



KONTROLLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS

Adresa: Bulevardi "Dëshmorët e Kombit", nr. 3, Tiranë; Tel-Fax: 0693067738

E-mail: rmuca@klsb.org.al; Web-site: www.klsb.org.al

Nr. 419/ 5 Prot.

Tiranë, më 23/09/2016

V E N D I M

Nr. 117, Datë 23/09/2016

PËR

EVADIMIN E MATERIALEVE TË AUDITIMIT TË PERFORMANCËS

“Shërbimi i transportit publik në Bashkinë Tiranë”

Në zbatim të planit vjetor, Kontrolli i Lartë i Shtetit, në kuadër të përmbushjes së funksionit të tij Kushtetues, zbatimit të Udhëzimeve dhe Standardeve Ndërkombëtare të Auditimit (INTOSAI, EUROSAI, etj.), sipas programit të auditimit nr. 1028/2 prot, datë 08.03.2016 realizoi auditimin e performancës me temë “Shërbimi i transportit publik në Bashkinë Tiranë”. Ky auditim u programua për t’u ushtruar në Bashkinë Tiranë dhe Autoritetin e Mbrojtjes së Konsumatorëve dhe Drejtorinë e Përgjithshme të Taksave dhe Tarifave Vendore. Pas përfundimit të punës paraprake audituese u përgatit programi auditues. Në përfundim të punës audituese në terren, me shkresat nr. 1028/3&4 prot, datë 15.06.2016 u dërgua projekt-raporti i auditimit të subjektet e audituara. Raporti i auditimit është hartuar pasi janë shqyrtuar dhe u morën parasysh të dhënat sipas pyetësorëve, shpjegimeve të dërguara nga institucionet e përfshira në këtë auditim, si dhe diskutimet e zhvilluara në takimin ballafaques midis përfaqësuesve të subjekteve DPTTV dhe AMK.

Në përfundim, pasi u njoha me Raportin e Auditimit dhe projekt-vendimin e paraqitur nga grupi i auditimit të Departamentit të Auditimit të Performancës, shpjegimet e dhëna nga institucionet e audituara, mendimin për cilësinë e auditimit nga Drejtori i Departamentit Juridik dhe Kontrollit të Zbatimit të Standardeve, vlerësimin mbi objektivitetin dhe cilësinë e auditimit nga Kryeaudituesi dhe Drejtori i Departamentit të Auditimit të mësipërm, në mbështetje të nenit 10, 13, 15, 25 dhe 30 të ligjit nr. 154/2014, datë 27.11.2014 "Për Organizimin dhe Funksionimin e Kontrollit të Lartë të Shtetit” :

K O N K L U D O V A:

Në shoqërinë e sotme mobiliteti është një nga tiparet thelbësore madje në një farë kuptimi shoqëritë ose komunitetet dallojnë nga niveli i ritmit të lëvizjes. Aktualisht transporti publik në Bashkinë Tiranë përmbushet në masë më të gjerë nëpërmjet transportit me autobusë dhe pjesërisht me taksì apo biçikleta. Për shkak të peshës që zë dhe problematikave të lakuara së tepërmi në media, gjithashtu fakti që format e tjera të transportit publik janë më të personalizuar, fokusi ynë në këtë auditim u përqendrua tek transporti publik i linjave qytetase.

Auditimi është kryer në përputhje me Kodin Etik të KLSH -së dhe Standardet e Auditimit të INTOSAI, duke përfshirë verifikimet, krahasimet, testimet, analizat dhe komunikimet e vazhdueshme me stafin ekzekutiv dhe vendim-marrës të subjekteve, për të dhënë një vlerësim objektiv, profesional, të pavarur e të paanshëm, të saktë, të plotë e të qartë.

KLSH auditoi Bashkinë e Tiranës dhe Institucionet në varësi të saj, duke i kushtuar vëmendjen e posaçme çështjeve që lidhen me efektivitetin e funksioneve menaxhuese, monitoruese dhe të zbatueshmërisë në funksion të përgjigjes së pyetjes kryesore: **“A garanton Bashkia e Tiranës një shërbim të pranueshëm dhe integral të transportit publik qytetas?”**. Në fund të auditimit kësaj pyetjeje iu kthye përgjigje si më poshtë vijon:

Mesazhi i auditimit:

Bashkia e Tiranës nuk garanton në nivel të kënaqshëm një shërbim të pranueshëm të transportit publik qytetas. Kuadri rregullator shfaq mangësi. Mungojnë akte të cilat duhet të ishin pjesë e kuadrit rregullativ për të siguruar një shërbim cilësor të transportit urban qytetës. Mungesa e disa prej tyre, të cilat janë mjaft të rëndësishme në vendosjen e standardeve të cilësisë dhe monitorimin e shërbimit të ofruar nga operatorët, i jep përmasa afatshkurtra marrëdhënies mes operatorëve privatë dhe Bashkisë.

Në kushte të tilla, është e vështirë të ndërtohen strategji për ofrimin e shërbimit të duhur të transportit publik qytetës. Ekzistojnë dallime mes objektivave strategjike dhe strategjive të vendosura në këtë fushë. Gjithashtu, ka mungesa në plane taktike dhe operacionale, në përmbushje të këtyre objektivave strategjike të miratuara me vendim të Këshillit Kombëtar të Territorit dhe veprimet e ndërmarra nga drejtimi janë afatshkurtra, jokoherente dhe jo të bazuara në strategji afatgjata.

Nga ana tjetër marrëdhëniet e parregulluara formalisht midis strukturave brenda dhe në varësi të bashkisë, ulin ndjeshëm efektivitetin e komunikimit dhe rrjedhimisht nuk garantojnë një proces efektiv në menaxhimin dhe monitorimin e këtij shërbimi. AMK nuk ka metodologji të miratuara bashkëkohore dhe kapacitetet e mjaftueshme për planifikimin dhe kryerjen e kontrollove efektive në terren. Procedura e ekzekutimit të masave administrative nga DPTTV rezultojnë të jete jokorrekte dhe joefektive.

Në mënyrë të detajuar të gjitha mangësitë janë trajtuar hollësisht në këtë Raport Auditimi rast pas rasti, si gjetje konkrete me konkluzionet përkatëse.

Nisur nga konkluzionet, gjetjet dhe rezultatet e punës audituese, duke synuar përmirësimin e mëtejshëm të këtij shërbimi:

V E N D O S A:

I. Të miratoj Raportin e Auditimit me temë “Shërbimi i transportit publik në Bashkinë Tiranë”.

II. Të miratoj rekomandimet e përcaktuara dhe të kërkoj marrjen e masave për sa vijon:

1. Bazuar në Udhëzimin nr. 15 datë 24.7.2007 të Ministrisë së Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacionit, *“Autorizimi i përkohshëm 1-mujor për vazhdimin e veprimtarisë, jepet nga autoriteti kompetent që i ka lëshuar ato, për rastet e rinovimit të licensës, autorizimit ose certifikatës, kur kërkesat në rinovim që nuk janë përgjegjësi e aplikantit, rrezikojnë ndërprerjen e veprimtarisë.”*

Bashkia e Tiranës informon se po jepen autorizime të përkohshme 1-mujore për operatorët të cilëve u ka kaluar afati i licensës, pasi ligji 115/2014 “Për Ndarjen Administrativo – Territoriale të Njësitve të Qeverisjes Vendore në Republikën e Shqipërisë” ka përfshirë komuna apo njësi administrative që më parë nuk administroheshin nga Bashkia e Tiranës.

Bashkia e Tiranës informon grupin auditues së është drejt finalizimit të rrjetit të ri të linjave në përputhje me ndryshimet e ligjit për Transportet Rrugore, Ligji 10/2016 që i përshtatet ligjit për Nr. 115/2014 “Për Ndarjen Administrativo – Territoriale të Njësive të Qeverisjes Vendore në Republikën e Shqipërisë”.

