



REPUBLIKA E SHQIPËRISË
KONTROLLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS

RAPORT AUDITIMI PERFORMANCE

“Efektiviteti i Sinjalistikës Rrugore”



Publik: Ky dokument është pronësi e Kontrollit të Lartë të Shtetit. Ai përmban informacion publik dhe qëllimi i tij është transparenca tek palët e interesuara në përputhje me Standardet Ndërkombëtare të Auditimit dhe Ligjin 154/2014, “Për Organizimin dhe Funksionimin e Kontrollit të Lartë të Shtetit”, specifikisht nenin 34, pika (b), sikurse promovimi i përmirësimeve në sektorin publik, në përputhje me kuadrin ligjor e nënligjor në fuqi dhe menaxhimin e shëndetshëm të 3E-ve. Çdo citim i këtij dokumenti të bëhet referuar burimit të tij zyrtar.

PËRMBAJTJA

1. PROBLEMI SOCIAL DHE RËNDËSIA E AUDITIMIT	5
1.1 Konteksti i problemit social.....	5
1.2 Rëndësia e auditimit të performancës	9
2. SUBJEKTI/ET NËN AUDITIM.....	10
2.1 Hyrje në subjektet nën auditim	10
2.2 Baza ligjore që rregullon çështjen nën auditim.....	18
2.3 Rëndësia e produkteve të subjekteve	19
2.4 Pësja në buxhet.....	20
2.5 Feedback-u i subjekteve.....	26
3. DETAJET E AUDIMIT	27
3.1 Vlerësimi i risqeve të aktiviteteve të subjektit.....	27
3.2 Objektiva të auditimit	28
3.3 Pyetjet e auditimit	29
3.4 Fushëveprimi i auditimit	30
4. SHITJELLIMI I PYETJEVE DHE NËNPYETJEVE	30
4.1.1 A janë ngritur dhe a kanë funksionuar në mënyrë të plotë strukturat përgjegjëse për sinjalistikën rrugore, gjatë periudhës nën auditim?	31
4.2.1 A kanë funksionuar në mënyrë të plotë mekanizmat e vendosur për auditimin, inspektimin dhe ndjekjen e zbatimit të aktiviteteve në drejtim të përmirësimit të sinjalistikës rrugore?	42
4.2.2 A kanë bashkëpunuar institucionet përgjegjëse për të siguruar koordinimin e aktiviteteve në funksion të rritjes së ndikimit të sinjalistikës në përmirësimin e sigurisë rrugore?	66
5. PËRMBLEDHJE	75
6. ANEKSE	79

PËRMBAJTJA E TABELAVE DHE SKEMAVE

Tabela 1: Kosto e aksidenteve sipas pasojave	7
Tabela 2: Fondet që ka thithur sinjalistika rrugore kundrejt shpenzimeve në rrugë, për periudhën 2018-2021	21
Tabela 3: ARRSH, Shpenzimet faktike në rrugë për periudhën nën auditim dhe pesha që zë shpenzimi për sinjalistikën rrugore	21
Tabela 4: Fondet që ka thithur sinjalistika rrugore për periudhën nën auditim, nga Bashkia Tiranë	23
Tabela 5: Investime direkte për sinjalistikën rrugore DPRRNDP, viti 2018	23
Tabela 6: Investime direkte për sinjalistikën rrugore DPRRNDP, viti 2019	23
Tabela 7: Investime direkte për sinjalistikën rrugore DPRRNDP, viti 2020	24
Tabela 8: Investime direkte për sinjalistikën rrugore DPRRNDP, 2021	24
Tabela 9: Fondet që ka thithur sinjalistika rrugore për llogari të Bashkisë Fier dhe institucioneve të varësisë, kryer nga FSHZH	25
Tabela 10: Klasifikimi i risqeve në risk strategjik, financiar, rregullatorë dhe juridik & operacional	27
Tabela 11: Analiza SWOT	28
Tabela 12: Të dhënat statistikore për aksidente rrugore që kanë ndodhur në vitet 2018-2021	34
Tabela 13: Të dhënat statistikore për aksidentet rrugore të lidhura me problematikat e sinjalistikës në rrugë në vitet 2018-2021	35
Tabela 14: Të dhënat e projekteve të reja, në fokus të të cilave është edhe sinjalistika rrugore, ARRSH, 2018-2021	82
Tabela 15: Të dhënat mbi projektet me fokus vetëm sinjalistikën rrugore, për periudhën 2018-2021, ARRSH	84
Tabela 16: Të dhënat e projekteve/produkteve për periudhën nën auditim, për rrugët nën administrimin e Bashkisë Fier.	86
Tabela 17: Të dhënat e projekteve/produkteve për periudhën nën auditim, për rrugët nën administrimin e Bashkisë Tiranë (aparati)	87
Tabela 18: Të dhënat e projekteve/produkteve për periudhën nën auditim, për rrugët nën administrimin e Bashkisë Tiranë (DPRRNP)	91
Tabela 19: Raportet e inspektimit/auditimit të sigurisë rrugore, të porositura nga kompanitë/BOE e shërbimit të mirëmbajtjes, për rrugët nën administrimin e ARRSH-së, sipas rajoneve, për periudhën 2018-2021	92
Skema 1: Harta konceptuale e çështjes nën auditim	16
Skema 3: Struktura e pjesshme e MIE, me fokus edhe sinjalistikën rrugore	79
Skema 4: Struktura e pjesshme e IT, me fokus edhe sinjalistikën rrugore	80
Skema 5: Struktura e pjesshme e ARRSH, me fokus edhe sinjalistikën rrugore	80
Skema 6: Organika e pjesshme aktuale e Drejtorisë së Policisë Departamenti për Sigurinë Publike	80
Skema 7: Organigrama e pjesshme e Bashkisë Tiranë (aparati), me fokus edhe sinjalistikën rrugore	81
Skema 8: Struktura e pjesshme e Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve dhe Ndriçimit Publik me fokus sinjalistikën rrugore	81
Skema 9: Struktura e pjesshme e Ndërmarrjes së Shërbimeve Publike	81

✂ **LISTA E SHKURTIMEVE**

ARRSH	Autoriteti Rrugor Shqiptar
MIE	Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë
DPP	Drejtoria e Përgjithshme e Policisë
DPRRNP	Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve dhe Ndriçimit Publik, B. Tiranë
IPA	Instrumenti për Asistencën e Para-Aderimit <i>Instrument for Pre-Accession Assistance</i>
INTOSAI	<i>International Organization of Supreme Audit Institutions</i> Organizata Ndërkombëtare e Institucioneve Supreme të Auditimit
ISSAI	<i>International Standards of Supreme Audit Institutions</i> Standardet Ndërkombëtare të Institucioneve Supreme të Auditimit
KLSH	Kontrolli i Lartë i Shtetit
UNECE	<i>United Nations Economic Commission for Europe</i> Komisioni Ekonomik për Evropën e Kombeve të Bashkuara
VKB	Vendim i Këshillit Bashkiak
VKM	Vendim i Këshillit të Ministrave
SEP	Sistemi Elektronik i Prokurimit
SUMP	Plani i Lëvizshmërisë së Qëndrueshme Urbane për Bashkinë e Tiranës <i>Sustainable Urban Mobility Plan for the City of TIRANA, SUMP</i>

1. PROBLEMI SOCIAL DHE RËNDËSIA E AUDITIMIT

1.1 Konteksti i problemit social

“Sinjalistika ka një rol vendimtar për ta bërë çdo vend të aksesueshëm dhe miqësor për qytetarët dhe vizitorët.”¹ Sinjalistika rrugore ofron informacione të vlefshëm për drejtuesit e mjeteve dhe përdoruesit e tjerë të rrugës, pasi ajo përcjellin mesazhe tek shoferët dhe këmbësorët për t'i orientuar drejtë destinacioneve të dëshiruara, duke i komunikuar rregullat që janë në fuqi për të përfutur udhëtime të sigurta, e rrjedhimisht për të reduktuar numrin e aksidenteve në rrugë.

“Sinjalet rrugore apo sinjale të ndryshme, simbolet dhe shënimet e rrugës (vijëzimet) janë vendimtare për sigurinë e rrugëve dhe gjithashtu janë komponent integral të infrastrukturës rrugore të sigurt².”

Për dhjetëvjeçarin e fundit, objektivi i vendit tonë në lidhje me sigurinë rrugore, ku komponent integral është edhe sinjalistika rrugore, ka qenë reduktimi i numrit të vdekjeve dhe plagosje në rrugë me 50 % në vitin 2020 krahasuar me vitin 2010.³ Ky objektivi është parashikuar në Strategjinë Kombëtare për Sigurinë Rrugore në Shqipëri 2011-2020, publikuar në vitin 2011⁴.

Në Strategjinë Sektoriale të Transportit 2016-2020 të vendit tonë përcaktohet se, sipas Bankës Botërore dhe inspektimeve vizuale në vend të bëra nga konsulentët ndërkombëtarë, ndër shenjat e cilësisë së dobët të infrastrukturës së rrugës janë edhe *“sinjalizimet e dobëta dhe kontradiktore, e probleme të tjera të sigurisë.”⁵*

Ndërsa, në Planin e dytë 5-vjeçar të Transportit në Shqipëri rishikuar *“Ruajtja e infrastrukturës së transportit rrugor të Shqipërisë sipas standardeve të BE-së”⁶*, paraqitet si një nga sfidat kryesore të vendit tonë në sektorin e transportit rrugorë.

Në vlerësimin e performancës të sigurisë së rrugëve në Shqipëri, të kryer në vitin 2018 nga Komisioni Ekonomik për Evropën i Kombeve të Bashkuara (UNECE), u konkludua se:

1. Plani Veprimi të Strategjisë për Sigurinë Rrugore 2011-2020 nuk është mbështetur në mënyrën e duhur nga burime financimi të qëndrueshme.⁷
2. Zbatimi i tabelave dhe shenjave sipas Kodit Rrugor nuk është i saktë në shumë situata. Mbështetja e mirëmbajtjes së sinjalistikës duhet adresuar. Në shumë rrugë urbane mungojnë shenjat horizontale⁸;

Komiteti Ndërmintor për Sigurinë rrugore, si organi më i lartë politik dhe strategjik për sigurinë rrugore duhet të forcohet dhe fuqizohet për rezultate më të mira të sigurisë rrugore.

Funksionet e koordinimit dhe sekretarisë (*ang. secretariat*) duhet të ofrohen nga personeli me përvojën e nevojshme në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë.⁹

¹ Strategjia e sinjalistikës së qytetit *Sleaford*, Mbretëria e Bashkuar, mars 2018, fq.3

² Transporti dhe Lehtësimi i Transportit: Siguria Rrugore-konsiderata në mbështetje të Agjendës 2030 për Zhvillim të Qëndrueshëm, UNCTAD, 2017, fq.32.

³ Strategjia Kombëtare për Sigurinë Rrugore 2011 – 2020, *“Siguria Rrugore si një e drejtë dhe përgjegjësi për të gjithë”*, fq. 13.

⁴ Për më tepër, përcaktim i objektivit trajtohet në kapitullin *“Politikat e subjektit”*, në këtë raport auditimi.

⁵ Strategjia Sektoriale e Transportit 2016-2020, VKM 811 datë 16.11.2016 fq. 47.

⁶ Rishikimi i Dytë Pesëvjeçar i Planit Kombëtar të Transportit Shqiptar (PKT3), Projekt i Bashkimit Evropian me Qeverinë Shqiptare, viti 2018, fq. 30.

⁷ Rishikimi i Performancës së Sigurisë Rrugore në Shqipëri, Komisioni Ekonomik për Evropën i Kombeve të Bashkuara (UNECE/KEKBE), fq.31

⁸ Rishikimi i Performancës së Sigurisë Rrugore në Shqipëri, Komisioni Ekonomik për Evropën i Kombeve të Bashkuara (UNECE/KEKBE), fq. 41.

⁹ Rishikimi i Performancës së Sigurisë Rrugore në Shqipëri, UNECE, fq. 13

“KNSR shihet më shumë si një organizatë politike, nuk mbledhet rregullisht dhe sekretaria teknike (ang. technical secretariat) ekzistues nuk ka fuqi reale koordinuese”¹⁰;

3. Përqindja e financimit të sigurisë rrugore si nga buxheti i shtetit ashtu edhe nga pushteti vendor është shumë e ulët. Nuk ka një fond buxhetor të dedikuar për sigurinë rrugore. Krijimi i fondeve të dedikuara është thelbësor për përmirësimin e situatës së sigurisë rrugore në Shqipëri.¹¹ Financohen aktivitete të limituara, me qëllim përmirësimin e sinjalistikës rrugore¹²; (është evidente se asnjë nga pushtetet vendore në Shqipëri nuk ka dedikuar fonde për sigurinë rrugore. Ky është rasti edhe për qeveritë vendore të mëdha dhe të fuqishme, siç është bashkia e Tiranës)¹³. “Në rastin e Shqipërisë, megjithëse qeveria mbledh taksa që duhet të përdoren për përmirësimin e sigurisë rrugore (të ardhurat nga taksat e përgjithshme, fondet e rrugëve, taksa e karburantit, etj.), publiku nuk është i informuar se si këto taksa përdoren për përmirësimin e sigurisë rrugore dhe të destinuara për të mbështetur shpenzimet për çështjet e sigurisë rrugore në përgjithësi.”¹⁴
4. Rezultatet e fushatave të ndërgjegjësimimit nuk janë monitoruar.¹⁵
5. Inspektimi i sigurisë rrugore është një aktivitet rutinë që duhet të kryhet nga ARRSH dhe që është i detyrueshëm me ligj. Nuk ka udhëzime që përcaktojnë shpeshësinë dhe metodologjinë e kryerjes së inspektimeve rrugore nga ARRSH.¹⁶
6. Trajnimi i auditorëve të licencuar të sigurisë rrugore ka nisur, por auditimet e sigurisë për çdo projekt projektimi rrugor nuk janë ende rutinë.¹⁷
7. Mungesa e hetimeve të thelluara të aksidenteve do të thotë që ndikimi i infrastrukturës rrugore në aksidentet rrugore dhe viktimat, nuk merret plotësisht në konsideratë.”

Gjithashtu, edhe në Raport Progresin e KE 2021 për vendin tonë, tërhiqet vëmendja mbi vonesën në përgatitjen dhe miratimin e dokumenteve strategjik të fushës ku sinjalistika rrugore vepron, si dhe mbi pamjaftueshmërinë e kapaciteteve për të kryer inspektimet e nevojshme. “Shqipëria duhet të përgatisë dhe miratojë Strategjinë e re të Sigurisë Rrugore dhe Planin e Veprimit të saj, në përputhje me Planin e Veprimit për Sigurinë Rrugore të Komunitetit të Transportit. Shqipëria përafroi më tej legjislacionin e saj për testet periodike të kontrollit. Shqipëria nuk i ka forcuar ende kapacitetet e saj inspektuese. Nevojiten më shumë përpjekje për të harmonizuar legjislacionin shqiptar për sistemet e menaxhimit të trafikut dhe sigurinë rrugore (duke përfshirë edukimin dhe zbatimin e sigurisë rrugore).”¹⁸

Në vlerësimin për konkureshmërinë në Shqipëri për vitin 2021, OECD tërheq vëmendjen mbi: “Kërkohen përpjekje të mëtejshme për të përmirësuar sigurinë rrugore në Shqipëri. Strategjia Kombëtare e Sigurisë Rrugore ka përfunduar dhe nuk ishte në përputhje me legjislacionin përkatës të BE-së. Zonat që nuk janë në linjë përfshijnë menaxhimin e sigurisë së infrastrukturës rrugore, qasjen e sistemit të sigurt dhe rrugët “falëse”, etj. Përafrimi pritet vetëm pas vitit 2021, pasi strategjia e re duhet të miratohet, por qeveria ende po përpaket të gjejë burime për ta financuar

¹⁰Rishikimi i Performancës së Sigurisë Rrugore në Shqipëri, Komisioni Ekonomik për Evropën i Kombeve të Bashkuara (UNECE/KEKBE), fq. 35.

¹¹Rishikimi i Performancës së Sigurisë Rrugore në Shqipëri, UNECE, fq. 13

¹²Rishikimi i Performancës së Sigurisë Rrugore në Shqipëri, UNECE, fq. 33.

¹³Rishikimi i Performancës së Sigurisë Rrugore në Shqipëri, Komisioni Ekonomik për Evropën i Kombeve të Bashkuara (UNECE/KEKBE), fq. 32.

¹⁴Rishikimi i Performancës së Sigurisë Rrugore në Shqipëri, Komisioni Ekonomik për Evropën i Kombeve të Bashkuara (UNECE/KEKBE), fq. 33

¹⁵Rishikimi i Performancës së Sigurisë Rrugore në Shqipëri, UNECE, fq. 37.

¹⁶Rishikimi i Performancës së Sigurisë Rrugore në Shqipëri, UNECE, fq. 39.

¹⁷Rishikimi i Performancës së Sigurisë Rrugore në Shqipëri, Komisioni Ekonomik për Evropën i Kombeve të Bashkuara (UNECE/KEKBE), fq. 39

¹⁸Raport Progresi Shqipërisë, 2021, KE, fq. 105.

atë. Ligji kryesor që rezulton nga NRSS është Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë (2015) i ndryshuar, që mbulon shumë rregullore të reja. Plani i menaxhimit të shpejtësisë, krijimi i një qendre të menaxhimit të trafikut dhe fushatat e ndërgjegjësimit të publikut nuk janë zbatuar ende për shkak të pamjaftueshmërisë së kapaciteteve njerëzore dhe financiare brenda ministrisë dhe agjencive përkatëse zbatuese. Një fushë e rëndësishme e pa zhvilluar mirë deri më tani në sektorin e sigurisë rrugore është përditësimi i strategjisë dhe legjislacionit bazuar në raportin e monitorimit. Raporti i monitorimit për vitin 2016 është më i detajuar se ai i vitit 2019 për shkak të mungesës së burimeve njerëzore. Nuk janë kryer vlerësime të ndikimit të Strategjisë. Bazuar në Kodin Rrugor dhe nën-ligjet e tij, baza e të dhënave të aksidenteve rrugore administrohet nga Policia Rrugore në bashkëpunim me institucione të tjera. Baza e të dhënave duket shumë e kufizuar në kapacitetin e saj të zgjerimit.”¹⁹

E megjithëse kanë kaluar më shumë se 10 vjet nga implementimi i Strategjisë, vazhdimisht në Shqipëri, aksidentet rrugore zënë titujt e gazetave e lajme. Nga një vëzhgim paraprak i grupit të auditimit, gjatë vitit 2021 u identifikuan 15 artikuj mbi aksidentet rrugore të shkaktuara nga problematika të lidhura edhe me sinjalistikën rrugore, duke i cilësuar shpesh herë si faktorët kryesorë të aksidenteve fatale.

Krahas dëmeve fizike dhe humbjes së jetëve të individëve të përfshirë, aksidentet kanë edhe një kosto të konsiderueshme financiare. Sipas një studimi të bërë nga Banka Botërore në vitin 2015 për vendin tonë, kosto e aksidenteve rrugore, sipas pasojave paraqitet si më poshtë:

Tabela 1: Kosto e aksidenteve sipas pasojave²⁰

Lloji i aksidentit	Kostoja e aksidentit (euro)
Aksident fatal	143,099
Të plagosur rëndë	11,283
Të plagosur lehtë	1,307

Burimi: UNECE

Përpunoi: Grupi i auditimit

Problematikat e mësipërme sociale dhe financiare përkthehen në probleme të performancës së sistemit të ngritur për të ofruar sinjalistikë rrugore bashkëkohore, në përputhje me kërkesat ligjore kombëtare dhe standardet ndërkombëtare.

Komentet e subjektit të audituar:Në vijim të përcjelljes së projekt-raportit të auditimit, MIE me anë të shkresës nr. 3308/2 prot., datë 29.07.2022, protokolluar në KLSH me nr. 105/14 prot., datë 01.08.2022, ka përcjellë: “Duke qenë se, në brendësi të Projekt-raportit të auditimit vihet re një përdorim jo i unifikuar i termit “Sekretari Teknike” dhe “Sekretariat Teknik”, është i rëndësishëm saktësimi i termit të përdorur dhe unifikimi i tij në të gjithë raportin projekt-raportin. Referuar nenit 7 të rregullores së funksionimit të Komitetit Ndërministror të Sigurisë Rrugore, emërtimi i saktë është Sekretaria Teknike”.

Qëndrimi i grupit të auditimit:Në vijim të observacionit të përcjellë nga MIE, në raste e përkthimit të termet të mësipërm nga dokumente të prodhuara nga organizata ndërkombëtare (si

¹⁹OECD 2021 “Konkurrueshmëria në Evropën Juglindore 2021”, fq.731, ose gjetjet kryesor i gjeni ne linkun: <https://www.oecd-ilibrary.org/sites/6275e653-en/index.html?itemId=/content/component/6275e653-en>

²⁰ Rishikimi i Performancës së Sigurisë Rrugore në Shqipëri, Komisioni Ekonomik për Evropën i Kombeve të Bashkuara (UNECE/KEKBE), fq. 42.

p.sh.: “Rishikimi i Performancës së Sigurisë Rrugore në Shqipëri”, Komisioni Ekonomik për Evropën e Kombeve të Bashkuara), u ruajt termi “Sekretari Teknike”, duke e shoqëruar dhe me termin në anglisht “Technical Secretariat”. **Observacioni pranohet.**

Komentet e subjektit të audituar:Në vijim të përcjelljes së projekt-raportit të auditimit, Drejtoria e Përgjithshme e Policisë me anë të shkresës nr. 5872 prot., datë 01.08.2022, protokolluar në KLSH me nr. 105/16 prot., datë 02.08.2022, ka përcjellë: “Në lidhje me sa paraqitet në pikën 1.1,8 “ Mungesa e hetimeve të thelluara të aksidenteve do të thotë që ndikimi i infrastrukturës rrugore në aksidentet rrugore dhe viktimat, nuk merret plotësisht në konsideratë”,

Ju bëjmë me dije se nga shërbimet e Policisë Rrugore në rast aksidentesh, janë kryer të gjitha veprimet hetimore të nevojshme në lidhje me reflektimin në to edhe të mangësive që mund të lidhen me mungesën e sinjalistikës rrugore apo defekte në rrugë të cilat kanë qenë faktor plotësues dhe me ndikim në ndodhjen e aksidenteve. Mund t’ju sjellim në vëmendje dy raste ndonëse ka shumë të tilla “...”.. “...”. Në asnjë rast strukturat e Policisë Rrugore në bashkëpunim me ato të Luftës Kundër Krimit Ekonomik nuk kanë shfaqur neglizhencë në trajtimin e analizimin e të gjithë faktorëve, qofshin këto dhe plotësues, të cilat kanë pasur sadopak ndikim në ndodhjen e aksidenteve rrugore. Ato kanë qenë gjithmonë në fokusin e punës dhe materialeve të cilat i janë përcjellë për hetim Organit të Akuzës. Është ky i fundit institucioni përgjegjës që përgjigjet drejtpërdrejtë, me formën dhe përmbajtjen e krimit, çdo detyrë e ngarkuar prej tij është detyrimsht e zbatueshme për strukturat e Policisë, të cilat kryhen në afatet e përcaktuara dhe detyrat e lëna. Në aktet nënligjore në zbatim, Urdhri nr. 46, datë 31.01.2013, “Për Miratimin e Procedurave Standarde të Punës të Shërbimit të Policisë Rrugore”, janë të përcaktuar qartazi edhe detyrimet e Policisë së Shtetit.... Çdo muaj sipas këtij Urdhri, shërbimet e Policisë Rrugore, dërgojnë informacion të detajuar për çdo mangësi që konstatojnë në terren, të cilat mund të jenë mangësi teknike apo mungesë në sinjalistikës për entet pronare të rrugëve ””.

Qëndrimi i grupit të auditimit: Fjalja të cilës i referohet subjekti i audituar është një konstatim i bërë nga Komisioni Ekonomik për Evropën e Kombeve të Bashkuara në vitin 2018 në raportin “Rishikimi i Performancës së Sigurisë Rrugore në Shqipëri” (sikurse referuar dhe në material), pra nuk është një konstatim i grupit të auditimit. Vlerësimi i çështjes nën auditim nga strukturat ndërkombëtare është praktikë që ndiqet në auditimet e performancës në KLSH, me qëllim për të pasur një pamje të plotë të risqeve që mund të cenojnë performancën e çështjes objekt auditimi. Gjetjet, konkluzionet dhe rekomandimet e grupit të auditimit janë të trajtuara në Kapitullin 4 të këtij raporti auditimi. Për sa më sipër, **observacioni nuk pranohet.**

Komentet e subjektit të audituar:Në vijim të përcjelljes së projekt-raportit të auditimit, Drejtoria e Përgjithshme e Policisë me anë të shkresës nr. 5872 prot., datë 01.08.2022, protokolluar në KLSH me nr. 105/16 prot., datë 02.08.2022, ka përcjellë: “Në lidhje me gjetjen se baza e të dhënave të aksidenteve administrohet... por është e kufizuar në kapacitet e zgjerimit....”, Policia rrugore në zbatim të detyrimeve të përcaktuara në VKM-në nr. 153, datë 07.04.2000, “Rregullorja për zbatimin e Kodit Rrugor”, ka aprovuar formularin përkatës, mbi të cilin ne si shërbim policor, nuk ndërhyjmë dot. Jemi të gatshëm që në rast se do të ketë një nisëm ndërinstitutionale, për pasurimin e këtij formulari me elementë të tjerë shtesë të vihem në dispozicion. Deri në këtë moment, Drejtoria e Policisë Rrugore plotëson sipas kërkesave ligjore, në afate e me rigorozitet rubrikat përkatëse në këtë formular, dhe i dërgo ato në drejtimin e përcaktuar me ligj dhe nuk ndërhyjmë dot mbi të për të bërë shtesa.”

Qëndrimi i grupit të auditimit:Fjalja të cilës i referohet subjekti i audituar është një konstatim i OECD-së në raportin “Konkurrueshmëria në Evropën Juglindore 2021”, (sikurse referuar dhe

në material), pra nuk është një konstatim i grupit të auditim. Vlerësimi i çështjes nën auditim nga strukturat ndërkombëtare është praktikë që ndiqet në auditimet e performancës në KLSH, me qëllim për të pasur një pamje të plotë të risqeve që mund të cenojnë performancën e çështjes objekt auditimi. Gjetjet, konkluzionet dhe rekomandimet e grupit të auditimit janë të trajtuara në Kapitullin 4 të këtij raporti auditimi. Për sa më sipër, **observacioni nuk pranohet.**

1.2 Rëndësia e auditimit të performancës

Auditimi i performancës është një shqyrtim i pavarur, objektiv dhe i besueshëm i faktit nëse sipërmarrjet, sistemet, operacionet, programet, aktivitetet dhe organizatat qeveritare po veprojnë në përputhje me parimet e ekonomicitetit, eficiencës dhe efektivitetit, si dhe nëse ekziston mundësia për përmirësim të mëtejshëm. Kontrolli i Lartë i Shtetit e ka vendosur auditimin e performancës si një nga shtyllat moderne të zhvillimit institucional. Në planin e ri strategjik 2018-2022, KLSH e ndërton misionin e vet si institucion i pavarur kushtetues duke qenë partner strategjik i Kuvendit, i qytetarit shqiptar dhe palëve të interesit, duke i informuar në mënyrë të vazhdueshme, të paanshme dhe të plotë, mbi përgjegjshmërinë që qeveria dhe entet publike tregojnë në përdorimin e kontributit të taksapaguesve shqiptarë e duke kontribuar në përmirësimin e qeverisjes nëpërmjet luftës kundër korrupsionit.

Synimi i KLSH-së në auditimin e performancës është përmirësimi i eficiencës dhe efektivitetit në shërbimet publike që i ofrohen taksapaguesit shqiptar, duke ekonomizuar njëkohësisht përdorimin e fondeve publike. Në linjë me rekomandimet e Progres Raportit 2021 dhe Strategjinë Institucionale 2018-2022 miratuar me Vendimin e Kryetarit nr. 228, datë 31.12.2017 *“Për miratimin e dokumentit të politikave të burimeve njerëzore të KLSH-së”*, auditimi i performancës synon parandalimin përmes këshillimit, përpara ndëshkimit përmes penalizmit. Në kuadër të Strategjisë Institucionale 2018-2022, Kontrolli i Lartë i Shtetit ndërmarr auditimin e performancës me temë *“Efektiviteti i sinjalistikës rrugore”*.

Siguria dhe qarkullimi rrugor janë ngushtësisht të lidhur me raportin që ka drejtuesi i mjetit me rrugën dhe si rrjedhim dhe me informacionin që ai merr nga ambienti që e rrethon. Në një kontekst të tillë, sinjalet rrugore (horizontale, vertikale dhe plotësuese) duhet të ofrojnë një lexueshmëri të mirë të gjurmës në të gjitha kushtet atmosferike dhe të shikueshmërisë (ditë, natë, lagështirë, mjegull) dhe të garantojnë informacion të plotë për të arritur në kohë dhe në mënyrë të sigurt në destinacionin e synuar. *“Rrugët kërkojnë po aq vëmendje për sigurinë, sa edhe automjetet dhe përdoruesit. Vitet e njohjes dhe përvojës inxhinierike, në tërësi kanë ndikuar pozitivisht në ndërtimin e rrugëve siç duhet, sinjalistika dhe sinjalet të udhëzojnë përdoruesit (për të ndihmuar në mbrojtjen e tyre dhe të tjerëve), dhe mirëmbajtja kujdeset për konsumimin, për të siguruar që një rrugë të jetë më shumë sesa thjesht e kalueshme. Një rrugë bëhet e rrezikshme nëse ndonjë prej këtyre elementeve mungon ose nuk përmbush standardet. Shtojini kësaj edhe dallimet ndërmjet përdoruesve të rrugës; ata kanë nivele të ndryshme të të kuptuarit për kushtet e rrugëve dhe mënyrën se si duhet të sillen”*²¹.

Në përfundim të këtij auditimi, Kontrolli i Lartë i Shtetit synoi të japë një pamje të qartë për publikun dhe palët e interesit mbi efektivitetin e sinjalistikës rrugore në rrugët kombëtare dhe urbane të qytetit të Tiranës dhe të Fierit, si dhe dha rekomandimet e nevojshme me qëllim përmirësimin.

²¹UNECE web-site: <https://unece.org/safer-roads-and-mobility>

2. SUBJEKTI/ET NËN AUDITIM

2.1 Hyrje në subjektet nën auditim

Auditimi i performancës me temë "*Efektiviteti i sinjalistikës rrugore*" u shtri në disa institucione që janë identifikuar gjatë fazës studimore nga grupi i auditimit, të cilat kanë përgjegjësi për projektimin, zbatimin dhe kontrollin e sinjalistikës rrugore, të aplikuara në rrjetin rrugor të Republikës së Shqipërisë.

Referuar nenit 5, të Kodit Rrugor të Shqipërisë, i ndryshuar: "*Masat për rregullimin e qarkullimit shpallen nga entet pronare...nëpërmjet organeve kompetente, me urdhëresa të motivuara dhe të bëra të njohura për publikun nëpërmjet sinjalizimeve rrugore.*"

Në shkronjën "c" të pikës 1, të nenit 14 të Kodit Rrugorë të Shqipërisë, i ndryshuar, përcaktohet se: "*Entet pronare të rrugëve, për garantimin e sigurisë dhe rrjedhshmërisë së qarkullimit, kanë për detyrë vendosjen dhe mirëmbajtjen e sinjalizimit të përcaktuar.*

Ndërsa, në nenin 37 të Kodit Rrugorë të rishikuar përcaktohet se: "*Vendosja dhe mirëmbajtja e sinjalistikës rrugorë, me përjashtim të rasteve për sinjale të veçanta të parashikuara në aktet përkatëse, është në ngarkim:*

- a) të enteve pronare të rrugës jashtë qendrave të banuara;
- b) të bashkive, brenda qendrave të banuara, duke përfshirë edhe sinjalet që tregojnë fillimin dhe fundin e qendrës së banuar, edhe kur sinjalet janë mbi rrugë që nuk i përkasin bashkisë;
- c) të bashkisë për rrugët private të lejuara për përdorimin publik dhe për rrugët lokale;
- d) të enteve pronare vetëm për sinjalet që kanë lidhje me karakteristikat strukturore, ose gjeometrike për rrugët në brendësi të qendrave të banuara që nuk janë në pronësi të komunës; sinjalet e tjera janë në kompetencën e komunës²².

"Këto ente, autorizojnë vënien e sinjaleve që tregojnë vendet e shërbimit rrugor, duke përfshirë edhe sinjalet rrugore për në vendet e ndihmës së shpejtë që janë në ngarkim të këtyre enteve. Vënia dhe mirëmbajtja e sinjaleve të sipërpërmendura është në ngarkim të atyre që i kanë vendosur."

Më saktësisht, subjektet nën auditim ishin institucionet e më poshtme, së bashku me institucionet e tyre të varësisë, si:

1. Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë (më tej MIE):

- 1.1 Aparati MIE
- 1.2 Instituti i Transportit
- 1.3 Autoriteti Rrugor Shqiptar (më tej ARRSH).

2. Drejtoria e Përgjithshme e Policisë së Shtetit (më tej DPP).

3. Bashkia Tiranë:

- 3.1 Aparati Bashkisë
- 3.2 Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve dhe Ndriçimit Publik.

4. Bashkia Fier

- 4.1 Aparati Bashkisë
- 4.2 Ndërmarrja e Shërbimeve Publike.

