

TIRANA NË MARSH TË PARË

PROBLEMET E TRANSPORTIT PUBLIK URBAN

RAPORT MONITORIMI

Maj 2026

REPUBLIKA E SHQIPËRISË
MINISTRIA E FINANCAVE
DREJT. E PËRGJ. E TATIMEVE

0237313

BILETË URBANI

40 Lekë

Seria 41/16



AUTOR
ARMELA DUKA

QENDRESA
QYTETARE



NED

NATIONAL
ENDOWMENT
FOR
DEMOCRACY

PËRMBAJTJA:

1. HYRJE.....	4
2. METODOLOGJIA	4
3. KONTEKSTI EKONOMIK DHE DEMOGRAFIK.....	5
4. SA E PËRDORIN SHQIPTARËT TRANSPORTIN PUBLIK?	6
5. MOTORIZIMI I MJETEVE.....	10
6. TRENDI I MOTORIZIMIT, TIRANA NË KRAHASIM ME RAJONIN	10
7. ANALIZA E SHPENZIMEVE TË BASHKISË TIRANË PËR TRANSPORTIN PUBLIK	11
8. ANALIZA E SUBVENCIONIMIT TË BASHKISË TIRANË PËR BILETAT DHE ABONETË, SIPAS LLOJIT.....	13
8.1 Subvencionimi lidhur me biletat e shitura	13
8.2 Subvencionimi lidhur me abonetë e pensionistëve	13
8.3 Subvencionimi lidhur me abonetë e studentëve	14
9. ANALIZA E BASHKISË VORË, SHËRBIMI I TRANSPORTIT PUBLIK	19
10. ANALIZA E SHËRBIMIT TË TRANSPORTIT PUBLIK, BASHKIA KAMËZ	22
11. ÇFARË KËRKON BE-JA NË FUSHËN E MOBILITETIT URBAN?	26
12. TRANSPORTI PUBLIK NË QARKUN TIRANË VS RAJONI	27
13. CILËSIA E SHËRBIMIT TË TRANSPORTIT PUBLIK, SIPAS NDËRKOMBËTARËVE	28
GJETJET KRYESORE	29
REKOMANDIMET	30
REFERENCAT.....	31



1. HYRJE

Transporti publik është një shërbim themelor që shteti duhet t'ia garantojë qytetarëve. Ai konsiderohet si një e mirë publike e domosdoshme dhe një nevojë e përditshme për shumicën e popullsisë. Mungesa ose cilësia e dobët e këtij shërbimi prek drejtpërdrejt cilësinë e jetës së përdoruesve, mobilitetin ekonomik dhe mjedisin urban.

Ky raport synon të analizojë gjendjen aktuale të transportit publik në qarkun Tiranë, duke u fokusuar në tre dimensione kryesore si cilësia e shërbimit, niveli i investimeve apo subvencioneve të alokuara në këtë sektor si dhe mënyrën se si ky shërbim perceptohet nga qytetarët.

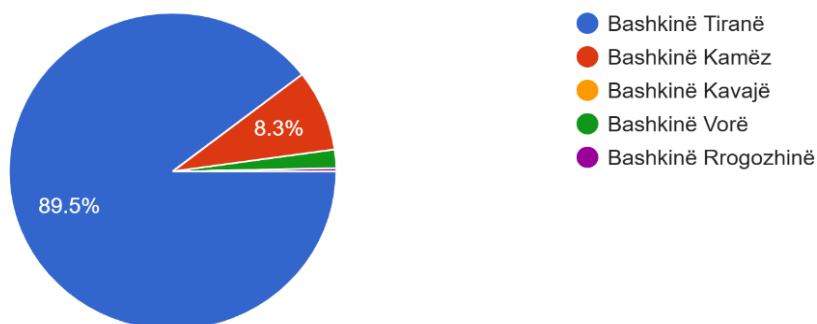
Përveç analizës së treguesve sasiorë, studimi integron edhe dimensionin social përmes përfshirjes së perspektivës qytetare në vlerësimin e cilësisë së transportit publik. Nëpërmjet një pyetësi të zhvilluar online, qytetarët kanë ndarë përvojën e tyre si përdorues të këtij shërbimi me qëllim identifikimin e përputhshmërisë ose jo të shërbimit të ofruar me nevojat reale të popullsisë, si dhe evidentimin e sfidave kryesore të këtij sektori.

2. METODOLOGJIA

Ky studim mbështetet në një metodologji mikse kërkimore duke kombinuar analizën e të dhënave sekondare me mbledhjen e të dhënave primare me qëllim realizimin e një vlerësimi sa më të plotë dhe objektiv të sektorit të transportit publik urban në qarkun Tiranë.

Në kuadër të analizës sekondare janë përdorur të dhëna ekzistuese nga burime zyrtare dhe institucione publike si INSTAT, Bashkia Tiranë, Bashkia Vorë dhe Bashkia Kamëz, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë si dhe raporte të organizatave ndërkombëtare. Gjithashtu, janë kërkuar të dhëna të përditësuara nga institucionet përkatëse mbi numrin e linjave aktive të transportit urban, frekuencën e shërbimit, si dhe fondet e dedikuara për mirëmbajtjen dhe zhvillimin e këtij sektori. Të gjitha konvertimet e vlerave monetare nga lekë në euro janë realizuar bazuar në kursin mesatar të publikuar nga Banka e Shqipërisë, me një kurs referues prej 1 EUR = 95.60 ALL.

Grafiku 1. Shpërndarja gjeografike e të anketuarve, sipas bashkisë

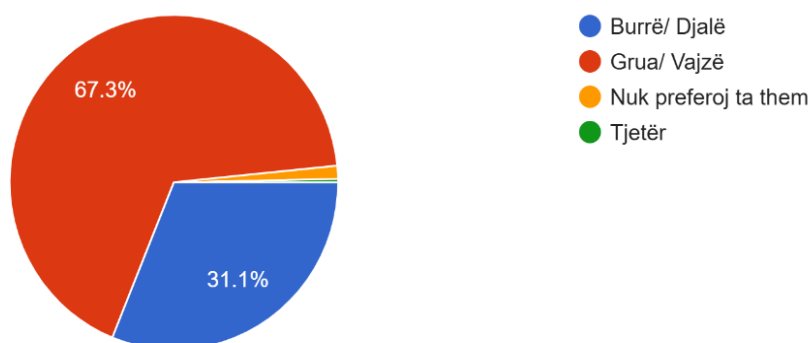


Burimi: Anketa e autorit, Maj 2026 (N=315)



Paralelisht, komponenti primar i studimit është realizuar përmes një pyetësori të strukturuar, i shpërndarë online. Ky pyetësor synon të evidentojë perceptimin qytetar lidhur me cilësinë e shërbimit të transportit publik urban. Anketa është realizuar gjatë periudhës 17 Prill 2026- 30 Maj 2026 dhe janë përgjigjur 315 qytetarë. Shpërndarja gjeografike tregon se rreth 90% e të anketuarve janë banues në Bashkinë Tiranë, 3.8% në Bashkinë Kamëz dhe pjesa e mbetur në bashkitë e tjera të qarkut Tiranë. Nga pikëpamja gjinore, 67.3% e të anketuarve janë gra/vajza. Sa i përket grupmoshave, shumica i përkasin intervalit 18–29 vjeç. Lidhur me statusin e punësimit, 54.3% janë të punësuar, 38.7% janë studentë dhe pjesa e mbetur ndahet mes të vetëpunësuarve dhe atyre që nuk janë në marrëdhënie pune. Pyetësori ka përfshirë pyetje mbi frekuencën e përdorimit të transportit publik, arsyet e përdorimit, kohën e pritjes në stacione, cilësinë e brendshme të mjeteve dhe vlerësimin e komponentëve kryesorë të shërbimit.

Grafiku 2. Shpërndarja gjinore e të anketuarve



Burimi: Anketa e autorit, Maj 2026 (N=315)

3. KONTEKSTI EKONOMIK DHE DEMOGRAFIK

Sipas të dhënave zyrtare të Cens2023¹ të publikuara nga INSTAT, Shqipëria ka një popullsi prej rreth 2.4 milionë banorë me një rënie prej 420,000 banorësh krahasuar me Cens2011. Rreth 758,513 banorë ose 32% e popullsisë është e përqëndruar në qarkun Tiranë. Ky urbanizim i përshpejtuar ka rritur ndjeshëm kërkesën për përdorimin e transportit publik dhe presionin mbi infrastrukturën ekzistuese.

Bazuar në relacionin e Bashkisë së Tiranës (2024), shërbimi i transportit publik urban operohet nga mesatarisht 274 autobusë në punë çdo ditë. Sistemi aktual i transportit në kryeqytet mbështetet pothuajse tërësisht në autobusët urbanë me asnjë formë alternative si metro apo tramvaj. Për të aksesuar shërbimin e transportit publik, qytetarët mund të pajisen me biletë njëpërdorimshme e cila kushton 40 lekë, biletë e pajtimit mujor e përgjithshme

¹ <https://www.instat.gov.al/media/13615/cens-i-popullsisë-2023.pdf>



që kushton 1,600 lekë ose biletë e pajtimit mujor për vetëm një linjë që kushton 1,200 lekë.

Nga ana tjetër, kategoria e studentëve dhe pensionistëve mund të pajisen me biletë të pajtimit mujor e cila është falas. Pajjsja me abone për pensionistët dhe studentët nuk është ende e digjitalizuar. Për pasojë, të dyja këto kategori janë të detyruara të paraqiten fizikisht në pikat e shpërndarjes çdo muaj, duke paraqitur dokumentacionin përkatës, si librezën e pensionit ose kartën e studentit.

Kjo procedurë krijon vështirësi të panevojshme, veçanërisht për pensionistët, dhe detyron mijëra qytetarë të presin në radhë të gjata në fillim të çdo muaji vetëm për të përfituar një abone falas. Mungesa e një sistemi elektronik aplikimi dhe rinovimi, jo vetëm që u merr kohë qytetarëve, por krijon edhe mbingarkesë në sportelet e shpërndarjes.

Tabela 1: Struktura tarifore, sipas llojit të abonesë dhe biletës.

Kategoria e biletës	Çmimi (lekë)	Përfituesi
Biletë njëpërdorimshme	40 lekë	Të gjithë qytetarët
Abone mujore (e përgjithshme)	1,600 lekë	Të gjithë qytetarët
Abone mujore për një linjë	1,200 lekë	Të gjithë qytetarët
Abone mujore	FALAS	Studentë & pensionistë

Burimi: Përpunimi i autorit

4. SA E PËRDORIN SHQIPTARËT TRANSPORTIN PUBLIK?

Sipas të dhënave të Eurostat, Shqipëria, një vend me alternativa të kufizuara të transportit publik, praktikisht vetëm tek autobusi, përdor proporcionalisht më shumë transportin publik se shumica e vendeve europiane që disponojnë metro, trena dhe tramvaj. Sipas metodologjisë së Eurostat, transporti publik përfshin tramvaj, tren dhe metro, por përjashton mjetet që mund të merren me qera si psh taksi, skuter (këto të ndaluara në Shqipëri), biçikletë.

Shifrat e raportit të publikuar për vitin 2024, e vendosin Shqipërinë në vendin e pestë në Europë për përdorim ditor të transportit publik, me 16.8% të popullsisë mbi 16 vjeç që udhëton çdo ditë me autobus, duke u pozicionuar mbi vendet si Austria, Estonia dhe Norvegjia, dhe pothuajse dyfishi i mesatares së BE-së prej 10.7%. Frekuenca javore e vendos sërish ndër tre vendet e para të kontinentit me 20.4%, pas Zvicrës dhe Luksemburgut. Edhe përdorimi mujor, me 20.9%, e pozicionon Shqipërinë të dytën në Europë. Rrjedhimisht, vetëm 30.2% e shqiptarëve nuk e përdorin fare transportin publik.

