohet se:

Qëndrimi i subjektit të audituar:

Rimbursimi i operatorëve që ofrojnë shërbimin e transportit publik qytetës në Bashkinë Tiranë, është realizuar gjithnjë në zbatim të Vendimit të Këshillit Bashkiak dhe vetëm nga specialistët e sektorit. Në asnjë rast nuk ka gjenerim të dokumentave faktues të sistemeve GPS nga operatorët, por vetëm dokumenta të firmosur në mënyrë digjitale nga subjekti i standartizuar për monitorimin e sistemit GPS, dhe të konfirmuar nga operatori për kilometrat ditore/mujore të realizuara. Raportet ditore dhe mujore në bashkëpunim me sektorin e Sistemeve të Transportit administrohen edhe elektronikisht, duke mundësuar saktësinë e plotë të të dhënave lidhur me kilometrat e realizuara. Verifikimi i kilometrave të realizuar, është kryer gjithnjë në bazë të raporteve të mara nga subjekti që ofron shërbimin e monitorimit të GPS. Ky raport, është i certifikuar dhe sipas standarteve të miratuara në bazë të legjislacionit në fuqi. Vendimi i Këshillit Bashkiak i zbatuar në vitin 2025, ka të përcaktuar të gjithë metodologjinë që duhet ndjekur si dhe dokumentacionin e kërkuar, si edhe përgjegjësitë e sektorëve në gjenerimin e të dhënave që duhen. Gjithashtu, ky raport vjen i firmosur elektronikisht nga ofruesi i shërbimit GPS dhe firmoset e vuloset (fizikisht) nga operatori respektiv.

Në të gjitha rastet, raporti i hartuar nga specialisti i sektorit të Planifikimit dhe Menaxhimit të Transportit Publik, ka marrë parasysh plotësimin fizik të dokumentacionit të mëposhtëm:

(i) Raporti mujor i km të realizuara, gjeneruar nga subjekti që ndjek GPS me firme digjitale, dhe plotësuar me vule e firmë fizike të operatorit. (ii) Raportin e ditëve tip të gjeneruar nga sistemi GPS (sistem i certifikuar) (iii) Raportin e ditëve tip të realizuar nga strukturat kontrolluese të AMK (raport me firmë dhe vulë) (iv) Raportin e mjeteve të licensuara për shërbimin e transportit publik (konfirmim nga sektori licensimit). (v) Raportin e km të realizuar, dhe subvencionin e llogaritur për tu përfutur, të vulosur e firmosur fizikisht nga operatori (ky raport hartohet nga specialist i SPMT). Ky raport

(exel) përmban të dhënat e kilometrave ditore dhe mujore të realizuara, numrin total të biletave të shitura dhe subvencionin (rimbursimin) që i takon të përfitojë. (vi). Faturat tatimore të shitjes së biletave njëpërdorimshe nga operatorët (nga sisteme të certifikuar). (vii) Raportet ditore të kilometrave, janë monitoruar në mënyrë ditore në vitet 2023 – 2024, dhe në vitin 2025. Në zbatim të VKB-ve përkatëse, nuk kanë qënë pjesë e dosjeve si raport ditor i shkarkuar (vetëm monitoruar dhe hedhur ne tabelë) pasi tabela mujore përmbledhëse e kilometrave është pjesë e raportit.

Në përgjigje të rekomandimit nga ana juaj, do të formalizohet menjëherë dhe në vijimësi procedura e hartimit të raportit mujor, duke bërë pjesë të tij edhe proces verbalin e firmosur nga specialisti i sektorit dhe përfaqesuesi i operatorit të shërbimit të transportit publik qytetës. (Aktualisht, firmoset dhe vuloset nga operatori, formati në exel i përgatitur nga specialisti i sektorit të SPMTP, që përmban të dhënat për kilometrat ditore të planifikuara dhe realizuara, numrin e biletave njëpërdorimshe të shitura, dhe vlerën e subvencionit që i takon të përfitojë). Gjithashtu sipas rekomandimit të bërë nga ana juaj, pjesë e raportit mujor do të jenë edhe realizimet ditore të kilometrave të gjeneruara si raport i dixhitalizuar nga sistemi.

Qëndrimi i grupit të auditimit:

Pas shqyrtimit të observacionit, grupi i auditimit vlerëson se argumentet e paraqitura nuk shoqërohen me fakte, evidenca apo dokumentacion të ri që të mund të ndryshojë konstatimin e auditimit. Argumentet e subjektit janë marrë në konsideratë gjatë vlerësimit të çështjes dhe nuk cënojnë bazën faktike dhe dokumentare mbi të cilën është mbështetur gjetja.

Për sa më sipër, **observacioni nuk merret në konsideratë dhe gjetja mbetet e pandryshuar.**

Për sa më sipër, Bashkia e Tiranës ka paraqitur komentet dhe observacionet me shkresën nr. 20637/2 prot., datë 01.09.2026, të administruar në KLSH me nr. 173/3 prot., datë 02.09.2026, ku citohet se: **Qëndrimi i subjektit të audituar:** “Si kthyer përgjigje dhe në pyetësonin respektiv Nr.4 ku kemi theksuar se: Sistemi i vlerësimit i përdorur përgjatë viteve objekt auditimi nuk bazohej në një sistem pikëzimi, por u vendosën rregulla të reja duke ndërthurur një sistem të mbështetjes financiare me kushtin e përmbushjes së volumeve të punës (km), VKB nr. 177, datë 24.12.2021. Llogjika nisur dhe nga praktika e vendeve të tjera lidhet që performanca duhet të vlerësohet nëpërmjet sistemeve teknologjike e ndërthurur me një sistem financiar bonus/malus. Aktualisht në bashkëpunim me asistencën GIZ, standartizimi dhe vendosja e sistemit të plotë të performancës është në proces hartimi (i) teknologjia që duhet aplikuar (ii) vendosja e referencave bashkëkohore të matjes së performances (iii) standartizimi i akteve të nevojshme normative që do të mundësojë këtë proces. (iv) nga bashkëpunimi me GIZ targeti është viti 2026/2027 për përfundimin e këtij procesi. Sa më sipër ringritja e komisionit dhe ndërthurja e elementëve dixhital dhe pikëzimit kërkojmë kohën e nevojshme për ngritjen dhe standartizimin, ndaj kërkojmë që ky rekomandim të fillojë aplikimin në vitin 2027 dhe jo menjëherë.”

Qëndrimi i grupit të auditimit:

Pas shqyrtimit të observacionit, grupi i auditimit vlerëson se argumentet e paraqitura nuk shoqërohen me fakte, evidenca apo dokumentacion të ri që të mund të ndryshojë konstatimin e auditimit. Argumentet e subjektit janë marrë në konsideratë gjatë vlerësimit të çështjes dhe nuk cënojnë bazën faktike dhe dokumentare mbi të cilën është mbështetur gjetja dhe afati i vendosur në rekomandim.

Për sa më sipër, **observacioni nuk merret në konsideratë dhe gjetja mbetet e pandryshuar.**

Për sa më sipër, Bashkia e Tiranës ka paraqitur komentet dhe observacionet me shkresën nr. 20637/2 prot., datë 01.09.2026, të administruar në KLSH me nr. 173/3 prot., datë 02.09.2026, ku citohet se: **Qëndrimi i subjektit të audituar:** “Sistemi i biletimit elektronik nuk mund të jetë i shkëputur për një kategori të caktuar, por duhet ngritur duke dhënë zgjidhje tërësore si edhe të garantojë referenca që kanë qëndrueshmëri në kohë duke konsideruar: (i) arkitektura e sistemit të biletimit elektronik (ii) komponentët përbërës të sistemit të biletimit elektronik (iii) referenca dhe përshkrime teknike për

platformat dhe softuerët respektivë si qendror ashtu edhe periferik në mjetet autobus (iv) kategoritë e biletimit dhe kartat dixhitale (v) referenca dhe specifikime teknike për aparatura dhe pajisje si qendrore ashtu edhe periferike në mjetet autobus (vi) mënyra e administrimit (vii) referenca dhe specifikime teknike për sistemet e kontrollit (viii) menaxhimi financiar (ix) integrim me sistemet e tjera të menaxhimit automatik të shërbimit (AVL) dhe informacionit në kohë reale. Sistemi i biletimit elektronik, është një proces që lidhet edhe me përfundimin e projektit të BRT. Afati i përfundimit të plotë për projektin BRT është viti 2031, për këtë arsye, edhe afati i ngritjes së këtij sistemi kërkojmë që të jetë afat maksimal deri në vitin 2031, sistemi mund të ngrihet dhe më parë në varësi të ecurisë dhe fazave të projektit BRT.

Qëndrimi i grupit të auditimit:

Sipas informacionit zyrtar të vendosur në dispozicion nga ana e subjektit rezulton se në SUMP, nën aktivitetin “Sistem i ri tarifimi dhe biletash”, sistemi i biletave, i integruar dhe pa para në dorë, ka afat përfundimtar të implementimit të tij vitin 2022. Sa më sipër, grupi i auditimit vlerëson se argumentet e paraqitura nuk shoqërohen me fakte, evidenca apo dokumentacion të ri që të mund të ndryshojë konstatimin e auditimit. Argumentet e subjektit janë marrë në konsideratë gjatë vlerësimit të çështjes dhe nuk cenojnë bazën faktike dhe dokumentare mbi të cilën është mbështetur gjetja dhe afati i vendosur në rekomandim.

Për sa më sipër, **observacioni nuk merret në konsideratë dhe gjetja mbetet e pandryshuar.**

Për sa më sipër, Bashkia e Tiranës ka paraqitur komentet dhe observacionet me shkresën nr. 20637/2 prot., datë 01.09.2026, të administruar në KLSH me nr. 173/3 prot., datë 02.09.2026, ku citohet se:

Qëndrimi i subjektit të audituar:

Nga eksperiencia disa vjeçare e ndarjes së aboneve, nuk është konstatuar asnjë mangësi në mos paisjen me abone sipas kategorive. Për këtë arsye nuk është vlerësuar e nevojshme ndërhyrja në përcaktimin e numrit total të aboneve. Si kthyer përgjigje dhe në pyetësin Nr.4 ku kemi theksuar se: Implementimi i kategorive falas të aboneve për studentë por kryesisht për pensionistët, krijoj përqëndrim të kërkesës në shpërndarje. Nisur nga kjo dhe nga verifikimet është stabilizuar aktualisht shpërndarja (i) kartelat e pajtimit (abone) fillojnë shpërndarjen në datën 21/22 nga data 25/26 që ishte më parë (ii) garantimi që pikat të jenë të hapura prej orës 07.00 deri në orën 19.00 (iii) vazhdimin e shpërndarjes deri në datën 3/4 të muajit ku dhe kërkesa ndërpritet. (iv) monitorim i vazhdueshëm për garantimin e pajisjes me abone të kategorive përfituese.

Procesi sipas formatit aktual është stabilizuar, ndërsa në vijim sistemi i aboneve është pjesë e biletimit elektronik i cili si referuar përgjigjës për rekomandimin 9.1 “Sistemi i biletimit elektronik nuk mund të jetë i shkëputur për një kategori të caktuar, por duhet ngritur duke dhënë zgjidhje tërësore si edhe të garantojë referenca që kanë qëndrueshmëri në kohë duke konsideruar: (i) arkitektura e sistemit të biletimit elektronik (ii) komponentët përbërës të sistemit të biletimit elektronik. Sa më sipër zgjidhja e një sistemi të aboneve bazuar në praktikën më të mira ndërkombëtare, do jetë i integruar në sistemin e biletimit elektronik dhe afatet shkojnë në përputhje me zgjidhjet tërësore të tij.

Qëndrimi i grupit të auditimit:

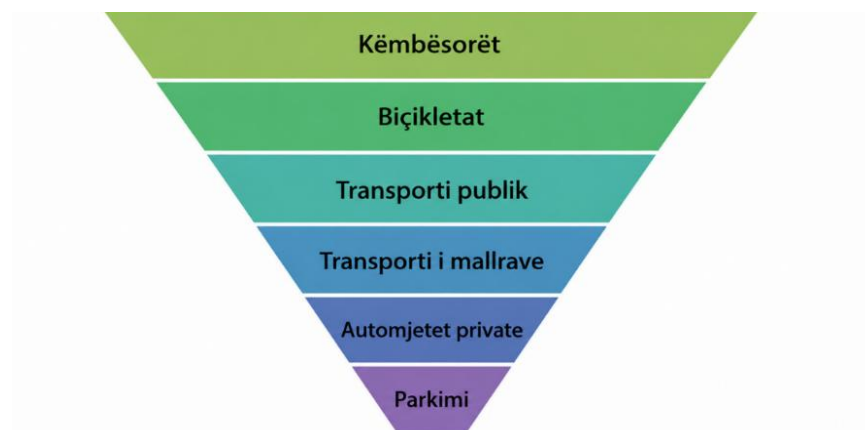
Pas shqyrtimit të observacionit, grupi i auditimit vlerëson se argumentet e paraqitura nuk shoqërohen me fakte, evidenca apo dokumentacion të ri që të mund të ndryshojë konstatimin e auditimit. Argumentet e subjektit janë marrë në konsideratë gjatë vlerësimit të çështjes dhe nuk cenojnë bazën faktike dhe dokumentare mbi të cilën është mbështetur gjetja.

Për sa më sipër, **observacioni nuk merret në konsideratë dhe gjetja mbetet e pandryshuar.**

4.1.2 A janë ndërmarrë masa për nxitjen e lëvizshmërisë aktive (ecje dhe përdorim i biçikletës) në kryeqytet?

Lëvizshmëria urbane në Bashkinë e Tiranës udhëhiqet nga piramida e projektimit të rrugës, e cila vendos këmbësorët dhe biçikletat në qendër të prioriteteve të zhvillimit.

Figura 1 Piramida e projektimit të rrugës



Burimi: Rregullore e PPV

Përpunoi: Grupi i auditimit

Lidhur me lëvizjen me biçikleta në qytetin e Tiranës, politikat e ndërmarra nga Bashkia me qëllim motivimin e përdorimit të këtij modaliteti të lëvizjes nga qytetarët, për periudhën objekt auditimi 2022-2025 janë të shprehura kryesisht në dokumentet e mëposhtme:

- Strategjia e Zhvillimit të Qëndrueshëm të Bashkisë Tiranë 2023 – 2027
- Strategjia e Zhvillimit të Qëndrueshëm të Bashkisë Tiranë 2018 – 2022

Ndërsa në Strategjinë e Bashkisë Tiranë 2018-2022 ishin parashikuar aktivitete të detajuara për motivimin e përdorimit të biçikletave në Bashkinë e Tiranës, në Strategjinë e re, nuk janë përcaktuar aktivitete të detajuara, por trajtimi i biçikletave është i fokusuar kryesisht tek situata aktuale (deri në vitin 2023 që është krijuar strategjia) e zhvillimit të strategjisë. Në strategjinë 2023-2027 përcaktohet se gjatë periudhës kohore 2015-2022 janë ndërtuar 37,340 m korsi biçikletash, dhe pritet që 10 rrugë të tjera të pajisen me korsi biçikletash përgjatë vitit 2023. Ndryshe nga Strategjia 2018–2022, Strategjia 2023–2027 nuk e shoqëron zhvillimin e lëvizjes me biçikleta me një kuadër të strukturuar objektivash afatmesëm dhe afatshkurtër, aktiviteteve specifike, treguesish performance, rezultate të pritshme etj.

Në Planin e Përgjithshëm Vendor përcaktohet vizioni 2030 për Tiranën, si dhe objektivat strategjik lidhur me lëvizshmërinë në kryeqytet⁴⁸. Ndërsa përsa i përket Standardeve teknike të rrugëve të cilat duhet të jenë të pajisura me korsi të biçikletave ato janë të parashikuara në Rregulloren e Planit të Përgjithshëm Vendor.

Ndër vite, në bashkinë e Tiranës janë ndërmarrë disa projekte në bashkëpunim me struktura ndërkombëtare, në të cilat janë parashikuar edhe masa për zhvillimin e mëtejshëm të përdorimit të biçikletave. Si më poshtë:

- Dokumenti i Vizionit për Çiklizmin në Tiranë (*Tirana bicycle vision 2017, Mobycon*)

⁴⁸ Miratuar me Vendim të Këshillit Bashkiak të Territorit Nr.1 data 14.04.20217.

- Plani i gjelbërt i veprimit për Bashkinë e Tiranës 2018
- Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane (PLQU) Për Bashkinë Tiranë⁴⁹ 2021
- SUT-i. 2020-2024

Referuar Rregullores së brendshme të Bashkisë së Tiranës “Drejtoria e Transportit dhe Trafikut Rrugor mirëadministron çështje që lidhen me hartimin dhe zbatimin e masterplanit të integruar të transportit të qëndrueshëm në qytetin e Tiranës, duke luajtur rolin kryesor si planifikues dhe rregullator për sigurimin e një sistemi eficient të transportit publik, të sigurt, të aksesueshëm dhe të shpejtë, analizues dhe planifikues i një mobiliteti të qëndrueshëm në përputhje me planet rregullatore duke mundësuar lëvizshmërinë për çdo përdorues”⁵⁰. Në përgjigjet zyrtare të Bashkisë Tiranë përcaktohet se “Drejtoria e Transportit dhe Trafikut Rrugor, e ushtron veprimtarinë e saj duke u bazuar në Planin Rregullues të miratuar dhe në vijim është hartuar Strategjia e Mobilitetit Urban të Qëndrueshëm (SUMP)”⁵¹

Ndërhyrjet prioritare për zhvillimin e rrjetit të biçikletave nuk janë realizuar plotësisht:

Referuar Rregullores së PPV të Bashkisë së Tiranës⁵², rrugët urbane kryesore, rrugët urbane dytësore me fluks mbi 800 km në orë dhe rrugët lokale, duhet të jenë të pajisura me korsi biçikletash. “Mbështetur në kategorizimin e rrjetit rrugor duhet të merren parasysh shpërndarja e sipërfaqes së rrugës ndër të gjithë përdoruesit e saj, duke krijuar hapësira të nevojshme për korsi të dedikuara për transport publik kur e kërkon kategoria e rrugës, korsi biçikletash dhe trotuare me të gjithë parametrat teknike për personat me aftësi të kufizuar.”⁵³ Karakteristikat e rrugëve që duhet të jenë të pajisura me korsi biçikletash paraqiten në tabelën e mëposhtme:

Tabela 8: Rrugët që duhet të jenë të pajisura me biçikleta

Tipi	Klasifikimi territorit	Kategoria e rrugës	Numri i korsive për drejtim	Shpejtësia intervali km/orë	Fluksi i korsie në orë	Korsi dedikuar për biçikletë
D	Urbane	rrugë kryesore	2 e më tepër	50-80	950	po
D	Urbane	rrugë kryesore	1 e më tepër	40-60	800	po
D	Urbane	rrugë kryesore	1 e më tepër	40-60	800	po
D	Urbane	rrugë kryesore	1 e më tepër	40-60	800	po
D	Urbane	rrugë kryesore	1 e më tepër	40-60	750	po
D	Urbane	rrugë kryesore	1 e më tepër	40-60	700	po
E	Urbane	rrugë dytësore	1 e më tepër	40-60	800	po
F	Urbane	rrugë lokale	1 e më tepër	25-60	500	po

Burimi: Rregullore e PPV, Bashkia Tiranë

Përpunoi: Grupi i auditimit.

Bazuar në Planin e Përgjithshëm Vendor (PPV) të Bashkisë së Tiranës është hartuar edhe *studimi i Mobycon i vitit 2017 “Vizioni për Çiklizmin në Tiranë”*, në kuadër të bashkëpunimit ndërmjet Bashkisë së Tiranës dhe Ambasadës së Mbretërisë së Holandës i cili propozoi rrjetin minimal të biçikletave për Bashkinë e Tiranës, si elementi kryesor për zhvillimin e infrastrukturës së biçikletave në afat të shkurtër⁵⁴. Sipas këtij studimi, “Rrjeti minimal i biçikletave është një rrjet minimal korsish

⁴⁹ Miratuar projekti i studimit “Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane për Bashkinë e Tiranës”, me shkresën nr. 7360 prot., datë 15.02.2021.

⁵⁰ Rregullore e Bashkisë Tiranë, miratuar me Urdhër Nr. 708, datë 07.04.2025, nr. prot. 13464, pika 46.6

⁵¹ E-mail zyrtar Bashkia e Tiranës, datë 20.04.2026, në vijim të Kërkesës për informacion nr. 2.

⁵² Miratuar me Vendim të Këshillit Bashkiak të Territorit Nr.1 data 14.04.20217, Rregullore e PPV fq. 55.

⁵³ Miratuar me Vendim të Këshillit Bashkiak të Territorit Nr.1 data 14.04.20217, Rregullore e PPV fq. 55.

⁵⁴ Sipas Mobycon, zbatimi i rrjetit të biçikletave në Tiranë parashikohet të zhvillohet gradualisht. Në afat shkurtër do të krijohet rrjeti minimal përmes korsive të mbrojtura të biçikletave me elemente ndarëse (të përkohshme), ndërsa në afatin afatmesëm dhe afatgjatë ky rrjet do të përmirësohet duke u transformuar në pista të përhershme dhe të veçuara për biçikleta. Paralelisht, në afatgjatë rrjeti minimal do të zgjerohet më tej duke u shtrirë në rrugë të lagjeve, zonat përreth dhe korridoret lidhëse, me synim krijimin e një rrjeti të plotë dhe koherent.

të ndara për biçikleta, që ofron akses të sigurt dhe të përshtatshëm për të gjithë qytetarët nga 8 deri në 80 vjeç. Ky rrjet lidh destinacionet në mënyrën sa më të drejtpërdrejtë të mundshme dhe ndjek kryesisht rrugët kryesore arteriale."⁵⁵ (Për më tepër, harta e rrjetit minimal paraqitet në **Aneksi nr.4**⁵⁵) Referuar Informacionit të përcjellë nga Bashkia Tiranë:

Nga rrjeti minimal i parashikuar në studimin e Mobycon, disa prej akseve nuk janë realizuar. Arsyet e mosrealizimit të tyre, të përcjella nga Bashkia, paraqiten më poshtë:

- **Segmenti 1**⁵⁶ (**Aksi rrugor nga rrethrotullimi “Zogu i Zi” deri te zona e Brrylit**) – Është në proces studimi në kuadër të projektit BRT. Zgjidhja përfundimtare e organizimit të seksionit rrugor do të përcaktohet pas përfundimit të studimit. Në gjendjen aktuale, gjerësia e seksionit ekzistues nuk mundëson vendosjen e një korsie të dedikuar për biçikleta në përputhje me standardet teknike.
- **Segmenti 2 (Unaza 2)** (Aksi rrugor nga Myslym Shyri deri tek shkolla Ismail Qemali) Është parashikuar në Planin e Përgjithshëm Vendor (PPV), por aktualisht nuk ekziston infrastruktura rrugore. Realizimi i korsisë së biçikletave kushtëzohet nga ndërtimi i aksit rrugor sipas PPV-së.
- **Segmenti 3** – Përkon me Sheshin Skënderbej, i cili funksionon si hapësirë pedonale. Në këtë segment nuk është parashikuar korsi e dedikuar për biçikleta.
- **Segmenti 4** (Aksi rrugor nga rruga Ali Demi deri tek Ambasada Amerikane në rrugën e Elbasanit) – Është një aks i parashikuar në Planin e Përgjithshëm Vendor, i cili aktualisht nuk ekziston në terren.
- **Segmenti 5** (Aksi rrugor nga rruga e Elbasanit, Universiteti i Ekonomikut deri tek varrezat e dëshmoreve) – Nuk është realizuar për shkak të kushteve të pafavorshme topografike. Pjerrësia e lartë gjatësore e terrenit nuk plotëson kriteret dhe standardet teknike të projektimit për ndërtimin e korsive të biçikletave.
- Segmenti 6 (Aksi rrugor nga Ura Vasil Shanto deri te Ura pranë Teknologjikes, Bulevardi Gjergj Fishta) – Është në planin e investimeve të parashikuara sipas buxhetit të Bashkisë Tiranë.
- Segmenti 7 (Aksi rrugor nga Rruga e Kavajes deri te Ura e Bllokut mbi Lanë) – Për shkak të gjeometrisë së kufizuar të rrugës, gjerësisë së pamjaftueshme të karrexhatës, hapësirave të kufizuara për zgjerim dhe pranisë së ndërtimeve ekzistuese përgjatë aksit, mundësitë për ndërhyrje infrastrukturore janë të kufizuara. Kufizimi kryesor lidhet me pamundësinë e riorganizimit.