Krahas institucioneve të mësipërme, të cilat kanë detyra funksionale të lidhura me sinjalistikën rrugore, në fushën e sigurisë rrugore veprojnë edhe:

- I. Komiteti Ndërministror i Sigurisë Rrugore (KNSR):
- II. Grupi Qendror i Drejtimit (GQD)
- III. Sekretaria Teknik.e

1. MINISTRIA E INFRASTRUKTURËS DHE ENERGJISË, ka si mision hartimin dhe zbatimin e politikës së përgjithshme shtetërore, në sektorin e planifikimit dhe zhvillimit urban,

²² Shfuqizuar fjala "komunë" me ligjin nr.175/2014, datë 18.12.2014.

në sektorin e infrastrukturës dhe transportit²³. *Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë i propozon Qeverisë për miratim legjislationin për sigurinë rrugore nxjerr aktet nënligjore, rregullore dhe organizon programe kombëtare të sigurisë rrugore.*²⁴

1.1 APARATI MIE:

Referuar Rregullores së re të MIE, miratuar me Urdhrin e Kryeministrit nr. 469 datë 30.12.2021, Drejtoria e Përgjithshme e Politikave dhe Zhvillimit të Infrastrukturës dhe Territorit (DPPZHIT), së bashku me sektorët përkatës, në MIE, i kryen detyrat lidhur edhe me infrastrukturën dhe sigurinë rrugore, si më poshtë vijon:

- ✓ Ndjek zbatimin e Veprimeve Prioritare të përfshira në Strategjinë Sektoriale të Transportit dhe Planin e saj të Veprimit, si dhe Planit Kombëtar të Transportit;
- ✓ Harton politika me qëllim krijimin e një sistemi rregullator ligjor në përputhje me kërkesat dhe standardet evropiane, të cilat do të sigurojnë shërbime optimale të transportit, mbi bazën e një niveli të lartë konkurrence;
- ✓ Kontribuon në hartimin e planit të përafrimit të legjislationit shqiptar me direktivat e BE-së në fushën e transportit dhe infrastrukturës, si dhe në ndjekjen dhe zbatimin e detyrimeve që rrjedhin nga Plani Kombëtar i Zbatimit të Marrëveshjes së Stabilizim-Asociimit (MSA), saktësimi dhe planifikimi i akteve të BE-së të cilat do të përafrohen në legjislationin shqiptar;
- ✓ Ndjek pjesëmarrjen e vendit tonë në organizmat ndërkombëtare dhe rajonale, ku Republika e Shqipërisë është anëtare;
- ✓ Bashkëpunon me ministrinë përgjegjëse për integrimin, për përgatitjen e materialeve dhe përfaqësimin e MIE, në takimet e Nënkomitetit për Transportin BE - Shqipëri, Komitetit të Stabilizim Asociimit etj.;
- ✓ Ndjek problematikat në zbatim të akteve ligjore në fuqi, në fushën e infrastrukturës dhe transportit dhe propozon masat përkatëse;
- ✓ Ndjek problematikat e fushës së përgjegjësisë së drejtorisë nëpërmjet korrespondencës me organet shtetërore, institucionet e varësisë (ARRSH, IT, etj.), shoqatat e grupet e interesit për zbatimin e politikave dhe strategjive të hartuara.

Në DPPZHIT, Sektori i Sigurisë Rrugore²⁵, kryen këto detyra:

- ✓ Mbikëqyr përcaktimin dhe vendosjen e standardeve për të gjitha llojet e mjeteve të transportit, organizimin e kontrollit teknik të mjeteve rrugore, të lëshimit të lejeve të drejtimit dhe të administrimit të infrastrukturës nga pikëpamja e sigurisë rrugore, në zbatim të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë;
- ✓ Merr pjesë në hartimin e akteve nënligjore, sipas dispozitave të Kodit Rrugor dhe Rregullores në zbatim të tij, për të disiplinuar zbatimin e kushteve nga entet pronare dhe organet e pushtetit vendor që kanë të bëjnë me sinjalizimin dhe elementet e sigurisë në infrastrukturën rrugore;
- ✓ Përcakton detyra konkrete për zbatimin e kërkesave të organizimit të trafikut dhe sinjalistikës rrugore, referuar Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë, Rregullores së zbatimit të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë, aktet normative të Ministrit etj., në bashkëpunim me Drejtoritë të tjera në Ministri, Drejtorinë e Policisë Rrugore, ARRSH-n, Institutin e Transportit dhe me organet e pushtetit vendor;

²³Rregullorja e brendshme e MIE nr. 469, datë 30.12.2021, neni 3.

²⁴Rishikimi i Performancës së Sigurisë Rrugore në Shqipëri, Komisioni Ekonomik për Evropën e Kombeve të Bashkuara (UNECE/KEKBE).

²⁵Rregullore e brendshme, MIE, miratuar me urdhrin e Kryeministrit nr.469 datë 30.12.2021, Neni 17.

- ✓ Mbikëqyr aktivitetin e ARRSH gjate klasifikimit dhe deklasifikimit te rrugëve nën juridiksionin e shtetit për qëllimet e planifikimit, monitorimit dhe mbikëqyrjes se respektimit te rregullave te sigurisë (Ligji nr. 10164, neni 5, pika "a");
- ✓ Merr informacion nga Drejtoria e Policisë Rrugore, ARRSH dhe DPSHTRR, mbi aksidentet rrugore, shkaqet dhe vendet e ndodhjes së tyre dhe kryen periodikisht analizën e aksidenteve rrugore;
- ✓ Studion direktivat përkatëse të organizmave ndërkombëtare, dhe bashkëpunon me strukturat brenda ministrisë, për mundësimin e aderimit në konventat ndërkombëtare të fushës së trafikut dhe sigurisë rrugore;
- ✓ Ndjek zbatimin e Planit të Veprimit për Strategjinë e Sigurisë Rrugore;
- ✓ Punon për kompletimin me akte nënligjore (urdhra, udhëzime), të legjislacionit bazë të transportit rrugor, lidhur me aspektet e sigurisë rrugorë, qe kanë te bëjnë me parametrat konstruktiv, ekologjik dhe teknik të mjeteve rrugore;
- ✓ Merr pjese ne përmirësimin e kuadrit ligjor të kësaj fushe duke marrë në konsideratë dhe rekomandimet e BE-së etj.

1.2 INSTITUTI I TRANSPORTIT

Në kuadrin e programeve të ndërmarra nga Qeveria Shqiptare për reformimin e Institucioneve Studimore, Instituti i Transportit u reformua si *Njësi Shërbimi* pranë Ministrisë që mbulon²⁶ dhe ka për objektiva sa vijon:

- ✓ Krijimi i një data baze të sektorit të transportit për secilin lloj të tij dhe të dhëna që do të përdoren bashkërisht për të gjitha veprimtaritë e sektorit të transportit, gjithashtu të mirëmbajë dhe azhurnojë këtë data baze.
- ✓ Mirëmbajtja dhe përditësimi i Planit Kombëtar të Transportit (PKT) dhe programeve të investimeve lidhur me to, dhe i siguron Ministrisë së linjës të dhëna dhe instrumente analitike për zhvillimin e politikave të strategjisë së sistemit të transportit.
- ✓ Kryerjen e punimeve dhe shërbimeve të tjera studimore në fushën e transportit si dhe vlerësime, oponenta, ekspertiza, trajnime etj., për Ministrinë e linjës dhe për të tretë.

Struktura e pjesshme e IT, me fokus edhe sinjalistikën rrugore²⁷, paraqitet në Aneksë.

Sektori i Projekteve dhe Studime²⁸ në Institutin e Transporteve, kryen punë dhe shërbime lidhur me planet urbane të trafikut dhe sinjalistikës, dhe për sigurinë rrugore; vepron si këshillues dhe mbështetës teknik për Ministrinë e linjës, në lidhje me çështjet teknike dhe kërkimore për sistemin e transportit në vendin tone; mbështet çështjet e sigurisë së qarkullimit në planifikimin e transportit pavarësisht hapësirës territoriale të këtij planifikimi; vepron si konsulent ose partner lokal në projekte rajonale dhe ndër-rajonale; kryen punë dhe shërbime për të tretë në fushën e transportit si: plane urbane të trafikut dhe sinjalistikës, vlerësime, oponenta, ekspertiza, trajnime etj.

Sektori i politikave dhe legjislacionit, i cili referuar Rregullores së brendshme të IT²⁹ ka disa detyra në drejtim të Rishikimit dhe përditësimi të politikave të sektorit të transportit, rregulloreve dhe zbatimit të Direktivave të BE-së, etj., me ndryshimin e strukturës së IT në vitin 2013 (paraqitur në skemën e mësipërme), nuk ekziston më.

²⁶Faqja zyrtare web e Institutit të Transportit.

²⁷ Miratuar me Urdhrin e Kryeministrit nr 65, datë 27.05.2013 “Për miratimin e strukturës dhe Organikës së Institutit Transporte”.

²⁸ Rregullorja e brendshme e IT, miratuar nga Ministri me shkresën nr.33 datë 19.01.2010, neni 7.

²⁹ Rregullorja e brendshme e IT, miratuar nga Ministri me shkresën nr.33 datë 19.01.2010, neni 7.

1.3 AUTORITETI RRUGOR SHQIPTAR: Fusha e veprimtarisë së Autoritetit është administrimi i rrjetit rrugor shtetëror në përputhje me përcaktimet e Kodit Rrugor dhe Ligjit “Për Autoritetin Rrugor Shqiptar”³⁰.

Funksioni i ARSH është të përgatisë dhe zbatojë masa të administrimit të rrjetit rrugor shtetëror, me theks të veçantë mbi interesin publik në përputhje me Kodin Rrugor dhe Ligjin “Për Autoritetin Rrugor Shqiptar”. ARRSH ka këto funksione³¹:

b) Krijon qendrat e menaxhimit elektronik të trafikut dhe miraton statusin e tyre;

ç) Krijon dhe mirëmban sistemin për administrimin e rrugëve shtetërore..;

dh) Mirëmban dhe zbaton Manualin Shqiptar të Ndërtimit të Rrugëve dhe Specifikimet Teknike;

e) Merr nisma për studime, kërkime shkencore dhe eksperimente për efikasitetin, trafikun, qarkullimin dhe sigurinë rrugore; etj.

Drejtoria e Planifikimit Strategjik dhe Operacioneve në ARRSH menaxhon të gjithë procesin e hartimit të projekt- preventivave të infrastrukturës rrugore në të gjithë proceset e saj, nga momenti i lidhjes së kontratës deri në fazën e miratimit të saj duke vlerësuar dokumentacionin teknik ligjor dhe duke bashkërenduar punën në terren për të gjitha fazat e tij nevojshëm³² dhe ka detyrat funksionale, si më poshtë³³:

✓ Ndjekjen e zbatimit të dokumenteve politike të sektorit, Strategjinë Kombëtare të Sistemit Rrugor, Strategjinë kombëtare të Sinjalistikës, dhe Sigurisë rrugore.

✓ Politikë berjen në fushën e zhvillimit në perspektivë të infrastrukturës rrugore përmes kryerjes së analizave, vlerësimit të nevojave dhe problematikave, identifikimit të opsioneve dhe hartimit të politikave dhe strategjive të zhvillimit të infrastrukturës rrugore.

✓ Përgjigjet për hartimin e nevojave të projekteve për objektet të rëndësishme në infrastrukturën rrugore.

Drejtoria e Ndërtimit dhe Mirëmbajtjes, në ARRSH ka detyrat funksionale, si më poshtë³⁴:

✓ Ndjek implementimin e politikave të sektorit, strategjinë kombëtare të menaxhimit të rrjetit rrugor, programin kombëtar sektorial, planet si dhe programet e projektet që synojnë menaxhimin e integruar të infrastrukturës rrugore, ruajtjen sasiore dhe cilësore, në bashkëpunim dhe koordinim me organet, entet, institucionet e specializuara në fushën e infrastrukturës rrugore, në nivel qendror e vendor.

✓ Kjo drejtori drejton dhe realizon procesin e planifikimit e organizimit mbi mirëmbajtjen e infrastrukturës, për të siguruar që menaxhimi i kontratave për punimet/shërbimet të kryhen në mënyrë efektive dhe eficiente brenda buxhetit, sipas specifikimit, në linjë me strategjinë e ARRSH-se.

Struktura e pjesshme e ARRSH, me fokus edhe sinjalistikën rrugore, është paraqitur në Aneksin nr. 3.

Veprimtaria e ARRSH-së në rajone ushtrohet nga Drejtoria e Rajonit Qendror, Drejtoria e Rajonit Veriut dhe Drejtoria e Rajonit Jugor³⁵.

³⁰ Rregullore e brendshme e ARRSH-se, miratuar në vitin 2018, neni 9.

³¹ Neni 5, ligji nr. 10164, datë 15.10.2009, “Për Autoritetin Rrugor Shqiptar”.

³² Rregullore e ARSH miratuar me Vendimin nr.10 datë 04.09.2018 neni 9.

³³ Rregullore e brendshme e ARRSH-se, miratuar me Vendimin nr.2, vitin 2018, neni 9.

³⁴ Rregullore e brendshme e ARRSH-se, miratuar në vitin 2018, neni 10.

³⁵ Aneks Rregullore e Brendshme e Funksionimit të Drejtorisë së Rajonit Qendror Tiranë, Vendim të Bordit të Menaxhimit të Autoritetit Rrugor Shqiptar, Nr.10, datë 04.09.2018 me numër 7493/2 prot.,

2. DREJTORIA PËRGJITHSHME E POLICISË: Organika e pjesshme aktuale e Drejtorisë së Policisë Departamenti për Sigurinë Publike³⁶, paraqitet në Aneksë, të Raportit të Auditimit. Referuar Kodit Rrugorë të Shqipërisë Shërbimet e policisë rrugore janë:

- a) parandalimi, konstatimi dhe verifikimi i shkeljeve të rregullave të qarkullimit rrugor;
- b) konstatimi dhe verifikimi i aksidenteve rrugore;
- c) *kujdesi dhe kontrolli i përdorimit të rrugës.*
- f) mbledhja, përpunimi, ruajtja, shpërndarja dhe përdorimi i të dhënave të aksidenteve rrugore në sistemin e të dhënave të aksidenteve rrugore. Modalitetet e këtij sistemi përcaktohen në aktet në zbatim.

Organet e policisë rrugore marrin pjesë edhe në operacionet e ndihmës në rrugë. Ato detyrohen të bashkëpunojnë në kryerjen e matjeve për studimet mbi trafikun.

Bashkitë, në cilësinë e pronarit të rrjetit rrugor të brendshëm dhe në zbatim të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë, kanë për detyrë të hartojnë planet urbane të trafikut. Plan i trafikut urban synon përmirësimin e kushteve të qarkullimit dhe sigurisë rrugore, uljen e ndotjes akustike, atmosferike dhe kursimin e energjisë, në përputhje me rregullat urbanistike dhe me planin e transportit, për ruajtjen e vlerave mjedisore, duke përcaktuar përparësitë dhe kohën e zbatimit të tyre. Plan i urban i trafikut parashikon pajisjen me sisteme të përshtatshme teknologjike, të informatizuar për rregullimin dhe kontrollin e trafikut, nëpërmjet verifikimit të ngadalësimeve dhe qëndrimeve, për rregullimin e fluksit të trafikut rrugor, i domosdoshëm për realizimin e objektivave të përcaktuar.³⁷ *“Bashkitë janë përgjegjëse në territorin e juridiksionit të tyre për: Ndërtimin, rehabilitimin dhe mirëmbajtjen e rrugëve vendore dhe sinjalizimit rrugor, të trotuareve dhe shesheve publike vendore”*.³⁸

3. BASHKIA TIRANË nëpërmjet:

3.1 APARATI I BASHKISË:

Drejtoria e Transportit e Trafikut Rrugor³⁹ (aparati i Bashkisë) organizon punën për të siguruar përdorimin e rrugëve, si urbane ashtu dhe ndër-urbane në përputhje me planet e miratuara të transportit, si dhe mbledhjen e informacionit, matjet e trafikut, analizimin dhe evidentimin e problematikës ekzistuese mbi situatën e qarkullimit të njerëzve dhe mallrave, gjendjes fizike të rrjetit rrugor dhe sinjalistikës.

Spektori i infrastrukturës rrugore, në Bashkinë Tiranë, ndër të tjera organizon punën për të siguruar përdorimin e rrugëve, si urbane ashtu dhe ndërurbane në përputhje me planet e miratuara të transportit, si dhe mbledhjen e informacionit, matjet e trafikut, analizimin dhe evidentimin e problematikës ekzistuese mbi situatën e qarkullimit të njerëzve dhe mallrave, gjendjes fizike të rrjetit rrugor dhe sinjalistikës;

Spektori i Sigurisë dhe Sinjalistikës Rrugore⁴⁰ në Bashkinë Tiranë, ndër të tjera ka edhe këto detyra:

- ✓ Siguron përputhshmërinë me standardet e sigurisë rrugore, e të gjitha studimeve e projekteve që do të kryhen në territorin administrativ të Bashkisë së Tiranës, si në rrjetin rrugor, ashtu dhe

³⁶ Organika aktuale e miratuar me Urdhrin e MB nr.177, datë 13.03.2018, ndryshuar me Urdhrin e MB nr.106 datë 25.03.2020, nr.201, datë 30.07.2020, nr. 434, datë 26.11.2020, nr.157, datë 17.02.2021, datë 13.04.2021. Me urdhrë të Drejtorit të Përgjithshëm nr. 761, datë 06.08. 2018, janë miratuar përshkrimet e punës në Drejtorinë e Policisë Rrugore dhe strukturave vartëse.

³⁷ Neni 36, Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë miratuar me Ligjin nr. 8378,, datë 22.07.1998, i ndryshuar së fundmi me Ligjin nr. 63/2021, për disa shtesa dhe ndryshime në ligjin e sipërcituar.

³⁸ Pika 4, neni 23, i ligji nr.139/ 2015, datë 17/12/2015 *“Për vetëqeverisjen vendore”* i ndryshuar.

³⁹ Rregullorja e Bashkisë Tiranë miratuar me Vendimin nr.48492 datë 20.12.2019, faqe 56.

⁴⁰ Rregullorja e Bashkisë Tiranë miratuar me Vendimin nr.48492 datë 20.12.2019, faqe 58.

- në shenjat e trafikut, impiantet semaforike, shenjëzimet vertikale, horizontale ashtu si dhe impiante të tjerë teknologjikë të destinuar për disiplinimin dhe sigurinë e trafikut; si dhe
- ✓ Siguron pasqyrimin në një kohë reale të informacionit, për indikatorët bazë të vlerësimit të sigurisë rrugore, përfshirë këtu mbledhjen e të dhënave për aksidentet rrugore, (vdekjet, plagosjet, dëmtimet ndaj pronës), si indikatorë kryesorë dhe pasqyrimi i tyre për të bërë vlerësimin e projekteve në vazhdim;

Organigrama e pjesshme e Bashkisë Tiranë (aparati), me fokus edhe sinjalistikën rrugore.⁴¹, është paraqitur në Aneksa të Raportit të auditimit.

3.2 DREJTORIA E PËRGJITHSHME E RRUGËVE DHE NDRIÇIMIT PUBLIK (DPPNP), njësi varësie e Bashkisë Tiranë, organizohet dhe funksionon mbi bazën e Vendimeve nr.157, datë 26.12.2019, nr.22, datë 17.03.2020, të Këshillit Bashkiak Tiranë. Misioni i Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve dhe Ndriçimit Publik fokusohet në mirëmbajtjen e rrugëve kryesore dhe jo kryesore, rrugë të sistemit parësor, dytësor dhe tretësor në shtresë asfaltike, etj. Kjo drejtori fokusohet në fuqizimin dhe modernizimin e ndriçimit elektrik publik dhe në mirëmbajtjen dhe shfrytëzimin e rrjetit të semaforit dhe sinjalistikës rrugore etj.⁴²

Drejtorja e Ndriçimit Publik dhe Sinjalistikës Rrugore është pjesë e strukturës organizative të Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve dhe Ndriçimit Publik, e cila organizon punën dhe përgjigjet për zbatimin e detyrave që lidhen me menaxhimin, mirëmbajtjen dhe modernizimin e sistemit të ndriçimit publik dhe sinjalistikës rrugore dhe zbaton modelet e sinjalistikës vertikale dhe horizontale, në bazë të plansheteve të ardhura nga Drejtoria e Transportit dhe Trafikut Rrugor. Pjesë përbërëse e kësaj drejtorie është edhe sektori i sinjalistikës rrugore.⁴³

Struktura e fundit e institucionit është miratuar në vitin 2021, ndërsa Rregullorja e brendshme e tij në vitin 2020 dhe si rezultat, sipas Rregullores figuron vetëm një sektor për sinjalistikën rrugore, ndërsa në fakt, referuar Strukturës aktuale janë dy sektorë të sinjalistikës rrugore.

4. BASHKIA FIER

4.1 APARATI I BASHKISË

Referuar nenit 75 të Rregullores së vitit 2017 miratuar me Urdhrin nr.235 datë 10.05.2017, rregullores përcakton “*Specialist të Nivelit të lartë për Shërbimet Publike*”, i cili ndër të tjera ka dhe detyra për sinjalistikën rrugore. Në strukturën aktuale të Bashkisë Fier, miratuar me Urdhrin nr. 822, datë 08.11.2021, ka një Specialist të nivelit të lartë dhe një specialist për transportin dhe sinjalistikën.

4.2 NDËRMARRJA E SHËRBIMEVE PUBLIKE njësi varësie e Bashkisë Fier, ka si objekt të punës së saj garantimin e shërbimeve publike.⁴⁴ Organigrama e pjesshme aktuale e Bashkisë Fier (aparati), me fokus edhe sinjalistikën rrugore⁴⁵, paraqitet tek Aneksat e Raportit të auditimit.

⁴¹ Referuar Urdhrit të Kryetarit nr. 684 prot., datë 07.01.2021 miratuar organika 2021 e Bashkisë Tiranë.

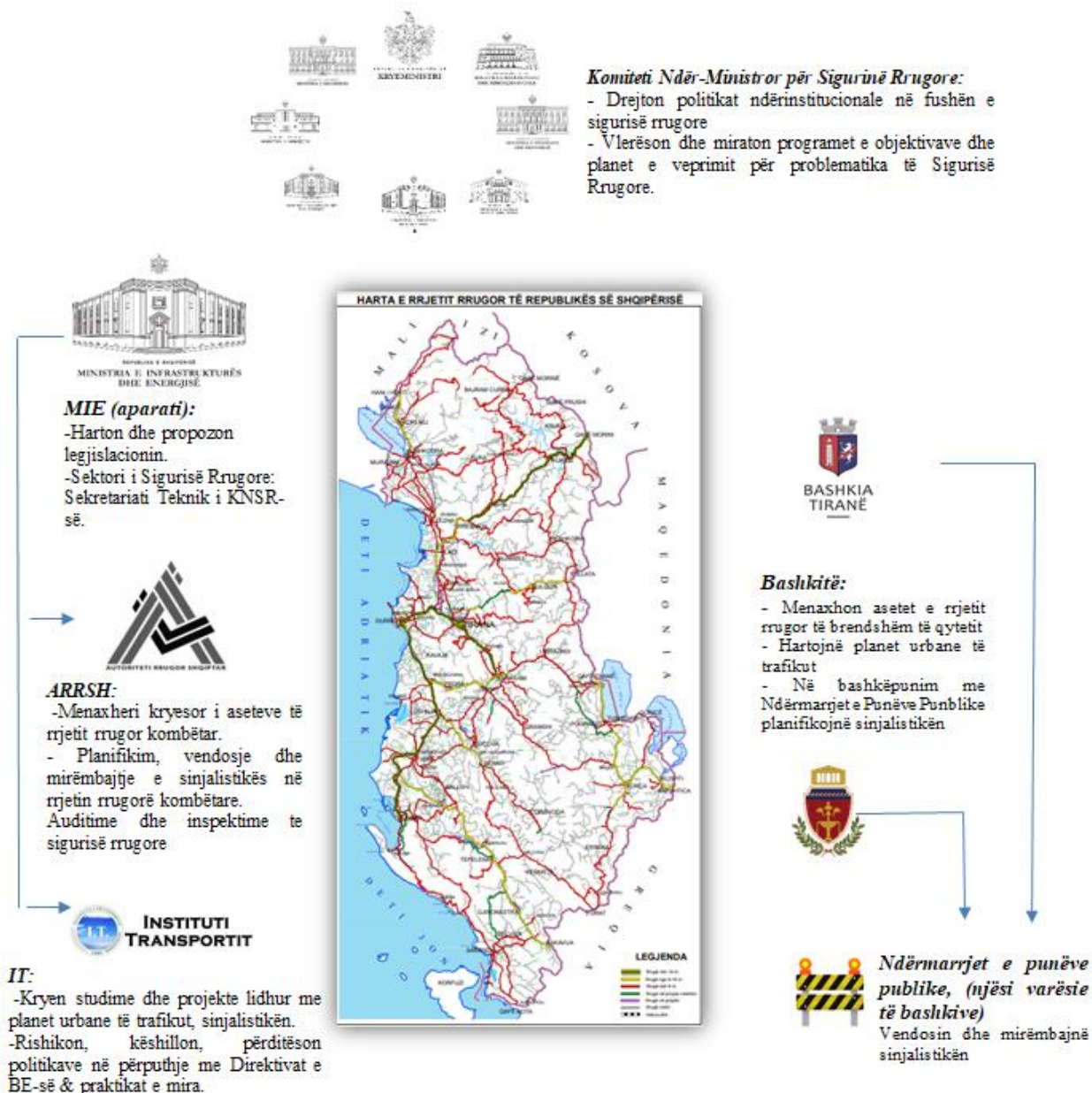
⁴² Rregullorja e Drejtorisë miratuar referuar Urdhrit të Kryetarit nr. 12249, datë 09.04.2020 për “Miratimin e strukturës dhe organikës së Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve dhe Ndriçimit Publik, neni 93.

⁴³ Rregullorja e Drejtorisë miratuar referuar Urdhrit të Kryetarit nr. 12249, datë 09.04.2020 për “Miratimin e strukturës dhe organikës së Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve dhe Ndriçimit Publik, neni 93.

⁴⁴ Neni 295 i rregullores miratuar me Urdhrin e Kryetarit nr.235 datë 10.05.2017 të Bashkisë Fier.

⁴⁵ Urdhri nr.822 datë 08.11.2021 “Për disa shtesa në strukturën organizative të Bashkisë Fier”. Struktura ka ndryshuar edhe më herët gjatë periudhës nën auditim, me Urdhrin nr.4 datë 09.01.2019; Urdhrin nr.474 datë 31.12.2019; Urdhrin nr.822 datë 08.11.2021.

Skema 1: Harta konceptuale e çështjes nën auditim



Burimi: MIE, ARRSH, IT, DPP, Bashkitë Tiranë dhe Fier
Përpunoi: Grupi auditimit

Sikurse përcaktuar edhe më lartë, në fushën e sigurisë rrugore veprojnë edhe:

I. KOMITETI NDËRMINISTROR I SIGURISË RRUGORE (KNSR): “Komiteti Ndërmnistror i Sigurisë Rrugore, drejtohet nga Kryeministri dhe ka në përbërje të tij anëtarët: Ministri i Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacionit, Ministri i Brendshëm, Ministri i

*Mbrojtjes, Ministri i Mjedisit, Administrimit të Pyjeve dhe Ujërave Ministri i Arsimit dhe i Shkencës, Ministri i Shëndetësisë, Zëvendësministri i Financave.*⁴⁶

Komiteti Ndërmnistror i Sigurisë Rrugore ka për detyrë të⁴⁷:

1. Përcaktojë drejtimit e politikës së përgjithshme shtetërore ndërinstytucionale në fushën e sigurisë rrugore, mbështetur me programin e burimeve të ndryshme të financimit, për qëllimin final të parandalimit dhe uljes së numrit të aksidenteve automobilistike.
2. Shqyrtojë dhe analizojë raportet 6-mujore të paraqitura nga sekretaria teknike, mbi rezultatet e arritjeve në zbatimin e objektivave prioritare të institucioneve qendrore dhe vendore.
3. Sigurojë vazhdimësinë e kryerjes së funksionit të sekretarisë teknike dhe grupit qendror të drejtimit.
4. Shqyrtojë raportet dhe dokumentet e përgatitura nga organizma ndërkombëtare, që ushtrojnë veprimtari në fushën e sigurisë rrugore.
5. Vlerësojë dhe miratojë programet e objektivave dhe planet e veprimit të Ministrive anëtarë të KNSRr-së, për problemet e sigurisë rrugore. Këto programe paraqiten brenda muajit shkurt të çdo viti.

Kryetari i Komitetit Ndërmnistror të Sigurisë Rrugore në çdo 2 vjet, thërret një konference kombëtare për strategjitë, arritjet dhe objektivat afat shkurt dhe afat mesme, në drejtim të sigurisë rrugore për parandalimin dhe uljen e numrit të aksidenteve automobilistike. Në këtë konference, ftohen të marrin pjesë përfaqësues të institucioneve publike dhe të organizmave të tjera vendase dhe të huaja.⁴⁸

Në punën e tij, KNSR mbështetet nga Grupi Qendror i Drejtimit, Sekretaria Teknike dhe Grupi i ekspertëve lokal. Fokusi i këtij auditimi, lidhur me organet e ngritura për të zbatuar Urdhrin nr. 44, datë 24.03.2006 mbi objektivat për përmirësimin e sigurisë rrugore janë edhe:

II. GRUPI QENDROR I DREJTIMIT⁴⁹, me përbërje të specialisteve të fushës nga institucionet përkatëse, ka për detyrë të:

1. Vlerësojë dhe bashkërendojë zbatimin e detyrave të evidentuara për problemet e sigurisë rrugore, sipas planeve të veprimit të institucioneve qendrore dhe organeve vendore.
2. Përcaktojë rrugët për zgjidhjen e problemeve të konstatuara nga vlerësimi i situatës, për të cilat kërkohet angazhimi i institucioneve përkatëse.
3. Evidentojë dhe analizojë problemet e sigurisë rrugore në nivel lokal, të bëra prezent nga grupi i ekspertëve të çdo prefekturë.
4. Mblidhet periodikisht në fund të çdo periudhe 3 mujore, me njoftim të kryetarit të Grupit Qendror të Drejtimit.

⁴⁶ Rregullore për funksionimin e komitetit ndërmnistror të sigurisë rrugore, miratuar me Urdhrin e Kryeministrit nr.44. date 24.03.2006 ,“Për zbatimin e objektivave për përmirësimin e sigurisë rrugore”, neni 1. Pas ristrukturimit në vitin 2017, Ministrinë aktuale janë:

Ministri i Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacionit (*aktualisht*: Ministri i Infrastrukturës dhe Energjisë);Ministri i Brendshëm; Ministri i Mbrojtjes; Ministri i Mjedisit, Administrimit të Pyjeve dhe Ujërave (*aktualisht*: Ministri i Turizmit dhe Mjedisit); Ministri i Arsimit dhe i Shkencës,(*aktualisht*: Ministri i Arsimit dhe Sportit); *Ministri i Shëndetësisë*, (*aktualisht*: Ministri i Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale);Ministri i Financave (*aktualisht*: Ministri i Financave dhe Ekonomisë); Ministri i Drejtësisë.

⁴⁷ Rregullore për funksionimin e komitetit ndërmnistror të sigurisë rrugore, miratuar me Urdhrin e Kryeministrit nr.44. date 24.03.2006 ,“Për zbatimin e objektivave për përmirësimin e sigurisë rrugore”, neni 2.

⁴⁸ Rregullore për funksionimin e Komitetit Ndërmnistror të Sigurisë Rrugore, miratuar me Urdhrin e Kryeministrit nr.44. date 24.03.2006 ,“Për zbatimin e objektivave për përmirësimin e sigurisë rrugore”, neni 4.6.

⁴⁹ Rregullore për funksionimin e Komitetit Ndërmnistror të Sigurisë Rrugore, miratuar me Urdhrin e Kryeministrit nr.44. date 24.03.2006 ,“Për zbatimin e objektivave për përmirësimin e sigurisë rrugore”, neni 6.

Drejtori i Drejtorisë së Përgjithshme të Politikave dhe Planifikimit për Transportin dhe Telekomunikacionin, në Ministrinë e Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacionit, është Kryetar i Grupit Qendror të Drejtimit.

III. SEKRETARIA TEKNIKE⁵⁰ ka për detyrë të:

1. Përgatit në kohë, materialet e mbledhjes dhe projekturdhërat, që do të paraqiten për miratim.
2. Koordinojë punën me grupin qendror të drejtimit dhe institucionet publike, të cilat kanë si objekt të veprimtarisë së tyre sigurinë rrugore.
3. Hartojë dhe zbatojë një program të detajuar të veprimeve dhe bashkëpunimit.

2.2 Baza ligjore që rregullon çështjen nën auditim

Në vijim janë përmbledhur kriteret kryesore që do të aplikohen në këtë auditim, të klasifikuara sipas burimeve të kriterëve.

2.2.1 Kriteret politike:

- Strategjia Kombëtare e Sigurisë Rrugore 2011-2020;
- Strategjia Sektoriale e Transportit 2016-2020;
- Strategjia e Zhvillimit DPN2PQ 2018-2022;
- Plani Kombëtar i Transportit Rishikim-5 vjeçar, pjesa III, 15 janar 2019;
- Konventa mbi sigurinë rrugore dhe sinjalistikën (trajtuar gjatë materialit);
- Direktivat e BE-së (trajtuar gjatë materialit) etj.