Mungesa e licensave dhe pajisja prej pothuajse një viti me Autorizime të Përkohshme 1-mujore, jep ndikimet e veta në:

✓ ***Mungesë e shërbimit***

Mungesa e rrjetit të ri të linjave të transportit urban dhe veçanërisht ato qytetëse, sjellin mungesë të këtij shërbimi tek qytetarët e Tiranës.

✓ ***Mosgarantim të cilësisë dhe vazhdimësisë së shërbimit***

Autorizimet e përkohshme 1-mujore nuk garantojnë cilësi dhe siguri të pacenueshme të shërbimit që ofrojnë operatorët.

✓ ***Mungesë efektiviteti të gjobave***

Gjobat e vendosura nga Agjencia e Mbrojtjes së Konsumatorit, për të mbajtur nën kontroll dhe të palëkundur nivelin e cilësisë së shërbimit të transportit urban qytetës, nuk do jenë të efektshme, si pasojë e mospasjes së një licencë që i siguron operatorit të linjës një periudhë 5-vjeçare të mbështetur në afatet e duhura ligjore. Në të tilla kushte, operatori nuk do kujdeset për t’iu përmbajtur kushteve të bashkëpunimit, duke anashkaluar cilësinë e shërbimit. Gjobat e vendosura nuk do të jenë të efektshme, pasi operatorët do tentojnë të ofrojnë shërbimin vetëm për një muaj, deri në përfundim të afatit të autorizimit të përkohshëm 1-mujor.

Mungesa e licensave dhe pajisja prej pothuajse një viti me Autorizime të Përkohshme 1-mujore, për më shumë se 2/3 e linjave qytetëse, nuk është mjedis i sigurtë politikbërës për operatorët si njësi biznesi, të cilët hartojnë strategjitë e tyre menaxheriale dhe financiare me efekt të drejtpërdrejtë tek economiciteti, efektiviteti dhe eficaenca e shërbimit që u ofrohet qytetarëve të Tiranës.

Për këtë rekomandojmë:

Bashkia Tiranë të marrë masat e nevojshme për të finalizuar rrjetin e ri të linjave të transportit qytetëse në përputhje të plotë me legjislacionin në fuqi, në mënyrë që të ofrojë një transport publik qytetës të vazhdueshëm dhe të sigurt për të gjithë qytetarët e Tiranës.

Po ashtu, për sa kohë këto autorizime të përkohshme 1-mujore që Bashkia e Tiranës ka lëshuar për 8 linjat në fjalë, duhet të plotësojë bazën rregullative administrative në lidhje me operatorët në mënyrë që Bashkia e Tiranës të mbajë në kontroll efektivitetin dhe eficaencën e shërbimit të ofruar nga operatorët privatë.

Duke qenë se kontrata është një akt rregullativ që vendos të drejta dhe detyrime mes palëve, mbi të cilën Agjencia e Mbrojtjes së Konsumatorit monitoron shërbimin e transportit urban qytetës dhe vendos gjoba për të ruajtur të pacenuar cilësinë e shërbimit, duhet të bëhen shtesat e nevojshme në kontratat e bashkëpunimit të Bashkisë së Tiranës dhe Operatorëve.

Menjëherë

2. Për qytetarët e Tiranës që jetojnë në zonat e Kopshtit Zoologjik dhe Qendra Kristal, ende nuk ofrohet shërbimi i transportit urban nga Bashkia e Tiranës. Në kushte të tilla, kur oferta për shërbimin e transportit urban qytetës, sipas standardeve të vendosura nga Bashkia e Tiranës, nuk ekziston, është detyrë e strukturave të Bashkisë Tiranë të ndërmarrin hapat e duhur për të promovuar kërkesën e qytetarëve të vetë për të përmbushur ofrim e shërbimit tek të gjithë.

Për këtë rekomandojmë:

Bashkia e Tiranës të kujdeset për të hartuar politikat e duhura për të promovuar kërkesën për transport urban qytetës në dy linjat e lira tek operatorët potencialë. Të hartojë strategjitë e nevojshme dhe të duhura në plotësimin e nevojave të qytetarëve të saj për shërbimin e transportit urban qytetës në këto dy zona. Të negociojë kushtet e bashkëpunimit me operatorët e mundshëm, pa kompromentuar cilësinë e shërbimit, duke pasur në konsideratë 3E-të për një menaxhim të duhur: ekonomikitetin, efektivitetin dhe eficientësinë e transportit urban qytetës, për të ofruar shërbimin tek të gjithë qytetarët e Tiranës.

Menjëherë

3. Urdhëresa e Kryetarit të Bashkisë së Tiranës "Mbi sistemin e raportimit, monitorimit, zbatimit të masave për shkeljet e konstatuara dhe vlerësimin e performancës në shërbimin publik të transportit të udhëtarëve", lakohet në dy aktet e tjera administrative (Urdhëresën e Kryetarit të Bashkisë së Tiranës me nr. protokollin 774 dhe në Kontratën tip mes Bashkisë Tiranë dhe operatorëve) si një akt administrativ referues për sistemin e kontrollit, të vlerësimit të performancës së operatorëve dhe mbajtjen nën kontroll të cilësisë së shërbimit të ofruar për qytetarët e Tiranës.

✓ ***Efektin në kontratën e bashkëpunimit***

Shumë detyrime të operatorit në kontratën që nënshkruan janë bazuar dhe citojnë Urdhëresën në fjalë për monitorim dhe vlerësim të shërbimit të ofruar nga operatorët e linjave qytetëse.

Kjo Urdhëresë ende nuk është miratuar nga Bashkia e Tiranës e për pasojë detyrimet për të cilat duhet të përgjigjen operatorët e linjave të transportit qytetës nuk janë të matshme.

Një pjesë e mirë e përgjegjësive të operatorëve që përmenden në kontratën e bashkëpunimit, citojnë këtë Urdhëresë të pamiruar ende për detaje specifike. Në këto kushte, kontrata nuk është një mjet administrativ i vlefshëm për të siguruar efektivitetin dhe eficientësinë e shërbimit të transportit urban qytetës.

Mungesa e Urdhëresës, është një hallkë në aktet administrative që duhet të rregullojë në mënyrë specifike marrëdhënien dhe kryesisht detyrimet e operatorëve të cituara në Kontratën e bashkëpunimit.

✓ ***Efektin në Urdhëresën e Kryetarit të Bashkisë Tiranë me nr. Protokollin 774***

Në Urdhëresën e Kryetarit të Bashkisë Tiranë nr. Protokollin 774 përmendet se Heqja e licensës: për shkelje të dispozitave ligjore në fuqi dhe të kuadrit rregullator vendor lidhur me transportin publik të udhëtarëve, ndërmjet masave të tjera të parashikuara në këtë kuadër, do të aplikohet edhe: sistemi i pikëzimit i parashikuar në Urdhëresën e Kryetarit të Bashkisë së Tiranës "Mbi sistemin e raportimit, monitorimit, zbatimit të masave për shkeljet e konstatuara dhe vlerësimin e performancës në shërbimin publik të transportit të udhëtarëve".

Urdhëresa e Kryetarit të Bashkisë Tiranë me nr. protokollin 774, përmend masa administrative të cilat synojnë mbajtjen në kontroll të cilësisë së shërbimit të ofruar nga operatorët privatë. Por mungesa e Urdhëresës e cila parashikon sistemin e pikëzimit bën që edhe masat ndëshkuese të përmendura nga Urdhëresën e Kryetarit të Bashkisë Tiranë me nr. prot. 774, të jenë të pavlefshme. Sistemi i pikëzimit që parashikohet në Urdhëresë, tek i cili mbështetet edhe kushti për një shërbim të vazhdueshëm dhe me cilësi, nuk ekziston. Për pasojë edhe ky kusht i vendosur në Urdhëresën me nr. prot 774 nuk është i vlefshëm. Operatorët nuk kanë asnjë arsye për t'iu trembur heqjes së licensës në rast se çenohet cilësia e kërkuar e shërbimit.