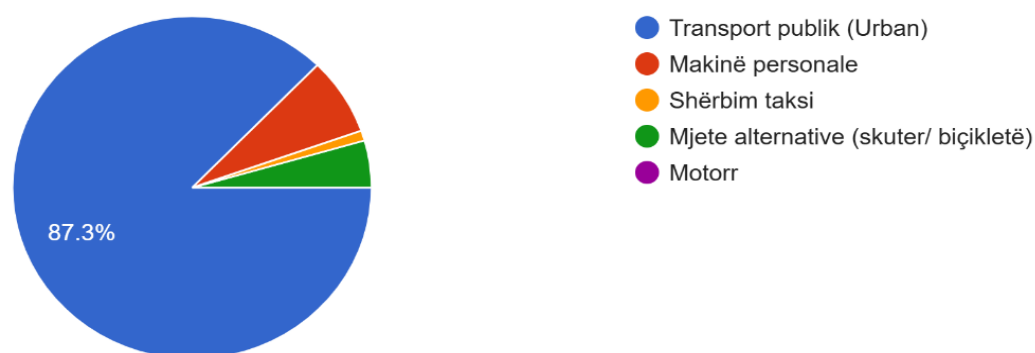


Të dhënat tregojnë se për të rinjtë transporti publik është një nevojë e përditshme ku djemtë dominojnë krahasimisht me femrat.

Konkretisht, udhëtojnë çdo ditë me autobus:

- 33.8% e meshkujve që i përkasin intervalit nga 16 në 29 vjeç,
- 34.9% e femrave nga 16 në 29 vjeç;
- 15.3% e femrave nga 30 në 64 vjeç;
- 18.8% e meshkujve nga 30-64 vjeç
- 4% e pensionistëve

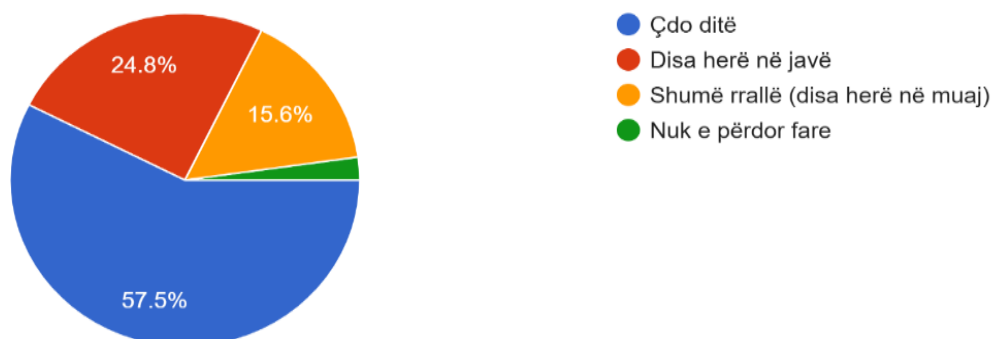
Grafiku 3. Lloji i transportit të përdorur



Burimi: Anketa e autorit, Maj 2026 (N=315)

Të dhënat e anketës konfirmojnë se në Shqipëri dominon transporti publik si mjet lëvizjeje. Konkretisht, 87.3% e të anketuarve e përdorin atë si mjetin kryesor. Vetëm 7.3% përdorin automjetin personal, ndërsa 4% zgjedhin të përdorin mjete alternative si biçikleta ose skuter.

Grafiku 4. Frekuenca e përdorimit të transportit publik



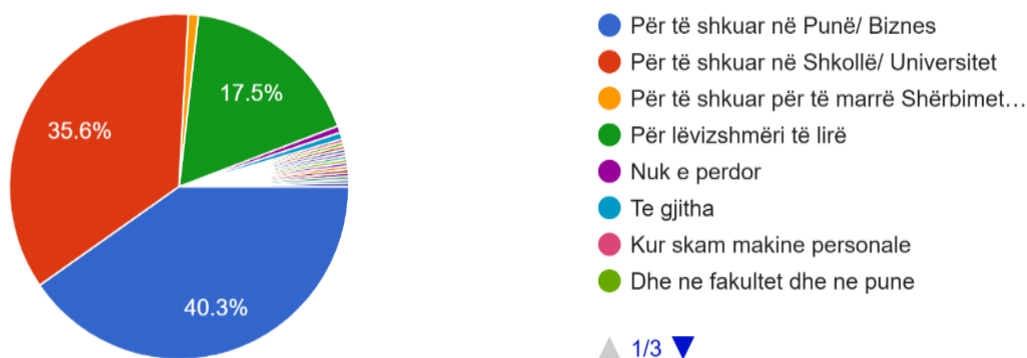
Burimi: Anketa e autorit, Maj 2026 (N=315)

Nga ana tjetër, në vendet e Europës Qendrore dhe Lindore rreth gjysma e popullsisë nuk përdor fare transport publik, ndërsa kryesisht vendet e Europës



Jugore, paraqesin tablonë më shqetësuese: Qipro me 85%, Italia me 68%, Portugalia me 67.8% dhe Franca me 65.1% tregojnë se edhe vende me histori të gjatë urbanizimi mund të bien plotësisht nën hegjemoninë e automjetit privat.

Grafiku 5. Arsyet e përdorimit të transportit publik



Burimi: Anketa e autorit, Maj 2026 (N=315)

Arsyet kryesore të përdorimit të transportit publik lidhen me shkollën dhe punën: 40.3% e të anketuarve e përdorin për të shkuar në punë, 35.6% për të frekuentuar shkollën apo universitetin dhe 17.5% për lëvizshmëri të lirë. Mungesa e mjetit privat, vështirësia e parkimit dhe çmimi i lartë i karburanteve (naftë 203 ALL/l, benzinë 184 ALL/l) janë faktorët kryesorë që i shtyjnë qytetarët drejt transportit publik. (Çmimi i naftës i përcaktuar sipas bordit të transparencës, maj 2026)

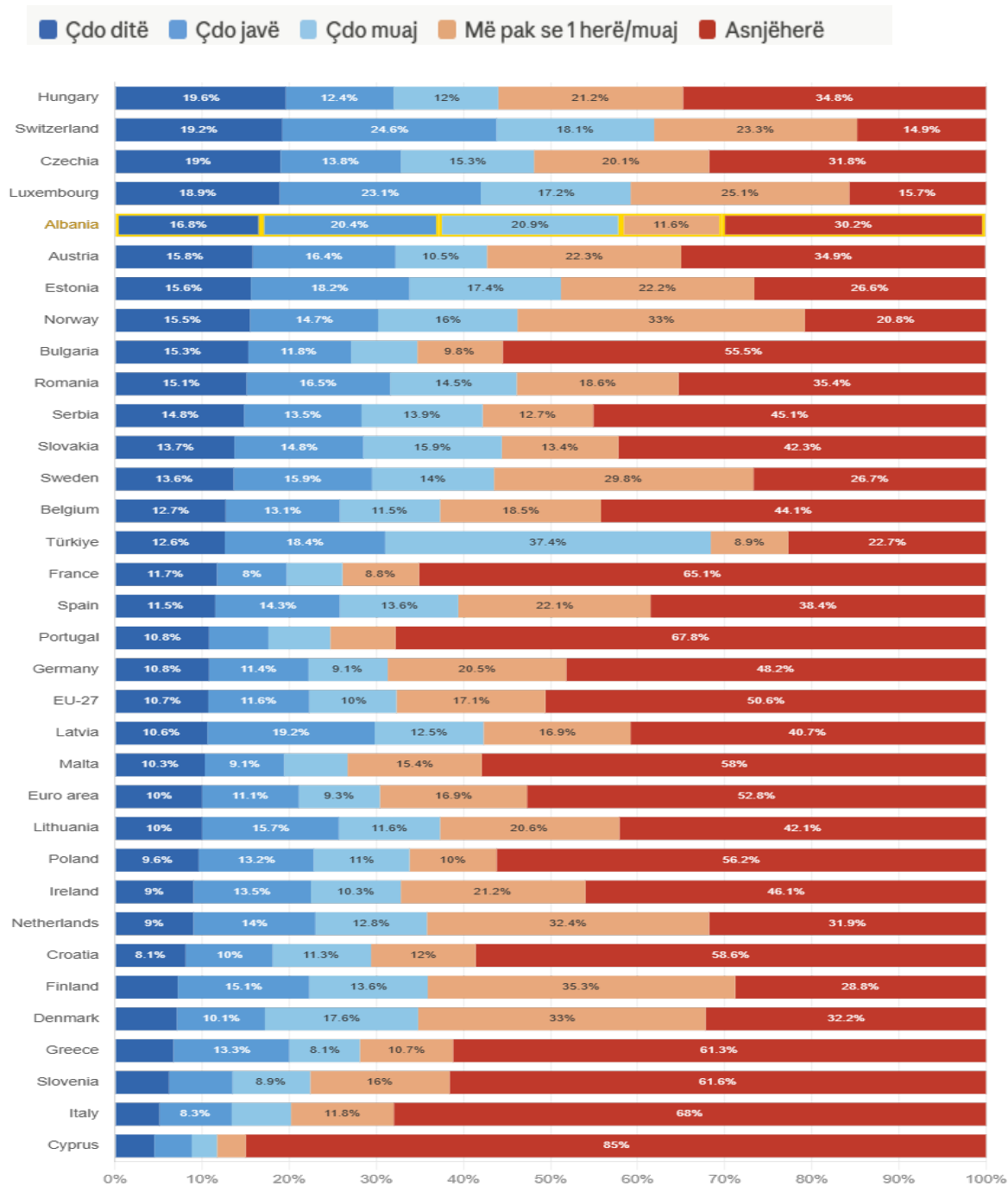
Grafiku 6. Arsyet e përdorimit të transportit publik ndaj mjetit privat



Burimi: Anketa e autorit, Maj 2026 (N=315)



Grafiku 7. Përdorimi i transportit publik sipas shteteve



Burimi: Eurostat²

² <https://ec.europa.eu/eurostat/en/web/products-eurostat-news/w/ddn-20260311-2>



5. MOTORIZIMI I MJETEVE

Mungesa e alternativave të transportit publik kanë ndikuar drejtpërdrejt në rritjen e përdorimit të mjeteve private. Të dhënat historike tregojnë një trend të qartë rritës të motorizimit të mjeteve. Në harkun kohor të katër viteve mjetet totale në qarkullim janë rritur me rreth 20%, ku 80% të flotës e përbëjnë autoveturat, ndjekur nga motomjetet që zënë afro 7%.

Pjesa më e madhe e flotës së automjeteve në Tiranë operon me motor diesel dhe kanë një moshë mesatare 15-20 vjeçare. Kjo do të thotë ndotje më e madhe për kilometra të udhëtuar krahasuar me një flotë moderne. Ndërkohë densiteti rrugor ka mbetur i pandryshuar dhe kjo tregon se rrjeti rrugor nuk po zgjerohet me të njëjtin ritëm me fluksin e mjeteve duke rritur kështu presionin mbi rrugët ekzistuese.