2.2.2 Kriteret teknike dhe të monitorimit:

1. Ligjin nr. 154/2014 “Për organizimin dhe funksionimin e Kontrollit të Lartë të Shtetit”;
2. Ligji nr. 8378, datë 22.7.1998 “Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar;
3. Ligji nr. 8308 datë 13.03.1998 “Për transportin rrugor”, i ndryshuar;
4. Ligji nr.139/ 2015, datë 17/12/2015 “Për vetëqeverisjen vendore” i ndryshuar;
5. Ligji nr.10164, datë 15.10.2009 “ Për Autoritetin Rrugor Shqiptar”, i ndryshuar;
6. Ligji nr.9936/2008 “Për menaxhimin e sistemit buxhetor në R.Sh”, i ndryshuar;
7. VKM nr. 153 datë 07.4.2000 “Për miratimin e rregullores së zbatimit të Kodit Rrugor të RSH-së”, i ndryshuar;
8. VKM nr. 739, datë 09.09.2015 “Për sistemin e të dhënave të aksidenteve rrugore”;
9. VKM nr. 861 datë 21.11.2007 “Për krijimin, funksionimin dhe organizimin e Institutit të transporteve.”;
10. VKM Nr.276 datë 16.05.2018, “Për miratimin e mënyrës së organizimit të strukturës, organikës dhe statutit të ARRSH-së”
11. Udhëzimi Nr. 9, datë 03.07.2012 “Për auditimin dhe kontrollin e sigurisë rrugore”;
12. Udhëzim plotësues nr. 1, datë 17.01.2019 “Për zbatimin e buxhetit 2019 ”, së bashku me udhëzimet për vitet e tjera nën auditim;
13. Urdhri nr.44, datë 24 03.2006 “Për zbatimin e objektivave për përmirësimin e sigurisë rrugore”. (Rregullore e KNSR-së, pjesë përbërëse e Urdhrit nr. 44);
14. Vendimin nr.7, datë 28.12.2007 të Këshillit Shkencor të Institutit të Transporteve “Manuali sinjalizimit Rrugor”;
15. Urdhri Kryeministrit nr.115, datë 17.09.2020 “Për miratimin e strukturës dhe organikës së MIE”;

⁵⁰ Rregullore për funksionimin e Komitetit Ndërmintor të Sigurisë Rrugore, miratuar me Urdhrin e Kryeministrit nr.44. date 24.03.2006 , “Për zbatimin e objektivave për përmirësimin e sigurisë rrugore”, neni 7.

16. Urdhri i Kryeministrit nr.469, datë 30.12.2021 “Për miratimin e rregullores për organizimin e brendshëm dhe funksionimin e MIE”;
 17. Urdhër nr. 4586/1 date 31.01.2018 miratimin e strukturës së DPNR2 PQ Tirane;
 18. Urdhër nr. 3087/2 date 21.01.2019 miratimin e strukturës së DPNR2 PQ Tirane;
 19. Vendimit nr.157 datë 26.12.2019, të Këshillit Bashkiak Tiranë për krijimin e DPNP;
 20. Urdhër nr. 4984 date 31.01.2020 për miratimin e strukturës së Drejtoria e përgjithshme të rrugëve dhe ndriçimit Publik;
 21. Urdhrit e Kryetarit nr. 12249, datë 09.04.2020 “Për miratimin e strukturës dhe organikës së Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve dhe Ndriçimit Publik”;
 22. Urdhër nr.31084/1 date 11.01.2021 miratimin e strukturës së Drejtoria e përgjithshme e rrugëve dhe ndriçimit Publik;
 23. Urdhër nr.23612/1 date 18.06.2021 miratimin e strukturës së Drejtoria e përgjithshme e rrugëve dhe ndriçimit Publik.;
 24. Rregullore e Bashkisë Tiranë miratuar me Vendim nr.48492 datë 20.12.2019 “Për miratimin e rregullores, për organizimin dhe funksionimin, detyrat dhe përgjegjësitë e administratës së aparatit të Bashkisë Tiranë”;
 25. Urdhri 219 date 02.05.2018 i Kryetarit të Bashkisë Fier për strukturën e institucionit të bashkisë Fier 2018
 26. Urdhri nr.4 date 09.01.2019 për strukturën e institucionit të bashkisë Fier 2019
 27. Urdhri nr.474 date 31.12.2019 për strukturën e institucionit të bashkisë Fier 2019
 28. Urdhri nr.822 date 08.11.2021 për disa shtesa në strukturën organizative të bashkisë Fier
 29. Rregullore e Bashkisë Fier miratuar me Urdhrit e Kryetarit të Bashkisë Fier nr.235 date 10.05.2017;
 30. Rregullore e Institutit të Transporteve miratuar me shkresën nr.33 datë 19.01.2010 nga ish-MPTT, aktualisht MIE për miratimin e strukturës dhe organikës së IT.
 31. Urdhri i Kryeministrit nr. 65 datë 27.05.2013 “Për miratimin e strukturës dhe Organikës së Institutit Transporte”;
 32. Rregullore për funksionimin e Autoritetit Rrugor Shqiptar miratuar me Vendimin nr. 2, në vitin 2018;
 34. Urdhër nr. 185, datë 18.6.2020 për zbatimin e “Strategjisë për Aplikimin e Sistemeve Inteligjente në Transportin Rrugor”
- 2.2.3 Kriteret e tjera/ Praktikave të mira
- 2 KE: Progres Raportet e Komisionit Evropian për Shqipërinë, për vitet 2018-2021;
 - 3 ARRSH: Raportet e Inspektimit të Sigurisë Rrugore 2018-2021;
 - 4 KEEKB-Komisioni Ekonomik për Evropën e Kombeve të Bashkuara: “Rishikimi i Performancës së Sigurisë Rrugore në Shqipëri”, 2018;
 - 5 UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development): “Transporti dhe Lehtësimi i Transportit: Siguria Rrugore-konsiderata në mbështetje të Agjendës 2030 për Zhvillim të Qëndrueshëm”, 2017, fq.32;
 - 6 OECD: “Konkurrueshmëria” (Indikator ndërkombëtarë), Shqipëria, 2021;
 - 7 KEEKB, OBSH, etj.: Plani Global për Dekadën e Veprimit për Sigurinë Rrugore 2021-2030
 - 8 Akte të tjera ligjore dhe nën ligjore në funksion të auditimit.

2.3 Rëndësia e produkteve të subjekteve

Praktikat e mira të konsultuara nga grupi i auditimit dhe dokumentet politik të vendit tonë, trajtojnë sinjalistikën rrugore, si elementë të infrastrukturës rrugore, në funksion të sigurisë rrugore. Në vijim, janë paraqitur produktet që duhet të përftohen nga veprimtaria e strukturave me

rol kyç në sigurinë rrugore në vend., të cilat ndikojnë planifikimin, vendosjen, mirëmbajtjen dhe ruajtjen efektive dhe eficiente të sinjalistikës rrugore.

➤ **KNSR:**

- Politika në fushën e sigurisë rrugore;
- Programet e objektivave dhe planet vjetore të veprimit (të Ministrive të KNSR-së), të miratuara nga KNSR;
- Analizat e kryera ndër vite për sigurinë rrugore në të nivel qendror dhe lokal;
- Raportet 6-mujore mbi rezultatet e arritjeve në zbatimin e objektivave prioritete të institucioneve qendrore dhe vendore në fushën e sigurisë rrugore etj.

➤ **Ministria e Infrastrukturës⁵¹:**

- Propozimet për ndryshime të legjislacionit në funksion të sigurisë rrugore;
- Detyra konkrete për zbatimin e kërkesave të organizimit të trafikut dhe sinjalistikës rrugore;
- Programe të detajuar të veprimeve dhe bashkëpunimit në fushën e sigurisë rrugore (Sekretaria Teknike e KNSR-së);
- Analiza të aksidenteve rrugore;
- Dokumentet e ndjekjes së Planit të Veprimit të Strategjisë për Sigurinë Rrugore etj.

➤ **IT:**

- Planet Kombëtare të Transportit, të përditësuara
- Studime dhe Projekte lidhur me planet urbane të trafikut, sinjalistikën etj.

➤ **ARRSH:**

- Politika në fushën e zhvillimit në perspektive të infrastrukturës rrugore;
- Planifikim dhe organizimi mirëmbajtjes së infrastrukturës, për të siguruar që menaxhimin e kontratave për punimet/shërbimet të kryhen në mënyrë efektive dhe eficiente brenda buxhetit;
- Dokumente të ndjekjes dhe zbatimit të politikave të sektorit, Strategjinë Kombëtare të Sistemit Rrugor, Strategjinë Kombëtare të Sinjalistikës dhe Sigurisë rrugore;
- Nisma për studime dhe kërkime shkencore në fushën e sigurisë rrugore dhe trafikut.

➤ **Drejtoria Përgjithshme e Policisë** ofron shërbimet e policisë rrugore, ku ndër të tjera parandalon, konstaton dhe verifikon shkelje të rregullave të qarkullimit rrugor (*p.sh. shkelje të sinjalistikës rrugore*), si dhe siguron kujdesin dhe kontrollin e përdorimit të rrugës.

➤ **Bashkitë:**

- Planet urbane të trafikut
- Analiza të gjendjes fizike të rrjetit rrugor dhe sinjalistikës
- Përputhshmëri me standardet e sigurisë rrugore të të gjitha studimeve e projekteve që do të kryhen në territorin administrativ të bashkisë në shenjat e trafikut, implantet semaforike, shenjëzimet vertikale, horizontale.

➤ **Ndërmarrjet e rrugëve dhe ndriçimit publik (njësi varësie të Bashkive):**

- Zbatojnë detyrat që lidhen me menaxhimin, mirëmbajtjen dhe modernizimin e sinjalistikës rrugore.

2.4 Pesha në buxhet

Sinjalistika rrugore është pjesë e rëndësishme e sigurisë rrugore në Republikën e Shqipërisë. Në drejtim të vlerësimit të peshës që zë ky drejtim në shpenzimet buxhetore, grupi i auditimit ka gjykuar që të referohet në treguesit financiar sipas realizimit të shpenzimeve faktike të realizuara

⁵¹ Shënim grupit të auditimit: Në mungesë të Rregullores së vjetër të MIE, produktet e institucionit për çështjen nën auditim janë filtruar referuar Rregullores së re të MIE, miratuar më 30.12.2021.

dhe pjesërisht shpenzimet fikse të strukturave që mbulojnë sinjalistikën rrugore, por jo vetëm. Mbështetur sa më sipër metodologjia e përdorur është bazuar në raportimin financiar të subjekteve të lidhura me sinjalistikën duke përfshirë në terma të përgjithshëm shpenzimet për paga dhe sigurime relevante për struktura ku është e mundur të identifikohen se sinjalistika është pjesë përbërëse e veprimtarisë së tyre si për sa i përket përgjegjësiave ashtu dhe kompetencave sipas nivelit të kapacitetit institucional dhe, për të vlerësuar fondet që ka thithur sinjalistika në periudhën nën auditim, janë evidentuar shpenzimet për sinjalistikën nga preventivat e miratuara në procedurat e prokurimit publik nga sistemi elektronik i prokurimeve kryesisht për rrugët shtetërore nga SEP i ARRSH dhe FSHZH dhe për rrugët nën juridiksionin e Njësive të Vetëqeverisjes Vendore nga SEP i Bashkisë Tiranë dhe Fier, subjekte të përfshira në auditim dhe njësive të tyre vartëse si njësi shpenzuese më vete.

Tabela 2: Fondet që ka thithur sinjalistika rrugore kundrejt shpenzimeve në rrugë, për periudhën 2018-2021

(000/lekë)

Nr	Subjektet	Sinjalistika 2018-2021	Shpz. Faktik ne rruge 2018-2021	Pesha ndaj shpenzime për rruge 2018-2021
1	ARRSH	4,216,019	40,620,159	10%
2	Bashkia Tirane ⁵²	535,900	4,224,350	13%
3	Bashkia Fier	27,044	1,462,114	2%
	Total	4,774,304	45,685,940	10%

Burimi: SEP, ARRSH, Bashkitë Tiranë dhe Fier

Përpunoi: Grupi i auditimit

1. **ARRSH** kryen investime dhe shërbime në rrjetin rrugor shqiptar për inventarin e rrugëve shtetërore nën juridiksionin e tij kryesisht rrugët interurbane dhe buxheti si strukturë i akorduar periodikisht është dhe në funksion të sinjalistikës rrugore. Në shpenzimet që kryen periodikisht, sipas përcaktimeve buxhetore, sinjalistika rrugore mbulohet nga pjesa që i takon sipas standardeve në projektim dhe zbatim të investimeve në ndërtimin e rrugëve të reja apo rikonstruksionin e atyre ekzistuese dhe investime direkte për përmirësimin e sinjalistikës rrugore. Të gjitha shpenzimet që kryen ARRSH në këtë drejtim realizohen nëpërmjet sistemin elektronik të prokurimit në Republikën e Shqipërisë (këtu e në vazhdim SEP). Duke qenë se sinjalistika rrugore nuk është parashikuar si zë më vete në programet buxhetore por as edhe si pjesë e aktiviteteve të detajuara për realizimin e objektivave në sigurinë rrugore, për të gjykuar mbi peshën që zë sinjalistika në sigurinë rrugore nga grupi i auditimit u evidentuan shpenzimet që mbulojnë sinjalistikën nga preventivat fituese në procedurat e prokurimit për periudhën nën auditim dhe investimet direkte për sinjalistikën rrugore po nga SEP. Në total, fondet që ka thithur sinjalistika rrugore për periudhën nën auditim nga ARRSH, paraqiten në pasqyrën e mëposhtme:

Tabela 3: ARRSH, Shpenzimet faktike ne rruge për periudhën nën auditim dhe pesha që zë shpenzimi për sinjalistikën rrugore

(000/Lekë)

Nr.	Periudha	Vlerat pa TVSH (Sinjalistika)	Shp. Faktik ne rruge	%	Buxh.Ins.Plan	Buxh.Ins.Fakt	% ndaj B.F.
1	2018	1,618,477	11,964,926	14	15,150,041	15,030,221	11
2	2019	328,598	2,192,412	15	10,625,547	10,610,173	3

⁵²Në përlogaritjen për Bashkinë Tiranë nuk janë përfshirë vlerat e investimeve direkte DPRRNDP për sinjalistikën rrugore, pasi në këtë fazë grupi i auditimit nuk mundi të identifikojë shpenzimet totale në rrugë.

3	2020	333,416	7,533,493	4	16,929,959	16,740,677	2
4	2021	1,935,528	18,929,327	10	20,212,010	20,154,026	10
Total		4,216,019	40,620,159	10			

Burimi: SEP, ARRS

Përpunoi: Grupi auditimit

Investime direkte për sinjalistikën rrugore nga ARRS, sipas viteve nën auditim janë kryer si më poshtë:

-Për vitin 2018, gjithsej tre procedura (-Përmirësimi rifreskimi sinjalistikës Vertikale/Horizontale në akset Kombëtare dhe përmirësim të sigurisë rrugore në akset e rajonit verior, loti 1, vlera pa TVSH 205,000,002 lekë, data e zhvillimit të tenderit 06.05.2018, ref. 78064; -Përmirësimi rifreskimi sinjalistikës Vertikale/Horizontale në akset Kombëtare dhe përmirësim të sigurisë rrugore në Akset e Rajonit Jugor, loti 3, vlera pa TVSH 248,606,221 lekë, data e zhvillimit të tenderit 27.08.2018, ref. 80847; -Përmirësimi rifreskimi i sinjalistikës vertikale / horizontale në akset kombëtare dhe përmirësim të sigurisë rrugore në akset e rajonit Qendror, loti 2”, vlera pa TVSH 203,177,044 lekë, data e zhvillimit të tenderit 18.11.2018, ref. 88196.)

-Për vitin 2019, gjithsej tre procedura (-Përmirësimi rifreskimi sinjalistikës Vertikale/Horizontale në akset Kombëtare dhe përmirësimi i sigurisë rrugore në akset e Jugut, (loti 3) vazhdimi, vlera pa TVSH 129,696,939 lekë, data e zhvillimit të tenderit 24.09.2019, ref. 34136; - Përmirësimi rifreskimi sinjalistikës Vertikale/Horizontale në akset Kombëtare dhe përmirësimi i sigurisë rrugore në akset e rajonit Verior, (loti 1), vazhdimi, vlera pa TVSH 140,000,000 lekë, data e zhvillimit të tenderit 25.09.2019, ref. 33824; - Punime ndërtimi për eliminimin e Pikave të Zeza në rrugë (Bashkëfinancim IPA 2013, Siguria Rrugore), vlera pa TVSH 38,915,179 lekë, data e zhvillimit të tenderit 21.10.2019, ref. 35460.)

-Për vitin 2020, gjithsej një procedurë (-Përmirësimi i Sigurisë Rrugore në segmentet me rrezik të lartë të rrjetit rrugor kombëtar, vlera pa TVSH 127,766,500 lekë, data e zhvillimit të tenderit 20.08.2020, ref. 65955.)

-Për vitin 2021, gjithsej 5 procedura (-Supervizion Punimesh Ndërtim rruga Kardhiq – Delvinë Loti 8 (Sinjalistikë dhe Siguri rrugore nga Loti1 deri në Lotin 6), vlera pa TVSH 2,458,309 lekë, data e zhvillimit të tenderit 13.01.2022, ref. 12245; - Përmirësimi i Sinjalistikës Horizontale në Akset dhe Segmentet Rrugore të Rajonit Verior, vlera pa TVSH 159,967,240 lekë, data e zhvillimit të tenderit 20.04.2021, ref. 90285; - Përmirësimi i Sinjalistikës Horizontale në Akset dhe Segmentet Rrugore të Rajonit Qendror, vlera pa TVSH 158,942,071 lekë, data e zhvillimit të tenderit 26.04.2021, ref. 90295; - Përmirësimi i Sinjalistikës Horizontale në Akset dhe Segmentet Rrugore të Rajonit Jugor, vlera pa TVSH 159,969,881 lekë, data e zhvillimit të tenderit 28.04.2021, ref. 90626.)

2.Në Bashkinë Tiranë, sinjalistika rrugore mbulohet nga Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve dhe Ndriçimit Publik (DPRNR) në varësi të bashkisë ku është parashikuar një drejtori e emërtuar Drejtoria e Ndriçimit Publik, e cila mbulon sinjalistikën rrugore për territorin nën juridiksionin e Bashkisë Tiranë. Në total shpenzimet për pagat bruto të drejtorisë janë 6,007,824 lekë; ndërsa buxheti vjetor i institucionit për 2021, është rreth 178,980,087 lekë.

Gjithashtu në Bashkinë Tiranë, në Drejtorinë e Përgjithshme të Transportit është parashikuar Sektori i Trafikut dhe Sinjalistikës ku shpenzimet për paga bruto viti 2021 janë rreth 6,614,000 lekë; ndërsa buxheti i institucionit është në shumën 15,871,892,710 lekë.

Në shpenzimet që kryen periodikisht, sipas përcaktimeve buxhetore, sinjalistika rrugore mbulohet nga pjesa që i takon sipas standardeve në projektim dhe zbatim të investimeve në ndërtimin e rrugëve të reja apo rikonstrukcionin e atyre ekzistuese dhe investime direkte për përmirësimin e

sinjalistikës rrugore si nga Bashkia Tiranë ashtu dhe nga institucioni i varësisë DPRRNDP. Të gjitha shpenzimet që kryen në këtë drejtim realizohen nëpërmjet sistemin elektronik të prokurimit në Republikën e Shqipërisë (këtu e në vazhdim SEP). Duke qenë se sinjalistika rrugore nuk është parashikuar si zë më vete në programet buxhetore por as edhe si pjesë e aktiviteteve të detajuara për realizimin e objektivave në sigurinë rrugore, për të gjykuar mbi peshën që zë sinjalistika në sigurinë rrugore nga grupi i auditimit u evidentuan shpenzimet që mbulojnë sinjalistikën nga preventivat fituese në procedurat e prokurimit për periudhën nën auditim dhe investimet direkte për sinjalistikën rrugore po nga SEP.

Në total, fondet që ka thithur sinjalistika rrugore për periudhën nën auditim nga Bashkia Tiranë dhe institucionet e varësisë, paraqiten në tabelat e mëposhtme:

Tabela 4:Fondet që ka thithur sinjalistika rrugore për periudhën nën auditim, nga Bashkia Tiranë 000lekë

Nr.	Periudha	Vlera pa TVSH sinjalistika	Shpenzimet faktike ne rruge e sheshe	% ndaj Shp. F.	Buxheti-Plan Institucioni	Buxheti - Fakt Institucioni	% ndaj B.F.
1	2018	184,076	1,042,404	18	17,307,634	14,992,124	1
2	2019	175,312	1,763,349	10	20,057,128	19,726,342	1
3	2020	98,398	345,949	28	21,895,676	19,479,135	1
4	2021	73,455	451,965	16	22,018,539	17,149,906	0.4

Burimi: SEP, B. Tiranë & DPRRNP, B. Tiranë

Përpunoi: Grupi auditimit

Në investimet sa më sipër, investime direkte për sinjalistikën rrugore nga Bashkia Tiranë, janë kryer vetëm ato të institucionit të varësisë, DPRRNDP, si më poshtë:

Tabela 5:Investime direkte për sinjalistikën rrugore DPRRNDP, viti 2018 (000/lekë)

Nr.	Data	Ref.	Objekti	Shp. Sinj.
1	10.04.2018	61502	Rehabilitimi i sinjalistikës rrugore	16,278
2	17.05.2018	69593	Blerje materiale për sinjalistikë rrugore	66,924
3	13.06.2018	7479	Sinjalistikë për korsi biçikletash	54,533
4		>100,000	Blerje kone sinjalistike	99
5	06.12.2018	97178	Blerje materiale për sinjalistikë rrugore për akset "Mbikalim - Kombinat"	7,757
6	06.12.2018	97195	Rehabilitimi i sinjalistikës rrugore për akset "Mbikalim - Kombinat"	2,434
			Total	148,025

Burimi: SEP, DPRRNP, B. Tiranë

Përpunoi: Grupi auditimit

Tabela 6: Investime direkte për sinjalistikën rrugore DPRRNDP, viti 2019 (000/lekë)

Nr.	Data	Ref.	Objekti	Shp. Sinj.
1	06.12.2018	97219	Rehabilitimi i rrjetit semaforik ekzistues dhe ndertimi i nyjeve te reja semaforike per akset "Mbikalim -Kombinat"	22,514
2	22.02.2019	10210	Materiale për sinjalistike (semafore)	11,131
3	22.02.2019	10404	Blerje materiale për mirëmbajtjen e rrjetit semaforik	10,920
4	10.04.2019	17473	Materiale për sinjalistike (Tabele)	15,031
5	23.05.2019	23507	Makineri vijëzimi bikomponente kocolate	1,400
6	30.05.2019	26631	Blerje bojë për sinjalistike rrugore	13,860

			Total	74,856
--	--	--	--------------	---------------

Burimi: SEP, DPRRNP, B. Tiranë

Përpunoi: Grupi auditimit

Tabela 7: Investime direkte për sinjalistikën rrugore DPRRNDP, viti 2020

(000/lekë)

Nr.	Data	Ref.	Objekti	Shp. Sinj.
1	05.03.2020	53090	Blerje materiale për mirëmbajtjen e rrjetit semaforik	12,251
2	28.04.2020	57013	Materiale për sinjalistike (Semafore për nyje te reja)	15,031
3	06.05.2020	57508	Blerje bojë për sinjalistike rrugore	15,500
4	13.05.2020	57988	Materiale për sinjalistike (Birila, grerëza, kangjella)	14,622
5	13.05.2020	57994	Materiale për sinjalistike (Shtylla Led)	20,835
6	27.04.2020	56859	Materiale për sinjalistike (Tabele)	13,906
			Total	92,145

Burimi: SEP, DPRRNP, B. Tiranë

Përpunoi: Grupi auditimit

Tabela 8: Investime direkte për sinjalistikën rrugore DPRRNDP, 2021

(000/lekë)

Nr.	Data	Ref.	Objekti	Shp. Sinj.
1	17.02.2021	81382	Rehabilitimi i sinjalistikës rrugore , rruga e Durrësit	5,028
2	12.03.2021	89910	Materiale për sinjalistike (Tabele)	10,959
3	24.03.2021	90941	Blerje materiale për mirëmbajtjen e rrjetit semaforik	13,905
4	25.03.2021	91025	Materiale për sinjalistike (Semafore për nyje te reja)	11,598
5	30.08.2021	4077	Materiale për sinjalistike (Birila, grereza,kangjella)	10,773
6	31.08.2021	4197	Blerje bojë për sinjalistike rrugore	9,710
7	07.09.2021	4641	Blerje materiale për mirëmbajtjen e rrjetit semaforik	4,913
			Total	66,886

Burimi: SEP, DPRRNP, B. Tiranë

Përpunoi: Grupi auditimit

Në Bashkinë Tiranë, përveç investimeve sa më sipër, në drejtim të sigurisë rrugore dhe për rrjedhojë sinjalistikës rrugore, janë kryer investime dhe nga FSHZH dhe konkretisht:

Për vitin 2019:

- Rikualifikim i Sheshit Italia, në total vlera pa TVSH në shumën 218,914,644 lekë, sinjalistika në vlerën 2,051,980 lekë ose në masën 1% të investimit, data e zhvillimit të tenderit 24.07.2019, ref. 27970.
- Përmirësimi i infrastrukturës rrugore në zonat turistike të rajonit qendror dhe lehtësimi i trafikut në zonat urbane të tij, në total vlera pa TVSH në shumën 294,278,397 lekë, sinjalistika në vlerën 894,470 lekë ose në masën 0.3% të investimit, data e zhvillimit të tenderit 16.09.2019, ref. 33627.

Për vitin 2021:

Komentet e subjektit të audituar: Në vijim të përcjelljes së projekt-raportit të auditimit, Bashkia Tiranë me anë të shkresës nr. 23920/4 prot., datë 29.07.2022, protokolluar në KLSH me nr. 105/15 prot., datë 01.08.2022, ka përcjellë: “Në momentin që është kërkuar informacioni mbi buxhetin (shkurt 2022) dhe të dërguar me e-mail nga ana jonë në datën 09.02.2022 kemi qenë në proces rakordimi të shifrave me Degën e Thesarit dhe vlera e raportuar ka qenë

operative. Me VKB nr.17 datë 06.04.2022 janë miratuar treguesit e realizimit të buxhetit të Bashkisë Tiranë, për vitin 2021 dhe vlera nga 15,849,607,775 lekë bëhet 15,871,892,710 lekë. Gjithashtu, për “Drejtorinë e Ndriçimit Publik pranë Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve dhe Ndriçimit Publik e cila mbulon Sinjalistikën Rrugore, në total shpenzimet e pagave bruto janë 6,007,824 lekë, ndërsa buxheti vjetor i institucionit për vitin 2021 është rreth 178,980,087 lekë.”, konstatohet se këto të dhëna nuk janë të sakta. Të dhënat për vitin 2021 paraqiten si më poshtë:

Nr.	Emërtimi	DPRNP		Nga këto: Sinjalistika Rrugore	
		Nr. punonjësve	Buxheti Faktik	Nr. punonjësve	Buxheti Faktik
600	Paga Bruto	475	295,383,575	26	16,073,049
601	Sig. Shogër.		47,529,500		2,684,199
602	Shpz. Operative		834,932,382		34,000,000
	Nga këto		-		-
	Ndricimi i qytetit		300,104,275		-
231	Investime		124,415,379		46,029,601
	Total	475	1,302,260,836		98,786,849

Qendrimi i grupit të auditimit:

Observacioni merret në konsideratë për treguesin e buxhetit faktik të institucionit për vitin 2021 dhe ndryshimi është reflektuar në këtë raport përfundimtar auditimi. Treguesit e tjerë kuadrojnë me të dhënat e paraqitura në raport. Në tabelën më sipër paraqitet paga bruto për të gjithë DPRNP nga e cila pjesa që financohet Drejtorinë e Ndriçimit Publik kuadron me raportin.

Observacioni pranohet pjesërisht.

- Rrugët Paralele me Hekurudhën nga Kthesa e Kamzës deri te Stacioni Hekurudhor në Kashar - Loti 1, në total vlera pa TVSH në shumën 107,491,187 lekë, sinjalistika në vlerën 1,713,400 lekë ose në masën 2% të investimit, data e zhvillimit të tenderit 01.07.2021, ref. 98116.

3. Në Bashkinë Fier, sinjalistikën e mbulon Ndërmarrja e Shërbimeve në varësi të bashkisë ku shpenzimet për paga bruto viti 2021 janë rreth 1,195,000 lekë, buxheti i institucionit është rreth 231,273,000 lekë.

Tabela 9: Fondet që ka thithur sinjalistika rrugore për llogari të Bashkisë Fier dhe institucioneve të varësisë, kryer nga FSHZH

000/lekë							
Nr.	Periudha	Vlerat pa TVSh (Sinjalistika)	Shp. Faktike ne rruge e sheshe	%	Buxh. Inst. Plan	Buxh. Inst. Fakt	%
1	2018	16,103	679,949	2	1,860,910	1,553,178	1.0
2	2019	3,246	154,739	2	2,102,091	1,971,980	0.2
3	2020	5,052	598,487	1	2,001,525	1,605,441	0.3
4	2021	2,643	28,939	9	2,019,480	1,719,434	0.2

Burimi: SEP B. Fier & Ndërmarrja e Shërbimeve B. Fier

Përpunoi: Grupi auditimit

Në Bashkinë Fier, në investimet sa më sipër, në drejtim të sigurisë rrugore dhe për rrjedhojë sinjalistikës rrugore, janë kryer investime dhe nga FSHZH dhe konkretisht:

Për vitin 2018:

- Rehabilitim i Lumit Gjanica dhe Rikonceptim i Qendrës së qytetit të Fierit, në total vlera pa TVSH në shumën 676,303,207 lekë, sinjalistika në vlerën 12,457,402 lekë ose në masën 2% të investimit, data e zhvillimit të tenderit 06.08.2017, ref. 74756.
- Për vitin 2019:
- Rivitalizimi urban i zonave me potencial të lartë turistik në Rajonin 3 dhe 4, në total vlera pa TVSH në shumën 153,182,656 lekë, sinjalistika në vlerën 1,689,700 lekë ose në masën 1% të investimit, data e zhvillimit të tenderit 16.09.2019, ref. 33633.
- Për vitin 2020:
- Rivitalizimi i Rrugës "Andon Profta" dhe i hapësirave përreth saj, Bashkia Fier, në total vlera pa TVSH në shumën 70,467,769 lekë, sinjalistika në vlerën 1,962,000 lekë ose në masën 3% të investimit, data e zhvillimit të tenderit 28.04.2020, ref. 55009.
- Rikualifikimi dhe sistemimi i Lumit Gjanica, Loti II, Fier, në total vlera pa TVSH në shumën 525,481,297 lekë, sinjalistika në vlerën 552,400 lekë ose në masën 0.1% të investimit, data e zhvillimit të tenderit 24.09.2020, ref. 69419.

Për vitin 2021:

- Ndërtimi i Urës Automobilistike së Darëzës, Fier, në total vlera pa TVSH në shumën 27,419,298 lekë, sinjalistika në vlerën 1,123,880 lekë ose në masën 4% të investimit, data e zhvillimit të tenderit 22.03.2021, ref. 87493.

4. Në DP të Policisë, në Drejtorinë e Qarkullimit Rrugor, është parashikuar një sektor i cili emërtohet Sektori për Sigurinë Rrugore, ndër të tjera mbulon kontrollin dhe monitorimin dhe për sinjalistikën rrugore në të gjitha qarqet. Në total shpenzimet për pagat bruto të sektorit janë rreth 4,272,000 lekë në vit (2020), buxheti i institucionit është rreth 1,528,275,005 lekë.

Mbështetur në treguesit e paraqitur më sipër për subjektet nën auditim dhe nga analiza gjatë fazës studimore rezulton se sinjalistika rrugore **nuk** është strukturuar si zë i dedikuar as në strukturat administrative as në programet buxhetore apo aktivitete në funksion të realizimit të objektivave relevante për sigurinë rrugore. Në këtë mënyrë nuk mund të gjykosh për ndonjë trend planifikimi buxhetor apo përqindje e sinjalistikës në investimet në rrugë dhe përmirësim të sigurisë rrugore. Duke qenë se sinjalistika thith fonde vetëm në mënyrë rastësore në varësi të investimeve në rrugë apo siguri rrugore është paraprakisht e pamundur të gjykosh për shkallën e financimit me fonde buxhetore apo donacione.

2.5 Feedback-u i subjekteve

Gjatë fazës studimore grupi i auditimit ka kryer takime dhe intervista me stafin e MIE (aparati), ARRSH-së, IT-së, DPP-së, Bashkisë Fier dhe Tiranë. Në përgjithësi, dokumentet dhe informacionet e nevojshme për këtë fazë janë siguruar nga kërkimi i grupit të auditimit në faqet zyrtare të institucioneve publike, dokumente të përcjella në adresën zyrtare nga subjektet nën auditim, etj. Në përgjithësi, grupi i auditimit është përballur me vonesa në përcjelljen e plotë të informacioneve e dokumentacioneve, nga ana e subjekteve të audituara. Në vijim të kërkesës për informacion të grupit të auditimit mbi të dhënat për shpenzimet/investimet me fokus sinjalistikën rrugore, Bashkia Fier ka vonuar përcjelljen e informacionit të plotë me tepër se 1 javë kalendarike, afati i përcaktuar nga grupi i auditimit (shkresa e grupit të auditimit nr. 4643 prot., datë 31.05.2022, informacioni i plotësuar nga Bashkia Fier, e-maili zyrtar datë 13.06.2022). Gjithashtu, edhe Bashkia Tiranë ka vonuar përcjelljen e informacionit mbi të dhënat e shpenzimeve dhe investimeve me fokus sinjalistikën rrugore, ku afati i vendosur nga grupi i auditimit ishte 1 javë kalendarike nga përcjellja e kërkesës për informacion me shkresa nr. 20214 prot., datë 30.05.2022 (protokolluar në Bashki). Informacioni është përcjellë me e-mailin zyrtar të datës 15.06.2022.

Me përcjelljen e projekt-raportit të auditimit, subjektet e audituara dërguan komentet e tyre. Me anë të shkresës nr. 105/13 prot., datë 29.08.2022 (prot. KLSH), Bashkia Fier bëri me dije se pranonte rekomandimet e lëna nga auditimi, duke shprehur gatishmërinë për zbatimin e tyre. Gjithashtu kanë përcjellë komentet e tyre respektive, MIE me anë të shkresës nr. 105/14 prot. KLSH, datë 01.08.2022 (prot. KLSH), Bashkia Tiranë me anë të shkresës nr. 105/15 prot., datë 01.08.2022 (prot. KLSH), dhe Policia e Shtetit me anë të shkresës nr. 105/16 prot., datë 02.08.2022 (prot. KLSH), trajtuar në vijim të raportit të auditimit.