Po ashtu në Urdhëresë thuhet se vendoset metodologjia e përzgjedhjes së kandidatëve sipas dokumentacionit provues dhe shoqërues, si dhe sipas sistemeve të pikëzimit, llogariten pikët për të gjithë aplikantët dhe subjektet renditen sipas pikëve të fituara. Në rast pikësh të barabarta ato renditen më pas sipas nr. hyrës të protokollit në Bashkinë e Tiranës. Renditja e mësipërme pasqyrohet në procesverbalin e shqyrtimit i cili përmban gjithë subjektet sipas radhës. Procesverbali i paraqitet Kryetarit të Bashkisë për marrjen e vendimit për licensimin e subjektit.

Pikërisht se mungon sistemi i pikëzimit, përlllogaritjet e pikëve për të gjithë aplikantët nuk mund të bëhen. Për pasojë, shumë kërkesa dhe kushte të vendosura në akte të ndryshme nënligjore nuk kanë vlerë.

Për këtë rekomandojmë:

Bashkia e Tiranës të marrë masa për miratimin e menjëhershëm të Urdhëresës së Kryetarit të Bashkisë së Tiranës "Mbi sistemin e raportimit, monitorimit, zbatimit të masave për shkeljet e konstatuara dhe vlerësimin e performancës në shërbimin publik të transportit të udhëtarëve". Të përfshihet në këtë Urdhëresë edhe sistemi i pikëzimit siç kërkohet në Urdhëresën e Kryetarit të Bashkisë Tiranë, si një nga kushtet për monitorimin e plotë të cilësisë së shërbimit të operatorëve privatë.

Menjëherë

4. Certifikata e Performancës në Shërbim, e lëshuar sipas standardeve dhe sipas një sistemi pikëzimi të mirëhartuar, do të shërbejë si masë nxitëse për një shërbim më të mirë dhe afatgjatë nga ana e operatorëve që marrin statusin e operatorit preferencial. Po ashtu marrja e titullit "Operator preferencial", do i japë një nxitje operatorit privat në ofrimin sa më të mirë të shërbimit të transportit urban qytetës.

Për këtë rekomandojmë:

Bashkia e Tiranës të ndërmarrë masat e nevojshme për aktivizimin e Çertifikatës së performancës në shërbim dhe lëshimin e saj tek operatorët të cilët i plotësojnë kushtet për ta marrë statusin e Operatorit preferencial. Bashkia e Tiranës të kujdeset që sistemi i pikëzimit të jetë konform 3E-ve, pasi mbi të do të bazohet edhe lëshimi i certifikatave të performancës në shërbim.

Menjëherë

5. Sipas VKB nr. 66 datë 30.12.2015, prezantohet edhe formula me të cilën Këshilli Bashkiak ka vlerësuar indeksimin e ri të çmimit të biletës. Kjo formulë është miratuar në 30.12.2015 dhe produkt i kësaj formule është rritja e çmimit të biletës prej 33%.

Kur i kërkuam DTTRr përlllogaritjen e saktë të formulës së prezantuar në relacionin e VKB nr. 66 datë 30.12.2015, morëm përgjigjen finale se nuk është marrë në konsideratë as norma e inflacionit e deklaruar zyrtarisht e as një formulë paraprake. DTTRr konfirmon se kjo rritje çmimi prej 33% është bërë në masa emergjence. Për pasojë, rritja e çmimit të biletës së urbanit në linjat qytetëse është e pabazuar në relacionin bashkangjitur VBK nr 66 datë 30.12.2015.

Duke qenë se transporti urban përdoret nga masa e popullsisë dhe përdoruesit e këtij shërbimi përbëjnë afërsisht 36% të popullsisë, impakti që ka një rritje çmimi prej 33% e pabazuar në normën zyrtare të inflacionit dhe e pabazuar në asnjë formulë ekonomike, ndryshe nga çfarë shprehet VKB nr 66 datë 30.12.2015, është një vendim i gabuar dhe prek në mënyrë të drejtpërdrejtë interes publike të qytetarëve.

Për këtë rekomandojmë:

Bashkia e Tiranës, të marrë masa e të përlllogarisë *defacto* rritjen e mundshme të çmimit të biletës së transportit urban qytetës, mbi bazën e:

1. normës së inflacionit të deklaruar zyrtarisht
2. një formule të saktë dhe të qartë ekonomike
3. një modeli të saktë dhe rasteve më të mira në vende të ndryshme,

Deri në nxjerrjen e një analize të plotë e të saktë bazuar në kushtet e lartpërmendura, Bashkia e Tiranës të anulojë rritjen e çmimit të biletës së transportit urban qytetës.

Brenda muajit Tetor 2016

6. Biletimi elektronik jo vetëm që do të formalizojë këtë shërbim, por në të njëjtën kohë do japë statistika të sakta edhe mbi numrin e plotë të udhëtarëve që përdorin linjat urbane qytetëse. Implementimi i kësaj faze, nuk shërben vetëm për ofrimin e një shërbimi cilësor, por ndërton infrastrukturën për një përmirësim të mëtejshëm të shërbimit të transportit qytetës.

Për këtë rekomandojmë:

Bashkia e Tiranës të përfundojë implementimin e biletimit elektronik dhe pajisjen me karta të personalizuarra për kategoritë e individëve që përfitojnë shërbim urban qytetës falas ose/dhe të reduktuar.

Brenda muajit Mars 2017

7. Implementimi i Sistemit Inteligjent të Transportit, citohet në Kontratën e bashkëpunimit mes Bashkisë së Tiranës dhe Operatorëve. Ky sistem do jetë një ndihmë e madhe jo vetëm në ofrimin e një shërbimi korrekt ndaj qytetarëve të Tiranës, por edhe për operatorët.

Për këtë rekomandojmë:

Bashkia Tiranë të marrë hapa konkretë ndaj hartimit të strategjisë së nevojshme për implementimin e sistemit inteligjent të transportit, ashtu siç është përmendur në Kontratën e Bashkëpunimit mes Operatorëve dhe Bashkisë së Tiranës.

Bashkia e Tiranës të marrë përsipër realizimin e projektit me sistemin ITS në bashkëpunim me operatorët e transportit publik qytetës.

Bashkia e Tiranës të përcaktojë kushtet dhe afatet e financimit për projektin ITS dhe të hartojë kontratën e nevojshme me kontraktorin.

Brenda muajit Mars 2017

8. Është detyrë e Bashkisë së Tiranës që të kontrollojë me shumë kujdes çdo dokument që sjell çdo operator për të plotësuar dosjen e tij. Rregullorja e Udhëtimit është rregullore tip dhe ekzistojnë shumë pak dallime nga njëra linjë qytetëse në tjetrën.

Për këtë rekomandojmë:

Bashkia e Tiranës të udhëzojë të gjithë operatorët e linjave qytetase për të ndryshuar rregulloren e udhëtimit për sa u përmend më sipër. Të përfshihen në Rregulloren e udhëtimit edhe jetimet dhe veteranët e luftës, si kategori që marrin shërbim falas duke paraqitur librezat përkatëse.

Menjëherë

9. Aktet administrative duhet të zërthejnë më tej kolonat bazë që shprehin aktet ligjore e nënligjore. Për pasojë, nëse në Udhëzuesin e Ministrisë së Transporteve dhe Infrastrukturës citohet që qytetarët duhet të informohen për masat e gjobave, ato duhet të përfshihen si njësi kontrolli nga Bashkia e Tiranës.

