



BASHKIA
TIRANË

STUDIM FIZIBILITETI



**TERMINALI I TRANSPORTIT
PUBLIK TE TIRANËS**

Tiranë, Dhjetor 2016

1. Informacion i Përgjithshëm i Projektit

Projekti i Terminalit të Transportit Publik të Tiranës (TTPT) është parashikuar të jetë një vend i këmbimit midis mënyrave të ndryshme të transportit dhe të integritit në mes të rrjetit dhe të kuadrit të infrastrukturës urbane, të pranishëm dhe të ardhmen.

Qëllimet e Projektit

Qëllimet e projektit të Terminalit të Transportit Publik të Tiranës (TTPT) janë si më poshtë:

Transporti

- Zhvillimi i TPTT-së në një nyjë të transportit intermodal që integron mjetet aktuale dhe të ardhshme të kalimit lokal dhe rajonal në një sistem gjithëpërfshirës transporti;
- Promovimi i transferimeve midis shumë mjeteve të ndryshme të transportit, si dhe aksesit të këmbësorëve dhe biçikletave në një vendndodhje në një mënyrë që është efiçente, logjike dhe e sigurt;
- Rritja e numrit të pasagjerëve të transportit publik të kalimit/transitit;
- Lidhja e kalimit lokal dhe rajonal me linjën hekurudhore dhe autobusët ndërqytetës, duke përfshirë hekurudhën e ardhshme ekspres; dhe
- Sigurimi i lidhjeve të mëtejshme për dhe nga Aeroporti Ndërkombëtar “Nënë Tereza”.

Projektimi Urban

- Nxitja e përdorimit të kombinuar, zhvillimit privat të orientuar drejt kalimit transit që plotëson vendin e TTPT-së dhe lagjet e afërme;
- Garantimi që projektimi, materialet dhe shkalla e një arkitekture të re plotëson përdorimin ekzistues dhe të ardhshëm të tokës/truallit;
- Lidhja e lagjeve me hyrjen e re të automjeteve, biçikletave, këmbësorëve; dhe
- Arritja e një marrëveshjeje zhvillimi që ofron mundësi ekonomike për qytetin, rajonin dhe vendin.

Arritja e këtyre qëllimeve do të krijojë një zonë që do të ketë pronat e patundshme të aksesueshme për transport në Qytetin e Tiranës, me vlera që mund të arrihen për të zhvilluar më plotësisht objektet e transportit për përfitim të ndërsjellë privat dhe publik. Këto investime për pronat e patundshme dhe transportin do ta bëjnë Tiranën më tërheqëse për mundësi të mëtejshme zhvillimi dhe do të sjellin një shembull të qëndrueshëm, të nevojshëm për suksesin ekonomik.

Terminali i ri ka për qëllim të bëhet qëndër e shkëmbimeve dhe të ketë aftësinë e lidhjes së dy zonave urbane dhe zonat jashtë qytetit, në pajtueshmëri me rrjetin hekurudhor ekzistues dhe linjën e tramit në të ardhmen.

Në këtë drejtim, projekti do të jetë i integruar me Planin e ri Urban të qytetit të Tiranës si edhe me masterplanin qendror të Tiranës të përgatitur nga Konsulenti “Grimshaw Architects” UK.

Gjate studimit paraprak nga Bashkia e Tiranës dhe studimet e tjera të kryera nga Konsulente të huaja në lidhje me Trafikun Publik të Tiranës dhe zhvillimet e ardhshme, janë përzgjedhur paraprakisht 3 variante të projektit, të shoqëruara me treguesit kryesore si më poshtë vijon:

- (i) **dimensionimi i Terminalit,**
- (ii) **skema e përgjithshme e planimetrisë (përfshirë të gjitha sipërfaqet e parkimit dhe platformat, stacionin e trenit) etj,**
- (iii) **skemafunksionale**
- (iv) **analiza financiare dhe ekonomike**

Aksesi Rrugor

Rruga në hyrje të TTPT është një rreth rrotullim i ri në aksin rrugor “SH 1”, e cila lejon për të shkuar në/ose për të dalë nga Terminali

Terminali i autobuzëve.

Organizimi i terminalit të autobusëve përfshin:

- i. Terminali për autobusa ndër-qytetor,
- ii. Terminali për autobusët ndërkombëtare në pronësi të kompanive të transportit shqiptar në veri,
- iii. Terminali për autobusët ndërkombëtare në pronësi të kompanive të huaja të transportit dhe zonën e parkimit taksi - van në jug ,
- iv. Terminali i autobusëve urban dhe zona e taksive në përfundim , garazhi dhe stacioni i shërbimit të karburantit në lindje .

Në këtë mënyrë , të dy polet e transportit urban , stacioni i autobusëve urban dhe stacioni i tramvajit , janë të vendosura përgjatë dy kufijve kryesore të terminalit , i pari në afërsi të rrjetit rrugor urban , i dyti përgjatë gjurmës së vijës së tramvajit.

Një motel, tre kate i lartë, është pranë krahut përfundimor të stacionit të tramvajit - trenit. Numri i tabelave të parkimit për çdo lloj të linjës automjeteve të pasagjerëve është si më poshtë:

Linjat e automjeteve të pasagjerëve

International 34

Autobusët ndërqytetor 57

Autobusë Urban 12

Furgonë Taxi (8 +1) 25

Tramvaji – dhe Stacioni i trenit.

Projekti do të përfshijë edhe studimin e një zgjidhje duke përfshirë shërbimet e transportit publik me tramvaj dhe rrugë hekurudhore. Stacioni i tramvajit është një nga dy stacionet e linjës së ardhshme të tramvajit që do të lidhë terminalin më qendër të Tiranës duke përdorur linjen hekurudhore të papërdorur. Infrastruktura e tramvajit - trenit (hekurudha dhe platformat, impiante furnizimi me ujë, linja elektrike, sinjalizimi, etj) nuk janë pjesë e projektit.

Ndërtesa e Stacionit është e organizuar në dy nivele dhe hyrje të udhëtarëve është në anën e përparme të ndërtesës përballet sheshit të terminalit. Në katin përdhe janë parashikuar shkallë levizese, ashensorë dhe shkallë, dhe dhomat e pajisjeve hekurudhore (Zyra për menaxherin e stacionit , dhoma për sistemet , sistemet elektrike, sistemi i sinjalizimit etj) .

Ndërtesa për udhëtarët dhe rrugët për këmbësorët

Ndërtesa e parë dhe e dytë e udhëtarëve, formojnë një urë, kalojnë mbi terminalin e autobusëve. Ndërtesat e Punes dhe shërbimeve janë një te alternuara midis tyre: tunelet e këmbësorëve, dyqane, vendet e pritjes, zyrat operative të terminalit, agjencitë e udhëtimit, objekteve publike dhe banjo personelit, pajisjeve dhe dhoma e mirëmbajtjes etj.

Mater Plani i Terminalit ka plotësuar parametrat si më poshtë vijon:

- Përputhshmërinë e Projektit me planin e ri Urbanistik të Tiranës;
- Dimensionimin e hapësirave të parkimit për autobusët dhe furgonat taksi, me verifikimin e kapacitetit të parkimit në periudhën kohore 2035;
- Dimensionimin e stacionit të tramvajit, trenit dhe depos së tramvajit;
- Përgatitja e një propozimi për një rrjet të përshtatur e përmiresuar të rrugës së autobusave, të cilët do të punojë në një mënyrë të optimizuar në terminalin e ri.
- Pozicionimi më i mirë në qytet, duke integruar terminalin në qytet dhe duke e bërë atë një element i shkëmbimit me qytetin;
- Bërja e terminalit një nyje intermodiale, duke lehtësuar lëvizjen e klienteve dhe krijimin e zonave të tregtimit dhe lëvizjen në zonat tregtare tërheqëse;
- Përshtatshmëri e Arkitekturës.

Është e rëndësishme të theksohet se shumica e pasagjerëve nga udhëtimet ndër-qytetëse janë shpërndarë aktualisht nëpër shumë vende informale përreth qytetit. Për këtë arsye, një pjesë e rëndësishme e terminalit të ardhshëm do të përfshijë rritjen e kapacitetit dhe shpejtësinë e operatorëve të autobusëve përgjatë korridorit Rruga-Durrësit, por jo vetëm, si dhe shërbimeve të taksive.

Projekti i terminalit i jep prioritet cilësisë së hapësirës publike.

Bashkia e Tiranës do të mundësojë për këtë qëllim të përdoret një sipërfaqe toke prej 85.000m² pronë e Bashkisë Tiranë, përfituar nga VKM nr.770 , date 10.11.2011, përgjatë rrugës kryesore për në Durrës, jashtë kryeqytetit.

Sistemi i linjave të autobusëve urbanë të Tiranës do të bëhet një sistem shpërndarës dhe furnizues për pasagjerët transportues të terminalit nga qyteti i Tiranës për TTPT-në dhe që shpërndajnë pasagjerë nga TTPT në qytetin e Tiranës.

Në studi do të përfshihen edhe furgonat-taksi me 8+1 vende, që operojnë në linjat e komunave dhe ndër-qytetëse, të cilat synojnë rregullimin e tregut, përmirësimin e shërbimit të transportit për pasagjerët, lehtësimin e trafikut në qytetin e Tiranës dhe të ardhura të shtuara për koncesionin e terminalit.

Duke marrë parasysh sa më sipër, janë përcaktuar përdoruesit e identifikuar të sektorëve të transportit kryesor të TTPT-së që prekin aktivitetin e ardhshëm të Terminalit të Tiranës:

2. Transporti rrugor ndërkombëtar dhe ndërurban/ndër-qytetës i pasagjerëve
3. Transporti urban dhe periferik i pasagjerëve për Tiranën
4. Transporti hekurudhor i pasagjerëve

Totali i autobusëve/furgonave, transferimet e brendshme arrijnë numrin e 18,066 njësive. Rruga hyrëse kryesore në drejtimin e brendshëm është Rruga e Durrësit me 7,250 transferime në ditë (e

barabartë me 40% të lëvizjeve totale në drejtimin e brendshëm), ndjekur nga Rruga e Elbasanit me 5,270 transferime në ditë (29%); Rruga e Kavajës me 4,674 transferime në ditë (26%) dhe së fundi Rruga e Dajtit me 872 transferime në ditë (5%).

Transferimet e përditshme me autobus/furgon në drejtimin e jashtëm janë më të shumta sesa ato në drejtimin e brendshëm dhe arrijnë shifrën e 20,776 njësive. Rruga kryesore në drejtimin e jashtëm është sërish Rruga e Durrësit në të cilën kalojnë 44% të transferimeve të përditshme të drejtuara nga jashtë (9,092 transferime në ditë). Rruga e dytë kryesore e drejtuar nga jashtë është Rruga e Kavajës (7,292 transferime në ditë të barabarta me 35% të lëvizjeve totale të drejtuara nga jashtë) që me Rrugën e Durrësit është përfshirë me pothuajse 80% të lëvizjeve totale të drejtuara nga jashtë. Pjesa e mbetur prej 21% ndahet në Rrugën e Elbasanit (3,528 transferime në ditë të barabartë me 17% të lëvizjeve të drejtuara nga jashtë) dhe Rruga e Dajtit (Dibrës) (864 transferime në ditë të barabarta me 4% të lëvizjeve të drejtuara nga jashtë) që edhe për lëvizjet e drejtuara nga jashtë, është rruga më pak e rëndësishme.

Organizimi i sipërfaqes për automjetet e transportit është përllogaritur si më poshtë vijon:

1. Vëndet e parkimit për linjat e rregullta ndërkombëtare të autobusëve

Operatorët e linjave ndërkombëtare të autobusëve do të përdorin hapësirat e tyre të parkimit (34 hapësira parkimi) dhe madje një parking gjatë ditës dhe natës. Përvoja aktuale tregon se kjo do të jetë e mjaftueshme pasi njëri prej autobusëve udhëton gjithmonë gjatë natës.

2. Vëndet e parkimit për autobusët ndërqytetës

Nga orari i përgjithshëm i linjave të autobusëve ndërqytetës, një numër prej rreth 175 autobusësh është vlerësuar se duhet të parkohet në Terminalin e Tiranës gjatë natës. 57 hapësirat e parkimit për linjat ndërqytetëse të autobusëve mund të përdoren për parkimin gjatë natës, domethënë rreth 120 vende parkimi gjatë natës, të nevojshme në Terminalin e Tiranës.

3. Vëndet e parkimit për Makinat dhe Taksitë (4+1 vende)

Për taksitë 4+1 janë parashikuar gjithsej 20 hapësira parkimi.

4. Dimensionimi i hapësirave të stacionit të trenave dhe tramvajeve

Terminali i Transportit të Tiranës do të përfshijë një stacion me shina për tramvajin që lejon lidhjen nga/deri në qendrën e qytetit përmes një linje intermodale të shkëmbyeshme me shina. Ky çift i dy stacioneve pa dalje do të realizohet në hapësirën aktualisht të zënë nga linja e tramvajit.

Për më tepër, stacioni i tramvajit do të përfshijë një depo për kryerjen e operacioneve të mirëmbajtjes. Si rrjedhojë, është kryer një llogaritje paraprake e madhësisë së stacionit të tramvajit, depos dhe stacionit të trenit.

Shkurtimisht, sipas studimit linja e ardhshme e tramvajit do të jetë një linjë e dyfishtë me gjatësi 7.2 km në të dyja drejtimet dhe do të ketë një shpejtësi komerciale prej 20 km/orë dhe një interval prej 4-7 minuta.

Përzgjedhja e funksioneve të përshtatshme

Terminali nuk është menduar si një shumë e funksioneve, por si një grup i shërbimeve që ndodhin në vende të hapura dhe të mbyllura, ku udhëtari, menduar si një entitet të lirë, shkon nga një situatë në tjetrën.

Projekti koordinon aspekte të ndryshme dhe të kundërta: lëvizja e udhëtarëve, lëvizja e mjeteve të transportit, lidhja me zonat urbane përreth.

Funksionet e përzgjedhura dhe dimensionimi janë të lidhura me studimin e fluksit të udhëtarëve.

Terminali do të jetë i vendosur përgjatë korridorit Rruga-Durresit, pikërisht zona e propozuar për terminalin e ri, është e vendosur në afërsi të "Mbikalimit të Kamzës, dhe në afërsi të kryqëzimit të Rr. Kastriotet (klasifikuar si rrugë primare) dhe autostrada Tirane-Durres / e klasifikuar si rrugë primare ndërurbane. Ngjitur me zonën e terminalit është vendosur vija hekurudhore.

Është e rëndësishme të theksohet se shumica e pasagjerëve në udhëtime ndër-qytetëse shpërndahen aktualisht rreth shumë vendeve joformale ngjitjeje/zbritjeje nëpër qytet. Për këtë arsye, në të ardhmen një pjesë e rëndësishme e terminalit do të përfshijë një rritje në cilësinë dhe shpeshësinë e operatorëve të autobusëve përgjatë korridorit Rruga Durresit, por jo vetëm, si dhe shërbimet e taksive.

Terminali është pjesë e një strategjie të gjerë të transportit urban i cili do t'u japë zgjidhje nevojave urgjente për përmirësimin e trafikut dhe uljes së ndotjes së ambientit në Tiranë, nëpërmjet parkimit të gjithë mjeteve të transportit të udhëtarëve nga i gjithë vendi dhe krijimin e kushteve optimale për transportin e tyre në qytetin e Tiranës.

Objektivi i Bashkisë Tiranë është që të përmirësojnë lëvizshmërinë e përgjithshme, duke siguruar një terminal të transportit me kapacitet të plotë për të lejuar mjetet e transportit ndërqytetas të shkarkojnë pasagjerët, për lidhje me autobuzë urban dhe taksi përgjatë korridorit kryesor me pjesën tjetër të qytetit, duke zvogëluar bllokimet e trafikut në Qendrën e Qytetit, përmirësimin në uljen e ndotjes së ajrit dhe konsumin e karburantit për transport publik.

Organizimi i sipërfaqes për automjetet e transportit është përlogaritur si më poshtë vijon:

Në bazë të vlerësimit të parashikimit të kërkesës për pasagjerët dhe automjetet e pasagjerëve që kalojnë transit në Terminalin e Tiranës dhe oraret e tyre të integruara, është llogaritur numri i vend-parkimeve (ankorimeve) dhe hapësira e nevojshme e parkimit në Terminalin e Tiranës për autobusë ndërkombëtarë, ndërqytetës dhe të komunave, furgonë taksi (8+1), autobusë urbanë, taksi (4+1). Në fund janë përcaktuar **34 vend-parkime** për autobusët ndërkombëtarë, **45 vend-parkime** për autobusët ndërqytetës, **12 vend-parkime** për autobusët e komunave, **12 vend-parkime** për autobusët urbanë dhe **25 vend-parkime** për furgonë taksi (8+1).

Numri i llogaritur i vend-parkimeve dhe hapësirave të parkimit është konstatuar të përballojë kërkesën e pasagjerëve dhe automjeteve të pasagjerëve në Terminalin e Tiranës edhe për **vitin 2035**.

Linjat e automjeteve të pasagjerëve	N^o. i vendeve të qëndrimit
Autobus ndërkombëtarë	34
Autobus ndërqytetas	45
Autobuze të komunave	12
Autobuze urban	12
Furgona Taksi (8+1)	25
Parkim autobuze të natës	177

Qëllimet e Projektit

Qëllimet e projektit të Terminalit të Transportit Publik të Tiranës (TTPT) janë si më poshtë:

▪ **Transporti**

- Zhvillimi i TPTT-së në një nyjë të transportit intermodal që integron mjetet aktuale dhe të ardhshme të kalimit lokal dhe rajonal në një sistem gjithëpërfshirës transporti;
- Promovimi i transferimeve midis shumë mjeteve të ndryshme të transportit, si dhe aksesit të këmbësorëve dhe biçikletave në një vendndodhje në një mënyrë që është efiçente, logjike dhe e sigurt;
- Rritja e numrit të pasagjerëve të transportit publik të kalimit/transitit;
- Lidhja e kalimit lokal dhe rajonal me linjën hekurudhore dhe autobusët ndërqytetës, duke përfshirë hekurudhën e ardhshme ekspres; dhe
- Sigurimi i lidhjeve të mëtejshme për dhe nga Aeroporti Ndërkombëtar “Nënë Tereza”.
- TPTT ka për qëllim për të u bërë një qënder transporti dhe për këtë arsye duhet të ketë aftësinë dhe mundësinë të lidh të dy zonat urbane dhe zonat jashtë qytetit, në pajtueshmëri me zhvillimin e rrjetit hekurudhor dhe tramvait në të ardhmen.

▪ **Hartimi i Projektit të TTPT ka patur objektivat e mëposhtëm:**

- a. Vendosje të mirë në qytet,
- b. Përzgjedhjen e funksioneve të përshtatshme;
- c. Terminali të jete një nyje intermodale, duke e bërë të lehtë lëvizjen e udhëtarëve dhe krijimin e zonave të shkëmbimit, ato të tranzitit dhe zonat tregtare;
- d. Arkitekturë e përshtatshme;
- e. Fleksibiliteti.

TTPT është projektuar për të integruar rrjetin infrastrukturor dhe zonën urbane, të dyja të tanishme dhe të ardhshme: një nga akset kryesore të këtij projekti është vazhdimësi me një aks të ri urbanistik të Masterplanit të Tiranës.

▪ **Projektimi Urban**

- Nxitja e përdorimit të kombinuar, zhvillimit privat të orientuar drejt kalimit transit që plotëson vendin e TTPT-së dhe lagjet e afërme;
- Garantimi që projektimi, materialet dhe shkalla e një arkitekture të re plotëson përdorimin ekzistues dhe të ardhshëm të tokës/truallit;
- Lidhja e lagjeve me hyrjen e re të automjeteve, biçikletave, këmbësorëve; dhe
- Arritja e një marrëveshjeje zhvillimi që ofron mundësi ekonomike për qytetin, rajonin dhe vendin.

Arritja e këtyre qëllimeve do të krijojë një zonë që do të ketë pronat e patundshme të aksesueshme për transport në Qytetin e Tiranës, me vlera që mund të arrihen për të zhvilluar më plotësisht objektet e transportit për përfitim të ndërsjellë privat dhe publik. Këto

investime për pronat e patundshme dhe transportin do ta bëjnë Tiranën më tërheqëse për mundësi të mëtejshme zhvillimi dhe do të sjellin një shembull të qëndrueshëm, të nevojshëm për suksesin ekonomik.

Terminali i ri ka për qëllim të bëhet qendër e shkëmbimeve dhe të ketë aftësinë e lidhjes së dy zonave urbane dhe zonat jashtë qytetit, në pajtueshmëri me rrjetin hekurudhor ekzistues dhe linjën e tramit në të ardhmen.

Në këtë drejtim, projekti do të jetë i integruar me Planin e ri Urban të qytetit të Tiranës si edhe me masterplanin qendror të Tiranës.

Gjate studimit paraprak nga Bashkia e Tiranës dhe studimi i kryer nga konsulenti i huaj ITASLFERR Spa, Itali në lidhje me Trafikun Publik të Tiranës dhe zhvillimet e ardhshme, janë përzgjedhur paraprakisht 3 variante të projektit, të shoqëruara me treguesit kryesore si më poshtë vijon:

- (v) **dimensionimi i Terminalit,**
- (vi) **skema e përgjithshme e planimetrisë (përfshirë të gjitha sipërfaqet e parkimit dhe platformat, stacionin e trenit) etj,**
- (vii) **skemafunksionale**
- (viii) **analiza financiare dhe ekonomike**

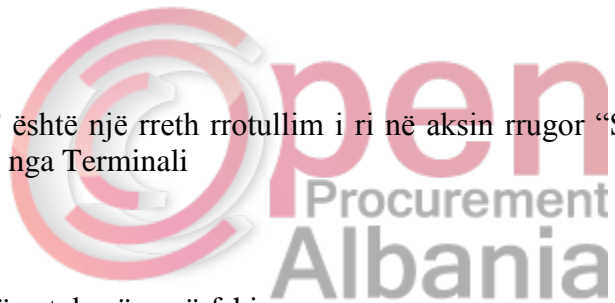
Aksesi Rrugor

Rruga në hyrje të TTPT është një rreth rrotullim i ri në aksin rrugor “SH 1”, e cila lejon për të shkuar në/ose për të dalë nga Terminali

Terminali i autobusëve

Organizimi i terminalit të autobusëve përfshin:

- v. Terminali për autobusa ndër-qytetor,
- vi. Terminali për autobusët ndërkombëtare në pronësi të kompanive të transportit shqiptar në veri,
- vii. Terminali për autobusët ndërkombëtare në pronësi të kompanive të huaja të transportit dhe zonën e parkimit taksi - van në jug ,
- viii. Terminali i autobusëve urban dhe zona e taksive në perëndim , garazhi dhe stacioni i shërbimit të karburantit në lindje.



2. Pikënisja e Projektit te Terminalit

Duke marrë parasysh strategjitë e zhvillimit të trafikut urban dhe transportit publik në Tiranë, transporti ndërqytetës si një shërbim i rregullt që duhet të përmbushë kërkesën në rritje të pasagjerëve është në gjendje të keqe në lidhje me stacionet e nisjes dhe mbërritjes të quajtura terminale. Rrjedhimisht, pikëpamja e përqendrimit të linjave të transportit të largët/në distancë (ndër-urban) ishte e nevojshme për krijimin e një Terminali multi-funksional per Transportin Publik ne Tirane.(TTPT)

Objektivi i Bashkisë Tiranë është që të përmirësojnë lëvizshmërinë e përgjithshme, duke siguruar një terminal të transportit me kapacitet të plotë për të lejuar mjetet e transportit ndërqytetas të shkarkojnë pasagjerët, për lidhje me autobuzë urban dhe taksi përgjatë korridorit kryesor me pjesën tjetër të qytetit, duke zvogëluar bllokimet e trafikut në Qendrën e Qytetit, përmirësimin në uljen e ndotjes së ajrit dhe konsumin e karburantit për transport publik.

Bashkia e Tiranës mbështetur nëpolitikat e saj dhe në Strategjinë e Zhvillimit të Qëndrueshëm të Transportit në qytetin e Tiranës dhe Ruajtjen e Ambientit, në bashkëpunim me Bankën Europiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH) dhe bazuar ne kuadrin ligjor ne Shqiperi për pjesëmarjen e sektorit privat ne implementimin e projekteve te sektorit publik (Partneritetit Publik Privat), në Ligjin Nr. 125/2013 (i ndryshuar) “Për koncesionet dhe Partneritetin Publik Privat”, dhe VKM Nr. 575, datë 10.07.2013 “Për miratimin e rregullave për vlerësimi dhe dhënie me koncesion/partneritet publik privat“ etj, Bashkia e Tiranës ne rolin e Autoritetit Kontraktor ka identifikuar dhe ka shlyrtuar Projektin e koncesionit /partneritetit publik privat “Terminali i Transportit Publik të Tiranës“(TTPT).

Banka Europiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH) ka asistuar Bashkinë e Tiranës per financimin e përgatitjes aktuale të një Studimi Fizibiliteti, Analizën Mjedisore dhe Sociale dhe përgatitjen e tenderit vijues si kontratë koncesioni.

Në vitin 2012 është lidhur Marrëveshja e Grantit lidhur midis BERZH dhe Bashkisë Tiranë (e ndryshuar), në datë 09.10.2012 „Për Studimin e Fizibilitetit të Termnialit të Transportit Publik te Tiranës, me vlerë 495.000 Euro.

Nëpërmjet ketij granti është financuar kontrata e konsulencës me objekt “Rishikimi i Studimittë Fizibilitetit ekzistues dhe Përgatitja e Tenderit të Koncesionit“ për Terminalin e Transportit Publik të Tiranës, lidhur ne datën 09.10.2012 midis Bashkisë Tiranë dhe konsulentit të huaj ITALFERR Spa, Itali.

Është rënë dakort që BERZH do të asistojë Bashkinë e Tiranës për financimin e përgatitjes të projektit te detajuar , duke përfshirë përfundimin e (i) studimi fizibiliteti, (ii) analizën mjedisore dhe sociale dhe përgatitjen e (iii) dokumentave te tenderit vijues si kontratë koncesioni.

Gjatë strukturimit të projektit si koncesion/ppp, Bashkia e Tiranës do të ofrojë një parcelë toke 85,000 metra katrorë të pozicionuar përgjatë korridorit kryesor që drejtohet nga veriperëndimi jashtë qytetit drejt Durrësit, për t’u kontraktuar në një plan afatgjatë për një koncesionar të ardhshëm.

Bashkia e Tiranës në vitin 2015, ka zhvilluar procedurat e tenderit për shërbime konsulence me objekt “Studimi i Fizibilitetit dhe Prgatitja e Dokumentave te Tenderit” për Projektin e Terminalit të Transportit Publik të Tiranës.

Fitues i tenderit u shpall kompania ITALFERR SPA Itali. Kontrata e Konsulences me kompaninë “ITALFERR SPA” Itali, u lidh në datë 04.02.2016 eshte financuar nga Banka Europiane për Rindërtim dhe Zhvillim.

3. Situata Aktuale

Së bashku me procesin e demokratizimit që filloi në vitin 1991, urbanizimi është zhvilluar më tej në kryeqytetin, Tiranë, e cila ka pësuar një rritje të shpejtë të popullsisë së zhvendosur nga zonat rurale dhe malore. Në 2008 popullsia e Tiranës arriti gjashtëqind e dyzet mijë (640,000) banorë nga dyqind e pesëdhjetë mijë (250,000) në 1989 ose një rritje prej pothuajse 270 për qind në vetëm nëntë vjet. Sipas dokumenteve të planifikimit, qyteti do të rritet në 1.000.000 banorë në vitin 2020.

Kështu, zhvillimet urbane në sektorët e transportit, ujë/kanalizime dhe menaxhimin e mbetjeve të ngurta, në veçanti duhet të balancoheshin urgjentisht me fluksin e popullsisë urbane.

Që nga fillimet e viteve 90’, trafiku rrugor është rritur eksponencialisht ne Tiranë. Sot rritja e trafikut rrugor jo vetem qe po i kushton shume infrastruktures, por rritja e ndotjes se ajrit po kercenon shendetin e njerzve qe jetojne dhe punojne ne qytet.

Ndarja modale e transportit publik aktualisht është rreth 36 për qind të të gjitha udhëtimeve, ose një total prej 800,000 udhëtime në ditë nga autobuzët dhe minibusë. Ky nivel i volumeve të pasagjerëve të autobusëve mund të pritet të bjerë në rreth 25 për qind e të gjitha udhëtimeve deri në vitin 2020, në përputhje me modelet e fundit të trafikut.

Ka një total prej 330 autobuzë urban te nje madhësisë standarde qe sot veprojnë së bashku ne 10 rrugët kryesore, dhe 100minubuse dhe rreth850 taksi. Transporti publik rregullohet nga Drejtoria e Transportit e Trafikut Rrugor Tiranë, nën kontratat e lidhura të licencimit dhe operacionet e taksive janë të liberalizuara. Vetëm një nga rrugët urbane operohet nga një kompani publike; të gjithë të tjerët janë operuar privatisht dhe nuk marrin subvencione.

Lëvizjet ditore të drejtuara nga jashtë autobuseve/minibuseve janë më të pakta se levizjet brenda për brenda dhe numeron 20,776 njësi.

- Rruga kryesore për lëvizjet jashtë është sërish rruga e Durrësit në të cilën kalojne 44% e lëvizjeve të përgjithshme për jashtë (9,092 levizje ne dite).
- Rruga e dyte kryesore për lëvizjet jashtë është rruga e Kavajes (7,292 levizje ne dite e barabarte me 35 % te totalit te “rrjedhjeve” per jashte), e cila së bashku me rrugën e Durrësit është e përfshirë në pothuajse 80% te totalit te “rrjedhjeve”jashte.
- Pjesa e mbetur prej 21% eshte e ndarë në rrugen e Elbasanit (3,528 levizje ne dite e barabarte me 17 % te totalit) dhe rruga e Dajtit (864 levizje ne dite e barabarte me 4% te totalit) e cila edhe per lëvizjet jashtë,eshte rruga me pak e rëndesishme.

Sipas Institutit të Statistikave, numri i automjeteve të regjistruara në Tiranë që nga viti 2010 është rreth 120 000. Tirana ka rreth 40% të automjeteve të Shqipërisë. Ngarkesa e trafikut është shumë e lartë dhe rrjeti në pjesën më të madhe të ditës është i mbushur plot, sidomos brënda unazës së

mesme.

Në Tiranë (që nga viti 2009) ka rreth 178 makina për 1000 banorë, është vetëm pak më pak se gjysma e mesatares evropiane dhe pritet që të rritet me shpejtësi vitet e ardhshme.

Motorizimi i shpejtë ka sjellë shumë probleme urbane në zonën metropolitane të Tiranës, si bllokimet e trafikut dhe ndotjen e mjedisit. Bllokimet e trafikut në rrugët e qytetit dhe në rrugët, që lidhen me rrethinat është duke u përkeqësuar vit pas viti. Kjo, sepse kapaciteti i rrugëve në zotërim për të udhëtuar nga rrethinat në qendër të qytetit është kufizuar shumë për shkak të parkimit ligjor/joligjor, ka një bllokim të trafikut, veçanërisht në rrugët radiale gjatë orëve të pikut në mëngjes dhe pasdite.

Përfshirja e disa donatorëve në financimin dhe zbatimin e studimeve që kanë të bëjnë me disa aspekte të sistemit të transportit po luajnë një rol të rëndësishëm në zbatimin e politikave të përmendura më sipër.