3. DETAJET E AUDIMIT

3.1 Vlerësimi i risqeve të aktiviteteve të subjektit

Risqet e aktivitetit të subjekteve janë ato risqe me të cilat përballen institucionet e audituara për realizimin e funksioneve dhe përgjegjësi që lindin nga aktiviteti i tyre në tërësi, si dhe në lidhje me sinjalizimin rrugor në veçanti. Risqet e aktivitetit të subjekteve janë analizuar dhe evidentuar të klasifikuara fillimisht në risqe *strategjike, financiare, rregullatorë dhe juridik & operacional* dhe sipas analizës SWOT: fuqitë, dobësitë, shanset, kërcënimet, detajuar në faktorë të brendshëm dhe të jashtëm.

Tabela 10: Klasifikimi i risqeve në risk strategjik, financiar, rregullatorë dhe juridik & operacional.

Nr.	Risku i Subjektit	Kategorizimi i riskut	Niveli i Riskut
1	Dokumente politikash dhe veprimi jo të përditësuar	Risk Strategjik	I Lartë
2	Burime financimi të paqëndrueshme	Risk Financiar	I Mesëm
3	Projekte me fokus sinjalisitkë, të limituara		I Mesëm
4	Mungesë transparence e investimeve		I Mesëm
5	Legjislacioni shqiptarë jo plotësisht në përputhje me Direktivat e BE-së	Risk Rregullator dhe Juridik	I lartë
6	Mungojnë programet e edukimit mbi sinjalistikën rrugore		I mesëm
7	Nuk ka udhëzime që përcaktojnë shpeshtësinë dhe metodologjinë e kryerjes së inspektimeve rrugore nga ARRSH		I Mesëm
8	Mungesa e monitorimit të zbatimit dhe problematikave të lidhura me sinjalistikën rrugore	Risk Operacional	I Lartë
9	Mungesa e planeve urbane të trafikut		I Lartë
10	Nuk janë ngritur qendra të menaxhimit elektronik të trafikut.		I Lartë
	Pamjaftueshmëri e stafit të kualifikuar për sinjalistikën rrugore		I Lartë

Burimi: Dokumentacioni i auditimit

Përpunoi: Grupi i auditimit

Tabela 11: Analiza SWOT

	Fuqitë (S)	Dobësitë (W)
Faktorë të brendshëm	Rrjet rrugor përgjithësisht i konsoliduar; Kodi Rrugor i përditësuar; Miratimi i Strategjisë të sigurisë rrugore 2010– 2020; Miratimi i Planit Komëbtarë të Rishikuar të Transportit; Miratimi i Strategjisë Sektoriale të Transportit 2016-2020; Manuali i Sinjalizimit Rrugorë Auditues dhe Inspektor të sigurisë rrugore, të certifikuar.	Dokumente politikash dhe veprimi jo të përditësuar; Burime financimi të paqëndrueshme dhe financime të ulta për sinjalistikën rrugore. (Projekte 100% sinjalistikë, të limituara); Sinjalistikë rrugore jo e plotë; Legjislacioni shqiptar, për menaxhimin e trafikut sistemet dhe sigurinë rrugore, jo i harmonizuar me Direktivat e BE-së. Auditimet e sigurisë rrugore, nuk janë ende rutinë. Kapacitet të ulta inspektimi. Mungojnë programe të edukimit të përdoruesit të rrugës, dhe edukimi i tyre me sinjalistikën rrugore. Mungesë e stafëve të kualifikuar për sinjalistikën rrugore. Analiza e studime për sinjalistikën rrugore dhe pikat e zeza, të limituara dhe që nuk parashikojnë masa për përmirësime të mëtejshme. Mungesa e strukturës për sinjalistikën rrugore (Bashkia Fier) Mungesa e hartave të rrugëve me elementët përbërës të tyre, dhe e planeve urbane të trafikut. Mungesa e ngritjes së qendrave të menaxhimit elektronik të trafikut.
	Shanset (O)	Kërcënimet (T)
Faktorë të jashtëm	Direktivat e BE-së: Përshtatja plotësisht e legjislacionit për sinjalistikën rrugore sipas standardeve të BE-së; Mbështetje teknike nga organizata ndërkombëtare; Burime financimi nga donatorë të huaj. Analiza e vlerësime të sigurisë rrugore dhe infrastrukturës rrugore (sinjalistika rrugore), nga ndërkombëtarë.	Mungesa e regjistrimit të pronësisë të rrjetit rrugorë; Situata e krijuar nga Pandemia Covid-19; Sfida energjetike; Pagjëndrueshmëria ekonomike; Investime në fusha të tjera dhe ente të tjera, të cilat devijojnë, bllokojnë ose dëmtojnë sinjalistikë rrugore, jashtë kontrollit të strukturave nën auditim.

Burimi: Dokumentacioni i auditimit

Përpunoi: Grupi i auditimit

3.2 Objektiva të auditimit

Ky auditim kishte si objektiv vlerësimin e performancës së veprimtarisë së institucioneve përgjegjëse në drejtim të përmirësimit të sinjalistikës rrugore, si element kyç i infrastrukturës rrugore, me një ndikim relevant në sigurinë rrugore. Për të vlerësuar ekonomikitetin, auditimi përgjithësisht fokusohet tek inputet, për të vlerësuar eficiencën fokusi vendoset tek inputet e përdorura dhe outputet e prodhuara, ndërsa për të vlerësuar efektivitetin fokusi vendoset tek rezultatet e arritura në raport me objektivat e synuara.

Duke qenë se, ky auditim u përqendrua kryesisht tek rezultatet e arritura në raport me objektivat e synuara, si dhe tek aktivitetet e ndërmarra për zbatimin dhe monitorimin e aktiviteteve të ndërmarra me qëllim shtimin e ndikimit të sinjalistikës në rritjen e sigurisë rrugore, *fokusi i tij ishte tek vlerësimi i efektivitetit dhe eficiencës së veprimtarisë së institucioneve përgjegjëse.*

3.3 Pyetjet e auditimit

Pyetja kryesore:

A ka qenë efektive dhe efciente veprimtaria e strukturave përgjegjëse në drejtim të përmirësimit të sinjalistikës rrugore, për periudhën 2018-2021?

Nënpyetjet e nivelit të parë:

1.1 A është mbështetur sinjalistika rrugore nga një proces planifikimi i vazhdueshëm dhe i qëndrueshëm?

Nënpyetjet e nivelit të dytë:

1.1.1 A janë ngritur dhe a kanë funksionuar në mënyrë të plotë strukturat përgjegjëse për sinjalistikën rrugore, gjatë periudhës nën auditim?

Nënpyetjet e nivelit të parë:

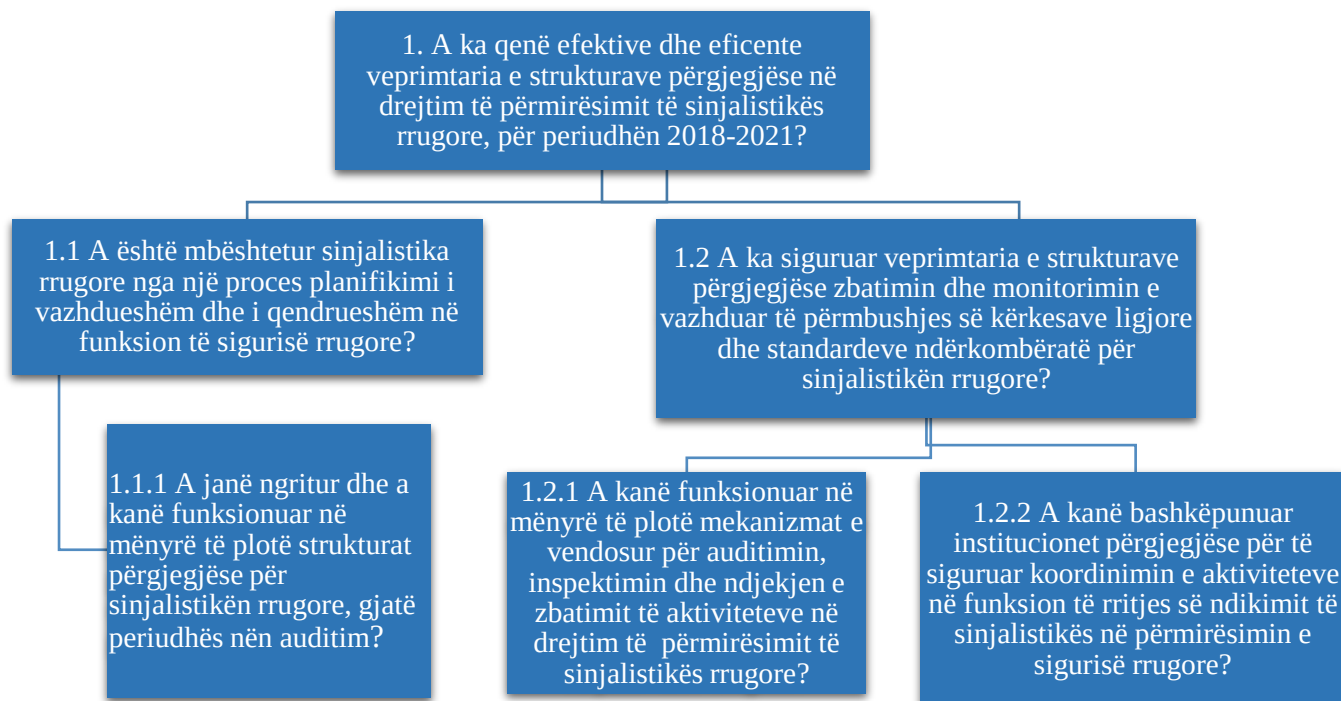
1.2 A ka siguruar veprimtaria e strukturave, monitorimin e vazhduar të përmbushjes së kërkesave ligjore dhe standardeve ndërkombëtare për sinjalistikën rrugore?

Nënpyetjet e nivelit të dytë:

1.1.2 A ka siguruar veprimtaria e strukturave përgjegjëse zbatimin dhe monitorimin e vazhduar të përmbushjes së kërkesave ligjore dhe standardeve ndërkombëtare për sinjalistikën rrugore?

1.1.3 A kanë bashkëpunuar institucionet përgjegjëse për të siguruar koordinimin e aktiviteteve në funksion të rritjes së ndikimit të sinjalistikës në përmirësimin e sigurisë rrugore?

Piramida e pyetjeve të auditimit:



3.4 Fushëveprimi i auditimit

Sikurse trajtuar edhe më lartë, fokusi i këtij auditimi ishte vlerësimi i efektivitetit dhe eficiencës së veprimtaria e strukturave përgjegjëse, në drejtim të përmirësimit të sinjalistikës rrugore, në rrugët shtetërore dhe rurale për periudhën 2018-2021.

Ky auditim u përqendrua tek vlerësimi i veprimtarisë së strukturave përgjegjëse në drejtim të përmirësimit të sinjalistikës rrugore nëpërmjet sigurimit të sinjalistikës rrugore bashkëkohore, në përputhje me standardet e BE dhe në respekt të standardeve të pranuar dhe sanksionuara në Kodin Rrugor të Republikës së Shqipërisë, si element integral i sigurisë rrugore.

Në drejtim të sinjalistikës rrugore janë përfshirë institucione me impakt të ndryshëm në bazë të mekanizmave të instaluar për investim, monitorim e kontroll, auditim, koordinim e raportim të situatës në vijimësi. Kryesisht peshën më të madhe e kanë entet pronarë të rrugëve dhe për këtë arsye janë përfshirë në auditim ARRSH në varësi të MIE dhe MIE, Drejtoria e Përgjithshme e Policisë Shtetit, dhe dy njësi të vetëqeverisjes vendore, në cilësinë e entit pronar të rrugëve urbane dhe rurale nën juridiksionin e tyre, Bashkia Tiranë dhe Bashkia Fier.

4. SHTJELLIMI I PYETJEVE DHE NËNPYETJEVE

Mesazhi i auditimit:

Për periudhën 2018-2021, përmirësimi i sinjalistikës rrugore nuk është adresuar në mënyrë plotësisht efektive dhe eficiente. Strategjia për Sigurinë Rrugore 2011-2020, pavarësisht parashikimit për t'u përditësuar në intervale kohore (p.sh çdo vit), nuk është rishikuar asnjëherë. Plani i fundit i veprimit për këtë Strategji, i cili ka pasur në përbërje edhe aktivitete për përmirësimin e sinjalistikës rrugore, ka mbuluar periudhën deri në vitin 2015. Me gjithë zvogëlimin e numrit të vdekjeve në aksidentet rrugore në vitin 2020 krahasuar me vitin 2009 (viti referencës sipas strategjisë), numri i aksidenteve dhe numri i të plagosurve në aksidentet rrugore ka mbetur në të njëjtat nivele. Në vitet 2020-2021, megjithëse lëvizja ka qenë e kufizuar si rezultat i pandemisë Covid-19, numri i personave të plagosur rëndë në aksidente rrugore me faktor sinjalistikën rrugore, zinte rreth 10 % të totalit të të aksidentuarve rëndë. Edhe pse periudha në të cilin shtrihet strategjia e parë ka përfunduar, ende nuk është hartuar Strategjia e re për Sigurinë Rrugore.

Nga auditimi nuk u siguruan evidenca mbi funksionimin e Komitetit Ndër-Ministror për Sigurinë Rrugore (KNSR), Sekretarisë Teknike të tij, apo Grupit Qendror të Drejtimit, që sipas kuadrit ligjor në fuqi, përbëjnë sistemin e menaxhimit të sigurisë rrugore në Shqipëri, pjesë e të cilës është edhe sinjalistika rrugore.

Auditimi dhe inspektimi i sigurisë rrugore pothuajse nuk është kryer për periudhën në auditim, pasi në entet pronare të rrugëve dhe në MIE nuk janë ngritur strukturat përgjegjëse për to. Certifikimi i fundit i audituesve/inspektorëve të sigurisë rrugore është kryer në vitin 2017, e nuk ka vijuar më tej, pasi me ristrukturimin e ministrive të ndodhur në këtë vit, janë shkruar drejtoritë përgjegjëse. Për ata auditues të certifikuar (26 gjithsej) nuk ka vijuar trajnim periodik, duke mos siguruar aftësimin e plotë të tyre për kryerjen e auditimeve dhe inspektimeve të sigurisë rrugore. Vendi ynë ende nuk ka një Qendër të Kontrollit dhe Monitorimit të Trafikut, ndërsa 23 pajisjet e Sistemit të menaxhimit të trafikut në rrugët kombëtare, nuk funksionojnë. Sinjalistika rrugore është ngarkuar në mënyrë të pjesshme në sistemin GIS.

Bashkëpunimi i institucioneve përgjegjëse për të koordinuar aktivitetet në funksion të rritjes së ndikimit të sinjalistikës në përmirësimin e sigurisë rrugore evidentohet nga auditimi se, në faza

të caktuara të zbatimit të strategjisë ka qenë jo i mjaftueshëm dhe në momente të tjera deri në jo-ekzistent.

4.1 A është mbështetur sinjalistika rrugore nga një proces planifikimi i vazhdueshëm dhe i qëndrueshëm në funksion të sigurisë rrugore?

4.1.1 A janë ngritur dhe a kanë funksionuar në mënyrë të plotë strukturat përgjegjëse për sinjalistikën rrugore, gjatë periudhës nën auditim?

➤ Strategjia për Sigurinë Rrugore dhe Planet e Veprimit

Me VKM nr.125, datë 23.02.2011 “Për zbatimin e objektivave për përmirësimin e sigurisë rrugore” është miratuar Strategjia Kombëtare e sigurisë rrugore 2011-2020 dhe plani i veprimit për sigurinë rrugore 2011-2015. Strategjia është miratuar në zbatim të objektivave të Qeverisë për përmirësimin e sigurisë rrugore dhe uljen e numrit të aksidenteve rrugore: “Objektivi i Strategjisë Kombëtare për Sigurinë Rrugore është reduktimi me 50% i aksidenteve me vdekje dhe i plagosjeve në v. 2020, krahasuar me v. 2009 (EU-SEETO)”.

“Qëllimi është përmirësimi i ndjeshëm i sigurisë rrugore deri në vitin 2020, kur rreziku i vdekjeve dhe plagosjeve nga aksidentet rrugore, të jetë përgjysmuar në krahasim me atë të vitit 2009”.⁵³

“Plani i Veprimit përmban ndërhyrjet e kërkuara për zgjidhjen e problemeve dhe mangësive specifike të sigurisë rrugore, si dhe nevojat përkatëse në Shqipëri. Ai përfshin elementët kryesorë dhe aspiratat e të gjitha planeve ekzistuese të sigurisë rrugore të ndërmarra nga KNSRr-ja dhe agjencitë e tjera përgjegjëse për sigurinë rrugore.”⁵⁴

“Plani i Veprimit i detajuar, është përgatitur si një dokument shoqërues dhe tregon aktivitete dhe ndërhyrje që duhet të kryhen.

“Në dispozicion të Planit të Veprimit duhet të vihen fonde me destinacion që të jenë të vlefshme për zbatimin e Strategjisë së Sigurisë Rrugore”.⁵⁵

“Roli i Komitetit Ndërmintor për Sigurinë Rrugore duhet të fuqizohet. Autoriteti Rrugor Shtetëror (ARSH) duhet të forcojë sektorin e sigurisë rrugore me njohuri të mira në projekte rrugësh, planifikim trafiku, planifikim të përmirësimit të pikave të zeza, ASRr dhe ISRr”⁵⁶

Zonat që kërkojnë vëmendje më urgjente

- Zonat prioritare që duhet të kenë vëmendjen e duhur:
 - ✓ Forcimi i institucionit bashkërendues qeveritar sekretaria e KNSR-së.
 - ✓ Përmirësimi i menaxhimit koordinues dhe financimit të sigurisë rrugore;
 - ✓ Ndryshimet e nevojshme të legjislacionit për të përmirësuar aspektet e sigurisë rrugore
 - ✓ Përmirësime të nevojshme në sistemin e të dhënave të aksidenteve veçanërisht në përdorimin e tyre për analiza dhe kërkime etj.”⁵⁷

“Për të garantuar një progres të pranueshëm në lidhje me uljen e numrit të aksidenteve serioze, strategjia përcakton se është e nevojshme të analizohet dhe përmirësohet rrjeti ekzistues rrugor si dhe projektimi dhe ndërtimi i rrugëve të reja në përputhje me Direktivën 2008/96/EC e datës 19 nëntor 2008, “Për menaxhimin e sigurisë në infrastrukturën rrugore”,⁵⁸.

⁵³ Strategjia Kombetare per sigurine rrugore 2011-2020, pika 3.22, faqe 13

⁵⁴ Strategjia Kombetare per sigurine rrugore 2011-2020, pika 1.4, faqe 6

⁵⁵ Strategjia Kombetare per sigurine rrugore 2011-2020, pika 4.2 faqe 19.

⁵⁶ Strategjia për sigurinë rrugore 2011-2020 faqe 30 , pika 6.6.1

⁵⁷ Strategjia për sigurinë rrugore 2011-2020 faqe 18 kapitulli 3.6, pika 1

⁵⁸ Strategjia për sigurinë rrugore 2011-2020 faqe 14.

Problematikat e trajtuara në strategjinë 2011-2020:

“Cilësia e rrugëve të projektuara dhe të ndërtuara nga pikëpamja e sigurisë rrugore është shumë larg asaj që kërkohet. Analiza e faktorëve kritike, për zbatimin e Strategjisë së Sigurisë Rrugore evidenton ndër të tjera elementet e mëposhtëm si vijon :

- Supervizion i pamjaftueshëm;
- Mungesa e udhëzuesve/manualeve të projektimit të rrugëve në Shqipëri;
- Mungesa e konsiderimit të faktorëve që lidhen me sigurinë rrugore gjatë planifikimit, ndërtimit dhe mirëmbajtjes;
- Sinjalitikë rrugore e pamjaftueshme;
- Mungesa për kalim të sigurtë këmbësorësh;
- Programim jo sistematik për përmirësimin e pikave të rrezikshme (pikat e zeza) në rrjetin rrugor;
- Mungesë e Auditimit të Sigurisë Rrugore për rrugët e reja;
- Mungesë e Inspektimit të Sigurisë Rrugore për rrugët ekzistuese”⁵⁹.

“Aksesi efektiv dhe zhvillimi i kontrolluar janë elemente të rëndësishëm për mënjanimin e zhvillimit të rrjeteve rrugore të pasigurtë dhe sistemi i detyrueshëm i auditimit të sigurisë rrugore dhe kontrolleve të tjera përbëjnë masat parandaluese për problemet rrugore.

Studimi sistematik që do t’i bëhet rrjetit rrugor ekzistues nëpërmjet Inspektimit të Sigurisë Rrugore (ISRR) do të mundësojë identifikimin dhe eliminimin e problemeve potenciale të sigurisë si dhe do të mundësojë edhe rishikimin e limiteve aktuale të shpejtësisë dhe sinjalitikës paralajmëruese e cila nuk është në nivelin e duhur. Për shembull, ka disa pozicione ku janë instaluar shenjat dhe vijëzimet stop, por që përdoren në “kryqëzime me prioritet” duke injoruar shenjën stop. Kjo çon në mosrespektim të shenjave/vijëzimeve stop dhe duhet të bëhet një rivijëzim i këtyre pikave për t’i dalluar si “kryqëzime me prioritet” duke lënë shenjat stop vetëm atje ku nevojiten. Shenjat paralajmëruese nuk janë gjithnjë konsistente ose të vendosura në mënyrë korrekte dhe kjo mund të çojë në manovra të rrezikshme të minutës së fundit nga drejtuesit e mjeteve që ndryshojnë korsitë, duke shtuar konfliktet dhe rrezikun potencial për aksidente. Normat e shpejtësisë janë gjithashtu të pasakta për disa pozicione. Për më tepër një program me afate të përcaktuara për përmirësimin e pikave të zeza do të ndihmojë në përmirësimin e situatës së sigurisë rrugore”⁶⁰.

Strategjia

Në strategji përcaktohet se: “Roli i Komitetit Ndërmintor për Sigurinë Rrugore duhet të fuqizohet. Autoriteti Rrugor Shtetëror (ARSH) duhet të forcojë sektorin e sigurisë rrugore me njohuri të mira në projekte rrugësh, planifikim trafiku, planifikim të përmirësimit të pikave të zeza, ASRR dhe ISRR. Forcimi i institucionit bashkërendues qeveritar sekretaria e KNSR-së.

Strategjia si një sistem kryesor dhe sistematik për uljen e numrit të aksidenteve, duhet të adoptohet dhe integrohet në të gjithë legjislacionin dhe dokumentacionet e tjera.”⁶¹ “Ky dokument është i hapur dhe afatgjatë dhe duhet të vlerësohet dhe të ndryshohet nga KNSR-ja me qëllim përmirësimi në interval kohorë (1 herë në vit).”⁶² Referua Kapitullit për Raportimin dhe monitorimin e Strategjisë, respektimi dhe zbatimi i ligjit duhet të monitorohet vazhdimisht.

Në Raport Progresin e KE 2021 për vendin tonë, tërhiqet vëmendja mbi vonesën në përgatitjen dhe miratimin e dokumenteve strategjik të fushës ku sinjalistika rrugore vepron, si dhe mbi pamjaftueshmërinë e kapaciteteve për të kryer inspektimet e nevojshme. “Shqipëria duhet të përgatisë dhe miratojë Strategjinë e re të Sigurisë Rrugore dhe Planin e Veprimit të saj, në

⁵⁹Strategjia për sigurinë rrugore 2011- 2020 faqe 12, 13.

⁶⁰Strategjia për sigurinë rrugore 2011- 2020 faqe 2

⁶¹Strategjia për sigurinë rrugore 2011-2020 faqe 32 kapitulli 9.1 kalendar i propozuar për zbatimin e masave

⁶²VKM nr. 125 datë 13.07.2011, me të cilën është miratuar Strategjia për Sigurinë Rrugore 2011-2020 pika 1.3

përputhje me Planin e Veprimit për Sigurinë Rrugore të Komunitetit të Transportit. Shqipëria për afroi më tej legjislacionin e saj për testet periodike të kontrollit. Shqipëria nuk i ka forcuar ende kapacitetet e saj inspektuese. Nevojiten më shumë përpjekje për të harmonizuar legjislacionin shqiptar për sistemet e menaxhimit të trafikut dhe sigurinë rrugore (duke përfshirë edukimin dhe zbatimin e sigurisë rrugore).”⁶³ “Në raste të tilla, ka shumë rëndësi që siguria rrugore të ngrihet në një departament të vetëm në mënyrë që udhëzimet të vijnë nga një autoritet i lartë (KNSRr) me qëllim që veprimet e kryera të maksimizojnë ndikimin e tyre në nivel kombëtar edhe në rastin kur roli i bashkërendimit t’i jepet një departamenti të vetëm.”⁶⁴

Objektivi i Strategjisë Kombëtare të Sigurisë Rrugore ishte reduktimi me 50% i aksidenteve me vdekje dhe i plagosjeve në vitin 2020, krahasuar me vitin 2009, referuar vizionit të EU-SEETO. Referuar të dhënave të siguruara gjatë auditimit, në vitin 2009 nr. i aksidenteve ishte 1465, numri i të vdekurve nga aksidente rrugore ishte 378, ndërsa numri i plagosjeve ishte 1462. Në vitin 2020 rezultuan 1234 aksidente, 181 të vdekur nga aksidentet rrugore, ndërsa numri i të plagosurve ishte 1417.

Gjetje nga auditimi:

1. Strategjia e Sigurisë Rrugore 2011-2020, ka pasur si objektiv reduktimin me 50% të aksidenteve me vdekje dhe të plagosjeve në vitin 2020, krahasuar me vitin 2009, me vizionin për krijimin e tendencave pozitive në uljen e vazhdueshme të numrit të aksidenteve. Ky dokument duhet të vlerësohet dhe ndryshohet nga KNSR-ja në intervale kohore, p.sh. 1 herë në vit.⁶⁵

Nga analizimi i të dhënave statistikore mbi aksidentet rrugore me pasoje vdekje u vu re se, numri i vdekjeve në aksidente rrugore është reduktuar me rreth 50%, ndërsa numri i të plagosurve dhe numri i aksidenteve ka mbetur në nivele të njëjta.

Për periudhën objekt auditimi, konstatuam se:

- Nuk është dokumentuar ndryshimi apo përditësimi i Strategjisë në intervale kohore, pavarësisht ndryshimeve strukturore që kanë pësuar institucionet qendrore ministritë anëtare të KNSR-së.
- Nga auditimi nuk janë siguruar evidenca për mbledhje të zhvilluara nga KNSR, dhe/apo propozime të tij për marrjen e iniciativës ligjore për nxjerrjen e një Strategjie të re, për periudhën 2021 e në vijim. Nga hulumtimet në faqen zyrtare të MB dhe MIE, evidentohet se në vitin 2019, është zhvilluar një Konferencë për sigurinë rrugore, nga MIE dhe Ministria e Brendshme, si institucione anëtare të KNSR-së.
- Plani i fundit i veprimit për zbatimin e Strategjisë, ka mbuluar periudhën 2011-2015 dhe përfshinte aktivitete për përmirësimin e sinjalistikës rrugore. Në vijim, nuk janë siguruar evidenca për pasjen në veprim të një plani për zbatimin e strategjisë për periudhën nën auditim.

Konkluzione:

1.1 Mungesa e evidencave lidhur me mbledhjet e KNSR-së, nuk ofron siguri mbi marrjen e hapave të nevojshme, për adresimin e problematikave të lidhura me mospërditësimin e Strategjisë, dhe mosndjekjes së saj me Plane veprimi, për periudhën nën auditim.

1.2 Mungesa e rishikimit të Strategjisë 2011-2020, mungesa e planeve të veprimit për periudhën nën auditim, ristrukturimi që kanë pësuar ministritë anëtare të KNSR-së dhe riorganizimi sipas ndarjes së re administrative në organet e pushtetit vendor nuk kanë siguruar ndjekjen në kohë të

⁶³Raport Progresi Shqipërisë, 2021, KE, fq. 105.

⁶⁴Rishikimi i Performancës së Sigurisë Rrugore në Shqipëri, Komisioni Ekonomik për Evropën i Kombeve të Bashkuara (UNECE/KEKBE), fq. 39

⁶⁵VKM nr. 125 datë 13.07.2011, me të cilën është miratuar Strategjia për Sigurinë Rrugore 2011-2020 pika 1.3

problematikave në fushën e sigurisë rrugore, element i së cilës është edhe sinjalistika, për realizimin e objektivave të strategjisë.

1.3 Mungesa e hartimit të një Strategjie të re, nuk ka siguruar përcaktimin e objektivave strategjikë dhe planeve të veprimit që duhet të ndiqen nga institucionet përgjegjëse për sigurinë rrugore për vitin 2021 e në vijim.

Rekomandime:

1.1. Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, në cilësinë e anëtarit të KNSR-së, dhe Ministrisë përgjegjëse për transportin dhe infrastrukturën, të ndërmarrë hapat e nevojshme ligjore për hartimin dhe miratimin e Strategjisë së re për Sigurinë Rrugore dhe Planit të Veprimit, me qëllim adresimin e sigurisë rrugore në nivel kombëtar.

Brenda datës 31.07.2023

1.2. Drejtoria e Përgjithshme e Policisë së Shtetit dhe Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë të propozojnë për t'u përfshirë në Strategjinë e re, aktivitete që ndikojnë në përmirësimin e sinjalistikës, në përputhje me standardet e sigurisë rrugore dhe direktivat e BE-së.

Në vijimësi

Komentet e subjektit të audituar: Në vijim të përcjelljes së projekt-raportit të auditimit, MIE me anë të shkresës nr. 3308/2 prot., datë 29.07.2022, protokolluar në KLSH me nr. 105/14 prot., datë 01.08.2022, ka përcjellë: “Përsa i përket disa prej afateve kohore të dhëna në rekomandimet e Projekt-raportit të auditimit, propozojmë që afati për realizimin e këtyre procedurave të zgjatet me të paktën 6 muaj, duke qenë se procedurat e nevojshme administrative të evidentuara, kërkojnë më tepër kohë për realizimin e tyre. Rekomandimet, për të cilat propozohet dhe kërkohet zgjatja e afatit të realizimit të tyre, janë si vijon:

Rekomandimi 1.1: Hartimi dhe miratimi Strategjisë së re për Sigurinë Rrugore dhe Planit të Veprimit;

Rekomandimi 4.1: Mbi caktimin e Kryetarit të Grupit të Drejtimit dhe bashkërendimi i zbatimit të detyrave që dalin nga problemet e sigurisë rrugore;

Rekomandimi 7.1: Rishikimi i aktmarrëveshjes midis MIE, UPT dhe IT, mbi zhvillimin e kurseve të audituesve/inspektorëve të sigurisë rrugore;

Rekomandimi 8.1: Mbikëqyrja e aktmarrëveshjes së sipërcituar me qëllim realizimin e saj”

Qëndrimi i grupit të auditimit: Observacioni i mësipërm pranohet.

➤ **Analizimi i thelluar i aksidenteve rrugore, me fokus problematikat e lidhur me sinjalistikën rrugore.**

Në vijim të vlerësimit të arritjes së objektivit strategjik për sigurinë rrugore në vendin tonë, grupi i auditimit kërkoi nga strukturat përkatëse të sigurisë rrugore në DPPSH, të dhëna për aksidente rrugore në tërësi dhe aksidente rrugore që kanë ndodhur me faktor sinjalistikën rrugore.

Tabela 12: Të dhënat statistikore për aksidente rrugore që kanë ndodhur në vitet 2018-2021

Viti	Nr.aksidente	Nr. personash të vrarë	Nr. personash të plagos. rëndë	Nr. personash të plagos. lehtë
Viti 2018	1718	213	312	1766
Viti 2019	1498	227	260	1557
Viti 2020	1234	181	183	1234
Vit 2021	1376	197	250	1413

Tabela 13: Të dhënat statistikore për aksidentet rrugore të lidhura me problematikat e sinjalistikës në rrugë në vitet 2018-2021

Viti	Aksidente	Të Vrarë	Plagos.Rëndë	Plagos. Lehtë
Viti 2018	68 ose 4%	7 ose 2.5%	30 ose 9.6%	37 ose 2.6%
Viti 2019	64 ose 4.9%	8 ose 3.5%	18 ose 7%	29 ose 1.8%
Viti 2020	64 ose 5%	7 ose 4%	20 ose 10%	42 ose 3.5%
Vit 2021	71 ose 5%	5 ose 2.5%	23 ose 9.8%	23 ose 1.4%
Totali ne vite	267 ose 4.9%	27 ose 3.1%	91 ose 9%	131 ose 2.2%

Burimi i informacionit: DPPSH
Punoi: Grupi Auditimit

Aksidentet rrugore të ndodhura me faktor sinjalistikën, kundrejt numrit të përgjithshëm të aksidenteve rrugore, sipas tabelave paraqitet:

- Numri total i të vrarëve për 4 vite në aksidente rrugore me faktor sinjalistika është 27 ose 3.1%, kundrejt numrit total 1878 të vrarë.
- Numri total i të plagosurve rëndë për 4 vite në aksidente rrugore me faktor sinjalistika është 91 ose 9%, kundrejt numrit total 1050 të plagosur rëndë.
- Numri total i të plagosurve lehtë për 4 vite në aksidente rrugore me faktor sinjalistika është 131 ose 2.2% numrit total të të plagosurve lehtë në aksidente rrugore.

Për periudhën nën auditim faktori sinjalistikë ka pasur impaktin e tij në numrin e aksidenteve rrugore të ndodhura me pasojë vdekjen dhe plagosjen.