Tabela 2. Përqindja e flotës së mjeteve sipas kategorive në Qarkun Tiranë, sipas viteve (%)

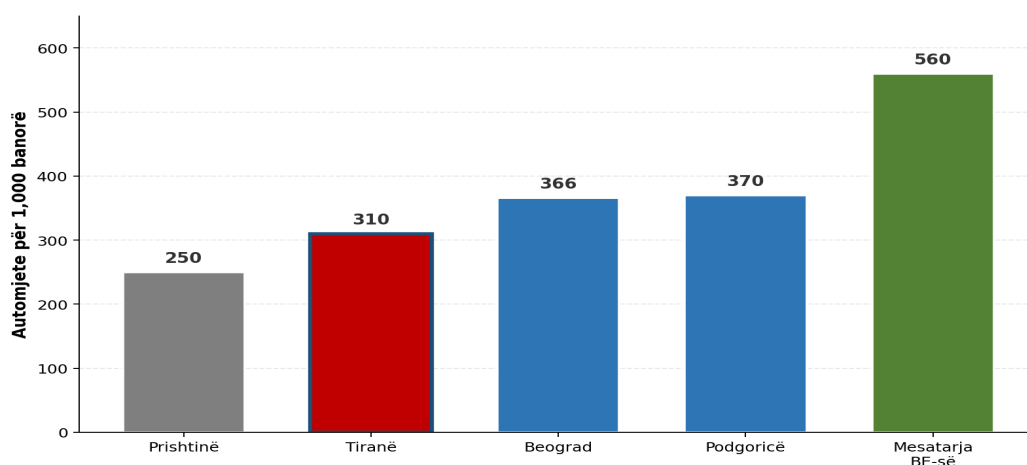
Kategoria	2020	2021	2022	2023	2024
Motomjete	6.9%	7.0%	7.1%	7.3%	7.5%
Autovetura	79.7%	80.1%	80.3%	80.6%	80.8%
Autobuza	1.1%	1.1%	1.0%	1.0%	0.9%
Te tjera	19.2%	11.8%	11.6%	11.1%	10.8%

Burimi: INSTAT, Përpunimi i autorit

6. TRENDI I MOTORIZIMIT, TIRANA NË KRAHASIM ME RAJONIN

Niveli i motorizimit, që tregon sa makina ka për çdo 1,000 banorë, është një tregues shumë i rëndësishëm. Ai na ndihmon të kuptojmë se çfarë përdorin njerëzit për të lëvizur sa i ngarkuar mund të bëhet trafiku në të ardhmen dhe si ndikon kjo në ndotjen e ajrit dhe mjedisin. Raporti i BB-së sjell të dhëna që zbulojnë një hendek të dukshëm midis normave të Ballkanit Perëndimor dhe BE-së.

Grafiku 8. Norma e motorizimit: Tirana në kontekstin rajonal dhe evropian



Burimi: Western Balkans Urban Mobility Initiative, Banka Botërore (2024)

Sipas raportit të publikuar nga Banka Botërore, Tirana ka një normë motorizimi rreth 310 automjete/1,000 banorë, duke u renditur me një normë më të ulët se Podgorica (370) dhe Beogradi (366), por më e lartë se Prishtina (250). Megjithatë, rritja e shpejtë e numrit të automjeteve në qarkullim dhe flota e vjetëruar, ku mosha mesatare rezulton 15-20 vjecare e bëjnë rastin e Tiranës veçanërisht shqetësues.

7. ANALIZA E SHPENZIMEVE TË BASHKISË TIRANË PËR TRANSPORTIN PUBLIK

Tabela e shpenzimeve dhe të dalave 2026 të Bashkisë së Tiranës, për transportin publik tregon një buxhet total prej **1.92 miliardë lekë** (20.1 milionë euro)³ i cili ndahet në pagat dhe sigurimet shoqërore që zënë rreth **224.8 milionë lekë** (2.4 milionë euro), shpenzimet operative arrijnë në **105 milionë lekë** (1.1 milionë euro), ndërsa zëri më i rëndësishëm është ai i transferimeve me **1.5 miliardë lekë** (15.8 milionë euro) që përfaqëson subvencionet dhe kompensimin e aboneve falas për operatorët privatë. Investimet në infrastrukturën e transportit publik planifikohen në **88.7 milionë lekë**. (929 mijë euro).

Tabela 3. Shpenzimet e programit të transportit publik, Bashkia Tiranë 2026.

Burimi: Pasqyra e Bilancit të të hyrave dhe të dalave, Bashkia Tiranë, 2026⁴

SHPENZIMET DHE TË DALAT 2026	600	601	602	603+604+605	606	609 / 651	230-231	232-255	
Programi	Gjithsej	Pagat	Sig.Shoq.	Shpenzime Operative	Transferime	Transf.tek individvet	Fondi rezervë	Investime	Principal
1 Planifikim, menaxhim dhe administrim	4,069,331,904	1,866,299,334	296,078,785	1,507,913,097	104,086,516	1,000,000	-	293,954,172	-
2 Shërbimet e Policisë Vendore	879,174,732	718,091,923	114,210,810	20,000,000	-	-	-	26,872,000	-
3 Mbrojtja nga zjarri dhe mbrojtja civile	790,969,968	254,358,405	40,518,528	28,500,000	-	62,500,000	-	405,083,035	-
4 Mbeshtetja e zhvillimit ekonomik	1,255,764,122	168,098,546	26,735,673	343,979,688	19,000,000	-	-	697,950,216	-
5 Shërbimet bujqësore, inspektimi, siguria ushqimore dhe mirënjohja e konsumatorëve	400,087,192	235,544,759	37,462,833	64,977,600	-	30,000,000	-	32,102,000	-
6 Menaxhimi i infrastrukturës së ujërës dhe kullimit	78,277,524	-	-	26,397,224	-	-	-	51,880,300	-
7 Administrimi i Pyjeve dhe Kullotave	14,566,661	-	-	14,566,661	-	-	-	-	-
8 Rrjeti Rrugor Rural	5,572,799,241	597,108,295	94,968,653	824,000,570	-	-	51,156,000	3,640,165,723	365,400,000
9 Transporti Publik	1,925,143,811	194,003,328	30,855,767	105,000,000	1,506,500,000	-	-	88,784,716	-
10 Menaxhimi i mbetjeve	3,475,470,263	-	-	3,475,470,263	-	-	-	-	-
11 Planifikimi Urban Vendor	1,268,683,235	394,221,791	62,700,036	311,160,000	-	-	-	500,601,408	-
12 Shërbimet publike vendore	6,244,713,745	1,682,914,332	267,663,518	998,077,000	-	-	-	3,296,058,696	-
13 Sport dhe Argetim	644,958,617	41,003,264	6,655,757	282,600,000	306,499,596	8,200,000	-	-	-
14 Trashëgimia kulturore, monumentet, muzeu dhe bibliotekat	1,503,049,435	318,754,746	50,697,183	436,867,500	-	-	-	696,730,007	-
15 Arsimi bazë përshirë arsimin parashkollor	5,388,004,457	2,469,968,052	387,707,158	1,037,708,525	-	222,030,000	-	1,243,924,055	26,666,666
16 Arsimi i mesëm i përgjithshëm	2,900,274,042	1,147,807,713	182,556,084	695,000,000	-	59,292,000	-	815,618,245	-
17 Perkuqjesja Sociale	646,805,153	321,262,995	51,096,114	159,855,000	-	109,019,045	-	5,572,000	-
18 Strehimi Social	1,374,019,420	-	-	12,600,000	15,000,000	549,734,000	-	790,338,420	6,347,000
19 Fondi rezervë	736,818,454	-	-	-	-	-	736,818,454	-	-
20 Fondi i Kontingjencës	40,000,000	-	-	-	-	-	40,000,000	-	-
Totali	39,208,901,976	10,409,437,481	1,649,906,898	10,344,673,128	1,951,086,112	1,041,775,045	827,974,454	12,585,635,192	398,413,666

Programi i transportit publik ka si burim financimi të ardhurat e Bashkisë dhe zë 4.91% të shpenzimeve totale të Bashkisë Tiranë për vitin 2026. Struktura e këtyre shpenzimeve tregon se pjesa më e madhe e buxhetit shkon për

³ Konvertimi është kryer bazuar ne kursin mesatar të publikuar nga Banka e Shqipërisë, 1 EUR=95.60ALL

⁴ https://tirana.al/uploads/2025/12/20251229134510_pasqyra-3-bilanci-i-te-hyrave-dhe-te-dalave-viti-2026.pdf



mbulimin e kostove të përditshme të funksionimit dhe aksesimit të shërbimit të transportit publik.

Konkretisht, 84% e buxhetit shkon për shpenzimet korrente që përfshijnë subvencionet për operatorët e linjave të transportit urban, këto subvencione lidhen drejtpërdrejt me numrin e biletave të shitura ku Bashkia Tiranë kompenson deri në 10 lekë për cdo biletë. Në këtë kategori shpenzimesh përfshihen edhe abonetë falas për pensionistët dhe studentët.

Një tjetër komponent i rëndësishëm janë shpenzimet e personelit që zënë 12% të totalit. Në shpenzimet e personelit përfshihen pagat, kontributet e sigurimeve shoqërore dhe shëndetësore, dietat për stafin administrativ, drejtuesit e mjeteve dhe faturinot. Është e rëndësishme të sqarohet se drejtuesit e mjeteve dhe faturinot janë të punësuar nëpërmjet kompanive operatore (kompanive që nënkontraktohen), ndaj shpenzimet përkatëse pasqyrohen në zërin e personelit të Bashkisë vetëm në masën që ato financohen drejtpërdrejt prej saj.

Ndërsa, pjesa tjetër e buxhetit i dedikohet shpenzimeve kapitale të cilat lidhen me investimet afatgjata dhe në vlerë të lartë monetare. Në këtë kategori përfshihen përmirësimet në infrastrukturën rrugore, implementimi i teknologjive të reja për monitorim si për shembull GPS, apo investime që lidhen me rikonstruksionin apo mirëmbajtjen e stacioneve. Pra, në terma të thjeshtë për cdo 100 lekë që shpenzohet për transportin publik, rreth 84 lekë përdoren për mbulimin e kostove operative dhe 12 lekë për shpenzimet e personelit.

Në aspektin ekonomik, struktura e shpenzimeve për periudhën 2025–2028 paraqet ndryshime të dukshme ndërmjet kategorive kryesore buxhetore, duke reflektuar një rritje të shpenzimeve drejt mbulimit të kostove operative dhe personelit, ndërsa investimet kapitale do të pësojnë një rënie drastike.

Konkretisht, shpenzimet për personelin janë planifikuar të **riten me 20%** në vitin 2026, duke kaluar nga 1.91 milionë euro në vitin 2025 në 2.29 milionë euro në vitin 2026. Ky nivel parashikohet të mbetet i pandryshuar edhe për vitet 2027 dhe 2028, ç'ka tregon një stabilizim të kostove të personelit pas rritjes fillestare.

Nga ana tjetër, shpenzimet korrente paraqesin peshën kryesore në strukturën totale të buxhetit dhe planifikohen **të rriten me 26%** nga 13.09 milionë euro në vitin 2025 në 16.44 milionë euro në vitin 2026, si dhe do të mbeten në të njëjtin nivel edhe gjatë viteve pasardhëse. Kjo tregon se shpenzimet do të orientohen drejt financimit të vazhdueshëm të aktivitetit operacional dhe kostove të funksionimit.

Në kontrast me këto dy kategori, shpenzimet kapitale do të pësojnë **një tkurrje** të ndjeshme me 64% ose në vlerë absolute me 0.91 milionë euro nga viti 2025 në vitin 2026, dhe sipas planifikimit afatmesëm të Bashkisë këto



shpenzime do të vijojnë të reduktohen më tej edhe në vitin 2027 në rreth 0.42 milionë euro.

Në tërësi, dinamika e këtyre treguesve identifikon se në afatin e mesëm prioritet buxhetor i është dhënë mbulimit të kostove operative dhe burimeve njerëzore, ndërsa investimet kapitale janë shtyrë për një fazë të mëvonshme të ciklit buxhetor. Me fjalë të thjeshta, kjo do të thotë se blerjet e reja të autobusëve apo ndërhyrjet e mëdha infrastrukturore nuk janë prioritet i afërt por do të jenë pjesë e planifikimit financiar më vonë. Në tabelën e mëposhtme paraqiten shpenzimet e Bashkisë Tiranë të realizuara në vitin 2025 dhe të parashikuara për vitet e ardhshme 2026, 2027 dhe 2028.