Sistemi rrugor në Tiranë është i paplotësuar në disa nga rrugët kryesore që të çojnë në qytet nga periferitë apo nga qytetet jashtë (Durrës, Elbasan, Dajti dhe Kavaja). Skema e rrugëve aktualisht bazohet në:

- një unazë kryesore (unaza e brendshme, apo unaza e qendrës) brenda të cilës përqëndrohen të gjitha aktivitetet kryesore në Tiranë;
- një unazë tjetër më e shkurtër dhe e papërfunduar (unaza e vogël)
- një pjesë e vogël e unazës së jashtme në pjesën lindore të qytetit.

Të dhënat e mësipërme tregojnë qartë një çështje tjetër të rëndësishme për zhvillimin e rrjetit rrugor në Tiranë. Dy nga tre unazat e përshkruara më sipër, unaza e brendshme dhe unaza e vogël kanë një seksion të përbashkëta në brigjet e Lanës. Kjo vjen nga dy arsye që paraqet një kufizim fizik që ka ndikuar shumë në zhvillimin e rrugëve në Tiranë.

Duke marrë parasysh strategjinë e zhvillimit të transportit publik në Tiranë, zhvillimi i qëndrueshëm i transportit përfshin të gjitha llojet e transportit me autobus në përputhje me legjislacionin në fuqi. Transporti ndërqytetës si një shërbim i rregullt që duhet të përmbushë kërkesën në rritje të pasagjerëve paraqet problematika dy problematika kryesore;

Së pari, krijimi i stacioneve të shpërndara (jo të integruara) shkakton vonesa në trafik, zvogëlim të kapaciteteve të parkimit në qytet. Bashkia e Tiranës ka liçensuar 54 linja qytetëse me një numër total flote mjetesh prej 243 autobusë, duke i shtuar edhe fluksin e mjeteve që vijnë në Tiranë, është llogaritur se nga Tirana përballon rreth 865 nisje/mbërritje në ditë.

Së dyti, stacionet e nisjes/mbërritjes nuk janë të pajisura me infrastrukturën e nevojshme për ti shërbyer pasagjerëve. Transporti rrethqytetës i destinuar për ti shërbyer nevojave të popullsisë që lëviz nga qendra e komunave në drejtim të qytetit dhe anasjelltas, përballat me sfida që lidhen me urbanizimin e shpejtë të komunave përreth Tiranës. Sot operojnë rreth 33 linja të rregullta rrethqytetëse me rreth 314 nisje/mbërritje në ditë (fluksi në orarin e pikut prej 34 autobus/orë). Stacionimi i linjave rrethqytetëse paraqet problematikën që pjesa më e madhe e këtyre linjave përfundojnë në qendër të Tiranës duke ndërhyrë në stacionet e linjave qytetëse dhe duke rënduar trafikun në akset hyrëse në qendër të Tiranës.

Transporti ndërkombëtar përfaqësohet nga 34 operatorë të transportit ndërkombëtar të pasagjerëve që ofrojnë shërbimin në 53 linja ndërkombëtare duke lidhur Tiranën me Greqinë, Italinë,

Gjermaninë, Turqinë, Maqedoninë dhe Kosovën. Për vetë natyrën e këtij shërbimi, pjesa më e madhe e agjensive janë të përqëndruara në Bulevardin Zogu I.

Mungesa e një terminali të integruar është një nga rekomandimet e shumë studimeve të kryera për transportin në qytetin e Tiranës, duke filluar që nga Strategjia e Transportit të Qëndrueshëm në 2009 dhe deri tek Studimi i fundit i financuar nga qeveria japoneze, Studimi Tematik i Tiranës, 2012. (JICA)

Në qershor 2009 përfundoi “Strategjia e Transportit të Qëndrueshëm të Rrugëve Bashkiake,” dhe “Plani i ri Rregullator Urban i Bashkisë së Tiranës” (PRRUBT) për vitin 2021 u përfundua gjithashtu në vitin 2009.

Problemet aktuale të trafikut rrugor:

- (1) Nevoja për Rrjetin Rrugor Hierarkik
- (2) Ngarkesa e Madhe në Rrugët Parësore Urbane
- (3) Trafiku i Pabalancuar i Automjeteve në CBD
- (4) Ulja e Kapacitetit Rrugor
- (5) Menaxhimi dhe Kontrolli i Trafikut
 - a. Mungesa e Sistemeve të Monitorimit të Trafikut
 - b. Rregullorja e Trafikut
 - c. Probleme të Parkimit

Ambiente të reja parkimi duhet të zhvillohen në vendndodhjet e mëposhtme:

- ✚ Ndalesat e njave kryesore intermodale (pikat e transferimit midis rrugëve parësore dhe kalimit publik, transporti me autobus ose një transport i ri publik);
- ✚ Në të gjithë CBD e Tiranës (brenda rrugës së unazës së mesme), veçanërisht rreth godinave të zyrave dhe godinave tregtare të mëdha, ku kërkesa për parkim është tepër e lartë; dhe
- ✚ Në nën-qendra (nëse ka) të ndodhura në periferinë e Tiranës.

Në Tiranë ndodhen rreth 70,000 automjete të regjistruara, rreth 30% e numrit total në shkallë vendi. Rreth 80% e automjeteve përdorin lëndë djegëse dizel që shkarkon një volum të sasisë të grimcave 20 herë më të lartë sesa motorët me naftë. Përveç monoksidit të karbonit, ndotësit kryesorë të shkaktuar nga automjetet përfshijnë Pb, S, CO₂, NO_x, O₃ dhe SO₂. Me rreth 90% të kostove të kapitalit nga transporti rrugor, në krahasim me 5% për transportin hekurudhor dhe 2.5% për transportin detar dhe aviacionin, ndotja e ajrit do të mbetet një çështje shqetësuese.

Kjo domosdoshmëri për qytetin për ta çliruar nga trafiku i rënduar prej mjeteve të transportit me autobus dhe për të rregulluar në parametra europian lëvizjen e njerëzve për/nga Tirana, u adresua edhe gjatë hartimit të Planit Rregullues të Qytetit, Dhjetor 2012, në të cilin u miratua pozicionimi i Terminalit Multimodal të Tiranës në hyrje të Tiranës.

Duke marrë parasysh strategjitë e zhvillimit të trafikut urban dhe transportit publik në Tiranë, transporti ndër-qytetës si një shërbim i rregullt që duhet të përmbushë kërkesën në rritje të pasagjerëve është në gjendje të keqe në lidhje me stacionet e nisjes dhe mbërritjes të quajtura terminale. Rrjedhimisht, pikëpamja e përqëndrimit të linjave të transportit të largët/në distancë

(ndër-urban) ishte e nevojshme për krijimin e një Terminali multi-funksional për Transportin Publik në Tiranë (TTPT).

Terminali është pjesë e një strategjie të gjerë të transportit urban i cili do t'u japë zgjidhje nevojave urgjente për përmirësimin e trafikut në Tiranë, nëpërmjet parkimit të gjithë mjeteve të transportit të udhëtarëve nga i gjithë vendi dhe krijimin e kushteve optimale për transportin e tyre në qytetin e Tiranës.

Objektivi i Bashkisë Tiranë është që të përmirësojnë lëvizshmërinë e përgjithshme, duke siguruar një terminal të transportit me kapacitet të plotë për të lejuar mjetet e transportit ndërqytetas të shkarkojnë pasagjerët, për lidhje me autobuzë urban dhe taksi përgjatë korridorit kryesor me pjesën tjetër të qytetit, duke zvogëluar bllokimet e trafikut në Qendrën e Qytetit, përmirësimin në uljen e ndotjes së ajrit dhe konsumin e karburantit për transport publik.

4. Projekti Teknik

VLERËSIMI I PARASHIKIMIT TË KËRKESAVE

4.1 Përmbledhje

Objektivat kryesorë të aktivitetit të parashikimit të kërkesës së vlerësimit po përcaktojnë dhe vlerësojnë kërkesën aktuale të automjeteve të pasagjerëve dhe pasagjerëve në zonat e transportit urban dhe jashtë-urban që prekin Terminalin e ardhshëm të Transportit Publik të Tiranës (TTPT) dhe parashikimin e tendencave të kërkesës për transport, si dhe flukset përkatëse të trafikut për planet kohore të viteve 1, 5, 10 dhe 20 që prej fillimit të funksionimit të terminalit.

Është e rëndësishme të theksojmë faktin se objektivi kryesor i kësaj pjese të studimit është që t'i ofrojë investitorit/koncesionarit numrin e autobusëve dhe furgonave-taksi (8+1 vende), të cilat aktualisht duhet të jenë duke përdorur Terminalin e Transportit Publik të Tiranës, oraret e tyre dhe nivelet e tyre të rritjes së ardhshme në plane kohore prej 1, 5, 10 dhe 20 vjetësh.

Kërkesa e pasagjerëve ndërqytetas e lidhur fuqimisht me dimensionimin dhe të ardhurat kryesore të TTPT-së, është edhe më e rëndësishme për objektivin kryesor të projektit sesa kërkesa për transport publik urban që duhet të shërbejë vetëm si një sistem shpërndarës/furnizues për Terminalin e Tiranës.

Si pasojë e elementëve të mësipërm, ekzistojnë dy modele të parashikimit të kërkesës për trafik, të nevojshme për vlerësimin e parashikimit të kërkesës të TTPT-së: *modeli i trafikut urban të Tiranës dhe modeli i trafikut ndërqytetas të Tiranës* (vendas dhe ndërkombëtar). Secili prej tyre ka nevojë për studime të zgjeruara dhe llogaritje trafiku dhe përpunim për kalibrimin e tyre të duhur.

4.2 METODOLOGJI

Ekzistojnë dy metoda për vlerësimin e kërkesës aktuale të automjeteve të pasagjerëve dhe pasagjerëve në Terminalin e Tiranës:

- 1) Modelimi i trafikut të pasagjerëve dhe automjeteve të pasagjerëve në zonat urbane të Tiranës dhe në zonat ndërqytetëse;
- 2) Identifikimi i numrit të licencave të transportit të pasagjerëve ose autorizimit të lëshuar për shoqëritë e autobusëve që operojnë në linja të rregullta autobusësh me origjinë/destinacion ose që kalojnë transit në Qytetin e Tiranës.

Në lidhje me metodën e parë nevojiten dy modele të parashikimit të kërkesës për pasagjerë, urban dhe ndërqytetës (kombëtar dhe ndërkombëtar), siç u theksua më sipër.

Për secilin model janë të nevojshme studime të zgjeruara dhe llogaritje trafiku për kalibrimin e tyre të duhur. Teknikisht është e pamundur të hartohen, ngarkohen të dhëna, të kalibrohen dhe drejtohen modele të tilla të mëdha brenda kësaj periudhe kohe relativisht të shkurtër.

Kryesisht ai duhet të jetë një proces i panevojshëm dhe i kushtueshëm për shkak se:

- Ka modele shumë të mira dhe të kohëve të fundit të përdorura nga studime të mëparshme në lidhje me transportin urban të Tiranës dhe transportin kombëtar shqiptar;
- Nuk duhet të jepen rezultate më të sakta me modelimin e ri të parashikimit të kërkesës për pasagjerët urbanë dhe ndërqytetës.

Në vijim të metodës së dytë mund të merren drejtpërdrejt të dhëna të besueshme dhe tepër të dobishme në lidhje me numrin e autobusëve dhe furgonave-taksi (8+1 vende) dhe oraret e tyre që kanë aktualisht Qytetin e Tiranës si origjinë/destinacion ose pikë transiti/kalimi.

Për shkak të arsyeve të mësipërme, Konsulenti ka zgjedhur të zbatojë metodën e dytë në lidhje me vlerësimin e kërkesës aktuale të pasagjerëve dhe automjeteve të pasagjerëve dhe të përdorë produktet dhe rezultatet e modeleve të studimeve të mëparshme të kohëve të fundit, me qëllim vlerësimin e parashikimit të kërkesës për vitin e parë, të pestë, të dhjetë dhe të njëzetë, në vijim të vitit të fillimit të funksionimit të terminalit.

Konsulenti ka zbatuar metodologjinë e mëposhtme duke përmbushur Detyrën 2-Vlerësimi i parashikimit të kërkesës:

- a. Rishikimi i të gjitha modeleve dhe të dhënave të studimeve ekzistuese në lidhje me transportin e pasagjerëve të qytetit të Tiranës dhe transportin e pasagjerëve ndërqytetës.
- b. Janë përzgjedhur modele dhe të dhëna të dobishme që duhet të përdoren në studimin e TTPT-së dhe besueshmëria e tyre është verifikuar duke kontrolluar dhe verifikuar të dhënat nga burime të ndryshme të besueshme.
- c. Konsulenti ka realizuar studime të shkurtra për rrugët dhe stacionet ekzistuese të autobusëve, intervista dhe shkëmbim operacioni me operatorët e autobusëve dhe operatorët e stacioneve të autobusëve, si dhe me përfaqësues të shoqatave të tyre. Studime të shkurtra trafiku janë kryer në ditët e javës (ditë pune dhe ditë pushimi) që janë ditë karakteristike për trafikun që kalon transit në Terminalin e Tiranës: të hënën,

- të mërkurën, të premten dhe të shtunën (e diela nuk është një ditë e tillë, veçanërisht gjatë periudhës së dimrit). Ditët karakteristike janë identifikuar mbi bazën e llogaritjeve ekzistuese të trafikut në studimet e mëparshme.
- d. Përditësimi dhe plotësimi i të dhënave të përzgjedhura dhe të verifikuara me të dhënat aktuale të marra nga burime të arsyeshme.
 - e. Krijimi i bazës së të dhënave me licenca të rregullta të transportit të pasagjerëve (linjat e autobusëve ndërkombëtarë, ndërqytetës dhe komunave) dhe orare të autorizuar, të marra nga autoritetet kompetente që lëshojnë licenca në sektorin e transportit të pasagjerëve: Ministria e Punëve Publike dhe Transportit e Shqipërisë, Rajoni i Tiranës (Qarku) dhe Bashkia e Tiranës për vitin 2012. Konsulenti ka verifikuar, kontrolluar dhe plotësuar këto të dhëna me të dhëna të tjera në lidhje me furgonat-taksi me 8+1 vende.
 - f. Oraret specifike dhe të integruara për nisjet dhe mbërritjet e autobusëve dhe furgonave-taksi me 8+1 vende në TTPT për vitin 2012 janë llogaritur në detaje, duke identifikuar madje parametrat e orëve të ngarkuara të trafikut dhe pikut për terminalin.
 - g. Do të përcaktohen numrat e autobusëve dhe furgonave-taksi që do të shfrytëzojnë dhe frekuentojnë TTPT-në për periudhat kohore: 1, 5, 10 dhe 20 vjet nga fillimi i operacioneve të terminalit. Nivelet e rritjes që vijnë nga modelet e studimeve të mëparshme do të përdoren pasi të verifikohen siç duhet.
 - h. Do të përcaktohet shpeshësia e sistemit të shpërndarjes/furnizimit në TTPT (linjat e autobusit urban).
 - i. Sa më sipër do të planifikohet numri i hapësirave të parkimeve të autobusëve dhe furgonave-taksi, vendeve të parkimit.

4.3 PËRZGJEDHJA E MODELIT TË TRANSPORTIT TË NEVOJSHËM PËR VLERËSIMIN E PARASHIKIMIT TË KËRKESËS PËR PASAGJERË

Pasi shqyrtoi dhe analizoi të gjitha studimet e mëparshme në lidhje me Tiranën (shihni Detyrën 1 – Vështrim paraprak i studimeve ekzistuese të përgatitura nga Bashkia), Konsulenti përzgjodhi:

- **Modelin e Parashikimit të Kërkesës për Transport të Projektit PTKSH 2 – Rishikim i Pesë Viteve të Para të Planit të Transportit Shqiptar Kombëtar – Louis Berger 2010**, si një model bazë për parashikimin e kërkesës për transportin e pasagjerëve për trafikun ndërqytetës (vendas dhe ndërkombëtar) në Shqipëri dhe
- **Modelin e Parashikimit të Kërkesës për Transport Urban të JICA – Projekti për Planifikimin Tematik Urban të Tiranës, 2012**, si bazë për parashikimin e kërkesës për transportin e pasagjerëve në qytetin e Tiranës.

Sa më poshtë modelet e përzgjedhura dhe rezultatet e tyre kryesore janë analizuar hollësisht, duke përzgjedhur dhe kontrolluar më tej produktet dhe rezultatet e tyre më të rëndësishme që do të përdoren për vlerësimin e parashikimit të kërkesës për pasagjerë dhe automjeteve të pasagjerëve.

Vetëm të dhënat dhe rezultatet përkatëse janë përdorur për vlerësimin e parashikimit të kërkesës siç janë nivelet e rritjes, ndryshimet ditore, javore dhe vjetore të trafikut dhe të dhënat e ndarjes së mjeteve të transportit.

Modelimi i PTKSH 2 (Rishikimi i Pesëvjeçarit të Parë të Planit të Transportit Shqiptar Kombëtar)

Kërkesa e Transportit të Pasagjerëve

Modelimi i kërkesës për transportin e pasagjerëve përbëhet nga përpjekja për të përcaktuar faktorët socio-ekonomikë që gjenerojnë dhe shpjegojnë volumin e lëvizjeve ndër-urbane të pasagjerëve (midis ZAT-eve). Louis Berger ndërtoi një sërë modelesh:

Një model gjenerimi për llogaritjen e qarkullimeve të trafikut të gjeneruara nga secila ZAT, duke përdorur si faktorë shpjegues karakteristikat socio-ekonomike të zonave (popullsia, nivelet e të ardhurave, potenciali i zhvillimit, niveli i motorizimit).

Një model tërheqjeje për llogaritjen e numrit të udhëtimeve të tërhequra nga secila zonë që përdor të dhëna hyrëse, të cilat karakterizojnë “tërheqshmërinë”, dinamizmin e këtyre zonave (popullsia, aktivitetet ekonomike, mundësitë për punësim, shërbimet e turizmit ose argëtimit/kohës së lirë...).

Një model shpërndarjeje, i aftë për të llogaritur numrin e udhëtimeve midis çdo dy zonave të analizës së trafikut që përdorin udhëtimet e llogaritura, të gjeneruara dhe të tërhequra si kontribute. Me qëllim simulimin e zgjedhjeve të destinacioneve të pasagjerëve, Konsulenti (Louis Berger) përdori një model të shpërndarjes së udhëtimeve në bazë të tipit të gravitetit, i cili lidhet shprehimisht me qarkullimet midis zonave me impedancë ndër-zonale ndaj udhëtimit.

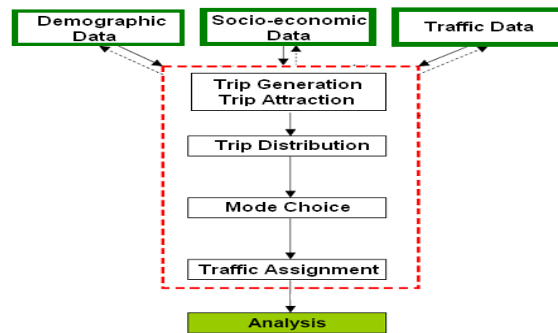
Impedanca e lidhjeve të rrjeteve përdoret për të përcaktuar itinerarin minimal midis secilit element çift origjinë-destinacion ku qarkullimet e trafikut janë planifikuar nga Modeli i Transportit. Kjo impedancë është kostoja e “perceptuar” nga përdoruesit e asaj lidhjeje gjatë udhëtimit të tyre në rrjet. Konsulenti (Louis Berger) përdori si impedancë kohën e udhëtimit midis centroideve. Koha e udhëtimit u llogarit si një funksion i distancës dhe shpejtësive mesatare sipas gjendjes dhe karakteristikave gjeometrike të rrjetit.

Louis Berger kalibroi modelin e shpërndarjes duke rregulluar qarkullimet/flukset e llogaritura për vitin 2010 për qarkullimet e trafikut të regjistruara gjatë studimeve të trafikut.

Një përmbledhje e këtij procesi modelimi tregohet në Figurën e mëposhtme 2.1: udhëtimit të tyre në rrjet. Konsulenti (Louis Berger) përdori si impedancë kohën e udhëtimit midis centroideve. Koha e udhëtimit u llogarit si një funksion i distancës dhe shpejtësive mesatare sipas gjendjes dhe karakteristikave gjeometrike të rrjetit.

Louis Berger kalibroi modelin e shpërndarjes duke rregulluar qarkullimet/flukset e llogaritura për vitin 2010 për qarkullimet e trafikut të regjistruara gjatë studimeve të trafikut.

Njëpërmbledhje e këtij procesi modeli tregohet në Figurën e mëposhtme 2.1:
Figura 2.1 Procesi i Modelimit të Kërkesës për Transportin e Pasagjerëve



	Numri mesatar ditor		
	2010	2015	2030
Rritja mesatare vjetore e normës së pasagjerëve : 2010-2015 and 2015-2030	-	14.4%	4%
Gjatësia mesatare e udhëtimit në km	103	126	123

Modelet e Parashikimit të Kërkesës

Për të zhvilluar modelet e parashikimit të kërkesës për Tiranën, Studimi lokal i kryer nga fundi i muajit shtator deri në tetor 2008, që përfshin informacion socio-ekonomik dhe për udhëtime të 7,000 personave të marrë nga 75 ZAT (Figura 2.4), është shfrytëzuar si grupi i vetëm i të dhënave që është i disponueshëm. Meqë sipas studimit të intervistuarit u pyetën rreth udhëtimeve të tyre të kryera vetëm për tre orë midis orës 6:00 dhe 9:00 paradite, modelet e parashikimit të kërkesës janë zhvilluar gjithashtu vetëm për orët më të ngarkuara të mëngjesit. Për më tepër, meqë është projektuar vetëm për orët më të ngarkuara të mëngjesit, supozohet se të gjitha qëllimet e udhëtimeve të gjeneruara janë vetëm nga shtëpia në punë, shkollë dhe vende të tjera. Si rezultat, udhëtimet që nuk bazohen në vende të ndryshme nga shtëpia, si për shembull udhëtimet e punës që normalisht zënë pjesë të konsiderueshme, nuk u përfshinë në modelet e parashikimit të kërkesës.

4.4 Parashikimi i Kërkesës

Llogaritja e Udhëtimeve Totale të Ardhshme dhe Matrica Origjinë-Destinacion

Viti i synuar për kërkesën e parashikimit është caktuar viti 2027, i cili është gjithashtu i njëjtë si viti i synuar afatgjatë në këtë Studim. Së pari, udhëtimet e gjeneruara dhe të tërhequra për secilin ZAT janë llogaritur nëpërmjet modelit të gjenerimit të udhëtimeve që përdor karakteristika socio-ekonomike zonale të projektuara në kapitullin e mëparshëm si kontribute.

Përgjithësisht, si rezultat zonat e mëdha kanë një numër të madh gjenerimesh të udhëtimeve. Megjithatë, për zonat e udhëtimeve nga shtëpia në punë dhe nga shtëpia në vende të tjera ku tërheqshmëria tejkalon gjenerimin mund të shihen jashtë CBD-së, si dhe nënqendrat e projektuara nga Bashkia si për shembull Ish Stacioni Hekurudhor, Zona e Spitalit Universitar të Tiranës, Qyteti Studenti, Fusha e Aviacionit, Kombinati dhe Kodra e Kamzës; dhe zona përgjatë autostradës së Durrësit. Ka shumë udhëtime në këto zona. Ndërkohë, udhëtimet nga shtëpia në shkollë tregojnë një tendencë të ndryshme dhe zonat me universitete janë të prirura për udhëtime.

Më pas, matricat e mësipërme të Origjinës-Destinacionit për qëllime udhëtimi janë ndarë në mjete automobilistike, transiti dhe ecjeje në këmbë nëpërmjet modelit të ndarjes së mjeteve të transportit. Përgjithësisht, numri total i udhëtimeve në Tiranë në orët më të ngarkuara të trafikut të mëngjesit (6:00-9:00 paradite) do të rriten ndjeshëm në të ardhmen. Rritja nga viti 2008 në 2027 është llogaritur të jetë 2.4 herë. Në lidhje me ndarjet e mjeteve të transportit, të dyja mënyrat e mjeteve të transportit automobilistik dhe transitit do të kenë peshë, ndërsa ecja në këmbë do të humbë peshën e saj kur vetë numri total do të rritet. Kjo mund të ndodhë për shkak se distanca mesatare e udhëtimit pritet të jetë mëe gjatë pasi zona metropolitane e Tiranës do të zgjerohet së bashku me zonat shtesë rrethuese të zhvillimit në të ardhmen. Udhëtime shtesë do të kryhen ose me mjete motorike, ose me anë të kalimit/transitit. Kështu, rritja e konsiderueshme si në udhëtimet me mjete motorike, edhe me anë të kalimit/transitit pritet në të ardhmen dhe rritja llogaritet të trefishohet.

Tabela 2.2 Udhëtimet totale aktuale dhe të ardhme në Orët më të Ngarkuara të Trafikut të Mëngjesit (6-9 paradite) në bazë të Qëllimit dhe Mjetit të Transportit

Trip Purpose	Present Person Trips (2008)				Future Person Trips (2027): Do Nothing Case			
	Auto	Transit	Walk	All Modes	Auto	Transit	Walk	All Modes
Home-To-Work	97,000 (37%)	103,500 (40%)	60,400 (23%)	260,900 (100%)	295,300 (47%)	265,300 (42%)	72,900 (12%)	633,600 (100%)
Home-To-School	5,600 (8%)	39,900 (55%)	27,000 (37%)	72,500 (100%)	20,900 (11%)	119,300 (64%)	45,900 (25%)	186,100 (100%)
Home-To-Other	4,800 (10%)	11,300 (24%)	30,200 (65%)	46,300 (100%)	4,900 (5%)	59,500 (66%)	25,600 (28%)	89,900 (100%)
Total	107,400 (28%)	154,700 (41%)	117,500 (31%)	379,700 (100%)	321,100 (35%)	444,100 (49%)	144,400 (16%)	909,600 (100%)

4.4.1 Planifikimi i Udhëtimeve

Kur kërkesa për udhëtime që quhet matrica e Origjinë-Destinacionit, llogaritet dhe zhvillohet në rrjet, mund të parashikohet kërkesa për trafik në rrjet. Ky seksion tregon rezultatet e një parashikimi të rasteve të mëposhtme:

- Rasti i Vitit Bazë: Planifikon kërkesën aktuale për rrjetin e autostradës për udhëtime në vitin bazë (domethënë viti 2012). Kjo do të jetë baza për vlerësimin e alternativave.
- Rasti i Mosndryshimit / Mosbërjes asgjë: Planifikon kërkesën e ardhshme për udhëtim në rrjetin e autostradës në vitin bazë. Ky është një rast hipotetik dhe mund të zbulojë nevojën e ndërtimit dhe përmirësimit të rrugës për plotësimin e kërkesës së ardhshme.

Në lidhje me zhvillimin e rastit të vitit bazë, *matricat e Origjinë-Destinacionit nga Studimi Lokal në vitin 2008 janë përditësuar për vitin 2012 në bazë të të dhënave të vëzhgimit nga Studimi i Llogaritjes së Trafikut, Studimi i Origjinës-Destinacionit të Automjeteve dhe Studimit të Origjinës-Destinacionit të Pasagjerëve të Autobusëve të kryera në vitin 2011.*

Për më tepër, ZAT shtesë rreth qytetit të Tiranës janë shtuar në rrjet që tashmë përbëhet nga një numër total prej 93 ZAT. Informacioni për kostot e udhëtimit nga Studimi i Opinioneve të Transportit është bërë gjithashtu një kontribut për parametrat e rrjetit tëkalimit/transitit dhe autostradës në JICA STRADA.

Rezultatet e planifikimit të udhëtimeve në dy rastet e mësipërme janë paraqitur në Figurën 2.6. Që prej vitit 2012 duket se nuk ka probleme kryesore në lidhje me gjendjen e trafikut në rrjetin rrugor në orët më të ngarkuara tëtrafikut të mëngjesit, me përjashtim të disa rrugëve parësore radiale/rrezore. Megjithatë, nëse nuk merren masa, parashikohet të ndodhë përqendrimi i trafikut me një raport V/C mbi 1.5, kështu shumë rrugë lidhin qendrën dhe zonat periferike. Ky skenar i rastit të mosndryshimit ose mosbërjes asgjë mund të jetë një rast ekstrem; pra, në fakt shumë përdorues të makinave private mund t'i drejtohen kalimit/transitit për shkak të kësaj dendësie të madhe trafiku. Në çdo rast, kjo nënkupton se përmirësimi i dukshëm në kapacitetin e rrjetit rrugor do të jetë i nevojshëm për përshtatjen e trafikut në rritje të automjeteve në të ardhmen.

4.5 TREGU POTENCIAL I TRANSPORTIT TË PASAGJERËVE TË TERMINALIT TË TIRANËS

4.5.1 Mjetet e transportit të pasagjerëve që prekin Terminalin e Tiranës

TTPT mund të frekuentohet nga linja ndërkombëtare të rregullta të autobusëve, linjat e rregullta të autobusëve ndërqytetës, linjat e rregullta të autobusëve të komunave (që lidhin qytetin me komunat dhe/ose bashkitë e tjera të afërme) që kanë Tiranën si origjinë dhe/ose destinacion ose që kalojnë transit përmes saj.

Sistemi i linjave të autobusëve urbanë të Tiranës do të bëhet një sistem shpërndarës dhe furnizues për pasagjerët transportues të terminalit nga qyteti i Tiranës për TTPT-në dhe që shpërndajnë pasagjerë nga TTPT në qytetin e Tiranës.

Konsulenti propozon të përfshijë nëTTPT edhe furgonat-taksi me 8+1 vende që operojnë në linjat e komunave dhe ndërqytetëse, të cilat synojnë rregullimin e tregut, përmirësimin e shërbimit të transportit për pasagjerët, lehtësimin e trafikut në qytetin e Tiranës dhe të ardhura të shtuara për koncesionin e terminalit.

Ka mundësi që në të ardhmen, TTPT mund të përfshijë stacionin hekurudhor si një zgjidhje alternative, pas rindarjes së pritshme të Stacionit të vjetër Qendror Hekurudhor të Tiranës, pra do të frekuentohet edhe nga pasagjerët hekurudhorë. Përveç kësaj, TTPT mund të përfshijë një platformë tramvaj (si një zgjidhje alternative) në krye të platformës hekurudhore, kur linjat e tramvajit të reja të parashikuara do të vihennë veprim, kështu që duhet të frekuentohet edhe nga linjat e tramvajit që do të shërbejnë si një sistem ushqyes dhe shpërndarës shumë për terminalin.

Duke marrë parasysh sa më sipër, janë përcaktuar përdoruesit e identifikuar të sektorëve të transportit kryesor të TTPT-së që prekin aktivitetin e ardhshëm të Terminalit të Tiranës:

- (a) Transporti rrugor ndërkombëtar dhe ndërrurban/ndërqytetës i pasagjerëve
- (b) Transporti urban dhe periferik i pasagjerëve për Tiranën- Potencialisht, transporti hekurudhor i pasagjerëve, pas zhvendosjes së stacionit hekurudhor të Qendror të Tiranës, kur mund të vihet në funksionim edhe një linjë e re tramvaji .

4.5.2 Vendndodhja e Terminalit të Tiranës dhe ndarja totale e trafikut të automjeteve të pasagjerëve që kalojnë transit në qytetin e Tiranës

Duke marrë parasysh vendndodhjen e TTPT-së në skajin veriperëndimor të Qytetit të Tiranës, është e nevojshme të vlerësohet me llogaritjen më të saktë pjesa e automjeteve ekzistuese të pasagjerëve që do të kenë mundësi të hyjnë në TTPT pasi të ketë filluar funksionimi i tij.

Nga totali i autobusëve/furgonave, transferimet e brendshme arrijnë numrin e 18,066 njësive. Rruga hyrëse kryesore në drejtimin e brendshëm është Rruga e Durrësit me 7,250 transferime në ditë (e barabartë me 40% të lëvizjeve totale në drejtimin e brendshëm), ndjekur nga Rruga e Elbasanit me 5,270 transferime në ditë (29%); Rruga e Kavajës me 4,674 transferime në ditë (26%) dhe së fundi Rruga e Dajtit me 872 transferime në ditë (5%).