Në vijim, në *Planin e Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane (SUMP)* Për Bashkinë Tiranë, parashikohen ndërhyrjet për të përfunduar ndërtimin e rrjetit minimal të biçikletave, si dhe ndërtimin e 3 shtigjeve natyrore, atij në Parkun e Liqenit Artificial të Farkës, atij në Shtish-Tufinë, dhe atij në Liqenin e thatë, të cilat parashikoheshin të përfundonin në vitin 2022. (Për më tepër, harta me ndërhyrjet e propozuara në SUMP lidhur me rrjetin minimal dhe shtigjet natyrore, paraqitet në **Aneksi nr. 5**).

Ndërsa lidhur me ndërhyrjet e parashikuara në SUMP, për Përfundimin e rrjetit minimal të infrastrukturës për biçikletat, e cila synon plotësimin e segmenteve që mungojnë për krijimin e një rrjeti bazë të vazhdueshëm dhe të sigurt për çiklistët, segmentet e mëposhtme nuk janë përfunduar ende:

- Rruga “5 Maji”
- Rruga “Ana Komena”
- Rruga “Bego Hoxha”
- Blv “Gjergj Fishta” (Ura Vasil Shanto – Ura Teknologjike) (parashikuar edhe në Mobycon)
- Rruga “Isuf Elezi”
- Taivani, aksi rrugor nga kryqëzimi i rrugës “Myslym Shyri” deri te Ura e Bllokut mbi Lanë (parashikuar edhe në Mobycon)

⁵⁵ Dokumenti i Vizionit për Çiklizmin në Tiranë (*Tirana bicycle vision 2017, Mobycon*), fq. 27-28

⁵⁶ Për paraqitjen në hartë të segmenteve, referohu tek **Aneksi nr. 5**

- Rruga “Medar Shtylla”
- Rruga “Kont Leopold” (parashikuar edhe në Mobycon)
- Zgjatimi i “Lanës”

Referuar përgjigjes zyrtare të Bashkisë Tiranë: Segmentet e mësipërme janë planifikuar të trajtohen në kuadër të investimeve të ardhshme të Bashkisë Tiranë, në varësi të prioritetëve, mundësive teknike dhe fondeve të miratuara.

Tabela 9: Rrjeti i biçikletave në Bashkinë Tiranë sipas kategorive të rrugëve të PPV, për periudhën 2022-2025

Të dhëna	Km rrugë (të cilat sipas PPV duhet të jenë të pajisura me korsi biçikletash) gjithsej	Km rrugë të pajisura me korsi biçiklete			
		Deri më 31.12.2022	Gjatë 2023	Gjatë 2024	Gjatë 2025
Rrugë urbane kryesore	80	23.48	0	4.83	0
Rrugë urbane dytësore (fluski 1 korsi në orë - 800)	159	15.82	5.39	0	0
Rrugë lokale urbane⁵⁷	700	6.43	7.56	0	0
Totali	939	45.73	12.95	4.83	0

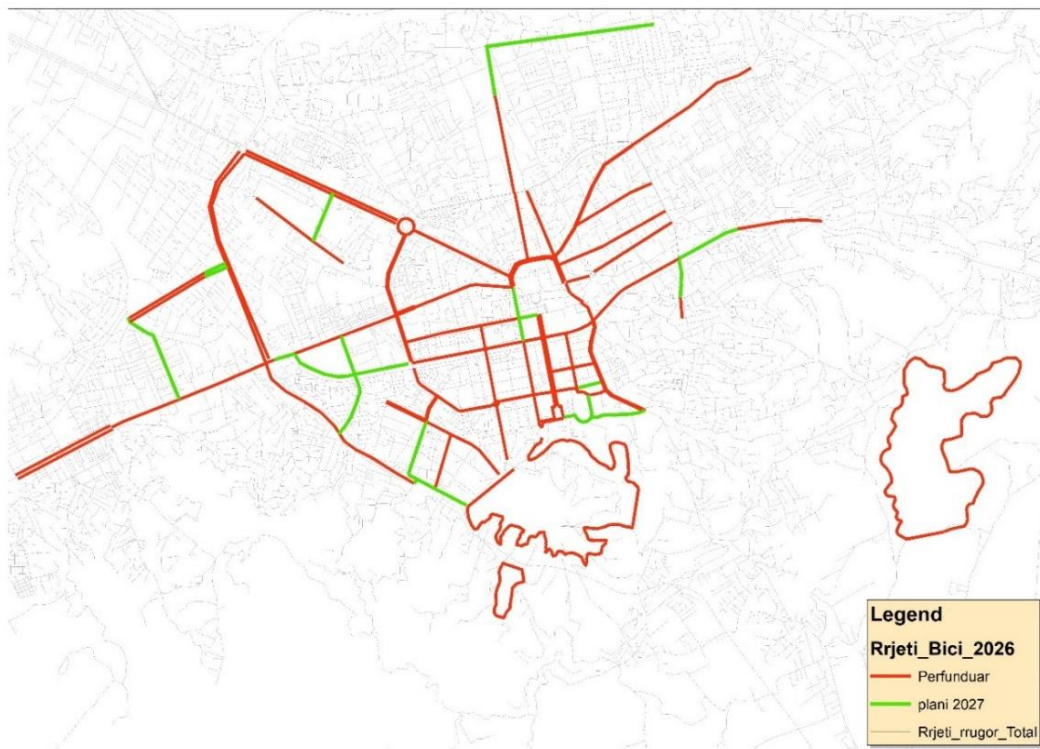
Burimi: Bashkia Tiranë

Përpunoi: Grupi i auditimit

Në dokumentacionin e vënë në dispozicion grupit të auditimit nuk rezulton që Bashkia e Tiranës të ketë rishikuar apo përditësuar, në dokumentet e brendshme të saj, rrjetin minimal të biçikletave, duke përcaktuar shtrirjen e tij, segmentet prioritare, si dhe planifikimin afatshkurtër, afatmesëm dhe afatgjatë të infrastrukturës së biçikletave.

Harta: 2: Rrjeti i biçikletave në Bashkinë e Tiranës

⁵⁷ Në Planin rregullues janë përfshirë të gjitha rrugët lokale në territorin e Bashkisë Tiranë.



Burimi: Bashkia Tiranë
Përpunoi: Grupi i auditimit.

Lidhur me ndërtimin e “Shtigjet natyrore të biçikletave”⁵⁸ të parashikuara në SUMP, që synon krijimin e lidhjeve ndërmjet rrjetit urban dhe zonave natyrore e rekreative të qytetit, realizimi paraqitet si mëposhtë:

1. Korsia e dedikuar në Liqenin e Thatë është realizuar pjesërisht⁵⁹.
2. Korsia e dedikuar në Liqenin i Farkës është realizuar.
3. Shtegu Shtish – Tufinës nuk rezulton të jetë realizuar.

Nga analizimi i buxheteve të Bashkisë rezulton se për periudhën objekt auditimi janë parashikuar edhe realizimi i sa më poshtë⁶⁰:

- Projekti i sigurisë rrugore në disa vendkalime për këmbësorë dhe numëruesve të biçikletave, me 4 kontrata me objekte Ndërtim-Montim; Mbikëqyrje Punimesh; Kolaudim; dhe Studim projektim me vlerë totale të kontratave 33,495,859 lekë, ndërsa gjatë periudhës objekt auditimi është realizuar vetëm studimi i projektimit në vitin 2024, në vlerën 1,804,206 lekë. Referuar informacionit zyrtar të përcjellë nga Bashkia e Tiranës, për shkak të infrastrukturës nëntokësore e cila është në funksion të institucioneve të rëndësishme së veçantë, ende nuk janë realizuar punimet.
- Ndërtim pedonale dhe korsitë biçiklete në liqenin e Thatë me 4 kontrata me objekte Ndërtim-Montim; Mbikëqyrje Punimesh; Kolaudim; dhe Studim projektim me vlerë totale të kontratave 62,705,751 lekë, realizuar. Deri në përfundim të 2025 është realizuar vlera 32,381,798 lekë. Referuar informacionit zyrtar të përcjellë nga Bashkia e Tiranës, Kontratat janë mbyllur në vitin 2023, të përfunduara. Më në detaje paraqitur në Ankese. Për këtë projekt grupi i auditimit kreu

⁵⁸ Miratuar projekti i studimit “Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane për Bashkinë e Tiranës”, me shkresën nr. 7360 prot., datë 15.02.2021, SUMP II fq. 50.

⁵⁹ Referuar realizimit të buxheteve të Bashkisë Tiranë.

⁶⁰ Për më tepër, **Aneksi nr. 6**.

një verifikim në terren, ku konkludoi se ai nuk ka rezultuar në një korsi biçikletash të mirëfilltë por një trotuar i gjerë i përceptuar për tu përdorur bashkarisht si prej këmbësorvë ashtu edhe prej përdoruesve të biçikletave. Nga analizimi u identifikua ndërprerje e pedonales, si rezultat i ndërtimve private, të pa shpronësuar ende.

Projekti shkolla e biçikletave:

Figura 2: Foto nga Shkolla e Bicikletave



Burimi: Shkolla e Bicikletave
Përpunoi: Grupi i auditimit

Ngritja dhe funksionimi i Shkollës së Bicikletave është realizuar në kuadër të projektit SUT-i⁶¹. Projekti është zbatuar gjatë periudhës 2020–2024. Në kuadër të auditimit, grupi i auditimit kreu një verifikim në terren lidhur me ngritjen dhe funksionimin e Shkollës së Bicikletave.

Nga verifikimi rezultoi se Shkolla e Bicikletave ka filluar funksionimin më datë 01.06.2024 dhe ofron shërbimet e saj pa pagesë. Ajo frekuentohet nga nxënës të shkollave shtetërore, grupe nga after-school-et private, si edhe nga qytetarë të interesuar, të cilët trajnohen nga stafi i shkollës, për grupmoshën 7-14 vjec.

Në kohën e verifikimit, në ambientet e shkollës po zhvillohej një seancë trajnimi me një grup fëmijësh. Trajnimi përfshinte një pjesë teorike, gjatë së cilës pjesëmarrësit njiheshin me rregullat e pedalimit dhe të qarkullimit, si dhe një pjesë praktike, ku këto njohuri vihehin në zbatim.

Shkolla e Bicikletave përbëhet nga salla e mësimi, ofiçina e biçikletave, zyrat e administratës dhe sheshi i pedalimit. Gjatë sezonit veror, ajo funksionon me orar 08:30–13:00 dhe 17:00–22:30, ndërsa gjatë sezonit dimëror funksionon me orar 08:00–18:00.

Nevoja për ndryshime në Kodin Rrugor në funksion të lëvizjes me biçikleta dhe mikrolëvizjës:

Nga analizimi i kryer për hartimin e Planit të Përgjithshëm të Lëvizshmërisë Urbane në Tiranë, ka rezultuar se është i nevojshëm rishikimi i Kodit Rrugor, me qëllim përfshirjen në të të normave specifike për përdoruesit e mikrolëvizshmërisë⁶². Ndër aktivitetet specifike të parashikuara për arritjen e këtij qëllimi janë “Hartimi i rregullave të qarkullimit për biçikletat dhe mikrolëvizshmërinë,

⁶¹ Marrveshja e implementimit nënshkruar midis Bashkisë Tiranë dhe GIZ, nr.42467 prot., datë 02.12.2020

⁶² Miratuar projekti i studimit “Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane për Bashkinë e Tiranës”, me shkresën nr. 7360 prot., datë 15.02.2021, SUMP II, fq.39

përfshi rrugët ku përdoret biçikleta”⁶³, i cili duhej të ishte përfunduar deri në vitin 2022, si dhe “Arritja e njësimi me tabelat dhe rregullat ekzistuese dhe përshtatja e sinjalistikës”⁶⁴ i cili duhej të ishte përfunduar deri në vitin 2025. Institucioni përgjegjës për këto ndryshime është Ministria përgjegjëse për transportin, ndërsa Bashkia e Tiranës është institucioni i interesuar.

Nevoja për ndryshime në Kodin Rrugor dhe miratimin e një grupi rregullash për biçikletat, me qëllim përmirësimin e rregullave të trafikut, është evidentuar që në vitin 2018 në Planin e Veprimit “Qyteti i Gjellbër” për Bashkinë Tiranë. Ky plan u hartua si pjesë e Programit për Qytetet e Gjellbra të zhvilluar nga Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH). Në Planin e Veprimit “Qyteti i Gjellbër” miratimi i ndryshimeve në Kodin Rrugor dhe prezantimi i rregullave të reja për biçikletat, nga institucionet përgjegjëse, me qëllim zbatimin e tyre në territorin e Bashkisë Tiranë, ishte parashikuar të përfundonte brenda vitit 2021⁶⁵.

Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane në Tiranë, krahas masave për nxitjen e përdorimit të biçikletës, parashikon edhe promovimin dhe integrimin në sistemin e lëvizshmërisë urbane të skuterave elektrikë dhe mjeteve të tjera personale të mikrolëvizshmërisë, duke i konsideruar ato si një element të rëndësishëm që mungon në sistemin e transportit në qytetin e Tiranës. “Kjo strategji shton një element të rëndësishëm (që ende mungon): përdorimin e skuterave elektrikë dhe mjeteve të tjera personale të lëvizjes si hoverboards⁶⁶, monowheel dhe segways (monopatet)”⁶⁷. Gjithashtu, në Planin e Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane në Tiranë janë parashikuar edhe masa me qëllim nxitjen e Shërbimeve të dhënies me qira të biçikletave me pedalim elektrik, biçikletave-rimorkio dhe skuterave elektrikë. Konkretnisht, është parashikuar masa “Skema e re PPP për skemat e përdorimit me qira të biçikletave dhe skuterave elektrikë në Tiranë” e cila duhet të kishte përfunduar në vitin 2023, si dhe “Sistemi i dhënies me qira të biçikletave rimorkio dhe skuterave elektrikë të vendosura në stacione”, me afat deri në vitin 2025. Nga auditimi rezultoi se këto masa janë trajtuar nga Bashkia Tiranë si iniciativa të sektorit privat dhe, në mungesë të iniciativave të tilla, ato nuk janë realizuar.

Grupi i auditimit, me qëllim paraqitjen sa më të qartë të mjeteve të mikrolëvizshmërisë të trajtuara në SUMP 2021, në **Aneksin nr. 7** ka paraqitur karakteristikat dhe specifikimet e tyre, bazuar në klasifikimin dhe përkufizimet e Organizatës për Bashkëpunim dhe Zhvillim Ekonomik (OECD)⁶⁸. Nga analizimi i bazës ligjore në fuqi, rezultoi se me anë të Udhëzimit nr.169 datë 13.10.2025 “Për ndalimin e qarkullimit të patinave elektrike ose kombinimeve të tyre në rrugët urbane dhe trotuare”, Ministri i Punëve të Brendshme ka vendosur “Ndalimin e qarkullimit të patinave elektrike ose kombinimit të tyre, për arsye të sigurisë publike dhe sigurisë së qarkullimit rrugor në rrugë urbane dhe trotuare që ndikojnë në rrjedhshmërinë e qarkullimit dhe në segmentet rrugore për përdorim publik.”⁶⁹ Sipas këtij udhëzimi zbatimi i ndalimit të qarkullimit të këtyre mjeteve do të bëhet për një periudhë të pacaktuar, deri në rishikimin e kuadrit ligjor. Për zbatimin e tij, Drejtoria e Përgjithshme e Policisë së Shtetit është ngarkuar të marri masat e nevojshme për ndalimin e qarkullimit të patinave elektrike ose kombinimit të tyre, deri në rregullimin e kuadrit ligjor mbi përdorimin e tyre. Ndërsa,

⁶³ Miratuar projekti i studimit “Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane për Bashkinë e Tiranës”, me shkresën nr. 7360 prot., datë 15.02.2021, SUMP II, fq. 49

⁶⁴ Miratuar projekti i studimit “Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane për Bashkinë e Tiranës”, me shkresën nr. 7360 prot., datë 15.02.2021 SUMP II, fq.49

⁶⁵ Plani i Veprimit “Qyteti i Gjellbër” për Bashkinë Tiranë, fq. 43.

⁶⁶ Platforma elektrike vetëbalancuese

⁶⁷ Miratuar projekti i studimit “Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane për Bashkinë e Tiranës”, me shkresën nr. 7360 prot., datë 15.02.2021 SUMP II, fq.49

⁶⁸ Forumi Ndërkombëtar i Transportit (ITF), Mikrolëvizshmëri e Sigurt (Safe Micromobility), Seria e Dokumenteve të Politikave të Forumit Ndërkombëtar të Transportit, nr. 85, OECD Publishing, Paris, 2020 https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2020/02/safe-micromobility_a7f10061/0b98fac1-en.pdf?utm_fq=9

⁶⁹ Udhëzimin nr.169 datë 13.10.2025 “Për ndalimin e qarkullimit të patinave elektrike ose kombinimeve të tyre në rrugët urbane dhe trotuare”, pika 1

*Organet e vetëqeverisjes vendore duhet të marrin masa për zbatimin e këtij udhëzimi me urdhëresa dhe vendosje të sinjalizimeve rrugore*⁷⁰.

Që prej tetorit 2025, qarkullimi i mjeteve të mikrolëvizjes elektrike të cilat përfshihen në fushën e zbatimit të Udhëzimit nr. 169 **vijon të jetë i ndaluar**. Deri në përfundim të këtij verifikimi nuk rezulton të jenë miratuar ndryshime në kuadrin ligjor që të rregullojnë përdorimin e këtyre mjeteve ose të shfuqizojnë masën e ndalimit. Gjithashtu, konstatohet se legjislacioni në fuqi nuk përmban një përkufizim të termit "*patina elektrike ose kombinimet e tyre*", çka nuk lejon përcaktimin me saktësi të kategorive të mjeteve që përfshihen në fushën e zbatimit të këtij udhëzimi.

Nga shqyrtimi i publikimeve në media rezulton se problematikat që lidhen me qarkullimin e mjeteve të mikrolëvizjes elektrike, veçanërisht monopatinave elektrike dhe mjeteve të tjera të ngjashme, si dhe me ndalimin e përdorimit të tyre, janë trajtuar gjerësisht edhe nga ekspertë të fushës së sigurisë rrugore. Sipas tyre, kuadri ligjor në fuqi kërkon plotësime të mëtejshme, me qëllim rregullimin e posaçëm të kësaj kategorie mjeteve. Konkretisht, është vlerësuar e nevojshme të përcaktohen: kategoritë e mjeteve të mikrolëvizjes elektrike që lejohen të qarkullojnë, rrugët ku mund të përdoren, kufijtë maksimalë të shpejtësisë sipas karakteristikave teknike të secilës kategori, sinjalistika e zbatueshme, detyrimi për sigurimin e tyre për aksidente në të cilat mund të përfshihen, si dhe përdorimi i pajisjeve mbrojtëse nga drejtuesit.

Gjithashtu, është evidentuar nevoja që kuadri rregullator të përcaktojë autoritetin përgjegjës për administrimin dhe mbikëqyrjen e kësaj kategorie mjeteve, moshën minimale të përdoruesve, numrin maksimal të personave që mund të transportohen, kriteret për kontrollin e gjendjes teknike, mënyrën e identifikimit të tyre përmes një sistemi regjistrimi ose numerik, si dhe rregulla të posaçme për kategori të tjera të mjeteve elektrike të mikrolëvizjes, përfshirë biçikletat elektrike, në përputhje me karakteristikat dhe performancën e tyre teknike.

Referuar përgjigjeve zyrtare të Bashkisë Tiranë, përfaqësues të saj kanë marrë pjesë në tryeza teknike pune të organizuara nga institucionet përgjegjëse, ku kanë paraqitur mendime dhe sugjerime lidhur me nevojën për rregullimin në Kodin Rrugor të mjeteve të mikrolëvizjes dhe biçikletave me asistencë elektrike. Megjithatë, nuk rezulton që këto propozime të jenë dokumentuar përmes një shkrese zyrtare të Bashkisë Tiranë, pasi asaj nuk i është kërkuar të japë mendim zyrtar për projektakte ose projektndryshime të Kodit Rrugor. Neni 12 i ligjit nr. 139/2015 "*Për vetëqeverisjen vendore*" parashikon konsultimin ndërmjet qeverisjes qendrore dhe njësisë të vetëqeverisjes vendore për politikën, legjislacionin dhe normat që kanë ndikim të drejtpërdrejtë në ushtrimin e funksioneve të tyre. Në zbatim të pikës 3 të këtij neni është miratuar VKM nr. 244, datë 17.04.2024, e cila përcakton mënyrën e organizimit dhe funksionimit të Këshillit Konsultativ të Qeverisjes Qendrore me Vetëqeverisjen Vendore. Ky mekanizëm synon të sigurojë paraqitjen e mendimeve, komenteve dhe propozimeve të njësisë të vetëqeverisjes vendore gjatë procesit të hartimit të projektakteve që prekin funksionet e tyre.

Promovimi i ecjes si formë aktive e lëvizjes urbane:

Qyteti i Tiranës ka një strukturë urbane të përqendruar ku rreth 80% e popullsisë jeton brenda një rrezeje prej 3 kilometrash nga qendra. Kjo afërsi e konsiderueshme e bën qytetin kompakt dhe të aksesueshëm, duke i mundësuar banorëve një ecje mesatare prej 20 minutash të kombinuar me transport publik⁷¹. Megjithatë "*vetëm 1 në 10 rrugë në Shqipëri e përmbush standardin minimal për këmbësorët, që është sa gjysma e mesatares evropiane (11.4% kundrejt 28%). Minimumi thelbësor*

⁷⁰ Udhëzimin nr.169 datë 13.10.2025 "*Për ndalimin e qarkullimit të patinave elektrike ose kombinimeve të tyre në rrugët urbane dhe trotuare*", pika 4

⁷¹ Plani i Veprimit për Ecjen, Bashkia Tiranë, viti 2022, fq. 27.

përfshin hapësirën e mjaftueshme për të ecur, vendkalime të sigurta dhe shpejtësi të përshtatshme të qarkullimit. Megjithëse situata në Tiranë është përmirësuar, kryeqyteti duhet të investojë më shumë për të ulur pabarazinë që përjetojnë këmbësorët, krahasuar me këmbësorët në qytete të tjera evropiane.”⁷² Për më tepër, referuar Planit të Ecjes, “vlerësohet se çdo vit, qytetarët dorëzojnë mbi 8000 kërkesa pranë drejtorive të ndryshme, ku kërkojnë përmirësime të përvojës së tyre të të ecurit. 80% e qytetarëve dëshirojnë më shumë zona pa makina, me gjelbërim dhe vende çlodhjeje që të mund të shijojnë edhe më shumë ecjet nëpër Tiranë.”⁷³

Me qëllim promovimin e lëvizshmërisë aktive dhe forcimin e ndërveprimit social në qytetin e Tiranës, Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane (SUMP) parashikon, krahas masave për nxitjen e përdorimit të biçikletës, edhe një sërë masash për promovimin dhe stimulimin e ecjes si mënyrë transporti. Më ne detaje paraqitur në **Ankesin nr.8**.

Projekteve dhe masave e parashikuara për promovimin e ecjes nuk janë realizuar në mënyrë të plotë:

Nga analizimi i projekteve të parashikuara në SUMP lidhur me nxitjen e ecjes në qytetin e Tiranës, për periudhën objekt auditimi, rezulton se janë planifikuar 8 projekte specifike, që konsistojnë në ndërtimin e infrastrukturës rrugore, krijimin e shesheve me stola dhe hapësira të gjelbra, si në rrugët "Ish-Thesari", ndërprerja e rrugës "Bako Dervishaj" – rruga "Mustafa Lleshi", "Mozaiku i Tiranës", rruga "Mihal Ciko", Rruga "Pjetër Bogdani", Rruga "Jul Varibova", Rruga "Kont Urani" dhe "Mihal Duri", Rruga "Brigada e VIII", Rruga "Ismail Qemali", Rruga "Nikolla Tupe", etj. Krahas këtyre projekteve, SUMP parashikon edhe masa për identifikimin e nevojave të mëtejshme për promovimin e ecjes, si dhe ndërtimin e rrugëve dhe shesheve të lojërave.

Nga analizimi i informacionit të detajuar nga Bashkia e Tiranës rezulton se, gjatë periudhës objekt auditimi, janë realizuar vetëm 3 nga 8 projektet specifike të parashikuara në SUMP, me një vlerë totale prej 72,493,829 lekë. Gjithashtu, nuk rezulton të jenë identifikuar nevoja të tjera për promovimin e ecjes, apo të jenë ndërtuar rrugë dhe sheshe lojërash të tjera, në zbatim të masave të parashikuara në SUMP.

Tre projektet e realizuara janë ato në "Ish-Thesari", ndërprerja e rrugës "Bako Dervishaj" – rruga "Mustafa Lleshi", "Mozaiku i Tiranës", rruga "Mihal Ciko" dhe Rruga "Kont Urani" dhe "Mihal Duri". Nga këto, dy projekte, me një vlerë totale prej 51,252,763 lekë, janë përfunduar brenda vitit 2022 ndërsa vetëm një projekt⁷⁴, me vlerë 21,241,066 lekë, është realizuar gjatë periudhës objekt auditimi. Gjatë viteve 2024 dhe 2025 nuk rezulton të jetë realizuar projekte të tjera të parashikuara në SUMP me qëllim nxitjen e ecjes, megjithëse afati për përfundimin e tyre në rastin më të vonë, ishte përcaktuar viti 2025.