Për këtë rekomandojmë:

Bashkia e Tiranës të ndër marrë hapat e duhur për të shtuar edhe këtë pjesë në VKB nr 13. Dhe të vendosë masën e gjobës në rast se Operatorët nuk e informojnë qytetarët mbi masat e gjobave, ashtu siç përshkruan Udhëzimi i Ministrisë së Transporteve dhe Infrastrukturës.

Bashkia e Tiranës të vendosë masën e gjobës për mungesën e këtij informacioni të afishuar në autobusët qytetës edhe në pikat e kontratës së bashkëpunimit.

AMK të përfshijë në kontrollin e saj edhe afishimin e gjobave në autobusët qytetës sipas nenit 71 të Ligjit “Për transportet rrugore”.

Menjëherë

10. Vlefshmëria e Rregullores së Udhëtimit, duhet të jetë në përputhje me afatin e vlefshmërisë së Kontratës dhe licensës së operatorit. Duhet patjetër që të ketë plotësi dokumentacioni dhe afatet të përputhen me njëra tjetrën.

Për këtë rekomandojmë:

Bashkia e Tiranës të marrë masa e të marrë rregulloret e reja të udhëtimit me afat vlefshmërie të deklaruar në të. Afati i vlefshmërisë së Rregullores së udhëtimit nuk duhet të jetë i ndryshëm nga ai i licensës dhe i kontratës së nënshkruar.

Menjëherë

11. Strukturat e bashkisë dhe në varësi të bashkisë kanë funksionuar gjatë periudhës së audituar 2010-2015 me akte rregullative të brendshme të papërshtatura me ndryshimet strukturore të ndodhura në këtë periudhë. Mospërshtatja e këtyre akteve mund të pengojë funksionimin dhe komunikimin e efektshëm të strukturave përgjegjëse në transportin publik. Nga ana tjetër, mospërcaktimi i qartë i kompetencave dhe procedurave të përshtatshme në ekzekutimin e gjobave konform kuadrit ligjor të kundravajtjes administrative lë hapësira për keqinterpretim, çka mund të ndikojë afatin e ekzekutimit të tyre. Zgjatja e ekzekutimit përtej një afati 2-vjeçar i bën këto detyrime të parashkrueshme dhe dobëson efektivitetin e masës së vendosur në këtë shërbim.

Për këtë rekomandojmë:

Titullari i Bashkisë të rishikojë dhe të përshtatë aktet rregullative për organizimin, funksionimin, detyrat dhe përgjegjësitë e administratës së aparatit të Bashkisë së Tiranës dhe institucioneve të varësisë së tij. Përshtatja e këtyre akteve në çështjet që rregullojnë ekzekutimin e gjobave të transportit publik, të bëhet konform përcaktimeve që vendos kuadri ligjor i kundravajtjes administrative.

Brenda muajit Dhjetor 2016

12. Mospërcaktimi i qartë i bashkëveprimit dhe komunikimit midis strukturave brenda dhe në varësi të bashkisë, ka rezultuar në mosefektivitet dhe moseficensë të rrjedhjes së informacionit dhe mbarëvajtjes së procesit në tërësi.

Për këtë rekomandojmë:

Në rishikimin e rregulloreve përkatëse të administratës së aparatit të Bashkisë së Tiranës, AMK dhe DPTTV të përcaktohen qartë marrëdhëniet juridike të bashkëveprimit dhe komunikimit midis drejtorive brenda aparatit dhe në varësi të Bashkisë.

Brenda muajit Dhjetor 2016

13. Gjatë periudhës së audituar janë krijuar struktura të reja (si AMK), ku delegimi dhe përcaktimi i kompetencave nuk është bërë i qartë dhe rezulton në dublime detyrash. Kjo mund të çojë në ulje të eficensës të punës dhe komunikimit të këtyre strukturave.

Për këtë rekomandojmë:

Në rishikimin e rregulloreve përkatëse të administratës së aparatit të Bashkisë së Tiranës dhe strukturave në varësi të saj të tregohet vëmendje që të mos ketë dublime të detyrave funksionale.

Brenda muajit Dhjetor 2016

14. Ndarja strukturore e AMK sjell si pasojë grupime te kontrollorëve të cilët janë të certifikuar për dy lloje te ndryshme monitorimi. Nuk mund të jetë një punë efiçente kontrolluese nëse në grup marrin pjesë persona që nuk janë certifikuar për të ushtruar këtë kontroll. Nga ana tjetër Grupi i auditimit e vlerëson të ulët numrin e kontrollorëve të punësuar nga AMK për të monitoruar efektivisht në terren shërbimin e transportit publik qytetas dhe rrethqytetas në Tiranë.

Për këtë rekomandojmë:

Me qëllim që kontrolli të kryhet vetëm nga kontrollorë të certifikuar për kontrollet në fushën e transportit rrugor AMK të marrë masa që:

- a) të përcaktojë në mënyrë eksplicite dhe të mos lejojë në asnjë mënyrë përfshirjen në grupet e kontrollit të transportit të personave që nuk janë të certifikuar në fushën e transportit rrugor sipas të gjitha procedurave që zbaton Ministria e Transportit.
- b) të bëhet ndarja funksionale e Sektorit të Kontrollit të ndotjeve dhe shërbimeve të transportit publik sipas llojit të monitorimit.
- c) Drejtoria e Burimeve njerëzore të bëjë evidentimin e kësaj nevojë urgjente dhe të marrë masa për realizimin e rekrutimeve të reja siç edhe parashikohet në “Miratimin e rregullores së brendshme të organizimit dhe funksionimit të Agjencisë së Mbrojtjes së konsumatorit pranë Bashkisë së Tiranës” nr. 3183 datë 01.02.2016 Neni 14. Në mënyrë që të bëhet i mundur kontrolli i shërbimit të transportit publik përgjatë gjithë kohëzgjatjes që shërbimi ofrohet për qytetarin.

Brenda muajit Dhjetor 2016

15. Mosrespektimi i procedurave administrative dhe protokollare në miratimin e Planit të Përgjithshëm Vendor nga ana e Bashkisë, mund të ndikojë ecurinë e zbërthimit të mëtejshëm në plane taktike-operacionale dhe implementimit korrekt të tyre.

Për këtë rekomandojmë:

Bashkia Tiranë, të marrë masa e të protokollojë Planit e Përgjithshëm Vendor final me vërejtjet e KKT-së të reflektuara të përbërë nga dokumentit e mëposhtme:

1. *Politika e Zhvillimit të Territorit të Bashkisë Tiranë*
2. *Plani i përdorimit të propozuar të tokës (Harta U-01)*
3. *Skema e propozuar e rrjetit rrugë dhe parkimeve nëntokësore (Harta U-02)*
4. *Mënyrat e ndërhyrjes në territor sipas nënjësive strukturore (Harta U-03)*
5. *Shpërndarja e propozuar e aktiviteteve të argëtimit, rekreacionit dhe sportive (Harta U-04)*
6. *Relacioni i Planit të Përgjithshëm të Bashkisë Tiranë*
7. *Rregullorja e Planit të Përgjithshëm të Bashkisë Tiranë*
8. *Vlerësimi Strategjik Mjedisor*

siç theksohet në shkresën përcjellëse dërguar Agjencisë Kombëtare të Planifikimit të Territorit datë 02.05.2013 nr. prot. 1669/2.