Transferimet e përditshme me autobus/furgon në drejtimin e jashtëm janë më të shumta sesa ato në drejtimin e brendshëm dhe arrijnë shifrën e 20,776 njësive. Rruga kryesore në drejtimin e jashtëm është sërish Rruga e Durrësit në të cilën kalojnë 44% të transferimeve të përditshme të drejtuara nga jashtë (9,092 transferime në ditë). Rruga e dytë kryesore e drejtuar nga jashtë është Rruga e Kavajës (7,292 transferime në ditë të barabarta me 35% të lëvizjeve totale të drejtuara nga jashtë) që me Rrugën e Durrësit është përfshirë me pothuajse 80% të lëvizjeve totale të drejtuara nga jashtë. Pjesa e mbetur prej 21% ndahet në Rrugën e Elbasanit (3,528 transferime në ditë të barabartë me 17% të lëvizjeve të drejtuara nga jashtë) dhe Rruga e Dajtit (Dibrës) (864 transferime në ditë të barabarta me 4% të lëvizjeve të drejtuara nga jashtë) që edhe për lëvizjet e drejtuara nga jashtë, është rruga më pak e rëndësishme.

4.5.3 Fluksi i të dhënave të pasagjerëve në Shqipëri. Ndryshimi vjetor i trafikut

Konsulenti nuk posedonte të dhëna të rregullta statistikore rreth flukseve të trafikut të pasagjerëve (pasagjerëve dhe km pasagjerëve) në rrjetin rrugor shqiptar sipas disa viteve në mënyrë që të kryente një analizë të plotë të regresionit për lidhjen e tyre me treguesit makroekonomikë. Të dhënat e vetme të disponueshme janë të dhënat në lidhje me fluksin e pasagjerëve në portet tona detare, fluksin e pasagjerëve në Aeroportin Ndërkombëtar të Rinasit dhe në të gjitha pikat ndërkufitare shqiptare për disa vjet.

Duke marrë parasysh se trafiku ndër-kufitar i pasagjerëve dhe automjeteve të pasagjerëve ka një ndikim të drejtpërdrejtë në trafikun e pasagjerëve në rrjetin rrugor shqiptar, sidomos në normat e rritjes, Konsulenti ka siguruar të dhëna të detajuara dhe diku të pabotuara në lidhje me trafikun ndër-kufitar.

Në tabelat dhe figurat e mëposhtme tregohet transporti ajror, detar dhe tokësor i pasagjerëve nëpër pikat doganore shqiptare.

Tabela 2.4 Transporti Ajror dhe Detar i Pasagjerëve. Vitet 1994 - 2011

Njësitë	Year																	
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Udhëtarët detarë	383,003	362,751	389,775	271,201	416,285	681,315	681,240	723,842	747,785	858,560	931,705	988,951	978,115	924,582	1,079,559	1,160,035	1,119,803	1,234,849
Udhëtarët Ajrorë	158,192	213,343	283,010	242,435	295,308	356,823	408,334	460,020	495,102	561,446	649,750	784,640	906,103	1,107,323	1,259,665	1,394,688	1,536,822	1,817,084
Totali	541,195	576,094	672,785	513,636	711,593	1,038,138	1,089,574	1,183,862	1,242,887	1,420,006	1,581,455	1,773,591	1,884,218	2,031,905	2,339,224	2,554,723	2,656,625	3,051,933

4.5.4 Automjetet shqiptare të pasagjerëve të regjistruara dhe në qarkullim

Në tabelën 2.14 tregohet inventari i mjeteve rrugore të pasagjerëve të regjistruara në Republikën e Shqipërisë.

2.14 Tabela 2.14 Automjetet rrugore të pasagjerëve të regjistruara në Shqipëri, sipas kategorive të mjeteve

Viti	Makina	Furgonë (8+1)	Autobusë (> 9 vende)	Të gjithë automjetet e pasagjerëve
1993	56,728	3,943	1,645	62,316
1994	67,960	4,237	1,768	73,966
1995	58,682	3,459	1,443	63,584
1996	67,278	3,958	1,652	72,888
1997	76,822	4,548	1,898	83,269
1998	90,766	4,798	2,002	97,566
1999	92,252	6,399	2,670	101,322
2000	114,532	8,739	3,647	126,918
2001	133,533	10,823	4,516	148,872
2002	148,531	10,934	4,563	164,027
2003	174,782	11,280	4,707	190,770
2004	190,004	13,034	5,439	208,478
2005	195,125	15,316	6,391	216,832
2006	225,114	18,706	7,806	251,626
2007	237,932	15,343	6,403	259,678
2008	248,938	15,899	6,645	271,482
2009	264,362	16,429	6,594	287,385
2010	277,045	17,311	7,032	301,388
2011	282,916	16,643	6,698	306,256

Tabela 2.15 tregon automjetet rrugore të udhëtarëve në qarkullim në territorin shqiptar.

2.15 Tabela 2.15 Automjetet rrugore të pasagjerëve në qarkullim në territorin shqiptar, sipas kategorive

Viti	Makina	fugona (8+1)	Autobusë (> 9 vende)	Të gjitha automjetet e pasagjerëve
1993	38,456	3,210	1,621	43,288

1994	46,070	3,451	1,743	51,263
1995	39,781	2,816	1,422	44,019
1996	45,608	3,223	1,628	50,459
1997	52,078	3,704	1,871	57,652
1998	61,530	3,907	1,973	67,411
1999	62,538	5,211	2,632	70,380
2000	77,641	7,116	3,594	88,352
2001	90,522	8,813	4,451	103,786
2002	100,689	8,903	4,496	114,089
2003	118,485	9,186	4,639	132,309
2004	128,804	10,614	5,360	144,778
2005	132,275	12,471	6,299	151,045
2006	152,605	15,232	7,693	175,530
2007	161,294	12,494	6,310	180,098
2008	168,755	12,946	6,549	188,250
2009	179,211	13,378	6,498	199,088
2010	187,809	14,096	6,930	208,835
2011	191,787	13,553	6,601	211,941

Tabela 2.57 Parametrat kryesore urbane të trafikut për vitet 2015, 2020, 2025, dhe 2035 (me dhe pa linjën e tramvajit Veri-Jug)

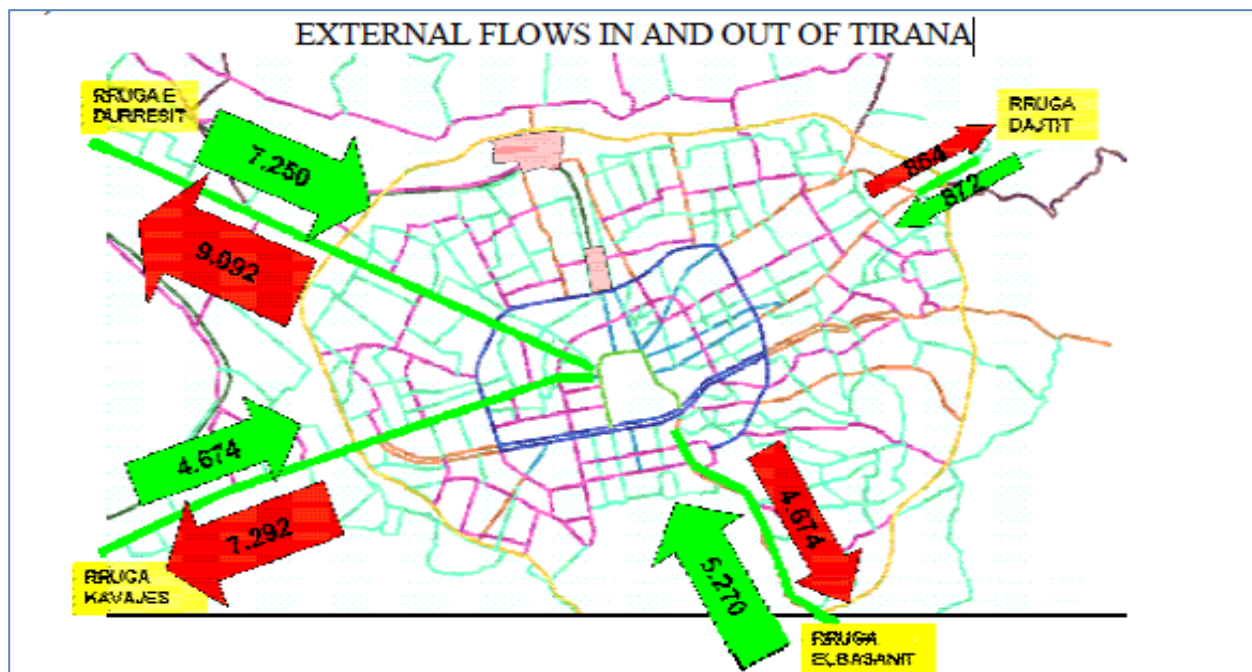
Tabela e ndarjes modale për vitin 2015 (pa linjën e tramvajit Veri - Jug) jepet më poshtë:

Makina për në /nga Terminali i Tiranës	3%
Furgona (8+1) për në /nga Terminali i Tiranës	1%
Autobusë Urbanë për në /nga Terminali i Tiranës	96%

Viti 2015							
Mënyra e Transportit	Orët e Pikut 09:00 - 10:00			Totali ditor			Kapacitet vende / automjet
	Pasagjerë	Automjete	Kalim automjet/mesatar	Pasagjerë	Automjete	Kalim automjet/mesatar	
Nisjet nga Tirana për në Terminal							
Makina për në terminal	63	25	2.5	865	346	2.5	5

Sa më poshtë modelet e përzgjedhura dhe rezultatet e tyre kryesore janë analizuar hollësisht, duke përzgjedhur dhe kontrolluar më tej produktet dhe rezultatet e tyre më të rëndësishme që do të përdoren për vlerësimin e parashikimit të kërkesës për pasagjerë dhe automjeteve të pasagjerëve. Vetëm të dhënat dhe rezultatet përkatëse janë përdorur për vlerësimin e parashikimit të kërkesës siç janë nivelet e rritjes, ndryshimet ditore, javore dhe vjetore të trafikut dhe të dhënat e ndarjes së mjeteve të transportit.

Figura 2.7 Flukse hyrëse dhe dalëse në Tiranë



A. Linjat e Rregullta ndërkombëtare të Autobusëve në Terminalin e Tiranës

Konsulenti ka identifikuar linjat ndërkombëtare të rregullta të autobusëve të transportit të pasagjerëve nga Shqipëria në vende të tjera si Greqia, Italia, Maqedonia, Turqia, Gjermania, Mali i Zi dhe Kosova, si përdorues të mundshëm të TPTT, informacioni i detajuar në lidhje me linjat e autobusëve dhe oraret e tyre kohore sigurohen nga Ministria e Punëve Publike dhe Transportit dhe Drejtoria e Transportit e Bashkisë së Tiranës.

Informacione të tjera të dobishme janë dhënë nëpërmjet konsultimeve të drejtpërdrejta dhe vrojtimeve në terren në lidhje me funksionimin e linjave të rregullta ndërkombëtare të autobusëve.

B . Linjat e rregullta ndërqytetase të Autobuzeve ve ne Terminalin e TIRANËS

Duke mos patur ende një terminal të integruar të autobusëve ndërqytetës në Tiranë, ekzistojnë disa stacione autobusësh dhe furgonash të përhapur në qytet. Ato janë të vendosur kryesisht në rrugë, pa tualete, pa sportel biletash, pa dhomë pritjeje, etj, dhe shkaktajnë probleme të konsiderueshme të trafikut. Stacionet e autobusëve ekzistuese individuale drejtohen nga stacionet e autobusëve privatë dhe ndërkombëtare, dhe vendet janë paraqitur në Figurën 2.32 siç paraqitet më sipër.

Të dhënat e mbledhura kanë qenë objekt i një analize, përpunimi dhe interpretimi të mëtjeshëm për shkak të mangësive të informacionit, formave të vështira dhe të paqarta që kishin, sidomos kontrollit të të dhënave nga burime të ndryshme.

Nga lista e linjave ndërqytetase, janë përzgjedhur vetëm linjat të cilat kanë gjasa të frekuentojnë TPTT e ardhshëm.

Linjat e rregullta ndërqytetase të autobusëve ndahen në 4 grupe: Linjat e autobusëve Jugore, linjat e autobusëve Jug-Lindorë, linjat e autobusëve Veriorë dhe linjat e autobusëve që kanë destinacion Tiranën.

C. Linjat e rregullta periferike të autobusëve që lidhi Tiranën me rreth komunave dhe bashkive

Pasqyrë e Komunave dhe bashkive rreth linjave të autobusëve të Tiranës

Në Qarkun e Tiranës janë 33 linja të rregullta të autobusëve të komunave që operohen nga komunat individuale përreth dhe komuna e Kamzës (por në fakt të gjitha nga operatorë privatë), siç paraqitet në Figurën 2.42.

Përmbledhje e të gjitha operacioneve të linjave të autobusëve të komunave paraqitet edhe në Tabelën 2.43 Frekuencat e shërbimit janë të fiksuara në licencën e transportit (të lejuar), të lëshuar nga autoriteti kompetent. Shumica e linjave të komunave duket se mbivendosen me linjat e autobusëve të qytetit.

D. Linjat urbane të Autobuzeveve Terminalin e Transportit Publik të Tiranës

1. Pasqyrë e Linjave të autobusëve urbanë në Tiranë

Harta e linjave të autobusëve të qytetit të Tiranës paraqitet në Figurën 2.44. Tirana ka gjithsej 11 linja të autobusëve të qytetit. Linjat ekzistuese të autobusëve të qytetit janë organizuar kryesisht në bazë të një sistemi radial, me anë të të cilit linjat shkojnë nga rrethinat e qytetit në qendër të qytetit. Përveç kësaj, ka disa "qendra të ndërmjetme", të tilla si linja Kinostudio - Kombinat dhe linja Uzina Dinamo e Re (ose Sharra). Për më tepër, ekzistojnë dy linja qarkore që nuk ndjekin skemën radiale: domethënë, linja e Unazës (Unaza), e cila shkon përgjatë Unazës së Mesme nëpër qendër të qytetit, dhe linja Tirana e Re, e cila ka një rrugë rrethore kaluese në qendër të qytetit dhe në pjesën perëndimore të Tiranës nëpërmjet përfundimit të pjesës së Unazës së jashtme.

5. Tabelat përmbledhëse të transportit urban të pasagjerëve në Terminalin e Tiranës dhe anasjelltas

Për të qenë në gjendje për të gjetur atributet kryesore të fluksit të pasagjerëve urbane që vijnë në Terminalin nga qyteti i Tiranës dhe shpërndahen në qytetin e Tiranës nga terminali, ne duhet të caktojmë edhe raportet e orëve të pikut të automjeteve të udhëtarëve që nisen dhe mbërrijnë në terminalin e Tiranës me destinacion dhe origjinë vende, qytete dhe komuna të tjera.

Në tabelën 2.56 / 1 në vijim dhe në figurën 2.47 / 1 janë paraqitur oraret e kombinuara dhe variacionet e përditshme të linjave të rregullta të autobusëve ndërurbanë dhe të komunave që kalojnë në Terminalin e Tiranës. Duke qenë se autobusët ndërqytetas dhe të komunave përbëjnë shumicën e autobusëve tranzit në Terminalin e Tiranës (1365 autobusë nga 1601 në total, ose rreth 85% e totalit të autobusëve), intervali orët e pikut të tyre do të përfaqësojnë

(do të jënë të njëjta) për të gjithë linjat e rregullta të automjeteve të pasagjerëve të marra në mënyrë të pavarur.

Tabela 2.56/1 Raportet e orëve të pikut për linjat e rregullta të autobusëve ndërqytetas dhe të komunave që kalojnë në Terminalin e Tiranës.

All intercity and Communes regular bus lines transiting in Tirana Public Transport Terminal																																									
Traffic flow direction by regular bus lines	Bus frequency subtotals	Hour Intervals																																							
		3:30	4:00	4:30	5:00	5:30	6:00	6:30	7:00	7:30	8:00	8:30	9:00	9:30	10:00	10:30	11:00	11:30	12:00	12:30	13:00	13:30	14:00	14:30	15:00	15:30	16:00	16:30	17:00	17:30	18:00	18:30	19:00	19:30	20:00	20:30	21:00	21:30	22:00	22:30	23:00
Departures Communes	250	0	0	0	7	2	7	6	10	4	12	3	12	6	9	4	14	4	9	7	12	4	11	3	13	6	9	5	15	3	9	6	9	4	8	2	7	5	2	1	0
Arrivals Communes	250	0.0	0.0	0.0	0	7	7	7	4	12	6	9	6	9	7	11	4	11	9	8	3	12	7	9	6	9	8	12	2	10	10	7	3	9	5	5	4	4	3	5	0
Total communes	500	0	0	0	7	9	14	13	14	16	18	12	18	15	16	15	18	15	18	15	15	16	18	12	19	15	17	17	13	19	13	12	13	13	7	11	9	5	6	0	
Departures Intercity	432.5	1	2	0.5	6	6	20	13	27	15	24	11	19.5	12	24	11	21	12	31	11	32	13	28	12	24	6	19	6	8	3	5	6	1	2	2	0	0	0.5	1	0	0
Arrivals Intercity	432.5	1.5	1.0	0	2	2	2	6	9	14	30	25	32	25	23	18	15	16	13	13	14	14	14	12	15	18	15	14	14	15	10	9	8	7	4	4	0	0	1	0	0
Total Intercity	865	2.5	3	0.5	8	8	22	19	36	29	54	36	51	36.5	47	29	36	28	43	24	46	27	42	24	39	24	34	20	22	18	15	15	9	9	6	4	0	0.5	2	0	0
Departures Intercity + Communes	682.5	1	2	0.5	13	8	27	19	37	19	36	14	31.5	18	33	15	35	16	40	18	44	17	39	15	37	12	28	11	23	6	14	12	10	6	10	2	7	5.5	3	1	0
Arrivals Total Intercity + Communes	682.5	1.5	1	0	2	9	13	13	26	36	34	37.5	33.5	30	29	19	27	22	21	17	26	21	21	21	27	23	26	16	25	20	16	11	16	9	9	4	4	4	5	0	
Total Intercity + Communes	1,365	2.5	3	0.5	15	17	36	32	50	45	72	48	69	51.5	63	44	54	43	61	39	61	43	60	36	58	39	51	37	39	31	34	28	21	22	19	11	11	9.5	7	6	0
Peak hour ratio of departures	7.25%																							50																	
Peak hour ratio of Arrivals	10.40%																							71																	
Total Peak Hour Ratio	8.83%																							121																	

6. Ristrukturimi i rrjetit të linjave urbane te Terminalit të Tiranës

Alternativa 1 e rristrukturimit të linjave të autobusëve urbanë të Tiranës

Ekzistojnë tre linja të autobusëve urbanë në Tiranë që ndikojnë në Terminalin e Transportit Publik Tiranë:

- Qendër Tiranë – Instituti Bujqësor (Instituti)** (Autobusët e kësaj linje autobusi do të kalojnë tranzit nëpërmjet Terminalit të Tiranës.
- Qendër Tiranë – Laprakë** - Duhet të ndryshohet, duke u zgjeruar në Terminalin e Tiranës i cili do të jetë (terminali) stacioni i fundit i linjës.
- Tirana e Re – Dogana** - Duhet të ndryshohet, duke u zgjeruar në Terminalin e Tiranës i cili do të jetë (terminali) stacioni i fundit i linjës.

Me qëllim përmirësimin e aksesit të Terminalit të Tiranës nga të gjitha zonat e qytetit, Konsulenti rekomandon bashkimin dhe zgjerimin e linjave të autobusëve të qytetit si në vijim:

- Linjën e autobusit të **Qytetit të Studentëve** melinjën e autobusit të Institutit Bujqësor (do të zëvendësohet nga linja V-J e tramvajit);
- Linja e Autobusëve të **Sauku-t** me linjën e autobusëve të **Laparakës** (linja e re e autobusëve të Laparakës me itinerari të ri në Terminalin e Tiranës);
- Uzina Traktori** me linjën e autobusit të **Kamzës** (linja e Kamzës e cila kalon përmes Terminalit të Tiranës)
- Linja e **Porcelanit** do të zgjerohet në **Terminalin e Tiranës**.

Itinerari i linjës së re të autobusëve duhet të jetë:

Frekuenca vjetore të Terminalit të Tiranës nga autobusët e linjave urbane të cilat ndikojnë në Terminalin e Tiranës janë: **125.759** autobusë në ardhje apo nisje (**344,5** autobusë të përditshëm).

Tabela 2.58 Linjat e autobusëve të qytetit që ndikojnë në Terminalin e Tiranës dhe atributi kryesor i linjave të autobusëve.

Nr	Emri i Linjës së Autobusit	Gjatësia (km)	Frekuenca Mesatare (min)	Pasagjerë për autobus (Round Trip)	Numri i përditshëm i pasagjerëve të marrë dhe të zbritur	Frekuenca mesatare vjetore e autobusëve	Operacione totale të marrjes dhe zbritjes së pasagjerëve
2	Tirana e Re - Dogana	12	11	192	17,803	33,845	67,691
5	Qender - Lapraka	2.6	6	78	13,260	62,050	124,100
10	Instituti Bujqësor (Instituti)	6	9	130	10,636	29,864	59,727

Numri i përgjithshëm vjetor i pasagjerëve të operacioneve të marrjes dhe zbritjes në Terminalin e Tiranës nga autobusët e linjave urbane, ku vetëm tre prej të cilëve ndikojnë në Terminalin e Tiranës, është: **251.518** (689 operacione të përditshme).

Tabela 2.61 në vijim jep parashikimin e kërkesës për autobusët urbanë që frekuentojnë Terminalin e Tiranës për vitet 2015, 2020, 2025 dhe 2035.

Tabela 2.61 Parashikimi i kërkesës për autobusët urbanë që frekuentojnë Terminalin e Tiranës

No	Bus city lines	2015			2020			2025			2035		
		Bus /hour	Bus /day	Bus / year	Bus /hour	Bus /day	Bus / year	Bus /hour	Bus /day	Bus / year	Bus /hour	Bus /day	Bus / year
1	Agriculture Institute - Terminal -Mihal Grameno	3	54	19,710	4	71	26,018	5	94	34,344	9	164	59,842
2	Tirana Re - Dogana Extended to Terminal	3	54	19,710	4	71	26,018	5	94	34,344	9	164	59,842
3	Sauku - Lapraka, Extended to Terminal	3	54	19,710	4	71	26,018	5	94	34,344	9	164	59,842
4	Porcelani - Centre, Extended to Terminal	3	54	19,710	4	71	26,018	5	94	34,344	9	164	59,842
5	Uzina Traktori - Centre, extended to Terminal	3	54	19,710	4	71	26,018	5	94	34,344	9	164	59,842
6	Kombinati - Terminal and vice versa	3	54	19,710	4	71	26,018	5	94	34,344	9	164	59,842
Total		18	324	118,260	24	428	156,106	31	565	206,062	55	984	359,054

7. Alternativa 2 e ristrukturimit të linjave të autobusëve urbanë në Tiranë

Bashkia e Tiranës prezantoi komentet e veta lidhur me numrin relativisht të lartë të autobusëve urbanë të qytetit të cilët duhet të frekuentojnë Terminalin e Tiranës, sidomos gjatë orëve të pikut të trafikut. Shqetësimet lidheshin me problemet e trafikut që mund të ndodhnin në rrethrotullim në portën hyrëse / dalje të Terminalit të Tiranës.

Duke marrë parasysh vëzhgimet e kryera nga Bashkia e Tiranës, Konsulenti propozon një alternativë tjetër (Alternativa 2) për ristrukturimin e rrjetit të linjave të autobusëve urbanë në qytetin e Tiranës, duke u bazuar në parimet e mëposhtme:

Jo të gjithë autobusët e linjave të autobusëve urbanë të cilët prekin Terminalin e Tiranës duhet

të frekuentojnë terminalin.

- a) Do të përcaktohet **një frekuencë fikse prej 20 minutash** për autobusët e qytetit, kohë në të cilën do të frekuentojnë Terminalin e Tiranës
- b) Ndryshimet e linjave të autobusëve të qytetit duhet të jenë si më poshtë:

- **Tirana Qender – Instituti Bujqësor (Instituti)** do të bashkohet në linjën e autobusit **Mihal Grameno**.
Vetëm një autobus cdo 20 minuta do të kaqlojë në transit përmes Terminalit të Tiranës.
- **Lapraka - Tirana Qender** do të bashkohet me linjën e autobusit **Sauk / Senatorium**:

Alternativa 2 ka një frekuencë të projektuar prej 324 autobusësh në ditë ose 648 veprime marrjeje & zbritjeje të pasagjerëve. Sipas tabelës 2.57, është llogaritur numri i autobusëve të nevojshëm për përballimin e kërkesës së pasagjerëve për në / nga Terminali i Tiranës në vitin 2015. $58,853 \text{ pasagjerë në ditë} \times 0.96 \text{ (ndarja modale)} / 648 \text{ veprime marrjeje dhe zbritjeje të pasagjerëve në ditë} = \mathbf{87.36 \text{ pasagjerë/autobusë}}$ në vendet e parkimit të autobusave urbanë në Terminalin e Tiranës.

E. Rezultatet për trafikun e pasagjerëve në Terminalin e Transportit Publik në Tirane.

Në tabelat 2.66 dhe 2.67 në vijim, jepen të dhëna të detajuara në lidhje me kalimin e autobusëve dhe furgonave taksit 8 +1 në Terminalin e Tiranës për periudhat kohore 2012, 2015, 2020, 2025 dhe 2035, ku viti 2012 merret si baza e llogaritjeve dhe 2015 është viti i fillimit të funksionimit për Terminalin e Tiranës.

Këto të dhëna janë të nevojshme për përcaktimin e numrit të hapësirave (doke) dhe vendeve të parkimit, dhe për të kryer analizat kosto-përfitim të Terminalit të ri të Transportit Publik të Tiranës.

Tabela 2.66 Flukset e pasagjerëve dhe automjeteve të pasagjerëve tranzit në Terminalin e Tiranës

Parashikimi i kërkesës së automjeteve dhe pasagjerëve								
Linjat e transportit publik	Terminali transit autobusë /furgona		Terminali tranzit ditor i pasagjerëve			Terminali tranzit vjetor i pasagjerëve		
	Ditor	Vjetor	Nisje	Mbërritje	totali ditor	Nisje	Mbërritje	Totali Vjetor
Year 2012								
Linjat e rregullta të autobusëve ndërkombëtarë	236	86,140	2,735	3,094	5,829	998,254	1,129,404	2,127,658
Linjat e rregullta të autobusëve ndërqytetëse	865	315,725	10,024	11,341	21,366	3,658,854	4,139,553	7,798,408
Linjat e rregullta të autobusëve në komunën e Tiranës	500	182,500	9,055	10,245	19,300	3,305,136	3,739,364	7,044,500
nëntotal i autobusëve	1,601	584,365	21,814	24,680	46,495	7,962,244	9,008,321	16,970,566

Linjat Taksi-furgonë (8+1)	298	108,770	909	1,028	1,937	331,712	375,293	707,005
Totali i Përgjithshëm	1,899	693,135	22,723	25,709	48,432	8,293,956	9,383,614	17,677,571
Year 2015								
Linjat e rregullta të autobusëve ndërkombëtarë	287	104,776	3,389	3,695	7,083	1,236,808	1,348,668	2,585,477
Linjat e rregullta të autobusëve ndërqytetës	1,052	384,030	12,420	13,543	25,963	4,533,218	4,943,212	9,476,429
Linjat e rregullta të autobusëve në komunën e Tiranës	608	221,983	11,219	12,234	23,453	4,094,971	4,465,329	8,560,300
nëntotal i autobusëve	1,947	710,789	27,027	29,472	56,499	9,864,997	10,757,209	20,622,206
Linjat Taksi-furgonë (8+1)	362	132,302	1,126	1,228	2,354	410,982	448,152	859,135
Totali i Përgjithshëm	2,310	841,354	28,153	30,700	58,853	10,275,979	11,205,362	21,481,341
Year 2020								
Linjat e rregullta të autobusëve ndërkombëtarë	398	145,218	4,843	4,966	9,809	1,767,685	1,812,723	3,580,408
Linjat e rregullta të autobusëve ndërqytetës	1,458	532,262	17,751	18,203	35,954	6,479,015	6,644,089	13,123,104
Linjat e rregullta të autobusëve në komunën e Tiranës	843	307,666	16,035	16,443	32,478	5,852,659	6,001,775	11,854,434
nëntotal i autobusëve	2,699	985,147	38,628	39,613	78,241	14,099,360	14,458,587	28,557,946
Linjat Taksi-furgonë (8+1)	502	183,369	1,609	1,650	3,260	587,389	602,354	1,189,743
Totali i Përgjithshëm	3,201	1,168,516	40,238	41,263	81,501	14,686,748	15,060,941	29,747,689
Year 2025								
Linjat e rregullta të autobusëve ndërkombëtarë	551	201,271	6,922	6,675	13,597	2,526,430	2,436,450	4,962,881
Linjat e rregullta të autobusëve ndërqytetës	2,021	737,711	25,370	24,466	49,836	9,260,010	8,930,210	18,190,220
Linjat e rregullta të autobusëve në komunën e Tiranës	1,168	426,422	22,917	22,101	45,018	8,364,802	8,066,886	16,431,689

F. LLOGARITJA E NUMRIT TË VENDEVE TË PARKIMIT (PORTET) PËR ÇDO LLOJ TË TRANSPORTIT TË UDHËTARËVE NË TERMINALIN E TIRANËS

1. Llogaritja e vendeve të parkimit

Pas fillimit të punës së Terminalit të Tiranës, autobusët e linjave të rregullta do të parkohen në Terminalin e Tiranës gjatë natës, nëse do të disponohen vende të lira.

2. Vendet e parkimit për linjat ndërkombëtare të rregullta të autobusëve

Operatorët e linjave të autobusëve ndërkombëtarë do të përdorin vend-parkimet e tyre (34 vende parkimi) edhe një parkim gjatë ditës dhe natës. Përvoja aktuale regjon që kjo do të jetë e mjaftueshme, sepse një nga autobusët gjithmonë udhëton gjatë natës.

3. Vende parkimi për autobusët ndërqytetës

Nga afati total i linjave të autobusëve ndërrurban një numër prej rreth 175 autobusësh janë vlerësuar të kenë gjasa të jenë parkuar në Terminalin e Tiranës gjatë natës. Janë autobusët që kthehen natën nga udhëtimet e tyre dhe që nise herët në mëngjes.

Të 57 venqendrimet për linjat e autobusëve ndërqytetës mund të përdoren për parkim gjatë natës, pjesa që mbetet e tyre mund të parkohen në stacionin privat të parkimit.

4. Vende parkimi për Makinat dhe Taksitë (4+1)

Në Tabelën 2.70 në vijim është dhënë numri i vendeve të parkimit për taksitë 4 + 1 që frekuentojnë Qendrën tregtare të Terminalit të Tiranës.

Tabela 2.70 Llogaritjet e numrit të vendeve të parkimit të makinave dhe taksive (4+1)

Mënyra e transportit	Automjetet /orë	Intervali i nisjes (Procesverbal)	Numri i vendeve të parkimit
Parkingu i taksive (4+1)	12	~ 60 minuta	20

5. Verifikimi i kapacitetit të zonave të parkimit të projektuara

Verifikimi i kapacitetit të zonave të parkimit, që do të thotë, krahasimi ndërmjet potencialit të terminalit në aspektin e numrit të automjeteve që mund të menaxhohen për njësi të kohës dhe flukseve të pritshme të trafikut të realizuara duke përdorur teorinë e radhës. Më konkretisht, çdo zonë parkimi trajtohet e njëjtë me një sistem të kanaleve ndihmëse në varësi të kushteve të mëposhtme:

- Rregulli i zbatueshëm “i pari hyn, i pari del” (FIFO);
- Sistemi nuk ka humbje, që do të thotë, asnjë përdorues nuk bën ankesë si rezultat i kohëve të tepërta të pritjes;

Modeli i Llogaritjes kërkon numrin e spoteve të shërbimit paralel, që do të thotë, numri i hapësirave, kohëzgjatja mesatare e shërbimit (koha e parkimit) dhe intervali mesatar ndërmjet mbërritjeve. Nevoja për të përcaktuar një ligj për shpërndarjen e të ardhurve dhe për orë të shërbimit jepet gjithashtu.