Për aksidente rrugore të ndodhura gjatë vitit 2020 me faktor sinjalistikën, numri i personave të aksidentuar me pasojë vdekje zë 4% dhe plagosje e rëndë zë 10%, kundrejt totalit të personave të aksidentuar në rrugë. Pra, relativisht një numër i lartë me gjithë investimet e kryera në sinjalistikë. Për aksidente rrugore të ndodhura gjatë vitit 2021 me faktor sinjalistikën, numri i personave të aksidentuar me pasojë vdekje zë 2.5%, dhe plagosje e rëndë zë 9.8 % kundrejt totalit të personave të aksidentuar në rrugë, pra relativisht është një numër i lartë me gjithë investimet e kryera në sigurinë rrugore element i së cilës është dhe sinjalistika.

Për sa sipërcituar impakti i aksidenteve me faktor sinjalistikën rrugore për vitin 2020 në normën 10% të personave të aksidentuar rëndë, (periudhë ku lëvizja e mjeteve ka qenë e kufizuar), një trend i cili ka vijuar dhe në vitin 2021, është një tregues që kërkon vëmendje të shtuar nga institucion përgjegjëse në drejtim të përmirësimit të sinjalistikës rrugore.

Nga diskutimi me strukturat përgjegjëse, kjo lloj evidence, pra mungesa ose vendosja e gabuar e sinjalistikës rrugore, nuk mund të sigurohet nga kontakti i parë i policisë me aksidentin, pasi konkludimi nëse sinjalistika mungon apo është e gabuar në vendin e ngjarjes dhe ka qenë faktor në aksident bëhet nga ekspertë, në rastet kur pasojat e një aksidenti janë plagosje e rëndë ose vdekje (kur rasti përcillet në Prokurori). Tabela 13 (pjesë e raportit të auditimit) paraqet të dhënat mbi numrin e aksidenteve që kanë rezultuar me pasojë vdekjen ose plagosjen e rëndë, si rezultat i problematikave të lidhura me vendosjen/ose jo të sinjalistikës rrugore në vendin e ngjarjes. Referuar informacionit të përcjellë nga DPPSH, këto të dhëna, janë siguruar për grupin e auditimit në vijim të kërkesës së tij, nga dosjet e Prokurorisë, pasi sikurse trajtuam më sipër formulari i mbajtur nga policia në momentin e aksidentit nuk e përmban një fushë të tillë. Në rastet e aksidenteve me pasoja të rënda, MSHMS është një tjetër aktor i përfshirë në këtë proces, pasi përcjellë informacione mbi gjendjen e të aksidentuarve (p.sh. nëse kanë humbur jetën).

Në raportimet që kryen kjo Drejtori në analizën vjetore të institucionit apo dhe drejtoritë vendore në rrethe pasqyrohen dhe çështje të problemeve të rrugëve për shkak të sinjalistikës e cila mund të

sjellë pasoja fatale për jetën duke adresuar këto problematika dhe në entin pronar të rrugës ARRSH.⁶⁶ Në korrespondencat e DPP me entet pronare të rrugëve, evidentohet si problematikë sinjalistika rrugore.

Gjetje nga auditimi:

2. Drejtoria e Sigurisë Rrugore në DPPSH si struktura përgjegjëse për analizimin e të dhënave nëpërmjet Sektorit të Analizës dhe Statistikave përpunon të dhënat për aksidentet rrugore. Në zbatim të Udhëzimit nr. 920, datë 11.07.2008 “*Për hartimin e pasqyrave financiare në Policinë e Shtetit*”, pika 1.2 Drejtoria e Policisë Rrugore plotëson pasqyra statistikore:

- pasqyra përmbledhëse të aksidenteve rrugore, Model AIS, nr.6,
- pasqyra të aksidenteve rrugore sipas llojit të rrugës, vendit, kushteve e shkaqeve.

Drejtoria e Sigurisë Rrugore, Sektori i Statistikës dhe Analizës në DPPSH raporton mbi analizat e aksidenteve rrugore dhe statistikën lidhur me sigurinë rrugore. Statistikat e mbajtura nga DPPSH mbi shkaqet për aksidentet rrugore, për çështje që lidhen me sinjalistikën, vlerësojnë vetëm sjelljen e drejtuesit të mjetit (ne drejtim të respektimit ose jo të sinjaleve rrugore), dhe nuk marrin në konsideratë vendosjen e gabuar të sinjalistikës rrugore, mungesën e plotë apo të pjesshme të saj etj.

Duke marrë shkas nga të dhënat e siguruara nga Drejtoria e Sigurisë Rrugore në DPP, ku për vitet 2018-2021, aksidente rrugore me faktor sinjalistikë përbëjnë 3.1 % të numrit total të personave të vdekur nga aksidentet në rrugë, dhe 9% të numrit total të personave të aksidentuar rëndë, u konstatua se, nuk ka një evidencë të plotë nga struktura përkatëse të sigurisë rrugore ku të jenë raportuar aksidentet rrugore të ndodhura me pasojë vdekjen dhe plagosjen e rëndë si shkak më vete për mungesë sinjalistike, apo vendosje të gabuar të saj.

Në përfundim mungesa e një evidencë dhe një analizë të hollësishme me detaje për aksidente rrugore me faktor mungesën apo vendosjen e gabuar të sinjalistikës rrugore, nuk ofron mundësinë për të adresuar në mënyrë të plotë këto problematika.

Konkluzion:

2.1 Mungesa e evidencave statistikore mbi aksidentet me shkak mungesën apo/dhe vendosjen e gabuar të sinjalistikës rrugore, dhe mos analizimi në detaje i tyre në raportet vjetore të paraqitura nga struktura përgjegjëse të sigurisë rrugore në DPPSH-së për aksidentet rrugore, nuk ofron informacion të mjaftueshëm për të siguruar adresimin e këtyre problematikave. Përqindja e konsiderueshme e vdekjeve dhe plagosjeve të rënda të ndodhura me faktor sinjalistikë bën të nevojshëm identifikimin dhe analizimin e detajuar të tyre.

Rekomandime:

2.1 Të merren masa nga Drejtoria e Policisë Rrugore në Drejtorinë e Përgjithshme të Policisë së Shtetit, në bashkëpunim me strukturat përgjegjëse në Ministrinë e Shëndetësisë dhe Mirëqenies Sociale, si dhe në Prokurori, të cilat kryejnë hetime për këto aksidente, që të sigurohen evidenca nga raportet e aksidenteve, mbi mungesën dhe vendosjen e gabuar të sinjalistikës rrugore, me qëllim identifikim dhe adresimin e kësaj problematike.

Brenda datës 31.12. 2022 dhe në vijimësi

2.2 Drejtoria e Përgjithshme e Policisë së Shtetit, në raportet vjetore të aksidenteve të përfshijë dhe të trajtojë si element edhe aksidentet rrugore me faktor problematikë të lidhura me sinjalistikën rrugore, me qëllim identifikimin dhe sigurimin e transparencës lidhur me këtë problematikë.

⁶⁶ Analiza vjetore e Drejtorisë për aksidentet rrugore të ndodhura në vitin 2020.

➤ **KNSR, Sekretaria Teknike dhe Grupi Qendror i Drejtimit**

Në Rishikimin e Performancës së Sigurisë Rrugore në Shqipëri, UNECE, “Komiteti Ndërmintor për Sigurinë rrugore, si organi më i lartë politik dhe strategjik për sigurinë rrugore duhet të forcohet dhe fuqizohet për rezultate më të mira të sigurisë rrugore. Funksionet e koordinimit dhe sekretarisë (ang. secretariat) duhet të ofrohet nga personeli me përvojën e nevojshme në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe Infrastruktura.”⁶⁷ “KNSR shihet më shumë si një organizatë politike, nuk mblidhet rregullisht dhe shihet më shumë si një organizatë politike, nuk mblidhet rregullisht dhe sekretariati teknik (ang. technical secretariat) ekzistues nuk ka fuqi reale koordinuese”⁶⁸

Komiteti Ndërmintor i Sigurisë Rrugore,⁶⁹ drejtohet nga Kryeministri dhe ka në përbërje të tij anëtarët:

1. Ministri i Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacionit
2. Ministri i Brendshëm
3. Ministri i Mbrojtjes
4. Ministri i Mjedisit, Administrimit të Pyjeve dhe Ujërave
5. Ministri i Arsimit dhe i Shkencës
6. Ministri i Shëndetësisë
7. Ministri i Drejtësisë
8. Ministri i Financave

Komiteti Ndërmintor i Sigurisë Rrugore ka për detyrë të⁷⁰:

- Përcaktojë drejtimit e politikës së përgjithshme shtetërore ndërinstitucionale në fushën e sigurisë rrugore, mbështetur me programin e burimeve të ndryshme të financimit, për qëllimin final të parandalimit dhe uljes së numrit të aksidenteve automobilistike.
- Shqyrtojë dhe analizojë raportet 6-mujore të paraqitura nga sekretaria teknike, mbi rezultatet e arritjeve në zbatimin e objektivave prioritarë të institucioneve qendrore dhe vendore.
- Diskutojë çështje të rëndësishme që çmohen nga Kryeministri, Ministri i Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacionit dhe Ministri i Brendshëm.
- Sigurojë vazhdimësinë e kryerjes së funksionit të sekretarisë teknike dhe grupit qendror të drejtimit.
- Shqyrtojë raportet dhe dokumentet e përgatitura nga organizma ndërkombëtare, që ushtrojnë veprimtari në fushën e sigurisë rrugore.
- Vlerësojë raportet vjetore të paraqitura nga Ministri i Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacionit dhe Ministri i Brendshëm, brenda muajit shkurt të çdo viti.
- Vlerësojë dhe miratojë programet e objektivave dhe planet e veprimit të Ministrive anëtarë të KNSRr-së, për problemet e sigurisë rrugore. Këto programe paraqiten brenda muajit shkurt të çdo viti.

Referuar Urdhrit të Kryeministrit nr. 44, datë 24.03.2006 “Për zbatimin e objektivave të Strategjisë 2011-2020” pjesë e të cilit është edhe rregullorja Sekretaria teknike ka këto detyra të:

⁶⁷Rishikimi i Performancës së Sigurisë Rrugore në Shqipëri, UNECE, fq. 13

⁶⁸Rishikimi i Performancës së Sigurisë Rrugore në Shqipëri, Komisioni Ekonomik për Evropën e Kombeve të Bashkuara (UNECE/KEKBE), fq. 35.

⁶⁹Neni 1 i Urdhrit të Kryeministrit nr.13, datë 15.01.2002, ndryshuar me Urdhrin nr. 182, datë 16.11.2004, dhe me Urdhrin nr.12, datë 21.02.2007.

⁷⁰Neni 1 i rregullores së KNSR miratuar me Urdhrin nr.44 datë 24.03.2006 “Për zbatimin e objektivave për përmirësimin e sigurisë rrugore”, vënë në dispozicion grupit të auditimit nëpërmjet e-mailit zyrtar të MIE.

- Koordinojë punën me grupin qendror të drejtimit dhe institucionet publike, të cilat kanë si objekt të veprimtarisë së tyre sigurinë rrugore;
- Hartojë dhe zbatojë një program të detajuar të veprimeve dhe bashkëpunimit.
- Të gjitha ministritë, të përfaqësuara në KNSR, hartojnë programet e punës, për ndjekjen dhe zbatimin e objektivave, që përmirësojnë elementët e sigurisë rrugore, sipas detyrave të përcaktuara në planin e veprimit për sigurinë rrugore.

Referuar Strategjisë së Sigurisë Rrugore, një nga prioritare që duhet të ketë vëmendjen e duhur në fushën e sigurisë rrugore është: *“Forcimi i institucionit bashkërendues qeveritar sekretaria e KNSR-së.”*

Nga shqyrtimi dokumentacionit dhe përgjigjet e pyetësorëve rezultoi se:

MIE është institucioni përgjegjës për hartimin e politikave, përcaktimin e përparësisë dhe ndjekjen e zbatimit të tyre në fushën e përmirësimit të sistemit të sigurisë rrugore.

Me ndryshimet e fundit strukturore që ka pësuar institucioni, siguria rrugore ka kaluar në nivel sektori në Drejtorinë e Përgjithshme të Politikave dhe Zhvillimit të Infrastrukturës dhe Territorit, kur përpara ristrukturimin të institucionit në vitin 2017, siguria rrugore ishte në nivel drejtori⁷¹.

Në zbatim të përcaktimeve ligjore, nenit 3 të urdhrit nr.44, datë 24.03.2006, pjesë e të cilit është dhe rregullorja, Komiteti Ndërmnistror i Sigurisë Rrugore thirret nga Kryeministri, jo më pakse dy herë në vit. Referuar pikës 7 të nenit 2 të Rregullores për detyrat dhe funksionet e KNSR-së, KNSR vlerëson dhe miraton programet e objektivave dhe planet e veprimit të Ministrive anëtarë të KNSRr-së, për problemet e sigurisë rrugore. Këto programe paraqiten brenda muajit shkurt të çdo viti. Strategjia *“Për sigurinë Rrugore 2011-2020”* përcakton se *“Sekretaria teknike e sigurisë rrugore pranë KNSRr-së, duhet të përgatisë, të raportojë dhe publikojë raporte vjetore, në lidhje me progresin e arritur për zbatimin e kësaj strategjie”*⁷²

Grupi i auditimit i është drejtuar zyrtarisht MIE për të identifikuar veprimet e ndërmarra nga KNSR duke vënë theksin tek aktivitetet me fokus sinjalistikën rrugore. MIE në përgjigjen e saj zyrtare përcjellë me shkresën nr. 666/2 prot., datë 29.04.2022 është shprehur: *“Lidhur me funksionimin e KNSRr, ju sjellim në vëmendje se drejtohet nga Kryeministri, ndërsa MIE është vetëm një nga shtatë anëtarët e këtij Komiteti.”*

Referuar shkresës nr. 666/1, date 05.04.2022 dhe nr. 666/2, datë 23.04.2022, roli i Sekretarisë Teknike të KNSR, kryhet nga Drejtoria e Sigurisë Rrugore në MIE, por nga analizimi i strukturës së miratuar të MIE, nuk identifikohet një Drejtori e tillë, sepse sikurse trajtuar edhe në vijim, siguria rrugore në MIE, adresohet në nivel sektori.

Në këto kushte, nuk janë siguruar evidenca mbi funksionimin e KNSR-së dhe Sekretarisë Teknike të KNSR-së, në drejtim të sigurisë rrugore, pjesë e të cilës është edhe sinjalistika rrugore.

Referuar Rregullores së KNSRr-së, *“Drejtori i Drejtorisë së Përgjithshme të Politikave dhe Planifikimit për Transportin dhe Telekomunikacionin, në Ministrinë e Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacionit, është Kryetar i Grupit Qendror të Drejtimit.”*⁷³

*“Grupi qendror i drejtimit përbëhet nga përfaqësues të autorizuar të ministrive, të përfaqësuara në Komitetin Ndërmnistror të Sigurisë Rrugore, në nivel drejtor drejtorie. Ministria e Brendshme përfaqësohet me 2(dy) anëtarë, njëri nga Policia Rrugore dhe njëri nga pushteti vendor.”*⁷⁴

⁷¹ Grupit të auditimit nga Drejtoria e Mirëadministrimit të Burimeve Njerëzore, aseteve dhe Shërbimeve ju vu në dispozicion përshkrimet e punës, shkresat e procedurës së ndjekur për ristrukturimin, nr.3701/3 prot, datë 22.09.2020, nr.3701/4 prot date 23.09.2020, nr.3701/5 prot, datë 23.09.2020 dhe shkresa nr. 3701/12 datë 16.10.2020, Vendim i komisionit të ristrukturimit të MIE, në kuadër të ristrukturimit. Shkresa nr. 3701/14 vendimarrja e DAP.

⁷² Strategjia për sigurinë rrugore 2011-2020 faqe 7. Plani veprimit

⁷³ Neni 6 i Rregullores së KNSR, mirapjesë e Urdhrit 44, datë 24.03.2006, *“Zbatimin e Objektivave për Përmirësimin e Sigurisë Rrugore”*

⁷⁴ Urdhri 44, datë 24.03.2006, *“Zbatimin e Objektivave për Përmirësimin e Sigurisë Rrugore”*, pika 3.

Referuar nenit 6 Rregullores së KNSR-së, detyrat e këtij grupi janë:

1. Vlerësojë dhe bashkërendojë zbatimin e detyrave të evidentuara për problemet e sigurisë rrugore, sipas planeve të veprimit të institucioneve qendrore dhe organeve vendore.
2. Përcaktojë rrugët për zgjidhjen e problemeve të konstatuara nga vlerësimi i situatës, për të cilat kërkohet angazhimi i institucioneve përkatëse.
3. Evidentojë dhe analizojë problemet e sigurisë rrugore në nivel lokal, të bëra prezent nga grupi i eksperteve të çdo prefekturë.
4. Bashkëpunojë me sekretarinë teknike për përgatitjen nga kjo e fundit të materialeve që gjykohet të analizohen nga KNSRr.
5. Mblidhet periodikisht në fund të çdo periudhe 3 mujore, me njoftim të kryetarit të Grupit Qendror të Drejtimit.

Gjetje nga auditimi:

3.Me shkrirjen e Ministrisë së Punëve Publike dhe Transportit (MPPT) në vitin 2017, si rezultat i ristrukturimit të ministrive, u shkri edhe Drejtoria e Qarkullimit dhe Sigurisë Rrugore, e cila referuar kuadrit ligjor⁷⁵ në fuqi, duhet të ishte në rolin e Sekretarisë Teknike të KNSR-së. Me kalimin e kompetencave mbi fushën e transportit dhe infrastrukturës në MIE, në strukturat e miratuara gjatë periudhës nën auditim, nuk identifikohet kjo drejtori. Siguria Rrugore në MIE, për periudhën nën auditim është adresuar në nivel sektori (Sektori i Sigurisë Rrugore), ndërsa përpara ristrukturimit adresohet në nivel drejtorie. Nga shqyrtimi i detyrave të Sektorit të Sigurisë Rrugore në MIE, nuk identifikohet roli i këtij sektori si Sekretari Teknik e KNSR-së. Në kushtet e mungesës së përcaktimit të qartë në strukturë se cila duhet të ishte Sekretaria Teknike e KNSR-së, mungojnë evidencat mbi kryerjen e aktivitetit të kësaj strukture, e cila duhet të përgatis në kohë, materialet e mbledhjes dhe projekt-urdrat, që do të paraqiten për miratim në KNSR⁷⁶.

Në të njëjtën periudhë, me ristrukturimin e Ministrive, u shkri edhe Drejtoria e Përgjithshme e Politikave dhe Planifikimit për Transportin dhe Telekomunikacionin, në ish-MPPT. Drejtori i kësaj Drejtorie duhet të ishte Kryetar i Grupit Qendror të Drejtimit (G.Q.D). Për periudhën nën auditim, nuk dokumentohen mbledhjet periodike (çdo tre muaj) dhe aktiviteti i Grupit Qendror të Drejtimit, sipas detyrave të parashikuara.

Konkluzion:

3.1Mos dokumentimi i punës së Sekretarisë Teknike të KNSR-së: (i) nuk ofron siguri mbi koordinimin e punës me grupin qendror të drejtimit dhe institucionet publike, të cilat kanë si objekt të veprimtarisë së tyre sigurinë rrugore; si dhe (ii) nuk ofron siguri mbi hartimin dhe zbatimin e një programi të detajuar të veprimeve dhe bashkëpunimit në fushën e sigurisë rrugor, detyra të cilat duhet të ishin kryer nga kjo strukturë.

3.2Mungesa e evidencave në drejtim të punës së kryer nga Grupi Qendror i Drejtimit, i cili duhet të udhëhiqej nga Drejtor i një Drejtorie që sot nuk ekziston, nuk ofron siguri mbi punën e bërë gjatë periudhës nën auditim në drejtim të: vlerësimit dhe bashkërendimit të zbatimit të detyrave të evidentuara për problemet e sigurisë rrugore; përcaktimit të rrugëve për zgjidhjen e problemeve të konstatuara nga vlerësimi i situatës; evidentimit dhe analizimit të problemeve të sigurisë rrugore në nivel lokal; bashkëpunimit me sekretarinë teknike; etj.

⁷⁵ Urdhri nr. 44, viti 2006 “Për zbatimin e objektivave për përmirësimin e sigurisë rrugore”.

⁷⁶ Sekretaria Teknike përgatit në kohë, materialet e mbledhjes dhe projekturdrat, që do të paraqiten për miratim në KNSR (pika 1, neni 7 e rregullores “Për funksionimin e komitetit ndërmintor të sigurisë rrugore”, miratuar me Urdhrin nr. 44, datë 24 / 03 / 2006 “Për zbatimin e objektivave për përmirësimin e sigurisë rrugore”).

Rekomandim:

3.1 Ministri i Infrastrukturës dhe Energjisë të marrë masa për të siguruar funksionimin dhe forcimin e rolit të Sekretarisë Teknike të Komitetit Ndër-Ministror për Sigurinë Rrugore, me qëllim mbështetjen e KNSR-së.

Brenda datës 30.06.2023

3.2 Ministri i Infrastrukturës dhe Energjisë të marrë masat për të përcaktuar në mënyrë të qartë pozicionin sipas strukturës, i cili duhet të jetë Kryetari i Grupit Qendror të Drejtimit e që duhet të kryejë detyrat e nevojshme në funksion të përmirësimit të sigurisë rrugore në vend.

Brenda datës 30.06.2023

➤ *Strukturat përgjegjëse për sigurinë rrugore/sinjalistikën rrugore*

Në ligjin nr. 139/2015 “Për vetëqeverisjen Vendore”, neni 64, pika j, përcaktohet se, Kryetari i Bashkisë miraton strukturën, organikën e kategoritë /klasat e pagave për çdo pozicion të shërbimit civil dhe rregulloret bazë të administratës së bashkisë dhe të njësive e institucioneve buxhetore në varësi të bashkisë, në përputhje me legjislacionin në fuqi.

Gjetje nga auditimi:

4. Instituti i Transportit nuk ka një rregullore të brendshme, të përditësuar, në përputhje me funksionet dhe fushën aktuale të përgjegjësisë të MIE. Edhe pse Ministria është ristrukturuar në vitin 2017, struktura dhe organika e Institutit të Transportit në fuqi, vijon të jetë ajo e miratuara në vitin 2013⁷⁷. Ndërsa, Rregullorja e brendshme e Institutit të Transportit, është miratuar në vitin 2010, me shkresën të ish-Ministrit të Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacionit.

Në Rregulloren e miratuar në vitin 2010, nga ish-Ministri i Punëve Publike, Transportit dhe Telekomunikacionit aktualisht MIE, parashikohet Sektori i Politikave dhe Legjislacionit, sektor i cili nuk identifikohet në strukturën e miratuar në vitin 2013.

Në vitin 2019⁷⁸, Instituti i Transporteve ka dërguar në MIE për miratim draft-rregulloren e Institutit të Transporteve, shkresë e cila ka mbetur pa përgjigje.

Konkluzion:

4.1 Strukturat të cilat kanë për detyrë të trajtojnë ndjekjen dhe zgjidhjen e problematikave të sinjalistikës rrugore nuk mund të identifikojnë në kohë risqet që mund të vijnë si pasojë e mungesës së njohjes së detyrave të parashikuara në rregullore, si dhe mos rakordimi me strukturat përkatëse përgjegjëse në MIE, DPPSH, ARRSH dhe Bashkitë.

Rekomandime:

4.1 Drejtori i Institutit të Transportit të marrë masat për të përditësuar rregulloren e institucionit, në përputhje me strukturën aktuale, duke reflektuar detyrat e reja që burojnë nga ndryshimi i fushës së përgjegjësisë së Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë.

Brenda datës 31.12. 2022

4.2 Me hartimin dhe përcjelljen e draft-Rregullores së Institutit të Transportit, Ministri i Infrastrukturës dhe Energjisë të miratojë Rregulloren e brendshme të Institutit, me qëllim sigurimin e njohjes dhe zbatimin e detyrave të parashikuara në të.

Brenda datës 30.03.2023

⁷⁷Miratuar me Urdhrin e Kryeministrit nr.65, datë 27.05.2013, dhe në mbështetje të VKM nr.474, datë 16.06.2013

⁷⁸ Me shkresën nr.24 prot, datë 15.02.2019.

Gjetje nga auditimi:

5. Nga auditimi në Bashkinë Fier u konstatua se, për periudhën nën auditim ka mospërputhje midis Rregullores në fuqi të Bashkisë Fier dhe Strukturës së miratuar të saj. Konstatohet se, Rregullorja për organizimin dhe funksionimin e Bashkisë Fier është miratuar në 10.07.2017, ndërsa pas kësaj date struktura e Bashkisë Fier ka ndryshuar 4 herë⁷⁹, ndryshime të së cilës nuk janë reflektuar në rregullore.

Referuar Rregullores së miratuar në vitin 2017 (e fundit e miratuar në Bashkinë Fier) çështjet e sinjalistikës ndiqen nga një specialist i nivelit të lartë në Drejtorinë e Punëve Publike, ndërsa në organikën aktuale të miratuar në vitin 2021 çështjet e sinjalistikës rrugore trajtohen në Drejtorinë e Planifikimit dhe Zhvillimit të Territorit dhe Sistemit të Adresave, Transportit Publik dhe Sinjalistikës Rrugor, nga 2 specialistë të nivelit të lartë, detyrat e të cilëve nuk janë të përshkruara në rregulloren e vitit 2017.

Nga krahasimi i strukturës aktuale të miratuar në vitin 2021, me rregulloren për organizimin dhe funksionimin e Bashkisë Fier të miratuar në vitin 2017 konstatohet se, Ndërmarrja e Shërbimeve Publike, njësi varësie e Bashkisë Fier, funksionon pa një rregullore të miratuar.

Konkluzione:

5.1 Në kushtet kur detyrat e përshkruara në rregulloren e brendshme të Bashkisë Fier, nuk përkojnë me strukturën aktuale të miratuar të kësaj bashkie, funksionet që duhet të kryhen nga strukturat përgjegjëse për sinjalistikën rrugore, janë të papërcaktuara dhe si të tilla përmbajnë riskun e mungesës së efektivitetit.

5.2 Funksionimi i Ndërmarrjes së Shërbimeve Publike në Bashkinë Fier, pa një rregullore të brendshme të miratuar, nuk ofron siguri mbi kryerjen me efektivitet të detyrave të parashikuara për të.

Rekomandime:

5.1 Kryetari i Bashkisë Fier të marrë masa për përditësimin e rregullores së institucionit në përputhje me strukturën e miratuar të Bashkisë, me qëllimin kryerjen me efektivitet të detyrave të parashikuara edhe për strukturat përgjegjëse për sigurinë rrugore.

Brenda datës 31.12.2022

5.2 Kryetari i Bashkisë Fier të marrë masa për përditësimin e rregullores së institucionit në përputhje me strukturën e miratuar të Bashkisë, me qëllimin kryerjen me efektivitet të detyrave të parashikuara edhe për strukturat përgjegjëse për sigurinë rrugore.

Brenda datës 31.12.2022

4.2 A ka siguruar veprimtaria e strukturave përgjegjëse zbatimin dhe monitorimin e vazhduar të përmbushjes së kërkesave ligjore dhe standardeve ndërkombëtare për sinjalistikën rrugore?

⁷⁹ Me urdhrin e Kryetarit nr. 219, datë 02.05.2018 është miratuar struktura e institucionit të Bashkisë Fier. Me urdhrin e Kryetarit nr. 4, datë 09.01.2019 është miratuar struktura e institucionit të Bashkisë Fier. Me urdhrin e Kryetarit nr. 474, datë 31.12.2019 është miratuar struktura e institucionit të Bashkisë Fier. Me urdhrin e Kryetarit nr. 822 datë 08.11.2021 është miratuar struktura e institucionit të Bashkisë Fier.

4.2.1 A kanë funksionuar në mënyrë të plotë mekanizmat e vendosur për auditimin, inspektimin dhe ndjekjen e zbatimit të aktiviteteve në drejtim të përmirësimit të sinjalistikës rrugore?

“Studimi sistematik që do t’i bëhet rrjetit rrugor ekzistues nëpërmjet Inspektimit të Sigurisë Rrugore (ISRR) do të mundësojë identifikimin dhe eliminimin e problemeve potenciale të sigurisë si dhe do të mundësojë edhe rishikimin e limiteve aktuale të shpejtësisë dhe sinjalistikës paralajmëruese e cila nuk është në nivelin e duhur.”⁸⁰ “Aksesi efektiv dhe zhvillimi i kontrolluar janë elemente të rëndësishëm për mënjanimin e zhvillimit të rrjeteve rrugore të pasigurtë dhe sistemi i detyrueshëm i auditimit të sigurisë rrugore dhe kontrolleve të tjera përbëjnë masat parandaluese për problemet rrugore.”

Në Strategjinë Kombëtare të Sigurisë Rrugore 2011-2020, referuar analizës së faktorëve kritik, ndër elementët kryesor të problematikave fizike (inxhinerike) të rrugës, të cilët kërkonin ndërhyrje të menjëhershme, evidentoheshin:

Sinjalitikë rrugore e pamjaftueshme;

Mungesë e Auditimit të Sigurisë Rrugore për rrugët e reja;

Mungesë e Inspektimit të Sigurisë Rrugore për rrugët ekzistuese.

“Cilësia e rrugëve të projektuara dhe të ndërtuara nga pikëpamja e sigurisë rrugore është shumë larg asaj që kërkohet”⁸¹

A. Trajnimi dhe certifikimi i audituesve/inspektorëve të sigurisë rrugore.

Ashtu, si dhe në çdo fushë tjetër, edhe në fushën e sigurisë rrugore e më specifikisht në sinjalistikë rrugore, ngritja e kapaciteteve dhe zhvillimi i tyre është një domosdoshmëri për të siguruar rezultatet e synuara. Me qëllim kryerjen e auditimeve dhe inspektimeve të sigurisë rrugore pjesë integrale e të cilës është edhe sinjalistika rrugore, kandidatët për auditues/inspektor të sigurisë rrugore duhet të trajnohen, të certifikohen, dhe njohuritë e atyre tashmë të certifikuar duhet të rifreskohen dhe të përditësohen në mënyrë periodike.

Në vitin 2016, është lidhur Marrëveshja midis Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës (ish-MTI), dhe Universitetit Politeknik të Tiranës (UPT), nr. 6311 prot, datë 29.12.2016, me objekt dhe qëllim *“forcimi i bashkëpunimit dhe bashkërendimit të veprimtarisë së strukturave të dy institucioneve për marrjen e masave për të realizuar funksionimin e kursit të trajnimit për auditues/inspektor të sigurisë rrugore , në mbështetje të Strategjisë Kombëtare të Sigurisë Rrugore, sipas direktivave dhe udhëzimit të BE”*.

Në nenin 7 të Marrëveshjes së mësipërme përcaktohet se:

1. Të gjitha vendimmarrjet për kursin e trajnimit për auditues dhe inspektor të Sigurisë Rrugore, do të bëhen nga Bordi Drejtues.
2. Bordi përbëhet nga:
 - Drejtori i Përgjithshëm i Standardeve dhe Monitorimit në MTI (kryetar)
 - Drejtori i IT (anëtar)
 - Dekani i FIN (anëtar)

Në nenin 8 të Marrëveshjes përcaktohet se, komisioni i përzgjedhjes së kandidatëve, miratohet nga Bordi Drejtues.

Në nenin 3 të Marrëveshjes së mësipërme, përcaktohet se:

1. Instituti i Transportit ka për detyrë të vërë në dispozicion ambientet me të gjithë strukturat e nevojshme didaktike, për funksionimin e kurseve.

⁸⁰ Strategjia Kombëtare për Sigurinë Rrugore 2011 - 2020 *“Siguria Rrugore si një e drejtë dhe përgjegjësi për të gjithë”*, Kapitulli 6, pika 6.3, fq. 25.

⁸¹ Strategjia Kombëtare për Sigurinë Rrugore 2011 - 2020 *“Siguria Rrugore si një e drejtë dhe përgjegjësi për të gjithë”*, Kapitulli 2, pika 2.2.4, fq. 13.

2. Instituti i Transportit është përgjegjës për ngritjen dhe funksionimin e kursit. Ai ka për detyrë ngritjen e strukturave të nevojshme për mbarëvajtjen e kursit, përgjigjet për menaxhimin teknik dhe financiar të tij.

4. Komisioni nëpërmjet faqes zyrtare të IT, njofton se çfarë dokumentesh do të paraqiten nga kursantët dhe shpall datën e fillimit dhe mbarimit të aplikimit për audituesit/inspektorët të sigurisë rrugore.

Në nenin 11 të Marrëveshjes së mësipërme, përcaktohet se:

1. Kursi i trajnimit do të zhvillohet dy herë në vit (nga 1 kurs çdo 6 muaj). Numri i kursantëve për çdo grup do të jetë maksimumi 10.
2. Me vendim të Bordit nëse ka kërkesa të shtuara, mund të zhvillohen më shumë se dy kurse në vit.

Pjesë integrale e trajnimit të sigurisë rrugore është edhe moduli “Sinjalistika rrugore, roli dhe rëndësia e saj në parandalimin e aksidenteve. Planifikimi i sinjalistikës rrugore që në momentin e planifikimit dhe dizenjimit të rrugës, element bazë.”⁸²

Krahas kryerjes së trajnimeve për certifikimin e audituesve/inspektorëve të sigurisë rrugore, me qëllim për të siguruar aftësinë e duhur për të kryer auditimet/inspektimet e sigurisë rrugore, personat e certifikuar duhet të trajnohen në mënyrë periodike. Referuar pikës 1 të nenit 11 të Udhëzimit të përbashkët midis MPPT dhe MB, nr.9, datë 03.07.2012 “Marrja e certifikatës së aftësisë nuk përbën trajnim të plotë. Audituesi/inspektori duhet të marrë pjesë në kurse periodike trajnimi të mëtejshëm (minimumi një në dy vite).”