Menjëherë

16. Sipas komunikimit të grupit të auditimit me DTTRr, nëpërmjet postës elektronike, duke qenë se Bashkia e Tiranës është duke rihartuar Planin e Përgjithshëm Vendor, punonjësit dhe drejtuesit e institucionit janë në një fazë intensive duke përfshirë dhe ish-komunat që tani janë pjesë e Bashkisë, pra Plani i ri Vendor është në fazë pune për:

- Rrjetin Rrugor
- Rrjetin e transportit
- Parkimin

- Terminalet
- Dhe gjithë elementët e tjerë të transportit

Ndaj nuk i referohen planit sa më sipër në punën e tyre, por kanë koordinuar punën me zyrën e Urbanistikës lidhur më pjesët që ndërthuren për hartimin e planit të ri.

Për këtë rekomandojmë:

Bashkia e Tiranës t'i përmbahet ligjshmërisë së Planit të Përgjithshëm Vendor të miratuar me Vendimin nr. 1 të KKT-së datë 15.2.2013, deri në miratimin e Planit të Ri të Përgjithshëm Vendor. Drejtoritë e ndryshme të Bashkisë Tiranë, të marrin në konsideratë Planin e Përgjithshëm Vendor aktual deri në shfuqizimin e plotë ligjor të tijin.

Menjëherë

17. Vihet re se Projekti për Planin Tematik Urban të Tiranës, edhe pse duhet të jetë në përputhje me parashikimet e Planit të Përgjithshëm Vendor, ka diferenca me të përsa i përket pikës së Rrugëve dhe Transportit Urban:

- ✓ Plani i Përgjithshëm Vendor thekson se do jenë vetëm 3 unaza për qytetin e Tiranës. Ndërsa Projekti për Planin Tematik Urban të Tiranës thekson nevojën e 5 unazave.
- ✓ Plani i Përgjithshëm Vendor përmend se në nënprojektin e Zhvillimit të Parkimit do të jenë në total 11 parkime publike, ku njëri prej tyre do jetë mbi sipërfaqen e tokës në një godinë. Projekti për Planin Tematik Urban të Tiranës përmend nevojën e 16 parkimeve publike. Ashtu si Plani i Përgjithshëm Vendor, edhe projekti përcakton vetëm një parkim mbi sipërfaqen e tokës në formën e godinës. Janë 5 parkime nëntokësore më shumë se çfarë përmban Plani i Përgjithshëm Vendor.

Në kushte të tilla, është mjaft e vështirë që të flasim për efektivitetin, eficientën dhe mbi të gjitha ekonomikitetin e një vendimmarrjeje. Nuk mund të diskutojmë mbi nivelin e parametrave të performancës nëse kemi mospërputhje të objektivave strategjike të përcaktuara në Planin e Përgjithshëm Vendor me strategjinë e detajuar në Projektin për Planin Tematik Urban të Tiranës, në kushtet kur ky i fundit duhet të jetë plotësisht i bazuar në Plan.

Mbi këtë plan duhet të hartohen strategjike përkatëse dhe të vendosen afatet e nevojshme për përmbushjen e tyre. Pikërisht mbi këto startegji do të punojnë edhe organet e tjera të Bashkisë për të hartuar politikat e duhura taktike e operacionale.

Për këtë rekomandojmë:

Bashkia e Tiranës të marrë masa të menjëhershme dhe të kërkojë nga JICA ripunimin e Projektit për Planin Tematik Urban të Tiranës në përputhje të plotë me Planin e Përgjithshëm Vendor.

Menjëherë

18. Është shumë e drejtë që ekipet drejtuese të Bashkisë së Tiranës t'i drejtohen strategjive dhe afateve të tyre për të hartuar veprimet e tyre taktike e operacionale. Por kur strategjia e përpiluar nga Projekti për Planin Tematik Urban të Tiranës nuk është plotësisht në përputhje me objektivat strategjike të miratuara në Këshillin Kombëtar të Territorit nëpërmjet Planit të Përgjithshëm Vendor, atëherë jemi përballë një dualiteti referencash.

Sigurisht që Plani i Përgjithshëm Vendor nuk përmban detaje të strategjive, por duke qenë se Projekti për Planin Tematik Urban të Tiranës dallon në disa aspekte, nuk mund të merret në konsideratë nga drejtuesit e institucionit.

Drejtuesit e institucioneve nuk mund të bazohen për të zbërthyer objektivat strategjike të Planit të Përgjithshëm Vendor, në një Projekt tematik urban, i cili nuk bazohet plotësisht në Planin e Përgjithshëm Vendor të miratuar.

Kjo mospërputhje nuk e bën më të lehtë punën e institucionit në përgjithësi dhe drejtuesve në veçanti. Nuk mund të arrihet asnjë vendimmarrje efektive, eficiente dhe ekonomike nëse konsiderohen 2 standarde pune. Ekzistenca e këtyre mospërputhjeve do të jetë vatër për keqorientime menaxheriale dhe dëme të mundshme financiare në kurriz të qytetarëve të Tiranës.

Për këtë rekomandojmë:

Bashkia e Tiranës të marrë masa të menjëhershme dhe të kërkojë nga JICA ripunimin e Projektit për Planin Tematik Urban të Tiranës në përputhje të plotë me Planin e Përgjithshëm Vendor.

Menjëherë

19. Sipas Bashkisë së Tiranës, Bashkia përcakton politikat e saj, si dhe këto politika i jepen konsulentëve që të ndërftohen në material. I tillë ka qenë dhe projekti i tramvajit që është futur në projektin e JICA. Bashkia e Tiranës konfirmon se ka parë analizat ekonomike të investimeve të nevojshme dhe gjithashtu kostove të mundshme të operimit të një sistemi tram. Sipas Bashkisë së Tiranës, Bashkia nuk i ka mundësitë financiare që edhe nëse e ndërton me koncension, të nxjerrë miliona euro çdo vit për të shlyer investimin, ndaj në vijim, Bashkia ka vendosur që të mos suportojë këtë projekt për pamundësi financiare, etj., por të suportojë një sistem transporti me mjete autobus me kapacitet të lartë.

Sipas Studimit JICA, kosto totale e nënprojektit (përfshirë koston për 1 vit për funksionim dhe mirëmbajtje) arrin vlerën: 59.083,7 mln lekë. Bazuar në përlllogaritjet e JICA koston financiare të tokës nuk janë përfshirë për llogaritjen e TVSH, shërbimet e konsulencës ose kontigjencës fizike.

Emërtimi	Zhvillimi I Linjave të Tramvajit (mln lek)
Toka	4,068.0
Punët civile	10,642.0
Ndërtesë	4,661.0
Makineri	6,260.0
Pajisje	1,685.0
Gjthsej	23,247.0
Shërbimi I konsulencës (5%)	969.0
TVSH (20%)	4,068.0
Kosto Bazë	24,410.0
Kontigjenca Fizike (10%)	2,441.0
Gjthsej	31,325.0
Kosto Vjetore F&M	443.7

Burimi: JICA 2012

As në Planin e Përgjithshëm Vendor e as një Studimin JICA nuk prezantohet një strategji financimi nga sektori privat për investimin fillestar. Sipas JICA është pikërisht sektori privat i cili është përgjegjës për investimin fillestar duke përfshirë ndërtimin, sistemin e sinjalizimit dhe mjetet. Ndërsa funksionimi dhe mirëmbajtja mund të mbështetet nga Bashkia e Tiranës, apo pushteti qendror (psh, sektori publik) me anën e një subvencioni.

Në asnjë nga materialet në dispozicion, nuk përmenden plane taktike dhe operacionale lidhur me gjenerimin e fondeve nga sektori privat për investimin fillestar dhe në lidhje me strategjinë e

Bashkisë së Tiranës për mbulimin e kostove vjetore të mirëmbajtjes dhe funksionimit nëpërmjet subvencionimit.