Modeli zbatohet për secilën kategori të shërbimeve dhe duke iu referuar flukseve të trafikut të pritshme për vitin 2035, të cilat paraqesin kushtet më kritike të operacioneve të terminalit. Rezultatet e arritura janë si më poshtë.

AUTOBUSËT NDËRQYTETËS + AUTOBUSËT E KOMUNËS

Parkingu ka një kapacitet prej 57 vendesh parkimi. Në lidhje me flukset e vlerësuara të kërkesës, është konstatuar se numri mesatar i autobusëve të menaxhuar nga terminali është 170 autobusë / orë, me një interval kohor prej 0.35 minuta ndërmjet mbërritjeve.

Në këto rrethana, përafërsisht. 5% (ose më pak) probabilitet i një radhe formimi para parkingut është verifikuar për një kohë mesatare operative, që do të thotë, për një periudhë parkimi prej rreth 15 minuta. Kjo periudhë kohore është në përputhje me llojin e shërbimit të shqyrtuar.

AUTOBUSËT NDËRKOMBËTARË

Parkingu ka një kapacitet prej 34 vendesh parkimi. Në lidhje me flukset e vlerësuara të kërkesës, është konstatuar se numri mesatar i autobusëve të menaxhuar nga terminali është 29 autobusë / orë, me një interval kohor prej 2.1 minuta ndërmjet mbërritjeve.

Në këto rrethana, përfaqësisht. 5% (ose më pak) probabilitet i një radhe formimi para parkingut është verifikuar për një kohë mesatare operative, që do të thotë, për një periudhë parkimi prej rreth 50 minuta. Kjo periudhë kohore është në përputhje me llojin e shërbimit të shqyrtuar.

AUTOBUSËT URBANË

Parkingu ka një kapacitet prej 12 vendesh parkimi. Në lidhje me flukset e vlerësuara të kërkesës, është konstatuar se numri mesatar i autobusëve të menaxhuar nga terminali është 55 autobusë / orë, me një interval kohor prej 1.1 minuta ndërmjet mbërritjeve.

Në këto rrethana, përfaqësisht. 5% (ose më pak) probabilitet i një radhe formimi para parkingut është verifikuar për një kohë mesatare operative, që do të thotë, për një periudhë parkimi prej rreth 7-8 minuta. Kjo periudhë kohore është në përputhje me llojin e shërbimit të shqyrtuar.

FURGONAT TAKSI

Parkingu ka një kapacitet prej 25 vendesh parkimi. Në lidhje me flukset e vlerësuara të kërkesës, është konstatuar se numri mesatar i autobusëve të menaxhuar nga terminali është 37 mjete/ orë, me një interval kohor prej 1.62 minuta ndërmjet mbërritjeve.

Në këto rrethana, përfaqësisht.5% (ose më pak) probabilitet i një radhe formimi para parkingut është verifikuar për një kohë mesatare operative, që do të thotë, për një periudhë parkimi prej rreth 25-28 minuta.Kjo periudhë kohore është në përputhje me llojin e shërbimit të shqyrtuar.

TAKSITË

Parkingu ka një kapacitet prej 20 vendesh parkimi.Në lidhje me flukset e vlerësuara të kërkesës, është konstatuar se numri mesatar i autobusëve të menaxhuar nga terminali është 12 mjete / orë, me një interval kohor prej 5 minuta ndërmjet mbërritjeve.

Në këto rrethana, përfaqësisht.5% (ose më pak) probabilitet i një radhe formimi para parkingut është verifikuar për një kohë mesatare operative, që do të thotë, për një periudhë parkimi prej rreth 60-65 minuta.Kjo periudhë e supozuar kohore është në përputhje me llojin e shërbimit të shqyrtuar.

- ✚ Norma e shfrytëzimit të automjeteve të pasagjerëve
- ✚ Faktorët e orëve të pikut
- ✚ Shpërndarja e tabelave kohore të Autobusëve / Furgonëve

Linjat e autobusëve ndërkombëtarë

Janë gjithsej 34 kompani të autobusëve ndërkombëtare shqiptare, që veprojnë në 53 linjat ndërkombëtare të autobusëve që lidhin Tiranën me 6 vende: Greqi (27 linja të autobusëve), Itali (6 linja të autobusëve), Gjermani (1 linjë autobusi), Turqi (6 linja të autobusëve), Maqedoni (6 linja të autobusëve) dhe Kosovë (7 linja të autobusëve).

Çdo kompani menaxhon rreth 1, 56 linja të autobusëve mesatare të rregullta ndërkombëtare.

Në total, në terminalin e Tiranës nevojiten 34 sportele (doke) për linjat ndërkombëtare të autobusëve.

Linjat e autobusëve ndërqytetës

Ka 71 linjat interurbane të rregullta autobusi me 432.5 tranzite ditore të mundshme në Terminalin e Tiranës dhe me rreth 6 nisje të përditshme / ardhje për secilën linjë.

Ka 54 linja të rregullta të autobusëve që kanë origjinën apo targën e qytetit të Tiranës.

Nga tabela përmbledhëse kohore për të gjitha linjat e autobusëve ndërqytetës që me shumë mundësi do të frekuentojnë TPTT, Konsulenti ka vlerësuar numrin e autobusëve që nisen dhe vijnë gjatë orëve të pikut, që është 90 autobusë në orë.

Numri i autobusëve gjatë orëve të pikut (90 autobusë / orë) është rreth dyfishi i numrit mesatar ditor për orë të autobusëve.

Duke pasur parasysh se koha optimale minimale për operacionet e marrjes dhe zbritjes gjatë orëve të pikut në stacionet e autobusëve ndërurbanë në Tiranë është rreth 30 minuta, numri i sporteleve (dokeve) në terminalin e Tiranës do të jetë 45 sportele.

Linjat e autobusëve të Komunave dhe bashkive të Tiranës

Ekzistojnë 20 linja periferike të autobusëve që ka gjasa të frekuentojnë TPTT dhe 14 itinerare për 1 Komunë (Kamza), dhe 9 komunat e përfshira.

Numri i autobusëve gjatë orëve të pikut (34 autobusë në një orë) është rreth 26% më i madh se numri mesatar ditor për orë të autobusëve.

Bazuar në tabelën përmbledhëse kohore dhe duke pasur parasysh se linjat e autobusëve të komunës kanë dallime të mëdha në lidhje me shpeshësinë në linja të ndryshme autobusësh dhe kohën optimale minimale të marrjes dhe zbritjes së pasagjerëve gjatë orëve të pikut është 30 minuta (20 minuta si mesatare për linjat e autobusëve me frekuencë të lartë), është përcaktuar:

- 1 sportel (dok) për bashkinë e Kamzës;
- 2 sportele (doke) për secilën prej linjave të frekuencës së lartë të Ndroqit dhe Paskuqanit;
- 7 sportele (doke) për 7 komuna të tjera – 1 sportel për cdo komunë.

Në total nevojiten 12 sportele (doke) për linjat e rregullta të autobusëve të komunës në terminalin e Tiranës. Koha mesatare për operacionet e marrjes dhe zbritjes së pasagjerëve është 20 min.

Linjat e autobusëve urbanë (qytetës)

Tabela e mëposhtme 2.68 tregon frekuencat e linjave të autobusëve urbanë që frekuentojnë Terminalin e Tiranës dhe llogaritjen e numrit të sporteleve të autobusëve urbanë.

Llogaritjet janë kryer Alternativën 2 të rënë dakord me nën linjat që nisen në TTPT çdo 20 minuta pa përfshirë periudhat e orëve të pikut.

Tabela 2.68 Parametrat kryesore të linjave të autobusëve urbane frekuentojnë Terminalin e Tiranës

Nr	Linjat e reja të autobusëve urbanë në Terminalin e Tiranës	Gjatësia (km)	Frekuenca fikse(min)	Frekuenca mesatare në Terminal, (Bus / orë)
1	Lapraka - Sauk / Senatorium - Tirana Terminal	9.10	20	3
2	Tirana e Re - Dogana - Tirana Terminal	12.7	20	3
3	Porcelani - Qender - Tirana Terminal	7.90	20	3
4	Uzina Traktori - Qender - Tirana Terminal	10.20	20	3
5	Agriculture Institute -Tirana Terminal - Mihal Grameno	9.20	20	3
6	Kombinat - Unaza Re - Tirana Terminal	5.00	20	3
Total / Mesatarja		9.02	20	18

7.6 Llogaritja e Vendeve të parkimit

Pas fillimit të punës së Terminalit të Tiranës, autobusët e linjave të rregullta do të parkohen në Terminalin e Tiranës gjatë natës, nëse do të disponohen vende të lira.

7.6.1 Vendet e parkimit për linjat ndërkombëtare të rregullta të autobusëve

Operatorët e linjave të autobusëve ndërkombëtarë do të përdorin vend-parkimet e tyre (34 vende parkimi) edhe një parkim gjatë ditës dhe natës. Përvoja aktuale regon që kjo do të jetë e mjaftueshme, sepse një nga autobusët gjithmonë udhëton gjatë natës.

7.6.2 Vende parkimi për autobusët ndërqytetës

Nga afati total i linjave të autobusëve ndërrurban një numër prej rreth 175 autobusësh janë vlerësuar të kenë gjasa të jenë parkuar në Terminalin e Tiranës gjatë natës. Janë autobusët që kthehen natën nga udhëtimet e tyre dhe që nise herët në mëngjes.

Të 57 venqendrimet për linjat e autobusëve ndërqytetës mund të përdoren për parkim gjatë natës, pjesa që mbetet e tyre mund të parkohen në stacionin privat të parkimit.

7.6.3 Vende parkimi për Makinat dhe Taksitë (4+1)

Në Tabelën 2.70 në vijim është dhënë numri i vendeve të parkimit për taksitë 4 + 1 që frekuentojnë Qendrën tregtare të Terminalit të Tiranës..

7.6.4 Verifikimi i kapacitetit të zonave të parkimit të projektuara

Verifikimi i kapacitetit të zonave të parkimit, që do të thotë, krahasimi ndërmjet potencialit të terminalit në aspektin e numrit të automjeteve që mund të menaxhohen për njësi të kohës dhe flukseve të pritshme të trafikut të realizuara duke përdorur teorinë e radhës. Më konkretisht, çdo zonë parkimi trajtohet e njëjtë me një sistem të kanaleve ndihmëse në varësi të kushteve të mëposhtme:

- Rregulli i zbatueshëm “i pari hyn, i pari del” (FIFO);
- Sistemi nuk ka humbje, që do të thotë, asnjë përdorues nuk bën ankesë si rezultat i kohëve të tepërta të pritjes;

Modeli i Llogaritjes kërkon numrin e spoteve të shërbimit paralel, që do të thotë, numri i hapësirave, kohëzgjatja mesatare e shërbimit (koha e parkimit) dhe intervali mesatar ndërmjet mbërritjeve. Nevoja për të përcaktuar një ligj për shpërndarjen e të ardhurve dhe për orë të shërbimit jepet gjithashtu.

7.6.5 Linjat e tramvajit në Terminalin e Transportit Publik të Tiranës (opsion alternativ)

Linja e tramvajit që mund të kalojë në Terminalin e Tiranës është: Linja Veri-Jug e tramvajit (Terminali i Transportit Ndërmodal – Qyteti Studenti)

Tabela 2.71 Linja Veri-Jug e tramvajit - Parashikimi i trafikut të pasagjerëve në orë sipas periudhave kohore

Viti	Trafiku mesatar në pasagjerë/orë	Trafiku maksimal në pasagjerë/orë
2012	4,200	7,000
2015	5,037	8,421
2020	6,040	10,131
2025	7,579	12,764
2035	11,936	20,262

Burimi: JICA - Projekti për Planifikimin Urban Tematik të Tiranës

Në Tablenë 2.72 tregohen parametrat operativ të linjës së tramvajit Veri-Jug.

Tabela 2.72 Pasqyrë e operimit të Linjës së Tramvajit Veri-Jug

Atribute	Veri-Jug(Qyteti Studenti-Terminali Ndërmodal)
Gjatësia(km)	7.2
Kërkesa(pax/hour)	15,000
Shpejtësia komerciale	20km/h
Progresi	4-7min.
Nr i Tramvajeve	8

7.7 KONKLUSIONE

Konsulenti ka marrë si pikë bazë sistemin ekzistues të autobusëve dhe furgonëve taksi (8+1) ndërkombëtar, ndërqytetës dhe të komunave për transportin e pasagjerëve.

Në bazë të liçencave, autorizimeve dhe orareve të lëshuara nga operatorët e transportit të pasagjerëve në linja të rregullta autobusi, deri në fund të vitit 2012 Konsulenti vlerësoi numrin e autobusëve dhe furgonëve taksi (8+1) ndërkombëtarë, ndërqytetës dhe të komunave që do të frekuentojnë Terminalin e Tiranës dhe oraret e tyre të integruara.

Duke përdorur produktet dhe rezultatet e modeleve të studimeve të mëparshme të kohëve të fundit, të dhëna të tjera të reja si dhe sondazhe të reja të shkurtra, Konsulenti vlerësoi parashikimin e kërkesës për vitin e parë, të pestë, të dhjetë dhe të njëzetë pas fillimit të vitit të funksionimit të terminalit.

Për vitin 2012 llogariten **236 autobusë ndërkombëtare, 865 autobusë ndërqytetës, 500 autobusë komunash dhe 298 furgonë taksi** që mund të kalonin transit çdo ditë në Terminalin PT Tiranë. Për vitin 2035 parashikimi i kërkesës është **1,059 autobusë ndërkombëtarë, 3,883 autobusë ndërqytetës, 2,244 autobusë komunash dhe 1,338 furgonë taksi (8+1)**.

Kërkesa ditore e pasagjerëve (hyrje dhe dalje) në Terminalin e Tiranës për vitin 2015 dhe 2020 parashikohet rreth **58,853 pasagjerë** dhe 81,501 pasagjerë dhe do të transportohen me autobusë për dhe nga qyteti i Tiranës **96%** e tyre.

Numri i autobusëve urbanë të nevojshëm për transportimin e pasagjerëve të lartpërmendur nga qyteti për nga Terminali i Tiranës dhe anasjelltas do të jetë **324 autobusë çdo ditë për vitin 2015 dhe 984 autobusë çdo ditë në vitin 2035**.

Në të ardhmen, Terminali i Tiranës mund të përfshijë një stacion të tramvajeve-trenave që mundëson lidhjen nga/për qyteti Qendër nëpërmjet një rruge hekurudhore këmbimi ndërmodale. Ky bashkim i dy stacioneve pa dalje do të realizohet në zonën aktualisht të zënë nga linja hekurudhore. Gjithashtu, stacioni i tramvajeve do të përfshijë një pikë grumbullimi për kryerjen e operacioneve të mirëmbajtjes.

Linja e tramvajeve (veri-jug) do të jetë një linjë e dyfishtë me gjatësi 7,2 km në të dyja drejtimet dhe do të ketë një shpejtësi tregtare prej 20 km/orë dhe një interval mesatar midis autobusëve ose trenave prej 4-7 min. Stacioni i tramvajeve do të ketë 4 pista të dedikuara ndaj transportit të pasagjerëve dhe pika e grumbullimit do të organizohet me tre pista të gjata 225 metra.

Në bazë të vlerësimit të parashikimit të kërkesës për pasagjerët dhe automjetet e pasagjerëve që kalojnë transit në Terminalin e Tiranës dhe oraret e tyre të integruara, është llogaritur numri i vend-parkimeve (ankorimeve) dhe hapësira e nevojshme e parkimit në Terminalin e Tiranës për autobusë ndërkombëtarë, ndërqytetës dhe të komunave, furgonë taksi (8+1), autobusë urbanë, taksi (4+1). Në fund janë përcaktuar **34 vend-parkime** për autobusët ndërkombëtarë, **45 vend-parkime** për autobusët ndërqytetës, **12 vend-parkime** për autobusët e komunave, **12 vend-parkime** për autobusët urbanë dhe **25 vend-parkime** për furgonë taksi (8+1).

Numri i llogaritur i vend-parkimeve dhe hapësirave të parkimit është konstatuar të përballojë kërkesën e pasagjereve dhe automjeteve të pasagjerëve në Terminalin e Tiranës edhe për **vitin 2035**.

Është kryer një verifikim i kapacitetit të zonave të projektuara të parkimit dhe janë arritur rezultate pozitive.



5. ANALIZA TEKNIKE

RISHIKIMI I PLANIFIKIMIT BAZË NË TERREN DHE NEVOJAT KOMUNALE DHE INFRASTRUKTURE TË TERMINALIT TË RI.

Konsulenti ka shqyrtuar shtrirjen dhe percaktuar elementet bazë të TTPT, duke përfshirë edhe nevojat e hapësirës për zonën e terminalit vetë, platformat, zonat e taksive, zonat e parkimit të autobus për larje dhe mirëmbajtje të lehta, dhe të gjitha zonat tregtare. Duhet marre parasysh edhe shtrirja në të e shërbimit të trenit/tramvaj në TTPT.

Koncepti i Projektit

TTPT ka për qëllim për të u bërë një qënder transporti dhe për këtë arsye duhet të ketë aftësinë dhe mundësinë të lidh të dy zonat urbane dhe zonat jashtë qytetit, në pajtueshmëri me zhvillimin e rrjetit hekurudhor dhe tramvajt në të ardhmen.

Hartimi i Projektit të TTPT ka patur objektivat e mëposhtëm:

- a. Vendosje të mirë në qytet,**
- b. Përzgjedhjen e funksioneve të përshtatshme;**
- c. Terminali të jete një nyje intermodale, duke e bërë të lehtë lëvizjen e udhëtarëve dhe krijimin e zonave të shkëmbimit, ato të tranzitit dhe zonat tregtare;**
- d. Arkitekturë e përshtatshme;**
- e. Fleksibiliteti.**

TTPT është projektuar për të integruar rrjetin infrastrukturor dhe zonën urbane, të dyja të tanishme dhe të ardhshme: një nga akset kryesore të këtij projekti është vazhdimësi me një aks të ri urbanistik të Masterplanit të Tiranës.

Përzgjedhja e funksioneve të përshtatshme

Terminali nuk është menduar si një shumë e funksioneve, por si një grup i shërbimeve që ndodhin në vende të hapura dhe të mbyllura, ku udhëtari, menduar si një entitet të lirë, shkon nga një situatë në tjetrën.

Projekti koordinon aspekte të ndryshme dhe të kundërta: lëvizja e udhëtarëve, lëvizja e mjeteve të transportit, lidhja me zonat urbane përreth.

funksionet e përzgjedhura dhe dimensionimi janë të lidhura me studimin e fluksit të udhëtarëve.

Organizimi Funkcional i TTPT

Aksesi ne Terminal: Hipoteza alternative për lidhje me rrugën ekzistuese. Trafiku dhe Verifikimi i Kapacitetit të Fluksit Trafikut për dhe nga Terminali

Terminal është studiuar me qëllimin për minimizimin e ndikimit të projektit në rrjetin rrugor ekzistues, sipas të dhëna të projektit. Në veçanti, katër konfigurimet e mëposhtme janë analizuar:

1. Hipoteza 1a ; Kjo hipotezë përmban një korsi qasje te dedikuar per te fitur Terminali nga SH1 dhe një unazë për dalje e terminalit në SH1, duke futur vetëm brenda ndertimet ekzistuese pa nevojën për shpronësimin e tyre.zonë. në alternative, hyrja në dhe dalje nga terminali gjithashtu mund të sigurohet përmes 1b rrethrotullim (hipoteza, Figura 5-3);

2. Hipoteza 2 ; Kjo hipotezë ofron qasje në terminalin nëpërmjet rrethrotullimit ekzistues ngjitur me kryqëzimin SH2 / SH1 dhe një dalje në SH1, me një devijim për U-kthehet.

3. Hipoteza 3a ; Kjo hipotezë siguron qasje në qendër multimodal nëpërmjet një unazë ekzistuese në SH2 në kryqëzimin Custom, dhe përshtatja e rrjetit ekzistues duke krijuar një rrugë të klasifikuar si "Rruge Urbane e Lagjes."

4. Hipoteza 4a ; Kjo hipotezë siguron se një pjesë e trafikut hyn / largohet nga terminali përdor një pjesë korsi ndryshim në SH1 (për komunikacion që vijnë nga dhe shkon drejt Kamzës) dhe se rrjedha e mbetur kanalizohet përgjatë rruges ekzistuese.

Dimensionimi i stacionit te autobusëve

Organizimi i stacionit të autobusëve përfshin: terminalin ndërqytetor autobus në vendin e qendres se rendesise, në veri të terminalit për autobusët ndërkombëtare në pronësi të kompanive të transportit shqiptar, në jug të terminalit për autobusët ndërkombëtare në pronësi të kompanive të transportit të huaja dhe zona parkimi taksi-van , në Perëndim terminalin urban autobusi dhe zona taksi, në Lindje garazh dhe stacion shërbimi karburantit.

Në këtë mënyrë, të dy polet e transportit urban, stacioni i autobusëve urban dhe stacioni i tramvajit, janë të vendosura përgjatë dy kufijve kryesore, e parë në afërsi të rrjetit rrugor urban, i dyti përgjatë gjurmët e linjës së re të tramvajit.

Sipas përfundimeve të detyrës 3, vendet e parkimit për autobusë, furgonë taksi, taksi dhe makina private janë si më poshtë:

Tabela 5-6- Llogaritja e numrit të vendeve te qendrimit "për çdo lloj linje të automjetit të pasagjerëve.

Linjat e automjeteve të pasagjereve	N°. i vendeve të qëndrimit
Autobus nderkombetare	34
Autobus nderqytetas	45
Autobuze të komunave	12
Autobuze urban	12
Furgona Taksi (8+1)	25
Parkim autobuze të natës	177

Zgjidhje funksionale mikse 1

Miks funksional	Metra katrorë
Vendgrumbullim tramvaje	5.000 (stacionim 15 tramvaje)
Stacioni I trenave dhe tramvajeve	5.150
Hapësira e terminalit (terminali I	21.750

autobusëve urban, ndërqytetës dhe ndërkombëtarë, lot parkimi taksi dhe furgona taksi)

Zyrat e shoqërive të transportit + biletarinë	700
Zyrat e menaxhimit të transportit	220
Dyqan me pakicë	2.030
Ushqim dhe pije	850
Restorant dhe qendër tregtare	2.150
Rrethi i zyrës	3.300
Qendra kulturore	1.000
Moteli	2.560
Hotel me dhoma konference	1.650+1.000
Hapësirë publike	7.350
Garazhi dhe stacioni I shërbimit të karburantit	1.300
Ruge të terminalit	14.500
Rrethrotullim i ri	3.800
Parkim nëntokësor autobuzi	12.400 (120 vende)
Parkim nëntokësor makinash	14.100 (466 vende)
Devijime të parkingut nëntokësor	3.000
Zbutje mjedisore	15.700

Zgjidhje funksionale mikse 2

Miks funksional	Metra katrorë
Vendgrumbullim tramvaje	5.000 (stacionim 15 tramvaje)
Stacioni i trenave dhe tramvajeve	5.150
Hapësira e terminalit (terminali I autobusëve urban, ndërqytetës dhe ndërkombëtarë, lot parkimi taksi dhe furgona taksi)	21.750
Zyrat e shoqërive të transportit + biletarinë	700
Zyrat e menaxhimit të transportit	220
Dyqan me pakicë	2.030
Ushqim dhe pije	850
Restorant dhe qendër tregtare	2.150
Rrethi i zyrës	3.300
Qendra kulturore	1.000
Moteli	2.560
Hotel me dhoma konference	1.650+1.000
Hapësirë publike	2.000
Garazhi dhe stacioni I shërbimit të karburantit	1.300
Ruge të terminalit	14.500
Rrethrotullim i ri	3.800

Parkim nëntokësor autobuzi	-
Parkim nëntokësor shumënivelor makinash	10.800 (340 vende)
Devijime të parkingut nëntokësor	-
Zbutje mjedisore	18.700
Zgjidhje funksionale mikse 3	
Miks funksional	Metra katrorë
Hapësira e terminalit (terminali I autobusëve urban, ndërqytetës dhe ndërkombëtarë, lot parkimi taksi dhe furgona taksi)	28533
Strehat	10150
Urat e kembesoreve	727
Garazhi dhe stacioni ishërbimit të karburantit	1300
Zyrat e shoqërive të transportit + biletari	1851
Rruget e Terminalit	17.389
Rrethrrrotullimi i ri	3800
Dyqanet	792
Zbutje mjedisore	49378
Parkimi ne nje nivel i makinave	5410 (170 vende)
Dhoma e Pritjes	395
Dhoma Teknike per mirembajtje	234
WC	233

Fillimisht ekipi i Studimit të projektit ka propozuar tre “projekt zgjidhje” për TTPT. Zgjidhjet janë zgjidhje të ndryshme arkitektonike me kombinime ose variacione, duke përfshirë karakteristikat si më poshtë:

Zgjidhja 1 përmban një korsi të dedikuar qasje dhe një unazë për dalje nga TTPT, të cila përfshijnë gjithashtu hapësira të zëna nga ndërtime ne zonën jashte teritorit por pa pasur nevojë për të prishur çdo ndërtesë. Parkimi i autobusëve dhe parkimi i makinave private janë të vendosur në nivel nëntokësor.

Zgjidhja 2 është e njëjtë me zgjidhjen 1, me të njëjtat funksione organizative, dimensionim dhe shesh i terminalit, por pa parkim nëntokësor (për autobusët e turnit te natës dhe makina private).

Zgjidhja 3 ka të njëjtin organizim funksional në pjesën kryesore të projektit si “zgjidhja 2”, por ajo nuk përfshin terminalit e tramvajit, të trenit dhe ambienteve tregtare dhe hapësirave të7 pushimit (hoteli etj).

Gjithashtu në këtë zgjidhje është eliminuar hapësira publike në pjesën jugore të projektit. Kjo hapësirë është vënë ne dispozicion të një parkimi me 170 vende në katin perdhe. Ndërtimet e përfshira në këtë zgjidhje janë ndërtesat e udhëtarëve dhe rrugët e këmbësorëve përfshire të gjitha funksionet e nevojshme për shërbimet e transportit.

Zgjidhja 3 kombinon nivelin e duhur të funksionimit, fleksibilitet, integrim me kontekstin urban dhe kosto më të ulët. Investimi kryesor është referuar vetëm për ndërtesën e udhëtarëve dhe terminaleve të autobusëve, në nyjen që plotëson nevojat e automjeteve të udhëtarëve.

Kostoja e investimeve për këtë zgjidhje është më e ulët se Zgjidhja 1 dhe 2, si pasojë e heqjes së parkimit nëntokësor, stacionit të trenit / tramvajit, si dhe përjashtimit të objekteve tregtare dhe pushimit. Kjo zgjidhje kërkon me pak kohë dhe vështirësi për Bashkinë e Tiranës dhe respekton skedulën kohor të aktiviteteve deri në lidhjen e kontratës koncesionare.

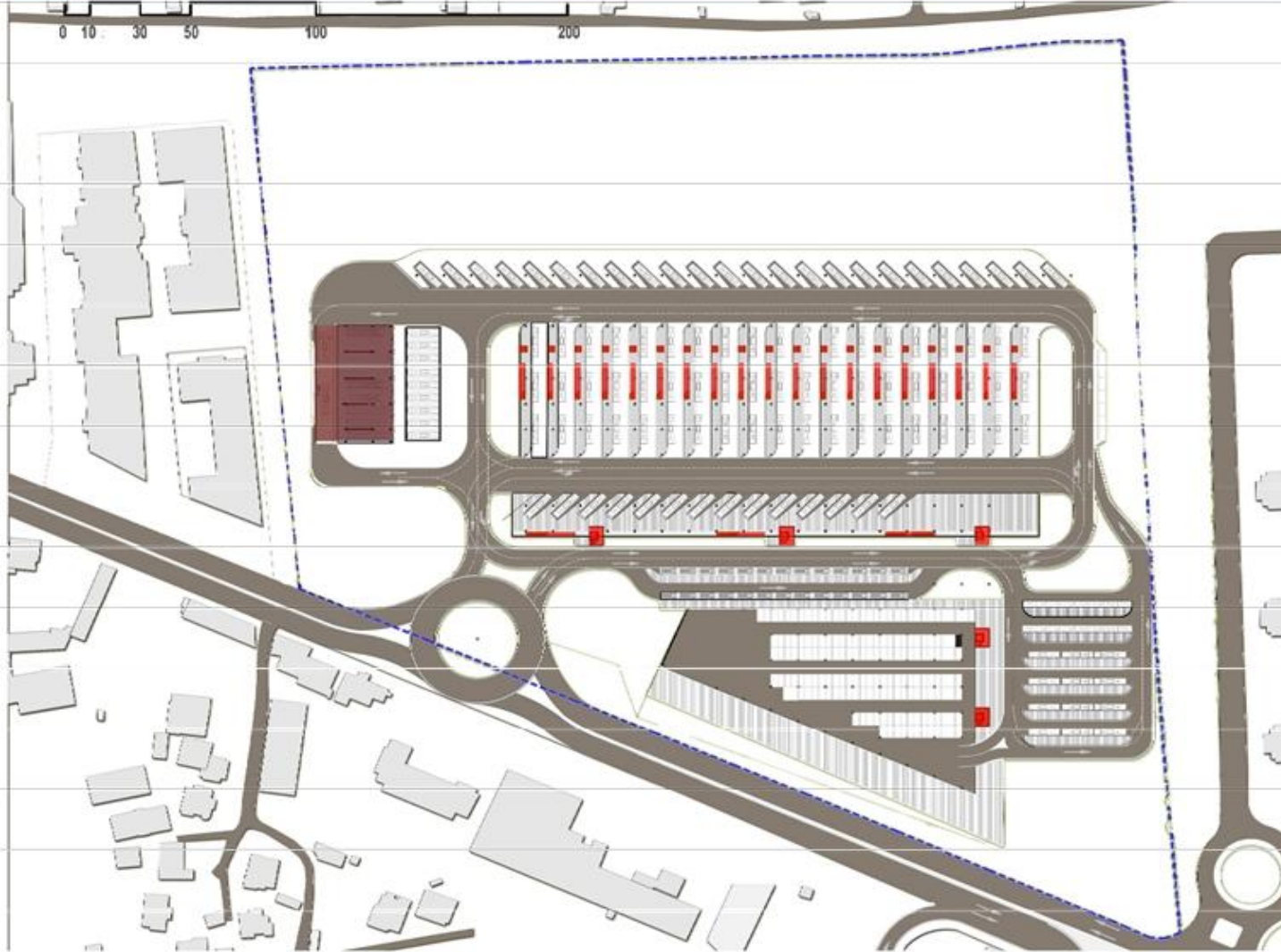
Duke pasur parasysh argumentat e më sipërm, është rekomanduar që Bashkia e Tiranës të pranojë zbatimin e “zgjidhjes 3”. Kjo zgjidhje plotëson kërkesat e programit të terminalit dhe ofron një komoditet të mirë të pasagjerëve dhe është e preferuar sepse implementimi i saj është i shpejtë dhe ekonomikisht i qëndrueshëm.