Nga analizimi i projekteve të parashikuara në buxhet (të trajtuara edhe në seksionin mbi nxitjen e përdorimit të biçikletave, pasi kontribuojnë njëkohësisht në promovimin e përdorimit të biçikletave dhe ecjes), rezultoi se projekti "Siguria rrugore në disa vendkalime për këmbësorë dhe numëruesit e biçikletave", si dhe projekti "Ndërtim pedonaleje dhe korsie biçikletash në Liqenin e Thatë", rezultoi se ato nuk kanë arritur të realizohen në kohë dhe plotësisht. Gjithashtu, u konstatua se projektet e parashikuara në SUMP nuk përputhen në çdo rast me projektet e përfshira në programet buxhetore.

Masat e ndërmarra nga Bashkia Tiranë në kuadër të programit "Tirana School Streets:

Sipas përgjigjes zyrtare me emailin e datës 22.06.2026, nga Bashkia Tiranë, grupi i auditimit u informua se në kuadër të shtimit dhe përmirësimit të kalimeve për këmbësorë prioritet i është dhënë zonave me fluks të lartë këmbësorësh, veçanërisht pranë shkollave, kopshteve, çerdheve, hyrjeve të banesave dhe objekteve publike. Gjithashtu një nga masat e ndërmarra është zbatimi i programit

⁷² Plani i Veprimit për Ecjen, Bashkia Tiranë, viti 2022, fq. 27.

⁷³ Plani i Veprimit për Ecjen, Bashkia Tiranë, viti 2022, fq. 33

⁷⁴ Për këtë projekt, grupi i auditimit kreu një verifikim në terren, ku identifikoi ndërtimin e infrastrukturës rrugore dhe 2 sheshe.

“*Tirana School Streets*”. Në kuadër të programit “*Tirana School Streets*”, në bashkëpunim me organizatën “Qendra Marrëdhënie” dhe partnerë të tjerë vendas e ndërkombëtarë, janë realizuar ndërhyrje për rritjen e sigurisë së fëmijëve dhe kujdestarëve në aksesin drejt institucioneve arsimore. Masat e zbatuara kanë përfshirë⁷⁵:

- Rikuperimin e hapësirave nga karrexhata për zgjerimin e zonave të këmbësorëve.
- Krijimin dhe zgjerimin e trotuareve.
- Vendosjen e trafikndarësve dhe elementeve të sigurisë rrugore.
- Përmirësimin e cilësisë së hapësirës publike nëpërmjet mobilimit urban, ndriçimit, hijezimit, gjelbërimit dhe elementeve të tjera mbështetëse.

Deri në përfundim të vitit 2025 janë realizuar 12 projekte të “Rrugëve të Sigurta për Shkollat”, ndër të cilat në shkollat “Gjon Buzuku”, “Fan Noli”, “Shkolla e Kuqe”, “Mihal Grameno”, “Osman Myderizi”, “Edith Durham”, “Niket Dardani”, “Gustav Mayer”, “Naim Frashëri”, “Kosova”, si dhe pranë Kopshtit nr. 26 dhe Çerdhes nr. 17. Gjithashtu, janë miratuar dhe janë në proces zbatimi 20 objekte të tjera publike, përfshirë kopshte dhe institucione arsimore, me qëllim zgjerimin e programit dhe konsolidimin afatgjatë të ndërhyrjeve të realizuara.

Plani i Veprimit për Ecjen nuk është miratuar dhe nuk është ndërtuar plotësisht mbi objektiva SMART:

Në kuadër të projektit SUT-i⁷⁶, të zbatuar gjatë periudhës 2020–2024, me institucion implementues Bashkinë e Tiranës, i cili kishte si objektiv zhvillimin e strukturave efikase dhe të bazuara në të dhëna për menaxhimin e lëvizshmërisë urbane miqësore me klimën, në fushën e tretë të ndërhyrjes janë parashikuar masa të posaçme për përmirësimin e cilësisë dhe integrimin e ecjes me pedalimin, të cilat përfshijnë:

- krijimin e Task Forcës për Ecjen;
- hartimin dhe zbatimin e Planit të Veprimit për Ecjen.

Në vijim të kërkesës për informacion, grupi i auditimit u informua⁷⁷ se, në janar të vitit 2022, Kryetari i Bashkisë Tiranë kishte autorizuar krijimin e Task-Forcës për Promovimin e Ecjes në Tiranë. Megjithatë, grupit të auditimit nuk iu vu në dispozicion urdhri i Kryetarit për ngritjen e kësaj Task-Force, çka nuk mundësoi verifikimin e bazës së krijimit të saj, përcaktimin e detyrave dhe përgjegjësi, si dhe vlerësimin e përmbushjes së tyre.

Në vijim të ngritjes së Task-Forcës për Ecjen është hartuar edhe Plani i Veprimit për Ecjen në të cilën janë formalizuar politikat dhe masat që synojnë të garantojnë që ecja të jetë pjesë thelbësore e të ardhmes së Tiranës⁷⁸. Nga analizimi, nuk rezulton që ky dokument të jetë i miratuar. Nga analizimi i Planit i Veprimit për Ecjen rezultoi se në të janë parashikuar 4 Politika kryesore, me objektivat specifike dhe një listë masash për arritjen tyre. Më në detaje paraqitur në **Aneksin nr.9**

Nga analizimi i Planit të veprimit për nxitjen e ecjes 2022 të Bashkisë së Tiranës rezultoi se ai nuk është ndërtuar plotësisht mbështetur mbi parimin e objektivave SMART, të cilat janë të rëndësishme për të siguruar monitorimin e strategjive të performancës. “*Menaxhimi sipas objektivave (MsO) është procesi i përcaktimit të objektivave brenda organizatës në mënyrë që menaxhimi dhe punonjësit së bashku të bien dakord për objektivat dhe të kuptojnë se çfarë duhet të bëjnë në organizatë, që t’i arrijnë ato*”⁷⁹. Një pjesë e rëndësishme e MsO-së është matja dhe krahasimi i punës aktuale të

⁷⁵ E-mail zyrtar i Bashkisë Tiranë, në vijim të kërkesës për informacion nr.3 të grupit të auditimit, data 22.06.202

⁷⁶ Marrveshja e implementimit nënshkruar midis Bashkisë Tiranë dhe GIZ, nr.42467 prot., datë 02.12.2020

⁷⁷ E-mail zyrtar i Bashkisë Tiranë, në vijim të kërkesës për informacion nr.4 të grupit të auditimit, data 14.07.2026, si dhe cilësuar dhe në Planin i Veprimit për Ecjen, fq.3.

⁷⁸ Plani i Veprimit për Ecjen, fq. 7.

⁷⁹ Udhëzimit Nr. 21, datë.25.10.2016 “Për nëpunësit zbatues të të gjitha niveleve”, pika 6.1.3

punonjësit me planin e punës. Në pikën 6.1.3 të Udhëzimit Nr. 21, datë.25.10.2016 “Për nëpunësit zbatues të të gjitha niveleve” përcaktohet se “Në procesin vjetor të rinovimit të dakordësisë për strategjinë e performancës, duhet të bëhet një krahasim midis planit dhe realizimit, prandaj është e këshillueshme të bihet dakord për treguesit e performancës, masat dhe dimensionet financiare brenda kësaj strategjie për të gjetur prova për progresin në lidhje me arritjen e objektivave (objektiva SMART⁸⁰)”

Nga analizimi u identifikua se Plani i veprimit për nxitjen e ecjes 2022 i Bashkisë së Tiranës nuk është shoqëruar me synime dhe tregues, të cilat të sigurojnë monitorimin e tij (çka citohet edhe në vet këtë dokument ku në politiken 4, një nga masat e parashikuara është “Miratimi i synimeve dhe treguesve”). Ndërsa, afatet janë ndarë në afatshkurta, afatmesme, dhe afatgjata pa përcaktuar këto saktësisht në vit. Në vijim, nuk është bërë një lidhje e qartë e secilës masa me buxhetin e nevojshëm për arritjen e tyre, si dhe me strukturën specifike që ka për detyrë realizimi, apo institucioneve mbështetëse. Në vijim, nuk është përcaktuar në mënyrë të qartë periodiciteti i monitorimit, produktet e prodhuara nga monitorimi dhe raportimi i tyre.

Gjetje nga auditimi:

10. Gjetje nga auditimi: Nga auditimi mbi rrjetin e infrastrukturës për lëvizjen me biçikletë rezultoi se: **a)** Referuar Planit të Përgjithshëm Vendor (PPV), në Bashkinë e Tiranës janë identifikuar 939 km rrugë, të cilat, sipas klasifikimit funksional të rrjetit rrugor⁸¹, parashikohen të pajisen me infrastrukturë për biçikletat. Deri në fund të vitit 2025, infrastruktura e realizuar për biçikletat ishte 63.51 km (ose rreth 7% e atyre të identifikuar në PPV), nga të cilat 45.73 km ishin ndërtuar deri në fund të vitit 2022, ndërsa gjatë tre viteve objekt auditimi janë ndërtuar 17.78 km⁸². Gjatë vitit 2025 nuk rezulton të jetë ndërtuar infrastrukturë e re për biçikletat. Në mënyrë më specifike, nga 239 km rrugë urbane kryesore dhe dytësore, të cilat janë në fokus të këtij auditimi, rreth 49.5 km rezultojnë të pajisura me korsi biçikletash deri në fund të vitit 2025.

b) Pas miratimit të PPV-së, studimi Mobycon (2017) propozoi rrjetin minimal të biçikletave⁸³, ndërsa Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane (SUMP, 2021) parashikoi përfundimin e këtij rrjeti, si dhe ndërtimin e tre shtigjeve natyrore të çiklizmit deri në vitin 2022⁸⁴, si masa prioritare për nxitjen e përdorimit të biçikletës. Nga analiza e dokumentacionit të administruar rezulton se deri në fund të vitit 2025 rrjeti minimal i biçikletave nuk është përfunduar. Ndër segmentet që nuk rezultojnë të realizuara përfshihen, rruga “5 Maji”, rruga “Ana Komena”, rruga “Bego Hoxha”, bulevardi “Gjergj Fishta” (Ura Vasil Shanto – Ura Teknologjike), rruga “Medar Shtylla”, rruga “Kont Leopold”, zgjatimi i Lanës, etj. Referuar përgjigjeve zyrtare të Bashkisë së Tiranës⁸⁵, mosrealizimi i këtyre segmenteve lidhet me kufizime teknike dhe topografike, mungesën e infrastrukturës rrugore në disa akse, koordinimin me projekte të tjera infrastrukturore, si dhe planifikimin e realizimit të tyre në kuadër të investimeve të ardhshme.

c) Nga tre shtigjet natyrore të planifikuara është realizuar ai i Parkut të Liqenit të Farkës, është realizuar pjesërisht ai i Liqenit të Thatë, ndërsa shtegu Shtish–Tufinë nuk rezulton i ndërtuar. Në kushtet kur Plani i Përgjithshëm Vendor është në zbatim prej më shumë se 10 vitesh, studimi Mobycon për rrjetin e biçikletave është hartuar rreth 9 vjet më parë, ndërsa SUMP mbi 5 vjet më parë, si dhe ndërhyrjet prioritare të parashikuara për zhvillimin e infrastrukturës së biçikletave nuk

⁸⁰ SMART-i është një shkurtime, që do të thotë: S – specifik (objektiva të qartë, përgjegjësi të qarta) M – i matshëm (mund të matet me shifra) A – i arritshëm (masat e marra ndikojnë në arritjen e qëllimit) R – realist (objektivi nuk është as shumë i lartë dhe as shumë i ulët) T – me afat (ka një kohë të caktuar për arritjen e objektivit), Udhëzuesi nr. 2, datë.25.10.2016, pika 6.1.3.

⁸¹ Miratuar me Vendim të Këshillit Bashkiak të Territorit Nr.1 data 14.04.20217, Rregullore e PPV fq. 55.

⁸² Përkatesisht 12.95 km gjatë vitit 2023 dhe 4.83 km gjatë vitit 2024.

⁸³ Dokumenti i Vizionit për Çiklizmin në Tiranë (Tirana bicycle vision 2017, Mobycon), fq. 27-28

⁸⁴ Miratuar projekti i studimit “Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane për Bashkinë e Tiranës”, me shkresën nr. 7360 prot., datë 15.02.2021, SUMP II fq. 50.

⁸⁵ E-mail zyrtar Bashkia e Tiranës drejtuar grupit të auditimit në vijim të kërkesës për informacion nr.4, datë 14.07.2026

janë realizuar sipas afateve të përcaktuara, nuk rezulton që Bashkia e Tiranës të ketë kryer një rishikim apo përditësim të rrjetit të biçikletave në dokumentet e saj të brendshme, duke përcaktuar shtrirjen e tij, segmentet prioritare, si dhe planifikimin afatshkurtër, afatmesëm dhe afatgjatë për zhvillimin e këtij rrjeti.

11. Gjetje nga auditimi: Dokumentet strategjike dhe të veprimit të Bashkisë Tiranë⁸⁶, parashikojnë zhvillimin dhe integrimin e biçikletave, mjeteve të mikrolëvizjes elektrike (monopatë/skuterë elektrikë, biçikleta elektrike etj.) dhe shërbimeve të lidhura me to në sistemin e lëvizshmërisë urbane të qytetit të Tiranës, me qëllim nxitjen e lëvizjes së qëndrueshme, uljen e trafikut dhe reduktimin e përdorimit të automjeteve private.

a) Paralelisht me këto masa, dokumentet strategjik dhe të veprimit kanë evidentuar edhe nevojën për rishikimin e Kodit Rrugor nga ministria përgjegjëse për transportin dhe miratimin e rregullave të posaçme për përdorimin e kësaj kategorie mjeteve. Megjithatë ndryshimet në kuadrin ligjor duhet të ishin miratuar që në vitin 2021, deri në përfundim të këtij auditimi nuk rezulton të ketë pasur ndryshime në kuadrin ligjor me qëllim rregullimin e lëvizjes me biçikleta apo mikrolëvizjen. Përkundrazi, me Udhëzimin nr. 169, datë 13.10.2025, është vendosur ndalimi i qarkullimit të "patinave elektrike ose kombinimeve të tyre" deri në rishikimin e kuadrit ligjor. Në këto kushte, rezulton se Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane (SUMP II) nuk është në përputhje me ndryshimet e kuadrit rregullator të ndodhura pas miratimit të tij, duke vijuar të parashikojë masa dhe aktivitete për promovimin dhe zhvillimin e mjeteve të mikrolëvizshmërisë elektrike, ndonëse qarkullimi i mjeteve që përfshihen në fushën e zbatimit të Udhëzimit nr. 169 është ndaluar deri në rishikimin e kuadrit ligjor.

b) Nga verifikimi rezultoi se, në Bashkinë Tiranë, nuk evidentohet që, në zbatim të Udhëzimit nr. 169, datë 13.10.2025, të jenë miratuar urdhëresa për zbatimin e ndalimit të qarkullimit të mjeteve patinave elektrike ose kombinimeve të tyre, apo të jenë ndërmarr marrë masa për vendosjen e sinjalistikës rrugore përkatëse.

c) Gjithashtu, nga auditimi rezulton se, për periudhën objekt auditimi, disa nga masat e parashikuara në SUMP II për zhvillimin e shërbimeve të biçikletave dhe skuterëve elektrikë me qira⁸⁷, janë konsideruar iniciativa të sektorit privat. Megjithatë, SUMP II nuk përcakton qartë rolin dhe përgjegjësitë konkrete të Bashkisë për realizimin e këtyre masave, në kushtet kur ato janë përfshirë në Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane (SUMP II) të Bashkisë Tiranë, ndonëse ajo është përcaktuar si institucioni përgjegjës për zbatimin e tyre.

12. Gjetje nga auditimi: Në Planin e Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane (SUMP) janë parashikuar 8 projekte specifike⁸⁸ dhe masa të tjera për promovimin e ecjes në qytetin e Tiranës. Deri në përfundim të periudhës objekt auditimi janë realizuar vetëm 3 prej tyre. Gjatë viteve 2024–2025 nuk rezulton të jenë realizuar projekte të reja, pavarësisht se për shumicën e tyre afati i përfundimit sipas SUMP ishte viti 2022, ndërsa për projektet e mbetura viti 2025. Nga analiza e planifikimit dhe zbatimit të investimeve u konstatua gjithashtu se disa projekte të lidhura me ecjen nuk janë realizuar plotësisht sipas planifikimit, si dhe projektet e parashikuara në SUMP nuk përputhen në çdo rast me projektet e përfshira në programet buxhetore.

⁸⁶ Duke filluar nga Plani i Veprimit "Qyteti i Gjelbër" (2018) dhe në vijim Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane (SUMP 2021).

⁸⁷ Si p.sh. "Skema e re PPP për skemat e përdorimit me qira të biçikletave dhe skuterave elektrikë në Tiranë" dhe "Sistemi i dhënies me qira të biçikletave rimorkio dhe skuterave elektrikë të vendosura në stacione."

⁸⁸ "Ish-Thesari", ndërprerja e rrugës "Bako Dervishaj" – rruga "Mustafa Lleshi", "Mozaiku i Tiranës", rruga "Mihal Ciko", Rruga "Pjetër Bogdani", Rruga "Jul Varibova", Rruga "Kont Urani" dhe "Mihal Duri", Rruga "Brigada e VIII", Rruga "Ismail Qemali", Rruga "Nikolla Tupe", etj.

13. Gjetje nga auditimi: a) Në kuadër të projektit SUT-i, Bashkia Tiranë ka ngritur Task-Forcën për Promovimin e Ecjes dhe ka hartuar Planin e Veprimit për Ecjen⁸⁹.

Megjithëse, grupit të auditimit nuk iu vu në dispozicion akti administrativ për ngritjen e Task-Forcës, rezulton se ky grup pune ka hartuar Planin për Ecjen 2022 të Bashkisë Tiranë, në të cilin parashikohen objektiva dhe masa për promovimin e saj.

b) Nga ana tjetër, rezultoi se Planin i ecjes nuk është i miratuar. Gjithashtu, plani nuk është ndërtuar plotësisht sipas parimit të objektivave SMART. Planin i Veprimit për Ecjen 2022 i Bashkisë Tiranë, megjithëse përmban politika dhe objektiva, nuk përcakton synime dhe tregues të matshëm për monitorimin e progresit⁹⁰, afate të qarta kohore për zbatimin e masave, lidhjen e tyre me burimet financiare dhe strukturat përgjegjëse për realizimin, si dhe mekanizmat, periodicitetin dhe mënyrën e raportimit të monitorimit të planit.

Në pikën 6.1.3 të Udhëzimit Nr. 21, datë.25.10.2016 “Për Nëpunësit Zbatues të të gjitha niveleve” përcaktohet se strategjitë e performancës (pjesë e të cilave janë dhe planet e veprimit), duhet të hartohen bazuar në objektiva SMART me qëllim sigurimin e monitorimit të realizimit të tyre. Më specifikisht përcaktohet se: “Në procesin vjetor të rinovimit të dakordësisë për strategjinë e performancës, duhet të bëhet një krahasim midis planit dhe realizimit, prandaj është e këshillueshme të bihet dakord për treguesit e performancës, masat dhe dimensionet financiare brenda kësaj strategjie për të gjetur prova për progresin në lidhje me arritjen e objektivave (objektiva SMART⁹¹)”.

Konkluzione:

Konkluzion 10: Deri në fund të vitit 2025 nuk rezultojnë të jenë realizuar plotësisht ndërhyrjet prioritare të parashikuara në SUMP për përfundimin e rrjetit minimal të biçikletave dhe ndërtimin e shtigjeve natyrore të çiklizmit, pavarësisht se këto masa janë përcaktuar në dokumentet strategjike të Bashkisë së Tiranës si ndërhyrje prioritare për zhvillimin e lëvizshmërisë së qëndrueshme.

Konkluzioni 11.1 Aktualisht vijon të mungojë një kuadër rregullator i plotë që të përcaktojë në mënyrë të qartë kategoritë e mjeteve të mikrolëvizjes elektrike që lejohen të qarkullojnë në rrugë, klasifikimin e tyre, rrjetin rrugor ku mund të përdoren, kufijtë maksimalë të shpejtësisë sipas kategorive, kërkesat për përdorimin e pajisjeve mbrojtëse, detyrimin për sigurimin e mjeteve për mbulimin e dëmeve që mund të shkaktohen nga aksidentet, kriteret për identifikimin dhe kontrollin teknik të tyre, si dhe të drejtat dhe detyrimet e përdoruesve të kësaj kategorie mjeteve.

Konkluzioni 11.2: Objektivat dhe masat e parashikuara në dokumentet strategjike të Bashkisë Tiranë për zhvillimin e lëvizjes aktive dhe mikrolëvizshmërisë janë planifikuar duke parashikuar plotësimin e kuadrit ligjor përkatës, i cili nuk rezulton të jetë plotësuar deri në përfundim të auditimit, duke bërë që një pjesë e këtyre masave të mos jenë në përputhje me kuadrin ligjor në fuqi. Nga ana tjetër, mungesa e përcaktimit të qartë të rolit dhe përgjegjësi të Bashkisë Tiranë për zbatimin e një pjese të masave të planifikuara për zhvillimin e mikrolëvizshmërisë, ndikon në zbatimin e koordinuar dhe efektiv të tyre.

Konkluzion 12.1: Zbatimi jo i plotë dhe jo në kohë i projekteve të parashikuara për nxitjen e ecjes kufizon arritjen e objektivave për zhvillimin e qëndrueshëm të këtij modaliteti të lëvizjes. Ndërsa

⁸⁹ E-mail zyrtar i Bashkisë Tiranë, në vijim të kërkesës për informacion nr.4 të grupit të auditimit, data 14.07.2026, si dhe cilësuar dhe në Planin e Veprimit për Ecjen, fq.3.

⁹⁰ Kjo cilësohet edhe në Politikën 4 të vet këtij dokumenti.

⁹¹ SMART-i është një shkurtim, që do të thotë: S – specifik (objektiva të qartë, përgjegjësi të qarta) M – i matshëm (mund të matet me shifra) A – i arritshëm (masat e marra ndikojnë në arritjen e qëllimit) R – realist (objektivi nuk është as shumë i lartë dhe as shumë i ulët) T – me afat (ka një kohë të caktuar për arritjen e objektivit), Udhëzuesi nr. 2, datë.25.10.2016, pika 6.1.3.

mungesa e përkthimit të projekteve të parashikuara në SUMP në projekte buxhetore dobëson lidhjen ndërmjet planifikimit strategjik dhe atij buxhetor.

Konkluzioni 13.1: Mungesa e një akti formal për krijimin e Task-Forcës ose mosvënia e tij në dispozicion të grupit të auditimit, si dhe mungesa e miratimit të Planit të Veprimit për Ecjen, nuk mundësojnë verifikimin e plotë të bazës institucionale mbi të cilën është organizuar dhe zhvilluar procesi i promovimit të ecjes, si dhe kufizojnë transparencën dhe llogaridhënien institucionale.

Konkluzioni 13.2 Mungesa e objektivave të matshëm, treguesve të performancës, përgjegjësi të qarta, afateve të përcaktuara, burimeve financiare dhe mekanizmeve të monitorimit në Planin e Ecjes 2022 të Bashkisë Tiranë kufizon zbatimin dhe vlerësimin efektiv të ndërhyrjeve për promovimin e ecjes dhe matjen e ndikimit të tyre në zhvillimin e lëvizshmërisë së qëndrueshme.

Rekomandime:

Rekomandimi 10.1 Bashkia Tiranë të marrë masat e nevojshme për të kryer një vlerësim të plotë dhe të detajuar të infrastrukturës së biçikletave në territorin e Bashkisë, duke analizuar situatën aktuale të rrjetit rrugor, mundësinë e zgjerimit të mëtejshëm të korsive të biçikletave, kufizimet teknike dhe alternativat e mundshme për secilin segment, me qëllim përcaktimin e rrjetit të biçikletave dhe të ndërhyrjeve prioritare që duhet të zhvillohen në afatshkurtër, afatmesëm dhe afatgjatë, mbi bazën e një planifikimi të integruar dhe të koordinuar.

Brenda 6-mujorit të parë 2027

Rekomandimi 10.2 Bashkia Tiranë të hartojë dhe përditësojë dokumentet strategjike, programet e veprimit dhe programet buxhetore për zhvillimin e infrastrukturës së biçikletave, duke reflektuar situatën reale në terren, rrjetin e biçikletave që do të zhvillohet, ndërhyrjet prioritare, afatet e realizimit, burimet e financimit dhe mekanizmat e monitorimit, me qëllim që zhvillimi i infrastrukturës së biçikletave të realizohet në mënyrë të planifikuar, të koordinuar dhe me vizion të qartë afatgjatë.