Tabela 4. Shpenzimet, Bashkia Tiranë

Viti	Vlera (milionë euro)
2025	17.9
2026	20.1
2027	19.6
2028	21.8

Burimi: Bashkia Tirane, relacioni PB 2026-2028

8. ANALIZA E SUBVENCIONIMIT TË BASHKISË TIRANË PËR BILETAT DHE ABONETË, SIPAS LLOJIT

Analiza e subvencionimit të Bashkisë Tiranë për transportin publik sipas llojit të biletave dhe aboneve ofron një panoramë të qartë mbi mënyrën se si shpërndahen fondet publike në këtë sektor. Duke u bazuar në të dhënat për periudhën janar–korrik 2025, evidentohen angazhime të larta financiare për mbështetjen e qytetarëve, veçanërisht për kategoritë përfituese si pensionistët dhe studentët. Megjithatë, përtej volumit të subvencioneve, kjo analizë ngre edhe pyetje mbi eficiencën e shpenzimeve dhe balancën mes kostove operative dhe investimeve në modernizimin e sistemit.

8.1 Subvencionimi lidhur me biletat e shitura

Numri i biletave të shitura, sipas operatorëve që ofrojnë shërbimin e transportit publik në Bashkinë Tiranë, mesatarisht për periudhën Janar-Korrik 2025 është 2,500,000 copë në muaj, për të cilat mbështetur në rregullat e monitorimit mbi bazën e realizimit të kilometrave, si edhe koeficientëve redaktues të vendosur për këtë qëllim në vendimin e këshillit Bashkiak, ku kompesimi shkon deri në 10 lekë/për biletë. Sipas dokumentit zyrtar të programit buxhetor afatmesëm për vitin 2026 kostoja e subvencionimit është **296 milionë lekë**.

8.2 Subvencionimi lidhur me abonetë e pensionistëve

Gjatë periudhës janar-korrik 2025, tërheqja e abonesë së pensionistit, pranë pikave respektive konform sistemeve të vendosura rezultoi në masën 85% e



numrit të personave të regjistruar që kanë të drejtë përfitimi, ku mesatarisht janë 40 000 copë/muaj të tërhequra. Referuar kësaj shifre dhe cmimit të kompesimit vendosur sipas VKB 125, datë 19.11.2024, kostoja e subvencionimit për vitin 2026 është **768 milionë lekë**.

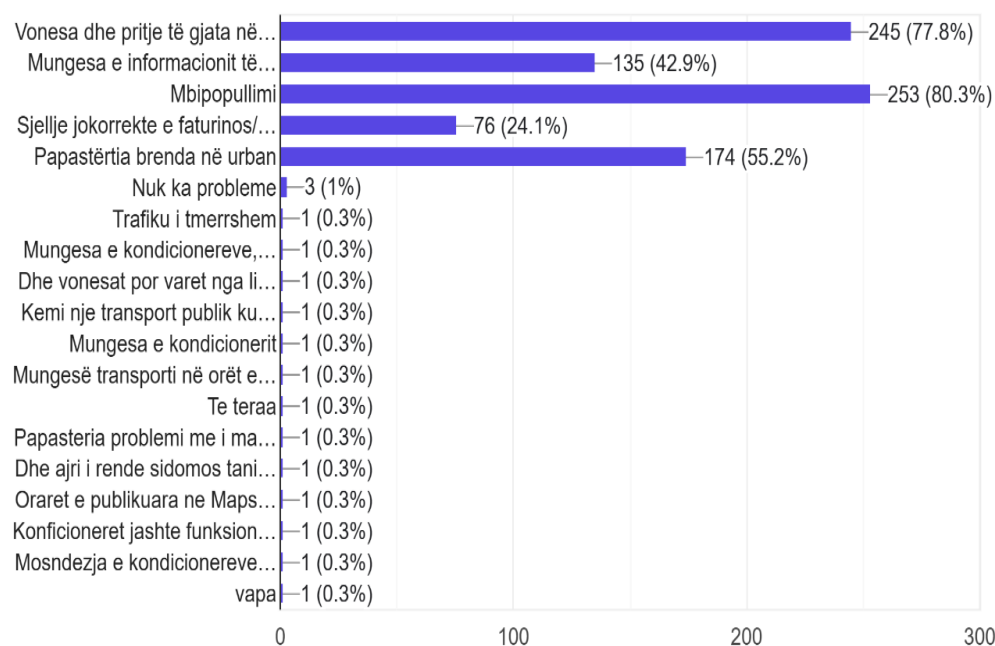
8.3 Subvencionimi lidhur me abonët e studentëve

Çdo student që ka të drejtën e përfitimit të abonesë, mund të tërheqë abonenë e tij mujore pranë pikave të caktuara. Gjatë periudhës janar–korrik 2025, 6 në 10 studentë ose 60% e tyre kanë tërhequr faktikisht abonenë që do të thotë mesatarisht janë shitur 25,000 abone studenti në muaj.

Bazuar në çmimin e kompensimit të përcaktuar nga bashkia (VKB 125, datë 19.11.2024), kostoja totale që bashkia paguan për të mbuluar këto abonime për vitin 2026 është **317 milionë lekë**. Rikujtojmë se shpërndarja e abonesë së studentit ka filluar në vitin 2023 dhe subvencionimi i saj është kryer në vlerën 600 lekë, bazuar në VKB nr.101, datë 19.10.2022 "Për kompesimin e biletës së pajtimit mujor, të përgjithshëm (abonesë së studentit) për studentët e pajisur me kartë studenti për të gjitha linjat, në transportin qytetas në Bashkinë e Tiranës" Por si ka ndryshuar vlera e subvencionimit nga viti 2023 deri sot?

Në total transporti publik i dedikon rreth 1.61 miliardë lekë ose 16 milionë euro shpenzimeve operative dhe vetëm 88 milionë lekë ose më pak se 1 milion euro investime, gjë që tregon se shpenzimet për funksionim janë relativisht të larta, por sistemi është ende larg modernizimit. Kjo konfirmohet edhe nga anketa e realizuar me qytetarët ku 80.3% e të anketuarve raportojnë urbanë të mbipopulluar, 77.8% evidentojnë vonesa të vazhdueshme në stacione, ndersa vlerësimi i komponentëve të shërbimit si respektimi i orarit, pastërtia dhe sistemi i kondicionimit renditet kryesisht si "Dobët" ose "Shumë i dobët".

Grafiku 9. Problemet kryesore gjatë përdorimit të transportit publik

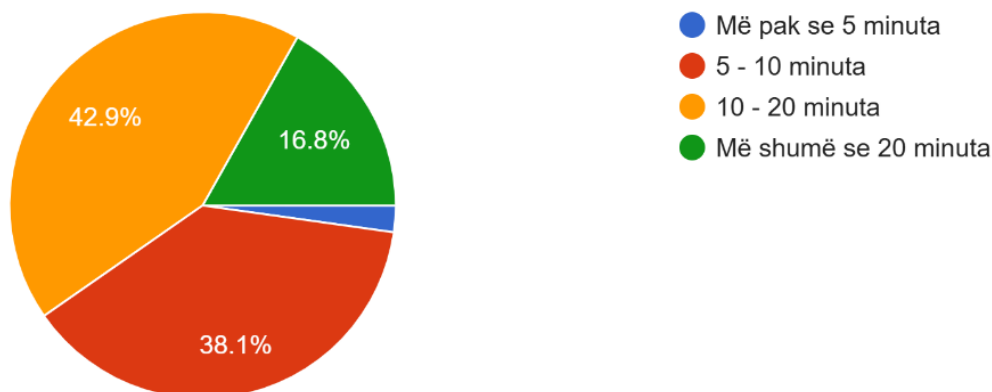


Burimi: Anketa e autorit, maj 2026 (N=315)



Pavarësisht nivelit të lartë të përdorimit, qytetarët shprehin pakënaqësi të theksuar. Problemet kryesore të identifikuara janë: vonesat dhe pritjet e gjata në stacione (77.8%), mbipopullimi i autobusëve (80.3%) dhe mungesa e informacionit të përditësuar mbi vendndodhjen e urbanëve (2.9%). Renditur ndër shqetësimet janë edhe trafiku, mungesa e kondicionimit dhe papastërtia.

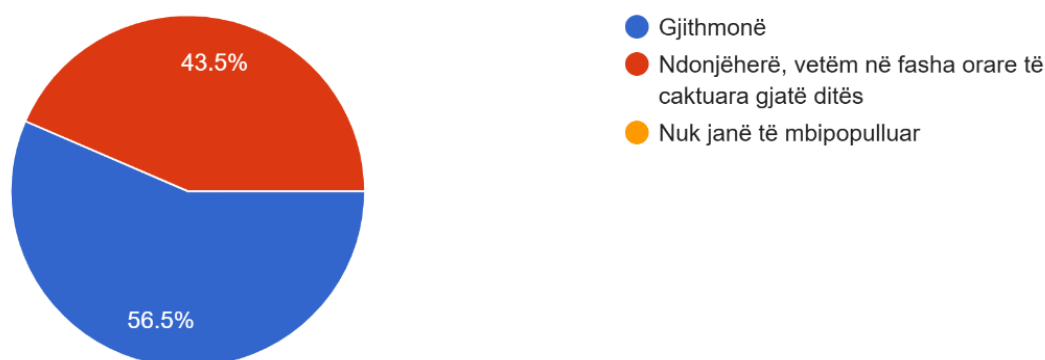
Grafiku 10: Kohezgjatja mesatare e pritjes në stacion



Burimi: Anketa e autorit, maj 2026 (N=315)

Mbipopullimi është problemi më i cituar: 56.5% deklarojnë se urbanët janë gjithmonë të mbipopulluar. Koha e pritjes mesatare varion nga 10 deri 20 minuta për 43% të të anketuarve, ndërkohë 38% presin 5–10 minuta. Kjo situatë gjenerohet drejtpërdrejt nga reduktimi i numrit të mjeteve aktive dhe frekuencës së dobët të linjave, sidomos jashtë orëve të pikut.

Grafiku 11. Mbipopullimi në mjetet e transportit urban



Burimi: Anketa e autorit, maj 2026 (N=315)



9. ANALIZA E BASHKISË TIRANË, SHËRBIMI I TRANSPORTIT PUBLIK

Sipas të dhënave të siguruara nga Drejtoria e Transportit të Trafikut Rrugor, në Bashkinë Tiranë operojnë 274 mjete të planifikuara për transport publik qytetas, të ndara në 15 linja urbane. Aktualisht ekzistojnë 10.2 km korsi të dedikuara si dhe për qytetarët janë në dispozicion 515 stacione pritjeje. Të gjitha mjetet që ofrojnë shërbimin e transportit publik janë të pajisura me sistem GPS dhe sistem kondicionimi sipas tipologjisë përkatëse. Disa linja kanë kamera CCTV, por kjo nuk është e detyrueshme për operatorët. Shumica e mjeteve të transportit urban rezultojnë të kenë një moshë 17-21 vjeçare. Linjat me mjetet me të reja janë Green Line, Kashari dhe Qytet Studenti flota e të cilave është prodhuar ndërmjet viteve 2011-2016. Ndërsa mbetet i kufizuar informacioni mbi numrin e biletave dhe shpenzimet e transportit publik.

Analiza e vjetërsisë së flotës së transportit urban në Tiranë evidenton një nivel të ulët të rinovimit të autobusëve. vetëm 5 linja (33.3%) kanë në qarkullim autobusë të prodhuar pas vitit 2016, ndërsa 10 linja (66.7%) funksionojnë tërësisht me mjete më të vjetra. Në disa prej linjave kryesore, autobusët e prodhuar në periudhën 2007–2009 përbëjnë pjesën dërrmuese të flotës, duke arritur në 90.9% në Linjën 5A, 81.8% në Linjën 5B, 75% në Linjën 2, 71.5% në Linjën 1 dhe 64.7% në Linjën 4. Edhe në linjat ku janë futur autobusë më të rinj, pesha e tyre mbetet e kufizuar në disa raste, si 4.3% në Linjën 8, 3.2% në Linjën 16 dhe 12.5% në Linjën 10, ndërsa vetëm Linja 9 ka një shumicë autobusësh të prodhuar pas vitit 2016 (54.5%). Këto të dhëna tregojnë se transporti urban në Tiranë mbështetet ende kryesisht në autobusë 15–20-vjeçarë, duke ngritur shqetësime për sigurinë, kostot e mirëmbajtjes, ndotjen e mjedisit dhe cilësinë e shërbimit për qytetarët.