Sipas studimit dhe gjykimit të Konsulentit dhe opinionin e Komisionit rekomandohet “zgjidhja 3” për uljen e kostove të investimit, kohën e ndërtimit, rreziqet e papritura dhe kostot shtesë që ndodhin për shkak të ndërtimit të parkimit nëntokësor.

Skeduli i afatit kohor përcaktuar nga Bashkia e Tiranës për implementimin e “zgjidhjes 3” është rreth 20 muaj.

“Zgjidhja 3”



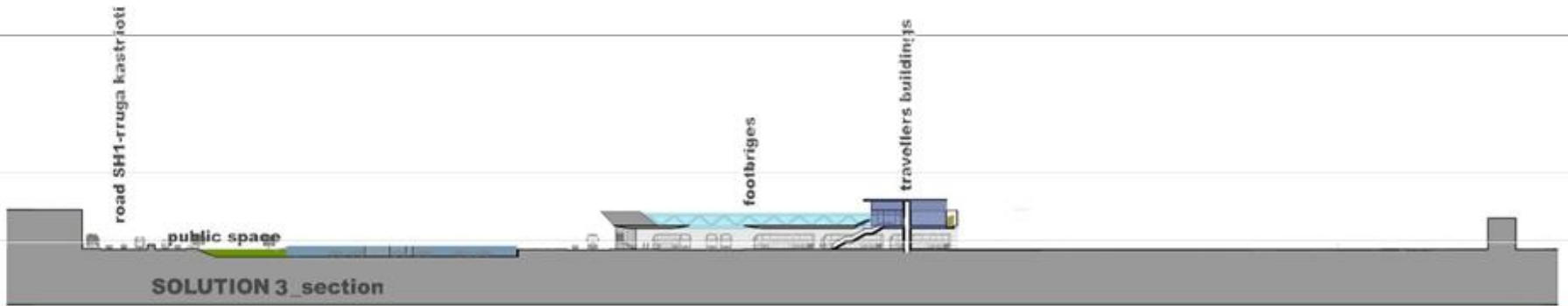
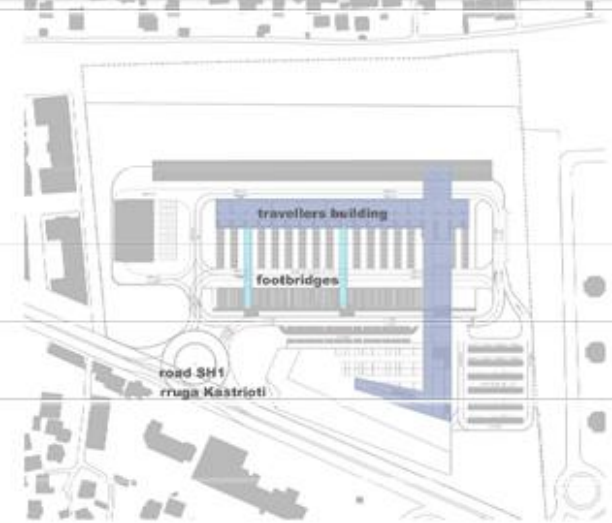
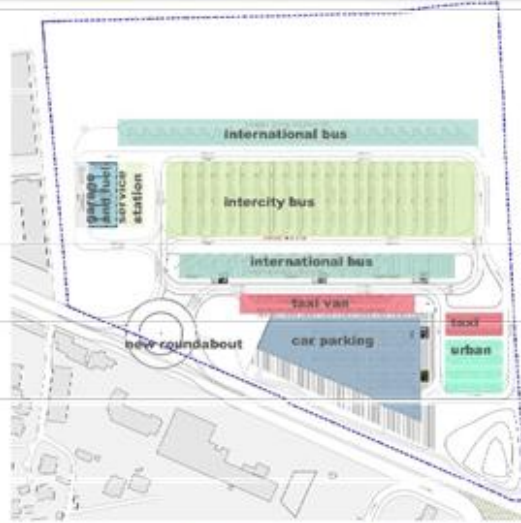


- STAIRS
- ELEVATORS
- ESCALATORS
- RAILWAY EQUIPMENT ROOMS**
office for station manager
rooms for signalling systems
rooms for mechanical systems
rooms for telecommunication systems
rooms for HVAC systems
safety and security
cables in voltages and switch gear
low voltages
- TRAM DEPOT**
- GARAGE AND FUEL SERVICE STATION**
- TECHNICAL ROOMS MAINTENANCE**
- WC
- RETAIL STORE
- WAITING ROOMS
- FOOD AND BEVERAGE
- TERMINAL MANAGMENTS OFFICES
- POLICE
- TRANSPORT COMPANIES OFFICE + TICKETS OFFICE
- SHOPPING CENTER, CULTURAL CENTER, RESTAURANT
- MOTEL

FUNCTIONAL ANALYSIS

solution 03 LEVEL +0

solution 03 LEVEL +6



6. Legjislacioni që rregullon objektin e fushës së Investimit

Projekti i Terminalit si edhe projektet e tjera ne vendin tone duhet të jenë në përputhje me legjislacionin kombëtar shqiptar dhe kërkesat ndërkombëtare mjedisore dhe socio-ekonomike, vecanërisht në përputhje me kuadrin legjislativ të Bashkimit Evropian dhe përafrimin me Bankën Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH).

Veprimet përgatitore për dhënien e koncesionit/partneritet publik privat (PPP), të identifikuar nga Bashkia e Tiranës, jane në mbështetje të kuadrit ligjor si me poshtë vijon:

- Legjislacioni në fuqi për koncesionet dhe partneritetin publik privat
 - Ligji Nr.125/2013 “Për koncesionet dhe partneritetin publik privat”, të ndryshuar;
 - Vendim nr. 575, datë 10.07.2013 "Për miratimin e rregullave për vlerësimin dhe dhënien me koncesion/partneritet publik privat", i ndryshuar;
 - Vendim nr. 130, datë 12.03.2014 "Për kryerjen në mënyrë elektronike të procedurave konkurruese të koncesionit/partneritetit publik privat";
- Legjislacioni për qeverisjen vendore
 - Ligji Nr. 139/2015 “Për vetëqeverisjen vendore”;
 - Ligj nr. 115/2014 “Për ndarjen administrativo-territoriale të njësisve të qeverisjes vendore në Republikën e Shqipërisë”;
- Legjislacioni për Tokën
 - Ligji nr.7850, datë 29.7.1994 “Kodi Civil i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar;
 - Ligji Nr..7501, date 19.7.1991 "Për tokën";
 - Ligji Nr.7843, datë 13.7.94 “Për Regjistrimin e Pasurive te paluajtshme”, i ndryshuar;
 - Ligj Nr.9244, date 17.6.2004 “Për mbrojtjen e tokës bujqësore”;
 - Ligj Nr.8752, datë 26.3.2001 “Për krijimin dhe funksionimin e strukturave për administrimin dhe mbrojtjen e tokës”;
 - Ligji Nr. 9385, datë 4.05.2005 “Për pyjet dhe shërbimin pyjor”, i ndryshuar;
 - Ligji Nr.9693, datë 19.03.2007 “Për fondin kullosor”, i ndryshuar;

- VKM Nr.1352, datë 10.10.2008 “Për përcaktimin e rregullave për paraqitjen e kërkesës, mbajtjen dhe plotësimin e dokumentacionit teknik, si dhe të kriterëve e të procedurave të zvogëlimit të sipërfaqes e të vëllimit të fondit pyjor”;
- VKM Nr. 1374, date 10.10.2008 “Për përcaktimin e rregullave dhe të procedurave që ndiqen për heqjen, shtimin dhe ndryshimin e destinacionit të fondit kullosor;
- Legjislacioni për planifikimin dhe zhvillimin e territorit
 - Ligji Nr.107/2014 “Për planifikimin dhe zhvillimin e territorit”;
 - VKM nr. 671, datë 29.07.2015 "Për miratimin e Rregullores së Planifikimit”;
 - VKM nr. 408, datë 13.08.2015 "Për miratimin e Rregullores së Zhvillimit të Territorit", e ndryshuar;
- Legjislacioni sektorial për transportin
 - Ligji Nr.9922, datë 26.5.2008 “Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në konventën “Për taksimin e automjeteve rrugore në transportin ndërkombëtar të udhëtarëve”;
 - Ligji Nr.9926, datë 09.06.2008 “Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në Konventën “Për taksimin e automjeteve rrugore për përdorim privat në trafikun ndërkombëtar” dhe në protokollin e nënshkrimit”;
 - Ligji Nr.9940, datë 26.06.2008 “Për aderimin e Republikës së Shqipërisë në “Marrëveshjen Evropiane për zbatimin e nenit 23 të Konventës së vitit 1949 për trafikun rrugor, në lidhje me përmasat dhe peshën e mjeteve, që lejohen të udhëtojnë në rrugë të caktuara të palëve kontraktuese”;
 - Ligji Nr.8308, datë 18.03.1998: “Për transportet rrugore”, i ndryshuar;
 - Ligji Nr.8378, datë 22.07.1998: “Kodi rrugor i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar;
 - Ligji Nr.10 164, datë 15.10.2009 për “Autoritetin rrugor shqiptar”;
 - Ligji nr.8378, datë 22.7.1998 “Kodi rrugor i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar;
 - Ligji nr. 8308, datë 18.03.1998, "Për transportet rrugore" i ndryshuar;
 - VKM Nr.325, datë 19.03.2008 mbi "Rregullat për pranimin në veprimtarinë e operatorit të transportit të mallrave dhe të udhëtarëve, si dhe njohja e dokumentave zyrtare të caktuar për këta operatorë”;

- VKM Nr.1243 datë 10.09.2008 mbi "Miratimin e rregullores për organizimin e kohës së punës të personave, që kryejnë transport rrugor, për orët e drejtuesve të mjeteve dhe pajisjet e regjistrimit";
- VKM Nr.207 datë 25.02.2009 "Për miratimin e rregullores mbi kontrollin në anë të rrugës dhe në zyrat e ndërmarjeve, për sa i përket zbatimit të rregullave të kohës së punës për personat që kryejnë transport rrugor dhe për orët e drejtuesve të mjeteve";
- VKM Nr.1054 datë 22.12.2010 " Për miratimin e rregullores mbi pajisjet e regjistrimit në transportin rrugor; etj.
- Legjislacioni sektorial për Mbrojtjen e Mjedisit
 - Ligjnr.10431 datë09.06.2011“Përmbrojtjenemjedisit”, i ndryshuar;
 - Ligjnr.10440datë07.07.2011“Përvlerësiminendikimitnëmjedis”, i ndryshuar;
 - Ligjnr.9587datë20.07.2006“Përmbrojtjenebiodiversitetit”, i ndryshuar;
 - Ligjnr.8906datë06.06.2002“Përzonatembrojtura”, i ndryshuar;
 - Ligjnr.10463datë22.09.2011“Përmenaxhimineintegruartëmbetjeve”, i ndryshuar;
 - Ligjnr.162/2014“Përmbrojtjenecilësisësëajritnëmjedis”;
 - Ligjnr.9774datë12.07.2007“Përvlerësimindheadministriminezhurmësnëmjedis”,i ndryshuar;
 - Ligjnr.111/2012“Përmenaxhimineintegruartëburimeveujore”;
 - VKM Nr.247 date 30.04.2014 “Per percaktimin e rregullave, te kerkesave e te procedurave per informimin dhe perfshirjen e publikut ne vendimarrjen mjedisore”;
 - VKM Nr. 13 date 04.01.2014 “Per miratimin e rregullave, te pergjegjesive e te afatave per zhvillimin e procedures se vleresimit te ndikimit ne mjedis”;
 - VKMnr.676datë20.12.2002“Përshpalljenzonëembrojturtëmonumentevetënatyrës shqiptare”;
 - Vendimi i Këshillit të Ministave Nr 803, datë 4.12. 2003 “Për miratimin e normave të cilësisë së ajrit”, i ndryshuar;
 - VKM nr.177datë31.03.2005“Përnormatelejuaratëshkarkimevetëlëngëtdhekriteretezonimittëmjediseveujorepritëse”;
 - Vendimnr. 99datë18.02.2005“Përmiratiminekatalogutshqiptartëklasifikimittëmbetjeve”, i ndryshuar;
 - Rregullorenr. 1datë15.03.2006“Përparandaliminendikimevenegativenëshëndetenëmjedistëveprimtariven dërtimore”.

7. Ndikimet Mjedisore dhe Sociale

NDIKIMI DHE PËRFITIMET E PROJEKTIT

7.1. Përfitimet mjedisore

Përmirësimi i Cilësisë së Ajrit

Situata ekzistuese e transportit publik dhe situata specifike në zonën e projektit është kaotike dhe i mungon një planifikim i arsyeshëm. Itineraret e çrregullta të udhëtimeve gjithmonë shkaktonin bllokim trafiku që zgjaste kohën e ngarkimit dhe shkarkimit dhe për pasojë rriste emetimet nga automjetet. Pas ndërtimit të TTPT-së (Terminali i Transportit Publik të Tiranës), itineraret e udhëtimeve do të ndahen nga pikëpamja hapësinore që mund të devijojë shpejt hyrjen e autobusëve ose daljen nga nyja e kalimit, duke shkurtuar kohën e pritjes dhe udhëtimit, si dhe duke zvogëluar emetimet e automjeteve.

Përmirësimi i Cilësisë së Ujit

TTPT i sapondërtuar duhet të marrë në konsideratë krijimin e ambienteve të ndryshme për trajtimin paraprak të ujërave të kanalizimeve, duke përfshirë filtrin e vajit, serbatorin septik, serbatorin e sedimentimit, duke përmirësuar kështu shkarkimin e cilësisë së ujit.

Përmirësimi i Mjedisit Ekologjik

Zona e katit përdhes të terminalit nuk do të jetë vetëm sipërfaqe e shtruar me beton, zonat e gjelbra do të jenë pjesë e terminalit. Pas përfundimit të TTPT-së, hapësira e gjelbër do të arrijë rreth 1.0 hektar. Këto zona të gjelbra do të përmirësojnë mjedisin ekologjik; do të ndihmojnë në uljen e nivelit të zhurmave dhe do të thithin emetimet e automjeteve.

7.2. Përfitimet sociale

Rritja e të ardhurave tatimore kombëtare dhe lokale.

Përfundimi i këtij projekti do të kontribuojë në të ardhurat kombëtare dhe lokale vjetore tatimore. Projekti do të përshpejtojë zhvillimin e industrisë së transportit të pasagjerëve duke formuar një pikë të re të rritjes ekonomike.

Promovimi i ndërtimeve urbane

Përfundimi i këtij projekti do të kontribuojë në:

- a) përshpejtimin e procesit të ndërtimit urban në Tiranë, zbukurimin e qytetit, përmirësimin e shijes urbane, nxitjen e zgjerimit të Përmirësimit të Cilësisë së Tiranës.
- b) përmirësimin e infrastrukturës urbane në Tiranë, optimizojnë mjedisin e investimeve.
- c) përmirësimin e gjendjes së trafikut në Tiranë, për të ndihmuar pasagjerët, për të ulur dyndje dhe nxitur qytetërimin urban dhe nxitur qytetërimin urban.

Përshpejtimi i zhvillimit të transportit

Përfundimi i projektit do të kontribuojë në:

- a) krijimin e kushteve për zhvillimin e shpejtë të tregut të transportit urban;

- b) forcimin e menaxhimit të transportit rrugor, vendosjen e rendit normal të transportit motorrik, mbrojtjen e të drejtave legjitime dhe interesat e transportit;
 - c) lehtësimin e planifikimit urban, lehtësimin e presionit të trafikut, ndryshimin e gjendjes aktuale kaotike të transportit të udhëtarëve, realizimin e qëllimit të transportit të integruar rural dhe urban të pasagjerëve;
 - d) Rritja e mundësive për punësim. Realizimi i këtij projekti mund të sigurojë komunitetin me një shumë të punësimit për të kontribuar në stabilitetin social dhe zhvillimin.
 - e) Projekti përfshin të gjitha masat e nevojshme për shmangien, minimizimin ose lehtësimin e ndonjë ndryshimi negative në kushtet mjedisore dhe ndikon në shëndetin publik dhe sigurinë.
 - f) Konsultimet publike dhe angazhimi i aktorëve do të jenë të rëndësishëm dhe do të mundësojnë pjesëmarrjen e publikut në vendimmarrje (në përputhje me Konventën e Kombeve të Bashkuara ECE Aarhus);
- Në përmblendje, ky projekt është një projekt i mirë i infrastrukturës të transportit publik.

Forcimi Institucional dhe Ndërtimi i Kapaciteteve

Gjatë zbatimit të projektit, specialistët mjedisorë nga Bashkia e Tiranës dhe Ministria e Transportit, REA dhe IA (Agjencia e Zbatimit), kontraktorët dhe firmat mbikëqyrëse do të caktohen për menaxhimin mjedisor dhe zbatimin e Planit të Menaxhimit Mjedor. Këta persona do të trajnohen për ligjet mjedisore, rregulloret, teknologjinë dhe menaxhimin mjedisor. Pas projektit, kapaciteti për menaxhimin mjedisor do të promovohet dukshëm.

Rishikimi i Analizës të Veprimit mjedisor dhe Social

Mjedisi social-ekonomik

Ndikimi mjedisor dhe social i projektit duhet të përgatitet në përputhje me legjislacionin në fuqi.

- Studimi identifikon efektet e mundshme negative apo të kundërta në përbërësit mjedisorë por që nuk kufizohen vetëm te: popullsia, ajri, toka, uji, peizazhi, fauna, flora, aspekte të biodiversitetit, duke përfshirë speciet e rrezikuara, ekosistemet e ndjeshme dhe identifikimin e atyre që mbrohen ligjërisht. Ai duhet të tregojë, gjithashtu, edhe masat parandaluese që duhen ndërmarrë për të siguruar përputhjen me standardet e BE-së për mjedisin.
- Studimi merr parasysh aspektet sociale, të tilla si: mbrojtja e të drejtave të njeriut dhe e shëndetit të komuniteteve, siguria, çështjet e punës dhe, nëse është rasti, ndikimet mbi grupet e pafavorizuara ose në nevojë, blerja e tokës dhe risistemimi i pavullnetshëm, mbrojtja e pasurisë kulturore dhe trashëgimisë.

Në zonën e projektit dhe rrethinat e tij nuk kanë shumë atraksione të forta dhe karakteristika. Rruga kryesore, Rr. Kastriotëve e cila kryqëzohet me autostradën Tiranë-Durrës, shërben kryesisht për shitje me pakicë dhe trotuare për këmbësorë.

Përdorimi i tokës në zonën bazë përfshin një përzierje e tregtise së shitjes me pakicë, ndërtesat zyra, spital dhe banesa me përdorim të ngjashëm me qendrat e qyteteve të tjera me të njëjtën madhësi. Zona e projektit ka qenë e ekspozuar në të njëjtën seri të ngarkesave që kanë kërcënuar zona të tjera kryesore urbane në Tiranë në 20 vitet e fundit. Ndryshimet në pakicë dhe ndryshim popullsisë drejt zhvillimit urbane dhe suburbane kanë dëmtuar rolin tradicional të zonës kryesore.

Gjithashtu, iniciativa të mëtejshme janë ndërmarrë nga investitorët privatë për të rehabilituar dhe të gjelbëruar hapsirat brënda zonave të banuara.

Ndikimet Mjedisore të Mundshme dhe Masat Lehtësuese

Gjatë zhvillimit të projektit, parimi i "njerëzit të parët" u pasua me përshtatje të mirë për të përmbushur kërkesat e publikut. Pritet që ky projekt do të përmirësojë kushtet e transportit për publikun e gjerë, duke rritur nivelin e jetës dhe zbukuruar peizazhin urban. Shtojca 1 përmbledh masa thelbësore gjatë ndërtimit dhe fazat operacionale të projektit.

Korrigjimi dhe përmirësimi i masave zbutëse

Bazuar në inspektimin dhe monitorimin e IA dhe MT të do të vendoset nëse (i) masa të mëtejshme lehtësuese kërkohen dhe veprime korrigjuese, ose (ii) disa përmirësime janë të nevojshme në lidhje me praktikën e menaxhimit të mjedisit. Nëse gjatë inspektimit gjëndet se ka një devijim të konsiderueshme nga PMM ose ndryshime janë bërë për këtë projekt me ndikime potencialisht të rëndësishme negative mjedisore ose të rritet numri i njerëzve të prekur, kështu që IA duhet të konsultohet me BERZH dhe MOT menjëherë dhe në formë një ekip EIA për të kryer vlerësime të tjera mjedisore dhe, kur është e nevojshme, konsultime shtesë publike.

Plani i Monitorimit Mjedisor

Objektivi i planit të monitorimit mjedisor është verifikimi i parashikimit të vlerësimit të ndikimeve mjedisore dhe përcaktimi i performancës mjedisore dhe ndikimeve në zonën rrethuese. Plani i monitorimit do të parashikojë gjithashtu një bazë për agjencinë zbatuese të projektit për përgatitjen e politikave mjedisore, marrjen e masave shtesë për lehtësim që mund të jenë të nevojshme dhe minimizimin e ndikimeve negative.

Një program monitorues me dy komponentë duhet të përgatitet për këtë projekt: monitorimi i përditshëm dhe i rregullt që duhet të kryhet nga kontraktorët dhe shoqëritë mbikëqyrëse të ndërtimit dhe monitorimi periodik i përputhshmërisë nga stacione profesionale monitorimi. Personeli mjedisor në agjencitë përkatëse qeveritare në nivel qendror dhe vendor duhet të monitorojë, duke përfshirë kryesisht monitorimin vizual të pluhurit të transportueshëm nga ajri, rrjedhjet sipërfaqësore, ruajtjen dhe eliminimin e mbetjeve të ndërtimit, ndikimet e trafikut dhe çështje të sigurisë së ndërtimit. Matësit manualë të zhurmës duhet të përdoren për të monitoruar nivelet e zhurmës në receptorët sensitivë gjatë ndërtimit. Objektivi i këtij programi të përditshëm monitorues është identifikimi i çështjeve mjedisore njëkohësisht me aktivitetet e ndërtimit në këto vendpunime që ato masa të duhura lehtësuese, nëse është e nevojshme, mund të

iniciohen dhe të zbatohen në kohë për minimizimin e ndikimeve. Ky monitorim ndërsa nuk është i përsosur, është i rëndësishëm pasi ofron një performancë mjedisore të monitorimit të përditshëm dhe mundëson masa korigjuese të menjëhershme, nëse ndonjë prej aktiviteteve të ndërtimit shkakton ndikime të konsiderueshme përtej parashikimit të Vlerësimit të Ndikimit Mjedisor ose nëse aktualisht propozohen masa lehtësuese jo efektive.

Shifrat e mëposhtme tregojnë përdorimin e tokës dhe zonat e prekura dhe në një rreze prej 500 m dhe 1 km.

Figura 4.2.1 Përdorimi i tokës dhe zona e ndikimit në një rreze prej 500 m

Zgjidhja 3 -Pa parkim nëntokësor, Platforme per Trenin, funksione Tregtare dhe ato të pushimit.

Zgjidhja 3 është një variant i zgjidhjes 2, e cila ndryshon nga ky vetëm me eliminimin e stacionit Tramit/-Stacioni i Trenit, parkimi nëntokësor dhe disa nga funksionet komerciale dhe te pushimit. Ndërtesat e mbetura janë për udhëtarët dhe rrugët për këmbësorët dhe të gjitha funksionet e tyre te nevojshme. Kjo zgjidhje parashikon eliminimin e stacionit te tramvajit dhe te trenit dhe objektet e tyre, si dhe zëvendësimin e platformës se trenit me zonën e gjelbër.

Zgjidhje 3 është projektuar për të ulur koston e kapitalit të projektit, duke e bërë atë më praktike dhe të mundshme që ai të kryhet, duke përmbushur objektivat kryesore dhe funksionet e projektit.



8. Bashkëndimi i Projektit me Studimet dhe Politikat e Përgjithshme të Investimeve Sektoriale

Projekti i Terminalit të Transportit Publik ka një historik planifikimi që i paraprin përpjekjeve aktuale koncesionare.

- a) Objektivat e qeverisë shqiptare, të cilësuar në dokumentat strategjike, si “Dokumenti Strategjik indikativ për Shqipërinë (2014-2020)”, “Plani Kombëtar për Integrimin European 2016-2020”, Strategjinë Sektoriale për zhvillimin e transportit në Shqipëri; i) në politikat e Bashkisë Tiranë për sigurimin e një shërbimi cilësor të transportit në qytetin e Tiranës, si dhe në ii) dokumentat ekzistues të planifikimit të territorit, në kushtet kur Plani Vendor i planifikimit të territorit për Bashkinë Tiranë, përfshirë të gjitha njësitë administrative të saj, është ende në proces hartimi.
- b) Në vitin 2002, **Studimi i Përmirësimeve të Transportit Urban të Tiranës** (TUTIS) ishte ndër përpjekjet e para kërkimore për identifikimin e problemeve të ndryshme të shërbimit të transportit në qytetin e Tiranës. Projekti TUTIS, financuar nga Banka Botërore. Rezultatet e pritura nga ky studim kanë qenë përmirësimi i transportit në qytet, përmes miratimit të masave të përshtatshme dhe efektive që do të zbatohen në një periudhë kohore pesëvjeçare.
- c) Ndërtimi i Terminaleve të udhëtareve është parashikuar gjëresisht në Planin Kombëtar të Transportit – ANTP 2 si edhe në Strategjinë e Zhvillimit të Transportit Rrugor, veçanërisht në reformin e transportit të udhëtareve që po realizon se fundmi Ministria e Transportit dhe Infrastruktues.
- d) Në vitin 2007, **Studimi i Përmirësimeve të Transportit Urban të Tiranës** shërbeu si pikënisje për Strategjinë e ndjekur të Zhvillimit të Qëndrueshëm dhe të Integruar të Trafikut në qytetin e Tiranës, të përgatitur në kuadër të projektit "Zhvillimi i qëndrueshëm i trafikut në Tiranë, Shqipëri" (SUSTRAFFTIA) i financuar nga BE / LIFE dhe bashkë-financuar nga Ministria Federale për Mjedisin, Natyrën, Ruajtjen dhe Sigurinë Bërthamore të Gjermanisë gjatë viteve 2005 -2007.

SUSTRAFFTIA, propozon 4 terminale. Sipas këtij studimi, terminalët duhet të jenë të vendosur në

- Kombinat – korridori i shërbimit A dhe linjat furnizuese jugperëndimore;
- Kamez – korridoret e shërbimit B dhe C sidhe linjat furnizuese veriperëndimore;
- Lumi i Lanës, Lindje – korridoret e shërbimit B, C dhe D si dhe linjat furnizuese juglindje; dhe,
- Myslym Keta – korridori i shërbimit A dhe linjat e furnizimit verilindje.

Terminali Kamez do të jetë një vend i përsosur për kombinimin e një terminali të rëndësishëm autobusësh BRT, një qendër shopping-u, si dhe objekte argëtimi.

- e) PTKSH 2 propozoi Planin e Investimit për vitin 2021 që arrin shumën e 383 milionë Euro, të përbërë nga:

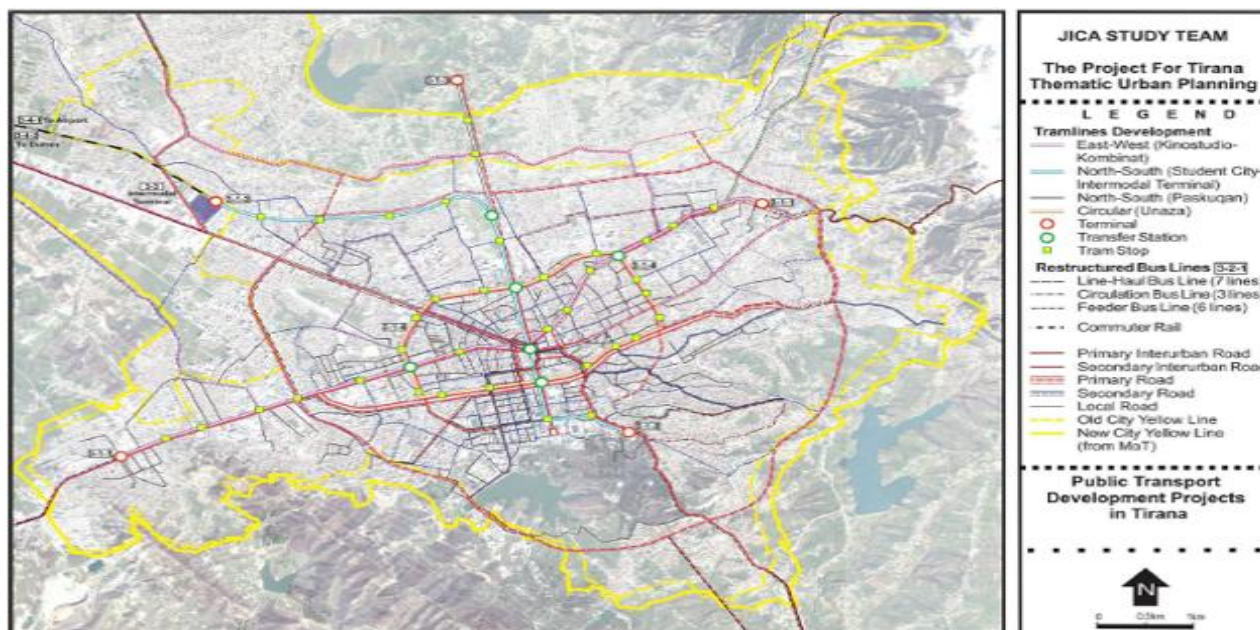
- Rinovimi i parqeve të automjeteve: 95 milionë Euro;
 - Implementimi i korsive të autobusëve: 150 milionë Euro me 2.5 milion Euro/km, me gjatësi korsie autobusësh prej 53.2 km;
 - Ndërtimi i lidhjeve të reja urbane hekurudhore: 100 milionë Euro me 20 milionë Euro/km, me gjatësi 4.4 km dhe stacione shtesë tramvaji; dhe
 - Mjetet e transportit hekurudhore për shërbimin e trenave-tramvajeve: 38 milionë Euro me 2.5 milionë Euro për njësi për 15 njësi.
- f) Në vitin 2009 u hartua **Strategjia e Transportit të Qëndrueshëm Komunal të Tiranës**, e zhvilluar si një strategji e integruar e cila synonte të kombinonte mjetet e ndryshme të transportit duke nxitur mjete më pak ndotëse të tilla si transporti publik dhe të ashtuquajturit mobilitetin e lehtë.

Koncepti i elaboruar në këtë strategji është integrimi i transportit publik me shërbimet publike ndërurbane (jo në varësi të Bashkisë së Tiranës) që do të ndalen në terminalin e autobusëve më të jashtëm (në afërsi të stacionit të trenit), me të cilat njerëzit mund të gjejnë shërbimet urbane për të arritur destinacionin e tyre në Tiranë.

Në periudhën kohore 2011-2013, u zbatua një tjetër projekt i lidhur ngushtë me menaxhimin e transportit urban në Tiranë. **Projekti për Planifikimin Urban Tematik të Tiranës**, propozoi 4 Plane Master në perspektivat afatgjata që synojnë vitin 2027 dhe planet përkatëse të veprimit për projektet prioritare në katër (4) sektorë të infrastrukturës, duke përfshirë Transportin Rrugor dhe Urban.

Sipas planit Master të Transportit Rrugor dhe Urban, zhvillimi i një terminali intermodal të transportit së bashku me zhvendosjen e stacionit hekurudhor të Tiranës, është një nga të prioritetet strategjike të Ministrisë së Transportit dhe vëmendje duhet t'i kushtohet funksioneve intermodale transferimit ndërmjet mënyrave të ndryshme të transportit, që do të thotë, ndërmjet linjave (furnizuese) lidhëse të autobusëve dhe linjave të tramvajit, si dhe ndërmjet mënyrave private të transportit dhe linjave të tramvajit.