Brenda 6-mujorit të parë 2028

Rekomandimi 11.1: Bashkia Tiranë të kryejë një vlerësim të ndikimit që kuadri rregullator në fuqi ka në ushtrimin e funksioneve të saj dhe në zbatimin e politikave të mikrolëvizshmërisë. Të hartojë një analizë të bazuar në problematikat e evidentuara gjatë ushtrimit të funksioneve të saj, në të cilën të identifikohen, nevojat për përmirësime rregullatore, dhe në vijim ta përcjellë atë pranë institucioneve përgjegjëse dhe ta përdorë si bazë në proceset e konsultimit për këtë çështje në Këshillin Konsultativ të Qeverisjes Qendrore me Vetëqeverisjen Vendore.

Brenda vitit 2027

Rekomandimi 11.2: Bashkia Tiranë të ndërmarrë masat e nevojshme për të siguruar miratimin e urdhërësive dhe vendosjen e sinjalistikës rrugore përkatëse, në funksion të zbatimit efektiv të ndalimit të qarkullimit të patinave elektrike ose kombinimeve të tyre në territorin e saj.

Brenda vitit 2027

Rekomandimi 11.3: Bashkia Tiranë të rishikojë dokumentet strategjike dhe planet e veprimit në fushën e lëvizshmërisë urbane, me qëllim që objektivat, masat dhe aktivitetet e planifikuara për zhvillimin e mikrolëvizshmërisë të jenë në përputhje me kuadrin ligjor në fuqi. Gjithashtu, për secilën masë të planifikuar, të përcaktojë qartë rolin, përgjegjësitë dhe mekanizmat e zbatimit, veçanërisht në rastet kur realizimi i tyre mbështetet në iniciativa të sektorit privat ose kërkon bashkëpunim ndërinstitucional.

Brenda vitit 2027

Rekomandimi 12.1: Bashkia Tiranë të analizojë nevojat aktuale për ndërhyrje prioritare në funksion të promovimit të ecjes. Rezultatet e analizës të reflektohen në dokumentet strategjike të Bashkisë dhe programet buxhetore, me qëllim forcimin e lidhjes ndërmjet planifikimit strategjik dhe planifikimit buxhetor.

Brenda vitit 2027

Rekomandimi 13.1: Bashkia Tiranë të kryejë një vlerësim të funksionimit të Task-Forcës për Promovimin e Ecjes, duke analizuar aktivitetin e saj, masat e ndërmarra dhe efektivitetin e tyre në arritjen e objektivave të politikës për promovimin e ecjes, si dhe të rivlerësojë nevojën për vazhdimësinë e funksionimit të saj ose të një mekanizmi tjetër koordinues. Në vijim të këtij vlerësimi, të sigurojë formalizimin e mekanizmit koordinues përkatës, duke përcaktuar qartë rolin, përgjegjësitë dhe produktet që duhet të realizojë.

Brenda 6 mujorit të parë të 2027

Rekomandimi 13.2: Bashkia Tiranë të përditësojë Planin e veprimit të ecjes, duke siguruar përfshirjen e objektivave dhe treguesve të matshëm të performancës, afateve të zbatimit, strukturave përgjegjëse, burimeve financiare, si dhe mekanizmave të monitorimit dhe raportimit. Gjithashtu, të sigurojë formalizimin e tyre nëpërmjet akteve të brendshme administrative, me qëllim krijimin e një baze të qartë institucionale që garanton zbatimin, monitorimin dhe vlerësimin e tyre.

Brenda vitit 2027

Komentet dhe observacionet e subjektit të audituar

Për sa më sipër, Bashkia e Tiranës ka paraqitur komentet dhe observacionet me shkresën nr. 20637/2 prot., datë 01.09.2026, të administruar në KLSH me nr. 173/3 prot., datë 02.09.2026, ku citohet se:

Qëndrimi i subjektit të audituar:

“Në lidhje me Rekomandimin 10.1, Bashkia Tiranë vlerëson rëndësinë e kryerjes së një vlerësimi të plotë dhe të përditësuar të infrastrukturës së biçikletave në territorin e Bashkisë, me qëllim evidentimin e gjendjes aktuale, nevojave për ndërhyrje dhe mundësive për zgjerimin e mëtejshëm të rrjetit... Afati i realizimit për rekomandimin 10.1 do të realizohet brenda 6 – mujorit të parë të vitit 2027.”

Qëndrimi i grupit të auditimit: Grupi i auditimit, pas shqyrtimit të komenteve dhe observacioneve të paraqitura nga subjekti, vlerëson se angazhimi i Bashkisë së Tiranës për realizimin e Rekomandimit nr. 10.1 brenda 6-mujorit të parë të vitit 2027 është në përputhje me rekomandimin e auditimit.

Qëndrimi i subjektit të audituar: *“Në lidhje me Rekomandimin 10.2, Bashkia Tiranë vlerëson rëndësinë e planifikimit të integruar dhe të qëndrueshëm të zhvillimit të infrastrukturës së biçikletave dhe merr në konsideratë gjetjet dhe sugjerimet e evidentuara në kuadër të këtij vlerësimi... Për realizimin e këtij rekomandimi, strukturat përgjegjëse të Bashkisë Tiranë do të vijnë bashkëpunimin ndërinstitutional dhe koordinimin e nevojshëm për përfshirjen e masave prioritare në proceset përkatëse të planifikimit dhe programimit buxhetor. Afati i realizimit për rekomandimin 10.2 do të realizohet brenda 6 – mujorit të parë të vitit 2028.”*

Qëndrimi i grupit të auditimit: Grupi i auditimit, pas shqyrtimit të komenteve dhe observacioneve të paraqitura nga subjekti, vlerëson se angazhimi i Bashkisë së Tiranës për realizimin e Rekomandimit nr. 10.2 brenda 6-mujorit të parë të vitit 2028 është në përputhje me rekomandimin e auditimit.

Qëndrimi i subjektit të audituar: *“Në lidhje me Rekomandimin 11.1, Bashkia Tiranë vlerëson rëndësinë e kuadrit rregullator që lidhet me mikrolëvizshmërinë dhe ndikimit të tij në ushtrimin e funksioneve dhe zbatimin e politikave të Bashkisë në këtë fushë... Afati i realizimit të rekomandimit 11.1 arsyetohet që do të realizohet brenda vitit 2027, pasi përmbushja e tij kërkon kryerjen e një analize të plotë të kuadrit rregullator në fuqi, identifikimin e nevojave për përmirësime dhe qartësime rregullatore, si dhe koordinimin dhe konsultimin institucional me institucionet përgjegjëse.”*

Qëndrimi i grupit të auditimit: Grupi i auditimit, pas shqyrtimit të komenteve dhe observacioneve të paraqitura nga subjekti, merr në konsideratë kërkesën për ndryshimin e afatit të zbatimit të rekomandimit, duke përcaktuar si afat për zbatimin e tij “brenda vitit 2027”

Qëndrimi i subjektit të audituar: “Siç duhet të jeni në dijeni Udhëzimi nr.169, datë 13.10.2025 “Për ndalimin e qarkullimit të patinave elektrike ose kombinimit të tyre, në rrugë urbane dhe trotuare” ka karakter të përkohshëm me nevojën për ndryshime ligjore në “Kodin Rrugor” dhe “Rregulloren e Zbatimit të Kodit Rrugor” për zbatimin e saj. Në dijenin tonë, ministritë e linjës kanë përgatitur draftin për këto ndryshime pranë Kuvendit për miratim. Nga sa më lartë, për arsye të mungesës së parashikimeve mbi sinjalistikën përkatëse (logo patina elektrike) dhe karakterit të përkohshëm të saj mendojmë që afatet të jenë brenda vitit 2027.”

Qëndrimi i grupit të auditimit: Grupi i auditimit, pas shqyrtimit të komenteve dhe observacioneve të paraqitura nga subjekti, merr në konsideratë kërkesën për ndryshimin e afatit të zbatimit të rekomandimit, duke përcaktuar si afat për zbatimin e tij “brenda vitit 2027”

Qëndrimi i subjektit të audituar:

“Në përgjigje të Rekomandimit 11.3, Bashkia Tiranë shpreh dakordësinë për nevojën e rishikimit dhe përditësimit të dokumenteve strategjike dhe planeve të veprimit në fushën e lëvizshmërisë urbane, me qëllim garantimin e përputhshmërisë së objektivave, masave dhe aktiviteteve të parashikuara për zhvillimin e mikrolëvizshmërisë me kuadrin ligjor dhe rregullator në fuqi. Afati i realizimit për rekomandimin 11.3 do të realizohet brenda vitit 2027”

Qëndrimi i grupit të auditimit: Grupi i auditimit, pas shqyrtimit të komenteve dhe observacioneve të paraqitura nga subjekti, vlerëson se angazhimi i Bashkisë së Tiranës për realizimin e Rekomandimit nr. 11.3 brenda vitit 2027 është në përputhje me rekomandimin e auditimit.

4.2 A janë monitoruar masat e ndërmarra për lëvizshmërinë e qëndrueshme në qytetin e Tiranës?

4.2.1 A mbliidhen dhe analizohen të dhënat për lëvizshmërinë dhe trafikun në qytetin e Tiranës?

Monitorimi i politikave të lëvizshmërisë urbane në qytetin e Tiranës nuk është kryer në mënyrë sistematike:

Referuar rregullores së brendshme të Bashkisë Tiranë miratuar me Urdhrin nr. 708, datë 07.04.2025 të Kryetarit të Bashkisë, lëvizshmëria e qëndrueshme në kryeqytet udhëhiqet nga masterplani i integruar i transportit të qëndrueshëm. Nga komunikimet zyrtare me Bashkinë e Tiranës rezulton se masterplani i integruar i transportit të qëndrueshëm është Plani i lëvizshmërisë së qëndrueshme urbane për qytetin e Tiranës (SUMP). Ky Plan është një dokument i prodhuar në vijim të projektit të GIZ, bazuar në Memorandumin e Mirëkuptimit të nënshkruar në vitin 2019 midis Bashkisë së Tiranës dhe GIZ (në emër të Ministria Federale Gjermane për Bashkëpunim Ekonomik dhe Zhvillim), me qëllim zhvillimin e Planit të Qëndrueshëm të Lëvizshmërisë Urbane për qytetin e Tiranës⁹². Produkti final i këtij projekti Plani i Qëndrueshëm i Lëvizshmërisë Urbane për qytetin e Tiranës u miratua me Memon nr. 7360 prot., datë 15.02.2021⁹³. Në këtë dokument janë parashikuar masa dhe aktivitete me qëllim nxitjen e transportit publik, të mikrolëvizjes, menaxhimit të trafikut, sistemeve inteligjente të transportit, etj.

Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane (PLQU/SUMP) ka një rol të rëndësishëm në sistemin e dokumenteve strategjike dhe të veprimit të Bashkisë Tiranë, duke shërbyer si një nga instrumentet udhëheqëse të politikë-bërjes në fushën e lëvizshmërisë urbane. Roli i tij evidentohet edhe në Strategjinë për Zhvillimin e Qëndrueshëm të Bashkisë Tiranë 2023–2027⁹⁴, e cila thekson rëndësinë

⁹² Në zbatim të Memorandumit të nënshkruar, Kryetari i Bashkisë Tiranë, me urdhrin nr. 36379, datë 01.10.2029, ka ngritur Komitetin Aprovues dhe ka caktuar përfaqësuesit e Bashkisë Tiranë në grupin e punës për zhvillimin e Planit të Qëndrueshëm të Lëvizshmërisë Urbane

⁹³ Dokumenti është miratuar nga Kryetari i Bashkisë së Tiranës, Zëvendëskryetari, Drejtori i Përgjithshëm i Punëve Publike, Drejtori i Transportit dhe Trafikut Rrugor, Drejtori i Planifikimit Urban, si dhe Përgjegjësi i Sektorit të Menaxhimit të Trafikut.

⁹⁴ Strategjia e Zhvillimit të Qëndrueshëm të Bashkisë Tiranë miratuar me Vendimin nr. 96, nr. Prot. 33398, datë 09.09.2024 të Këshillit Bashkiak, fq. 9.

e tij në politikë-bërjen e Bashkisë dhe, njëkohësisht, priorizon objektiva specifike të përcaktuar në të.

Referuar dokumentit të politikave të Komisionit Evropian 2021 mbi Kornizën e BE-se për Lëvizshmërinë urbane, SUMP trajtohet si instrumenti kryesor i planifikimit të integruar urban të lëvizshmërisë së qëndrueshme, i rekomanduar dhe të pritshëm për qytetet, për planifikimin e lëvizshmërisë së qëndrueshme dhe integrimin e tij me politikën klimatike dhe të transportit të BE-së⁹⁵. Në të njëjtin dokument theksohet gjithashtu nevoja për monitorimin e progresit nëpërmjet përdorimit të indikatorëve të lëvizshmërisë urbane të qëndrueshme, me qëllim vlerësimin e progresit të arritur dhe përmirësimin e planeve ekzistuese⁹⁶.

Krahas sa më sipër, analizimi i lëvizshmërisë së qëndrueshme urban për qytetin, si dhe zbatimi i strategjive, politikave, planeve, programeve, veprimtarive dhe proceseve në këtë fushë, në përputhje me parimet e ligjshmërisë dhe transparencës, janë pjesë e misionit të Drejtorisë së Transportit dhe Trafikut Rrugor të Bashkisë Tiranë⁹⁷.

Në SUMP parashikohet edhe procesi i monitorimit dhe vlerësimit me qëllim zbatimin në kohë dhe me sukses të masave të nevojshme për përmirësimin e lëvizshmërisë urbane. Në kapitullin 6 të këtij dokumenti përcaktohet se “*monitorimi i aktiviteteve do të kryhet në mënyrë sistematike me anë të raporteve vjetore*”. Ndërsa përcaktohet gjithashtu se do të kryhen “*vlerësime periodike në shkallë më të gjerë, nëpërmjet proceseve më të mëdha për mbledhjen e të dhënave (si p.sh. anketa familjare në periudha më të shpeshta)*”.⁹⁸ Në këtë kapitull janë parashikuar edhe Treguesit e rezultateve dhe treguesit e produkteve, metodat e matjes, analizimit të tyre etj. Ndërsa parashikohet se rezultatet e treguesve do të publikoheshin edhe në *opendata.tirana.al*⁹⁹. Për analizimin e të dhënave, janë parashikuar disa metoda si “*Statistikat përshkruese (medianët, mesataret, pie/bar charts histogramet); Analiza e regresionit; Statistika inferenciale; Analiza cilësore apo metoda agregimi si analiza kosto- përfitim, etj.*”¹⁰⁰. Nga auditimi rezultoi se nuk janë hartuar raportet vjetore të monitorimit të Planit të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane për qytetin e Tiranës. Gjithashtu, nuk rezulton të jenë kryer vlerësimet periodike në shkallë më të gjerë, nëpërmjet proceseve të planifikuara të mbledhjes së të dhënave, si anketa të familjeve apo instrumente të tjera të përcaktuara në plan.

Qendra e Monitorimit dhe Menaxhimit të Trafikut nuk është plotësisht funksionale:

Referuar Rregullores së brendshme të Bashkisë Tiranë, Qendra e Kontrollit dhe Menaxhimit të Trafikut administrohet nga Sektori i Monitorimit dhe Menaxhimit të Sistemeve të Trafikut në Drejtorinë e Transportit e Trafikut Rrugor, pjesë e Drejtorisë së Përgjithshme të Planifikimit, Investimeve dhe Monitorimit të Punëve Publike. “*Sektori i Monitorimit e Menaxhimit të Sistemit të Trafikut administron çështje që lidhen me menaxhimin e sistemeve të trafikut dhe kontrollin e cilësisë të transportit publik, duke synuar optimizimin e rrjedhshmërisë së trafikut rrugor, me qëllim arritjen e objektivave dhe përmbushjen e rezultateve të kërkuara nga kjo njësi organizative nëpërmjet përdorimit eficient të burimeve financiare dhe njerëzore në dispozicion.*”¹⁰¹

Referuar përgjigjeve zyrtare të Bashkisë së Tiranës Qendra e Monitorimit të Trafikut është ngritur në vitin 2013 sipas procedurave standarde të Bashkisë Tiranë. Organizimi dhe funksionimi bazohen

⁹⁵ Komisioni Evropian. (2021). Komunikim i Komisionit drejtuar Parlamentit Evropian, Këshillit, Komitetit Ekonomik dhe Social Evropian dhe Komitetit të Rajoneve – Korniza e Re e Bashkimit Evropian për Lëvizshmërinë Urbane (COM(2021) 811 final). Strasburg, 14 dhjetor 2021, Paragrafët 16-20.

⁹⁶ Komisioni Evropian. (2021). Komunikim i Komisionit drejtuar Parlamentit Evropian, Këshillit, Komitetit Ekonomik dhe Social Evropian dhe Komitetit të Rajoneve – Korniza e Re e Bashkimit Evropian për Lëvizshmërinë Urbane (COM(2021) 811 final). Strasburg, 14 dhjetor 2021, Paragrafët 21

⁹⁷ Rregullore e Bashkisë Tiranë, miratuar me Urdhër Nr. 708, datë 07.04.2025, nr. prot. 13464, pika 46.6, Misioni.

⁹⁸ Plani i lëvizshmërisë së qëndrueshme urbane për qytetin e Tiranës (SUMP), Kapitulli 6.1

⁹⁹ Plani i lëvizshmërisë së qëndrueshme urbane për qytetin e Tiranës (SUMP), Kapitulli 6.2

¹⁰⁰ Plani i lëvizshmërisë së qëndrueshme urbane për qytetin e Tiranës (SUMP), Kapitulli 6.3

¹⁰¹ Rregullore e Bashkisë Tiranë, miratuar me Urdhër Nr. 708, datë 07.04.2025, nr. prot. 13464, pika 46.6.6

sipas rregullores se brendshme¹⁰². Qendra funksionon përmes një sistemi të integruar që mundëson monitorimin dhe kontrollin e lëvizjes së automjeteve në qytet. Sistemi përfshin¹⁰³:

- **80**¹⁰⁴ nje semaforike, të pajisura me kontrollorë elektronikë dhe sensorë në rrugë, të cilët mundësojnë monitorimin dhe menaxhimin e funksionimit të semaforëve.
- **71** kamera monitorimi të trafikut (CCTV), të vendosura në pika të ndryshme të rrjetit rrugor, të cilat transmetojnë pamje në kohë reale për monitorimin e qarkullimit dhe identifikimin e situatave problematike.
- Një platformë qendrore për kontrollin dhe menaxhimin e semaforëve, si dhe një aplikacion për administrimin e pamjeve të kamerave.
- Një rrjet komunikimi, i mbështetur kryesisht në fibër optike dhe lidhje celulare, që siguron transmetimin e të dhënave ndërmjet semaforëve, kamerave dhe qendrës së monitorimit.

Ndërsa puna brenda sektorit është e organizuar në mënyrë të tillë “Stafi përbëhet nga 14 punonjës, 13 specialistë dhe 1 përgjegjës sektori. Për shkak se trafiku urban është i ndryshueshëm përgjatë gjithë ditës jo vetëm në orar zyrtar 08:00 – 16:00, ka lindur nevoja që puna të ndahet në dy turne. Turni I është 07:00 – 15:00 , Turni II është 15:00 – 22:00. Turnet alternohen çdo javë dhe përbëhen nga 6 specialistë. Përgjegjësi është me orar zyrtar 08:00 – 16:00 dhe një punonjës i ngarkuar me mirëmbajtjes së software dhe programeve gjithashtu ka orar zyrtar 08:00 – 16:00.”¹⁰⁵ Ndërsa, lidhur me planifikimin për mbulimin me staf të Qendrës edhe ditën e shtunën, është përcjellë një informacion shtese: “Ndërkohë, në mënyrë që Sektori i Monitorimit e Menaxhimit të Sistemeve të Trafikut të jetë e monitoruar nga stafi edhe ditën e shtunë, specialistët do të organizohen me dezhurne. Dy specialistë do të kryejnë dezhurnin, Orari i dezhurnit do të jetë, si më poshtë:

- Turni I: 08:00 – 13:00
- Turni II: 13:00 – 18:00”¹⁰⁶

Gjatë auditimit u bë me dije se prej thujse dy vjetësh nga zhvendosja në godinën e re, Qendra e Monitorimit të Trafikut nuk është transferuar plotësisht në ambientet e reja.

Nga verifikimi i kryer nga grupi i auditimit më datë 07.01.2026 në Qendrën e Monitorimit të Trafikut u konstatua se platforma kryesore për shfaqjen në kohë reale të pamjeve nga kamerat nuk ishte funksionale. Referuar informacionit zyrtar të Bashkisë Tiranë¹⁰⁷, ekranet e mëdhenj të monitorimit janë funksionale, ndërsa problemi lidhet me pajisjen që mundëson shpërndarjen dhe shfaqjen e pamjeve në këta ekrane (NPX 4800). Sipas Bashkisë, kjo pajisje ka pësuar avari në bllokun e furnizimit me energji për shkak të konsumimit, pasi është instaluar që në vitin 2013. Gjithashtu, Bashkia ka sqaruar se pajisja përdor një teknologji që nuk mbështetet më nga prodhuesi dhe nuk është më e disponueshme në treg, për këtë arsye nuk mund të riparohet, ndërsa zëvendësimi i saj do të vlerësohet në kuadër të kontratave të mbështetjes teknike. Gjithashtu serverat e sistemit janë në godinën e vjetër dhe nuk është arritur transferimi i tyre në godinën aktuale.

Në verifikimin në terren që kreu grupi i auditimit në datën 01.07.2026 rezultoi se nga **71 kamerat** e instaluar në sistem, **40 kamera (56.3%)** rezultojnë të mos kenë transmetuar imazh për periudha të

¹⁰² E-mail zyrtar Bashkia e Tiranës, datë 14.07.2026, në vijim të Kërkesës për informacion nr. 4.

¹⁰³ E-mail zyrtar i Bashkisë së Tiranës, në vijim të kërkesës për info të grupit të auditimit, 24.02.2025

¹⁰⁴ Plotësuar informacioni me e-mailin e datës 14.07.2024: Deri ne vitin 2022 jane 75 nje semaforike, 2024 janë shtuar 5 nje te reja.

¹⁰⁵ E-mail zyrtar i Bashkisë së Tiranës, në vijim të kërkesës për info të grupit të auditimit, 25.02.2026

¹⁰⁶ E-mail zyrtar i Bashkisë së Tiranës, në vijim të kërkesës për info të grupit të auditimit, 14.07.2026

¹⁰⁷ E-mail zyrtar i Bashkisë së Tiranës, në vijim të kërkesës për info të grupit të auditimit, 14.07.2026

ndryshme kohore. Pra, më shumë se gjysma e rrjetit të monitorimit nuk ishte funksionale në momentin e verifikimit.

Tabela 10: Shpërndarja sipas kohëzgjatjes së mosfunksionimit të kamerave të monitorimit të trafikut

Periudha jashtë funksionit	Nr. kamerash	% ndaj 71 kamerave (total sistemi)
2–7 vite	11	15.50%
3–7 muaj	6	8.50%
1–2 muaj	8	11.30%
10 ditë – 1 muaj	10	14.10%
1–7 ditë	5	7.00%
Totali	40	56.30%

Burimi: Bashkia Tiranë, Qendra e monitorimit dhe kontrollit të trafikut, verifikimi i datës 01.07.2026

Përpunoi: Grupi i auditimit

Ndër aktivitetet e parashikuara në Planin e Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane (SUMP) për maksimizimin e kapaciteteve të Qendrës së Monitorimit dhe Menaxhimit të Trafikut është edhe “Përmirësimi i infrastrukturës së sensorëve (sistemet CCTV dhe VMS të sinjalistikës me mesazhe të ndryshueshme)”. Nga auditimi rezultoi se VMS-të nuk janë në përdorim. Referuar përgjigjes zyrtare të Bashkisë Tiranë kjo situatë ka ardhur si rezultat i ndryshimeve në rrugë, dhe pajisjet VMS janë magazinuar pranë Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve dhe Ndriçimit Publik, si struktura përgjegjëse për mirëmbajtjen e tyre dhe kryerjen e punimeve civile.¹⁰⁸ Sipas kuadrit ligjor në fuqi¹⁰⁹, aktivet i nënshtrohen një procesi vlerësimi nga komisioni i vlerësimit, i cili, pas verifikimit faktik të tyre, argumenton për secilin aktiv nëse është i nevojshëm për veprimtarinë e njësive, nëse mund të përdoret më tej nga njësi të tjera ose nëse duhet të nxirret përfundimisht jashtë përdorimit. Bazuar në rezultatet e këtij vlerësimi, aktivet që mbeten në gjendje përdorimi mund të jepen në përdorim të përkohshëm, të transferohen, të jepen me qira ose të shiten, sipas rasteve të parashikuara në ligj, ndërsa aktivet që nxirren jashtë përdorimit shiten si materiale të riciklueshme ose asgjësohen në përputhje me legjislacionin në fuqi. Nga informacioni i përcjellë grupit të auditimit rezultoi se janë në total 6 VMS prej të cilave 4 (me vlerë rikuperimi 10 lekë/copa)¹¹⁰ janë në magazinën e Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve dhe Ndriçimit Publik, ndërsa 2¹¹¹ vijnë të jenë të instaluar por nuk janë në funksion.