Tabela 5. Flota e urbanëve sipas linjave Bashkia Tiranë

Linjat e Urbaneve	2001-2003	2004-2006	2007- 2009	2010-2012	2013-2015	mbi 2016
Linja 1/A Selite-Kristal- Stacioni I Trenit-Allias/, 1/B Kodra e Diellit- Kristal- Qender- Ish stacioni I Trenit- Allias	21.4%	7.1%	71.5%			
Linja 2 "TEG – SAUK I VJETËR - KOPSHTI ZOOLOGJIK - ISH - STACIONI I TRENIT"			75%	25%		
Linja 3 "KASHAR"					66.7%	33.3%



LINJA 4 "QENDËR - QTU - MEGATEK - CITY PARK"	5.9%	11.8%	64.7%	17.6%		
Linja 5A "ISH KOMBINAT I AUTOTRAKTOREVE - QENDËR"		9.1%	90.9%			
LINJA 5\B "Institut - Qendër"		18.2%	81.8%			
Linja 6 "LAPRAKA"	18.2%	18.2%	9.1%	54.5%		
Linja 8 "Qender Sauk I Ri/ Teg/Sauk i vjetër/ Sanatorium"		13.1%	34.8%	47.8%		4.3%
LINJA 9 "QYTETI STUDENTI - JORDAN MISJA"					45.5%	54.5%
LINJA 10\A "MATERNITETI I RI - QENDËR" 10\B "MIHAL GRAMENO - QENDËR" 10 C "RRETHRROTULLIMI SHKOZË - ISH FUSHA E AVIACIONIT"			56.3%	18.7%	12.5%	12.5%
Linja 11 "PORCELAN"			31.6%	68.4%		
LINJA 12 "UZINA DINAMO E RE-SHARRË"		53.3%	40%	6.7%		
Linja 13 "TIRANA E RE"			50%	40%	10%	
Linja 15 "KOMBINAT KINOSTUDIO\TUFINË"		38.2%	17.6%		44.2%	
LINJA 16 "LINJA E GJELBËRT"				64.5%	32.3%	3.2%

Burimi: Bashkia Tiranë

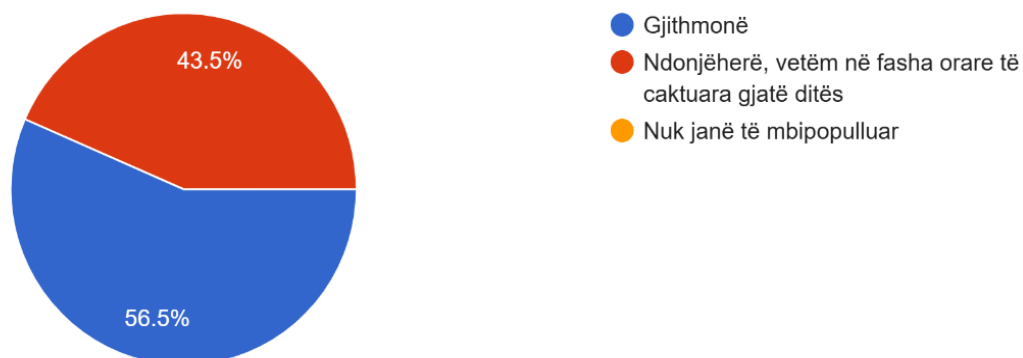
Nga ana tjetër, analiza e kapaciteteve të transportit publik urban në Tiranë tregon se shpërndarja e flotës aktuale është e orientuar drejt përballimit të flukseve të larta të udhëtarëve duke cënuar komoditetin e udhëtimit. Në total, 15 linjat e analizuar operojnë me 274 mjete, të cilat ofrojnë një kapacitet prej rreth 31,657 vende, ku rreth 69% janë vende në këmbë dhe vetëm 30% janë vende për t'u ulur. Kjo tregon se afërsisht 7 nga 10 vende të disponueshme në urban janë të dedikuara për pasagjerë në këmbë, duke ndikuar në cilësinë e shërbimit gjatë orëve të pikut. Linjat me kapacitetin më të lartë rezultojnë Nr.15, Nr.13 dhe Nr.16 të cilat së bashku përfaqësojnë rreth 40% të kapacitetit total të rrjetit. Në të kundërt, linja si Lapraka me 664 vende, Qytet Studenti me 806 vende dhe Uzina Dinamo e re- Sharrë paraqesin kapacitete dukshëm më të kufizuara.

Edhe eksperiencia qytetare pohon se mbipopullimi është problemi kryesor i shërbimit të transportit publik. Konkretisht, 56.5% deklarojnë se urbanët janë



gjithmonë të mbipopulluar dhe 43.5% shprehen se mbipopullimi ndodh vetëm në fasha orare të caktuara gjatë ditës.

Grafiku 12. Mbiipopullimi në mjetet e transportit urban



Burimi: Anketa e autorit, maj 2026 (N=315)

Tabela 6 : Kapaciteti i vendeve, sipas linjave

Linja	Mjete totale	Vende në këmbë	Vende për tu ulur
Nr.1.	14	635	553
Nr.2.	12	882	673
Nr.4.	17	1505	788
Nr.6	11	375	289
Nr.8	23	1973	909
Nr.9	11	616	190
Nr.11	19	1362	552
Nr.13	30	3219	1349
Nr.12	15	449	464
Nr.15	33	3208	1388
Nr.16	31	2488	1171
NR.5-B	13	1057	517
NR.5-A	11	1155	493
NR 10A/B	16	1188	426
NR.3	18	882	673



Numri i linjës	Emërtimi
Nr.1-A	SELITË-KRISTAL-STACIONI I TRENIT
NR.1-B	KODRA E DIELLIT- KRISTAL- QENDËR- ISH STACIONI I TRENIT
Nr.2.	TEG- SAUK I VJETËR-KOPSHTI ZOOLOGJIK
Nr.4.	QENDËR- QTU-MEGATEK-CITYPARK
Nr.6	LAPRAKA
Nr.8	TEG- SAUK-SANATORIUM
Nr.9	QYTET STUDENTI
Nr.11	PORCELAN
Nr.13	TIRANA E RE
Nr.12	UZINA DINAMO E RE- SHARRË
Nr.15	KOMBINAT- KINOSTUDIO- TUFINË
Nr.16	GREEN LINE
NR.5-B	INSTITUT-QENDËR
NR.5-A	ISH KOMBINAT I AUTOTRAKTORËVE- QENDËR
NR 10-A	MATERNITET I RI -QENDER
NR 10-B	MIHAL GRAMENO QENDER
NR.10-C	RRETHRROTULLIMI SHKOZË-ISHFUSHA E AVIACIONIT
NR.3	KASHAR

Burimi: Bashkia Tiranë, përpunim i autorit.

10. ANALIZA E BASHKISË VORË, SHËRBIMI I TRANSPORTIT PUBLIK

Të dhënat e vëna në dispozicion nga Bashkia Vorë për periudhën Janar 2023-Mars 2026 tregojnë për një shërbim të transportit publik që funksionon në kufijtë minimal operacionalë, me një infrastrukturë teknologjike praktikisht të papranishme dhe një flotë që ka tejkaluar ndjeshëm jetëgjatësinë funksionale.

Tabela 7. Kapaciteti operacional, Bashkia Vorë

Numri total i urbanëve aktiv	10 urbanë
Numri i linjave urbane	4 linja
Numri total i stacioneve	29 stacione ekzistuese
Bileta të shitura (Jan 2023 – Mars 2026)	935,754 bileta
Numri mesatar i biletave të shitura në muaj	23,994 bileta

Burimi: Bashkia Vorë, Përpunim i autorit



Bashkia Vorë ofron një shërbim që mbetet i izoluar nga standardet bashkëkohore të transportit urban, duke i ekspozuar qytetarët ndaj rreziqeve të sigurisë, cilësisë së ulët dhe mungesës së besueshmërisë. Konkretisht, aktualisht operojnë 10 autobusë në ditë, të cilët mbulojnë 4 linja transporti që lidhin qendrën e Vorës me Tiranën, Prezën, Gërdecin dhe Marikajin.

Tabela 8. Infrastruktura dhe teknologjia, Bashkia Vorë

Sistemi GPS	0 urbanë me GPS
Kamera sigurie	0 urbanë me kamera
Kondicioner	10 urbanë me kondicioner
Investime të reja në flotë (2023–2026)	Asnjë investim i ri i raportuar
Korsi të dedikuara	Nuk ka korsi të dedikuara

Burimi: Bashkia Vorë, Përpunim i autorit

Një sistem i shëndetshëm urban kërkon rezervë operacionale prej të paktën 15–20% të flotës për mirëmbajtje dhe zëvendësim. Me 10 autobusë dhe 4 linja, nuk ekziston asnjë rezervë dhe çdo defekt teknik i një mjeti ndikon drejtpërdrejt në shërbimin e linjës përkatëse, duke lënë pa mbulim segmente të tëra të popullsisë.

Tabela 9. Flota e urbanëve sipas linjave

Linja	Tipi	Viti i prodhimit
Vorë – Tiranë	EVOBUS	2003
Vorë – Tiranë	EVOBUS	2004
Vorë – Tiranë	EVOBUS	2004
Vorë – Tiranë	EVOBUS	2004
Vorë – Tiranë	EVOBUS	2004
Vorë – Prezë	Mercedes Benz	2014
Vorë – Prezë	Mercedes Benz	2010
Vorë – Prezë	Mercedes Benz	2012
Vorë – Gërdec – Marqinet	Mercedes Benz	2001
Vorë – Marikaj	Mercedes Benz	2002

Burimi: Bashkia Vorë, Përpunimi i autorit

Sipas standardeve evropiane të përcaktuara nga EC Regulation 1370/2007 (Rregullorja e Parlamentit Evropëan dhe Këshillit mbi shërbimet publike të transportit hekurudhor dhe rrugor) dhe praktikave të operatorëve kryesorë të transportit publik, flota e autobusëve duhet të rinovohet çdo 12–15 vjet për të garantuar siguri, efikasitet dhe cilësi shërbimi. Në Bashkinë Vorë, situata paraqitet dukshëm jashtë këtyre standardeve: rreth 70% e flotës përbëhet



nga mjete 22–25-vjeçare, pra me një moshë pothuajse dy herë më të lartë se kufiri i rekomanduar në vendet e Bashkimit Evropian.

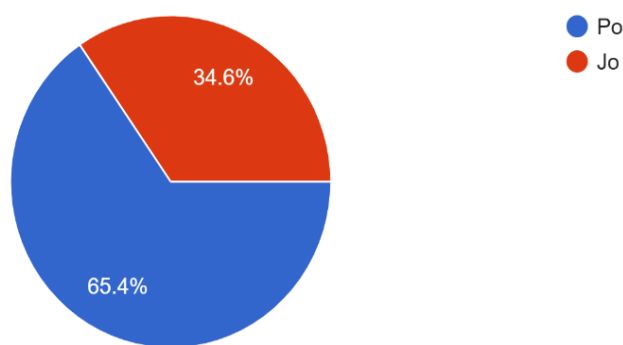
Pesë autobusët që operojnë në linjën Vorë–Tiranë janë mjete EVOBUS të prodhuara në vitet 2003–2004, me një moshë mbi 20-vjeçare. Edhe autobusi më i ri i flotës, një Mercedes-Benz i prodhuar në vitin 2014, ka tashmë një moshë prej 12 vitesh, duke iu afruar kufirit maksimal të rekomanduar për zëvendësim. Kjo do të thotë se, nëse do të zbatoheshin standardet evropiane, Bashkia Vorë do të duhej të ndërmernte një rinovim pothuajse të plotë të flotës ekzistuese.