Për këtë rekomandojmë:

- ✓ Duke qenë se Bashkia e Tiranës është e vetëdijshme që ky nënprojekt është financiarisht i pamundur të realizohet, të marrë masa e të informojë qytetarët e Tiranës, grupet e interesit që ky nënprojekt nuk mund të realizohet duke pasqyruar informacionin e nevojshëm të detajuar pse kjo pjesë e Planit të Përgjithshëm Vendor nuk mund të realizohet siç është miratuar dhe informuar publiku i gjerë.
- ✓ Bashkia e Tiranës të marrë masa e të informojë qytetarët e Tiranës për strategjinë e transportit qytetës nëpërmjet mjeteve BUS.
- ✓ Të prezantojë objektivat taktike dhe operationale në përputhje me strategjinë e hartuar.

Menjëherë

20. Sipas studimit JICA më poshtë është përmbledhja ndërhyrjeve në akse rrugore lidhur me zhvillimin e korsive të përcaktuara të autobusëve. Pasqyra e mëposhtme tregon se çfarë afatesh kohore janë parashikuar për realizimin e nënprojektit të dytë “Zhvillimin e Korsive të Përcaktuara për Autobusë”.

21.

	Year											
	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Dedicated Bus Lanes Development												
RUT 2-2-1: Dedicated Bus Lanes Stage I: Durrës, 29 Nëntori, George ë. Bush, and Elbasan Roads												
RUT 2-2-1: Dedicated Bus Lanes Stage II: Komuna e Parisit, Medar Shtylla, and Tish Dahia Roads												
RUT 2-2-1: Dedicated Bus Lanes Stage III: Hoxha Tasim, Khanfize Keko, and Sotir Caci Roads												
RUT 2-2-1: Dedicated Bus Lanes Stage IV: Ali Shefqeti Road												
RUT 3-2-1: Restructuring Bus Lanes Stage I: Kristal, Kopshti Zoologjik, Lapraka, Student City, Mihal Grameno, Institut-Uzina Traktori												
RUT 3-2-1: Restructuring Bus Lanes Stage II: Linza, Paskuqan, Porcelan, Kashar, Tufina, Preza-Ndroq-Vaqarr												
RUT 3-2-1: Restructuring Bus Lanes Stage III: Vora, Tirana e Re, Sauk-Ibë-Baldushk												
RUT 3-2-1: Restructuring Bus Lanes Stage IV: Outer Ring, Opposite Tirana e Re												
RUT 1-4-2 Hoxha Tasim and Khanfize Keko Road												
RUT 1-4-3 Komuna e Parisit and Medar Shtylla Road												

Burimi: JICA 2012

Lidhur me statusin punimeve të akseve të përmendura në studimin JICA të cilat duhet të ishin përfunduar sipas JICA deri në fund të vitit 2015, Bashkia e Tiranës informon se po rianalizojnë këto rrugë pasi janë të ndara:

Së pari në kuadër të projektit të Sheshit Skënderbej po shikojnë se si do trajtojnë rrugën George W. Bush dhe rrugën e Durrësit; më pas do kalohet në projekt.

Sipas Bashkisë Tiranë, Rruga e Elbasanit nuk është në projektin JICA për korsitë. Sipas tabelës së mësipërme e ekstratuar nga studimi JICA rruga e Elbasanit duhet të përfundonte korsitë e përcaktuara të autobusëve në fund të vitit 2015.

Ndërsa rruga 29 Nëntori, sipas Bashkisë Tiranë, është gjykuar në një fazë të dytë për t'u parë nëse do realizojnë korsinë e dedikuar pasi lidhet me terminalin provizor ndërqytetës dhe fluksin e mjeteve private në këtë zonë.

Në përgjithësi lidhur me Nënprojektin e dytë të Korsive të Përcaktuara për Autobusë, Bashkia e Tiranës nuk ka mundur të ndjekë afat kohore të përcaktuara nga Raporti përfundimtar 2012, Projekti për Planin Tematik Urban të Tiranës.

Për këtë nënprojekt nuk është bërë gjë në lidhje me punët që duhet të ishin mbyllur deri në fund të vitit 2015 dhe për punët që duhet të kishin filluar apo të ishin në proces deri në fund të vitit 2015.

Për këtë rekomandojmë

1. Bashkia e Tiranës të marrë masa e të zbatojë Planin e përgjithshëm Vendor dhe Projektin për Planin Tematik Urban të Tiranës tek i cili prezantohen hapur afatet kohore dhe pasqyrat e kostove të parashikuara për punimet në akset rrugore lidhur me nënprojektin e dytë “Zhvillimin e Korsive të Përcaktuara të Autobusëve”.
2. Bashkia e Tiranës të informojë publikisht grupet e interesit dhe qytetarët e Tiranës lidhur me ecurinë e punimeve të nënprojektit të dytë “Zhvillimin e Korsive të Përcaktuara të Autobusëve” dhe të informojë se përse nuk janë zbatuar afatet e përcaktuara në projekt lidhur më nënprojektin e dytë.

Menjëherë

22. Lidhur me gjetjen e mësipërme, Bashkia e Tiranës duhet të informojë vazhdimisht publikun, grupet e interesit dhe qytetarët e Tiranës mbi ecurinë e projekteve.

1. Bëhet fjalë për një projekt i cili është hartuar në vitin 2012, në të cilin janë përcaktuar saktë afatet kohore dhe etapat në të cilat duhet të kalojë projekti me të tre nënprojektet e veta. Nuk ka kuptim që Bashkia e Tiranës të mos ketë mundësi të konfirmojë me saktësi sa përçind e të gjithë projektit është mbaruar deri në fund të vitit 2015.
2. Nga ana tjetër, Bashkia e Tiranës informon grupin auditues se kanë bërë ndërhyrje ku kanë mundur brenda mirëmbajtjes, por edhe investim të ri si në rrugën “Dritan Hoxha”. Në asnjë nga pikat dhe akset e parashikuara të rrugëve për zhvillimin e korsive të përcaktuara për autobusë nuk përcaktohet rruga “Dritan Hoxha” si rrugë që duhet kishte investim të ri. Kjo rrugë është parashikuar të përfundonte ristrukturimi i korsive të autobusëve në fund të vitit 2014.
3. Një institucion vendor me përmasat e Bashkisë së Tiranës nuk mund të punojë pa ndjekur projektin me afatet dhe kushtet e tij. Në rastin në fjalë, Bashkia e Tiranës shpreh në komunikimin tonë zyrtar se nuk i janë përmbajtur strategjisë për të realizuar planet taktike dhe operationale në përputhje të plotë me të.

Në kushte të tilla, Bashkia e Tiranës, duhet t'i përmbahet deri në fund Planit të Përgjithshëm Vendor dhe Projektit për planin tematik urban të Tiranës tek i cili është prezantuar strategjia me afat dhe etapat përkatëse.

Për këtë rekomandojmë:

- Bashkia e Tiranës të marrë masat e nevojshme e të mos ndërmarrë asnjë hap taktik e operacional pa qenë në përputhje të plotë me Planin e Përgjithshëm Vendor dhe Projektin për planin tematik urban të Tiranës të përpiluar nga JICA 2012.
- Bashkia e Tiranës të marrë masa e të jetë transparente nga grupeve të interesit. Të informojë qytetarët e Tiranës dhe palët e interesit për afatet e përfundimit të projekteve sipas studimit JICA.

Menjëherë

23. Edhe pse projekti i Planin Tematik Urban të Tiranës i ka të mirëprezantuar jo vetëm kostot e përafërta, por edhe kohën e nevojshme për t'i realizuar etapat e këtij nënprojekti, Bashkia e Tiranës duhet të hartojë planet e tyre taktike dhe operationale në varësi të strategjisë së përmendur në Projektin e Planit Tematik Urban të Tiranës. Pa plane konkrete Taktike dhe operationale, objektivat dhe planet strategjike nuk kanë vlerë.