Mungesa e formalizimit të Planit Urban të Trafikut dhe e një sistemi të matjes dhe analizës së trafikut në mënyrë të vazhduar:

Me qëllim menaxhimit të mirë të trafikut entet pronare të rrugës janë të detyruara të kryejnë gjatë vitit matje dhe hulumtime të trafikut, si dhe të përmbushin detyrimet ndërkombëtare që Shqipëria mund të marrë përsipër në këtë fushë.¹¹² Referuar Kodit Rrugor Bashkitë me popullsi mbi 20 000 banorë janë të detyruara të hartojnë planet urbane të trafikut.¹¹³ “Këshillat e qarqeve, bashkitë, hartojnë dhe përditësojnë planet urbane të trafikut. Planet urbane të trafikut rishikohen çdo dy vjet. Kryetarët e këshillave të qarqeve dhe të bashkive janë të detyruar të informojnë edhe ministrinë, që mbulon veprimtarinë përkatëse, për futjen e të dhënave në sistemin informativ të arkivit

¹⁰⁸ Përgjigje zyrtare e Bashkisë Tiranë datë 14.07.2026

¹⁰⁹ Udhëzimi nr. 30 “Për menaxhimin e aktiveve në njësitë e sektorit publik”, neni 104-109.

¹¹⁰ Referuar librit të magazinës, bërë hyrje gjatë vitit 2022, me vlerë rikuperimi 10 lekë/copa.

¹¹¹ Vendosur tek Pallati i Sportit dhe tek Rethi mavi.

¹¹² Ligj nr.8378, datë 22.7.1998 “Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar pika 7 e nenit 13.

¹¹³ Ligj nr.8378, datë 22.7.1998 “Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar pika 1e nenit 36.

*kombëtar...*¹¹⁴ Në Rregulloren e Planit vendor përcaktohen se operimi i trafikut duhet të bëhet në bazë të një studimi për menaxhimin e trafikut¹¹⁵.

*Ndërsa në rregulloren e brendshme të Bashkisë Tiranë përcaktohet se Sektori i Infrastrukturës së Trafikut “Organizon punën për të siguruar përdorimin e rrugëve urbane dhe ndërrurbane, në përputhje me planet e miratuara të transportit, mbledhjen e informacionit, matjet e trafikut, analizimin dhe evidentimin e problematikës ekzistuese mbi situatën e qarkullimit të njerëzve dhe të mallrave, gjendjes fizike të rrjetit rrugor dhe sinjalistikës”*¹¹⁶ Gjithashtu, ky sektor menaxhon planin rregullues të trafikut¹¹⁷.

Nga komunikimi zyrtar me Bashkinë e Tiranës, si dhe nga analizimi i dokumentacionit të vënë në dispozicion të grupit të auditimit, nuk rezultoi të jetë hartuar dhe miratuar një Plan Urban i Trafikut si dokument i veçantë. Gjithashtu, nuk rezultoi të jetë dokumentuar rishikimi dhe përditësimi i tij çdo dy vjet, si dhe informimi i ministrisë përgjegjëse për futjen e të dhënave në sistemin informativ të arkivit kombëtar¹¹⁸. Referuar përgjigjes zyrtare të Bashkisë Tiranë, Plani Rregullues i Trafikut konsiderohet një dokument strategjik, i përfshirë në Planin e Përgjithshëm Vendor (PPV) dhe në Planin e Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane (SUMP), i cili përcakton mënyrën e organizimit dhe menaxhimit të qarkullimit të automjeteve, këmbësorëve dhe mjeteve të tjera të transportit, me synim rritjen e sigurisë rrugore dhe lehtësimin e qarkullimit. Nga analizimi i praktikave të mira ndërkombëtare, konkretisht i rastit të Italisë, ku edhe Kodi Rrugor Italian, në nenin 36¹¹⁹ të tij, përmban parashikime të ngjashme me Kodin Rrugor shqiptar lidhur me detyrimin për hartimin dhe përditësimin e Planit Urban të Trafikut, rezultoi se ky plan trajtohet si një dokument teknik i veçantë dhe i pavarur nga Plani i Lëvizshmërisë. Ai përditësohet çdo dy vjet dhe përbëhet nga një paketë dokumentesh teknike që përfshijnë analizën e territorit, organizimin e qarkullimit, sistemin e këmbësorëve dhe biçikletave, organizimin e parkimit, transportin publik, klasifikimin funksional të rrjetit rrugor, si dhe dokumentacionin teknik shoqërues¹²⁰.

Lidhur me matjet, hulumtimet dhe studimet për menaxhimin e trafikut, nga dokumentacioni i vënë në dispozicion nuk rezultoi që Bashkia e Tiranës të kryejë matje dhe hulumtime të trafikut gjatë vitit në nivel të rrjetit rrugor nën administrim¹²¹. Referuar përgjigjeve zyrtare të Bashkisë Tiranë, matjet e trafikut nuk realizohen në mënyrë periodike, por vetëm në kuadër të analizave për zgjidhjen e problematikave në nyje të caktuara të rrjetit rrugor¹²². Gjithashtu, nuk rezultuan studime apo raporte të dokumentuara për menaxhimin e trafikut, pasi analizat e kryera materializohen në plane operationale të menaxhimit të semaforëve për secilën nyje¹²³.

Në praktikë, menaxhimi i trafikut në Bashkinë e Tiranës realizohet nëpërmjet planeve të funksionimit të semaforëve. Sistemi software i instaluar mundëson hartimin dhe administrimin e planeve të funksionimit sipas fashave orare për çdo kryqëzim, përfshirë edhe planet prioritare të menaxhimit të trafikut¹²⁴. Përgjatë viteve janë hartuar plane të ndryshme menaxhimi për secilën nyje semaforike, të cilat ruhen në sistem dhe përditësohen në vijim bazuar në monitorimin e trafikut, duke modifikuar, sipas nevojës, parametrat e funksionimit të semaforëve (si p.sh. kohëzgjatjen e fazave të gjelbra sipas

¹¹⁴ Ligj nr.8378, datë 22.7.1998 “Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar pika 5 dhe 6 e nenit 36.

¹¹⁵ Rregullore e PPV të Bashkisë Tiranë, pika 1 e nenit 64.

¹¹⁶ Rregullore e Bashkisë Tiranë, miratuar me Urdhër Nr. 708, datë 07.04.2025, nr. prot. 13464, pika 46.6.1

¹¹⁷ Rregullore e Bashkisë Tiranë, miratuar me Urdhër Nr. 708, datë 07.04.2025, nr. prot. 13464, pika 46.6.1

¹¹⁸ Ligj nr.8378, datë 22.7.1998 “Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar pika 5 dhe 6 e nenit 36.

¹¹⁹ Dekreti Legjislativ nr. 285, datë 30.04.1992 "Kodi i Ri Rrugor" i Republikës së Italisë, neni 36 "Planet Urbane të Trafikut dhe Planet e Trafikut për Rrjetin Rrugor Jashtë Zonave Urbane <https://www.normattiva.it/>

¹²⁰ <https://comune.oristano.it/it/amministrazione/documenti-dati/documento-pubblico/Piano-Urbano-del-Traffico-PUT/>

¹²¹ E-mail zyrtar i Bashkisë Tiranë, në përgjigje për kërkesës për informacion të grupit të auditimi, datë 24.02.2026.

¹²² E-mail zyrtar i Bashkisë Tiranë, në përgjigje për kërkesës për informacion të grupit të auditimi, datë 24.02.2026 dhe datë 20.04.2026

¹²³ E-mail zyrtar i Bashkisë Tiranë, në përgjigje për kërkesës për informacion të grupit të auditimi, datë 14.07.2026

¹²⁴ E-mail zyrtar i Bashkisë Tiranë, në përgjigje për kërkesës për informacion të grupit të auditimi, datë 20.04.2026

drejtimeve të lëvizjes)¹²⁵. Semaforët funksionojnë automatikisht mbi bazën e kalendarëve të programuar, të cilët marrin në konsideratë ditët e javës, fundjavën, festat zyrtare dhe sezonalitetin, ndërsa operatorët mund të ndërhyjnë manualisht në kohë reale për t'i dhënë përparësi akteve me ngarkesë më të lartë, bazuar në informacionin e marrë nga kamerat e monitorimit dhe planet e menaxhimit të përgatitura për secilën.¹²⁶

Gjetje nga auditimi:

14. Gjetje nga auditimi: Nga auditimi rezultoi se Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane për qytetin e Tiranës (SUMP) nuk është monitoruar në mënyrë të plotë dhe të vazhduar. Lëvizshmëria e qëndrueshme në kryeqytet udhëhiqet nga Masterplani i Integruar i Transportit të Qëndrueshëm¹²⁷. Në këtë kuadër, Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane (SUMP)¹²⁸ për qytetin e Tiranës është hartuar nga GIZ¹²⁹. Ky plan përcakton masat dhe aktivitetet për zhvillimin e transportit publik, mikrolëvizjes, menaxhimit të trafikut, sistemeve inteligjente të transportit dhe komponentëve të tjerë të lëvizshmërisë urbane. Rëndësia e tij evidentohet edhe në SZHQ të Bashkisë Tiranë 2023–2027¹³⁰. Në të njëjtën linjë, Komisioni Evropian e konsideron SUMP instrumentin kryesor të planifikimit të integruar të lëvizshmërisë urbane të qëndrueshëm dhe rekomandon hartimin, zbatimin dhe monitorimin sistematik të tyre nga qytetet¹³¹.

a) Në kapitullin 6 të SUMP të Bashkisë Tiranë përcaktohet se monitorimi i aktiviteteve do të kryhet në mënyrë sistematike me anë të raporteve vjetore. Krahas tyre përcaktohet se do të kryhen “vlerësime periodike në shkallë më të gjerë, nëpërmjet proceseve me të mëdha për mbledhjen e të dhënave (si p.sh. anketa familjare në periudha më të shpeshta”¹³². Nga auditimi rezultoi se nuk janë hartuar raportet vjetore të monitorimit të Planit të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane për qytetin e Tiranës. Gjithashtu, nuk rezulton të jenë kryer vlerësimet periodike në shkallë më të gjerë, nëpërmjet proceseve të planifikuara të mbledhjes së të dhënave, si anketa të familjeve apo instrumente të tjera të përcaktuara në plan.

b) Në kapitullin 6 të SUMP të Bashkisë Tiranë janë parashikuar edhe Treguesit e rezultateve dhe treguesit e produkteve, metodat e matjes, të analizimit të dhënave¹³³, etj. Ndërsa parashikohej se rezultatet e treguesve do të publikoheshin edhe në *opendata.tirana.al*¹³⁴. Nga auditimi rezultoi se të dhënat mbi lëvizshmërinë urbane nuk janë mbledhur dhe strukturuar sipas treguesve të rezultateve dhe të produkteve të përcaktuar në SUMP, si dhe nuk rezulton të jenë analizuar nëpërmjet metodave të parashikuara në dokument, si statistikat përshkruese, analiza e regresionit, statistikat inferenciale, analiza cilësore apo analiza kosto–përfitim. Po ashtu, nuk rezulton që të dhënat e planifikuara për publikim në portalin *opendata.tirana.al* të jenë përditësuar në mënyrë periodike.

15.1 Gjetje nga auditimi: Ndër aktivitetet e parashikuara në Planin e Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane (SUMP) për maksimizimin e kapaciteteve të Qendrës së Monitorimit dhe

¹²⁵ E-mail zyrtar i Bashkisë Tiranë, në përgjigje për kërkesës për informacion të grupit të auditimi, datë 20.04.2026

¹²⁶ E-mail zyrtar i Bashkisë Tiranë, në përgjigje për kërkesës për informacion të grupit të auditimi, datë 14.07.2026

¹²⁷ Rregullore e Bashkisë Tiranë, miratuar me Urdhër Nr. 708, datë 07.04.2025, nr. prot. 13464, pika 46.6

¹²⁸ Miratua me Memon nr. 7360 prot., datë 15.02.2021 nga Kryetari i Bashkisë së Tiranës, Zëvendëskryetari, Drejtori i Përgjithshëm i Punëve Publike, Drejtori i Transportit dhe Trafikut Rugor, Drejtori i Planifikimit Urban, si dhe Përgjegjësi i Sektorit të Menaxhimit të Trafikut

¹²⁹ Bazuar në Memorandumin e Mirëkuptimit të nënshkruar në vitin 2019 me Bashkinë e Tiranës.

¹³⁰ Strategjia e Zhvillimit të Qëndrueshëm të Bashkisë Tiranë miratuar me Vendimin nr. 96, nr. Prot. 33398, datë 09.09.2024 të Këshillit Bashkiak, fq. 9.

¹³¹ Komisioni Evropian. (2021). Komunikim i Komisionit drejtuar Parlamentit Evropian, Këshillit, Komitetit Ekonomik dhe Social Evropian dhe Komitetit të Rajoneve – Korniza e Re e Bashkimit Evropian për Lëvizshmërinë Urbane (COM(2021) 811 final). Strasburg, 14 dhjetor 2021, Paragrafët 16-21.

¹³² Plani i lëvizshmërisë së qëndrueshme urbane për qytetin e Tiranës (SUMP), Kapitulli 6.1

¹³³ Plani i lëvizshmërisë së qëndrueshme urbane për qytetin e Tiranës (SUMP), Kapitulli 6.3; si “Statistikat përshkruese; Analiza e regresionit; Statistika inferenciale; Analiza cilësore apo metoda agregimi si analiza kosto- përfitim etj”

¹³⁴ Plani i lëvizshmërisë së qëndrueshme urbane për qytetin e Tiranës (SUMP), Kapitulli 6.2

Menaxhimit të Trafikut është edhe “Përmirësimi i infrastrukturës së sensorëve (sistemet CCTV dhe VMS)”.¹³⁵ Nga verifikimi i kryer nga grupi i auditimit rezultoi se Qendra e Monitorimit dhe Menaxhimit të Trafikut në Bashkinë e Tiranës nuk funksionon plotësisht sipas konfigurimit dhe kapaciteteve teknike të projektuara për monitorimin dhe menaxhimin e trafikut urban.

Qendra e Monitorimit dhe Menaxhimit të Trafikut është projektuar të funksionojë në mënyrë të integruar¹³⁶ nëpërmjet 80 nyjeve semaforike, 71 kamerave të monitorimit të trafikut (CCTV), një platforme qendrore për kontrollin dhe menaxhimin e semaforëve, një aplikacioni për administrimin e pamjeve të kamerave, si dhe një rrjeti komunikimi që mundëson transmetimin e të dhënave ndërmjet këtyre komponentëve. Megjithatë, nga verifikimi i kryer nga grupi i auditimit në Qendrën e Monitorimit të Trafikut u konstatua se platforma kryesore për shfaqjen në kohë reale të pamjeve nga kamerat nuk ishte funksionale¹³⁷ për shkak të avarisë së pajisjes që mundëson shpërndarjen e pamjeve në ekranet e monitorimit¹³⁸. Ndërsa, 10 semafor nuk janë integruar ende në sistem (kanë planet e tyre të menaxhimit, por aktualisht nuk menaxhohen manualisht nga qendra). Si rrjedhojë, pamjet nga kamerat monitorohen nëpërmjet kompjuterit të operatorit, duke aksesuar individualisht kamerat (një nga një), në vend që ato të shfaqen njëkohësisht në platformën qendrore të monitorimit.

U konstatua gjithashtu se serverët që mbështesin funksionimin e sistemit vijnë të jenë të vendosur në godinën e vjetër, ndërkohë që Qendra e Monitorimit operon në ambiente të tjera, pasi transferimi i plotë i saj ende nuk ka përfunduar.

15.2 Gjetje nga auditimi: Për sa i përket përmirësimit të mëtejshëm të funksionimit të Qendrës së Monitorimit dhe Menaxhimit të Trafikut nëpërmjet sinjalistikës me mesazhe të ndryshueshme (*Variable Message Signs – VMS*), gjatë auditimit rezultoi se këto pajisje nuk janë aktualisht në funksion. Referuar përgjigjes zyrtare të Bashkisë Tiranë, ato janë hequr nga përdorimi për shkak të ndryshimeve të infrastrukturës rrugore, si ndërtimi i *Unazës së Madhe*, rikonstruksioni i sheshit “*Shqiponja*” dhe ndërhyrje të tjera. Pajisjet VMS janë magazinuar pranë Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve dhe Ndriçimit Publik, si struktura përgjegjëse për mirëmbajtjen e tyre dhe kryerjen e punimeve civile.¹³⁹ Nga informacioni i përcjellë grupit të auditimit rezultoi se janë në total 6 VMS prej të cilave 4 (me vlerë rikuperimi 10 lekë/copa)¹⁴⁰ janë në magazinën e Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve dhe Ndriçimit Publik, ndërsa 2¹⁴¹ vijnë të jenë të instaluar por nuk janë në funksion.

16. Gjetje nga auditimi: Nga verifikimi në terren i kryer nga grupi i auditimit më datë 01.07.2026 rezultoi se rrjeti i kamerave të monitorimit të trafikut nuk ishte plotësisht funksional. Nga 71 kamerat e instaluar në sistem¹⁴², 40 kamera (56.3%) nuk transmetonin imazh në momentin e verifikimit¹⁴³. Në informacioni e përcjellë gjatë auditimit ky sistem është kompletuar me kamera me anë të kontratës “*Kompletimi i nënsistemit të Qendrës së Kontrollit të Trafikut me kamera televizive me qark të mbyllur dhe integrimin e tij me nënsistemet e tjera të qendrës*”, me vlerë totale 59,850,003 lekë, të viti 2021. Analiza e kohëzgjatjes së mosfunksionimit evidentoi se kjo situatë nuk lidhej vetëm me defekte të përkohshme, pasi 11 kamera (15.5% e totalit të sistemit) nuk kishin transmetuar pamje për

¹³⁵ SUMP, 2021 fq. 72.

¹³⁶ Informacion zyrtar i Bashkisë Tiranë, e-maili i datës 25.02.2026, dhe vëzhgim i sistemit nga grupi i auditimit datë 01.07.2026

¹³⁷ Vëzhgim i kryer nga grupi i auditimit datë 01.07.2026 në Qendrën e Monitorimit dhe Menaxhimit të Trafikut, në Bashkinë e Tiranës.

¹³⁸ Shkaku i mosfunksionimit të Qendrës është përcjellë në përgjigjen zyrtare të Bashkisë Tiranë me e-mailin e datës 14.07.2026

¹³⁹ Përgjigje zyrtare e Bashkisë Tiranë datë 14.07.2026

¹⁴⁰ Referuar librit të magazinës, bërë hyrje gjatë vitit 2022, me vlerë rikuperimi 10 lekë/copa.

¹⁴¹ Vendosur tek Pallati i Sportit dhe tek Rethi mavi.

¹⁴² Nxjerrë nga sistemi i Qendrës së monitorimit të trafikut, si dhe konfirmuar zyrtarisht nga Bashkia Tiranë nëpërmjet e-maileve zyrtare.

¹⁴³ Vëzhgim i kryer nga grupi i auditimit datë 01.07.2026 në Qendrën e Monitorimit dhe Menaxhimit të Trafikut, në Bashkinë e Tiranës.

periudha nga 2 deri në 7 vjet, ndërsa 14 kamera të tjera rezultojnë jashtë funksionit për periudha nga 1 deri në 7 muaj. Si rrjedhojë, më shumë se gjysma e rrjetit të monitorimit të trafikut nuk ishte funksionale në momentin e verifikimit, ndërsa një pjesë e konsiderueshme e kamerave kishte mbetur jashtë shërbimit për periudha të gjata kohore. Policia e Rendit dhe Prokuroria e Përgjithshme gjithashtu kërkojnë asistencën e Sektorit të Monitorimit dhe Menaxhimit të Sistemeve të Trafikut për raste hetimi të ngjarjeve kriminale që ndodhin në qytetin e Tiranës.¹⁴⁴

17. Gjetje nga auditimi: Nga verifikimi i kryer nga grupi i auditimit rezultoi se organizimi dhe funksionimi i brendshëm i Qendrës së Monitorimit dhe Menaxhimit të Trafikut nuk mbështeten në procedura standarde të miratuara pune, në të cilat të jenë të përcaktuara qartë dhe të dokumentuara proceset kryesore operative. Në veçanti, nuk rezultojnë të jenë të formalizuara organizimi i punës sipas turneve, mbulimi i shërbimit gjatë ditëve të pushimit, detyrat dhe përgjegjësitë e operatorëve sipas roleve, procedurat për monitorimin dhe menaxhimin e trafikut, reagimin ndaj situatave të ndryshme operative, si dhe mënyra e bashkëpunimit dhe shkëmbimit të informacionit me institucionet e tjera. Referuar praktikave të mira¹⁴⁵ funksionimi i një Qendre të Monitorimit dhe Menaxhimit të Trafikut duhet të mbështetet në një manual operacional, në të cilin përcaktohen objektivat e qendrës, mënyra e organizimit dhe funksionimit të saj dhe të sallës operative, përgjegjësitë e operatorëve, si dhe procedurat operative, përfshirë përdorimin e sistemit të monitorimit me kamera (CCTV), menaxhimin e incidenteve, komunikimin dhe koordinimin me institucionet e tjera, si dhe administrimin e pajisjeve dhe sistemeve të monitorimit. Gjithashtu, operatorët duhet të kryejnë detyrat e tyre në përputhje me procedurat dhe proceset e përcaktuara në këtë dokument të miratuar.

18. Gjetje nga auditimi: Referuar Kodit Rrugor, bashkitë me popullsi mbi 20 000 banorë janë të detyruara të hartojnë dhe përditësojnë çdo dy vjet Planet Urbane të Trafikut, si dhe janë të detyruar të informojnë edhe ministrinë, që mbulon veprimtarinë përkatëse, për futjen e të dhënave në sistemin informativ të arkivit kombëtar¹⁴⁶. Ndërsa Rregullorja e Brendshme e Bashkisë Tiranë përcakton se Sektori i Infrastrukturës së Trafikut ndër të tjera menaxhon Planet rregulluese të trafikut¹⁴⁷.

Nga komunikimi zyrtar me Bashkinë e Tiranës dhe dokumentacioni i vënë në dispozicion të grupit të auditimit nuk rezultoi të jetë hartuar dhe miratuar një Plan Urban i Trafikut si dokument i veçantë, të jetë dokumentuar përditësimi i tij çdo dy vjet, si dhe të jetë informuar ministria përgjegjëse për futjen e të dhënave në sistemin informativ të arkivit kombëtar. Referuar përgjigjeve zyrtare të Bashkisë, Plani Rregullues i Trafikut konsiderohet pjesë e Planit të Përgjithshëm Vendor dhe Planit të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane (SUMP). Referuar praktikave të mira ndërkombëtare, veçanërisht Kodit Rrugor Italian¹⁴⁸, i cili në nenin 36 parashikon detyrime të ngjashme me Kodin Rrugor shqiptar për hartimin dhe përditësimin e Planit Urban të Trafikut, rezulton se ky plan trajtohet si një dokument teknik i veçantë dhe i pavarur nga Plani i Lëvizshmërisë Urban, përditësohet çdo dy vjet dhe përbëhet nga një paketë dokumentesh teknike¹⁴⁹.

¹⁴⁴ E-mail zyrtar i Bashkisë së Tiranës, në vijim të kërkesës për info të grupit të auditimit, 25.02.2026

¹⁴⁵ *Federal Highway Administration (FHWA) dhe Institute of Transportation Engineers (ITE), Udhëzime për Operacionet e Qendrave të Menaxhimit të Trafikut – Kërkesat dhe Përshkrimi i Pozicionit të Operatorëve të Qendrës së Menaxhimit të Trafikut (Guidelines for TMC Traffic Management Operations – TMC Operator Requirements and Position Descriptions)*, 2009, seksioni 7.2.4.3 "Udhëzimet"

¹⁴⁶ Ligj nr.8378, datë 22.7.1998 "Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë", i ndryshuar pika 5 dhe 6 e nenit 36.