Amortizimi i lartë i mjeteve shoqërohet gjithashtu me kosto të konsiderueshme financiare. Studimet tregojnë se një autobus mbi 15 vjeç gjeneron kosto mirëmbajtjeje 2–3 herë më të larta sesa një mjet i ri. Duke qenë se 7 nga 10 autobusë të flotës janë mbi 22 vjeçar, bashkia dhe operatorët përballen me shpenzime gjithnjë në rritje për riparime dhe mirëmbajtje, duke paguar në praktikë shumë më tepër për të mbajtur në funksion një flotë të vjetruar sesa do të kushtonte investimi gradual në mjete të reja, më efikase dhe më pak ndotëse.

Megjithëse linja Vorë–Tiranë paraqet një frekuencë lëvizjeje çdo 10 minuta, duke iu afruar standardeve urbane të transportit publik. Analiza e investimeve dhe e kushteve të shërbimit evidenton mangësi të konsiderueshme në aspektin teknologjik dhe atë të sigurisë. Konkretisht, asnjë prej autobusëve nuk është i pajisur me sisteme GPS apo kamera sigurie të cilët janë elementë të domosdoshëm për monitorimin, menaxhimin dhe rritjen e standardeve të sigurisë së transportit publik.

Kjo do të thotë se Bashkia nuk ka të dhëna reale mbi respektimin e orareve dhe itinerarëve si dhe nuk mund të verifikohet nëse autobusi ka kryer faktikisht shërbimin e kontraktuar. Në rast aksidenti ose incidenti, nuk ka asnjë provë dokumentuese. Nuk ka asnjë mekanizëm parandalues ndaj incidenteve që mund të ndodhin me shoferët, faturinot ose pasagjerët. I vetmi element pozitiv teknologjik i konstatuar është pajisja e të gjithë flotës me kondicioner.

Grafiku 13. Informimi për oraret në MAPS

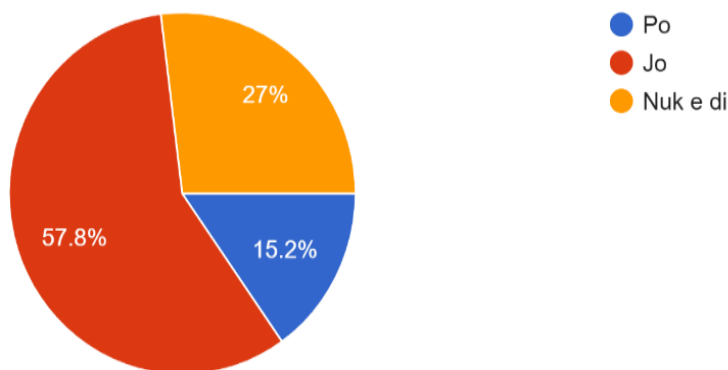


Burimi: Anketa e autorit, maj 2026 (N=315)



Mospërputhja midis informacionit dixhital dhe realitetit operacional është një tjetër sfidë e dokumentuar. Edhe pse 65.4% e qytetarëve deklarojnë se janë të informuar për disponueshmërinë e orareve në aplikacionin MAPS, mbi gjysma prej tyre konfirmojnë se oraret e afishuara nuk pasqyrojnë kohën reale të mbërritjes. Kjo mospërputhje nënkupton që sistemi dixhital ekziston, por nuk ushqehet me të dhëna reale, kryesisht për shkak të mungesës së GPS-it në flotën e autobusëve.

Grafiku 14. Përputhja mes orave të mbërritjes reale të urbanëve dhe orareve të publikuara në stacion dhe MAPS



Burimi: Anketa e autorit, maj 2026 (N=315)

Në aspektin infrastrukturor, të dhënat konfirmojnë mungesën e korsive të dedikuara për qarkullimin e autobusëve, çka ndikon negativisht në efikasitetin dhe kohën e lëvizjes së tyre. Po ashtu, gjatë tre viteve të fundit nuk rezulton të jetë realizuar asnjë investim financiar në shërbimin e transportit publik. I vetmi zhvillim infrastrukturor i planifikuar për vitin 2026 është shtimi i 21 stacioneve të reja, duke e rritur numrin total të tyre nga 29 në 50.

11. ANALIZA E SHËRBIMIT TË TRANSPORTIT PUBLIK, BASHKIA KAMËZ

Bashkia Kamëz, me rreth 120,000 banorë, përbën një nga njësitë administrative me ritmin më të lartë të urbanizimit në Shqipëri gjatë dy dekadave të fundit. Ky ekspansion i shpejtë demografik ka gjeneruar një kërkesë në rritje të vazhdueshme për transport publik urban, duke vënë nën presion të konsiderueshëm kapacitetin operacional, cilësinë e shërbimit dhe qëndrueshmërinë financiare të sistemit ekzistues.

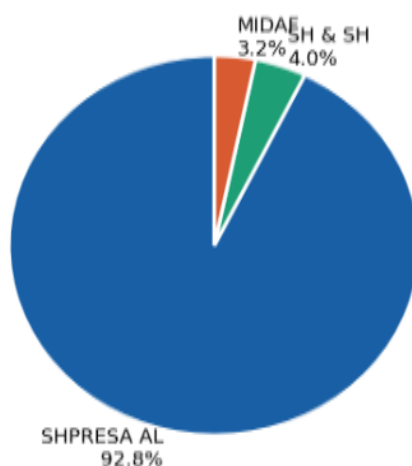
Aktualisht në Bashkinë Kamëz operojnë 56 urbanë që mbulojnë 10 linja. Ndërkohë, në vitin 2023-2024 operonin 76 urbanë. Pra kemi një rënie me 25.3% të flotës ndërkohë që kemi një rritje të personave që përdorin transportin publik. Konkretisht, në vitin 2025 janë shitur 9.6 milionë bileta ndërsa kulmi i shitjeve është arritur në vitin 2024 ku janë pajisur me biletë të përdorimit ditor 10.6 milionë udhëtarë.



Nga ana tjetër, flota e autobusëve të linjës kryesore Kamëz–Tiranë janë prodhuar kryesisht ndërmjet viteve 2001–2009, me moshë mesatare prej rreth 18.7 vjetësh, gati dyfishi i standardit të Bashkimit Europian prej 10–12 vjetësh për transportin publik urban. Vjetërsimi i mjeteve nuk sjell vetëm kosto të larta mirëmbajtjeje dhe ulje të besueshmërisë operacionale, por ndikon drejtpërdrejt në cilësinë e përvijës së udhëtarëve.

Të dhënat e siguruara nga Bashkia Kamëz, tregojnë një monopolizim të tregut të biletave dhe aboneve ku "SHPRESA AL SHPK" kontrollon rreth 93% të totalit të biletave të shitura çdo vit, duke dominuar praktikisht të gjithë sektorin. Ky monopolizim strukturor, rrit varësinë institucionale të Bashkisë ndaj një operatori të vetëm dhe dobëson ndjeshëm kapacitetin negociues të autoritetit vendor, veçanërisht në procesin e rinovimit të kontratave sepse Bashkia Kamëz funksionon me kontrata me afat 10- vjeçar me operatorët e shërbimit të transportit publik të cilat rinovohen automatikisht dhe kjo bashki nuk financon drejtpërdrejt këtë shërbim përmes subvencioneve operative pasi operatorët sigurojnë të ardhurat kryesisht nga shitja e biletave dhe aboneve pa përfituar transfera të drejtpërdrejta buxhetore për operimin e linjave.

Grafiku 15: Shpërndarja e tregut, sipas operatorëve



Burimi: Bashkia Kamëz, 2024

Por sa të ardhura sigurohen nga shitja e biletave nga secili operator? Duke marrë parasysh faktin se çmimi i biletës deri në fund të vitit 2025 ishte 40 lekë (i cili nga janari 2026 u rrit në 50 lekë). Të ardhurat e vlerësuara vjetore nga të katër operatorët janë paraqitur në tabelën e mëposhtme. Është e rëndësishme të theksohet se Bashkia nuk merr asnjë të ardhur direkte nga biletat, kjo është tërësisht e ardhur e operatorëve privat SHPRESA AL, SH & SH, MIDAF dhe KRAJA. Mungesa e financimit publik direkt do të thotë se shërbimi mbetet i varur tërësisht nga kapaciteti i operatorëve për të mbledhur tarifa. Kjo krijon rrezikun e mosfrimit të shërbimit nga linjat jofitimprurëse (periferike), pikërisht ato me nevojën më të madhe sociale. Dëshmi e kësaj tendence janë reduktimi dramatik i Unazës Perendimore (-50%) dhe Unazës Babrru (-50%).



Tabela 10. Bileta të shitura, sipas operatorit

Operatori	Bileta 2023	Bileta 2024	Bileta 2025
SHPRESA AL	7,465,900	9,907,924	8,788,329
SH & SH	470,900	431,500	556,847
MIDAF	320,922	344,055	329,095
KRAJA		—	—

Burimi: Bashkia Kamëz, përpunim i autorit

Tabela 11. Të ardhurat nga biletat e shitura, sipas operatorit

Operatori	Të ardhurat 2023	Të ardhurat 2024	Të ardhurat 2025
SHPRESA-AL	298,636,000	396,316,960	351,533,160
SH & SH	18,836,000	17,260,000	22,273,880
MIDAF	12,836,880	13,762,200	13,163,800
KRAJA	-	-	-
TOTALI	330,308,880	427,339,160	386,970,840

Burimi: Bashkia Kamëz, përpunim i autorit

Gjatë së njëjtës periudhë kohore evidentohet një tjetër problematikë lidhur me përkeqësimin e frekuencës së transportit publik urban në Bashkinë Kamëz, ku në pjesën më të madhe të linjave vihet re një rritje e intervaleve të pritjes, çka nënkupton ulje të aksesueshmërisë dhe të besueshmërisë së transportit publik për qytetarët.

Tabela 12. Frekuenca e lëvizjes sipas linjave

Operatori	Linja	Frekuenca 2023	Frekuenca 2026
SHPRESA-AL	Kamëz–Tiranë	5 min	5–15 min
SHPRESA-AL	Paskuqan–Tiranë	5 min	10–35 min
SHPRESA-AL	Un. Perendimore	10–15 min	10–30 min
SHPRESA-AL	Un. Lindore	10–15 min	12–30 min
SH & SH	Un.UshqyesePaskuqan	10–15 min	20–35 min
SH & SH	Un. Ushqyese Babrru	10–15 min	20–60 min
SH & SH	Bathore–Zall Herr	7 min	15–30 min
MIDAF	Coca Cola–Km5	7 min	7 min
KRAJA	Kamëz–Çerkeze	25 min	25 min
SHPRESA-AL	Kamëz–Tapizë	60 min	60 min

Burimi: Bashkia Kamëz, përpunim i autorit

Linjat me fluks të lartë, si Kamëz–Tiranë dhe Paskuqan–Tiranë, kalojnë nga një frekuencë optimale prej 5 minutash në intervale që arrijnë deri në 15 dhe respektivisht 35 minuta, duke krijuar mbingarkesë në oraret e pikut. Situata paraqitet edhe më sfiduese në linjat periferike të administruara nga SH & SH,



ku intervalet e pritjes arrijnë deri në 60 minuta, si në rastin e linjës "Babru", duke treguar mungesë të eficiencës në shpërndarjen e flotës.