Referuar nenit 23 të udhëzimit të mësipërm, “1. Personat që marrin pjesë në kurse trajnimi për auditues/inspektorë të sigurisë rrugore me një kohëzgjatje të caktuar, në vend apo jashtë vendit dhe i plotësojnë kushtet e parashikuara sipas nenit 10, 11, mund të kërkojnë certifikatën e aftësisë së audituesit/inspektorit të sigurisë rrugore dhe për regjistrimin në regjistrin e audituesve/inspektorëve të sigurisë në rrugë. 2. Kërkesa duhet të paraqitet në NJAISR pranë Autoritetit Rrugor Shqiptar, në formë të shkruar, brenda 30 ditëve nga data e përfundimit të kursit të trajnimit, së bashku me dokumentet që vërtetojnë plotësimin e kushteve. 3. NJAISR-ja pranë Autoritetit Rrugor Shqiptar verifikon plotësimin e kushteve dhe do të vendosë për dhënien e certifikatës së kompetencës së audituesit/inspektorit të sigurisë rrugore, brenda 15 ditëve nga data e regjistrimit të kërkesës.”

- Analizimi i situatës për zhvillimin e kurseve për certifikimin e audituesve/inspektorëve të sigurisë rrugore:

Kursi i fundit për certifikimin e audituesve dhe inspektorëve të sigurisë rrugore është kryer në vitin 2017. Për periudhën 2018-2021, ai nuk ka vijuar të kryhet.

Referuar pikës 1, të nenit 11, të marrëveshjes së përbashkët nr. 6311 prot, datë 29.12.2016, midis ish Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës (ish-MTI), dhe Universitetit Politeknik të Tiranës (UPT), kursi i trajnimit për personat e interesuar për t’u certifikuar si auditues/inspektor të sigurisë rrugore duhet të zhvillohej dy herë në vit (nga 1 kurs çdo 6 muaj). Numri i kursantëve për çdo grup do të ishte maksimumi 10. Me vendim të Bordit nëse do të kishte kërkesa të shtuara, mund të zhvilloheshin më shumë se dy kurse në vit. Në nenin 7 të Marrëveshjes së mësipërme, përcaktohet se, të gjitha vendimmarrjet për kursin e trajnimit për auditues dhe inspektor të Sigurisë Rrugore, do të bëhen nga Bordi Drejtues. Ndërsa, në nenin 8 të Marrëveshjes përcaktohet se, komisioni i përzgjedhjes së kandidatëve, miratohet nga Bordi Drejtues.

Referuar të dhënave të siguruar nga grupi i auditimit, kursi për tu certifikuar si auditues të sigurisë rrugore është kryer për herë të fundit në vitin 2017 (jashtë periudhës nën auditim). Sipas raportit

⁸² Marrëveshja e lidhur midis Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës (MTI), dhe Universiteti Politeknik i Tiranës (UPT), nr. 6311 prot, datë 29.12.2016 (ish-MTI), neni 14.

të monitorimit të Strategjisë Sektoriale të Transportit, për vitin 2018, në vijim të trajnimeve të kryera deri në qershor 2017, në Shqipëri kanë qenë gjithsej 26 auditues/inspektor të sigurisë rrugore, të certifikuar.

Në vijim, grupi i auditimit kërkoi informacion të mëtejshëm për të identifikuar rrënjën e problemit që ka shkaktuar këtë situatë.

Në zbatim të rekomandimeve të lëna nga grupi i KLSH, në raportin përfundimtar të auditimit të performancës me temë “*Siguria Rrugore në Shqipëri*”, me shkresën nr. 5865/2 prot., datë 26.09.2019, Sekretari i Përgjithshëm i MIE, ndër të tjera, duke konsideruar shumë të rëndësishëm procesin e certifikimit të audituesve/inspektorëve për kryerjen e auditimeve dhe inspektimeve të sigurisë rrugore nga entet pronare të rrugëve, ka kërkuar raportimin e rregullt nga IT mbi përgatitjen dhe çertifikim e audituesve dhe inspektorëve të sigurisë rrugore.

Në përgjigje të shkresës së mësipërme, me anë të shkresës nr. 134/1 prot., datë 15.10.2019, Instituti i Transportit i është drejtuar MIE, anë të të cilës, ka shprehur problematikën e mëposhtme:

"Në vitin 2017, me formimin e qeverisë së Re, ndryshoi struktura e ish-Ministritë (MTI) pasi u bashkua MTI dhe MZHU, dhe Drejtoria e Qarkullimit dhe Sigurisë Rrugore e ishte përgjegjëse për mbikëqyrjen e zhvillimit të kursit u shkri. Po kështu, në Akt Marrëveshjen dypalëshe të cituar më sipër, ishte parashikuar edhe një Bord për disa vendimmarrje të menaxhimit të Kursit. Ky Bord ishte i përbërë nga Drejtori i Drejtorisë së Standardeve dhe Monitorimit, Dekani i FIN dhe Drejtori i Institutit. Më këto ndryshime strukturore Kursi nuk mund të zhvillohej, pasi mungoni hallkat administrative dhe vendimmarrëse.

Referuar shkresës, gjatë periudhës së ngërçit, me iniciativë të zv. Rektorit të UPT, u ngrit një grup pune prej tre vetash, një përfaqësues i IT, një përfaqësues i ish-MTI dhe përfaqësues i UPT, të cilët zhvilluan disa takime për ndryshimin e Akt Marrëveshjes të lidhur midis MTI (sot MIE) dhe UPT në vitin 2016, në përputhje me ndryshimet strukturore të ndodhura në Ministri, dhe për disa ndryshime të tjera në përshtatje me Kurset e ngjashme që zhvilloheshin në Fakultet. Në vijim të shkresës, IT propozon miratimin e ndryshimeve të Draft Akt-Marrëveshjes, për të siguruar përputhshmërinë me ndryshimet strukturore të ndodhura në ministri, dhe përditësimin e moduleve të kursit me praktikant universitare, me qëllim rifillim e Kursit për Audituesit/Inspektorët e Sigurisë Rrugore.

Në vijim të sa më sipër, 3 muaj më vonë, me shkresën nr. 770 prot., datë 21.01.2020 Sekretari i Përgjithshëm i MIE, i ka kërkuar IT të vijojë zhvillimin e kurseve të audituesve mbi bazën e Akt-Marrëveshjes së lidhur në vitin 2016, pa dhënë ndonjë orientim për propozimet e IT për ndryshimet e saj, për të siguruar përputhshmërinë e marrëveshjes me strukturën aktuale të MIE dhe përditësimin e moduleve të trajnimit që parashikonte marrëveshja e vjetër⁸³. Me anë të kësaj shkresës, MIE përcakton Sektorin e Sigurisë Rrugore në MIE si mbikëqyrës të zhvillimit të kursit, ndërsa përcakton si kryetar të Bordit Drejtues, Drejtorin e Drejtorisë së Përgjithshme Rregullatore dhe Përputhshmërisë në Infrastrukturë dhe Energji në MIE.

Në vijim, me anë të shkresës nr. 22/1, prot., datë 25.02.2020, IT i është drejtuar Drejtorit të Drejtorisë së Përgjithshme Rregullatore dhe Përputhshmërisë në Infrastrukturë dhe Energji në MIE, ku në zbatim të shkresës nr.770 prot., datë 21.01.2020, kërkon që Bordi Drejtues të marr vendimet e nevojshme për të siguruar funksionimin e Kursit për Audituesit/Inspektorët e Sigurisë Rrugore, si dhe zhvillimin e një takimi për të diskutuar lidhur me çështjet dhe problematikat e zhvillimit të kursit.

⁸³ Objekt i Akt-Marrëveshjes së 2016 ka qënë me fokus zhvillimi i kurseve sipas Direktivat e BE-së, për sigurinë rrugore. Pas vitit 2016 BE ka rishikuar direktiva te lidhura me sigurinë rrugore, si. p.sh. *Infrastruktura Rrugore e Sigurt*.

Në vijim të komunikimeve zyrtare të mësipërme, nuk janë siguruar evidenca të tjera, mbi adresimin e kësaj çështje nga MIE. Ende sot, nuk ka nisur kursi për certifikimin e audituesve/inspektorëve të sigurisë rrugore.

-Analizimi i situatës për zhvillimin e kurseve periodike të audituesve/inspektorëve të sigurisë rrugore:

Referuar pikës 1 të nenit 11 të Udhëzimit të përbashkët midis MPPT dhe MB, “*Marrja e certifikatës së aftësisë nuk përbën trajnim të plotë. Audituesi/inspektori duhet të marrë pjesë në kurse periodike trajnimi të mëtejshëm (minimumi një në dy vite).*”

Referuar kriterit të mësipërm, audituesit e certifikuar gjatë vitit 2017, duhet të kishin marrë të paktën edhe dy trajnime të tjera gjatë periudhës nën auditim.

Referuar komunikimeve me Institutin e Transportit, gjatë periudhës së pandemisë, për shkak të pjesëve inxhinierike që përfshinë programi i trajnimit, ky kurs nuk mund të zhvillohej *online*.

Referuar shkresave të vëna në dispozicion, pas pandemisë, me rikthimin në zyrë, ky institucion ka pasur problematika të shumta, si rezultate të rrjedhjes së ujit nga katet e më sipërme, që e cila ka shkaktuar prishje të ambienteve të parashikuara për të zhvilluar trajnimin. Me anë të shkresave nr. 70 prot., datë 28.04.2021, dhe 70/1 datë 18.05.2021, IT i është drejtuar qytetarit prej të cilit ishte shkaktuar dëmi, në vijim të komunikimeve verbale (referua shkresës). Pas komunikimeve verbale me Policinë bashkiake, për shkak të fushës së kompetencës, IT i është drejtuar zyrtarisht Njësisë Bashkiakë me shkresën nr. 30.01.2022, e në vijim Njësia Bashkiake e ka përcjellë, rastin pranë Policisë Bashkiakë në Tiranë.

Gjatë takimeve të zhvilluara nga grupi i KLSH në ambientet e IT, u evidentuan problematikat me ambientet, si rezultat i prishjes së tavanit.

Referuar, nenit 2 të Akt-Marrëveshjes së lidhur midis ish-MTI dhe UPT, autoritetet kompetente për zbatimin e kësaj Marrëveshje për ish-MTI, ishin Drejtoria e Qarkullimit dhe Sigurisë Rrugor dhe Instituti i Transportit. Referuar shkresës nr.770 prot., datë 21.01.2020 Sekretari i Përgjithshëm i MIE, i ka përcjellë IT-së, se kursi do të mbikëqyret nga Sektorit i Sigurisë Rrugore.

Në përshkrimet e punës, të Sektorit të Sigurisë Rrugore, grupi i auditimit nuk mundi të identifikonte në mënyrë të qartë detyrën e kësaj strukturë për të mbikëqyrur zbatimin e akt-marrëveshjes, për zhvillimin e kurseve të audituesve/inspektorëve të sigurisë rrugore.

Në vijim të sa mësipërm, grupi i auditimit i është drejtuar Drejtorisë në MIE, pjesë e të cilës është Sektori i Sigurisë Rrugore, për të identifikuar dokumentacionin mbështetës për mbikëqyrjen e kryer prej tyre mbi zhvillimin e kursit të audituesve dhe inspektorëve të sigurisë rrugore.

Në vijim, nuk u identifikuan evidenca të tjera, mbi punën e kryer nga ky Sektor, për mbikëqyrjen e zhvillimit të kursit për audituesit dhe inspektorët e sigurisë rrugore.

Gjetje nga auditimi:

6. Nga auditimi rezulton se, kursi i fundit për certifikimin e audituesve dhe inspektorëve të sigurisë rrugore (pjesë integrale e të cilit është edhe sinjalistika rrugore) është kryer në vitin 2017. Ende sot, nuk ka rinisur trajnimi për certifikimin e audituesve/inspektorëve të sigurisë rrugore.

Si rezultat i ndryshimeve strukturore të ndodhura në MIE, struktura e Bordit Drejtues⁸⁴ (me funksion vendimmarrës për kryerjen e kurseve për audituesit/inspektorët e Sigurisë Rrugore), nuk përkon me strukturën aktuale të MIE, pasi drejtuesi i Bordit Drejtues duhet të ishte Drejtori i Drejtorisë së Përgjithshme të Standardeve dhe Monitorimit, drejtori e cila nuk ekziston më. Si pasojë e mos rishikimit të akt-marrëveshjes, për të reflektuar ndryshimet strukturore të ndodhura pas bashkimit të ish-Ministrive dhe krijimit të MIE, nuk është siguruar zhvillimi i kurseve për

⁸⁴Parashikuar në Akt-Marrëveshjen e lidhur midis ish-Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës/MTI dhe Universitetit Politeknik të Tiranës/UPT në vitin 2016.

certifikimin e audituesve/inspektorëve të sigurisë rrugore. Sipas Akt-Marrëveshjes së lidhur në vitin 2016, për periudhën 2018-2021 duhet të ishin zhvilluar të paktë 8 kurse (minimalisht 8 kurse, pasi Akt-Marrëveshja parashikon zhvillimin e më shumë se 2 kurseve në vit në rast të kërkesave për të), me nga 10 kursant për çdo kurs.

Konkluzion:

6.1 MIE nuk ka ndërmarrë hapat e nevojshme për të mbështetur bashkëpunimin midis strukturave përgjegjëse për zhvillimin e kursit për certifikimin e audituesve/inspektorëve të sigurisë rrugore, pavarësisht kërkesave zyrtare të strukturave të tjera të përfshira në këtë proces, për të rishikuar Akt-Marrëveshjen (me qëllim për të siguruar përputhshmërinë me strukturën aktuale të MIE, përditësimin e moduleve, etj.), apo për të zhvilluar takime me qëllim diskutimin dhe adresimin e problematikeve të hasura në zhvillimin e tyre.

Rekomandime:

6.1 Ministri i Infrastrukturës dhe Energjisë, në bashkëpunim me Universitetin Politeknik të Tiranës dhe Institutin e Transportit, të iniciojë rishikimin e Akt-Marrëveshjes me objekt *“Forcimi i bashkëpunimit dhe bashkërendimit të veprimtarisë së strukturave të dy institucioneve për marrjen e masave për të realizuar funksionimin e kursit të trajnimit për auditues/inspektor të sigurisë rrugore, në mbështetje të Strategjisë Kombëtare të Sigurisë Rrugore, sipas direktivave dhe udhëzimit të BE”* të lidhur në vitin 2016 midis ish-MTI dhe UPT, me qëllim (i) sigurimin e përbërjes së Bordit Drejtues në përputhje me strukturën e MIE, dhe (ii) rishikimin e kurseve pjesë e të cilës është edhe sinjalistika rrugore, për të shmangur kështu ngërçin e krijuar për zhvillimin e tyre dhe për të siguruar kryerjen e kurseve të përditësuara me zhvillimet aktuale në fushën e sigurisë rrugore dhe sinjalistikës rrugore.

Brenda datës 31.05.2023

6.2 Me rishikimin e Akt-Marrëveshjes së mësipërme, Institutit i Transportit të rifillojë zhvillimin e kurseve për certifikimin e audituesve/inspektorëve të sigurisë rrugore, të cilët kanë një rëndësi kyçe në kryerjen e auditimeve dhe inspektimeve nga entet pronare të rrugëve, me ndikim në rritjen e sigurisë rrugore dhe sinjalistikën rrugore të përmirësuar.

Brenda datës 30.09.2023

6.3 Në çdo rast të ngjashëm në të ardhmen, kur aktivitetet nuk zhvillohen sipas rrjedhës normale të tyre, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë të organizojë tavolina diskutimi dhe të mbështesë bashkëpunimin midis strukturave përgjegjëse për zhvillimin e kurseve për audituesit dhe inspektorët e sigurisë rrugore, më qëllim për të identifikuar dhe adresuar në kohë problematikat dhe nevojat e lidhura me to.

Në vijimësi

Gjetje nga auditimi:

7. Për periudhën nën auditim nuk është kryer trajnim periodik i audituesve/inspektorëve të sigurisë rrugore.

Krahas trajnimeve për certifikimin e audituesve/inspektorëve të sigurisë rrugore, me qëllim për të siguruar aftësinë e duhur për të zhvilluar auditimet/inspektimet e sigurisë rrugore, personat e certifikuar duhet të trajnohen në mënyrë periodike. Mbështetur në kriteret ligjore, audituesit e certifikuar gjatë vitit 2017, duhet të kishin marrë të paktën edhe dy trajnime të tjera gjatë periudhës nën auditim. Në kushtet kur sipas Akt-Marrëveshjes së lidhur në vitin 2016 midis ish-MTI dhe UPT, organ kompetent për zbatimin e Akt-Marrëveshjes, ishte Drejtoria e Qarkullimit dhe Sigurisë

Rrugore (në aparatin e Ministrisë), drejtori e cila sot nuk ekziston më, nuk ofrohen evidenca mbi punën e kryer për realizimin e këtij funksioni.

Në MIE, sipas strukturës aktuale, ekziston Sektori i Sigurisë Rrugore. Referuar komunikimeve të brendshme në MIE, ky sektor duhet të kryente mbikëqyrjen e kursit. Vendosja e detyrës për mbikëqyrjen e zhvillimit të kursit një strukturë në nivel Sektori, pa përcaktuar në mënyrë të qartë këtë detyrë edhe në përshkrimet e punës, nuk ka siguruar ndjekjen e problematikave të lidhura me zhvillimin e kurseve për audituesit dhe inspektorët e sigurisë rrugore.

Konkluzion:

7.1 Mbikëqyrja e zhvillimit të kurseve periodike për aftësimin e vazhduar të audituesve/inspektorëve të sigurisë rrugore, nga strukturat përgjegjëse në MIE, do të ishte një hallkë kontrolli mjaftë e rëndësishme, për të asistuar në zgjidhjen e problematikave të tjera të lindura në këtë proces, gjatë periudhës nën auditim.

Rekomandime:

7.1 Ministri i Infrastrukturës dhe Energjisë, në bashkëpunim me Universitetin Politeknik të Tiranës dhe Institutin e Transportit, të iniciojë rishikimin e Akt-Marrëveshjes me objekt *“Forcimi i bashkëpunimit dhe bashkërendimit të veprimtarisë së strukturave të dy institucioneve për marrjen e masave për të realizuar funksionimin e kursit të trajnimit për auditues/inspektor të sigurisë rrugore, në mbështetje të Strategjisë Kombëtare të Sigurisë Rrugore, sipas direktivave dhe udhëzimit të BE”* të lidhur në vitin 2016 midis ish-MTI dhe UPT, lidhur me organin kompetent në aparatin e MIE për mbikëqyrjen e zbatimit të kësaj Akt-Marrëveshje, me qëllim sigurimin e realizimit efektiv të saj.

Brenda datës 31.05.2023

7.2 Me përcaktimin e organin kompetente në aparatin e Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë për mbikëqyrjen e zhvillimit të kurseve, me qëllim sigurimin e zhvillimi të këtij procesi, të reflektohet kjo detyrë në mënyrë specifike, në përshkrimet e punës të strukturës përkatës.

Brenda datës 31.07.2023

7.3 Instituti i Transportit, të marrë masa për të vijuar trajnimin periodik të audituesve/inspektorëve të sigurisë rrugore, me qëllim për të siguruar trajnimin e vazhduar të tyre në funksion të kryerjes së auditimeve/ inspektimeve më vlerë të shtuar në sigurinë rrugore.

Brenda datës 31.07.2023 dhe në vijimësi

B. Inspektimi dhe auditimi i sigurisë rrugore, me fokus sinjalistikën rrugore

➤ Inspektimi i Sigurisë Rrugore

Referuar Manualit të Inspektimit të Sigurisë Rrugore (ISR) 2017, vënë në dispozicion grupit të auditimit nga MIE⁸⁵, ISR përkufizohet si: *“Një studim sistematik i kryer nga ekspertë të sigurisë rrugore, i një rruge ekzistuese apo seksioni të një rruge ekzistuese për identifikimin e rreziqeve, gabimeve dhe mangësive që mund të çojnë në aksidente të rënda. Në ndjekje të parimit “Parandalimi është më i mirë se kurimi”, ISR mundëson vlerësimin e lehtësirave të trafikut rrugor ekzistues dhe përmirëson performancën e sigurisë rrugore.”*⁸⁶

Referuar Manualit të Inspektimit të Sigurisë Rrugore, korrigjimi i sinjalistikës rrugore nëpërmjet inspektimeve periodike dhe rekomandimeve për përmirësim të raporteve të inspektimit, vlerësohet

⁸⁵Përcjellë me e-mail zyrtar, 09.05.2022, Sektori i Sigurisë Rrugore në MIE, përkthimi i Manualit ISR SEETO.

⁸⁶ Përcjellë me e-mail zyrtar, 09.05.2022, Sektori i Sigurisë Rrugore në MIE, përkthimi i Manualit ISR SEETO, fq. 3

të ulë aksidentët në masën 5-10%.⁸⁷

Është e rëndësishme të theksojmë se: *“ISR lidhet me një rrugë ekzistuese (jo rrugë që ndërtohen, pasi ato i nënshtrohen Auditimit të Sigurisë Rrugore).”*⁸⁸

*“Qëllimi i ISR-së është të zbulojë problemet e mundshme dhe të propozojë kundërmasat e mjaftueshme për të zvogëluar numrin e aksidenteve apo minimizuar peshën e aksidentit. Kjo nga ana tjetër çon në kosto të reduktuara sociale ekonomike që lidhen me aksidente, të individëve, familjeve dhe shoqërisë.”*⁸⁹

Procesi i ISR-së është sistematik, periodik dhe jo i përqendruar vetëm në seksione të veçanta rrugore me rrezikshmëri të lartë të cilat janë identifikuar nga të dhënat e aksidentit ose ndonjëherë vetëm nga aksidenti ose informacione rreth aksidentit nga policia lokale apo banorëve vendas.⁹⁰ Megjithatë, të dhënat për aksidentet rrugore mund të japin disa udhëzime shtesë, përse i përket vendosjes së prioritetit se cilat rrugë duhet të inspektohen.

Entet pronare të rrugëve janë përgjegjës për një kontroll periodik të rrugëve në rrjet. *“Një nga mangësitë që ISR duhet të identifikojë janë edhe mangësitë e sigurisë që janë nganjëherë rezultat i mirëmbajtjes së dobët, për shembull sinjalizim dhe vijëzimi i keq apo probleme me shikueshmërinë e rrugës që shkaktohet nga bimësia.”*⁹¹

Një nga fushat e rëndësishme që duhet të inspektohet gjatë ISR është *“Shenjat, shenjëzimi dhe ndriçimi i trafikut”*: *“A janë shenjat dhe shënimet të përshtatshme dhe të qarta, a ka ndriçim mjaftueshëm apo a është i mjaftueshëm ndriçimi?”*⁹²

*“Me qëllim për të kontrolluar nëse shenjat e komunikacionit dhe nëse shenjat e linjës janë ende të dukshme gjatë natës, inspektimi rekomandohet të kryhet gjatë ditës dhe gjatë natës. Në qoftë se kushtet e rrugëve janë të njohura për të ndryshuar p.sh. sinjalizimin dhe / ose shenjat, ndriçimin dhe kushtet e sipërfaqes, një inspektim i përqendruar ose i veçantë i sigurisë rrugore mund të kryhet nga autoriteti rrugor. Nëse nuk ka pasur Auditim të sigurisë rrugore për këto masa (ndoshta për shkak se ka qenë pjesë e aktiviteteve të mirëmbajtjes), duhet bërë ISR shtesë në thelb për të kontrolluar veprimet e përmendura të ndërmarra dhe për të siguruar që nuk ka gabime që mund të çojnë në aksidente. Shembujt mund të përfshijnë instalimin gabimisht të shenjave të komunikacionit.”*⁹³

*“Sinjalitika duhet t’i japë drejtuesit informacion të mjaftueshëm rreth kryqëzimeve, destinacionet, pengesat, numrat e rrugëve, kilometrat, emrat e rrugëve dhe pikat interesante. Mangësitë tipike përfshijnë, ka shenja të papërfunduara, të munguara apo që të keqduhëzojnë apo ka “mbingarkesë” informacioni. (nuk duhet të vendosen më shumë se dy shenja të ndryshme në një vend). Një problem tjetër i zakonshëm është mungesa e shenjave drejtuese apo pamundësia për t’i lexuar ato. Në seksione rrugore me shpejtësi të lartë si p.sh autostradat, shenjat drejtuese duhet të përsëriten. Shenjëzimi duhet të jetë i qartë dhe i dukshëm edhe gjatë natës. Duhet të shmanget kontradikta midis shenjave dhe shenjëzimit.”*⁹⁴

“Shenja dhe shenjëzime të përkohshme në zonat e punimeve: Zonat e punimit janë zona me rrezik më të lartë aksidentesh për të dy përdoruesit e rrugës (drejtuesit e mjeteve dhe kategoritë e rrezikuara) dhe punëtorët. Një Plan Menaxhimi Trafiku (PMT) me cilësi të mirë duhet të bëhet

⁸⁷ Përcjellë me e-mail zyrtar, 09.05.2022, Sektori i Sigurisë Rrugore në MIE, përkthimi i Manualit ISR SEETO, fq. 8

⁸⁸ Përcjellë me e-mail zyrtar, 09.05.2022, Sektori i Sigurisë Rrugore në MIE, përkthimi i Manualit ISR SEETO, fq. 4

⁸⁹ Përcjellë me e-mail zyrtar, 09.05.2022, Sektori i Sigurisë Rrugore në MIE, përkthimi i Manualit ISR SEETO, fq. 4

⁹⁰ Përcjellë me e-mail zyrtar, 09.05.2022, Sektori i Sigurisë Rrugore në MIE, përkthimi i Manualit ISR SEETO, fq.9

⁹¹ Përcjellë me e-mail zyrtar, 09.05.2022, Sektori i Sigurisë Rrugore në MIE, përkthimi i Manualit ISR SEETO, fq. 10

⁹² Përcjellë me e-mail zyrtar, 09.05.2022, Sektori i Sigurisë Rrugore në MIE, përkthimi i Manualit ISR SEETO, fq. 11

⁹³ Përcjellë me e-mail zyrtar, 09.05.2022, Sektori i Sigurisë Rrugore në MIE, përkthimi i Manualit ISR SEETO, fq. 10-11

⁹⁴ Përcjellë me e-mail zyrtar, 09.05.2022, Sektori i Sigurisë Rrugore në MIE, përkthimi i Manualit ISR SEETO fq.30

dhe të ndiqet në mënyrë që të gjithë pjesëmarrësit në trafik të mbrohen kundrejt rrezikut të një aksidenti në trafik. Ky PMT duhet të përmbajë të gjithë elementët duke filluar nga projektimi, vendosja, mirëmbajtja deri në zhvendosjen e të gjithë elementëve që rregullojnë trafikun rrugor.”⁹⁵ “Për sa i përket frekuencës për kryerjen e ISR-së në rrjetin e rrugëve autoriteti rrugor duhet të bëjë listën e prioriteteve bazuar në kategorinë e rrugëve, vëllimit të trafikut dhe dëshmime ekzistuese të aksidenteve në rrugë. Inspektimi i Sigurisë Rrugore në korridoret kryesore ndërkombëtare duhet të kryhet me frekuencë më të lartë (p.sh në çdo tre vjet), ndërsa në rrugët e vendit të klasit të parë, ISR duhet të zbatohet me frekuencë më të ulët (p.sh periudhë pesë-vjeçare) dhe në rrugët e vogla në hierarkinë rrugore, frekuenca duhet të jetë më e ulët.”⁹⁶

Në vijim të verifikimit të kryer nga grupi i auditimit rezultoi se, Manuali ISR , vënë në dispozicion grupit të auditimit, nuk është i miratuar. Me anë të e-mailit zyrtar të datës 07.06.2022, MIE përcolli: “U kryen verifikimet në arkive-protokollin e MIE-se dhe nuk rezultoi te këtë shkresë miratimi/Urdhër te Manualit te RSI te vitit 2017. Manuali i RSI 2017 është një përkthim i certifikuar i manualit te hartuar nga SEETO (Organizata Rajonale e Transportit te Ballkanit Perëndimor te asaj kohe) dhe është një material i zgjeruar i procedurës se inspektimit te sigurisë rrugore e cila ju sugjerua vendeve te rajonit për tu përdorur nga ekspertet përkatës.” Gjithashtu, grupit të auditimit iu bë me dije se ky Manual i është përcjellë ARRSH-së, si një praktikë e mirë në kryejnë e inspektimeve të sigurisë rrugore, pa vënë në dispozicion shkresën e përcjelljes nga MIE tek ARRSH.

Referuar Direktivës 2019/1936 e BE-së: “Shtetet Anëtare sigurojnë që inspektimet periodike të sigurisë rrugore të ndërmerren me frekuencë të mjaftueshme për të mbrojtur nivelet e duhura të sigurisë për infrastrukturën rrugore”.⁹⁷

➤ Auditimi i Sigurisë Rrugore

“Auditimi i sigurisë rrugore nënkupton kontrollin e pavarur dhe sistematik të projektit për ndërtimin dhe rehabilitimin e rrugëve, si dhe të projekteve të sinjalizimit rrugor apo instalimeve të tjera të trafikut, për të zbuluar e parandaluar gabimet në projektim ose zbatim, të cilat përbëjnë rrezik për ndodhjen e aksidenteve rrugore.”⁹⁸ “Auditimi i Sigurisë Rrugore është një vlerësim sistematik dhe i pavarur i treguesve të sigurisë në projektin e infrastrukturës rrugore. Pas parimit “Parandalimi është më i mirë se kurimi ”, ASR-ja bën të mundur që projektimi dhe ndërtimi i objekteve të trafikut rrugor të jetë sa më eficient dhe i sigurt”⁹⁹ Me fjalë të tjera, një auditim i sigurisë rrugore mund të eliminojë një problem sigurie, ndërsa është ende një vijë lapsi mbi një letër, se sa të pritët për ndërtimin e projektit dhe shfaqjen e aksidenteve, si dhe instalimin e masave mbrojtëse të kushtueshme.¹⁰⁰

Përfitimet të cilat rrjedhin nga procesi i auditimit të sigurisë rrugore, janë analoge me ato të përfitimit nga inspektimet e sigurisë rrugore:¹⁰¹

- a) parandalimi i dëmeve njerëzore dhe materiale, që rrjedhin nga aksidentet e trafikut në rrugën e vlerësuar;
- b) shmangia e nevojës për të rindërtuar një rrugë për shkak të mospërputhjes me rregullat e sigurisë në trafik etj.

⁹⁵ Percjelle me e-mail zyrtar, 09.05.2022, Sektori i Sigurisë Rrugore në MIE, përkthimi i Manualit ISR SEETO fq.33

⁹⁶ Percjelle me e-mail zyrtar, 09.05.2022, Sektori i Sigurisë Rrugore në MIE, përkthimi i Manualit ISR SEETO fq.40

⁹⁷ Direktiva (BE) 2019/1936 e Parlamentit Evropian dhe të Këshillit te Evropës e datës 23 tetor 2019 që ndryshon Direktivën 2008/96/KE për menaxhimin e sigurisë së infrastrukturës rrugore. Artikulli 6.

⁹⁸ VENDIM Nr.153, datë 7.4.2000 “Për Miratimin e Rregullores së Zbatimit të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar, neni 77/1, pika 1.

⁹⁹ Udhëzuesi i Auditimit të Sigurisë Rrugore. pjesë e Udhëzimit nr.9, datë 03.07.2012, fq.11

¹⁰⁰ Udhëzuesi i Auditimit të Sigurisë Rrugore. pjesë e Udhëzimit nr.9, datë 03.07.2012, fq.11

¹⁰¹ Pika 3, e nenit 3 të Udhëzimit nr.9 datë 03.07.2012 “Mbi auditimin dhe inspektimin e sigurisë rrugore”.

“Auditimi është i detyrueshëm për çdo projekt për ndërtimin dhe rehabilitimin e rrugëve apo instalimeve të tjera të trafikut nga pikëpamja e sigurisë rrugore dhe kryhet sipas metodave standarde, të përcaktuara me udhëzim të përbashkët të ministrit që mbulon veprimtarinë e transportit dhe të ministrit që mbulon veprimtarinë e pushtetit vendor.”¹⁰²

“Projektet rrugore që do të auditohen mund të përzgjidhen në përputhje me klasifikimin e rrugëve; madhësinë, koston (lek) dhe tipin e projekteve ose një përzierje e të gjithë këtyre kriterëve. Auditimet e sigurisë rrugore janë të aplikueshme për të gjithë tipat e projekteve të rrugëve, të gjithë tipat e rrugëve dhe të gjitha rrugët ekzistuese.”¹⁰³

ASR-ja mund të kryhet për të gjitha llojet e projekteve të rrugëve, edhe pse është mjaft e qartë, se projektet lidhur me rrjetin kryesor të cilat i shërbejnë një vëllimi të lartë të trafikut duhet të jenë në fokusin e administratës.¹⁰⁴ “ASR-ja mund të përdoret për rrugët interurbane, si dhe për arteriet urbane. Asnjë projekt nuk është i vogël për ASR-në”¹⁰⁵

Audituesit do të jenë të pavarur në lidhje me klientin, projektuesin dhe kontraktorin. Ata do të jenë të pavarur në lidhje me NJAISR-në, për aq sa i përket procesit të auditimit.¹⁰⁶ Audituesit do t’i japin rezultatet e auditimit klientit të tyre, NJAISR-së, si dhe organit të kontrollit në MPPT, dhe asnjë personi apo institucioni tjetër. Ata duhet të kenë konfidencialitet absolut për palët e treta.¹⁰⁷

Referuar nenit 7, të Udhëzimit nr.9, datë 03.07.2011, “Shpenzimet për kryerjen e auditimit do të paguhën nga enti pronar i rrugëve, si pjesë e buxhetit të projektit.”

Ndërmjet NJAISR-së dhe audituesve/inspektorëve të sigurisë rrugore, do të lidhet një kontratë për performancën e pritshme. NJAISR-ja vendos për auditimet dhe inspektimet që do të kryhen¹⁰⁸.