Stacionet e mëdha candidate me parking në shkallë të gjerë të propozuara në planin e këtij plani master ishin Terminali i Transportit Intermodal.



Burimi: Projekti për Planifikimin Urban Tematik të Tiranës, Ekipi i Studimit JICA, 2012

Figura 3.1.1 Projektet e Zhvillimit të Transportit Publik në Tiranë

Sipas vlerësimit të ekipit të studimit, në mënyrë të veçantë Terminali i Transportit Intermodal i Tiranës duhet të zhvillohet në vendin ku stacioni ekzistues hekurudhor i Tiranës do të zhvendoset (afërsisht 85,000 m²). Të gjithë linjat e autobusëve dhe furgonëve ndërqytetës dhe ndërkombëtare për në drejtime veriore, perëndimore dhe jug-perëndimore duhet të integrohen në këtë terminal në mënyrë që të ndihmojnë në parandalimin e hyrjes së automjeteve të mëdha në CBD e Tiranës.

Vendodhja e Terminalit të Transportit Intermodal është përcaktuar tashmë në mënyrë definitive nga Ministria e Transportit, kështu që nuk janë kryer vlerësime të mëtejshme në zona të tjera të mundshme nga ekipi i Studimit JICA.

Kjo domosdoshmëri për qytetin për ta çliruar nga trafiku i rënduar prej mjeteve të transportit me autobus dhe për të rregulluar në parametra europian lëvizjen e njerëzve për/nga Tirana, u adresua edhe gjatë hartimit të Planit Rregullues të Qytetit, Dhjetor 2012, në të cilin u miratua pozicionimi i Terminalit Multimodal të Tiranës në hyrje të Tiranës.

Terminali është pjesë e një strategjie të gjerë të transportit urban i cili do t'u japë zgjidhje nevojave urgjente për përmirësimin e trafikut në Tiranë, nëpërmjet parkimit të gjithë mjeteve të transportit të udhëtarëve nga i gjithë vendi dhe krijimin e kushteve optimale për transportin e tyre në qytetin e Tiranës.

Objektivi i Bashkisë Tiranë është që të përmirësojnë lëvizshmërinë e përgjithshme, duke siguruar një terminal të transportit me kapacitet të plotë për të lejuar mjetet e transportit ndërqytetas të shkarkojnë pasagjerët, për lidhje me autobusë urban dhe taksi përgjatë korridorit kryesor me pjesën tjetër të qytetit, duke zvogëluar bllokimet e trafikut në Qendrën e Qytetit, përmirësimin në uljen e ndotjes së ajrit dhe konsumin e karburantit për transport publik.

Duke marrë parasysh strategjitë e zhvillimit të trafikut urban dhe transportit publik në Tiranë, transporti ndërqytetas si një shërbim i rregullt që duhet të përmbushë kërkesën në rritje të pasagjerëve është në gjendje të keqe në lidhje me stacionet e nisjes dhe mbërritjes të quajtura

terminale. Rrjedhimisht, pikëpamja e përqendrimit të linjave të transportit të largët/në distancë (ndër-urban) ishte e nevojshme për krijimin e një Terminali multi-funksional për Transportin Publik në Tiranë.

Analiza Ekonomike dhe Financiare

9. Kapitali i Terminalit dhe Kostot Operative

Eshte zhvilluar një propozim për një plan operativ dhe kostot e shoqëruara për terminalin në mënyrë që të fushëveprimi të kërkesat themelore koncesionarit, duke përfshirë kërkesat pajisjeve, nivelet e stafit, dhe shpenzimet operative. Kjo duhet të përfshijë:

- Planet Operacionale
- Shërbimet
- Parametrat operacionale
- Kontrolli i Operimit dhe Udhëzime
- Shpenzimet për funksionimin dhe mirëmbajtjen TTPT

Këto vlerësime të kostos duhet të vlerësohen për të gjithë kohëzgjatjen e koncesionit, në mënyrë që nivelet e larta të mirëmbajtjes duhet të parashikohen si moshat e objektit.

Shpenzimet kapitale terminal duhet të llogariten bazuar në vlerësimet e konsulentit të hapësirës dhe të objektit kërkesat minimale të përcaktuara në Detyren 3.

Efektet e ndërtimit të Terminalit të Transportit Publik të Tiranës (TTPT) në aspektin e avantazheve dhe disavantazheve u analizuan nëpërmjet një analize kosto përfitim (CBA), d.m.th. me një metodologji të konsoliduar dhe eksperimentuar mirë, standard i përbashkët për investimet e çdo madhësie dhe çdo fushë zbatimi.

Dokumentet në vijim janë konsideruar si udhëzues reference në këtë studim të veçantë:

- Udhëzues për analizën kosto-përfitim e projekteve të investimeve, të dhjetorit 2014 (përgatitur nga Komisioni Evropian, Drejtoria e Politikave të Përgjithshme Rajonale) 1;
- Rregullore e Implementuese e Komisionit (BE) 2015/207 e 20 janarit 2015 dhe në veçanti Aneksi III, Metodologjia për kryerjen e analizës kosto-përfitim 2.

Kjo CBA, si të tjerat, ka një objektiv të dyfishtë:

- së pari, vlerësimin e realizueshmërisë financiare të projektit, në drejtim të rrjedhës së fluksit të pastër monetar nga pikëpamja e koncesionerit të infrastrukturës, që në rastin tonë do të jetë gjithashtu operatori i saj;
- së dyti, vlerësimin e realizueshmërisë ekonomike të projekteve, në aspektin e kostove dhe përfitimeve nga pikëpamje e përgjithshme (këndvështrimi "social").

Si çdo CBA tjetër, edhe kjo bën krahasimin ndërmjet një ose më shumë skenarëve që mund të quhen "me projekt" dhe që konsideron ndërtimin e TPTT me zgjidhjet e saj të ndryshme teknike (siç shpjegohet në pjesët e tjera të këtij studimi, janë studiuar dy zgjidhje të ndryshme, të referuara si "zgjidhja 1" dhe "zgjidhja 2") dhe një skenar referimi i cili mund të quhet "pa projekt", që konsideron ruajtjen e gjendjes ekzistuese.

Parametrat e konsideruar në këtë analizë janë ato zakonisht miratuar në CBA.

Konkluzionet e përgjithshme që mund të arrihen nga studimi i TPTT janë se:

- **Projekti është i realizueshëm nga ajo financiare**, dmth ai është vetë- qëndrueshëm, por me disa rreziqe të mëdha për zgjidhjen 1.
Vlera neto financiare (NPV) e investimeve është pozitive për të gjitha zgjidhjet dhe respektivisht të barabarta për 58,90 € x 106, 86,72 € x 106 dhe 31,73 € x 106 përkatësisht për zgjidhjet 1, 2 dhe 3.
Të njëjtat vlera për një investim të kufizuar të TPTT (dmth pa zonat tregtare dhe hoteliere) janë respektivisht 56,59 € x 106 dhe 84,22 € x 106 zgjidhje 1 dhe 2 (zgjidhje 3 nuk parashikon Zonat tregtare dhe hotelin).
NPV financiare e zgjidhjes 3 është më e ulët në krahasim me vlerat e të dy zgjidhjet e tjera, por zgjidhje të tillë ka më shumë IRR favorshme financiare, dmth 19,62% kundrejt 11,86% dhe 18,11% përkatësisht për zgjidhje 1 dhe 2 (12,67% dhe 20,90% respektivisht pa zonat tregtare dhe hoteliere).
Zgjidhja 3 duket mirë opsioni më i mundshëm, veçanërisht në një skenar "Lowcost".
- Analizat e ndjeshme tregojnë se NPV bie nën 0 për zgjidhjen 1 me një ulje të ardhurave të parkimit në 31% të vlerave të parashikuara, ndërsa për zgjidhjen e 2 dhe 3, duket të jenë më të "fuqishme", me një NPV që nuk arrin një vlerë zero edhe me një ulje prej 50% të të ardhurave të parkimit (vlera neto financiare aktuale e këtyre kushteve teje negative është € 14.75 x 106 dhe 4.03 € x 106 për zgjidhje të 2 dhe 3 respektivisht).
- **Projekti është i mundur nga pikëpamja ekonomike**. Eksternalitetet dhe Përfitimet sociale mund të kompensojnë investimin. NPV ekonomike është pozitive dhe barabartë me 87,53 € x 106, 109,43 € x 106 dhe 45,09 € x 106 respektivisht për Zgjidhjet 1, 2 dhe 3, ndërsa IRR ekonomike është respektivisht 16,5%, 23,8% dhe 28,5%.

Megjithatë, CBA ekonomike është kryer kryesisht në një bazë parametrike duke marrë për llogari përmirësimin e kohës mesatare të hyrjes në terminalin e ri me respektimin e kohës ekzistuese të afrimit në stacionet e autobusëve interurbane. Kjo sepse qasja kohore është një faktor kritik, dhe për këtë arsye ky përmirësim duhet të mbështetet nga politika të përshtatshme të transportit në vitet e ardhshme.

Analiza është kryer me çmime fikse dhe vlerat e miratuara për faktorët zbritje ishin 5% dhe 5.5% përkatësisht për CBA financiare dhe ekonomike, siç rekomandohet nga Komisioni Evropian për periudhën viti 2014 - 2020. Flukset e mjeteve monetare janë zgjatuar për 20 vjet (që është zgjerimi i sugjeruar i koncesionit të mundshëm), duke filluar nga viti 2020 deri në vitin 2039 (të përfshira). Vitet para vitit 2020 u konsideruan si një periudhë fillestare gjatë së cilës do të zhvillohen procedurat tenderuese, aktivitetet e projektimit dhe fazat e ndërtimit.

Llogaritja e Kostove dhe të Ardhurave dhe **Analiza Ekonomike dhe Financiare**

Hyrje

Efektet e ndërtimit të Terminalit të Ri të Transportit Publik të Tiranës (TPTT) në aspektin e avantazheve dhe disavantazheve u analizuan nëpërmjet një analize kosto përfitim (CBA), d.m.th. me një metodologji të konsoliduar dhe eksperimentuar mire, standard i përbashkët për investimet e çdo madhësie dhe fushe zbatimi.

Dokumentet në vijim konsiderohen si udhëzime referimi në këtë studim të veçantë:

- Udhëzues për analizën kosto-përfitim të projekteve të investimeve, version i Dhjetorit 2014 (i përgatitur nga Komisioni Evropian, Drejtoria e Përgjithshme e Politikave Rajonale);
- Rregullorja për zbatim e Komisionit (BE) 2015/207 e datës 20 janar 2015 dhe në vecanti Aneksin III të saj, Metodologjia për kryerjen e analizës kosto-përfitim.

Kjo CBA, si të tjerat, ka një objektiv të dyfishtë:

- së pari, vlerësimin e realizueshmërisë financiare të projektit, në drejtim të rrjedhës së fluksit të pastër monetar nga pikëpamja e koncesionerit të infrastrukturës, që në rastin tonë do të jetë gjithashtu operatori i saj;
- së dyti, vlerësimin e realizueshmërisë ekonomike të projekteve, në aspektin e kostove dhe përfitimeve nga pikëpamje e përgjithshme (këndvështrimi "social").

Si çdo CBA tjetër, edhe kjo bën krahasimin ndërmjet një ose më shumë skenarëve që mund të quhen "me projekt" dhe që konsideron ndërtimin e TPTT me zgjidhjet e saj të ndryshme teknike (siç shpjegohet në pjesët e tjera të këtij studimi, janë studiuar dy zgjidhje të ndryshme, të referuara si "zgjidhja 1", "zgjidhja 2" dhe zgjidhja 3) dhe një skenar referimi që i cili mund të quhet "pa projekt", që konsideron ruajtjen e gjendjes ekzistuese.

Parametrat e konsideruara në këtë analizë janë ato miratuara zakonisht në CBA. Ekziston një literaturë e gjerë mbi këto tema që mund të përdoret si referencë (dy publikimet e lartpërmendura janë një shembull i tyre), dhe kjo letërsi duhet të përdoret për pasjen e një përshkrimi të plotë të metodologjisë së përbashkët së CBA. Megjithatë, është e rëndësishme të kujtojmë disa pika themelore në lidhje me CBA:

- një karakteristikë themelore e CBA është skontimi. Ky është i rëndësishëm duke qenë se flukset e kostove dhe përfitimeve nuk ndodhin në të njëjtën kohë, dhe kjo përbën dallim kur, pas kryerjes së një investimi (= shpenzimet), duhet të kalojë një kohë e gjatë përpara se të krijohen përfitime. Parimi i përgjithshëm është se një vlerë (për shembull) 100 € e sotme nuk është e njëjta vlerë prej 100 € në kohën e një viti. Kjo është arsyeja pse një normë skontimi (e shprehur në%) përcaktohet në mënyrë që të përcaktojë amortizimin vjetor në vlerë të parave.

- rezultatet e kësaj CBA janë shprehur me anë të treguesve tradicionale që janë përdorur në këtë fushë. Ato janë (si për CBA financiare dhe atë ekonomike):

Vlera Aktuale Neto (VAN) që është shuma e të gjitha shpenzimeve të zbritura dhe përfitimeve. Kjo shumë pasqyron se sa projekti do të jetë fitimprurës. Nëse VAN është negative, në mënyrë të qartë kostot mbizotërojnë mbi përfitimet dhe projekti nuk është financiarisht apo ekonomikisht i realizueshëm;

Norma e Brendshme e Kthimit (NBK), e cila është norma me të cilën shpenzimet e zbritura barazojnë përfitimet e zbritura, duke dhënë kështu pikën kritike ($VAN = 0$), në atë normë të veçantë. NBK pastaj mund të krahasohet me një linjë bazë apo normë standarde, për shembull, normën aktuale të interesit, ose një normë të caktuar minimale, dhe nëse NBK është më e lartë, atëherë projekti do të jetë fitimprurës;

Raporti kosto-përfitim B / C është i ngjashëm me VAN. Ndërsa VAN është dallimi ndërmjet të gjitha kostove dhe përfitimeve, B / C është raporti (i zbritur) i kostove dhe përfitimeve. Është menduar fillimisht se përfitimet janë përfitimet bruto, dhe shpenzimet janë shpenzimet bruto, që do të thotë se të gjitha shpenzimet (investimet dhe shpenzimet rrjedhëse) shtohen së bashku. Që një projekt të jetë i dobishëm, B / C duhet të kalojë 1.

Konkluzionet e përgjithshme që mund të arrihen nga studimi aktual i TPTT janë:

Projekti është i realizueshëm nga pikëpamja financiare, dmth është i vetë-qëndrueshëm, por me disa risqe të mëdha për zgjidhjen 1. VAN financiare e investimeve është pozitive për të dy zgjidhjet dhe respektivisht është e barabartë me 58,90 € x 106 dhe 86,72 € x 106 dhe 31,73 € x 106 përkatësisht për zgjidhjet 1, 2 dhe 3. Të njëjtat vlera për një investim të kufizuar vetëm në terminal (dmth pa zonat tregtare dhe hotelin) janë përkatësisht 56,59 € x 106 dhe 84,22 € x 106 për zgjidhjet 1 dhe 2 (zgjidhja 3 nuk ofron zona tregtare apo hoteli). VAN financiare e zgjidhjes 3 është më e ulët në krahasim me vlerat e dy zgjidhjeve të tjera, por një zgjidhje e tillë ka më të favorizuar IRR (normën e brendshme të kthimit), dmth. 119,62% kundrejt 11,86% dhe 18,11% përkatësisht për zgjidhjet 1 dhe 2 (12,67% dhe 20,90% përkatësisht pa zona tregtare dhe hoteli). Zgjidhja 3 shfaqet opsioni më i mirë i realizueshëm, vecanërisht brenda një skenari me “kosto të ulët”.

Analiza të ndjeshme tregojnë se VAN ulët nën 0 për zgjidhjen 1 me ulje të të ardhurave nga parkimi prej 31% të vlerave të parashikuara, ndërsa zgjidhja 2 dhe 3 duken të jenë më të "fuqishme", me një VAN që kurrë nuk arrin në zero edhe me një rënie prej 50% të të ardhurave nga parkimi (VAN financiare me këto kushte tepër negative është 14,75 € x 106 dhe 4,03€ x 106 përkatësisht për zgjidhjet 2 dhe 3).

Projekti është i realizueshëm nga pikëpamja ekonomike. Eksternalitetet dhe përfitimet sociale mund të kompensojnë investimin (VAN ekonomike është pozitive dhe e barabartë me 87,53 € x 106 dhe 109,43 € x 106 dhe 45,09€ x 106 përkatësisht për zgjidhjet 1, 2 dhe 3, ndërsa IRR ekonomike respektivisht 16,5%, 23,8% dhe 28,5%. Megjithatë, CBA ekonomike u krye kryesisht në baza parametrike duke marrë parasysh përmirësimin e kohëve mesatare të qasjes në terminalin e ri në lidhje me kohët ekzistuese të qasjes në stacionet e autobusëve interurbanë. Kjo për shkak se koha e qasjes është një faktor kritik, dhe për këtë arsye ky përmirësim duhet të mbështetet nga politika adekuate të transportit në vitet e ardhshme.

Analiza është kryer në çmime fikse dhe vlerat e miratuara për faktorët e zbritjes ishin 5% dhe 5.5% respektivisht për CBA financiare dhe ekonomike, siç rekomandohet nga Komisioni European për periudhën 2014-2020. Flukset e mjeteve monetare u shtrinë për 20 vjet (kohë e cila

përfaqëson sugjerimin e zgjerimit të një koncesioni të mundshëm), duke filluar nga viti 2020 deri në vitin 2039 (përfshirë). Vitet përpara vitit 2020 janë konsideruar si një periudhë fillestare gjatë së cilës do të ndodhin procedurat tenderuese, aktivitetet e projektimit dhe fazat e ndërtimit. Kapitujt në vijim përshkruajnë supozimin dhe procedurat e zbatuara hap-pas-hapi për analizën financiare dhe ekonomike kosto / përfitim të TPTT.

ANALIZA FINANCIARE

A - Kriteret Operacionale

Kriteret Operative

Analiza financiare u krye nën këndvështrimin e koncesionerit i cili do të kryejë projektin dhe do të menaxhojë terminalin gjatë periudhës së koncesionit (nga 2020-2039). Nuk u morën në konsideratë hipotezat e një Partneriteti Publik-Privat, me një pjesë të qytetit të Tiranës brenda shoqërisë që do të menaxhojë TPTT, duke qenë se Administrata e qytetit nuk është e interesuar në këtë eventualitet. Vlera të ndara janë llogaritur për të gjithë investimin (parking + zona tregtare + hotel) dhe për investime të pjesshme (parkim vetëm nga njëra anë dhe zona tregtare+ hotel si një investim i vetëm nga ana tjetër).

Është e rëndësishme të kujtojmë se në këtë paragraf dhe në ato në vijim fjala "parking" përfshin në aspektin e koston dhe të ardhurave edhe ato aktivitete plotësuese që janë pjesë e asaj kuote të investimeve, dmth:

atë pjesë të aktiviteteve tregtare që lidhen funksionalisht me vetë terminalin: biletaritë, dyqanet ushqimore, kafe-restorant, etj moteli, që funksionon në vetë terminalin, duke u rezervuar për shoferët e autobusëve.

Në anën tjetër, fjalët "tregtare" dhe "hotel" i referohen respektivisht:

Zonave shtesë të pazarit dhe zyrat që nuk janë rreptësisht funksionale në aktivitetet e terminalit vetë hotelin (dhoma + aktivitetet plotësuese: bar / restorant, dhomë konferencash)

Shpenzimet kapitale dhe shpenzimet operative (OPEX and CAPEX) janë llogaritur për të trija zgjidhjet 1, 2 dhe 3, në bazë të karakteristikave teknike të investimit dhe në bazë të kërkesës së trafikut që do të jetë me interes për terminalin e ri.

CAPEX kryesore janë paraqitur në dy tabelat e mëposhtme.

B - Kostot e Investimit

CAPEX

Shpenzimet Kapitale (CAPEX) kryesore për të tre zgjidhjet janë paraqitur në tabelat e mëposhtme.

Tabela -1 – Kostot e investimit për zgjidhjen 1 (vetëm ndërtimi)

PUNIMET KRYESORE	Njësia	m ³	m ²	Kosto për m ²	Kosto për m ³	Kosto për artikull	Forca punëtore në %	Totali
Stacion tren/tramvajë			5.900	€ 1.100				€ 6.490.000
Kantjeri i terminalit			21.750	€ 55			25%	€ 1.196.250

Vendgrumbullimi i tramvajëve			5.000	€ 350				€ 1.750.000
Parkimi nëntokësor		110.000	29.500	€ 800			25%	€ 23.600.000
Rrugët			18.300	€ 73				€ 1.335.900
Garazhi dhe stacioni i shërbimit të karburantit			1.300	€ 350			30%	€ 455.000
Strehat			14.000	€ 350				€ 4.900.000
Urat		4.200	1.200		€ 160		20%	€ 672.000
Dhoma teknike për inspektimin e pompave		350	117	€ 400			30%	€ 46.667
Ndarës i naftës/fluidit	nr.	1				€ 42.000		€ 42.000
Ndërtesat e udhëtarëve			6.200	1.100				€ 6.820.000
ashensorë 8 persona	nr.	12				€ 35.000		€ 420.000
bujtinë-motel			2.560	600			30%	€ 1.536.000
TOTALI I PARKIMIT								€ 49.263.817
QENDËR TREGTARE+ZYRË			6.700	1.100			25%	€ 7.370.000
hotelH			2650	1100			0,3	€ 2.915.000
Ashensorë 8 persona	nr.	2				€ 35.000		€ 70.000
TOTALI I HOTELIT			2650	1100			0,3	€ 2.985.000
Zbutje mjedisore:								
pemë	nr.	320				€ 200		€ 64.000
bar			15.700	€ 1,20				€ 18.840
Punime për sistemin e kullimit	nr.	1				€ 16.500		€ 16.500
Prishje ndërtesash dhe gërmim		40.500	9.000	€ 180			10%	€ 1.620.000
Shkallë lëvizëse	nr.	12				€ 57.500		€ 690.000
ashensorë 5 persona	nr.	19				€ 22.000		€ 418.000
hapësirë publike			7.350	€ 55				€ 404.250
SHPENZIME TË PËRBASHKËTA TOTALE								€ 3.231.590
TOTALI								€ 62.850.407

Tabela -2 – Kostot e investimit për zgjidhjen 2 (vetëm ndërtimi)

PUNIMET KRYESORE	njësia	m ³	m ²	Kosto për m ²	Kosto për m ³	Kosto per artikull	Forca punëtorë në %	Totali
stacion tren/tramvajë			5.900	€ 1.100				€ 6.490.000
kantjeri i terminalit			21.750	€ 55			25%	€ 1.196.250
vendgrumbullimi i tramvajëve			5.000	€ 350				€ 1.750.000
parkimi nëntokësor			10.800	€ 375			25%	€ 4.050.000
rrugë			18.300	€ 73				€ 1.335.900
garazhi e stacioni i shërbimit të karburantit			1.300	€ 350			30%	€ 455.000
strehat			14.000	€ 350				€ 4.900.000
urat		4.200	1.200		€ 160		20%	€ 672.000
dhoma tek.për inspektimin e pompave		350	117	€ 400			30%	€ 46.667
ndarës i naftës/fluidit	nr.	1				€ 42.000		€ 42.000
ndërtesat e udhëtarëve			6.200	€ 1.100				€ 6.820.000
ashensorë 8 persona	nr.	12				€ 35.000		€ 420.000
bujtinë-motel			2.560	600			30%	€ 1.536.000
TOTALI I PARKIMIT								€ 29.713.817
QENDËR TREGTARE+ZYRË			6.450	€ 1.100			25%	€ 7.095.000

hotel			2650	1100			0,3	€ 2.915.000
ashensorë 8 persona	nr.	2				€ 35.000		€ 70.000
TOTALI I HOTELIT			2650	1100			0,3	€ 2.985.000
Zbutje mjedisore:								
pemë	nr.	320				€ 200		€ 64.000
bar			18.700	€ 1,20				€ 22.440
Punime për sistemin e kullimit	nr.	1				€ 16.500		€ 16.500
Prishje ndërtesa dhe gërmim dheu		40.500	9.000	€ 180			10%	€ 1.620.000
Shkallë lëvizëse	nr.	12				€ 57.500		€ 690.000
ashensorë 5 persona	nr.	19				€ 22.000		€ 418.000
hapësirë publike			2.000	€ 55				€ 110.000
SHPENZIME TË PËRBASHKËTA TOTALE								€ 2.940.940
TOTALI								€ 42.734.757

Tabela -3 – Kostot e investimit për zgjidhjen 3 (vetëm ndërtimi)

PUNIMET KRYESORE	Njesi	m ³	m ²	Kosto perm ³	Kosto perm ³	Kosto per artikull	Forca punëtor e në %	Total
Parkimi			2,200	€ 375				€ 825,000
Rruget			18,300	€ 73				€ 1,335,900
Parkimet dhe furnizimi me karburant			1.300	€ 350			30%	€ 455,000
strehat			17,000	€ 350				€ 5,950,000
Urat		3.360	727		€ 160		20%	€ 537,600
Dhoma teknike per kontrollin e pompave		350	117	€ 400			30%	€ 46,667
Ndarës i naftës/fluidit	no.	1				€ 42.000		€ 42,000
Godinat e udhetareve			6	€ 1,100				€ 6.820.000
Ashensor per 8persona	no.	5				€ 35,000.		€ 175,000
TOTALI I PARKIMIT			40.247					€ 9,367,167

Zbutje mjedisore:								
Peme	no.	485				€ 200		€ 97,000
Bar			47,400	€ 1.2				€ 56,880
Punime për sistemin e kullimit	no.	1				€ 33,000		€ 33,000
Zona gjelber punime ndërtimore			38,000			€ 40		€ 1,520,000
Prishje ndërtesa dhe gërmim dheu		200	400	€ 180			10%	€ 72,000
Shkalle levizëse	no.	6				€ 57,500		€ 345,000
Ashensor per 5 persona	no.	10				€ 22,000		€ 220,000
Hapsira publike			4,000	€ 55				€ 220,000
SHPENZIME TË PËRBASHKËTA TOTALE								€ 2,563,880

TOTAL								€ 11,931,047
--------------	--	--	--	--	--	--	--	---------------------

Siç mund të vërehet, ndërsa disa shpenzime janë caktuar në mënyrë të qartë për një nga tre komponentët e infrastrukturës (parking, zona tregtare ose zonë hotel) të tjera janë të përbashkëta.

Shpenzimet plotësuese të tilla si anketat, vepra të përkohshme, të paparashikuara, projektimit dhe lidhjet për furnizimin janë paraqitur në tabelën e ardhshme që në të njëjtën kohë shpërndan shpenzimet e përbashkëta të çdo një nga tre komponentët kryesorë të infrastrukturës.

Shpenzimet kryesore e ndërtimit të paraqitura brenda tabelen e ardhshme janë pak të ndryshme nga ato paraqitur më parë, për shkak se ato përfshijnë shpenzimet e përbashkëta të caktuara proporcionalisht me vlerat e komponentëve kryesorë.

Tabela 2-4 - Shpenzimet e Përgjithshme të Investimit

		Kosto Kryesore e ndërtimit (€)	Kosto Shtese (€)						Gjithesëj kosto shtese(€)
			studimi	Punime provizore	Rezerve	Projekti mi	Utilities	Sistemi I kontrollit auto matik	
Zgjidhja1	terminali	51.934.123	129.835	1.038.682	10.386.825	1.558.024	1.038.682	295.600	14.447.648
	tregtia	7.769.485	19.424	155.390	1.553.897	233.085	155.390		2.117.185
	hotel	3.146.800	7.867	62.936	629.360	94.404	258.953		1.053.520
	TOTAL	62.850.407	157.126	1.257.008	12.570.081	1.885.512	1.453.025	295.600	17.618.353
Zgjidhja 2	terminali	31.909.800	79.775	638.196	6.381.960	957.294	638.196	295.600	8.991.021
	tregtia	7.619.352	17.738	141.900	1.419.000	212.850	141.900		1.933.388
	hotel	3.205.605	7.492	59.933	599.333	89.900	258.953		1.015.611
	TOTAL	42.734.757	105.005	840.029	8.400.293	1.260.044	1.039.049	295.600	11.940.020
Zgjidhja3	terminali	11,931,047	29,828	238,621	2,386,209	357,931	238,621	295,600	3,546,810
	TOTAL	11,931,047	29,828	238,621	2,386,209	357,931	238,621	295,600	3,546,810

Më sipër Tabela 2-4 – Llogaritja e shpenzimeve shtesë si përqindje e principalit të kostos së ndërtimit, duke pranuar vlerat e mëposhtme:

- Sondazhe 0, 25%
- Punët e përkohshme 2, 00%
- Fondi Rezervë 20, 00%
- Projekti 3, 00%
- Lidhjet për furnizimet 2, 00%

Futja e këtyre shpenzimeve brenda vlerës monetare që do të investohet është planifikuar sipas kritereve të mëposhtme:

- Viti 2017: shpenzimet e projektimit
- Viti 2018: 1/4 e kostove të ndërtimit, duke përfshirë shpenzimet plotësuese (përveç projektit)
- Viti 2019: 3/4 e kostove të ndërtimit, duke përfshirë shpenzimet plotësuese (përveç projektit)

Shpenzimet e mirëmbajtjes të infrastrukturës janë planifikuar edhe për 5 vjet pas fillimit të aktiviteteve të terminalit, dmth në vitet 2025, 2030 dhe 2035.

Këto kosto të jashtëzakonshme të mirëmbajtjes janë paraqitur në tabelën vijuese.

Tabela 2-5 - Shpenzimet Ekstra të Mirëmbajtjes (çdo pesë vjet)

Komponenti	Kosto per njesi (€*year/m ²)	Zgjidhja1		Zgjidhja2		Zgjidhja 3	
		Sasia	Total	Sasia	Total	sasia	Total
		(m ²)	(€)	(m ²)	(€)	(m ²)	(€)
Hapsira e parkimit	30	47.677	1.430.300	28.977	869.300	19.528	585.840
Siperfaqe e rrugeve	10	47.400	474.000	42.050	420.500	42.050	420.500
Zona tregtare	50	6.700	335.000	6.450	322.500	0	0
Zona e hotelit	50	2.650	132.500	2.650	132.500	0	0

OPEX

SHPENZIMET OPERATIVE

Kostot rrjedhëse u llogaritën mbi bazën që pronari/koncesionari i infrastrukturës do të menaxhojë drejtpërdrejt vetëm funksionin e tij kryesor (domethënë funksionin e parkimit dhe terminalin) ndërsa aktivitete të tjera paralele do të menaxhohen me anë të qerasë (me përjashtim të disa aktiviteteve si për shembull siguria).

Tabela 2-6 - Kostot e Personelit Kryesore (Organizimi dhe Menaxhimi Terminalit) për të gjitha Zgjidhjet

Pozicioni	Numri	Paga mujore mesatare (€)	Kosto vjetore(€)
Kryeshefi Ekzekutiv	1	1.100,00	13.200,00
Drejtori	1	1.000,00	12.000,00
Menageri I Marketingut	1	634,97	7.619,64
Menageri I transportit	1	634,97	7.619,64
Pergjegjesi per Financat, Burimet njerezore dhe Tregtine	3	634,97	22.858,92
Pergjegjesi per Mirembajtjen dhe Sigurine	1	634,97	7.619,64
Sekretare	5	362,97	21.778,20
Puneonjessite Administrates	10	393,85	47.262,00
TOTAL	23		134.604,36
Personel jo administrativ per operimin e parkimit (Zgjidhja1 &2)	6	393,85	28.357,00
TOTAL(Zgjidhja1 dhe 2)	29		168.315,24
Personel jo administrativ per operimin e parkimit (Zgjidhja1. 3)	4	393,85	18.905,80
TOTAL(Zgjidhja3)	27		158.862,84

Kostot e tjera përfaqësohen nga mirëmbajtja, pastrimi, konsumi e furnizimit dhe shpenzimet e sigurimit. Në këtë rast ekzistojnë disa dallime në mes zgjidhjeve. Ndërsa disa kosto që kanë të

bëjnë vetëm me një pjesë të investimit (parkimi/tregtia) disa të tjera janë të përbashkëta mes komponentëve të ndryshëm.