Tabela 13. Numri i urbanëve aktivë që operojnë në Bashkinë Kamëz, sipas vitit

Linja	Janar 2023 – Prill 2024	Prill 2024 – Mars 2026	Ndryshimi
Kamez - Tirane - Kamëz	28	20	-8
Paskuqan Tirane Paskuqan	12	8	-4
Unaza Perendimore Kamez	6	3	-3
Unaza Lindore Kamez	6	5	-1
Unaza Ushqyese Paskuqan	4	3	-1
Unaza Ushqyese Babru	2	1	-1
Bathore - Zall Herr - Bathore + ByPass	5	4	-1
Kamez - Kulla e Vorpsit - (Coca Cola)	5	5	0
Kamez - Çerkeze - Kamez	5	5	0
Kamez - Tapize - Kamez	2	2	0
Totali i mjeteve perdorim ditor	75	56	-19

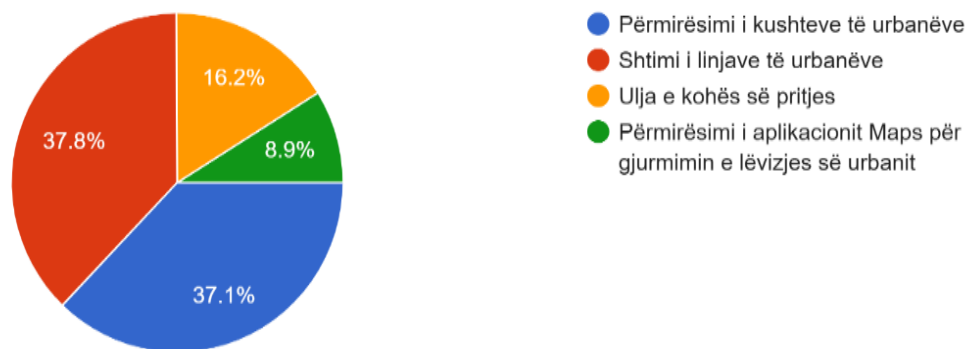
Burimi: Bashkia Kamëz, përpunim i autorit

Për më tepër, fakti që vetëm dy linja ruajnë të njëjtën frekuencë gjatë viteve tregon mungesë investimi në zgjerimin e kapaciteteve, pavarësisht rritjes demografike dhe urbanizimit intensiv të Kamzës. Në tërësi, modeli aktual i operimit nuk ka arritur të garantojë standarde të qëndrueshme të shërbimit publik dhe evidenton nevojën për ndërhyrje institucionale më të forta, përfshirë rishikimin e kontratave, mekanizma monitorimi të performancës dhe politika subvencionuese të orientuara drejt cilësisë së shërbimit.

Qytetarët identifikojnë qartë prioritetet e nevojshme për të përmirësuar shërbimin: 37.8% kërkojnë shtimin e linjave, 16.2% uljen e kohës së pritjes dhe 8.9% përditësimin e orareve në MAPS. Fakti që 92.4% e të anketuarve deklarojnë se pritja e gjatë në stacion kthehet në stres të përditshëm tregon se ndikimi i cilësisë së dobët të shërbimit prek drejtpërdrejt mirëqenien psikologjike të qytetarëve

Grafiku 16. Faktorët inkurajues për përdorimin e transportit publik





Burimi: Anketa e autorit, maj 2026 (N=315)

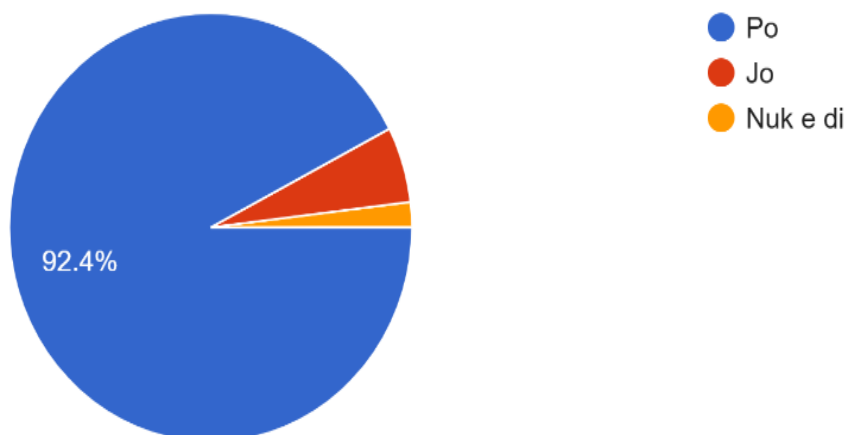
12. ÇFARË KËRKON BE-JA NË FUSHËN E MOBILITETIT URBAN?

Kërkesat thelbësore të BE-së për mobilitetin urban përfshijnë një model të ri lëvizshmërie urbane, që e zhvendos peshën nga automjeti privat drejt transportit publik, ecjes dhe biçikletës. Instrumenti kryesor për këtë transformim janë Planet e Qëndrueshme të Mobilitetit Urban (SUMP), dokumente strategjike që vendosin qëllime dhe masa të matshme: forcim i rrjeteve të transportit publik, krijim i korsive të dedikuara, zhvillim i infrastrukturës për biçikleta, zgjerim i zonave pedonale dhe menaxhim më eficient i parkimit të gjitha me synim reduktimin e trafikut dhe ndotjes.

Një dimension tjetër thelbësor është siguria rrugore. BE-ja kërkon ulje të ndjeshme të aksidenteve nëpërmjet standardeve të infrastrukturës, sinjalistikës adekuate, kontrollit të shpejtësisë dhe edukimit rrugor, të shoqëruara me mekanizma monitorimi dhe llogaridhënieje. Raportet e Komisionit Europian theksojnë veçanërisht nevojën për struktura institucionale të qëndrueshme dhe me kapacitete të dedikuara për sigurinë rrugore.

Kjo qasje pasqyrohet edhe në konceptin e **piramidës së mobilitetit**: ndërtimi i qytetit rreth njeriut, jo rreth makinës, ku këmbësorët, çiklistët dhe përdoruesit e transportit publik kanë prioritet ndaj automjetit privat.

Grafiku 17. Stresi i shkaktuar nga pritja në stacion

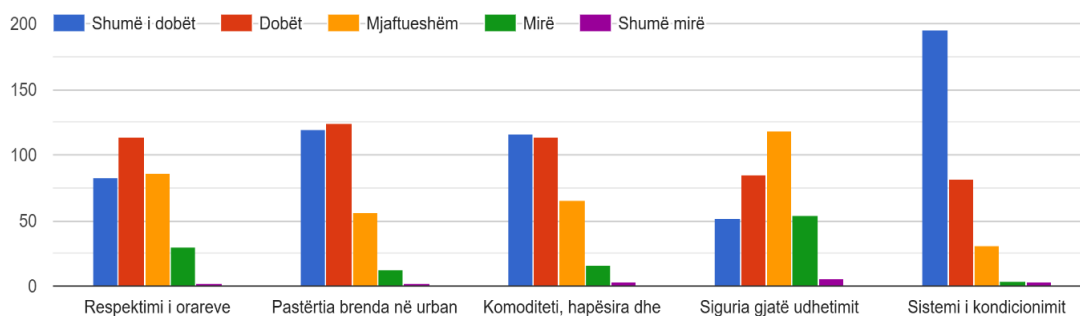


Burimi: Anketa e autorit, maj 2026 (N=315)



Transporti publik në Shqipëri mbetet i pazhvilluar dhe i pabarabartë në nivel kombëtar. Tirana, si qyteti me rrjetin më të gjerë urban, ka miratuar një plan të qëndrueshëm të mobilitetit urban (SUMP) në linjë me metodologjinë europiane por rezultatet praktike janë ende larg standardeve të pritshme. Sipas krahasimeve të fundit europiane, Tirana renditet ndër qytetet me cilësinë më të ulët të transportit publik, me mangësi të dukshme në frekuencën e linjave, integrimin e rrjetit, informacionin për udhëtarët dhe cilësinë e përgjithshme të shërbimit. Niveli i stresit të raportuar nga të anketuarit pasqyron ndikimin kumulativ të gjitha mangësive të shërbimit: vonesa, mbipopullim, mungesë informacioni dhe kushte të pakënaqshme fizike.

Grafiku 18. Vlerësimi i cilësisë së shërbimit sipas komponentëve



Burimi: Anketa e autorit, maj 2026 (N=315)

Vlerësimi i cilësisë sipas pesë komponentëve kryesorë konfirmon gjendjen kritike të shërbimit të transportit publik ku respektimi i orarit dhe pastërtia vlerësohen "Dobët", ndërkohë komoditeti dhe kondicionimi vlerësohen "Shumë i dobët". Vetëm siguria gjatë udhëtimit merr vlerësimin "Mirë". Ky profil vlerësimi është konsistent me të dhënat administrative të bashkive ku rezulton se kemi flotë të vjetër, mungesë monitorimi dhe investime kapitale në rënie.

13. TRANSPORTI PUBLIK NË QARKUN TIRANË VS RAJONI

Qytetet e Ballkanit Perëndimor (BP) po kalojnë një periudhë transformimi të rëndësishëm në planin ekonomik, social dhe mjedisor, ndërkohë që orientimi drejt integritit në Bashkimin Evropian sjell njëkohësisht mundësi dhe sfida domethënëse. Sipas raportit të Bankës Botërore (2024), sistemet urbane të transportit në rajon shpesh nuk arrijnë të ofrojnë kapacitetin dhe nivelin e nevojshëm të shërbimit, duke shkaktuar bllokim trafiku, ndotje atmosferike, mungesë aksesueshmërie dhe pasoja të tjera negative socio-mjedimore. Mungesa e një kornize të integruar politikash dhe investimesh për mobilitetin urban paraqitet si pengesë madhore për përmbushjen e standardeve të pranimit në BE.

Ky studim i Bankës Botërore i vitit 2024, (Western Balkans Urban Mobility Initiative, 2024) i cili analizoi dhjetë qytete të Ballkanit Perëndimor duke përfshirë Beogradin, Sarajevën, Shkupin, Podgoricën dhe Prishtinën tregoi se pothuajse të gjitha vendet shfaqin të njëjtat probleme kryesore : transport



publik i dobët, flotë e vjetër e mjeteve dhe investime të pamjaftueshme. Por, nga pikëpamja demografike dhe urbane, Tirana dhe Durrësi kanë densitetin më të lartë të popullsisë në rajon, dhe ky densitet i lartë, i kombinuar me rritjen e shpejtë urbane vitet e fundit, krijon një presion të jashtëzakonshëm mbi infrastrukturën e transportit publik, presion të cilin sistemi aktual nuk është i pajisur ta absorbojë.

Nga ana tjetër ky raport identifikon prioritetet e Tiranës për transportin publik si më poshtë:

- Reformimi i sektorit të autobusëve dhe përmirësimi i modeleve të biznesit për operatorët privatë të autobusëve
- Rritja e kapacitetit të transportit publik në korridoret kryesore drejt qytetit, përfshirë sistemin **Bus Rapid Transit (BRT)** në akset kryesore urbane
- Përmirësime më të gjera të infrastrukturës së transportit publik për të rritur besueshmërinë dhe lidhshmërinë e shërbimit të autobusëve, përfshirë masa prioritare për autobusët
- Plotësimi i boshllëqeve infrastrukturore dhe politikave që lidhen me **e-mobilitetin**, për të zgjeruar përdorimin dhe mbulimin e mjeteve elektrike dhe infrastrukturës përkatëse
- Potencial për të integruar përmirësimet e transportit publik me zhvillimin urban, për të nxitur kalimin e qytetarëve nga përdorimi i makinave private drejt transportit publik

14. CILËSIA E SHËRBIMIT TË TRANSPORTIT PUBLIK, SIPAS NDËRKOMBËTARËVE

Gjetjet e raportit “Albania Public Finance Review 2025” të Bankës Botërore tregojnë se, megjithëse Shqipëria ka dedikuar një pjesë të konsiderueshme të burimeve publike për investime infrastrukturore, veçanërisht në sektorin e transportit, rezultatet e arritura mbeten nën pritshmëri. Sipas raportit, investimet publike kanë arritur në rreth 6% të Prodhimit të Brendshëm Bruto, por rrjeti i transportit vazhdon të përballet me sfida të shumta, si gjendja e dobët e infrastrukturës rrugore, mbingarkesa e trafikut, nivelet e larta të ndotjes dhe modernizimi i kufizuar i transportit hekurudhor dhe detar. Këto problematika tregojnë se niveli i investimeve nuk është shoqëruar gjithmonë me përmirësime të ndjeshme në cilësinë dhe funksionalitetin e infrastrukturës.