¹⁴⁷ Rregullore e Bashkisë Tiranë, miratuar me Urdhër Nr. 708, datë 07.04.2025, nr. prot. 13464, pika 46.6.1

¹⁴⁸ Dekreti Legjislativ nr. 285, datë 30.04.1992 "Kodi i Ri Rrugor" i Republikës së Italisë, neni 36 "Planet Urbane të Trafikut dhe Planet e Trafikut për Rrjetin Rrugor Jashtë Zonave Urbane <https://www.normattiva.it/>

¹⁴⁹ <https://comune.oristano.it/it/amministrazione/documenti-dati/documento-pubblico/Piano-Urbano-del-Traffico-PUT/>

19. Gjetje nga auditimi: Referuar Kodit Rrugor entet pronare të rrugës duhet të kryejnë gjatë vitit matje dhe hulumtime të trafikut¹⁵⁰. Gjithashtu, Rregullorja e Planit të Përgjithshëm Vendor parashikon që operimi i trafikut të mbështetet në një studim për menaxhimin e trafikut¹⁵¹, ndërsa Rregullorja e Brendshme e Bashkisë Tiranë përcakton se Sektori i Infrastrukturës së Trafikut organizon punon ndë të tjera në përputhje me matjet e trafikut¹⁵²

Gjatë periudhës nën auditim nuk rezulton që Bashkia e Tiranës të kryejë matje dhe hulumtime të trafikut gjatë vitit në nivel të rrjetit rrugor nën administrim¹⁵³. Sipas përgjigjeve zyrtare të Bashkisë, matjet e trafikut realizohen në kuadër të analizave për zgjidhjen e problematikave në nyje të caktuara të rrjetit rrugor, ndërsa nuk rezultuan studime apo raporte të dokumentuara për menaxhimin e trafikut. Në praktikë, menaxhimi i trafikut realizohet nëpërmjet planeve të funksionimit të semaforëve, të administruara në sistemin software të Qendrës së Menaxhimit dhe Kontrollit të Trafikut.

Konkluzione:

Konkluzion 14: Mungesa e monitorimit sistematik të Planit të Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane kufizon vlerësimin e zhvillimit të lëvizshmërisë së qëndrueshme urbane në kryeqytet, pasi nuk mundëson identifikimin në kohë dhe në mënyrë të integruar të rezultateve të arritura, si bazë për marrjen e masave përmirësuese dhe përditësimin e politikave në këtë fushë.

Konkluzioni 15.1: Mosfunksionimi i plotë i platformës qendrore për shfaqjen në kohë reale të pamjeve nga kamerat kufizon aftësinë e operatorëve për të krijuar një panoramë të plotë dhe të menjëhershme të situatës së trafikut në qytet. Si rrjedhojë, ulet aftësia e identifikimit dhe menaxhimit në kohë të bllokimeve të trafikut, aksidenteve dhe situatave të tjera që kërkojnë ndërhyrje të shpejtë.

Konkluzioni 15.2: Mosfunksionimi i pajisjeve VMS bën që një komponent i sistemit të menaxhimit të trafikut të mos jetë i disponueshëm për administrimin e trafikut, duke kufizuar përdorimin e plotë të kapaciteteve teknologjike të ngritura nga Bashkia Tiranë.

Konkluzioni 16: Mosfunksionimi i plotë i rrjetit të kamerave të monitorimit të trafikut kufizon monitorimin e trafikut dhe përmban rrezikun që bllokimet e trafikut, aksidentet dhe situata të tjera që ndikojnë në qarkullimin rrugor të mos identifikohen ose evidentohen në kohë. Gjithashtu, mungesa e pamjeve nga një pjesë e konsiderueshme e kamerave kufizon disponueshmërinë e tyre për Policinë e Shtetit dhe institucione të tjera ligjzbatuese që i përdorin për ushtrimin e funksioneve të tyre, duke ndikuar në efektivitetin e monitorimit, menaxhimit dhe dokumentimit të ngjarjeve të ndryshme.

Konkluzioni 17: Mungesa e procedurave të formalizuara të punës rrit rrezikun e mosunifikimit të praktikave të punës, paqartësisë në ndarjen e përgjegjësisë dhe trajtimit jo të njëjtë të situatave operative, duke kufizuar funksionimin e qëndrueshëm dhe efektiv të Qendrës së Monitorimit dhe Menaxhimit të Trafikut.

Konkluzioni 18 : Mungesa e një Plani Urban të Trafikut të hartuar dhe miratuar si dokument i veçantë, si dhe mungesa e matjeve, hulumtimeve dhe studimeve të dokumentuara për trafikun, bën që menaxhimi i trafikut të mbështetet kryesisht në ndërhyrje operative për menaxhimin e nyjeve semaforike, ndërsa planifikimi dhe vendimmarrja të mbështeten në një masë më të kufizuar në analiza të plota, të dokumentuara dhe të përditësuara.

¹⁵⁰ Ligj nr.8378, datë 22.7.1998 “Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar neni 13 dhe 36.

¹⁵¹ Rregullore e PPV të Bashkisë Tiranë, pika 1 e nenit 64.

¹⁵² Rregullore e Bashkisë Tiranë, miratuar me Urdhër Nr. 708, datë 07.04.2025, nr. prot. 13464, pika 46.6.1

¹⁵³ E-mail zyrtar i Bashkisë Tiranë, në përgjigje për kërkesës për informacion të grupit të auditimi, datë 24.02.2026.

Rekomandime:

Rekomandimi 14.1: Bashkia Tiranë të sigurojë monitorimin sistematik të zbatimit të masave dhe rezultateve të treguesve në fushën e lëvizshmërisë urbane, duke hartuar raporte monitorimi, kryer vlerësime periodike, mbledhur, analizuar dhe publikuar periodikisht të dhënat përkatëse, me qëllim vlerësimin e rezultateve të arritura, rritjen e transparencës dhe forcimin e llogaridhënies. Si dhe, mbështetur në rezultatet e monitorimit, Bashkia Tiranë të ndërmarrë në kohë masat e nevojshme për përditësimin e dokumenteve strategjike dhe të veprimit në fushën e lëvizshmërisë urbane.

Brenda vitit 2027 dhe në vijimësi

Rekomandimi 15.1: Bashkia Tiranë të marrë masat e nevojshme për të siguruar funksionimin e plotë të Qendrës së Monitorimit dhe Menaxhimit të Trafikut, në përputhje me konfigurimin dhe kapacitetet teknike të projektuara, duke mundësuar monitorimin në kohë reale të trafikut nëpërmjet platformës qendrore dhe konsolidimin e plotë të infrastrukturës teknologjike.

Brenda 6 muajorit të parë të 2027

Rekomandimi 15.2: Bashkia Tiranë të ngrejë një grup pune për kryerjen e vlerësimit të pajisjeve *Variable Message Signs – VMS* që nuk janë në përdorim, duke analizuar nevojën për përdorimin e tyre në veprimtarinë e njësive, gjendjen fizike, mundësinë e përdorimit të mëtejshëm, apo edhe efektin ekonomik të riaftësimin të tyre. Si dhe, mbështetur në rezultatet e këtij vlerësimi, të marrë masat për administrimin efektiv të aktivitetit, si dhe reflektimin e nevojshme në dokumentet strategjike ose operacionale.

Brenda 6 muajorit të parë të 2027

Rekomandimi 16.1: Bashkia Tiranë të kryejë një vlerësim të plotë të gjendjes teknike të rrjetit të kamerave të monitorimit të trafikut, duke analizuar periudhën e mosfunksionimit, shkaqet e avarive, mundësinë e rikthimit në funksion ose zëvendësimit të kamerave, si dhe nevojat financiare përkatëse. Në kuadër të këtij vlerësimi, të analizojë edhe nivelin e mbulimit të rrjetit dhe nevojën për rishikimin ose zgjerimin e tij. Bazuar në rezultatet e këtij vlerësimi, të hartojë një plan masash për rikthimin në funksion dhe zhvillimin e rrjetit të monitorimit.

Brenda 6 muajorit të parë të 2027

Rekomandimi 17.1: Bashkia Tiranë të marrë masat e nevojshme për të formalizuar nëpërmjet një akti zyrtar organizimin dhe funksionimin e Qendrës së Monitorimit dhe Menaxhimit të Trafikut, me qëllim dokumentimin e proceset kryesore operative, organizimin e shërbimit, detyrat dhe përgjegjësitë e personelit, procedurat për monitorimin dhe menaxhimin e trafikut, reagimin ndaj situatave të ndryshme operative, si dhe bashkëpunimin dhe shkëmbimin e informacionit me institucionet e tjera.

Brenda vitit 2027

Rekomandimi 18.1: Bashkia Tiranë të marrë masat për hartimin dhe miratimin e Planit Urban të Trafikut si dokument i veçantë, në përputhje me kërkesat e Kodit Rrugor, duke siguruar përditësimin periodik të tij, koordinimin me dokumentet strategjike të lëvizshmërisë dhe planifikimit urban, si dhe dokumentimin e procesit të monitorimit dhe rishikimit të planit.

Brenda vitit 2027

Rekomandimi 19.1: Bashkia e Tiranës të marrë masat e nevojshme për të siguruar kryerjen periodike dhe dokumentimin e matjeve e hulumtimeve të trafikut në nivel të rrjetit rrugor nën administrim, si dhe hartimin e analizave/studimeve të nevojshme për menaxhimin e trafikut, në funksion të mbështetjes së planifikimit dhe vendimmarrjes.

Brenda vitit 2027

Komentet dhe observacionet e subjektit të audituar:

Për sa më sipër, Bashkia e Tiranës ka paraqitur komentet dhe observacionet me shkresën nr. 20637/2 prot., datë 01.09.2026, të administruar në KLSH me nr. 173/3 prot., datë 02.09.2026, ku citohet se:

Qëndrimi i subjektit të audituar:

“Në përgjigje të Rekomandimit 14, Bashkia Tiranë shpreh dakordësinë për forcimin e monitorimit sistematik të zbatimit të masave dhe të rezultateve të treguesve në fushën e lëvizshmërisë urbane, me qëllim rritjen e efektivitetit të politikave, transparencës dhe llogaridhënies...Bashkia Tiranë angazhohet që masat për forcimin e procesit të monitorimit, përgatitjen e raporteve dhe vlerësimin e rezultateve të fillojnë dhe të konsolidohen brenda vitit 2027, duke vijuar më pas në mënyrë periodike dhe të vazhdueshme.”

Qëndrimi i grupit të auditimit: Grupi i auditimit, pas shqyrtimit të komenteve dhe observacioneve të paraqitura nga subjekti, vlerëson se angazhimi i Bashkisë së Tiranës për realizimin e Rekomandimit nr. 14 brenda vitit 2027 është në përputhje me rekomandimin e auditimit.

Qëndrimi i subjektit të audituar:

“Në përgjigje të Rekomandimit 18, Bashkia Tiranë shpreh dakordësinë për nevojën e hartimit dhe miratimit të Planit Urban të Trafikut si dokument i veçantë, në përputhje me kërkesat e Kodit Rrugor dhe kuadrin ligjor në fuqi....Gjithashtu, do të përcaktohen mekanizma për monitorimin, rishikimin dhe përditësimin periodik të Planit Urban të Trafikut, në mënyrë që ai të vijojë të jetë në përputhje me zhvillimet e trafikut, nevojat e lëvizshmërisë urbane, ndryshimet në planifikimin urban dhe kërkesat e kuadrit ligjor. Bashkia Tiranë angazhohet që hartimi dhe miratimi i Planit Urban të Trafikut të përfundojë brenda vitit 2027..”

Qëndrimi i grupit të auditimit: Grupi i auditimit, pas shqyrtimit të komenteve dhe observacioneve të paraqitura nga subjekti, vlerëson se angazhimi i Bashkisë së Tiranës për realizimin e Rekomandimit nr. 18 brenda vitit 2027 është në përputhje me rekomandimin e auditimit.

Qëndrimi i subjektit të audituar:

“Në përgjigje të Rekomandimit 19, Bashkia Tiranë shpreh dakordësinë për nevojën e forcimit të procesit të matjeve dhe hulumtimeve të trafikut në nivel të rrjetit rrugor nën administrim, me qëllim sigurimin e një baze të qëndrueshme të dhënash për planifikimin, menaxhimin dhe marrjen e vendimeve në fushën e lëvizshmërisë urbane...Bashkia Tiranë angazhohet që masat për kryerjen periodike dhe dokumentimin e matjeve e hulumtimeve të trafikut, si dhe hartimin e analizave dhe studimeve të nevojshme, të ndërmerren dhe të konsolidohen brenda vitit 2027.

Qëndrimi i grupit të auditimit: Grupi i auditimit, pas shqyrtimit të komenteve dhe observacioneve të paraqitura nga subjekti, vlerëson se angazhimi i Bashkisë së Tiranës për realizimin e Rekomandimit nr. 19 brenda vitit 2027 është në përputhje me rekomandimin e auditimit.

4.2.2 A janë identifikuar dhe adresuar përshtypjet e qytetarëve mbi lëvizshmërinë, në qytetin e Tiranë?

Kanalet e komunikimit të qytetarëve lidhur me lëvizshmërinë urbane:

Për administrimin e kërkesave, ankesave, pyetjeve dhe sugjerimeve të qytetarëve lidhur me lëvizshmërinë urbane, Bashkia e Tiranës përdor një sistem të centralizuar komunikimi¹⁵⁴. Kanalet kryesore të komunikimit për objektin e auditimit janë **Portali Urbani** dhe aplikacioni **“Tirana Ime”**. **Portali Urbani**, i vënë në funksion në muajin mars 2024¹⁵⁵, shërben si platforma qendrore për administrimin e kërkesave, ankesave, pyetjeve dhe sugjerimeve të qytetarëve. Sipas informacionit të vënë në dispozicion grupit të auditimit nga Bashkia e Tiranës, në portal regjistrohen si komunikimet e paraqitura drejtpërdrejt nga qytetarët në platformë, ashtu edhe ato të ardhura përmes kanaleve të tjera institucionale, si numri i gjelbër, posta elektronike, shkresat zyrtare, sportelet e shërbimit, platforma e bashkëqeverisjes dhe kanale të tjera të komunikimit, të cilat regjistrohen manualisht nga strukturat përgjegjëse. Rastet që vijnë nga kanalet e tjera të komunikimit trajtohen dhe marrin

¹⁵⁴ Përgjigje me email zyrtar e Bashkisë Tiranë datë 20.06.2026

¹⁵⁵ Përgjigje me email zyrtar e Bashkisë Tiranë “Pyetësori nr. 2

përgjigje përmes kanalit ku janë adresuar fillimisht nga qytetari¹⁵⁶, ndërsa në portal regjistrohen me qëllim evidentimin e tyre.

Lidhur me ankesat që regjistrohen drejtpërdrejt në Portalin Urbani, qytetari, gjatë regjistrimit të ankesës, përzgjedh kategorinë dhe nënkategorinë përkatëse, si dhe ka mundësinë të shtojë një koment për të përshkruar më qartë problematikën. Drejtoria e Komunikimit me Qytetarët në Bashkinë e Tiranës i shqyrton ankesat e regjistruara në portal dhe, bazuar në kategorinë dhe nënkategorinë e tyre, i delegon për trajtim pranë AMK-së ose SMPTP-së, sipas kompetencave përkatëse. Në rastet kur, pas delegimit, konstatohet se ankesa nuk është në kompetencën e strukturës përkatëse, ajo ridelegohet pranë sektorit përgjegjës. Sistemi mundëson filtrimin e të dhënave si sipas datës së raportimit të ankesës, ashtu edhe sipas datës së udhëtimit, për të cilën qytetari ka paraqitur pakënaqësinë.

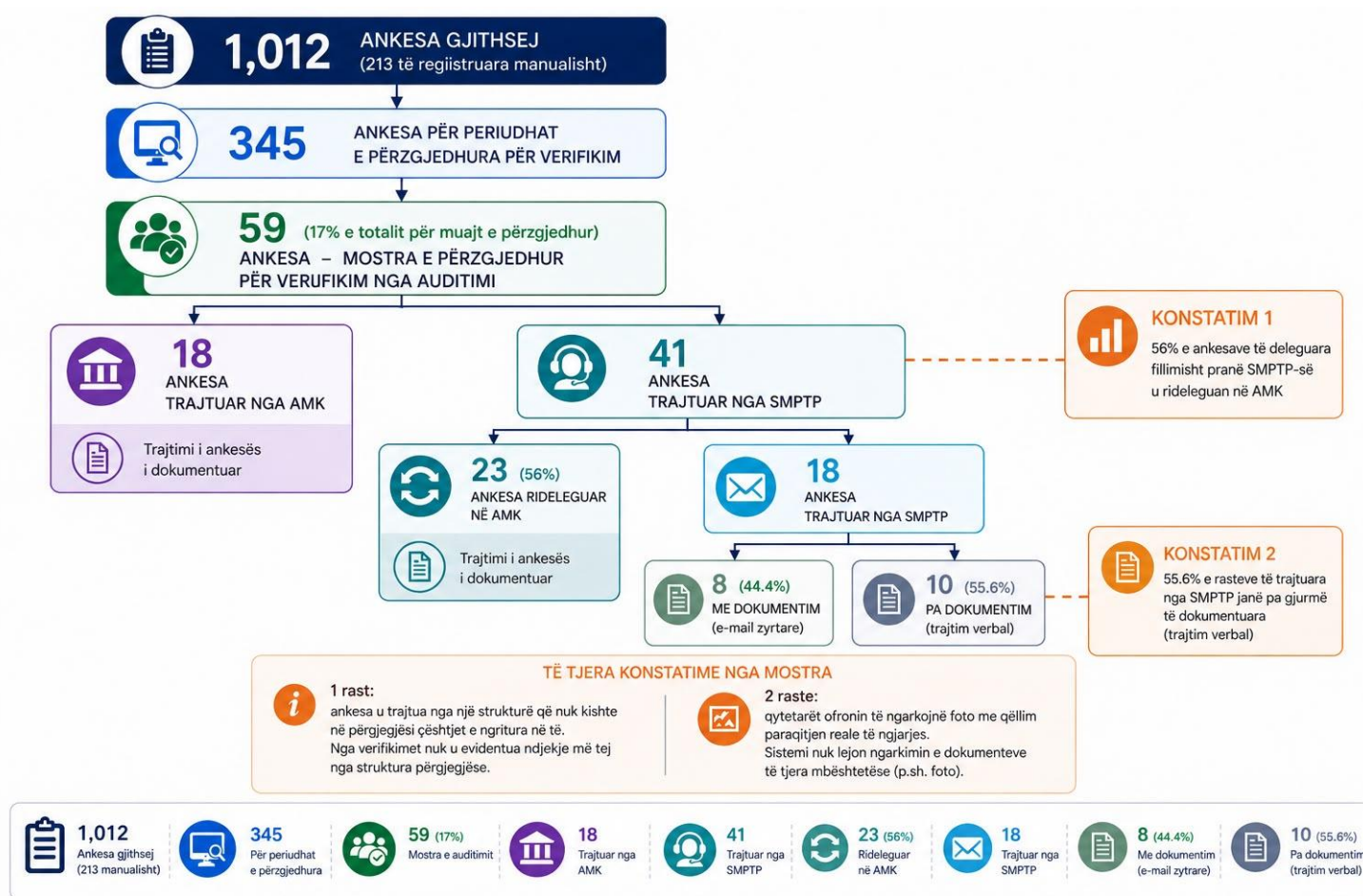
Gjatë periudhës nën auditim, grupi i auditimit kreu verifikime mbi funksionimin e sistemit dhe trajtimin e ankesave të qytetarëve. Për këtë qëllim, u përzgjodh për verifikim muaji i fundit i çdo tremujori të viteve nën auditim. Konkretisht, për vitin 2024 u verifikuan ankesat e regjistruara gjatë muajve mars, qershor, shtator dhe dhjetor, ndërsa për vitin 2025 u verifikuan ankesat e regjistruara gjatë muajve mars, qershor, shtator dhe dhjetor. Analiza u krye sipas formatit të regjistrimit të ankesave që përdoret nga Bashkia e Tiranës në raportet mbi portalin Urbani, pavarësisht nëse ajo ishte regjistruar drejtpërdrejt nga qytetari ose manualisht nga struktura përgjegjëse e Bashkisë së Tiranës, për me tepër ankesi nr. 10.

Nga analiza e raporteve 6-mujore të komenteve dhe ankesave të pasagjerëve për periudhën nën auditim rezulton se janë regjistruar gjithsej **1,102 ankesa**, prej të cilave **213** janë regjistruar manualisht. Nga verifikimet e kryera nga grupi i auditimit në sistem, për periudhat e përzgjedhura për verifikim, rezultuan të regjistruara gjithsej **345 ankesa**, prej të cilave **65** ishin deleguar fillimisht për trajtim pranë SMPTP-së dhe **280** pranë AMK-së

Në diagramën e mëposhtme paraqiten në mënyrë skematike konstatimet kryesore të verifikimit të trajtimit të ankesave nga grupi i auditimit.

¹⁵⁶ Kërkesë për info 3, datë 20.06.2026

Diagrama 1: Rezultatet e verifikimit të ankesave të pasagjerëve nëpërmjet portalit Urbani



Burimi: Ankesat në portalin Urbani

Përpunoi: Grupi i auditimit

U konstatua mospërputhje ndërmjet raportit të komenteve për periudhën tetor 2024 – mars 2025, të dorëzuar fizikisht në përgjigje të Kërkesës për Informacion nr. 2, dhe të njëjtit raport të përcjellë më pas nëpërmjet e-mailit zyrtar në përgjigje të Kërkesës për Informacion nr. 3. Konkretisht, raporti i parë pasqyrore 160 ankesa, ndërsa raporti i dytë 173 ankesa për të njëjtën periudhë raportimi. Nga verifikimi në portalin Urbani u evidentua se një pjesë e ankesave ishin regjistruar manualisht gjatë muajve shkurt dhe mars 2026, megjithëse i përkisnin periudhës së raportimit tetor 2024 – mars 2025. Ky fakt tregon se të dhënat e raportimit janë ndryshuar pas mbylljes së periudhës raportuese, duke cënuar konsistencën dhe besueshmërinë e informacionit të raportuar.

U identifikua se procesi i administrimit dhe trajtimit të rasteve në portalin Urbani kryhet pa një procedurë të brendshme të miratuar, e cila të përcaktojë qartë rolet dhe përgjegjësitë e strukturave të përfshira. Konkretisht, nuk janë të përcaktuara strukturat që kanë akses në sistem dhe nivelet përkatëse të aksesit, rastet kur ankesat e paraqitura në kanale të tjera duhet të regjistrohen në portal, mënyra e komunikimit dhe dokumentimit të trajtimit të rasteve ndërmjet strukturave, si dhe afatet që secila strukturë duhet të respektojë gjatë shqyrtimit dhe ndjekjes së tyre. Mungesa e këtyre rregullave krijon paqartësi në administrimin e procesit, dobëson gjurmueshmërinë e trajtimit të rasteve dhe kufizon mundësinë për monitorimin e respektimit të afateve dhe përgjegjësi.

Për sa më sipër, Bashkia e Tiranës ka paraqitur komentet dhe observacionet me shkresën nr. 20637/2 prot., datë 01.09.2026, të administruar në KLSH me nr. 173/3 prot., datë 02.09.2026, ku citohet se:

Qëndrimi i subjektit të audituar:

“Në lidhje me konstatimin e paraqitur në Raportin e Auditimit, mbi numrin e ankesave të evidentuara në raportet e vendosura në dispozicion të grupit të auditimit, kërkojmë të bëhet një saktësim lidhur me periudhën që mbulojnë të dhënat e raportuara.

Raportet periodike të vendosura në dispozicion të grupit të auditimit janë raporte 6-mujore dhe, për rrjedhojë, periudha e mbulimit të tyre nuk përkon në mënyrë të plotë me periudhën objekt auditimi. Konkretisht, raporti i fundit i vendosur në dispozicion mbulon periudhën tetor 2025 – mars 2026. Për këtë arsye, numri total prej 1,112 ankesash, i referuar në raportin periodik, përfshin të dhëna që tejkalojnë periudhën konkrete objekt auditimi.

Për të garantuar saktësinë dhe krahasueshmërinë e të dhënave me periudhën objekt auditimi, institucionit i është kërkuar dhe është vendosur në dispozicion të grupit të auditimit, nëpërmjet materialit “Kërkesë për informacion nr. 3”, për pyetjen nr. 12, një pasqyrim i detajuar i ankesave të administruara gjatë periudhës së auditimit.

Ky material është përgatitur posaçërisht për qëllime të auditimit dhe përmban në mënyrë të detajuar të gjitha ankesat e trajtuara gjatë periudhës objekt auditimi, së bashku me analizën përkatëse. Sipas këtij materiali, numri i ankesave për periudhën konkrete të auditimit rezulton 1,012 ankesa, prej të cilave 215 janë regjistruar manualisht.