Për këtë rekomandojmë:

Bashkia e Tiranës të marrë masa e të hartojë planet taktike dhe operationale të nevojshme për përmbushjen e objektivave strategjike të vendosur në Planin e Përgjithshëm Vendor dhe në JICA në lidhje me nënprojektin e dytë “Zhvillimi i korsive të përcaktuara për autobusët”.

Menjëherë

24. Edhe pse projekti i Planin Tematik Urban të Tiranës i ka të prezantuar qartë pasqyrat e kostove të përafërta për nënprojektin e dytë dhe kohën e nevojshme për secilën etapa të këtij nënprojekti, Bashkia e Tiranës duhet të hartojë planet e tyre taktike dhe operationale në përputhje me Projektin e Planit Tematik Urban të Tiranës. Nuk mund të ndiqet ecuria e një strategjie, nëse kjo strategji nuk përkthehet në plane taktike dhe operationale.

Për këtë rekomandojmë:

- Bashkia e Tiranës të marrë masa e të hartojë planet taktike dhe operationale të nevojshme për përmbushjen e objektivave strategjike të vendosur në Planin e Përgjithshëm Vendor dhe në JICA në lidhje me nënprojektin e dytë “Zhvillimi i korsive të përcaktuara për autobusët”. Nënprojekti i dytë duhet të jetë i detajuar në veprime konkrete të cilat synojnë realizimin e tij sipas kostove të parashikuara dhe afateve të shfaqura.
- Po ashtu Bashkia e Tiranës duhet të marrë masa të informojë palët e interesuara për ecurinë e këtij nënprojekti dhe të prezantojë arsyet se përse nuk janë hartuar ende projektet infrastrukturore të cilat përmbajnë hapat e nevojshëm drejt përmbushjes së strategjië.

Menjëherë

25. Bashkia e Tiranës ka afate të ndryshme nga ato që janë vendosur nga strategjia e hartuar nga Projekti për Planin Tematik Urban të Tiranës nga JICA 2012. Nuk po zbatohen afatet dhe etapat e vendosura nga projekti. Ajo çfarë është më e rëndësishme, është fakti se Bashkia e Tiranës nuk jep afate kohore të qarta e të mirëpërcaktuara për përfundimin real të këtyre nënprojekteve, si në rastin konkret që thuhet se sistemi i çmimeve të parkimit do fillojë brenda 2016, pa asnjë përcaktim më të detajuar. Apo në rastin e krijimit të Agjensisë së Parkimit, e cila sipas Bashkisë Tiranë po punon me Projektet e detajuara për të filluar sistemin.

Sipas Bashkisë së Tiranës, deri tani është kryer afërsisht 25% e punës lidhur me këtë nënprojekt, i cili duhet të përfundojë në fund të vitit 2016 sipas afateve strategjike që ka vendosur JICA.

Nuk mund të konsiderohet se 25% e kësaj etape është realizuar kur, mbi të gjitha, këto investime janë në mospërputhje të plotë me Planin e Përgjithshëm Vendor.

Për këtë rekomandojmë:

Bashkia e Tiranës, të marrë masat e duhura e të bazohet në afatet e vendosura nga Projekti për Planin Tematik Urban të Tiranës. Të jetë transparente lidhur me afatet e arritura e ato të tejkaluara. Të informojë palët e interesuar dhe të ofrojë edhe afatet e reja specifike për secilin afat të tejkaluara.

Brenda vitit 2016

26. Etapa tjetër e nënprojektit të fundit që lidhet me zhvillimit të parkimit, është sistemi i informacionit të parkimit. Kjo etapë duhet të ishte ezauruar në masën 2/3 deri në fund të vitit 2015. Projekti dhe plan-buxheti për të gjithë nënprojektet dhe specifiku për etapën e Sistemit të Informacionit të Parkimit, është e parashikuar në Projektin për Planin Tematik Urban të Tiranës. Bashkia e Tiranës duhet të kishte përpiluar lëvizjet taktike dhe operationale për ta vënë në jetë këtë etapë të nënprojektit.

Për këtë rekomandojmë:

Bashkia e Tiranës, të fillojë menjëherë punën për realizimin e kësaj etape të nënprojektit 3 “Zhvillimi i Parkimit”. Përmbyllja e kësaj etape duhet të jetë në përputhje me afatet e vendosura në Projektin për Planin Tematik Urban të Tiranës.

Brenda vitit 2016

27. Kërkesat për sigurimin e shërbimit që përcakton Kreu V i kontratës nuk përmbushen plotësisht. Përmbushja e kërkesave për sigurimin e shërbimit do të rriste garancinë për eficensën e monitorimit dhe për një shërbim cilësor ndaj qytetarit.

Për këtë rekomandojmë:

- a) Bashkia e Tiranës t’u kërkojë operatorëve të bëjnë sigurimin e kontratës dhe përgjegjësisë profesionale
- b) Bashkia e Tiranës të miratojë paraprakisht draft-policën e sigurimit të kontratës siç përcakton neni 20, pika 7 e kontratës së shërbimit
- c) Bashkia e Tiranës të kërkojë nga operatorët dhe sigurveit përfshirjen e shkeljeve të Aneksit 1 në kushtet e kontratës së sigurimit të përgjegjësisë profesionale, mbështetur nenit 19 pika 3 të kontratës së operatorit.

Vazhdimisht në vijimësi

28. Pavarësisht se AMK ka kontrollorë të kualifikuar, numri i tyre i kufizuar dhe inspektimi në terren nuk është i plotë dhe i mjaftueshëm për t’i bërë sistemet monitoruese të transportit publik efektive dhe eficientë. Sistemet e sotme duhet të orientohen drejt sistemeve inteligjente të monitorimit.

Për këtë rekomandojmë:

Deri në implementimin e sistemeve ITS, Bashkia e Tiranës dhe strukturat në varësi të tij të bashkëpunojnë për aplikimin e formave të tjera monitoruese, krahas inspektimit në terren.

Brenda vitit 2016

29. Miratimi i metodologjive dhe planeve vjetore garantojnë sisteme më efikasë monitoruese, pasi orientojnë më drejt dhe qartë planet operationale dhe kontrollet në terren.

Për këtë rekomandojmë:

AMK të miratojë metodologji të veçanta dhe plane vjetore për monitorimin e transportit publik.

Brenda vitit 2016

30. Mangësitë në informim dhe në trajtimin e ankesave të konsumatorit, ulin efektivitetin dhe eficensën e monitorimit të shërbimit. Një qytetar i mirëinformuar dhe ngritja e sistemeve efikase të trajtimit të ankesave do t'i shërbente rritjes cilësore të shërbimit.

Për këtë rekomandojmë:

AMK të marrë masa për rritjen e komunikimit dhe transparencës me qytetarët si për sensibilizimin e tyre ashtu dhe për trajtimin efektiv të ankesave dhe kërkesave të tyre për një shërbim cilësor.

Vazhdimisht në vijimësi

31. Për të rritur efektivitetin e sistemeve, në procesin e planifikimit të monitorimit duhet të zbatohen modele dhe kryhen analiza sasiore që marrin në konsideratë ankesat e qytetarëve dhe flukset reale konsumatore sipas linjave.

Për këtë rekomandojmë:

AMK në bashkëpunim me strukturat e Bashkisë, duhet të marrë masa që të njohë drejt dhe realisht ankesat dhe flukset e qytetarëve sipas linjave, mbi bazën e të cilave të modelojë planet e kontrolleve të çdo niveli.