Një përmbledhje e kostove vjetore shtesë është paraqitur në tabelën në vijim.

Tabela 2-7 - Kostot Vjetore Shtesë (pa mirëmbajtjen)

Komponenti	Artikulli	Zgjidhja 1 (€/vit)	Zgjidhja 2 (€/vit)	Zgjidhje3 (€/vit)
Parkimi	Energj	806.212	489.995	489,995
	Uje	37.255	22.643	22,643
	Pastrim	178.311	108.373	108,373
Tregtia	Energji	113.297	109.07	0
	Uje	5.235	5.04	0
	Pastrim	25.058	24.123	0
Total terminali	Ruajtja	94.524	94.524	94,524

Shpenzimet e mirëmbajtjes nuk janë të përfshira në tabelën e mësipërme. Shpenzimet e tilla janë vlerësuar si të 1% e të ardhurave vjetore për mirëmbajtjen e zakonshme të parkimit dhe zonave tregtare. Vlerat në fillimit të vitit 2020 janë si më poshtë për zgjidhje 1 dhe 2:

- Parkimi: 90.450 (€ / vit) për zgjidhjen e 1 / 88.182 (€ / vit) për zgjidhjen e 2
- Tregtia 10,343 (€ / vit).

Zgjidhja 3 nuk ka një zonë të caktuar tregtare dhe shpenzimet për mirëmbajtjen e parkingut janë 28,154 (€ / vit)

C -TË ARDHURAT VJETORE

Të ardhurat u llogaritën për të gjithë kohëzgjatjen e koncesionit, mbi bazën e kriterëve të mëposhtme:

- në lidhje me zonën e parkimit, Koncesionari ose autoriteti që do të menaxhojë infrastrukturën do të menaxhojë drejtpërdrejt dhe do të ofrojë shërbimet: të ardhurat do të përfaqësohen nga pagesat dhe tarifat e parkimit të paguara nga operatorët e autobusëve
- në lidhje me zonën tregtare (zgjidhja 1), hapësirat tregtare do t'i jepen me qera operatorit tregtar: të ardhurat do të përfaqësohen nga tarifat e qirasë
- në lidhje me zonën e hotelit (zgjidhja 1), shërbimi i hotelit dhe aktivitetet e lidhura me të (bar, restorant etj) do të menaxhohen sipas një skeme franchising (autorizim për operim) (operatori do të paguajë një tarifë operimi për hoteleri, kostot e këtyre tarifave u përfshinë në shpenzimet e përgjithshme të hotelit).

Të ardhurat për përdorimin e vendeve të parkimit mund të llogariten për vitet 2015, 2020, 2025 dhe 2035, siç paraqitet në Tabelën e mëposhtme. Viti 2015 është teorik për shkak se i paraprin vitit realist të funksionimit.

Tabela 2-8 - Të ardhurat vjetore nga slotet e parkimit / Zgjidhja 1

	Ye			
	2015	2020	202	2035
	(€/ye)			
Parkim i	398.790	398.790	398.790	398.790
Tarifat	4.034.940	6.796.759	9.397.721	18.158.912
TOTAL	4.433.730	7.195.549	9.796.511	18.557.702

Tabela 2-9 - Të ardhurat vjetore nga slotet e parkimit / Zgjidhja 2

	Ye			
	2015	2020	2025	20
	(€/yea)			
Parkim i nates	171.990	171.990	171.990	171.990
Tarifat	4.034.940	6.796.759	9.397.721	18.158.912
TOTAL	4.206.930	6.968.749	9.569.711	18.330.902

Tabela 2-10 - Të ardhurat vjetore nga slotet e parkimit / Zgjidhja 3

	Years			
	2015	2020	2025	20
	(€/year)			
Parkim i nates	64.260	64.260	64.260	64.260
Tarifat	2.004.090	3.373.825	4.678.863	11.239.667
TOTAL	2.068.350	3.438.085	4.743.123	11.303.927

Tabela 2-12 – Te ardhurat e përditshme nga nisjet nga terminali (zgjidhja 1dhe 2)

Viti	2015						2020						2025						2035					
	Number of slots	Singleticket fare	Incomes		Singleticket fare	Incomes	Number of slots	Singleticket fare	Incomes		Singleticket fare	Incomes	Number of slots	Singleticket fare	Incomes		Singleticket fare	Incomes	Number of slots	Singleticket fare	Incomes		Singleticket fare	Incomes
		(€)	€/da		(€)	€/day		(€)	€/da		(€)	€/day		(€)	€/da		(€)	€/day		(€)	€/da		(€)	€/day
Furgon Taksii(8+1)	25	0	0,00	149	0	0,00	25	0	0,00	251	0	0,00	25	0	0,00	348	0	0,00	25	0	0,00	669	0	0,00
Autobuz nderqytetas	57	0	0,00	433	6	2.727,90	57	0	0,00	729	6	4.592,70	57	0	0,00	1.011	6	6.369,30	57	0	0,00	1.942	6	12.234,60
Autobuz I Bashkise				250	6	1.575,00				422	6	2.658,60				584	6	3.679,20				1.122	6	7.068,60
Bus park intercity (sol. 1)	120	0	0,00	0	0	0,00	120	0	0,00	0	0	0,00	120	0	0,00	0	0	0,00	120	0	0,00	0	0	0,00
Bus park intercity (sol. 2)	34	0	0,00	118	18	2.065,00	34	0	0,00	199	18	3.482,50	34	0	0,00	276	18	4.830,00	34	0	0,00	530	18	9.275,00
Autobuz nderkombetar	30	0	0,00	1.020	0	0,00	30	0	0,00	1.430	0	0,00	30	0	0,00	2.004	0	0,00	30	0	0,00	6.047	0	0,00
K&R	90	0	0,00	0	0	0,00	90	0	0,00	0	0	0,00	90	0	0,00	0	0	0,00	90	0	0,00	0	0	0,00
Car Parking (short stay)	500	0	0,00	0	0	0,00	500	0	0,00	0	0	0,00	500	0	0,00	0	0	0,00	500	0	0,00	0	0	0,00
Car Parking shopping area	20	0	0,00	146	0,4	51,10	20	0	0,00	204	0,4	71,48	20	0	0,00	286	0,4	100,21	20	0	0,00	1.814	0,4	634,96
Taxi (4+1)	12	0	0,00	162	0	0,00	12	0	0,00	214	0	0,00	12	0	0,00	283	0	0,00	12	0	0,00	492	0	0,00
Urban buses	0	0	0,00	101	1	141,40	0	0	0,00	170	1	238,28	0	0	0,00	179	1	250,53	0	0	0,00	283	1	396,85
Viti	2015						2020						2025						2035					
Mode of Transport	Numberofslots	Single ticketfare	Incomes		Single ticketfare	Incomes	Numberofslots	Single ticketfare	Incomes		Single ticketfare	Incomes	Numberofslots	Single ticketfare	Incomes		Single ticketfare	Incomes	Numberofslots	Single ticketfare	Incomes		Single ticketfare	Incomes
		(€)	€/da		(€)	€/day		(€)	€/da		(€)	€/day		(€)	€/da		(€)	€/day		(€)	€/da		(€)	€/day
Furgon Taksii(8+1)	25	0	0,00	149	0	0,00	25	0	0,00	251	0	0,00	25	0	0,00	348	0	0,00	25	0	0,00	669	0	0,00
Autobuz nderqytetas	57	0	0,00	433	6	2.727,90	57	0	0,00	729	6	4.592,70	57	0	0,00	1.011	6	6.369,30	57	0	0,00	1.942	6	12.234,60
Autobuz I Bashkise				250	6	1.575,00				422	6	2.658,60				584	6	3.679,20				1.122	6	7.068,60
Parkim Autobuz nderqytetas	120	0	0,00	0	0	0,00	120	0	0,00	0	0	0,00	120	0	0,00	0	0	0,00	120	0	0,00	0	0	0,00

Bus parkintercity(sol.2)	34	0	0,00	118	18	2.065,00	34	0	0,00	199	18	3.482,50	34	0	0,00	276	18	4.830,00	34	0	0,00	530	18	9.275,00
Autobuz nderkombetar	30	0	0,00	1.020	0	0,00	30	0	0,00	1.430	0	0,00	30	0	0,00	2.004	0	0,00	30	0	0,00	6.047	0	0,00
K&R	90	0	0,00	0	0	0,00	90	0	0,00	0	0	0,00	90	0	0,00	0	0	0,00	90	0	0,00	0	0	0,00
Parkim makine (I shkurter)	500	0	0,00	0	0	0,00	500	0	0,00	0	0	0,00	500	0	0,00	0	0	0,00	500	0	0,00	0	0	0,00
Parkim makine ne zonen tregtare	20	0	0,00	146	0,4	51,10	20	0	0,00	204	0,4	71,48	20	0	0,00	286	0,4	100,21	20	0	0,00	1.814	0,4	634,96
Taksi (4+1)	12	0	0,00	162	0	0,00	12	0	0,00	214	0	0,00	12	0	0,00	283	0	0,00	12	0	0,00	492	0	0,00
Autobus Urban	0	0	0,00	101	1	141,40	0	0	0,00	170	1	238,28	0	0	0,00	179	1	250,53	0	0	0,00	283	1	396,85

Tabela 2-13 - Te ardhurat e përditshme nga nisjet nga terminali (zgjidhje 3)

Viti	2015						2020						2025											
	Numri i loteve	Single ticketfare	Te ardhurat	Single ticketfare	Te ardhurat	Numberofslots	Single ticketfare	Te ardhurat	Single ticketfare	Te ardhurat	Numberofslots	Single ticketfare	Te ardhurat	Single ticketfare	Te ardhurat	Numberofslots	Single ticketfare	Te ardhurat	Numberofslots	Single ticketfare	Te ardhurat			
		(€)	€/da		(€)		€/day	(€)		€/da		(€)	€/day		(€)		€/da	(€)		€/day	(€)	€/da	(€)	€/day
Furgon Taksii(8+1)	25	0	0,00	149	1	208,60	25	0	0,00	251	1	351,40	25	0	0,00	348	1	487,20	25	0	0,00	669	1	936,60
Autobuz nderqytetas	57	0	0,00	433	2	866,00	57	0	0,00	729	2	1.458,00	57	0	0,00	1.011	2	2.022,00	57	0	0,00	1.942	2	3.884,0
Autobuz I Bashkise	0	0	0,00	250	1	175,00	0	0	0,00	422	1	295,40	0	0	0,00	584	1	408,80	0	0	0,00	1.122	1	785,40
Bus parkintercity(sol.1)	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00
Bus parkintercity(sol.2)	34	0	0,00	118	18	2.065,00	34	0	0,00	199	18	3.482,50	34	0	0,00	276	18	4.830,00	34	0	0,00	530	18	9.275,00
Autobuz nderkombetar	30	0	0,00	1.020	0	0,00	30	0	0,00	1.430	0	0,00	30	0	0,00	2.004	0	0,00	30	0	0,00	6.047	0	0,00
K&R	90	0	0,00	0	0	0,00	90	0	0,00	0	0	0,00	90	0	0,00	0	0	0,00	90	0	0,00	0	0	0,00
Parkim makine(I shkurter)	500	0	0,00	0	0	0,00	500	0	0,00	0	0	0,00	500	0	0,00	0	0	0,00	500	0	0,00	0	0	0,00
Parkim makine ne zonen tregtare	20	0	0,00	146	0,4	51,10	20	0	0,00	204	0,4	71,48	20	0	0,00	286	0,4	100,21	20	0	0,00	1.814	0,4	634,96
Taksi(4+1)	12	0	0,00	162	0	0,00	12	0	0,00	214	0	0,00	12	0	0,00	283	0	0,00	12	0	0,00	492	0	0,00
Autobuz urban	0	0	0,00	0	1	0,00	0	0	0,00	0	1	0,00	0	0	0,00	0	1	0,00	0	0	0,00	0	1	0,00

YEAR	2015						2020						2025						2035					
	Numberofslots	Single ticketfare	Incomes		Single ticketfare	Incomes	Numberofslots	Single ticketfare	Incomes		Single ticketfare	Incomes	Numberofslots	Single ticketfare	Incomes		Single ticketfare	Incomes	Numberofslots	Single ticketfare	Incomes		Single ticketfare	Incomes
		(€)	€/da		(€)	€/day		(€)	€/da		(€)	€/day		(€)	€/da		(€)	€/day		(€)	€/da		(€)	€/day
Taxivan(8+1)	25	0	0,00	149	4	521,50	25	0	0,00	251	4	878,50	25	0	0,00	348	4	1.218,00	25	0	0,00	669	4	2.341,50
Intercitybuses	57	6	359,10	433	6	2.727,90	57	6	359,10	729	6	4.592,70	57	6	359,10	1.011	6	6.369,30	57	6	359,10	1.942	6	12.234,60
Municipalbuses				250	6	1.575,00				422	6	2.658,60				584	6	3.679,20				1.122	6	7.068,60
Bus parkintercity(sol.1)	120	6,3	756,00	0	0	0,00	120	6,3	756,00	0	0	0,00	120	6,3	756,00	0	0	0,00	120	6,3	756,00	0	0	0,00
Bus parkintercity(sol.2)	34	6,3	214,20	118	18	2.065,00	34	6,3	214,20	199	18	3.482,50	34	6,3	214,20	276	18	4.830,00	34	6,3	214,20	530	18	9.275,00
internationalbus	30	0	0,00	1.020	0	0,00	30	0	0,00	1.430	0	0,00	30	0	0,00	2.004	0	0,00	30	0	0,00	6.047	0	0,00
K&R	90	0	0,00	0	0	0,00	90	0	0,00	0	0	0,00	90	0	0,00	0	0	0,00	90	0	0,00	0	0	0,00
Car Parking(short stay)	500	0	0,00	0	0	0,00	500	0	0,00	0	0	0,00	500	0	0,00	0	0	0,00	500	0	0,00	0	0	0,00
Car Parkingshopping area	20	0	0,00	146	0,0	0,00	20	0	0,00	204	0,0	0,00	20	0	0,00	286	0,0	0,00	20	0	0,00	1.814	0,0	0,00
Taxi (4+1)	12	0	0,00	162	0	0,00	12	0	0,00	214	0	0,00	12	0	0,00	283	0	0,00	12	0	0,00	492	0	0,00
Urbanbuses	0	0	0,00	101	0	0,00	0	0	0,00	170	0	0,00	0	0	0,00	179	0	0,00	0	0	0,00	283	0	0,00

Tabela 2-14 - Te ardhurat e përditshme nga arritjet ne terminal (zgjidhje 1 dhe 2)

Tabela 2-15 - Te ardhurat e përditshme nga arritjet në terminal (zgjidhja 3)

Viti	2015						2020						2025						2025					
	Numberoflots	Single ticketfare	Incomes		Single ticketfare	Incomes	Numberoflots	Single ticketfare	Incomes		Single ticketfare	Incomes	Numberoflots	Single ticketfare	Incomes		Single ticketfare	Incomes	Numberoflots	Single ticketfare	Incomes		Single ticketfare	Incomes
		(€)	€/da		(€)	€/day		(€)	€/da		(€)	€/day		(€)	€/da		(€)	€/day		(€)	€/da		(€)	€/day
Taxivan(8+1)	25	0	0,00	149	1	208,60	25	0	0,00	251	1	351,40	25	0	0,00	348	1	487,20	25	0	0,00	669	1	936,60
Intercitybuses	57	0	0,00	433	2	866,00	57	0	0,00	729	2	1.458,00	57	0	0,00	1.011	2	2.022,00	57	0	0,00	1.942	2	3.884,00
Municipal buses	0	0	0,00	250	1	175,00	0	0	0,00	422	1	295,40	0	0	0,00	584	1	408,80	0	0	0,00	1.122	7	7.854,00
Bus parkintercity(sol.1)	0	2,1	0,00	0	0	0,00	0	2,1	0,00	0	2	0,00	0	6,3	0,00	0	2	0,00	0	2,1	0,00	0	2	0,00
Bus parkintercity(sol.2)	34	6,3	214,20	118	18	2.065,00	34	6,3	214,20	199	18	3.482,50	34	6,3	214,20	276	18	4.830,00	34	6,3	214,20	530	18	9.275,00
internationalbus	30	0	0,00	1.020	0	0,00	30	0	0,00	1.430	0	0,00	30	0	0,00	2.004	0	0,00	30	0	0,00	6.047	0	0,00
K&R	90	0	0,00	0	0	0,00	90	0	0,00	0	0	0,00	90	0	0,00	0	0	0,00	90	0	0,00	0	0	0,00
CarParking(short stay)	500	0	0,00	0	0	0,00	500	0	0,00	0	0	0,00	500	0	0,00	0	0	0,00	500	0	0,00	0	0	0,00
CarParkingshoppingarea	20	0	0,00	146	0,0	0,00	20	0	0,00	204	0,0	0,00	20	0	0,00	286	0,0	0,00	20	0	0,00	1.814	0,0	0,00
Taxi (4+1)	12	0	0,00	162	0	0,00	12	0	0,00	214	0	0,00	12	0	0,00	283	0	0,00	12	0	0,00	492	0	0,00
Urbanbuses	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00	0	0	0,00

Vlerat e Tabelës së mësipërme bazohen në një supozim kritik: i gjithë trafiku i autobusëve që i referohet qytetit të Tiranës do të ketë pikën e tyre të nisjes ose origjinën brenda terminalit, pa ndalesa të tjera shtesë brenda qytetit. Kjo hipotezë duhet të jepet nga administrata bashkiake me politikat e përshtatshme të zbatimit³. Vetëm një përjashtim merret në konideratë: për zgjidhjen 3 shërbimet e autobusëve për Shqipërinë Lindore (East Albania) do të përdorin një terminal të vecantë.

Me qëllim llogaritjen e të ardhurave të mësipërme, Konsulenti vlerësoi “gatishmërinë për të paguar” të shprehur nga operatorët për përdorimin e terminalit të ri. Të ardhurat ndahen në dy pjesë: një pjesë e parë që vjen nga parkimi “afatgjatë” i autobusëve dhe një pjesë e dytë që vjen nga vendet e përdorimit “afatshkurtër” të nisjeve/mbërritjeve. Pjesa e dytë përfshin edhe kontributin e dhënë nga veturat-taksi (4 pasagjerë maksimumi + 1 shofer) dhe furgonat-taksi (8 pasagjerë+ 1 shofer).

Të ardhurat vjetore për vitet e ndërmjetme për vitet mbi 2025 u llogaritën duke përdorur interpolimin linear.

Të ardhurat nga zonat tregtare dhe të hoteleve/moteleve u llogaritën mbi bazën e çmimeve të tregut lokal. Të ardhurat u llogaritën si më poshtë (për të dyja Zgjidhjet 1 & 2):

- për zonën e parkimit:
 - të ardhurat për pjesën tregtare të zonës së parkimit do të fillojnë me një vlerë prej 0,88 milionë € në vit në fillim të periudhës së analizës (viti 2020) deri në një vlerë përfundimtare prej 1,06 milionë € në vit në fund (viti 2039)
 - të ardhurat për pjesën e moteleve të zonës së parkimit (zgjidhja 1) janë rastësisht të ngjashme me ato të mëparshme dhe do të fillojnë me një vlerë prej 0,89 milionë € në vit në fillim të periudhës së analizës deri në një vlerë përfundimtare prej 1,07 milionë € në vit në fund (viti 2039)
 - pika e karburantit do të japë gjithashtu një kontribut të vogël për të ardhurat e zonës së parkimit, kjo shumë u konsiderua fikse për të gjithë periudhën e analizës, dmth 0,08 milionë € në vit.
- për zonën tregtare dhe të hoteleve (zgjidhja 1):
 - të ardhurat për zonën tregtare plus pronat e patundshme (qeraja e zyrave) do të fillojnë me një vlerë prej 1,03 milionë € në vit në fillim të periudhës së analizës (viti 2017) deri në një vlerë përfundimtare prej 1,25 milionë € në vit në fund (viti 2039)
 - të ardhurat për hotelin do të fillojnë me një vlerë prej 0,86 milionë € në vit në fillim të periudhës së analizës deri në një vlerë përfundimtare prej 1,04 milionë € në vit në fund (viti 2039).

D - Llogaritja e parametrave financiare CBA

Analiza financiare është kryer për të gjitha zgjidhjet, duke miratuar hipotezën se qyteti i Tiranës nuk do të bëjë asnjë disbursim për këtë infrastrukturë, përveç dhënies në përdorim të truallit pronesi e Bashkise, për të gjithë kohëzgjatjen e kontrates së koncesionit. Në kuadër të kësaj skeme koncesionari do të mbajë në buxhetin e vet si të ardhura të plotë të gjitha të ardhurat që vijnë nga shitja e shërbimeve të terminalit. Hipoteza e një investimi të përbashkët

në mes Bashkise të qytetit dhe një koncesionari privat nuk është konsideruar, sepse kjo mundësi është konsideruar e pa interes nga ana e përfaqësuesve të komunave.

Skenari i parë konsiderohet si investim i plotë (zona parkimit + tregtare dhe hoteli)

Skenarët e dytë dhe të tretë konsiderohen vetëm investime të pjesshme (respektivisht vetem parkingu, zona tregtare dhe hoteli)

Rezultatet janë prezantuar në tabelat e mëposhtme:

Tabela 2-15 - Rezultatet e analizës financiare / investimet e përgjithshme

Indikatoret	Zgjidhja1	Zgjidhja 2	Zgjidhja 3
VAN (milionë €)	58,90	86,72	31,73
NBK	11,86%	18,11%	19,62%
Raporti B/C	1,56	2,17	2,34

Tabela 2-16 - Rezultatet e analizës financiare / vetem zona e parkimit

Indikatoret	Zgjidhja 1	Zgjidhja 2	Zgjidhja 3
VAN (milionë €)	56,59	84,22	31,73
NBK	12,67%	20,90%	19,62%
Raporti B/C	1,67	2,54	2,34

Tabela 2-17 - Rezultatet e analizës financiare / vetem hoteli dhe zona tregtare

	Zgjidhja 1	Zgjidhja 2	Zgjidhja 3
VAN (milionë €)	2,431	2,50	notav.
NBK	7,00%	7,17%	notav.
Raporti B/C	1,12	1,13	notav.

Rezultatet e mësipërme tregojnë vlerat pozitive për të gjitha zgjidhjet. Megjithatë, zgjidhja 3 duket të jenë më të besueshme në krahasim me 1 dhe 2, për investimet, si të përgjithshme, që ka vlerën më të lartë të NBK. Zgjidhja 3 ka vlerë më të ulët të NPV, por kjo është pasojë e shumës më të vogël të investimeve. Rezultatet e analizave të ndjeshmërisë (skenari për "zonën e parkimit vetëm") janë paraqitur më poshtë.

Tabela -28 - Rezultatet e analizës financiare / analizës së sensitivitetit të bazuara në të ardhurat e parkimit (+/- 50% rritje dhe ulje) / Vetëm zona e parkimit

Faktori i korriiimi	Zgjidhja 1			Zgjidhja 2			Zgjidhja 3		
	NBK	VAN (million)	NBK	NBK	VAN (milionë)	NBK	NBK	VAN (milion)	NBK
0,5	2,50%	-13,97	8,56%	8,56%	8,56%	1,27	7,47%	4,03	1,17
0,6	5,02%	0,14	11,44%	11,44%	11,44%	1,52	10,40%	9,57	1,40
0,7	7,21%	14,25	14,04%	14,04%	14,04%	1,78	12,99%	15,11	1,64
0,8	9,18%	28,37	16,45%	16,45%	16,45%	2,03	15,35%	20,65	1,87
0,9	10,98%	42,48	18,73%	18,73%	18,73%	2,29	17,55%	26,19	2,11
1	12,67%	56,59	20,90%	20,90%	20,90%	2,54	19,62%	31,73	2,34
1,1	14,27%	70,70	22,99%	22,99%	22,99%	2,79	21,59%	37,27	2,57
1,2	15,79%	84,82	25,01%	25,01%	25,01%	3,05	23,49%	42,81	2,81
1,3	17,25%	98,93	26,99%	26,99%	26,99%	3,30	25,32%	48,35	3,04

1,4	18,67%	113,04	28,92%	28,92%	28,92%	3,56	27,10%	53,89	3,28
1,5	20,04%	127,16	30,81%	30,81%	30,81%	3,81	28,83%	59,44	3,51

Tabela -19 - Rezultatet e analizës financiare / analizës së sensitivitetit të bazuara në të ardhurat e parkimit (+/- 50% rritje dhe ulje) / Vetëm zona e parkimit.

Faktori I korrigjimit	Zgjidhja 1			Zgjidhja 2			Zgjidhja 3		
	NBK	VAN (milionë €)	B/C	NBK	VAN (milionë €)	B/C	NBK	VAN (milionë €)	B/C
0,5	24,21%	87,31	2,62	37,41%	103,25	3,89	34,00%	39,37	3,46
0,6	20,68%	81,17	2,35	32,22%	99,45	3,52	29,57%	37,85	3,16
0,7	18,01%	75,02	2,13	28,35%	95,64	3,21	26,23%	36,32	2,90
0,8	15,88%	68,88	1,95	25,34%	91,83	2,95	23,59%	34,79	2,69
0,9	14,14%	62,74	1,80	22,91%	88,03	2,73	21,43%	33,26	2,50
1	12,67%	56,59	1,67	20,90%	84,22	2,54	19,62%	31,73	2,34
1,1	11,41%	50,45	1,56	19,19%	80,42	2,37	18,07%	30,20	2,20
1,2	10,30%	44,30	1,46	17,72%	76,61	2,23	16,72%	28,67	2,07
1,3	9,33%	38,16	1,37	16,43%	72,81	2,10	15,53%	27,15	1,96
1,4	8,45%	32,02	1,29	15,29%	69,00	1,99	14,47%	25,62	1,86
1,5	7,66%	25,87	1,22	14,27%	65,20	1,88	13,52%	24,09	1,77

Siç është paraqitur ne Tabela 2-18 dhe 2-19, tabela e pare paraqet zgjidhje rreziqe më të larta, duke pasur parasysh se variacione të rreth -31% në aspektin e të ardhurave të parkimit të japë një NPV negative. Ajo është mjaft e qartë se zgjidhjet 2 dhe 3 janë më fitimprurëse në mesin e atyre dyve që janë konsideruar, të paktën në aspektin e rezultateve financiare. Në fund, ata kanë rezultate të ngjashme, por zgjidhja e 3 ka një investim të ulët fillestar. Flukset e mjeteve monetare e plota financiare janë prezantuar në tabelat e mëposhtme për të gjitha zgjidhjet.

Tabela 2-20 - Fluksi Financiar i Parave (zgjdhje 1) - Vlera në € x 106 / ulje të normës së 5%

Viti	Kosto Financiare Vjetore								Te ardhurat vjetore					Total(Investimi gjithesej)		Differenca e te ardhura - me koston	Faktori Zbrites	Total(Investimi gjithesej)	
	Kosto e Investimit zona parkimi	Kosto Investimit zona tregtare	Kosto e Investimit hoteli	Kosto e pergjithshme e investimit	Kosto operative parkimi	Kosto operative zona tregtare	Kosto Operative hoteli	Kosto Operative e pergjithshme	Te ardhura nga parkimi	Te ardhura nga zona tregtare	Te ardhura nga hoteli	Te ardhura gjithesej	Vlera e mbetur	Kosto	Te ardhura			Kosto e zbritur	Te ardhura te zbritura
2016	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	1,00	0,00	0,00
2017	1,56	0,23	0,09	1,89	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		1,89	0,00	-1,89	0,95	1,80	0,00
2018	16,13	2,41	1,03		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	19,57	0,00	-19,57	0,91	17,75	0,00
2019	48,69	7,24	3,08		0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	59,01	0,00	-59,01	0,86	50,98	0,00
2020	0,00	0,00	0,00	0,00	1,80	0,16	0,39	2,35	9,05	1,03	0,86	10,94	0,00	2,35	10,94	8,59	0,82	1,93	9,00
2021	0,00	0,00	0,00	0,00	1,83	0,16	0,40	2,39	9,37	1,04	0,87	11,28	0,00	2,39	11,28	8,89	0,78	1,87	8,84
2022	0,00	0,00	0,00	0,00	1,87	0,17	0,40	2,44	9,39	1,06	0,87	11,32	0,00	2,44	11,32	8,89	0,75	1,82	8,45
2023	0,00	0,00	0,00	0,00	1,91	0,17	0,41	2,48	9,73	1,07	0,88	11,68	0,00	2,48	11,68	9,20	0,71	1,76	8,30
2024	0,00	0,00	0,00	0,00	1,95	0,17	0,41	2,53	10,09	1,08	0,89	12,06	0,00	2,53	12,06	9,53	0,68	1,71	8,16
2025	2,02	0,34	0,13	2,49	2,00	0,18	0,41	2,59	11,74	1,09	0,90	13,72	0,00	5,08	13,72	8,64	0,64	3,28	8,85
2026	0,00	0,00	0,00	0,00	2,04	0,18	0,42	2,64	12,18	1,10	0,91	14,19	0,00	2,64	14,19	11,55	0,61	1,62	8,71
2027	0,00	0,00	0,00	0,00	2,09	0,19	0,42	2,70	12,65	1,11	0,92	14,68	0,00	2,70	14,68	11,98	0,58	1,58	8,58
2028	0,00	0,00	0,00	0,00	2,13	0,19	0,43	2,75	13,14	1,12	0,93	15,19	0,00	2,75	15,19	12,44	0,56	1,53	8,46
2029	0,00	0,00	0,00	0,00	2,18	0,20	0,43	2,81	13,65	1,13	0,94	15,72	0,00	2,81	15,72	12,91	0,53	1,49	8,34
2030	2,12	0,34	0,13	2,59	2,23	0,20	0,44	2,86	14,19	1,14	0,95	16,27	0,00	5,46	16,27	10,82	0,51	2,76	8,22
2031	0,00	0,00	0,00	0,00	2,28	0,21	0,44	2,92	14,74	1,15	0,96	16,85	0,00	2,92	16,85	13,93	0,48	1,41	8,11
2032	0,00	0,00	0,00	0,00	2,33	0,21	0,44	2,98	15,32	1,17	0,97	17,46	0,00	2,98	17,46	14,47	0,46	1,37	8,00
2033	0,00	0,00	0,00	0,00	2,38	0,22	0,45	3,05	15,93	1,18	0,98	18,08	0,00	3,05	18,08	15,04	0,44	1,33	7,89
2034	0,00	0,00	0,00	0,00	2,43	0,22	0,45	3,11	16,57	1,19	0,99	18,74	0,00	3,11	18,74	15,63	0,42	1,29	7,79
2035	2,23	0,34	0,13	2,70	2,49	0,23	0,46	3,17	17,23	1,20	0,99	19,43	0,00	5,87	19,43	13,55	0,40	2,32	7,69
2036	0,00	0,00	0,00	0,00	2,54	0,24	0,46	3,24	17,92	1,21	1,00	20,14	0,00	3,24	20,14	16,90	0,38	1,22	7,59
2037	0,00	0,00	0,00	0,00	2,60	0,24	0,47	3,31	18,65	1,22	1,01	20,89	0,00	3,31	20,89	17,58	0,36	1,19	7,50
2038	0,00	0,00	0,00	0,00	2,66	0,25	0,47	3,38	19,40	1,24	1,03	21,66	0,00	3,38	21,66	18,28	0,34	1,16	7,41
2039	0,00	0,00	0,00	0,00	2,72	0,25	0,48	3,45	20,19	1,25	1,04	22,48	0,00	3,45	22,48	19,02	0,33	1,12	7,32
TOTAL	72,76		4,60		44,46	4,04	8,67	57,17	281,15	22,77	18,87	322,79	0,00			177,38		104,29	