Në lidhje me konstatimin e grupit të auditimit, sipas të cilit nga verifikimi i kryer në sistem, për periudhat e përzgjedhura, rezultojnë të regjistruara gjithsej 347 ankesa, prej të cilave 65 ankesa janë deleguar fillimisht për trajtim pranë SMPTP-së dhe 282 ankesa pranë AMK-së, kërkojmë të bëhet një saktësim i të dhënave të pasqyruara në Raportin e Auditimit. Nga verifikimi i kryer në sistem, duke u bazuar në datën e regjistrimit të ankesave dhe në të njëjtat periudha të përzgjedhura nga grupi i auditimit, konkretisht muajt mars, qershor, shtator dhe dhjetor për vitet 2024 dhe 2025, rezultojnë të regjistruara gjithsej 360 ankesa.

Nga këto: 297 ankesa rezultojnë të regjistruara/deleguara pranë Agjencisë së Mbrojtjes së Konsumatorit (AMK); 63 ankesa rezultojnë të regjistruara/deleguara pranë Sektorit të Marrëdhënieve me Përdoruesit të Transportit Publik (SMPTP).

Qëndrimi i grupit të auditimit: Grupi i auditimit vlerësoi observacionet e përcjella nga subjekti i audituar dhe merr në konsideratë ndryshimin e numrit total të ankesave në vlerën 1,012. Lidhur me pjesën tjetër, në ankesën nr. 10 paraqiten në mënyrë të detajuar të dhënat e trajtuara në këtë raport, të

siguruara nëpërmjet raporteve 6-mujore të përgatitura nga Sektori i Marrëdhënieve me Përdoruesit e Transportit Publik (SMPTP) dhe verifikimeve të kryera në sistem nga grupi i auditimit. ***Sa më sipër, observacioni merret në konsideratë pjesërisht.***

Aplikacioni Tirana Ime:

Nga shqyrtimi i dokumenatcionit të vënë në dispozicion grupit të auditimit rezulton se aplikacioni ***“Tirana Ime”*** përbën një nga kanalet elektronike të Bashkisë Tiranë për komunikimin me qytetarët, nëpërmjet të cilit administrohen kërkesat, ankesat dhe raportimet e qytetarëve.¹⁵⁷

Nga dokumentacioni i administruar gjatë auditimit rezulton se mirëmbajtja teknike dhe administrimi i aplikacionit realizohen nga Drejtoria e Përgjithshme e Teknologjisë së Informacionit dhe Komunikimit.¹⁵⁸ Për sa i përket përditësimi i informacionit që lidhet me transportin publik kryhet nga Sektori i Sistemeve të Transportit. Gjithashtu, aplikacioni ***“Tirana Ime 2.0”*** nuk është zhvilluar me fonde të Bashkisë Tiranë, por është realizuar si donacion nga shoqëria telefonike.¹⁵⁹ Referuar Planit të Qëndrueshëm të Lëvizshmërisë Urbane (SUMP), parashikon shtrirjen e aplikacionit të lëvizshmërisë së informacionit për telefonat inteligjentë ***“Tirana Ime”*** në të gjitha zonat e reja të rregulluara të parkimit.¹⁶⁰ Nga verifikimi i aplikacionit ***“Tirana Ime 2.0”*** rezultoi se platforma përfshin edhe kategori që nuk janë në fokus të këtij auditimi, si p.sh. ***“Paguaj parkimin”***, ***“Evente në qytet”*** etj. Sa i takon ankesave të paraqitura në këtë aplikacion, në rastet kur ato lidhen me transportin, ato transferohen në platformën ***“Urbani”***¹⁶¹, dhe për këtë arsye trajtimi i ankesave të qytetarëve nga grupi i auditimit është fokusuar duke analizuar platformën ***“Urbani”***.

Mbledhja e informacionit të nevojshëm mbi transportin publik në Bashkinë Tiranë, përmes anketave, komenteve, dhe ankesave, si dhe analizimi dhe përpunimi i rezultateve nuk ka qenë proces i vazhduar:

Referuar rregullores së brendshme Sektori Marrëdhënieve me Përdoruesit e Transportit Publik është përgjegjës për monitorimin e vazhdueshëm e të nevojave të udhëtarëve të transportit publik, të identifikuar nga mënyrat e ndryshme të komunikimit me përdoruesit e transportit publik, si anketave, apo sistemeve të ngritura për mbledhjen e komenteve dhe ankesave,¹⁶² me qëllim arritjen e objektivave dhe përmbushjen e rezultateve të kërkuara nga kjo njësi organizative lidhur me planifikimin dhe funksionimin e rrjetit të transportit publik, nëpërmjet përdorimit eficient dhe efikas të burimeve financiare dhe njerëzore në dispozicion. Në pikën 1 të Kapitullit 46.6.7 përcaktohet se: Sektori Marrëdhënieve me Përdoruesit e Transportit Publik në Bashkinë e Tiranës ***“Mbikqyr dhe verifikon procesin e mbledhjes së informacionit të nevojshëm mbi transportin publik në Bashkinë Tiranë, përmes anketave, komenteve, dhe ankesave, duke analizuar dhe përpunuar rezultatet”***. Ndërsa në pikën 5 të të njëjtit kapitull përcaktohet se: ***“Verifikon dhe monitoron realizimin e anketave periodike të kapacitetit të autobusëve, në shërbimin e transportit publik”***.

Referuar pikës 6 të Kapitullit 46.6.7 përcaktohet se: Sektori Marrëdhënieve me Përdoruesit e Transportit Publik në Bashkinë e Tiranës ***“Harton analiza mujore të të dhënave, në shërbimin e transportit të udhëtarëve”*** Gjithashtu, në të njëjtin kapitull parashikohet se ***“rezultatet e identifikuar paraqiten në mbledhjet rutinë për kontrollin e cilësisë së shërbimit, së bashku me analizën e shkaqeve të çdo çështjeve, trendi të caktuar apo luhatjeje dhe masat e rekomanduara”***. Nga verifikimi i përmbushjes së detyrave të sipërcituara rezultoi se ato nuk janë realizuar plotësisht, pasi nuk janë

¹⁵⁷ Rregullorja ***“Për Organizimin, funksionimin, detyrat dhe kompetencat e strukturave të institucionit të Bashkisë Tiranë”***, Neni 33 ***“Marrëdhëniet me publikun”***, ku përcaktohen format dhe kanalet e komunikimit me qytetarët.

¹⁵⁸ Përgjigje me email zyrtar e Bashkisë Tiranë “Pyetësori nr. 3

¹⁵⁹ Përgjigje me email zyrtar e Bashkisë Tiranë “Pyetësori nr. 3

¹⁶⁰ Plani i Qëndrueshëm i Lëvizshmërisë Urbane (SUMP)

¹⁶¹ Referuar përgjigjes me e-mail zyrtar të Bashkisë Tiranë 22.06.2026, ky aplikacion është i integruar në platformën Urbani, për sa i përket ankesave të lidhura me transportin.

¹⁶² Rregullorja ***“Për Organizimin, funksionimin, detyrat dhe kompetencat e strukturave të institucionit të Bashkisë Tiranë”***, 46.6.7

kryer anketat periodike të parashikuara, raportimi është mbështetur në ankesat e regjistruara në Portalin Urbani, pa integruar rezultatet e anketimeve dhe burimeve të tjera të informacionit mbi transportin publik. Gjithashtu, nuk u evidentua dokumentacion që të dëshmojë shqyrtimin e rezultateve në mbledhjet rutinë të kontrollit të cilësisë së shërbimit, si dhe analiza të integruara mbi shkaqet e problematikave, tendencat apo luhatjet dhe masat e rekomanduara për adresimin e tyre. Këto mangësi trajtohen në mënyrë të detajuar në gjetjen e auditimit në vijim.

Në kuadër të monitorimit të cilësisë së shërbimit të transportit publik urban, GIZ ka përgatitur shtatë raporte periodike, bazuar në anketimet e zhvilluara gjatë periudhës tetor 2022 – tetor/nëntor 2025, me pjesëmarrjen e 1,600–2,532 qytetarëve në secilën periudhë¹⁶³. Anketimet janë zhvilluar në të gjitha linjat e transportit publik urban dhe kanë vlerësuar tregues të cilësisë së shërbimit, si kënaqësia e përgjithshme, informacioni për pasagjerët, koha e pritjes, mbipopullimi, pastërtia, gjendja teknike e autobusëve, temperatura, siguria dhe tregues të tjerë. Raportet analizojnë rezultatet, krahasojnë periudhat e monitorimit dhe paraqesin rekomandime për përmirësimin e shërbimit. Nga analiza krahasuese rezulton se, krahas përmirësimeve në disa tregues, problematikat që lidhen me informacionin për pasagjerët, mbipopullimin, kohën e pritjes dhe temperaturën në autobusë vijnë në të kundërt në periudha të ndryshme monitorimi. Gjithashtu, në të gjitha raportet evidentohet se asnjë nga treguesit e vlerësuar nuk ka arritur nivelin 8/10, i konsideruar si standard ndërkombëtar i kënaqësisë.

Nga verifikimi i dokumentacionit të administruar gjatë auditimit rezultoi se raportet e GIZ trajtojnë vetëm rezultatet e anketave mbi nivelin e kënaqësisë së përdoruesve të transportit publik urban. Megjithatë projekti “*Matjet periodike të pasagjerëve në autobus, survejimi mbi përshtypjet e pasagjerëve dhe survejimi mbi biletimin e transportit publik qytetas*” është planifikuar dhe buxhetuar për vitet 2023, 2024 dhe 2025, për vitin 2023, ndonëse projekti figuron i realizuar, dokumentacioni i vënë në dispozicion përbëhet vetëm nga raportet e GIZ mbi matjen e nivelit të kënaqësisë së përdoruesve, pa evidencë që të dokumentojë realizimin e survejimit mbi biletimin e transportit publik qytetas. Gjatë vitit 2024 GIZ ka realizuar vetëm një anketim, ndërsa gjatë vitit 2025 janë zhvilluar dy anketime periodike, për periudhat qershor-korrik dhe tetor-nëntor, për të cilat GIZ ka përgatitur raportet përkatëse mbi matjet e nivelit të kënaqësisë së përdoruesve.

Gjithatë, u konstatua se monitorimi nuk është kryer me një periodicitet të qëndrueshëm, pasi gjatë vitit 2023 janë realizuar tre anketime periodike (shkurt, korrik dhe nëntor), gjatë vitit 2024 vetëm një anketim (nëntor), ndërsa gjatë vitit 2025 janë zhvilluar dy anketime periodike (qershor-korrik dhe tetor-nëntor). Nga shqyrtimi i përmbajtjes së të gjitha raporteve të GIZ rezulton se anketat e kryera nuk përfshijnë pyetje, tregues apo analizë që lidhen me monitorimin e procesit të biletimit të transportit publik qytetas.

Për sa më sipër, Bashkia e Tiranës ka paraqitur komentet dhe observacionet me shkresën nr. 20637/2 prot., datë 01.09.2026, të administruar në KLSH me nr. 173/3 prot., datë 02.09.2026, ku citohet se: **Qëndrimi i subjektit të audituar:** “Për sa i përket konstatimit se anketat e realizuara nga GIZ nuk përfshijnë pyetje, tregues apo analizë lidhur me procesin e biletimit. Sqarojmë se GIZ ka realizuar një anketim të veçantë dhe të dedikuar për këtë proces, me titull “*Ticketing survey*”. Ky anketim është realizuar specifikisht për të mbledhur informacion dhe për të vlerësuar procesin e biletimit të transportit publik, ndaj përmbajtja e tij është trajtuar veçmas nga anketat e përgjithshme të kënaqësisë së përdoruesve.”

Qëndrimi i grupit të auditimit: Grupi i auditimit vlerëson se pretendimi për realizimin nga GIZ të një anketimi të veçantë për procesin e biletimit nuk ndryshon konstatimin, pasi detyrat e monitorimit,

¹⁶³ Raportet Passenger Satisfaction Survey, GIZ, tetor 2022; shkurt 2023; korrik 2023; nëntor 2023; nëntor 2024; qershor-korrik 2025; tetor-nëntor 2025

analizimit dhe përpunimit të informacionit mbi transportin publik janë detyra funksionale të strukturës përgjegjëse të Bashkisë. Në kushtet kur edhe rezultatet e këtij anketimi (*Ticketing survey*) mund të jenë përdorur nga Bashkia në përmbushjen e detyrave funksionale, ato nuk i janë vënë në dispozicion grupit të auditimit, pavarësisht kërkesave zyrtare të përsëritura për informacion dhe dokumentacion. Gjithashtu, rezultatet e këtyre anketimeve nuk janë paraqitur si pjesë e observacioneve të Bashkisë, të përcjella me shkresën nr. 20637/2 prot., datë 01.09.2026, për të mundësuar verifikimin e tyre. Sa më sipër, argumentet e paraqitura nuk shoqërohen me fakte, evidenca apo dokumentacion të ri që të mund të ndryshojë konstatimin e auditimit. Argumentet e subjektit janë marrë në konsideratë gjatë vlerësimit të çështjes dhe nuk çënojnë bazën faktike dhe dokumentare mbi të cilën është mbështetur konstatimi. Për sa më sipër, **observacioni nuk merret në konsideratë dhe konstatimi mbetet i pandryshuar.**

Gjetje nga auditimi:

20. Gjetje nga auditimi: Portali Urbani, platforma qendrore për administrimin e kërkesave, ankesave, pyetjeve dhe sugjerimeve të qytetarëve mbi lëvizshmërinë urbane, mundëson regjistrimin e rasteve si drejtpërdrejt nga qytetarët, ashtu edhe manualisht nga strukturat përgjegjëse të Bashkisë së Tiranës¹⁶⁴. Megjithatë, procesi i administrimit dhe trajtimit të rasteve kryhet pa një procedurë të brendshme të miratuar, e cila të përcaktojë rolet dhe përgjegjësitë e strukturave, nivelet e aksesit në sistem, rastet që duhet të regjistrohen manualisht, mënyrën e komunikimit dhe dokumentimit të trajtimit, si dhe afatet e shqyrtimit të rasteve. Nga verifikimet e kryera u evidentua se 56% e ankesave të verifikuara, të deleguara fillimisht pranë SMPTP u rideleguan pranë AMK-së, 55.6% e rasteve të trajtuara nga SMPTP nuk kishin gjurmë të dokumentuara të trajtimit, në 1 rast ankesa u trajtua nga një strukturë jashtë kompetencës së saj, ndërsa në 2 raste qytetarët nuk arritën të ngarkojnë foto mbi problematikën pasi sistemi nuk mundëson ngarkimin e dokumenteve të tjera. Gjithashtu, u konstatua mospërputhje ndërmjet dy raporteve për të njëjtën periudhë raportimi (160 kundrejt 173 ankesave). Nga verifikimi në portal rezultoi se një pjesë e ankesave ishin regjistruar manualisht në muajt shkurt–mars 2026 për periudhën tetor 2024–mars 2025.

21.1 Gjetje nga auditimi: Referuar Rregullores së Brendshme¹⁶⁵ të Bashkisë Tiranë, Sektori i Marrëdhënieve me Përdoruesit e Transportit Publik kryen mbikëqyrjen dhe verifikimin e procesit të mbledhjes së informacionit mbi transportin publik nëpërmjet anketave, komenteve dhe ankesave, si dhe verifikon dhe monitoron realizimin të anketave periodike të kapacitetit të autobusëve. Gjithashtu, ai harton analiza mujore të të dhënave¹⁶⁶. “Rezultatet e identifikuara paraqiten në mbledhjet rutinë për kontrollin e cilësisë së shërbimit, së bashku me analizën e shkaqeve të çdo çështjeve, trendi të caktuar apo luhatjeje dhe masat e rekomanduara”¹⁶⁷

Nga verifikimi rezultoi se gjatë periudhës së auditimit Bashkia nuk ka realizuar anketat periodike të kapacitetit të autobusëve, megjithëse projekti “*Matjet periodike të pasagjerëve në autobus,urvejimi mbi përshtypjet e pasagjerëve dheurvejimi mbi biletimin e transportit publik qytetas*” ishte planifikuar për tu realizuar në të tre vitet 2023–2025. Projekti është realizuar vetëm gjatë vitit 2023. Gjatë këtyre viteve janë zhvilluar anketime nga GIZ (një në vitin 2024 dhe dy në vitin 2025), të cilat evidentuan problematika të përsëritura lidhur me informacionin në stacione, mbipopullimin, kohën e pritjes dhe temperaturën në autobusë. Megjithëse në vitin 2025 u konstatua përmirësim në disa tregues, raportet e GIZ vlerësojnë se cilësia e shërbimit ende nuk arrin standardin e synuar. Nga

¹⁶⁴ Për ankesa të ardhura nëpërmjet kanaleve të tjera si linja e gjelbër etj.

¹⁶⁵ Rregullorja “Për Organizimin, funksionimin, detyrat dhe kompetencat e strukturave të institucionit të Bashkisë Tiranë”, pika 1 e Kapitullit 46.6.7

¹⁶⁶ Rregullorja “Për Organizimin, funksionimin, detyrat dhe kompetencat e strukturave të institucionit të Bashkisë Tiranë”, pika 6 e Kapitullit 46.6.7

¹⁶⁷ Rregullorja “Për Organizimin, funksionimin, detyrat dhe kompetencat e strukturave të institucionit të Bashkisë Tiranë”, pika 1 e Kapitullit 46.6.7

analizimi rezultoi seurvejimi i procesit të biletimit, i parashikuar në projektin e Bashkisë, nuk ishte pjesë e këtyre anketimeve të kryera nga GIZ.

21.2 Gjetje nga auditimi: Nga verifikimi rezultoi gjithashtu se Sektori i Marrëdhënieve me Përdoruesit e Transportit Publik ka përgatitur raporte në baza 6-mujore mbi ankesat e qytetarëve, dhe jo në baza mujore¹⁶⁸. Gjatë periudhës së auditimit janë regjistruar 1,012 ankesa, të cilat lidhen kryesisht me shpeshësinë dhe kapacitetin e linjave, sjelljen e personelit, gjendjen e automjeteve, stacionet, tarifat dhe sigurinë. Raportet e përgatitura përfshijnë vetëm ankesat e regjistruara në Portalin Urbani, pa integruar rezultatet e anketimeve dhe burimeve të tjera të informacionit mbi transportin publik. Gjithashtu, nuk u vu në dispozicion evidencë që rezultatet të jenë shqyrtuar në mbledhjet rutinë të kontrollit të cilësisë së shërbimit. Gjithashtu, nuk u evidentuan analiza të integruara mbi shkaqet e problematikave, identifikimin e trendeve apo luhatjeve dhe masat korrigjuese ose rekomandimet e ndërmarra për adresimin e tyre¹⁶⁹.

Konkluzione:

Konkluzioni 20: Mungesa e procedurave të standardizuara për administrimin e Portalit Urbani, së bashku me kufizimet e evidentuara në sistem, përmbajnë risk lidhur me efektivitetin e procesit të administrimit dhe trajtimit të ankesave, duke ndikuar negativisht në gjurmueshmërinë dhe monitorimin e problematikave të ngritura nga qytetarët lidhur me lëvizshmërinë urbane.

Konkluzion 21: Mungesa e aplikimit të një qasjeje të integruar për mbledhjen, analizimin dhe raportimin e informacionit mbi transportin publik kufizon disponueshmërinë e një tabloje të plotë mbi performancën e shërbimit, duke ndikuar në mbështetjen e vendimmarrjes dhe planifikimin e masave për përmirësimin e tij.

Rekomandime:

Rekomandimi 20.1: Bashkia e Tiranës të kryejë një vlerësim të përgjithshëm të Portalit Urbani, me qëllim që përdorimi i tij të jetë më i thjeshtë, më i qartë dhe më i përshtatshëm për qytetarët. Të vlerësohet mundësia për të rishikuar kategoritë dhe nënkategoritë e ankesave që i shfaqen qytetarit me qëllim për të shmangur delegimet dhe ridelegimet e panevojshme, si dhe të vlerësohet mundësia e ngarkimit të fotografive ose dokumenteve mbështetëse për paraqitjen më të plotë të problematikave të raportuara.

Brenda 6 muajve të parë të 2027

Rekomandimi 20.2: Bashkia e Tiranës të hartojë dhe miratojë një procedurë të brendshme për administrimin dhe trajtimin e rasteve në Portalin Urbani, të cilat të përcaktojnë qartë rolet dhe përgjegjësitë e strukturave të përfshira, nivelet e aksesit në sistem, kriteret për regjistrimin manual të rasteve, mënyrën e komunikimit dhe dokumentimit të trajtimit, si dhe afatet për shqyrtimin dhe ndjekjen e tyre, me qëllim sigurimin e një procesi të standardizuar, të gjurmueshëm dhe të monitorueshëm.

Brenda 6 muajve të parë të 2027

Rekomandimi 21: Bashkia Tiranë të marr masat e nevojshme për të siguruar një sistem të integruar për mbledhjen, analizimin dhe raportimin periodik të informacionit mbi transportin publik nga të gjitha burimet (anketime, ankesa, komente dhe burime të tjera), si dhe dokumentimin e procesit, me qëllim që rezultatet të përdoren në mënyrë sistematike për vendimmarrjen dhe përmirësimin e cilësisë së shërbimit.

Brenda vitit 2027

¹⁶⁸ Rregullorja “Për Organizimin, funksionimin, detyrat dhe kompetencat e strukturave të institucionit të Bashkisë Tiranë”, pika 6 e Kapitullit 46.6.7

¹⁶⁹ Rregullorja “Për Organizimin, funksionimin, detyrat dhe kompetencat e strukturave të institucionit të Bashkisë Tiranë”, pika 6 e Kapitullit 46.6.7

Për sa më sipër, Bashkia e Tiranës ka paraqitur komentet dhe observacionet me shkresën nr. 20637/2 prot., datë 01.09.2026, të administruar në KLSH me nr. 173/3 prot., datë 02.09.2026, ku citohet se: **Qëndrimi i subjektit të audituar:** “Sqarojmë se nga rastet e verifikuara, vetëm 4 raste (22.2%) kanë pasur trajtim verbal, në kuadër të përpunimit të përgjigjeve në bashkëpunim me sektorët përkatës. Rastet e tjera janë trajtuar sipas natyrës së tyre, përmes komunikimit me e – mail me sektorët përgjegjës, referimit në bazën ligjore apo kërkimit të informacionit shtesë kur ka qenë i nevojshëm. Të dhënat dhe elementet e trajtimit janë reflektuar gjithashtu në raportet statistikore 6 – mujore, duke mundësuar gjurmueshmërinë e tyre. Për rastin L6RJY-1504Z, sqarojmë se ankesa është ngarkuar manualisht në sistem nga AMK dhe përgjigjja e vendosur në portal është ajo që i është komunikuar qytetarit nëpërmjet kanalit të përdorur prej tij. Lidhur me rastet VSFED-1048V dhe ZJSMX-1414T, ku nuk ka qenë e mundur ngarkimi i fotografive, kjo lidhet me mënyrën e konceptimit të Portalit Urban. Bazuar në rekomandimin dhe eksperiencën e ekspertit gjerman të përfshirë në procesin e konceptimit të portalit, është vlerësuar se mundësimi i ngarkimit të fotografive krijon tendencën që qytetari ta konsiderojë fotografinë si informacion të mjaftueshëm për përshkrimin e problematikës dhe, për rrjedhojë, të mos e përshkruajë në mënyrë të plotë problemin apo të mos plotësojë fushat e tjera të ankesës. Në të njëjtën kohë, duke pasur parasysh edhe shtimin e ankesave që përmbajnë gjuhë jo të përshtatshme, shmangia e mundësisë së ngarkimit të fotografive është konsideruar edhe në këtë aspekt. Përsa i përket ndryshimit të vlerave të pasqyruara në dy raportet që i referohen të njëjtës periudhë, tetor 2024–mars 2025, kjo diferencë në vlera vjen si rezultat i përditësimit të informacionit pas përpunimit të raportit të parë. Konkretisht, pas përpunimit dhe përgatitjes së raportit të parë, janë regjistruar manualisht 13 ankesa, të cilat nuk ishin përfshirë në të dhënat e disponueshme në momentin e hartimit të këtij raporti. Pas ngarkimit të këtij informacioni shtesë, të dhënat e sistemit janë përditësuar dhe ky ndryshim është reflektuar në raportin e dytë. Që ky rast mos të ripërsëritet çështja do të përfshihet në procesin e standardizimit të praktikave të punës, përmes përcaktimit të qartë të procedurës standarde të veprimit.”

Qëndrimi i grupit të auditimit: Sa më sipër, argumentet e paraqitura nuk shoqërohen me fakte, evidenca apo dokumentacion të ri që të mund të ndryshojë konstatimin e auditimit. Argumentet e subjektit janë marrë në konsideratë gjatë vlerësimit të çështjes dhe nuk çenojnë bazën faktike dhe dokumentare mbi të cilën është mbështetur konstatimi. Për sa më sipër, **observacioni nuk merret në konsideratë dhe konstatimi mbetet i pandryshuar.**

Qëndrimi i subjektit të audituar: “Në lidhje me këtë rekomandim, sqarojmë se deri në këtë moment nuk janë evidentuar ankesa apo vështirësi të shprehura nga qytetarët lidhur me përdorimin e Portalit Urbani. Kategoritë dhe nënkategoritë aktualisht të përfshira në portal janë përcaktuar në funksion të problematikave që lidhen me shërbimin e transportit publik dhe mundësojnë një pasqyrim të qartë të problematikave të raportuara.