Klienti duhet të plotësojë për NJAISR-në dokumentacionin e projektit që do të auditohet, brenda 10 ditësh pune nga data e nënshkrimit të kontratës së përcaktuar në nenin 15, dhe të njoftojë audituesit/inspektorët e caktuar. Klienti, projektuesi dhe kontraktori do t’i dorëzojnë NJAISR-së dokumentacionin teknik të projektit, që përmban raporte dhe vizatime, si dhe çdo informacion, dokumente, skema, harta apo grafikë të nevojshëm për kryerjen e auditimit në kushte normale. NJAISR-ja do të dorëzojë dokumentet brenda 5 ditëve tek audituesit/inspektorët. Për fazën e 4-t, NJAISR-ja duhet të dorëzojë të dhënat e aksidenteve dhe të dhënat në lidhje me volumin e trafikut.¹⁰⁹

Referuar pikës 2 c) dhe d) të nenit 3 të Udhëzimit nr. 9, datë 03.07.2012, “në përgjithësi auditimi do të bëhet nga një ekip i përbërë nga të paktën dy auditues, ku një anëtar i këtij ekipi, do të mbajë një certifikatë të kompetencës”; “përzgjedhja e ekipit të auditimit, që kryhet nga ana e NJAISR-së, do të bëhet në përputhje me kuadrin ligjor në fuqi, të prokurimit të fondeve publike”.

Referuar Udhëzimit nr. 9, datë 03.07.2012, palët e përfshira në ASR/ISR janë:

1. Njësia e auditimit dhe inspektimit të sigurisë rrugore (NjAISR), është njësi në strukturën organike të entit pronarë të rrugëve, të caktuar dhe e ngarkuar për auditimin dhe inspektimin e sigurisë rrugore.

Referuar nenit 4, të udhëzimit të mësipërm, datë 03.07.2012, NjAISR:

¹⁰² Vendim Nr.153, datë 7.4.2000 “Për Miratimin e Rregullores së Zbatimit të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar, neni 77/1, pika 1.

¹⁰³ Udhëzuesi i Auditimit të Sigurisë Rrugore. pjesë e Udhëzimit nr.9, datë 03.07.2012, fq.16.

¹⁰⁴ Udhëzuesi i Auditimit të Sigurisë Rrugore. pjesë e Udhëzimit nr.9, datë 03.07.2012, fq.16.

¹⁰⁵ Udhëzuesi i Auditimit të Sigurisë Rrugore. pjesë e Udhëzimit nr.9, datë 03.07.2012, fq.1.

¹⁰⁶ Pika 3/e, e nenit 3 të Udhëzimit nr.9 datë 03.07.2012 “Mbi auditimin dhe inspektimin e sigurisë rrugore”.

¹⁰⁷ Pika 3/h, e nenit 3 të Udhëzimit nr.9 datë 03.07.2012 “Mbi auditimin dhe inspektimin e sigurisë rrugore”.

¹⁰⁸ Pika 1 dhe 2 e nenit 14 të Udhëzimit nr.9 datë 03.07.2012 “Mbi auditimin dhe inspektimin e sigurisë rrugore”.

¹⁰⁹ Neni 16 i Udhëzimit nr.9 datë 03.07.2012 “Mbi auditimin dhe inspektimin e sigurisë rrugore”.

- Pika 2 parashikon: “NjAISR do të jetë njësi e vetme kompetente në fushën e auditimit për rrugët kombëtare dhe rrugë private të hapura për trafikun publik. Për rrugët lokale kjo njësi do të jetë e atashuar pranë Bashkive dhe Komunave”.
- Pika 3 parashikon: “Detyrat e NjAISR në veçanti janë:
 - a) për të verifikuar kërkesat që një person të bëhet auditues / inspektor (neni10);
 - b) për të përpunuar procedurat e përcaktimit të audituesve / inspektorëve të sigurisë rrugore së bashku me MPPT dhe MB, procedura të cilat do të publikohen në faqen e internetit të MPPT dhe MB;
 - c) të caktojë audituesin / inspektorin;
 - d) të mbajë regjistrin (neni 13), e regjistrimit të audituesve / inspektorëve të sigurisë rrugore në rrugë, që do të publikohet në faqen e internetit të MPPT;
 - e) të rregullojë aspektet kontraktuale me klientët, për të paguar sipas kontratës, audituesit/ inspektorët e sigurisë rrugore që kanë kryer auditimin/inspektimin e sigurisë rrugore, për rregullimin e informacionit dhe të dokumenteve që rrjedhin në mes palëve të përfshira në procesin e auditimit / inspektimit;
 - f) të mbikëqyrë kryerjen e auditimeve / inspektimeve, përfshirë pavarësinë e audituesit / inspektorit, sipas këtij udhëzimi;
 - g) të organizojë takime me audituesit / inspektorët, në lidhje me rezultatet kërkimore shkencore në këtë fushë;
 - h) të bëjë propozime për përditësimin e legjislacionit, normat, standardet dhe udhëzimet teknike në përputhje me rregulloret europiane dhe praktikat më të mira ndërkombëtare;
 - i) të marrë pjesë në aktivitete të veçanta në nivel kombëtar dhe ndërkombëtar.
- Pika 5 parashikon: “NjAISR përgatit për MPPT në çdo 1 Mars të vitit pasardhës, një raport vjetor mbi auditimet/ inspektimet e kryera, gjatë vitit të sapo mbyllur.”
- 2. Organi i kontrollit në MPPT (OKMPPT), njësi në strukturën organike të MPPT e caktuar për monitorimin dhe kontrollin e procesit të auditimit/inspektimit të sigurisë rrugore.
- 3. Inspektori, është një person juridik, fizik, i cili është i certifikuar në përputhje me udhëzimin nr. 9. Datë 03.07.2012
- 4. Klienti është enti pronar i rrugës (zakonisht ARRS, Bashkitë, komunat, apo kompani private).

Nga verifikimi i strukturave të miratuara gjatë periudhës nën auditim, të ARRS-së, Bashkisë Tiranë dhe Bashkisë Fier, u konstatua se në këto subjekte nuk është ngritur Njësia për auditimin dhe inspektimin e Sigurisë rrugore. Mosngritja e këtyre strukturave është konfirmuar edhe nga e-maillet zyrtare të subjekteve nën auditim, në vijim të kërkesave për informacion të grupit të auditimit. Në këto kushte detyrat e parashikuara për NjAISR, në Udhëzimin nr.9, datë 03.07.2012, nuk janë kryer.

Të dhënat e projekteve/produkteve (investimeve/shpenzimeve), prej të cilën NjAISRr-të respektive duhet të përzgjidhnin ato që do të auditoheshin apo inspektoheshin për periudhën nën auditim, për rrugët nën administrimin e ARRS, Bashkisë Fier dhe Bashkisë Tiranë, paraqiten në tabelat nr. 14-18, në anekse.

Referuar nenit 5 të Udhëzimit të mësipërm, mbi Organin e Kontrollit:

“Organi i kontrollit në MPPT (OKMPPT) ka përgjegjësinë e plotë për monitorimin dhe kontrollin e gjithë procesit të auditimit / inspektimit.

Detyrat kryesore të tij do jenë:

- a) marrja nga klienti dhe krijimi i bazës së të dhënave (data base) të audituesve / inspektorëve;
- b) administrimi i të gjitha kopjeve të kontratave midis klientit dhe audituesve / inspektorëve;
- c) administrimi i listës së projekteve për rrugët e reja;

d) kontrolli mbi zbatimin e kontratave dhe propozimin e masave ndëshkuese për rastet e moszbatimit të tyre.”

Me krijimin e MIE, pas shqyrtimit të strukturave të miratuara për periudhën nën auditim, nuk identifikohet më Organi Kontrollit, si njësi përgjegjëse për monitorimin dhe kontrollin e procesit të auditimit/inspektimit të sigurisë rrugore. Mungesa e kësaj strukture, u konfirmua edhe nga Drejtoria e Politikave dhe Strategjive të Zhvillimit të Transportit dhe Infrastrukturës në MIE, nëpërmjet e-mailit zyrtar të datës 23.05.2022, në vijim të kërkesës për informacion të grupit të auditimit.

Nga vizitat në terren të grupit të auditimit, në Rajonin e Veriut¹¹⁰ u identifikuan problematikat e mëposhtme:

Foto 1: Njoftim për shërbim privat, në sinj.rrugore

Foto 2: Mungesë e sinjalistikës horizontale dhe vertikale



auditimit, në prani të përfaqësuesve të Rajonit Verior
Vendndodhja: Qaf Laç-Koman



Burimi: Vizita në terren e grupit të

¹¹⁰ Përzgjedhja e Rajonit u bë në bazë të raportimeve të Policisë Rrugore drejtuar ARRSH-së, për mungesën e sinjalistikës në disa prej rrugëve të vizituara nga Grupi i auditimit.

Foto 3: Tabela të sinjalistikës vertikale të shkëputura nga toka



Burimi: Vizita në terren e grupit të auditimit, në prani të përfaqësuesve të Rajonit Verior
Vendndodhja: Rruga për tek Ura e Kirit

Foto 4: Sinjalistikë vertikale, e vështirë për t'u dalluar, e mbuluara nga bimësia



Burimi: Vizita në terren e grupit të auditimit, në prani të përfaqësuesve të Rajonit Verior
Vendndodhja: Rruga për tek Ura e Kirit

Gjetje nga auditimi:

8. Referuar Direktivës 2019/1936 të BE-së, inspektimet periodike të sigurisë rrugore duhet të ndërmerren me frekuencë të mjaftueshme për të mbrojtur nivelet e duhura të sigurisë për infrastrukturën rrugore.¹¹¹

Mbështetur në kuadrin ligjor shqiptar¹¹², që prej vitit 2012 ka qenë në fuqi Udhëzuesi për Auditimin e Sigurisë Rrugore. Ai është kryesisht i fokusuar në auditimet e sigurisë rrugore. Në kuadrin rregullator në fuqi parashikohet se, procedura e Inspektimit të Sigurisë Rrugore (ISR) do të plotësohet nga një tjetër udhëzues për inspektime të sigurisë rrugore në rrugët ekzistuese.

Gjatë auditimit, u vu në dispozicion Manuali i Inspektimit të Sigurisë Rrugore i vitit 2017, i cili është një përkthimi i Manualit të SEETOs dhe nuk është i miratuar. Grupit të auditimit i'u bë me dije se Manuali i përkthyer i SETTOS i është përcjellë ARRSH-së, si një praktikë e mirë për të kryer inspektimet e sigurisë rrugore, pa vënë në dispozicion shkresën e përcjelljes nga MIE tek ARRSH.

Konkluzione:

8.1 Mungesa e një udhëzuesi/manuali për inspektimin e sigurisë rrugore, të dakordësuar për zbatim midis enteve pronare, nuk siguron mbështetje për audituesit, entet pronare, dhe palët e tjera të përfshira në procesin, si dhe nuk siguron një qasje të standardizuar midis enteve pronare për kryerjen e inspektimeve të sigurisë rrugore efektive dhe në përputhje me praktikën më të mira.

8.2 Në kushtet e rishikimit të Direktivës së BE-së mbi Infrastrukturën e Sigurt, e pikërisht rishikuar artikulli dedikuar Inspektimeve të Sigurisë Rrugore (artikulli 6), hartimi një Manuali për ISR, të aplikueshëm në nivel kombëtar, do të siguronte një hap më tej drejtë infrastrukturës rrugore të sigurt në vend.

Rekomandim:

8.1 Ministri i Infrastrukturës dhe Energjisë, nëpërmjet ngritjes së një grupi pune të specializuar: (i) të iniciojë hartimin dhe miratimin e Manualit të Inspektimit të Sigurisë Rrugore, në përputhje me praktikën më të mira, në mënyrë që të sigurojnë që inspektimet periodike të sigurisë rrugore të ndërmerren me frekuencë të mjaftueshme për të mbrojtur nivelet e duhura të sigurisë për infrastrukturën rrugore; si dhe (ii) të mundësojë aplikimin e këtij manuali nga të gjithë entet pronare të rrugëve.

Brenda datës 30.06.2023 dhe në vijimësi

Gjetje nga auditimi:

9. Referuar kuadrin ligjor në fuqi¹¹³, në strukturën e ish-MPPT-së duhet të ishte ngritur Organi i Kontrollit, i cili është përgjegjës për monitorimin dhe kontrollin e procesit të auditimit/inspektimit të sigurisë rrugore. Me ndryshimet e ndodhura në vitin 2017, si rezultat i procesit të ristrukturimit të Ministrive, MPPT u shkri dhe kompetencat për transportin dhe infrastrukturën i kaluan Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë¹¹⁴. Me krijimin e MIE, pas shqyrtimit të strukturave të miratuara për periudhën nën auditim, nuk identifikohet Organi i Kontrollit, si njësi përgjegjëse për monitorimin dhe kontrollin e procesit të auditimit/inspektimit të sigurisë rrugore. Si rezultat i mos ngritjes së kësaj Njësie, detyrat e parashikuara për të, nuk janë kryer.

¹¹¹ Direktiva (BE) 2019/1936 e Parlamentit Evropian dhe të Këshillit të Evropës e datës 23 tetor 2019 që ndryshon Direktivën 2008/96/KE për menaxhimin e sigurisë së infrastrukturës rrugore. Artikulli 6.

¹¹² Udhëzim i përbashkët i ish-Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit dhe Ministrit të Brendshëm, nr.9, datë 03.07.2012, neni 6.

¹¹³ Neni 2 i Udhëzimit nr.9, datë 03.07.2012.

¹¹⁴ VKM nr. 504, datë 13.09.2017

Konkluzion:

9.1 Mungesa e Organit të Kontrollit ka shkaktuar mungesën e monitorimit dhe kontrollit të proceseve të auditimit dhe inspektimit të sigurisë rrugore, pjesë e të cilës është edhe auditimi dhe inspektimi i sinjalistikë rrugore, si dhe nuk ka siguruar marrjen në kohë të masave për përmirësim. Si rezultat i mungesës së një Organi Kontrolli për periudhën në auditim, nuk është identifikuar mosngritja e NjAISR-vë. Gjithashtu, nuk janë administruar listat e projekteve të rrugëve si dhe nuk janë krijuar “Regjistri i audituesve të sigurisë rrugore”, “Regjistri i inspektorëve të sigurisë rrugore” etj.

Rekomandime:

9.1 Ministri i Infrastrukturës dhe Energjisë, të marrë masa për të ngritur dhe vendosur në funksion Organin e Kontrollit për monitorimin dhe kontrollin e procesit të auditimit dhe inspektimin e sigurisë rrugore, me qëllim kryerjen efektive të këtij procesi me rëndësi kyçe për sigurinë rrugore në tërësi, dhe përmirësimin e sinjalistikës rrugore në veçanti.

Brenda datës 30.03.2023

Gjetja nga auditimi:

10. Për periudhën nën auditim, nuk janë ngritur Njësitë e Auditimit dhe Inspektimit të Sigurisë Rrugore respektive, për rrugët nën administrimin e ARRSH-së, Bashkisë Tiranë dhe Bashkisë Fier, e rrjedhimisht auditimet dhe inspektimet e sigurisë rrugore thuhet se nuk janë kryer.

Njësia e auditimit dhe inspektimit të sigurisë rrugore, është njësi në strukturën organike të entit pronar të rrugëve, e caktuar dhe e ngarkuar për auditimin dhe inspektimin e sigurisë rrugore¹¹⁵.

Gjatë periudhës nën auditim, për rrugët nën administrimin e ARRSH-së janë kryer gjithsej 3 inspektime të sigurisë rrugore¹¹⁶. Ndërsa, pjesa tjetër e rrugëve nën administrimin e ARRSH-së është audituar apo inspektuar me porosinë kompanitë (ose bashkim i operatorëve ekonomik) e kontraktuar për shërbimet e mirëmbajtjes, të cilat nuk konsiderohen auditime/ inspektime të sigurisë rrugore në kontekstin e Udhëzimit nr.9, pasi ato nuk janë paguar nga ARRSH, si dhe audituesit/inspektorët nuk janë zgjedhur, apo pavarësia e tyre nuk është mbikëqyrur nga NjAISr. Për rrugët nën administrimin e Bashkisë Tiranë dhe Bashkisë Fier, gjatë periudhës nën auditim, nuk janë kryer auditime, apo inspektime të sigurisë rrugore.

Konkluzione:

10.1 Mungesa e NjAISR, si njësi e veçantë në strukturat e miratuara të ARRSH-së, Bashkisë Tiranë, dhe Bashkisë Fier, ndër të tjera ka shkaktuar: (i) moskryerjen e auditimeve dhe inspektimeve të sigurisë rrugore, pjesë e të cilave është edhe sinjalistika rrugore; (ii) mos diskutimin me audituesit dhe inspektorët e sigurisë rrugore mbi zhvillimet në fushën e sigurisë rrugore; (iii) mungesën e propozimeve për përditësimin e legjislacionit, normave, standardeve dhe udhëzimet teknike në përputhje me rregulloret europiane dhe praktikën më të mira ndërkombëtare në fushën e sigurisë rrugore në tërësi dhe sinjalistikës rrugore në veçanti; etj.

10.2 Rol negativ në këtë drejtim kanë luajtur edhe: (i) mos kryerja e kurseve për certifikimin e audituesve/inspektorëve të sigurisë rrugore; (ii) mungesa e trajnimit periodik e audituesve/inspektorëve të sigurisë rrugore, çka nuk siguron aftësimin e plotë të këtyre të fundit

¹¹⁵ Udhëzimit nr. 9, datë 03.07.2012, “Palët e përfshira në ASR/ISR”, pika 1

¹¹⁶ Për akset rrugore Lezhe - Shkodër – Hani i Hotit, Damës-Tepelenë-Gjirokastrë dhe Elbasan-Librazhd-Kryqëzimi Lin

në kryerjen e auditimeve/inspektime të sigurisë rrugore; (iii) mos ngritja e Organit të Kontrollit në MIE, e cila duhet të miratonte detyrat e NJAISR-së; etj.

Komentet e subjektit të audituar: Në vijim të përcjelljes së projekt-raportit të auditimit, Bashkia Tiranë me anë të shkresës nr. 23920/4 prot., datë 29.07.2022, protokolluar në KLSH me nr. 105/15 prot., datë 01.08.2022, ka përcjellë: “Projektimi, zbatimi dhe mirëmbajtja në nivel lokal për shkak të dinamikës dhe kompleksitetit të projekteve në disa raste është tërësore (rrugë të reja ose rehabilitime), sikurse pjesore që përfshinë ndërhyrjen në kryqëzime/segmente të veçanta. Këto diktohen nga dimensionet e zhvillimit urban që janë të një intensiteti tepër të lartë. Brenda fushës së sigurisë rrugore, duke konsideruar tërësinë e elementëve përbërës që synojnë parandalimin ose zvogëlimin e numrit të aksidenteve, sinjalistika është vetëm një pjesë e saj. Në këtë kontekst, Udhëzimi nr. 9, datë 03.07.2012, që kërkon ngritjen e NJAISR-së, në përmbajtje ne konsiderojmë se ka paqartësi në detyrat funksionale në nivel lokal në kontekstin e harmonizimit të raporteve me institucionet e tjera përgjegjëse pasi mbështetur në legjislacionin në fuqi atributet dhe detyrat funksionale si ent pronar në nivel lokal janë të njëjta me institucionet që i menaxhojnë në nivel qendror. Mënyra se si shprehet udhëzimi për ngritjen e NJAISR, kërkon sqarime të mëtejshme pasi Bashkia Tiranë ka pasur paqartësi për procedurën e përcaktimit të audituesve dhe certifikimin e tyre, informacionin në këtë drejtim, ndërveprimin e audituesve ne raport me institucionin (auditues të brendshëm ose të jashtëm), si dhe shkallën e auditit, pasi si sqaruar më lart për shkak të dinamikës, ndërhyrjet për garantimin e sigurisë rrugore në Bashki nuk është vetëm në nivel të projekteve tërësore, por edhe të ndërhyrjeve pjesore. Sa më lartë, Bashkia Tiranë po vlerëson të gjitha aktet dhe rregullat dhe do t'i drejthet Institucioneve për qartësimin e kësaj situate. Në përfundim të procesit do të merren vendimet përkatëse”

Qendrimi i grupit të auditimit: Efektet negative (në realizimin e auditimeve/inspektimeve të sigurisë rrugore), të ngërçit të krijuar me certifikimin e audituesve/inspektorëve të sigurisë rrugore, apo trajnimin periodik të tyre, mungesës së një udhëzuesi/manuali të inspektimit të sigurisë rrugore të dakortësuar midis enteve pronare të rrugëve, janë evidentuar nga grupi i auditimit në këtë raport auditimi. Në vijim të argumenteve të përcjella nga subjekti nën auditim, grupi i auditimit rishikoi afatin për zbatimin e dy rekomandimeve të lidhur me ngritjen dhe funksionimin e NJAISR në rrugët në administrimin e Bashkive. **Observacioni pranohet pjesërisht.**

Rekomandime:

10.1 Drejtori i Përgjithshëm i Autoritetit Rrugor Shqiptar, Kryetari i Bashkisë Tiranë dhe Kryetari i Bashkisë Fier të marrin masa për të ngritur Njësitë e Auditimit dhe Inspektimit të Sigurisë Rrugore, me qëllim sigurimin e kryerjes efektive të auditimeve dhe inspektimeve të sigurisë rrugore në rrugët respektive nën administrimin e tyre.

Brenda datës 30.06.2023

Gjetje nga auditimi:

11. Gjatë vizitës në terren të grupit të auditimit të datës 19.06.2022, në rrugë të Rajonit të Veriut nën administrimin e ARRSH-së, u evidentuan raste të mungesës së sinjalistikës rrugore horizontale dhe vertikale, sinjale të mbuluara nga bimësia, sinjale të shkëputura nga toka, si dhe raste të ngjitjes

së njoftimeve private sipër sinjaleve rrugore. Për më tepër, fotot si evidencë janë pjesë e raportit përfundimtar të auditimit.

Konkluzion:

11.1 Mungesa e sinjalistikës rrugore, shpëputja e tyre nga toka, mbulimi nga bimësia, apo ngjitja e reklamave private sipër sinjaleve rrugore, nuk siguron orientim të mirë të shoferëve në rrugë, duke u kthyer në burim aksidenti.

Rekomandim:

11.1 Sektori i Mirëmbajtjes së Rrugëve në Autoritetin Rrugor Shqiptar, të marrë masa për të siguruar vendosjen dhe mirëmbajtjen e sinjalistikës rrugore, në rrugët e evidentuara në raportin përfundimtar të auditimit.

Brenda datës 31.12.2023

C. Ngarkimi i sinjalistikës rrugore në GIS

“Siç është raportuar në Programin Kombëtar të Kërkimit për Autostradat shumë departamente të transportit kanë pranuar vlerën e krijimit të inventarit të sinjaleve rrugore për të ndihmuar në mirëmbajtjen e tyre dhe për të siguruar që ato të jenë të dukshme gjatë natës.

Inventarët e sinjaleve rrugore janë një mjet që bashkitë mund ta përdorin për t'i ndihmuar ato të përmbushin kërkesat e Administratës Federale të Autostradave (AFA) për nivelet minimale të reflektimit të sinjale, siç përshkruhet në Manualin mbi Pajisjet Uniforme të Kontrollit të Trafikut për Rrugë dhe Autostrada.

Zhvillimi i inventarit të shenjave të trafikut është dëshmuar si një mjet i rëndësishëm për të ndihmuar agjencitë të menaxhojnë dhe skedulojnë mirëmbajtjen e sinjaleve rrugore.”¹¹⁷

Referuar praktikave të mira, një sistem i sugjeruar për inventarizimin dhe mirëmbajtjen e sinjaleve rrugore është nëpërmjet Sistemeve të Informacionit Gjeografike (GIS).¹¹⁸

Në Strategjinë Sektoriale të Transportit, miratuar në vitin 2016¹¹⁹, *“Krijimi dhe përditësimi i rregullt i sistemit të menaxhimit të aseteve rrugore të bazuara në GIS si baza për më shumë menaxhim efikas dhe profesional të aseteve rrugore kombëtare.”*, është parashikuar si aktivitet që të zhvillohet në vitin 2017, dhe të përditësohet në mënyrë të rregullt. Në Planit Kombëtar të Transportit të rishikuar¹²⁰, pjesa e III, për rrugët nën administrimin e ARRSH, përcaktohet se: *“Është shumë e rëndësishme të vijohet me marrjen e masave për të realizuar menaxhimin e aseteve rrugore me bazë GIS, i cili është instaluar për inventarizimin e rrjetit rrugor kombëtar duke përfshirë të gjitha elementët rrugorë. Deri më tani në këtë sistem janë ngarkuar, gjatësia e akseve të rrjetit rrugor kombëtar, si dhe gjerësia e rrugëve. Inventari deri tani mbulon 1,390 Km të Rrjetit Primar dhe Sekondar.”*

ARRSH: Mbështetur në të dhënat e vënë në dispozicion për grupin e auditimit, aktualisht ARRSH menaxhon 3449.36 km të rrjetit rrugorë shqipëtarë. Nga vrojtimi i ngarkimit të të dhënave në GIS,

¹¹⁷Departamenti Amerikan për Transportin: <https://highways.dot.gov/public-roads/marchapril-2013/innovative-partnerships-help-inventory-traffic-signs>

¹¹⁸Administrata Federale e Autostradave, Departamenti Amerikan për Transportin, viti 2020: GIS në transport, Mjetet e mbledhjes së të dhënave në terren për menaxhimin e aseteve: Raste Studimi.

OECD, 2021: Mjetet për menaxhimin e aseteve: Rekomandime për operatorët e rrugëve

¹¹⁹VKM Nr. 811, Datë 16.11.2016 “Për Miratimin e Strategjisë Sektoriale të Transportit dhe Planit të Veprimit 2016–2020”

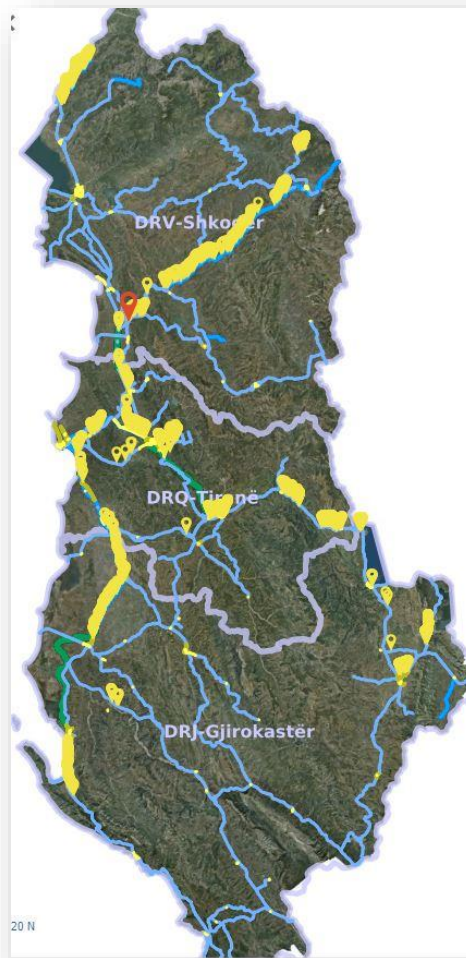
¹²⁰Urdhër 40, datë 21.01.2020, i Ministrit të MIE, “Për miratimin e rishikimit të dytë 5-vjecar të Planit Kombëtar të Transportit”, fq.75.

ashtu si dhe referuar raporteve të monitorimit për Strategjinë Ndërsektorale të Transportit sinjalistika rrugore nuk është ngarkuar plotësisht në këtë sistem, megjithëse ky proces ka nisur që prej vitit 2017. Në vijim paraqiten hartat e shkarkuara nga sistemi GIS, mbi ngarkimin e sinjalistikës rrugore në rrugët/akset rrugore të ngarkuara në sistemin GIS nga ARRSH, shkarkuar më datë 01.06.2022.

Sikurse mund të vërehet edhe nga harta e sinjaleve rrugore, sinjalistika vertikale, për rrugët nën administrimin e ARRSH, shfaqet pjesërisht e ngarkuar në Rajonin Verior dhe Qendror, dhe sporadikisht e ngarkuar në Rajonin Jugor.

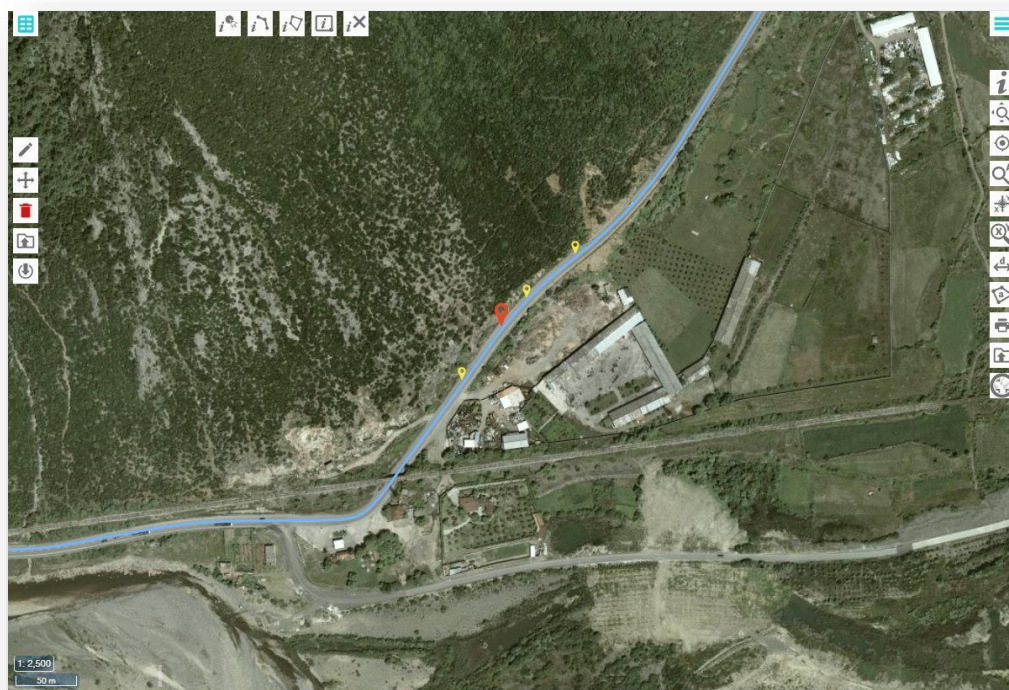
Në hartën e mëposhtme, sinjalistika rrugore vertikale e ngarkuar në GIS, paraqitet nga pikat e verdha (si rezultat i paraqitjes së hartës në një format të përshtatshëm për këtë material, pikat e verdha të përqendruara paraqiten në njolla të verdha).

Harta 1: Sinjalistika vertikale rrugore e ngarkuar në sistemin GIS



Burimi: GIS, ARRSH 01.06.2022

Harta 2: Sinjalistika Horizontale e ngarkuar në sistemin GIS



Burimi: GIS, ARRSH 01.06.2022

Ndërsa, siç paraqitet në hartën nr.2, sinjalistika rrugore horizontale pothuajse nuk është ngarkuar në sistem. 4 sinjalet horizontale, të paraqitura në hartën e mësipërme, të ngarkuara në sistemin GIS, janë ngadalësim shpejtësie, në Drejtorinë Rajonale Qendrore të Tiranës.

Bashkia Fier: Mbështetur në të dhëna e vëna në dispozicion grupit të auditimit, Bashkia Fier ka nën administrim 735.2 km të rrjetit rrugorë shqiptar, ndërsa 160.5 km rrugë të këtij rrethi janë në administrimin e ARRSH. Bashkia Fier përdor sistemin WEB-GIS për inventarizimin e rrugëve nën administrim. Aktualisht, në këtë sistem janë ngarkuar, në panelin e menaxhimit të aseteve të rrugëve ka nisur ngarkimi i shtyllave të ndriçimit, ndërsa referuar komunikimeve të grupit të auditimit me këtë bashki, sëshpejti pritet të vijoj edhe ngarkimi i sinjalistikës në sistem.

Bashkia Tiranë: Mbështetur në të dhënat e vënë në dispozicion grupit të auditimit, Bashkia Tiranë ka ngarkuar në sistemin WEB-GIS, 2343 km rrugë, gjatësi e cila nuk përfaqëson km e rrugëve në administrim të Bashkisë së Tiranës. Në vijim të auditimit, Bashkia Tiranë nuk ka përcjellë informacion mbi sa km rrugë janë nën administrimin e saj. Referuar komunikimeve zyrtare me Drejtorin përgjegjëse për sistemin WEB-GIS në bashki, grupit të auditimit iu bë me dije se: *“Sistemi GIS aktualisht në përdorim bënë të mundur mbledhjen, ruajtjen, analizën, përpunimin, përditësimin e informacionit geohapësinor që trajtohet nga Bashkia Tiranë, ndër të cilat përfshihen edhe elemente të rrugës si emri dhe vendndodhja e rrugës (shfaqja e rrugës në hartë).*

Elemente të tjerë si sinjalistika rrugore nuk janë përfshirë, pasi nuk ka ardhur si kërkesë apo si informacion për t'u përditësuar në sistem nga strukturat përgjegjëse për sinjalistikën rrugore”¹²¹

Gjetje nga auditimi:

12. Mbështetur në të dhënat e vëna në dispozicion për grupin e auditimit, aktualisht ARRSH menaxhon 3449.36 km të rrjetit rrugor shqiptar, Bashkia Fier ka nën administrim 735.2 km të rrjetit rrugor, ndërsa Bashkia Tiranë nuk ka përcjellë informacion mbi sa km rrugë janë nën administrimin e saj.

Në Strategjinë Sektoriale të Transportit, miratuar në vitin 2016¹²², krijimi dhe përditësimi i rregullt i sistemit të menaxhimit të aseteve rrugore të bazuara në GIS si baza për më shumë menaxhim eficient dhe profesional të aseteve rrugore kombëtare, është parashikuar që të zhvillohet në vitin 2017, dhe të përditësohet në mënyrë të rregullt.