Raporti evidenton se një pjesë e konsiderueshme e potencialit të këtyre investimeve humbet për shkak të mangësive në planifikimin, përzgjedhjen dhe zbatimin e projekteve, duke kufizuar ndikimin e tyre në zhvillimin ekonomik dhe rritjen e konkurrueshmërisë së vendit. Në të njëjtën kohë, sfidat fiskale përforcohen nga detyrimet e ndërmarrjeve shtetërore, kontratat e partneritetit publik-privat dhe ekspozimi i lartë ndaj rreziqeve klimatike.

Sektori i transportit dhe ai i energjisë konsiderohen veçanërisht të cënueshëm ndaj efekteve të ndryshimeve klimatike, ndërsa financimi për mbrojtjen e mjedisit dhe menaxhimin e fatkeqësive natyrore mbetet i pamjaftueshëm.



Për këtë arsye, Banka Botërore rekomandon rritjen e investimeve në klimë dhe mjedis, si dhe forcimin e transparencës, monitorimit dhe menaxhimit të projekteve publike. Sipas raportit, vetëm nëpërmjet rritjes së efikasitetit dhe cilësisë së investimeve publike mund të sigurohen përfitime më të mëdha ekonomike dhe sociale, duke mbështetur zhvillimin e qëndrueshëm dhe afrimin e Shqipërisë me standardet e Bashkimit Europian.

15. GJETJET KRYESORE

1. Qarku i Tiranës mbetet i varur tërësisht nga transporti me autobus urban, pa asnjë formë alternative si metro, tramvaj apo tren. Kjo biesh me standardet e SUMP-it europian.
2. Bashkia e Tiranës nuk ka garantuar rinovimin e qëndrueshëm të flotës së transportit urban. Në 66.7% të linjave nuk qarkullon asnjë autobus i prodhuar pas vitit 2016, ndërsa në disa linja autobusët e prodhuar në periudhën 2007–2009 përbëjnë deri në 90.9% të flotës, duke evidentuar mungesë të standardeve efektive për modernizimin e transportit publik.
3. Në Bashkinë Vorë rreth 70% e flotës përbëhet nga mjete mbi 22-25 vjeçare.
4. Bashkia Vorë operon me 0 autobusë të pajisur me GPS, pa kamera sigurie dhe pa korsi të dedikuar për urban. Mospërputhja midis orareve të mbërritjes në MAPS dhe realitetit raportohet nga 65.4% e qytetarëve.
5. Në Bashkinë Kamëz, flota e linjës kryesore Kamëz–Tiranë ka moshë mesatare 18.7 vjeçare, ku më shumë se 80% të mjeteve janë prodhuar para vitit 2009.
6. Në Bashkinë Kamëz operojnë 56 urbanë që mbulojnë 10 linja. Ndërkohë, në vitin 2023-2024 operonin 76 urbanë. Pra kemi një rënie me 25.3% të flotës ndërkohë që kemi një rritje të personave që përdorin transportin publik.
7. Tregu i biletave në Bashkinë Kamëz është monopolizuar, operatori SHPRESA AL zotëron 92–93% të tregut.
8. Në bashkinë Tiranë, investimet kapitale që lidhen me infrastrukturën dhe mjetet e lëvizjes u reduktuan me 64% nga viti 2025 në vitin 2026.
9. Anketa me 315 të anketuar zbulon një eksperiencë që ofron kënaqësi të ulët dhe stres të lartë. 80.3% e përdoruesve raportojnë urbane të mbipopulluar; 77.8% tregojnë vonesa të vazhdueshme në stacione me kohë pritjeje mesatarisht 10–20 minuta; 92.4%



deklarojnë se pritja e gjatë kthehet në stres të përditshëm. Vlerësimi i cilësisë për komponentë si respektimi i orareve, pastërtia dhe sistemi kondicionimit vlerësohen Dobët.

10. 56.5% e qytetarëve të anketuar deklarojnë se urbanët janë gjithmonë të mbipopulluar.

16. REKOMANDIMET

- 1.** Zëvendësimi i kontratave 10-vjeçare me rinovim automatik me kontrata 3–5 vjeçare, të kushtëzuara me tregues të matshëm performance (frekuencë, orar, moshë flote, ndotje) dhe klauzola sanksionuese financiare për operatorët që nuk i respektojnë standardet e shërbimit.
- 2.** Vendosja e një pragu minimal prej 15–20% të buxhetit total të transportit publik për investime kapitale, me synim rinovimin e flotës nën moshën 10-vjeçare, duke shfrytëzuar edhe instrumentet financiare të BE-së (WBIF, IPA) për blerjen e autobusëve elektrikë në të ardhmen.
- 3.** Vendosja e detyrimit kontraktual për instalimin e sistemeve GPS dhe kamerave të sigurisë në të gjithë flotën operative si dhe përditësimin e vendodhjes në kohë reale në platformat dixhitale ekzistuese (MAPS).
- 4.** Planifikimi dhe zbatimi i korsive BUS-ONLY në boshtet kryesore të trafikut urban dhe i shoqëruar me semaforë inteligjentë (Transit Signal Priority) dhe politika të menaxhimit të parkimit si instrument fiskal për uljen e trafikut privat.
- 5.** Detyrimi i operatorëve për respektim të orareve të publikuara dhe ulje të kohës së pritjes nën 10 minuta në orët e pikut, nëpërmjet sistemit të monitorimit GPS në kohë reale, raportimit publik mujor të performancës dhe gjobave të drejtpërdjerta financiare për çdo devijim të dokumentuar nga oraret e kontraktuara.
- 6.** Vendosja e standardeve të detyrueshme të cilësisë së brendshme të autobusëve lidhur me pastërtinë, sistem kondicionimi funksional dhe hapësirë adekuate ulje, si kushte kontraktuale me inspektime periodike dhe mekanizmë ankesimi të aksesueshëm për qytetarët, bazuar në rezultatet e anketës ku komoditeti dhe kondicionimi vlerësohen si "shumë i dobët" nga shumica dërmuese e përdoruesve.



17. REFERENCAT

1. Bashkia Tiranë:
https://tirana.al/uploads/2025/12/20251229134845_relacion-2026-2028-27_11_25-pjesa-i-re.pdf
2. Bashkia Tiranë:
https://tirana.al/uploads/2025/12/20251229134510_pasqyra-3-bilanci-i-te-hyrave-dhe-te-dalave-viti-2026.pdf
3. Bashkia Tiranë:
https://tirana.al/uploads/2025/12/20251229134333_pasqyra-311-permbledhese-e-shpenzimeve-te-bashkise-tirane-sipas-burim-financimi-26-28.pdf
4. Eurostat:
[https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_atst01\\$defaultview/default/table?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_atst01$defaultview/default/table?lang=en)
5. The World Bank:

<https://documents1.worldbank.org/curated/en/099111725094516440/pdf/P501660-a4a83a16-4c80-4e6e-8fc6-4f398566293e.pdf>
6. Albania Public Finance Review 2025:
<https://documents.worldbank.org/en/publication/documents/reports/documentdetail/099111725094516440>
7. The world bank:

<https://documents1.worldbank.org/curated/en/099060624074022601/pdf/P50218110c3d8b08d19c2c1e8a0a6a19e1d.pdf>



ANEKSE:**Abone studenti, 2023**

Muaj	Sasia	Lekë
Janar	10,966	6,579,600
Shkurt	17,394	10,436,400
Mars	17,602	10,561,200
Prill	19,142	11,485,200
Maj	19,724	11,834,400
Qershor	18,190	10,914,000
Tetor	14,349	8,609,400
Nentor	22,058	13,234,800
Dhjetor	20,583	12,349,800
TOTALI	160,008	96,004,800

Abone studenti, 2024

Muaj	Sasia	Lekë
Janar	16,338	9,802,800
Shkurt	19,796	11,877,600
Mars	21,543	12,925,800
Prill	20,922	12,553,200
Maj	20,918	12,550,800
Qershor	18,703	11,221,800
Tetor	11,194	6,716,400
Nentor	23,841	14,304,600
Dhjetor	22,111	13,266,600
TOTALI	175,366	105,219,600

Abone studenti, viti 2025

Muaj	Sasia	Lekë
-------------	--------------	-------------



Janar	20,621	32,993,596
Shkurt	22,895	36,631,995
Mars	24,117	38,587,195
Prill	25,133	40,212,795
Maj	25,176	40,281,595
Qershor	24,616	39,385,595
Tetor	22,332	35,731,195
Nentor	25,473	40,756,795
Dhjetor	7,634	12,214,439
TOTALI	197,997	316,795,200

Abone studenti, viti 2026

Muaji	Sasia	Lekë
Janar	32,372	51,795,195
Shkurt	25,238	40,380,795
Mars	25,265	40,424,715
TOTALI	82,875	132,600,705

Abone pensionisti, 2025

Muaj	Sasia	Lekë
Janar	30,618	48,988,800
Shkurt	38,168	61,068,800
Mars	39,284	62,854,400
Prill	39,569	63,310,400
Maj	39,762	63,619,200
Qershor	39,987	63,979,200
Korrik	39,885	63,816,000
Gusht	39,949	63,918,400
Shtator	40,095	64,152,000
Tetor	40,095	64,152,000



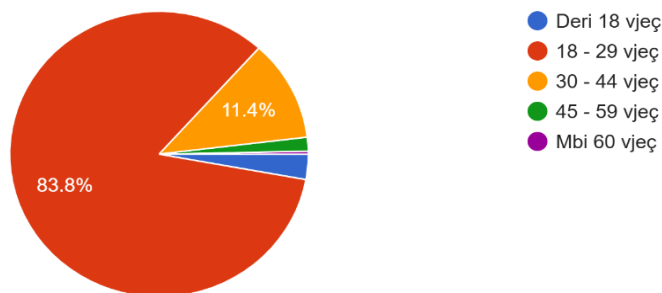
Nentor	40,095	64,152,000
Dhjetor	50,280	80,447,875
TOTALI	477,787	764,459,075

Abone pensionisti, 2026

Muaj	Sasia	Lekë
Janar	40,095	64,151,993
Shkurt	40,095	64,151,993
Mars	40,095	64,151,993
TOTALI	120,285	192,455,979

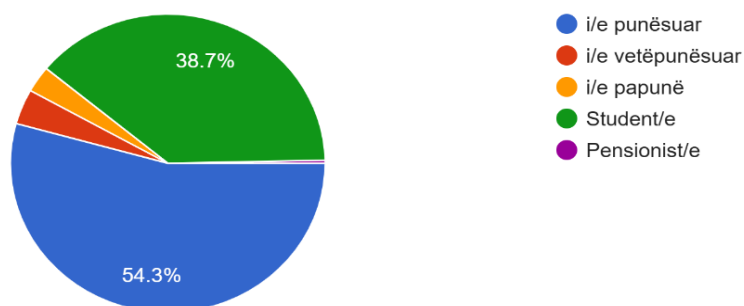
Burimi: Bashkia Tiranë, përpunimi i autorit

Grafik. Shpërndarja sipas grupmoshave



Burimi: Anketa e autorit, Maj 2026 (N=315)

Grafiku. Shpërndarja sipas statusit të punësimit



Burimi: Anketa e autorit, Maj 2026 (N=315)



#QËNDRESË/MIRËQEVERISJE

QENDRESA
QYTETARE



NATIONAL
ENDOWMENT
FOR
DEMOCRACY

SUPPORTING FREEDOM AROUND THE WORLD

www.qeverisja.qq.com.al