Megjithatë, duke marrë në konsideratë rekomandimet nga qytetare apo eksperiencat nga shembuj të ngjashëm dhe elementet që mund të evidentohen në vijim, mundësia e rishikimit dhe përmirësimit të kategorive, nënkategorive dhe funksionaliteteve të portalit do të vijojë të jetë në vëmendje të strukturave përgjegjëse, me synim përshtatjen e tij sa më të mirë me nevojat e qytetarëve.

Gjithashtu, procesi i delegimit dhe ridelegimit të ankesave do të vijojë të jetë pjesë e vlerësimit të brendshëm të procesit, duke u bazuar në kompetencat e strukturave përgjegjëse dhe në natyrën e problematikës së paraqitur, me synim reduktimin e rasteve të delegimeve apo ridelegimeve të panevojshme.”

Qëndrimi i grupit të auditimit: Grupi i auditimit vlerëson se të dhënat e evidentuara gjatë auditimit, të trajtuara gjerësisht në këtë raport, dhe veçanërisht rastet e delegimeve dhe ridelegimeve të

ankesave, si rezultat i zgjedhjes së gabuar të kategorisë së problematikës në momentin e regjistrimit të çështjes nga qytetarët, përbëjnë indicie të mjaftueshme për nevojën e vlerësimit të Portalit Urbani. Këto të dhëna duhet të shërbejnë si bazë për strukturën përgjegjëse për monitorimin e procesit, me qëllim identifikimin e problematikave dhe marrjen e masave për përmirësimin e funksionalitetit të portalit, lehtësimin e përdorimit nga qytetarët dhe rritjen e eficiencës së strukturave të përfshira në trajtimin e rasteve. Sa më sipër, argumentet e paraqitura nuk shoqërohen me fakte, evidenca apo dokumentacion të ri që të mund të ndryshojë konstatimin e auditimit. **Subjekti nuk kërkon ndryshim të konstatimit, gjetjes, rekomandimit apo afatit.**

Qëndrimi i subjektit të audituar: “Në lidhje me këtë gjetje (nr.21.1 dhe 21.2), sqarojmë se raportet 6 – mujore të përgatitura nga SMPTP kanë për qëllim pasqyrimin dhe analizën e informacionit të gjeneruar nga ankesat e regjistruara në Portalin Urbani dhe nuk përbëjnë pasqyrim të të gjitha burimeve të informacionit apo të gjithë procesit të monitorimit të shërbimit të transportit publik. Problematikat e evidentuara gjatë punës së përditshme, si dhe informacionet e marra nga burime të ndryshme, janë pjesë e komunikimit dhe diskutimit të vazhdueshëm me strukturat dhe hallkat përgjegjëse, në momentin e evidentimit të tyre. Në varësi të natyrës së problematikës, trajtimi dhe kërkitimi i zgjidhjeve bëhet në bashkëpunim me strukturat përkatëse dhe në komunikim me Eprorin, me qëllim adresimin sa më të shpejtë të çështjeve të konstatuara. Dakortësojmë afatin e vendosur.”

Qëndrimi i grupit të auditimit: Sektori i Marrëdhënieve me Përdoruesit e Transportit Publik në Bashkinë e Tiranës duhet të qartësohet dhe të përmbushë në mënyrë të plotë detyrat e veta funksionale. Sikurse është trajtuar gjerësisht në raportin e auditimit, ndër të tjera, referuar Rregullores së Brendshme të Bashkisë së Tiranës, edhe në misionin e këtij sektori përcaktohet se: “Sektori i Marrëdhënieve me Përdoruesit e Transportit Publik është përgjegjës për monitorimin e vazhdueshëm të nevojave të udhëtarëve të transportit publik, të identifikuar nga mënyrat e ndryshme të komunikimit me përdoruesit e transportit publik, si anketave apo sistemeve të ngritura për mbledhjen e komenteve dhe ankesave...”.

Në këtë kuadër, produktet e punës së këtij sektori nuk duhet të kufizohen vetëm në ankesat e Portalit Urbani, por të përfshijnë të gjitha elementet e parashikuara në aktet rregullatorë në fuqi. Gjithashtu, diskutimi i vazhdueshëm i problematikave dhe hapat e ndërmarrë për trajtimin e tyre duhet të shoqërohen me dokumentimin e nevojshëm të procesit, në përmbushje të kuadrit ligjor dhe rregullator në fuqi. Sa më sipër, argumentet e paraqitura nuk shoqërohen me fakte, evidenca apo dokumentacion të ri që të mund të ndryshojë konstatimin e auditimit. **Subjekti nuk kërkon ndryshim të konstatimit, gjetjes, rekomandimit apo afatit.**

Qëndrimi i subjektit të audituar:

Integrimi dhe standardizimi i informacionit të gjeneruar nga burimet e ndryshme do të mbahet në konsideratë, me synim krijimin e një pasqyre më të plotë mbi problematikat dhe performancën e transportit publik dhe përdorimin e këtij informacioni në vlerësimin dhe përmirësimin e mëtejshëm të shërbimit. Dakortësojmë afatin e vendosur.

Qëndrimi i grupit të auditimit:

Grupi i auditimit, pas shqyrtimit të komenteve dhe observacioneve të paraqitura nga subjekti, vlerëson se angazhimi i Bashkisë së Tiranës për realizimin e Rekomandimit nr. 21 brenda vitit 2027 është në përputhje me rekomandimin e auditimit.

5. ANEKSE

Aneksi nr. 1:

Tabela 11: Procedura e rinovimit të certifikatës:

Linja	Targa	Viti i përfundimit të vlefshmërisë së certifikatës	Komente
Linja 15	Targa	24.10.2025	Dokumentacioni i kërkuar sipas pikës 1.2 neni 9 i Udhëzimit 5627 datë 28.11.2016, bashkëlidhur aplikimit për pajisjen e certifikatë të mjetit është jashtë afatit të vlefshmërisë, në raport me datën e aplikimit.
	Targa	24.10.2025	
	Targa	27.12.2025	
	Targa	24.10.2025	Nuk na është vendosur në dispozicion asnjë dokument për proceurën e licencimit të këtij mjeti.
Linja 5/B	Targa	14.11.2025	Mungon dokumentacioni sipas pikës 1.3 neni 9 i Udhëzimit 5627 datë 28.11.2016 dhe dokumentacioni i kërkuar në pikën 1.2 pika d dhe e i po të njëjtit nen.
	Targa	19.07.2024	Nuk na është vendosur në dispozicion asnjë dokument për proceurën e licencimit të këtij mjeti në 2024.
Linja 12 A	Targa	09.04.2025	Dokumentacioni i kërkuar sipas pikës 1.2 neni 9 i Udhëzimit 5627 datë 28.11.2016, bashkëlidhur aplikimit për pajisjen e certifikatë të mjetit është jashtë afatit të vlefshmërisë, në raport me datën e aplikimit.
	Targa	29.01.2025	
	Targa	30.01.2025	
	Targa	27.06.2025	
Linja 5/A	Targa	30.12.2025	Mungon dokumentacioni sipas pikës 1.3 neni 9 i Udhëzimit 5627 datë 28.11.2016 dhe dokumentacioni i kërkuar në pikën 1.2 pika d dhe e i po të njëjtit nen.
Linja e Gjellbër	Targa	10.10.2025	
	Targa	10.10.2025	
	Targa	05.12.2025	
	Targa	08.03.2025	

Burimi: Bashkia Tiranë

Përpunoi: Grupi i auditimit

Aneksi nr. 2

Tabela 12: Numrin e biletave të shitura për vitin 2025

	Janar	Shkurt	Mars	Prill	Maj	Qershor	Korrik	Gusht	Shtator	Tetor	Nentor	Dhjetor
Linja	2025											
5 B	158352	163042	170542	177585	173068	154519	154681	145785	180567	191176	1862284	195325
5 A	75598	72001	76458	87550	79721	84351	74436	70865	96664	99719	86480	94445
16	444564	4247444	446361	459944	428350	419489	444119	403175	506161	554435	455619	460119
12	63140	67447	67695	63710	51439	46259	52899	46477	59009	65812	54477	710333
15	481671	444626	461590	480738	465086	463930	520831	495738	517788	524913	461814	521493

Burimi: Bashkia e Tiranës

Përpunoi: Grupi i auditimit

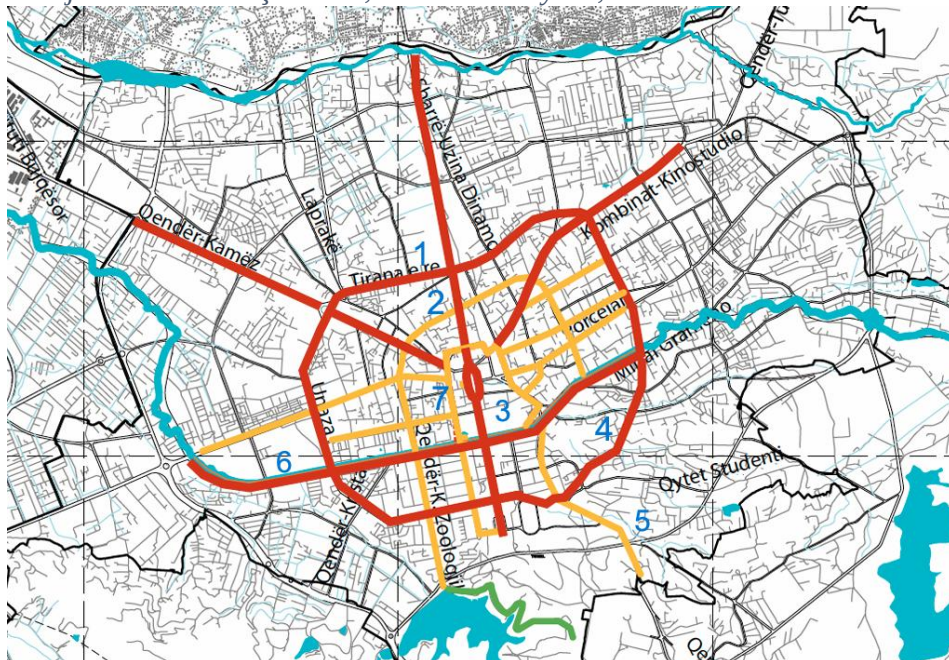
Grafikun më i shpejtë i mundshëm i disbursimit (në aneks)

Periodha	Data efektive e fillimit të periudhës (përfshirë)	Data efektive e përfundimit të periudhës (përfshirë)	Shuma maksimale që mund të disbursohet deri në fund të periudhës (kumulative) (të gjitha shifrat në euro)
1	1.1.2024	1.7.2024	1.100.000,00
2	1.7.2024	1.1.2025	1.100.000,00
3	1.1.2025	1.7.2025	4.100.000,00
4	1.7.2025	1.1.2026	7.900.000,00
5	1.1.2026	1.7.2026	9.900.000,00
6	1.7.2026	1.1.2027	12.100.000,00
7	1.1.2027	1.7.2027	19.450.000,00
8	1.7.2027	1.1.2028	29.450.000,00
9	1.1.2028	1.7.2028	39.450.000,00
10	1.7.2028	30.12.2029	50.000.000,00

Burimi: Bashkia e Tiranës
Përpunoi: Grupi i auditimit

Aneksi 4: Rrjeti minimal i biçikletave (*Minimum Grid*), studimi i Mobicom, 2017 (segmentet 1-7 nuk janë realizuar ende)

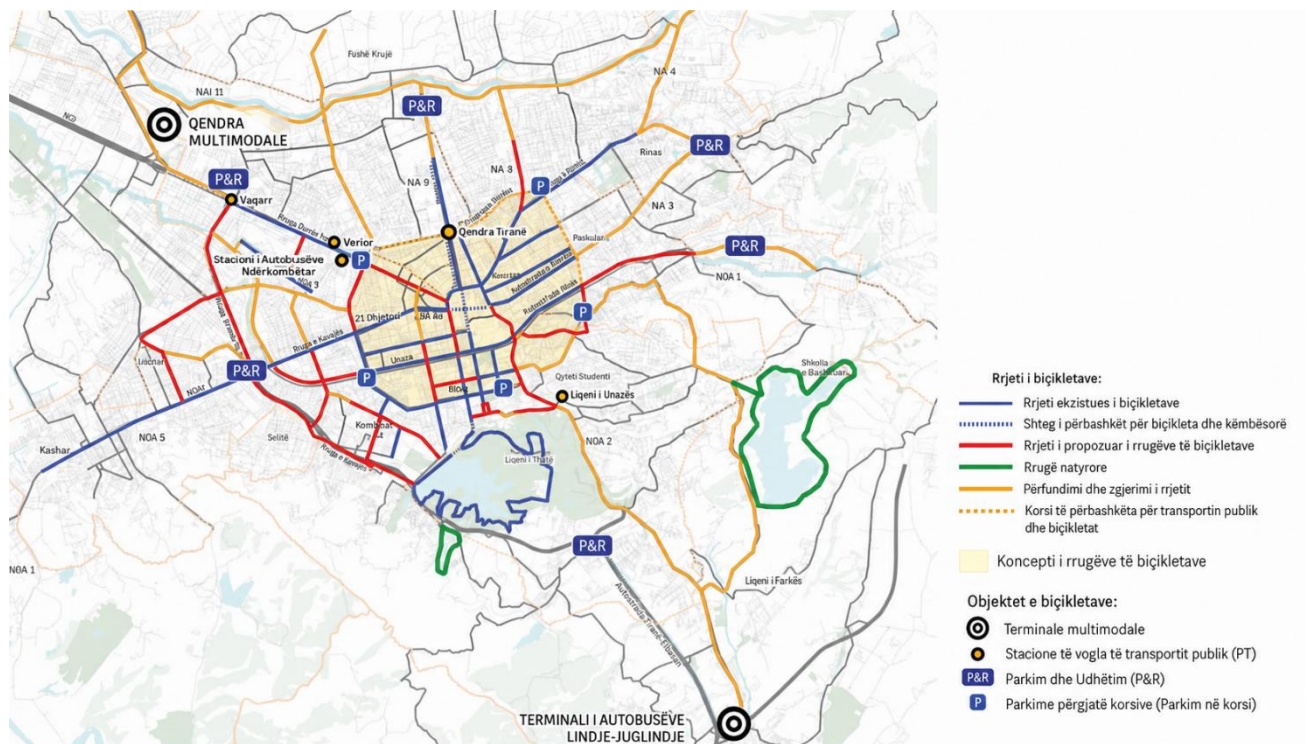
Harta: 3: Rrjeti Minimal i Biçikletave, studimi i Mobycon, 2017



Burimi: Studimi Mobycon, Bashkia e Tiranës, fq.27
Përpunoi: Grupi i auditimit

Aneksi 5: Ndërhyrjet e propozuara në SUMP për rrjetin e biçikletave

Harta: 4: Harta e propozuar nga SUMP, plotësimi i rrjetit minimal (kuqe), Shtigje të reja (jeshile), zgjerimi i rrjetit minimal (verdhë)



Burimi: SUMP, Bashkia e Tiranës, fq.31.

Përpunoi: Grupi i auditimit

Aneksi nr. 6

Tabela 13: Niveli i realizimit të projekteve me fokus nxitjen e përdorimit të biçikletave në Bashkinë e Tiranës

Emërtimi	Nr. Kontrata	Objektet e kontratave	Info	Vlera totale e kontratave	Realizuar deri në 2025	Arsye mos realizimi	Realizuar 2023-2025
Projekti i sigurisë rrugore në disa vendkalime për këmbësorë dhe numëruesve të biçikletave	4	- Ndërtim-Montim - Mbikëqyrje - Punimesh - Kolaudim - Studim projektim	Kontrata të parashikuara në buxhet në të tre vitet periodhë auditimit	33,495,859 lekë	1,804,206 lekë	Për shkak të infrastrukturës nëntokësore e cila është në funksion të institucioneve të rëndësishme të veçantë ende nuk janë realizuar punimet	Është realizuar vetëm studimi i projektimit në vitin 2024, në vlerën 1,804,206 lekë
Ndërtim pedonale dhe korsi biçiklete në Liqenin e Thatë	4	- Ndërtim-Montim - Mbikëqyrje - Punimesh - Kolaudim - Studim Projektim	Kontrata të parashikuara në buxhet në të tre vitet periodhë auditimit	62,705,751 lekë	32,381,798 lekë	Kontrata të mbyllura në vitin 2023, të përfunduara 100% për shkak të shpronësimeve	Është realizuar studimi i projektimit në vlerën 1,200,000 lekë në vitin 2023 dhe pjesa tjetër paguar pjesërisht ndërtimi dhe mbikëqyrja (për aq punime sa janë kryer)

Burimi: Bashkia e Tiranës

Përpunoi: Grupi i auditimit

Aneksi nr. 7 : Tabela e përshkrimit të karakteristikave të mjeteve të mikrolëvizjes

Biçikletë (Bicycle) Mjet rrugor me dy ose më shumë rrota, i cili vihet në lëvizje kryesisht nga forca muskulore e përdoruesit nëpërmjet pedaleve ose mekanizmave të ngjashëm. Në këtë kategori përfshihen edhe biçikletat me njësi ndihmëse elektrike.	
Biçikletë me pedalim elektrik (E-bike) Biçikletë e pajisur me një motor elektrik ndihmës, i cili siguron asistencë gjatë pedalimit ose, në varësi të karakteristikave teknike, mund të sigurojë edhe lëvizjen e saj.	
Skuter elektrik (E-scooter / Monopatinë elektrike) Mjet personal i mikrolëvizshmërisë, i projektuar për përdorim në këmbë ose ulur, i pajisur me motor elektrik që mundëson lëvizjen pa qenë e nevojshme shtytja me këmbë.	
Hoverboard (Platformë elektrike vetëbalancuese) Mjet personal elektrik vetëbalancues me dy rrota, mbi të cilin përdoruesi qëndron në këmbë. Lëvizja kontrollohet duke anuar trupin përpara ose prapa, ndërsa drejtimi realizohet përmes lëvizjes së këmbëve mbi platformat e mbështetjes.	
Monowheel (Mjet elektrik me një rrotë) Mjet personal elektrik vetëbalancues me një rrotë të vetme, mbi të cilën përdoruesi qëndron në këmbë dhe e kontrollon drejtimin dhe shpejtësinë duke zhvendosur peshën e trupit.	
Segway Mjet personal elektrik vetëbalancues me dy rrota dhe kolonë drejtimi, i projektuar për transport individual. Drejtimi dhe lëvizja kontrollohen përmes zhvendosjes së peshës së trupit dhe timonit.	
Biçikletë-rimorkio (Cargo bike) Biçikletë e projektuar për transportin e mallrave ose të pasagjerëve, e pajisur me hapësirë ose platformë transporti të integruar në pjesën e përparme ose të pasme.	
Motorr elektrik (Electric motorcycle) Mjet motorik rrugor me dy ose tre rrota, i pajisur me motor elektrik dhe i projektuar për të arritur shpejtësi mbi 45 km/orë.	

Burimi: Mjetet SUMP, karakteristikat sipas OECD¹⁷⁰Përpunoi: Grupi i auditimit

Aneksi nr.8:

Në tabelën e mëposhtme paraqiten projektet me sheshe, së bashku me vlerësimin e nivelit të realizimit të tyre:

A. Aktivitet (sipas treguesve të SUMP)	Të realizuara (% e realizuar e projektit, sipas viteve objekt auditimi)					Arsye të mos realizimit	Detajoni ndërhyrjet e realizuara (si p.sh. Zgjerim/krijim i sheshe të gjelbërta, stola, kënde lojrash për fëmijë, etj.)	Afati i përfundimit të projektit sipas SUMP
	Deri në vitin 2022 (lekë)	2023	2024	2025	Në total deri në 31.12.2025			
Ish-Thesari", ndërprerja e rrugës "Bako Dervishaj" - rruga "Mustafa Lleshi"	9,103,314	21,241,066	0	0	30,344,380	Realizuar 100%	1. Infrastruktura rrugore 2. Krijim sheshi me stola dhe hapësira të gjelbërta	2022
"Mozaiku i Tiranës", rruga "Mihal Ciko"	28,623,036	0	0	0	28,623,036	Realizuar 100%	1. Infrastruktura rrugore 2. Krijim hapësire pedonaliteti	2022
Rruga "Pjetër Bogdani"			0		0	Rishikuar projekti (në proces)	1. Infrastruktura rrugore 2. Shtim hapësirash për këmbësorë	2022

¹⁷⁰ Forumi Ndërkombëtar i Transportit (ITF), Mikrolëvizshmëri e Sigurt (Safe Micromobility), Seria e Dokumenteve të Politikave të Forumit Ndërkombëtar të Transportit, nr. 85, OECD Publishing, Paris, 2020 https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2020/02/safe-micromobility_a7f10061/0b98fac1-en.pdf?utm_fq,7-9

Rruga "Jul Varibova"					0	Do të vlerësohet përfshirja në projekte		2022
Rruga "Kont Urani" dhe "Mihal Duri"	13,526,413	0	0	0	13,526,413	Realizuar 100%	1. Krijim hapësire pedonaliteti	2022
Brigada e VIII				0	0	Rishikuar projekti (në proces)	1. Infrastruktura rrugore 2. Shtim hapësirash për këmbësorë	2025
Ismail Qemali				0	0	Rishikuar projekti (në proces)	1. Infrastruktura rrugore 2. Shtim hapësirash për këmbësorë	2025
Nikolla Tupe						Do të vlerësohet përfshirja në projekte projektit të bllokut		2025
Total	51,252,763	21,241,066	0	0	72,493,829			

Burimi: Bashkia e Tiranës e-mail zyrtar 20.07.2026

Përpunoi: Grupi i auditimit

Aneksi nr. 9: Politikat, objektivat dhe nr. i masave të parashikuara në Planin e Veprimit për ecjen¹⁷¹ :

Tabela 14: Politikat, objektivat dhe nr. i masave të parashikuara në Planin e Veprimit për ecjen.

Politika	Objektivi	Masat e parashikuara (nr.)
Politika 1: Prioritizoni ecjen	80% e personave që jetojnë brenda një rrezeje prej 3 km nga qendra e qytetit ecin një orë në ditë dhe ta shijojnë këtë përvojë.	8 masa të parashikuara
Politika 2: Reduktoni rrezikun në rrugë	Zero viktima në radhët e këmbësorëve dhe numri i këmbësorëve që ndihen të pasigurt nga makinat të ulet ndjeshëm nën 57% (deri në vitin 2030).	13 masa të parashikuara
Politika 3: Ofroni aksesueshmëri dhe komoditet	Shumica e qytetarëve shprehen se ecja në Tiranë është një përvojë e këndshme	8 masa të parashikuara
Politika 4: Rrisni kapacitetet për ofrimin e përfitimeve të matshme për këmbësorët	Zhvillimi i aftësive për zbatimin me efikasitetin të politikës për promovimin e ecjes dhe matja e ndikimit të saj	6 masa të parashikuara

Burimi: Plani i veprimit të ecjes 2022 Bashkia Tiranë

Përpunoi: Grupi i auditimit

Aneksi nr. 10: Ankesat në sistemin URBAN

Tabela 15: Ankesat në sistemin URBAN

Ankesat në sistemin URBANI								
Zërat	2024			2025			Manualisht	
	Total	AMK	SMPTP	Total	AMK	SMPTP	2024	2025
Janar	0	0	0	25	23	2		8
Shkurt	2	34	16	37	18	19		
Mars	48			24	20	4	1	3
prill	108	79	29	47	41	6	15	17
Maji	66	54	12	33	28	5	6	10
Qershor	78	66	12	43	40	3	13	8
Korrik	48	42	6	39	33	6	17	13
Gusht	48	40	8	52	45	7	15	10
Shtatori	51	44	7	37	25	12	25	8
tetor	42	36	6	50	33	17	0	16

¹⁷¹ Plani i Veprimit për Ecjen, Bashkia Tiranë, viti 2022.

nentor	23	17	6	49	37	12	2	12
Dhjetor	22	18	4	40	33	7	0	14
Total	536	430	106	476	376	100	94	119
Total 2024-2025	1012							
Total AMK	806							
Total SMPTP	206							
AMK (muajt: mars, qershor,shtator, dhjetor)	280							
SMPTP (muajt: mars, qershor,shtator, dhjetor)	65							

Burimi: Raportet 6-mujore dhe të dhëbat në sistemin URBANI

Përpunoi: Grupi i auditimit

KONTROLLI I LARTË I SHTETIT