- Fluksi Financiar i Parave (zgjdhja 3) - Vlera në € x 10/6 / ulje të normës së 5%

Viti	Kosto Financiare vjetore								Te ardhurat Vjetore					Total (investimi pergjithshem)		Diferenca te ardhurat me shpenzimet	Faktori Zbrites	Total
	Kosto e Investimit parkimi	Kosto e Investimit zona tregtare	Kosto e investimit te hotelit	Kosto pergjithshme e investimit	Kosto operative e zones parkimit	Kosto operativ e zones tregtare	Kosto operative e hotelit	Kosto e pergjithshme operative	Te ardhura nga zona parkimit	Te ardhura nga zona tregtare	Te ardhura nga hoteli	Gjithsej te ardhurat	Vlera e mbetur	Kosto	Te ardhura			
	2016	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			0,00
2017	1,56	0,23	0,09	1,89	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		1,89	0,00	-1,89	0,95	0,34
2018	16,13	2,41	1,03	19,57	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	19,57	0,00	-19,57	0,91	3,36
2019	48,69	7,24	3,08	59,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	59,01	0,00	-59,01	0,86	9,86
2020	0,00	0,00	0,00	0,00	1,80	0,16	0,39	2,35	9,05	1,03	0,86	10,94	0,00	2,35	10,94	8,59	0,82	0,52
2021	0,00	0,00	0,00	0,00	1,83	0,16	0,40	2,39	9,37	1,04	0,87	11,28	0,00	2,39	11,28	8,89	0,78	0,51
2022	0,00	0,00	0,00	0,00	1,87	0,17	0,40	2,44	9,39	1,06	0,87	11,32	0,00	2,44	11,32	8,89	0,75	0,50
2023	0,00	0,00	0,00	0,00	1,91	0,17	0,41	2,48	9,73	1,07	0,88	11,68	0,00	2,48	11,68	9,20	0,71	0,49
2024	0,00	0,00	0,00	0,00	1,95	0,17	0,41	2,53	10,09	1,08	0,89	12,06	0,00	2,53	12,06	9,53	0,68	0,48
2025	2,02	0,34	0,13	2,49	2,00	0,18	0,41	2,59	11,74	1,09	0,90	13,72	0,00	5,08	13,72	8,64	0,64	1,15
2026	0,00	0,00	0,00	0,00	2,04	0,18	0,42	2,64	12,18	1,10	0,91	14,19	0,00	2,64	14,19	11,55	0,61	0,45
2027	0,00	0,00	0,00	0,00	2,09	0,19	0,42	2,70	12,65	1,11	0,92	14,68	0,00	2,70	14,68	11,98	0,58	0,44
2028	0,00	0,00	0,00	0,00	2,13	0,19	0,43	2,75	13,14	1,12	0,93	15,19	0,00	2,75	15,19	12,44	0,56	0,43
2029	0,00	0,00	0,00	0,00	2,18	0,20	0,43	2,81	13,65	1,13	0,94	15,72	0,00	2,81	15,72	12,91	0,53	0,42
2030	2,12	0,34	0,13	2,59	2,23	0,20	0,44	2,86	14,19	1,14	0,95	16,27	0,00	5,46	16,27	10,82	0,51	0,98
2031	0,00	0,00	0,00	0,00	2,28	0,21	0,44	2,92	14,74	1,15	0,96	16,85	0,00	2,92	16,85	13,93	0,48	0,40
2032	0,00	0,00	0,00	0,00	2,33	0,21	0,44	2,98	15,32	1,17	0,97	17,46	0,00	2,98	17,46	14,47	0,46	0,39
2033	0,00	0,00	0,00	0,00	2,38	0,22	0,45	3,05	15,93	1,18	0,98	18,08	0,00	3,05	18,08	15,04	0,44	0,38
2034	0,00	0,00	0,00	0,00	2,43	0,22	0,45	3,11	16,57	1,19	0,99	18,74	0,00	3,11	18,74	15,63	0,42	0,37
2035	2,23	0,34	0,13	2,70	2,49	0,23	0,46	3,17	17,23	1,20	0,99	19,43	0,00	5,87	19,43	13,55	0,40	0,83
2036	0,00	0,00	0,00	0,00	2,54	0,24	0,46	3,24	17,92	1,21	1,00	20,14	0,00	3,24	20,14	16,90	0,38	0,35
2037	0,00	0,00	0,00	0,00	2,60	0,24	0,47	3,31	18,65	1,22	1,01	20,89	0,00	3,31	20,89	17,58	0,36	0,34
2038	0,00	0,00	0,00	0,00	2,66	0,25	0,47	3,38	19,40	1,24	1,03	21,66	0,00	3,38	21,66	18,28	0,34	0,34

2039	0,00	0,00	0,00	0,00	2,72	0,25	0,48	3,45	20,19	1,25	1,04	22,48	0,00	3,45	22,48	19,02	0,33	0,33
TOTAL	72,76	10,89	4,60	88,25	44,46	4,04	8,67	57,17	281,15	22,77	18,87	322,79	0,00	145,42	322,79	177,38		23,68

Investimi i Pergjithshem

NPV	58,90
NBK	11,86%
Raporti B/C	1,56

Terminali

NPV	56,59
NBK	12,67%
Raporti B/C	1,67



E - NDIKIMI I NJË HUAJE TE MUNDESHME NGA BERZH

Rregullat e BERZH-it në lidhje me kreditë e tyre janë mjaft të fleksibel. Siç është përmendur në mënyrë specifike në "Udhëzues për financimin e BERZH" së tyre "kredi BERZH-it janë të strukturuar me një shkallë të lartë të fleksibilitetit të përputhen me nevojat e klientit dhe projektit. Banka sugjeron një të përshtatshme monedhë kredi dhe normave të interesit. Baza për një kredi është fluksi monetar i pritshëm i projektit dhe aftësinë e klientit për të shlyer kredi gjatë periudhës së rënë dakord. Rreziku i kredisë mund të merret tërësisht nga Banka ose mund të botohet njëkohësisht pjesërisht në treg".

Karakteristikat e një kredie për këtë arsye janë të ndryshueshme dhe nuk mund të përcaktohet "a-priori". Konsulenti vlerësuar ndikimin e një kredie të mundshme në rrjedhjen e parave financiar duke bërë disa supozime realiste, por subjektive që mund të jenë të vlefshme (ose jo), jo vetëm për një kredi nga BERZH, por edhe nga çdo IFI tjetër. Hipotezat e bëra nga Konsulenti nuk nënkuptojnë - në anën tjetër - çdo siguri definitive që një kredi të mundshme do të ketë këto karakteristika. Ato duhet të konsiderohet vetëm si një vlerësim paraprak të ndikimit të një kredie të mundshme.

Supozimet e bëra nga Konsulenti janë hedhur tabelën e mëposhtme

	Zgjidhja 1	Zgjidhja 2	Zgjidhja 3	Shenim
Kuota e BERZH	80,0%	80,0%	80,0%	+ sensibilitet ne ulje
Vlera e Kredise	53,11	32,72	12,38	
Pagesat	12	12	12	
Periudha e fillimit te shlyerjes se detyrimeve	3	3	3	
Kestet Vjetore	4,43	2,73	1,03	+ sensibilitet ne ulje (bazuar ne kuotat e BERZH)
Viti I fillimit	2022	2022	2022	
Fundi I vitit	2034	2034	2034	
Euribor6M	0,3%	0,3%	0,3%	
Spread	4,0%	4,0%	4,0%	
Norma e Interesit(EUR6M+ spread)	4,3%	4,3%	4,3%	+ sensibilitet ne rritje

Norma e interesit u supozua të bazohet në Euribor normë interesi 6 mujore prej 0,3% + 4%. Kohëzgjatja e kredisë u supozua 15 vjet, përfshirë një periudhë faljeje 3 vjecare (12+3=15 vjet totali).

Rezultatet e supozimeve themelore paraqiten në tabelën e mëposhtme (Ilogaritjet janë kryer mbi hipotezën konservatore se vetëm pjesa e investimit të terminalit do të financohet).

Tabela - 24 – Rezultatet e analizës financiare (korrigjimi me huanë, supozime bazë të

Tab-23) / Vetëm Terminali

Treguesit	Zgjidhja 1	Zgjidhja 2	Zgjidhja 3
VAN (milionë €)	60,84	86,84	32,72
NBK	30,57%	62,30%	51,05%
Raporti B/C	1,76	2,67	2,44

Sigurisht që një kredi i jep një “dozë më të lartë besueshmërie” investimit duke shtyrë pagesat për periudhat e mëvonshme. Analiza të ndjeshme u kryen gjithashtu për të hetuar më mirë efektet e variacioneve përsa i përket normave të interes dhe kuotës së përgjithshme të investimit. Rezultatet e këtyre analizave janë paraqitur në tabelat e mëposhtme.

Tabela -25 - Rezultatet e analizës financiare / analizës së sensitivitetit të bazuara në normat e mundshme të interes të një kredie (nga 1.7% deri në 6.9% në 6.9%, duke i korresponduar -60% në +60 % të supozimit bazë)

Norma e korigjuar e interesit	Zgjidhja 1			Zgjidhja 2			Zgjidhja 3		
	NBK	VAN (milionë €)	B/C	NBK	VAN (milionë €)	B/C	NBK	VAN (milionë €)	B/C
1,7%	37,78%	68,66	1,95	69,33%	91,66	2,94	57,62%	34,54	2,66
2,6%	35,29%	66,05	1,88	66,99%	90,05	2,84	55,41%	33,94	2,58
3,4%	32,88%	63,45	1,82	64,65%	88,45	2,75	53,22%	33,33	2,51
4,3%	30,57%	60,84	1,76	62,30%	86,84	2,67	51,05%	32,72	2,44
5,2%	28,37%	58,24	1,70	59,96%	85,24	2,59	48,91%	32,11	2,38
6,0%	26,30%	55,63	1,65	57,61%	83,63	2,51	46,82%	31,51	2,32
6,9%	24,37%	53,03	1,60	55,27%	82,03	2,44	44,77%	30,90	2,26

F - SHPËRNDARJA E FITIMEVE DHE RREZIQEVE MIDIS KONCESIONARIT DHE BASHKISË

Shumë hipoteza mund të realizohen, me qëllim identifikimin e një skeme të mundshme për shpërndarjen e fitimeve dhe rreziqeve midis Koncesionarit dhe Bashkisë. Rrjedhimisht, çka propozohet nga Konsulenti është vetëm një model midis numrit teorikisht të pafund të mundësive. Ndryshimi i disa parametrave midis atyre që përcaktojnë skemën e shpërndarjes mund të përdoret, me qëllim identifikimin e disa rezultateve të rëndësishme gjatë zhvillimit të procedurave të tenderit.

Skema e propozuar mund të përcaktohet nga pikat e mëposhtme:

1. Duke filluar nga identifikimi i një qarkullimi të mundshëm të ardhshëm i parave, mund të ndodhë llogaritja e të ardhurave të mundshme vjetore të infrastrukturës: ky qarkullim parash, i mundshëm, i ardhshëm, në parim, mund të jetë i njëjtë si ai i identifikuar brenda kësaj analize CBA-je, në bazë të disa rregullimeve të mundshme që identifikohen në fazat përfundimtare të përgatitjes së tenderit.
2. Duke marrë në konsideratë se Bashkia e Tiranës ka disa përgjegjësi në lidhje me politikat e transportit, implementimi i masave të zbatimit etj dhe duke marrë parasysh se Bashkia dhe Koncesionari mund të nxjerrin përfitime shtesë nga pikëpamja financiare, nëse performancat e terminalit do të tejkalojnë ato të shqyrtuara në këtë CBA, mund të shtrohen hipotezat që nëse të ardhurat aktuale do të jenë më të larta sesa pritet, pjesa e parë e fitimeve të rritura nën 5% do t'i caktohet tërësisht Koncesionarit si kuota “aksionesh” ndërsa kuotat potenciale mbi një rritje 5% do të ndahen midis Koncesionarit dhe Bashkisë, në baza 50% me 50%.

Të gjitha përqindjet e mësipërme thjesht përfaqësojnë hipotezat e realizuara nga Konsulenti: vlerat 80%, dhe 50% /50% mund të ndryshohen dhe – siç deklarohet deri tani – ato mund të përfaqësojnë një variabël që mund të merret në konsideratë brenda procedurës së tenderit.

Konsulenti bëri disa simulime në bazë të hipotezave të paraqitura më lart. Këto simulime sollën rezultatet e paraqitura në Tabelat e mëposhtme që përfaqësojnë kryesisht një analizë sensitiviteti, duke dhënë shumën e disbursimeve të mundshme (për Bashkinë), humbjen e të ardhurave (për Koncesionarin) dhe të ardhura të rritura (për të dy) mbi bazën e një rritjeje ose uljeje të mundshme të të ardhurave të parkimit.

Tabela -27 - Rezultatet e analizës financiare / analizës së sensitivitetit për një shpërndarje të mundshme të fitimeve dhe humbjeve shtesë në bazë të të ardhurave të parkimit (+/- 50% rritje dhe ulje) / Vetëm zona e parkimit /Zgjidhja 1

Faktor korrigjimi	Disbursimi nga bashkia	Humbja e të ardhurave për koncesionarin	Të ardhura të plota të rritura për koncesionarin	Të ardhura të rritura të përbashkëta	
				Koncesionari	Bashkia
(milionë €, shuma e vlerave me zbritje)					
0,5	44,68	25,89	0,00	0,00	0,00
0,6	30,57	25,89	0,00	0,00	0,00
0,7	16,45	25,89	0,00	0,00	0,00
0,8	2,34	25,89	0,00	0,00	0,00
0,9	0,00	14,11	0,00	0,00	0,00
1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1,1	0,00	0,00	6,47	3,06	4,58
1,2	0,00	0,00	6,47	8,70	13,05
1,3	0,00	0,00	6,47	14,35	21,52
1,4	0,00	0,00	6,47	19,99	29,99
1,5	0,00	0,00	6,47	25,64	38,46

Tabela -28 - Rezultatet e analizës financiare / analizës së sensitivitetit për një shpërndarje të mundshme të fitimeve dhe humbjeve shtesë në bazë të të ardhurave të parkimit (+/- 50% rritje dhe ulje) / Vetëm zona e parkimit /Zgjidhja 2

Faktor korrigjimi	Disbursimi nga bashkia	Humbja e të ardhurave për koncesionarin	Të ardhura të plota të rritura për koncesionarin	Të ardhura të rritura të përbashkëta	
				Koncesionari	Bashkia
(milionë €, shuma e vlerave me zbritje)					
0,5	45,46	24,01	0,00	0,00	0,00
0,6	31,56	24,01	0,00	0,00	0,00
0,7	17,67	24,01	0,00	0,00	0,00
0,8	3,77	24,01	0,00	0,00	0,00
0,9	0,00	13,89	0,00	0,00	0,00
1	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1,1	0,00	0,00	6,00	3,95	3,95
1,2	0,00	0,00	6,00	10,89	10,89
1,3	0,00	0,00	6,00	17,84	17,84
1,4	0,00	0,00	6,00	24,79	24,79
1,5	0,00	0,00	6,00	31,73	31,73

ANALIZA EKONOMIKE

Nga pikëpamja matematikore qasja e përgjithshme e një CBA-je ekonomike është njëta e përdorur për një CBA financiare, por ato dallojnë nga njëra-tjetra për këndvështrimet e miratuara. Kjo nënkupton që:

- Kostoja dhe përfitimet e përdorura për analizën socio-ekonomike nuk janë të njëjta me ato të përdorura për analizën financiare, edhe nëse ata pjesërisht përkojnë me njëra-tjetrën;
- Çmimet e përdorura për këndvështrimin social-ekonomik korrigjohen nga taksat eliminuese, mbi-tatimi, detyrimet doganore dhe shpenzimet e tjera që përfaqësojnë kosto për pronarin e infrastrukturës, por jo për të gjithë shoqërinë.

Prandaj, në këtë rast të vecantë

- Nuk u paraqit faktori i korrigjimeve ekonomike / financiare;
- U morën në konsideratë përfitimet sociale për shkak të shkurtimit të kohës së udhëtimit.

Në lidhje me dy çështjet e para më sipër u miratuan faktorët e mëposhtëm të konversionit:

- materiale: 0,95
- punë/fuqi punëtore: 0,64

Kur dallimi midis komponentëve të materialeve dhe punës/fuqisë punëtore nuk ishte i qartë, u miratua një faktor mesatar prej 0,86 (me supozimin arbitrar të një ndarjeje 70% / 30% midis komponentit të materialeve dhe punës/fuqisë punëtore).

Sa i përket pikës së dytë, duhet të theksohet se Konsulenti nuk ka marrë parasysh disa përfitime të tjera, në mënyrë që të mbajë një qasje konservatore dhe gjithashtu për shkak të vështirësive objektive të transformimit të disa prej këtyre përfitimeve në vlera monetare. Ndër këto përfitime janë:

- rritja e punësimit që do të prodhojë infrastruktura e re;
- "vlera arkitektonike" e infrastrukturës, që nuk mund të transformohet në një vlerë monetare, por që është me të vërtetë e pranishme në një lloj të tillë të investimit;
- domosdoshmëria e brendshme" e Tiranës e pasjes së këtij terminali të transportit, që është i pranishëm praktikisht në të gjitha qytetet kryesore evropiane.

Mbi baza të një kohe mesatare aksesi që mund të jetë vetëm më pas se ajo ekzistuese (me një shkurtim kohe mesatar minimal prej një minute dhe një vlerë të kohës mesatare prej 1,98 € /orë për përdorues, rezultatet e analizës ekonomike janë ato të paraqitura në tabelën e mëposhtme:

Tabela 3-1 - Rezultatet e analizës ekonomike

Indikatorët	Zgjidhja 1	Zgjidhja 2	Zgjidhja 3
VAN (milione €)	87,53	109,43	47,44
NBK	16,5%	23,8%	28,5%
Raporti B/C	2,08	2,93	3.58

Të gjitha rezultatet janë pozitive por niveli i pasigurisë rreth çështjes së kohës së aksesit duhet të shqyrtohet me kujdes. Nga kjo pikëpamje ka elementë që janë të balancuar dhe që kanë ndikime të kundërta, si për shembull:

- Aksesueshmëri më e lartë e dhënë nga sistemet e reja të tramvajeve që do të lidhin infrastrukturën me qendrën e qytetit dhe zona të tjera të qytetit.
- Pozicioni jo-qendror i terminalit që mund t'i bënte disa përdorues t'i shkaktonin dëm të tjerëve.

Për arsyt e mësipërme, një analizë sensitiviteti e bazuar në ndryshimin e kohës së aksesit është shumë më e rëndësishme sesa rezultatet e Tabelës së mëparshme. Kjo analizë sensitiviteti paraqitet në Tabelat e mëposhtme;

Tabela -3 - Rezultatet e analizës ekonomike / analizës së sensitivitetit në bazë të kohës së aksesit (+/- 50% rritje dhe ulje)

Faktori i korigjimit	Zgjidhja 1			Zgjidhja 2			Zgjidhja 2		
	NBK	VAN (milionë €)	B/C	NBK	VAN (milionë €)	B/C	NBK	VAN (milionë €)	B/C
0,5	25,24%	188,80	3,32	34,89%	210,71	4,72	60,81%	48,72	9,10
0,6	23,65%	168,55	3,07	32,82%	190,46	4,36	54,86%	128,46	8,00
0,7	21,99%	148,29	2,83	30,70%	170,20	4,00	48,71%	108,21	6,89
0,8	20,27%	128,04	2,58	28,50%	149,94	3,65	42,32%	87,95	5,79
0,9	18,45%	107,78	2,33	26,21%	129,69	3,29	35,64%	67,70	4,69
1	16,53%	87,53	2,08	23,82%	109,43	2,93	28,52%	47,44	3,58
1,1	14,47%	67,27	1,69	21,28%	89,18	2,30	20,57%	27,18	1,81
1,2	12,20%	47,02	1,18	18,54%	68,92	1,50	10,47%	6,93	0,56
1,3	9,64%	26,76	0,84	15,52%	48,67	1,01	Nuk konvergon	-13,33	0,08
1,4	6,62%	6,50	0,59	12,04%	28,41	0,69	Nuk konvergon	-33,58	-0,18
1,5	2,73%	-13,75	0,40	7,71%	8,16	0,45	Nuk konvergon	-53,84	-0,33

Tabela e mësipërme tregon sesa kohë aksesi mund të bëhet kritike veçanërisht për zgjidhjen 3. Kjo do të thotë se politikat e transportit që do të miratohen nga Bashkia në vitin e ardhshëm duhet të garantojnë një nivel të lartë aksesueshmërie për infrastrukturën. Ky është një faktor kritik që bashkon atë të mos-zbërthimit të kërkesës për transport në terminale të tjera “fantazmë” (kjo, siç shihet deri tani, mund të jetë faktor kritik nga pikëpamja financiare). Të dy faktorët duhet të ndiqen nga Bashkia në vizitat e ardhshme me politika të mjaftueshme transporti dhe ndoshta edhe me mbështetjen e legjislacionit kombëtar.

VITI	Kostot ekonomike vjetore								Të ardhurat vjetore					Vlera e kohës	Totali (nuk përfshihet VOT)		Diferenca Të ardhurat - rezultatet + Vlera e kohës
	Kostot e investimit zona e parkimit	Kostot e investimit zona tregtare	Kostot e investimit hoteli	Kostot e përgjithshme të investimit	Kostot operative zona e parkimit	Kostot operative zona tregtare	Kostot operative hoteli	Kostot e përgjithshme operative	Të ardhurat nga zona e parkimit	Të ardhurat nga zona tregtare	Të ardhurat nga hoteli	Totali të ardhurave	Vlerat e mbetura		Rezultatet	Të ardhurat	
2016	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			0,00	0,00	0,00
2017	0,23	0,00	0,00	0,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00			0,23	0,00	-0,23
2018	3,15	0,00	0,00	3,15	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		3,15	0,00	-3,15
2019	9,45	0,00	0,00	9,45	0,47	0,00	0,00	0,47	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		9,92	0,00	-9,92
2020	0,00	0,00	0,00	0,00	0,50	0,00	0,00	0,50	2,82	0,00	0,00	2,82	0,00	0,68	0,50	2,82	2,99
2021	0,00	0,00	0,00	0,00	0,50	0,00	0,00	0,50	2,89	0,00	0,00	2,89	0,00	0,75	0,50	2,89	3,14
2022	0,00	0,00	0,00	0,00	0,51	0,00	0,00	0,51	2,97	0,00	0,00	2,97	0,00	0,82	0,51	2,97	3,29
2023	0,00	0,00	0,00	0,00	0,52	0,00	0,00	0,52	4,06	0,00	0,00	4,06	0,00	0,90	0,52	4,06	4,44
2024	0,00	0,00	0,00	0,00	0,53	0,00	0,00	0,53	4,22	0,00	0,00	4,22	0,00	0,97	0,53	4,22	4,66
2025	0,91	0,00	0,00	0,91	0,54	0,00	0,00	0,54	4,39	0,00	0,00	4,39	0,00	1,03	1,44	4,39	3,98
2026	0,00	0,00	0,00	0,00	0,54	0,00	0,00	0,54	4,57	0,00	0,00	4,57	0,00	1,10	0,54	4,57	5,13
2027	0,00	0,00	0,00	0,00	0,55	0,00	0,00	0,55	4,75	0,00	0,00	4,75	0,00	1,17	0,55	4,75	5,37
2028	0,00	0,00	0,00	0,00	0,56	0,00	0,00	0,56	5,40	0,00	0,00	5,40	0,00	1,24	0,56	5,40	6,08
2029	0,00	0,00	0,00	0,00	0,57	0,00	0,00	0,57	5,62	0,00	0,00	5,62	0,00	1,36	0,57	5,62	6,41
2030	0,95	0,00	0,00	0,95	0,57	0,00	0,00	0,57	5,85	0,00	0,00	5,85	0,00	1,47	1,53	5,85	5,79
2031	0,00	0,00	0,00	0,00	0,58	0,00	0,00	0,58	6,09	0,00	0,00	6,09	0,00	1,59	0,58	6,09	7,09
2032	0,00	0,00	0,00	0,00	0,59	0,00	0,00	0,59	6,34	0,00	0,00	6,34	0,00	1,70	0,59	6,34	7,45
2033	0,00	0,00	0,00	0,00	0,60	0,00	0,00	0,60	6,60	0,00	0,00	6,60	0,00	1,81	0,60	6,60	7,82
2034	0,00	0,00	0,00	0,00	0,60	0,00	0,00	0,60	6,87	0,00	0,00	6,87	0,00	1,93	0,60	6,87	8,20
2035	1,00	0,00	0,00	1,00	0,61	0,00	0,00	0,61	7,16	0,00	0,00	7,16	0,00	2,04	1,61	7,16	7,59
2036	0,00	0,00	0,00	0,00	0,62	0,00	0,00	0,62	7,46	0,00	0,00	7,46	0,00	2,16	0,62	7,46	9,00
2037	0,00	0,00	0,00	0,00	0,63	0,00	0,00	0,63	7,77	0,00	0,00	7,77	0,00	2,27	0,63	7,77	9,41

2038	0,00	0,00	0,00	0,00	0,64	0,00	0,00	0,64	8,10	0,00	0,00	8,10	0,00	2,39	0,64	8,10	9,85
2039	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07	0,00	0,00	0,07	8,44	0,00	0,00	8,44	1,26	2,51	0,07	9,70	12,13
TOTAL	15,69	0,00	0,00	15,69	9,34	0,00	0,00	9,34	80,59	0,00	0,00	80,59	1,26	29,89	25,03	80,59	76,13

Tabela - 5 - Fluksi monetar ekonomik (zgjidhja 3) - vlerat në € x 10⁶



KONKLuzionET

Nga sa më sipër, në mbështetje të Ligjit Nr. 8652 Date 31.07.2000 “Për organizimin dhe funksionimin e qeverisjes vendore”(ndryshuar) neni 10, Ligji Nr. 125/2013 (ndryshuar me Ligjin Nr.84/2014 “Për koncesionet dhe Partneritetin Publik Privat”, dhe detyrave të ngarkuara me:

- Urdhërin e Kryetarit të Bashkisë së Tiranës **Nr. 38517, Date 14.12.2016** “Për përcaktimin e përbërjes Komisionit të Dhënies së Koncesionit / Partneritetit Publik Privat “Terminali i Transportit Publik i Tiranës”

Anëtarët e Komisionit konkludojnë se:

1. Studimi i Fizibilitetit, paraqitur nga Konsulenti “ Italferr S.p.A” Itali, dhe analizuar, vlerësuar dhe miratuar prej antareve të Komisionit, është në përputhje me legjislacionin vendas në fuqi, me specifikisht:
 - Ligji Nr. 125/2013 (ndryshuar me Ligjin Nr.84/2014 “Për koncesionet dhe Partneritetin Publik Privat”);
 - Vendim i Keshillit të Ministrave, Nr. 575, Date 10.07.2013 “Për miratimin e rregullave për vlerësimin dhe dhenien me koncension/partneritet publik privat” Neni 9.
2. Nga analiza e detajuar e studimit, sugjerimi i Konsulentit, dhe opinioniu unanim i Komisionit, rekomandohet si i vetmi opsion i konsiderueshem për procedurën koncesionare të terminalit të transportit “**ZGJIDHJA3**”e studimit. Arsyet se pse komisioni del në këto konkluzion janë si më poshtë:
 - Ulen kostot e investimit për partnerin privat
 - Ulet koha e ndërtimit dhe eliminohen rreziqet dhe kostot shtesë që do ndodhnin për shkak të ndërtimit të infrastrukturave shtese si hoteli, qendra tregtare apo parkimi nëntokësor.
 - Eliminohet ekspozimi financiar i partnerit publik. Bashkia nuk angazhohet financiarisht në asnjë prej komponenteve të projektit, sipas Zgjidhjes 3.
3. Anëtarët e Komisionit, në zbatim të VKM Nr.575, date 10.07.2013 “Për miratimin e rregullave për vlerësimin dhe dhenien me koncension/partneritet publik privat” Neni 8 pika 5 dhe 6 si dhe duke marrë parasysh të dhenat e prezantuara në Studimin e Fizibilitetit, bene analizen e riskut, me qëllimin për të matur, përballuar ose minimizuar pasojat e tij mbi këtë projekt. Komisioni, në përputhje me në bazë të rregullave të Sistemit Europian të Llogarive (ESA95), sipas mënyrës së kombinimit të alokimeve të tri llojeve të mëposhtme të risqeve: risku i ndërtimit, risku i disponueshmërisë dhe risku i kërkesës, vlerësoi që në projektin e Terminalit të Transportit nuk ka risk të mbajtur (që i mbetet autoritetit kontraktues) por ka vetëm risk të transferueshëm (i cili transferohet tek partneri privat).
4. Studimi i fizibilitetit dhe dokumentacioni shoqërues i paraqitur nga Konsulenti dhe arsyetuar nga komisioni, bazuar në rezultatet e analizave të ndërmarra në përputhje me VKM nr. 575/2013, “Për miratimin e rregullave për vlerësimin dhe dhenien me koncension/partneritet publik privat” Neni 8 konfirmon leverdishmërinë dhe

qëndrueshmërine e projektit; dhe forma koncesion/PPP duket si modeli më i përshtatshëm për zbatimin e projektit. Arsyetimi i komisionit bazohet mbi disa faktore:

- Mundësitë e limituara financiare të autoritetit kontraktor për të kryer një investim të këtyre përmasave. I tillë investim nuk është i justifikueshëm, konsideruar kapacitetet financiare të autoritetit kontraktor. Gjithashtu, në marrëveshjen mes Autoritetit Kontraktor dhe Bankës Europiane për Rindërtim dhe Zhvillim (BERZH) është rënë dakort për mundësinë e financimit të këtij projekti përmes skemës së koncesionit/PPP, sipas iniciativës së vetë BERZH, e cila gjithashtu ka financuar edhe studimin e fizibilitetit, përmes një granti.
 - Gjithashtu, Autoriteti Kontraktor do të përfitojë të ardhura të përvitshme, mbi xhiron dhe mbi fitimin, prej operacionalizimit të kësaj skeme koncesioni/PPP, pa pasur asnjë detyrim apo ekspozim financiar kundrejt këtij projekti.
 - Autoriteti kontraktor nuk ka pasur eksperiencë të mëparshme të ndërtimit, menaxhimit dhe operacionalizimit të suksesshëm të një terminali transporti. Autoriteti kontraktor rrjedhimisht i mungon eksperiencë teknike dhe logjistike për një investim të tillë, i cili do të sillte një ekspozim të madh financiar për autoritetin kontraktor.
 - Operacionalizimi i një terminali transporti kërkon një ndërthurje të aftësive në fushat e ndërtimit, transportit, logjistikës, teknologjisë së informacionit etj. dhe rrjedhimisht del jashtë sferës së kapaciteteve aktuale të autoritetit kontraktues.
5. Në përfundim, në mbështetje të Ligjit Nr. 8652 Datë 31.07.2000 “Për organizimin dhe funksionimin e qeverisjes vendore”(i ndryshuar) neni 10, Ligjit Nr. 125/2013 (i ndryshuar) “Për koncesionet dhe Partneritetin Publik Privat”, Komisioni për Dhënie të Koncesion/ Partneriteti Publik Privat “Terminali i Transportit Publik i Tiranës” t’i propozojë titullarit të institucionit, Kryetarit të Bashkisë Tiranë aplikimin e skemës koncesion/Partneritet Publik Privat për Terminalin e Transportit Publik të Tiranës.