Vazhdimisht në vijimësi

32. Ndryshimet e ndjeshme të numrit të kontrolleve të ushtruara nga një periudhë në tjetrën pa shkaqe të qenësishme, janë tregues të performancës së dobët në planifikim dhe moseficensës të sistemeve monitoruese.

Nga ana tjetër, mangësitë në evidencat ditore, mosplotësimi i formularëve për cilësinë e shërbimit në sjellje-komoditet-siguri, planifikimi në 2 orë i monitorimit të ciklit të frekuencës ndikojnë negativisht në eficensën e sistemeve.

Për këtë rekomandojmë:

- Në planet e kontrollit të parashikohet më drejt koha e monitorimit të frekuencës sipas linjës dhe orarit të inspektimit.
- Informacionet ditore ta mbahen në mënyrë të rregullt, të dokumentuar me evidencë justifikuese për çdo devijim nga plani apo parregullsi në kontroll. Të ndërtohen dhe përdoren formularë standard për proces-verbalet ditore dhe kontrollet në sjellje-komoditet-siguri.

Vazhdimisht në vijimësi

33. Mënyra e përzgjedhjes së masës administrative nuk është e bazuar në rregulloren e brendshme të AMK apo në ndonjë akt nënligjor, por është një vendimmarrje e kontrollorëve të terrenit. Procedura e përzgjedhjes së masës, e përcaktuar në një akt rregullativ-metodologjik

dhe e shoqëruar me efektin e saj në përmirësimin e cilësisë së shërbimit të transportit publik do të rriste transparencën dhe efektivitetin e monitorimit

Për këtë rekomandojmë:

Të përcaktohet metoda e përzgjedhjes së masës administrative që do të aplikohet nga kontrollori, e dokumentuar me formularët përkatës dhe evidencë justifikuese për çdo rast konstatimi të shkeljes.

Brenda muajit Dhjetor 2016

34. Vështirësitë në ushtrimin e kontrollit në terren, konstatimit të shkeljes dhe marrjes së masës ndikojnë në uljen e efektivitetit të monitorimit dhe cilësisë së shërbimit në tërësi.

Për këtë rekomandojmë:

Në rast të pengesave apo vështirësive të krijuara nga operatori në ushtrimin e kontrollit, AMK të ushtrojë kompetencat që burojnë nga aktet ligjore dhe nënligjore dhe të marrë masat përkatëse administrative që parashikohen në këto akte.

Vazhdimisht në vijimësi

35. Pavarësisht se gjobat për frekuencë zënë peshën më të lartë, përsëri performanca e shërbimit në respektim të kërkesave rregullatore për frekuencat sipas orareve është në nivel jo të kënaqshëm. Në këtë performancë të dobët, krahas problematikave që vijnë nga vetë shërbimi i ofruar (operatorë-bashki) ndikojnë dhe faktorë të jashtëm kryesisht të rrjedhur prej trafikut të rënduar. Qytetarët në pyetësinë e plotësuar (pyetja 18) peshojnë më shumë faktorët e jashtëm (rreth 52%) sesa faktorët që vijnë nga linja e shërbimit (rreth 48%)

Nga krahasimi i rezultateve të pyetësorit me numrin e gjobave të vendosura nga AMK, arrijmë në përfundimet e mëposhtme:

- Rastet e shkeljeve të kërkesave rregullatore si kushtet e përshtatshme të pastërtisë, ventilimit dhe vendosjes së sinjalistikës i jepet nga ana e strukturave monitoruese të Bashkisë (AMK-së) pothuajse e njëjta shkallë vëmendje dhe rëndësie si qytetari (konsumatori i shërbimit).
- Rastet e shkeljeve si respektimi i stacioneve dhe uniforma e faktorinos vlerësohen të jenë më të sanksionuara nga ana e AMK-së në raport me pakënaqësinë e qytetarëve.
- Tejmbushja e autobusëve mbi kapacitetet e lejuara, megjithëse vlerësohet si kërkesë me pakënaqësinë më të lartë sipas rezultateve të pyetësorit (rreth 98%), për vitin 2015 është rasti i shkeljes të sanksionuar më pak (vetëm 3 gjoba sipas evidencave të AMK-së).
- Disa raste që ndeshen shpesh dhe janë shqetësuese për qytetarët (referuar rezultateve të pyetësorit) nuk janë parashikuar të sanksionohen me gjobë në VKB-në ekzistues. Të tilla mund të përmendim rastet: shpejtësi e lartë e autobusëve, përsëritje e shkeljeve, komoditeti i sediljeve, mirëfunksionimi i dritareve, përdorimi i rampës së sheshtë, mosrespektimi i orarit të nisjes, inventari i mjeteve në qarkullim, venqëndrimetë zgjatura në stacione.
- Ka raste që VKB nr. 13 parashikon sanksione, por nuk rezulton të jenë aplikuar si psh përdorimi i muzikës dhe radios me volum të lartë.

Për këtë rekomandojmë:

AMK të propozojë ndryshime në VKB nr.13 datë 15.01.2010, duke rishikuar rastet dhe masën e dënimeve ekzistuese si dhe duke shtuar raste të tjerë të paparashikuara që lidhen me cilësinë e shërbimit dhe konsiderohen si shqetësuese për qytetarët.

36. Për shkak të procedurave jo të drejta që aplikohen nga ana e DPTTV dhe moskoordinimit të punës me AMK, rezultojnë ndjekja dhe ekzekutimi i masave administrative në transportin publik urban nuk ka qenë efektive. Deri në 31.12.2015, vlera e palikuiduar nga operatorët e këtij shërbimi për periudhën e audituar është 6.162.547 lekë. Ka mosraketime të balancave të vlerave të gjobave të regjistruara, likuiduara dhe në proces gjyqësor midis AMK dhe DPTTV. Kështu nga 21 raste që paraqet AMK në proces gjyqësor me vlerë totale 82.000 lekë, sipas DPTTV rezultojnë raste në vlerë totale 2.650.960 lekë. Gjithashtu rezultojnë se më shumë se 50% të gjobave të palikuiduara deri në 31.12.2015 kanë tejkaluar afatin prej 2 vjetësh, nga lind e drejta për parashkrim.

Për këtë rekomandojmë:

- a) DPTTV, në bashkëpunim me AMK dhe konform legjislacionit të marrë masat për ndjekjen dhe ekzekutimin e shumave të gjobave në transportin publik urban ende të palikuiduara.
- b) Për shumën që kanë kaluar afatin e dy viteve pa u likuiduar, Bashkia dhe institucionet në varësi (AMK dhe DPTTV) të marrin masat për nisjen e procedurave për parashkrim dhe nxjerrjen e përgjegjësisë administrative.
- c) Në përputhje me Ligjin 112/2015 “Për Inspektimin Financiar Publik”, Drejtoria e Inspektimit Financiar Publik të nisë punën inspektuese për të shqyrtuar ligjshmërinë dhe rregullshmërinë e transaksioneve që janë kryer nga dy subjektet e mësipërme në drejtim të vendosjes dhe vjeljes së gjobave nga operatorët urbanë të konstatuar në shkelje apo kundravajtje.
- d) Në përputhje me Ligjin 114/2015 “Për Auditimin e Brendshëm në Sektorin Publik”, Drejtoria e Auditimit të Brendshëm në Bashkinë Tiranë të nisë punën audituese mbi veprimtarinë e dy strukturave të sipërcituara.

Menjëherë

Në përputhje me nenin 30 të Ligjit 154/2014 “Për Organizimin dhe Funkcionimin e Kontrollit të Lartë të Shtetit”, me ndjekjen dhe kontrollin e zbatimit të detyrave dhe masave të përcaktuara në këtë vendim ngarkohet Departamenti i Auditimit të Performancës.

Bujar LESKAJ

K R Y E T A R