Në Planin Kombëtar të Transportit të rishikuar¹²³, për rrugët nën administrimin e ARRSH, përcaktohet se, është shumë e rëndësishme të vijohet me marrjen e masave për të realizuar menaxhimin e aseteve rrugore me bazë GIS, i cili është instaluar për inventarizimin e rrjetit rrugor kombëtar duke përfshirë të gjitha elementët rrugorë. Nga analizimi i sinjalistikës të ngarkuar nga ARRSH, në sistemin GIS u konstatua se, sinjalistika vertikale është ngarkuar pjesërisht, ndërsa ajo horizontale pothuajse nuk është ngarkuar në këtë sistem.

13. Referuar raporteve të monitorimit të Strategjisë së Transportit sistemi GIS për inventarizimin e rrjetit rrugor kombëtar duke përfshirë të gjithë elementët rrugorë, është instaluar dhe po punohet për inventarizimin e rrjetit rrugor kombëtar dhe elementët rrugorë. Ky informacion është përsëritur vit pas viti, në raportet vjetore të monitorimit të Strategjisë, për periudhën nën auditim 2018-2021. Megjithatë në këto raporte duhet të kishte një informacion të detajuar mbi ecurinë vjetore, për të arritur target-in 3850 km¹²⁴ gjatësi të rrugëve të inventarizuara dhe të monitoruara (së bashku me elementet e rrugës) deri në vitin 2020¹²⁵, informacioni është i përgjithshëm pa paraqitur një trend të qartë mbi ecurinë, dhe rezultatin e arritur në secilin vit.

14. Referuar praktikave të mira, inventari i sinjalistikës rrugore është një mjet i rëndësishëm për menaxhimin dhe skedulimin e mirëmbajtjes së sinjaleve rrugore. Nga informacionet e siguruar nga auditimi, bashkitë nën auditim nuk kanë inventarë të konsoliduar të sinjaleve rrugore.

Bashkitë Tiranë dhe Fier kanë ngritur sistemet GIS për të mbledhur, ruajtur, analizuar, përpunuar dhe përditësuar informacionit geohapësinor të bashkive respektive. Në këto sistemi nuk është ngarkuar sinjalistika rrugore, si element i rrugës. Nga komunikimet e grupit të auditimit me bashkitë respektive, në sistemin WEB-GIS të Bashkisë Fier është parashikuar paneli për menaxhimin e aseteve të rrugës, pjesë e të cilës parashikohet që të jetë edhe sinjalistika rrugore, ndërsa në sistemin WEB-GIS të Bashkisë Tiranë nuk është parashikuar një panel i tillë.

¹²¹E-mail zyrtar 01.06.2022, drejtuar grupit të auditimit në vijim të kërkesës për informacion, nga Drejtoria e Përgjithshme e Teknologjisë së Informacionit, Inovacionit dhe të Dhënave, Bashkia Tiranë.

¹²²VKM Nr. 811, Datë 16.11.2016 “Për Miratimin e Strategjisë Sektoriale të Transportit dhe Planit të Veprimit 2016–2020”

¹²³Urdhër 40, datë 21.01.2020, i Ministrit të MIE, “Për miratimin e rishikimit të dytë 5-vjeçar të Planit Kombëtar të Transportit”, fq.75.

¹²⁴Që prej vitit 2016, km rrugë nën administrimin e ARRSH-së kanë ndryshuar (sëfundimi në vitin 2021), kjo vlerë përfaqësonte km nën administrimin e ARRSH në atë vit 2016.

¹²⁵VKM Nr. 811, Datë 16.11.2016 “Për Miratimin e Strategjisë Sektoriale të Transportit dhe Planit të Veprimit 2016–2020”, fq. 224 dhe Raportet e Monitorimit të Strategjisë.

Konkluzione:

12.1 Mos ngarkimi i të gjithë elementeve të rrugëve në sistem pjesë e të cilës edhe sinjalistika rrugore, nuk mundëson menaxhimin efektiv të tyre, si dhe as të sistemit, i cili është ngritur për këtë qëllim.

13.1 Mos raportimi i detajuar i ecurisë në drejtim të inventarizimit të rrugëve dhe sinjaleve rrugore në tërësi, dhe ngarkimi i tyre në GIS nga ARRSH, në raportet e monitorimit të përgatitura mbi ecurinë e Strategjisë Sektoriale të Sektoriale të Transportit, nuk mundëson ndjekjen e zbatimin dhe marrjen e masave në kohë për përmirësime të nevojshme.

14.1 Krijimi i inventarit të sinjalistikës rrugore nga bashkitë, do të ndikonte menaxhimin efektiv dhe eficient të sinjalistikës rrugore, dhe procesit të mirëmbajtjes. Në kushtet kur, të dyja bashkitë kanë ngritur sistemet WEB-GIS për menaxhimin e rrugëve nën administrimin e tyre, përdorimi i këtij sistemi për ngarkimin e sinjaleve rrugore, do të rriste eficientësinë e sistemit GIS, dhe të ndihmonte në ngritjen, ruajtjen dhe përditësimin e sinjaleve rrugore, si dhe do të rriste efektivitetin dhe eficientësinë e mirëmbajtjes së këtyre të fundit.

Rekomandime:

12.1 Sektori i Mirëmbajtjes së rrugëve në Autoritetin Rrugor Shqiptar, të hartojë plane të detajuara pune për ngarkimin e elementeve të rrugës (pjesë e të cilës është edhe sinjalistika rrugore), në sistemin GIS, me qëllim për të siguruar menaxhimin e aseteve të rrugës me bazë GIS, si dhe për të siguruar eficientësinë e sistemit i cili është ngritur për këtë qëllim

Brenda datës 30.12.2022 dhe në vijimësi

13.1 Drejtoria e Planifikimit Strategjik dhe Operacional dhe Drejtoria e Ndërtimit dhe Mirëmbajtjes së rrugëve në Autoritetin Rrugor Shqiptar, në cilësinë e ndjekësve të zbatimit dhe implementimit të politikave të sektorit, të paraqesin në mënyrë të detajuar ecurinë në drejtim të inventarizimit dhe ngarkimit të rrugëve me të gjithë elementët e saj në sistemin GIS, në raportet e ardhshme të monitorimit mbi zbatimin e dokumenteve strategjik të sektorit, për të siguruar paraqitjen e drejtë të ecurisë së këtij aktiviteti.

Brenda datës 30.12.2022 dhe në vijimësi

14.1 Bashkia Fier të hartojë plane të detajuara pune për të inventarizuar sinjalet rrugore të rrugëve në administrimin e saj dhe për t'i ngarkuar ato në sistemin GIS, duke përfshirë në panelin e aseteve të rrugës edhe sinjalet rrugore, me qëllim për të siguruar inventarizimin e sinjaleve, menaxhimin dhe mirëmbajtjen efektiv të tyre, si dhe për të rritur eficientësinë e sistemit GIS të ngritur tashmë nga kjo bashki.

Brenda datës 30.12.2022 dhe në vijimësi

14.2 Bashkia Tiranë të ndërmarrë studimet/analizat e nevojshme për identifikuar mënyrën më të mirë (kosto-efektive) për krijimin e inventarit elektronik të shenjave rrugore në rrugët nën administrimin e saj. Në vijim, të hartohen planet e punës për të vënë në zbatim rezultatet e arritura nga studimet/analizat e mësipërme, me qëllim për të siguruar inventarizimin e sinjaleve, menaxhimin dhe mirëmbajtjen efektive të tyre.

Brenda datës 30.06.2023 dhe në vijimësi

D. Sistemet e menaxhimit të trafikut dhe qendrat e kontrollit dhe menaxhimit të trafikut
Krahas rëndësisë që të dhënat mbi volume e trafikut kanë për të menaxhuar këtë të fundit, ato janë mjaftë të rëndësishme për të kryer auditime dhe inspektime efektive të sigurisë rrugore. “Për sa i përket frekuencës për kryerjen e ISR-së në rrjetin e rrugëve autoriteti rrugor duhet të bëjë listën e prioritetëve bazuar në kategorinë e rrugëve, vëllimit të trafikut dhe dëshmimeve ekzistuese të aksidenteve në rrugë”¹²⁶Për fazën e 4-t të auditimit të sigurisë rrugore, NJAISR-ja duhet të dorëzojë të dhënat e aksidenteve dhe të dhënat në lidhje me volumin e trafikut.¹²⁷
Referuar Strategjisë Sektoriale të Transportit: “Autoriteti Rrugor Shqiptar (ARRSH) për momentin

Komentet e subjektit të audituar: Në vijim të përcjelljes së projekt-raportit të auditimit, Bashkia Tiranë me anë të shkresës nr. 23920/4 prot., datë 29.07.2022, protokolluar në KLSH me nr. 105/15 prot., datë 01.08.2022, ka përcjellë: “Për strukturat e Bashkisë Tiranë, nisur nga vlerësimi paraprak i sistemeve që duhen ngritur për dixhitalizimin në formën e kërkuar të procesit të planifikim/mirëmbajtjes, theksojmë se është një proces pune që kërkon si më poshtë:

- Vlerësimin dhe studimin e tregut nëse sistemi GIS është i mjaftueshëm në përputhje me praktikatat ndërkombëtare ose ekzistojnë softuerë më të avancuar me attribute shtesë që përdoren për këtë qëllim;
- Përcaktimi i tipologjisë së informacionit që duhet hedhur;
- Vlerësimi i kapaciteteve, buxhetit dhe volumit të informacionit dhe të punës për përmbushjen e këtij procesi.

Sa më sipër, vlerësimet përkatëse di edhe grumbullimi dhe hedhja e informacionit në data-basë, për arsye të volumit dhe intensitetit; shkallën e detajimit dhe tipologjisë së të dhënave në funksion të qëllimeve për të cilat do të shërbejë; shtrirjes në kohë të projekteve të hartuara dhe të zbatuara nga struktura të ndryshme të ngarkuara për këtë qëllim, ku nga ish njësitë lokale ku vlejnë për t’u përmendur projektet e sinjalistikës për zonat rurale që janë administruar nga ish njësitë lokale ose institucione jashtë bashkisë Tiranë, vlerësojmë se afati i vendosur nga ana juaj është i paarritshëm, pasi ky projekt kërkon një afat më të gjatë për përmbushjen e tij.”

Qëndrimi i grupit të auditimit: Grupi i auditimit, në projekt-raportin e auditimit, ka rekomanduar përdorimin e sistemit GIZ për të krijuar inventarin elektronik të sinjaleve rrugore nën administrimin e bashkisë Tiranë duke marrë shkas nga: (i) Sistemi GIZ është i ngritur tashmë nga bashkia, çka në gjykimin e grupit të auditimit do të ndihmonte në menaxhimin me ekonomikitet të fondeve në këtë drejtim; (ii) praktikatat e mira; si dhe (iii) praktikatat që po ndiqen në dy subjektet e tjera të audituara. Në vijim të observacioneve të përcjella, rekomandimi i grupit të auditimit do të ndryshojë si në vijim: “Bashkia Tiranë të ndërmarrë studimet/analizat e nevojshme për identifikuar mënyrën më të mirë (kosto-efektive) për krijimin e inventarit elektronik të shenjave rrugore në rrugët nën administrimin e saj. Në vijim të hartohen planet e punës për të vënë në zbatim rezultatet e arritura nga studimet/analizat (e mësipërm) me qëllim për të siguruar inventarizimin e sinjaleve, menaxhimin dhe mirëmbajtjen efektive të tyre.” **Observacioni pranohet.**

po zbaton projektin e quajtur “Zbatimi i Sistemit për Menaxhimin e Trafikut”. Objektivi i tij kryesor është që të sigurojë mbulimin e të dhënave të trafikut nëpër gjithë rrjetin kombëtar rrugor, në mënyrë që në të ardhmen ARRSH-ja t’i administrojë këto të dhëna nëpërmjet një sistemi informacioni që mund të ofrojë raporte dhe statistika trafiku në çdo kohë. Është planifikuar që të mbulojë të gjithë rrjetin kombëtar me sensorë gjatë këtij hapi të parë. Shqipëria aktualisht nuk ka një Qendër për Menaxhimin e Trafikut dhe për këtë arsye të dhënat nuk transferohen te një bazë

¹²⁶ Percjelle me e-mail zyrtar, 09.05.2022, Sektori i Sigurisë Rrugore në MIE, përkthimi i Manualit ISR të SEETO, fq. 40

¹²⁷ Neni 16 i Udhëzimit nr.9 datë 03.07.2012 “Mbi auditimin dhe inspektimin e sigurisë rrugore”.

qendrore të dhënash. Projekti pothuajse po përfundon, sepse infrastruktura fizike është instaluar dhe duhet bërë vetëm vënia në punë e sistemit.”¹²⁸

Referuar Urdhrit të Ministrit të MIE Nr. 185, datë 18.6.2020 Për Zbatimin e “Strategjisë për Aplikimin e Sistemeve Inteligjente në Transportin Rrugor” “Monitorimi dhe kontrolli i sinjaleve me mesazhe të ndryshueshme (VMS – Variable Message Signs): këto janë shenja elektronike që përdoren për t’u dhënë udhëtarëve informacion në lidhje me bllokimet e trafikut, incidentet, punët në rrugë, kohën e udhëtimit, ngjarje të veçanta ose kufijtë e shpejtësisë në autostradë. Ata, gjithashtu, mund të rekomandojnë rrugë alternative, probleme të udhëtimit të lidhura me motin, informacione për emergjencat dhe katastrofat, njoftime për shërbimet publike dhe paralajmërime.”

Pjesë e kontrollit dhe menaxhimit të trafikut është edhe kontrolli i sinjaleve rrugore.¹²⁹ Referuar praktikave të mira: “Kontrolli i sinjaleve rrugore synon të përpunojë trafikun në kryqëzime në një mënyrë efikase dhe të sigurt. Objektivi është të lejohet një rrjedhë e qetë e të gjithë trafikut në kryqëzime. Aplikimet e Sistemeve Inteligjente të Transportit (ITS) për sinjalet e trafikut (sistemet e komunikimit, sistemet e kontrollit përshtatës, mbledhja dhe analiza e të dhënave në kohë reale dhe koordinimi i semaforëve) mundësojnë që sistemet e kontrollit të sinjaleve rrugore të parashikojnë flukset e pritshme të trafikut dhe të funksionojnë me efikasitet më të madh.”¹³⁰

Analizimi i situatës:

Gjatë periudhës nën auditim ARRSH ka vendosur dhe administruar 23 mjete të palëvizshme për matjen e trafikut, të cilat duhet të sigurojnë informacion për trafikun 24/7. Nga analizimi i këtyre pajisjeve, rezultoi se, për:

1. Aksin Vorë-Fushkrujë, informacioni i fundit i siguruar për trafikun është i datë 19.03.2021
2. Aksin Ura Vajgurore-Berat, informacioni i fundit i siguruar për trafikun është i datës 13.12.2020
3. Aksin Tiranë-Kashar, informacioni i fundit i siguruar për trafikun është i datës 27.03.2021
4. Aksin Tiranë –Durrës, informacioni i fundit i siguruar për trafikun është i datës 19.12.2020
5. Aksin Shkozë-Plepa, informacioni i fundit i siguruar është i datës 14.12.2020
6. Aksin Rrogozhinë-Lushnjë, informacioni i fundit i siguruar është i datës 16.12.2020
7. Aksin Rreshen-Kalimash, nuk ka të dhëna.
8. Aksin Pogradec-Korçë, informacioni i fundit i siguruar është 19.12.2020
9. Aksin Plepa-Rrogozhinë, informacioni i fundit i siguruar është i datës 21.12.2020
10. Aksin Milot-Lezhë, informacioni i fundit i siguruar është i datës 19.12.2020
11. Aksin Lushnjë-Fier, informacioni i fundit i siguruar është i datës 30.01.2021
12. Aksin Lezhë-Shkodër, informacioni i fundit i siguruar është 15.05.2021
13. Aksin Ilevan-Vlorë, informacioni i fundit i siguruar është i datës 07.01.2021
14. Aksin Ilevan Tepelenë, informacioni i fundit i siguruar është i datës 05.01.2021
15. Aksin Kamëz-Fushkrujë informacioni i fundit i siguruar është i datës 29.04.2021
16. Aksin Fushë Krujë-Milot informacioni i fundit i siguruar është i datës 01.04.2017
17. Aksin Elbasan-Rrogozhinë, informacioni i fundit i siguruar është i datës 26.02.2021
18. Aksin Elbasan-Librazhd, nuk ka informacion
19. Aksin Doganë Qafë-Thaçë, informacioni i fundit i siguruar është i datës 27.01.2021
20. Aksin Doganë Kapshticë, informacioni i fundit i siguruar është i datës 16.12.2020
21. Aksin Doganë Kakavijë, informacioni i fundit i siguruar është i datës 10.11.2020

¹²⁸ VKM Nr. 811, Datë 16.11.2016 “Për Miratimin e Strategjisë Sektoriale të Transportit dhe Planit të Veprimit 2016–2020”, fq. 50

¹²⁹ CIVITAS, 2020: Sistemet inteligjente të transportit dhe menaxhimi i trafikut në zonat urbane, fq.18.

¹³⁰ CIVITAS, 2020: Sistemet inteligjente të transportit dhe menaxhimi i trafikut në zonat urbane, fq. 28.

22. Aksin Doganë Hani-Hotit, informacioni i fundit i siguruar është i datës 01.09.2021

23. Aksin Burrel-Klos, informacioni i fundit i siguruar është datës 11.12.2020

Gjetje nga auditimi:

15.1 Për rrugët nën administrimin e ARRSH

Krahas rëndësisë që të dhënat mbi volume e trafikut kanë për të menaxhuar këtë të fundit, ato janë mjaft të rëndësishme për të kryer auditime dhe inspektime efektive të sigurisë rrugore.

Referuar raporteve të monitorimit të Strategjisë Sektoriale të Transportit, për periudhën në auditim, ARRSH ka vendosur dhe administruar 23 mjete të palëvizshme për matjen e trafikut, të cilat sipas Strategjisë për Aplikimin e Sistemeve Inteligjente në Transportin Rrugor (SIT), do të shërbejnë për të siguruar informacion për Qendrën e Monitorimit të Trafikut.¹³¹

Megjithëse këto pajisje duhet të sigurojnë informacion 24/7 mbi trafikun në rrugët kombëtare, nga analizimi i informacionit rezultoi se, aktualisht asnjëra prej 23 pajisjeve për matjen e trafikut nuk funksionon. Më hollësisht:

- për 2 pajisje nuk ka informacion (*ku një prej tyre është në aksin Tiranë-Durrës*) duke përmbajtur riskun që ato janë hequr nga rruga
- 1 pajisje ka siguruar informacion për herë të fundit në vitin 2017
- 10 pajisje kanë siguruar informacion deri në fund të vitit 2020, ndërsa
- 10 pajisje kanë siguruar informacion deri në muajt e parë të viti 2021.

Nga analizimi i raporteve të monitorimit mbi zbatimin e Strategjisë Sektoriale të Transportit, të cilat janë të publikuara në gjuhën angleze në faqen web të MIE u konstatua se, në asnjë prej tyre nuk është paraqitur kjo problematikë.

Ndërsa lidhur me ngritjen e Qendrës së Menaxhimit të Trafikut, aktualisht vendi ynë nuk ka një të tillë për rrugët kombëtare. Referuar raporteve të monitorimit të Strategjisë, përpjekja për të ngritur një qendër të tillë ka nisur që vitin 2016, por si rezultat i mungesës së financimeve, ka pasur vonesa të vazhduara. Afati, referuar Strategjisë së Sektoriale të Transportit ka qenë viti 2020¹³², e më pas me Strategjinë për aplikimin e Sistemeve SIT, është shtyrë deri në 2025. Nga informacionet e siguruar gjatë auditimit, aktualisht ARRSH ka siguruar një financim nga Banka Botërore dhe është në fazën e përfundimit të dizenjimit të projektit.

Konkluzione:

15.1.1 Mos funksionimi i të 23 pajisjeve të Sistemit të Menaxhimit të Trafikut të ARRSH, nuk siguron të dhëna në kohë reale mbi trafikun, të dhëna të cilat janë të rëndësishme për kryerjen e auditimeve dhe inspektimeve të sigurisë rrugore, si dhe do të shërbenin si input për Qendrën e Kontrollit dhe Menaxhimit të Trafikut, nëpërmjet të cilës synohet të jepen sinjale rrugore/mesazheve të ndryshueshme për të menaxhuar trafikun e rrjedhimisht për të ndikuar sigurinë rrugore.

15.1.2 Mos raportimi i problematikave të lidhura me mungesën e funksionimit të secilës prej 23 pajisjeve për matjen e trafikut, në raportet e monitorimit të Strategjisë Sektoriale të Transportit, nuk ka siguruar transparencë, si dhe ka cenuar marrjen në kohë të masave për përmirësim. Vonesat e lidhura me ngritjen e Qendrës së Monitorimit të Trafikut, nuk kanë siguruar eficiencë në menaxhimin e trafikut në rrugët kombëtare.

¹³¹ Urdhri i Ministrit të MIE Nr. 185, datë 18.6.2020 Për Zbatimin e “Strategjisë për Aplikimin e Sistemeve Inteligjente në Transportin Rrugor”

¹³² Raporti i monitorimit për zbatimin e Strategjisë Sektoriale të Transportit, 2021, fq. 56.

15.1.3 Publikimi i raporteve të monitorimit të dokumenteve strategjik nga MIE jo në gjuhën shqipe, nuk krijon mundësi të barabarta për të gjithë qytetarët shqiptarë për tu informuar mbi ecurinë e vendit tonë në drejtim të objektivave strategjik.

Rekomandime:

15.1.1 Drejtori i Përgjithshëm i Autoritetit Rrugor Shqiptar, të marrë masa për të siguruar ri funksionimin e Sistemit të Menaxhimit të Trafikut, informacioni i siguruar prej të cilit, i shërben menaxhimit të trafikut në rrugët kombëtare, kryerjes së auditimeve dhe inspektimeve të sigurisë rrugore, si dhe Qendrës së Menaxhimit të Trafikut.

Brenda datës 31.12.2022

15.1.2 Drejtoria e Planifikimit Strategjik dhe Operacional dhe Drejtoria e Ndërtimit dhe Mirëmbajtjes së Rrugëve në Autoritetin Rrugor Shqiptar, në cilësinë e ndjekësve të zbatimit dhe implementimit të politikave të sektorit, të marrin masa që në raportet e ardhshme të monitorimit mbi zbatimin e dokumenteve strategjik të sektorit, të paraqesin në mënyrë të detajuar problematikat e lidhura me funksionimin e 23 pajisjeve të matjes së trafikut, hapat e ndërmarra për adresimin e tyre, me qëllim adresimin e problematikave dhe sigurimin e transparencës.

Brenda datës 31.12.2022

15.1.3 Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë të ndjekë ecurinë e projektit për ngritjen e Qendrës së Monitorimit të Trafikut me qëllim marrjen e masave për të shmangur vonesa të mëtejshme në realizimin e këtij projekti, me ndikim të rëndësishëm në sigurinë rrugore në rrugë kombëtare.

Në vijimësi

15.1.4 Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, në çdo rast në vijim, të marrë masa që raportet e monitorimit të dokumenteve strategjike të hartohen dhe publikohen në faqen zyrtare web në gjuhën shqipe, për t'i siguruar të gjithë qytetarëve shqiptarë të drejtën e barabartë për t'u informimit mbi ecurinë në drejtim të arritjes së objektivave kombëtarë dhe sektorial.

Në vijimësi

Gjetje nga auditimi:

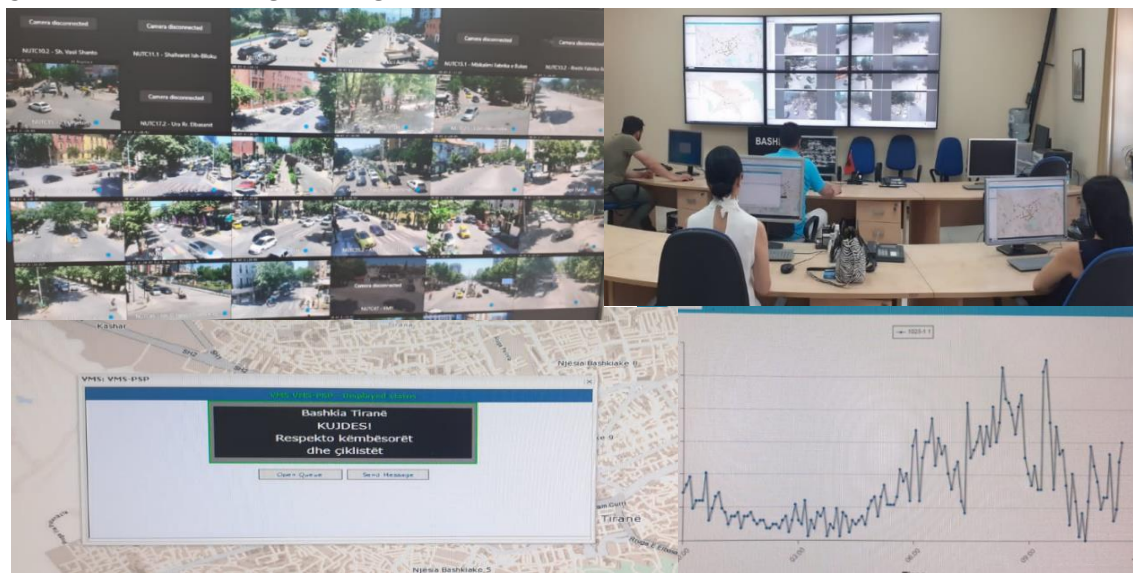
15. 2 Për rrugët nën administrimin e bashkive

Bashkitë me popullsi mbi 20 000 banorë janë të detyruara të hartojnë planet urbane të trafikut. Plani urban i trafikut parashikon pajisjen me sisteme të përshtatshme teknologjike, të informatizuara për rregullimin dhe kontrollin e trafikut, nëpërmjet verifikimit të ngadalësimeve dhe qëndrimeve, për rregullimin e fluksit të trafikut rrugor, i domosdoshëm për realizimin e objektivave të përcaktuar¹³³. Në vijim të të dhënave të mbledhura nëpërmjet sistemeve të përshtatshme teknologjike, të informatizuara për rregullimin dhe kontrollin e trafikut, entet pronare të rrugëve kontrollojnë dhe drejojnë trafikun nëpërmjet sinjaleve me mesazhe të ndryshueshme.

Nga informacioni i siguruar nga auditimi rezultoi se, Qendra e Monitorimit të Trafikut në Bashkinë Tiranë është ngritur dhe është funksionale. Në fotot e mëposhtme, paraqiten evidenca mbi sinjalet e ndryshueshme.

¹³³Kodi Rrugor i ndryshuar, neni 36, pikat 1 dhe 4.

Figure 1: Evidenca fotografike nga Qendra Kontrollit dhe Monitorimit të Trafikut në Bashkinë Tiranë



Burimi: Qendra Monitorimit të Trafikut, Bashkia Tiranë, datë 03.06.2022

Nga auditimi rezultoi se, në Bashkinë Fier nuk është vendosur sistemi për menaxhimin e trafikut dhe nuk është ngritur Qendra e Monitorimit të Trafikut.

Konkluzion:

15.2.1 Në kushtet e mungesës së të dhënave të trafikut, në zbatim të Manualit të Sinjalistikës Rrugore, grupi i auditimit nuk mund të konkludojë mbi nevojën për monitorimin elektronik të trafikut në qytetin e Fierit.

Rekomandim:

15.2.1 Kryetari i Bashkisë Fier, të marrë masat për t'u kryer studimet dhe vlerësimet e nevojshme, mbi nevojën e pajisjes së rrugëve nën administrimin e bashkisë, me sisteme të përshtatshme teknologjike, të informatizuara për rregullimin dhe kontrollin e trafikut, si pjesë e planit urban të trafikut, duke mbajtur në konsideratë, legjislacionin aktual, praktikën e mira, projeksionet e rritjes së popullsisë dhe numrit të makinave në qytet, kostot dhe përfitimet etj., me qëllim marrjen e hapave të nevojshme në drejtim të menaxhimit dhe kontrollit efektiv të trafikut në qytetin e Fierit.

Brenda datës 31.12.2022

4.2.2 A kanë bashkëpunuar institucionet përgjegjëse për të siguruar koordinimin e aktiviteteve në funksion të rritjes së ndikimit të sinjalistikës në përmirësimin e sigurisë rrugore?

Shqipëria ka pësuar një progres të konsiderueshëm në përmirësimin e infrastrukturës rrugore nëpërmjet investimeve nga buxheti i shtetit por edhe nga ndihmat apo kreditë e institucioneve ndërkombëtare dhe bilaterale. Në Qershor 2006, Shqipëria nënshkroi Marrëveshjen e Stabilizimit Asociimit me Bashkimin Europian dhe detyrimet e Shqipërisë që rridhnin nga ky nënshkrim janë përfshirë në kuadrin e Planit Kombëtar për Zbatimin e Marrëveshjes së Stabilizimit Asociimit. Në këtë proces, planifikimi cilësor i hapave të mëtejshëm për realizimin e reformave të nevojshme, ishin dhe janë të një rëndësie të pakufishme dhe procesi kërkon një koordinim eficient,

implementim dhe monitorim të procesit të zbatimit dhe zhvillimit të strategjisë dhe përpjekjet që bën Shqipëria në periudhat afatshkurtër, afatmesëm dhe afatgjatë.

Në nivelin rajonal, me qëllim që të sigurojë lidhjet e duhura me rrjetin e transportit trans-europian Shqipëria ka nënshkruar në Nëntor të 2005 Memorandumin e Mirëkuptimit mbi Rrjetin Kryesor të Transportit Rajonal të Europës Juglindore duke përfshirë pjesëmarrjen në Observatorin e Transportit të Europës Juglindore (SEETO), i cili synon në lehtësimin e integritetit të Europës Juglindore në përputhje me kërkesat e Procesit të Stabilizim Asociimit së bashku me segmente të Korridoreve Pan Europiane IV, V, VII, VIII dhe X. I gjithë rrjeti rrugor kryesor i Shqipërisë është i përfshirë në SEETO me nënshkrimin e Shtesës së Memorandumit të Mirëkuptimit në 21 Nëntor 2011.

Objektivat kryesore të këtij Memorandumi të Mirëkuptimit janë: bashkëpunimi rajonal si një kusht për tu integruar në Europë dhe krijimi i databazës së GIS për rrjetin kryesor të Rrugëve të Europës Juglindore. Siguria rrugore, rritja e trafikut rrugor, si pasojë e rritjes së inventarit të automjeteve në mënyrë të konsiderueshme, të shoqëruara me lëvizjet e mëdha demografike, kanë diktuar nevojën për përmirësimin e rrjetit rrugor dhe infrastrukturës përkatëse, dhe pavarësisht progresit të ndodhur gjatë viteve të fundit në rrugët kombëtare, për fat të keq është shoqëruar me fenomenin e incidenteve dhe aksidenteve të trafikut rrugor në rrugë.

Qeveria ka miratuar Strategjinë Kombëtare për Sigurinë Rrugore, ishte reduktimi me 50% i aksidenteve me vdekje dhe i plagosjeve në vitin 2020. Ndërsa vizioni ishte krijimi i tendencave pozitive në uljen e vazhdueshme të numrit të aksidenteve.¹³⁴

Faktori i rrugës me të gjithë elementët e saj, siguria dhe qarkullimi rrugor është ngushtësisht i lidhur me raportin që ka drejtuesi i mjetit me rrugën, si rrjedhim dhe me informacionin që ai merr nga ambjenti që e rrethon. Këto informacione janë funksion i ushtrimit të aftësive pamore, të sensit kromatik të nevojshëm për të dalluar me shpejtësi dhe me siguri ngjyrat, në përdorim të sinjalistikës rrugore, dhe të thellësisë së mjaftueshme pamore, mbi të gjitha në kushtet e natës. Në një kontekst të tillë, sinjalet rrugore (horizontale, vertikale dhe plotësuese) duhet të ofrojnë një lexueshmëri të mirë të gjurmës në të gjitha kushtet atmosferike dhe të shikueshmërisë (ditë, natë, lagështirë, thatësi, mjergull) dhe të garantojnë informacion të plotë në drejtimin e automjetit.

Një sinjalistikë e qartë dhe efikase është dhe elementi kyç për përmirësimin efektiv të sigurisë rrugore. Ajo karakterizohet nga forma, nga ngjyrat dhe nga simbolet, të gjitha karakteristika që duhet të ruajnë homogjenitetin e tyre si ditën dhe natën. Një sinjalistikë e sigurtë mund të përcaktohet e tillë n.q.se i përgjigjet 3 karakteristikave kryesore:

- Të jetë harmonike në pjesët e rrugës që do karakterizojë
- Të jetë bashkëkohore
- Të jetë homogjene.

Roli i ndriçimit në sigurinë rrugore, megjithëse gjatë vitit 2013 rreth 27,6 e aksidenteve kanë ndodhur në kushtet e errësirës, pavarësisht se kilometrat e përshkruara natën janë shumë më pak se ato të përshkruara ditën, aksidentet e ndodhura natën krahasuar me ato që ndodhin gjatë orëve të ditës, janë përgjithësisht më të rënda, referuar vdekjeve dhe plagosjeve. Shkaku kryesor qëndron në faktin që errësira e zvogëlon cilësinë dhe sasinë e informacioneve vizive që i duhen drejtuesit të mjetit për një drejtim korrekt të mjetit. Reduktohet në fakt aftësia pamore, ndjeshmëria ndaj kontrastit, aftësia për të vlerësuar distancat e automjeteve, shpejtësia e perceptimit, dallimi i ngjyrave dhe toleranca ndaj dritave verbuese. Rezultati final është një reduktim drastik i shikueshmërisë gjatë natës. Fenerët e automjeteve nuk mjaftojnë për t'i ofruar drejtuesit të mjetit informacione me siguri dhe efikasitet, sidomos kur rrugët janë shumë të trafikuar ose karakterizohen nga një gjeometri komplekse me prezencë të kryqëzimeve dhe ndërhyrjeve.

¹³⁴ Strategjia Kombetare për Sigurinë Rrugore 2011 – 2020, fq.13.

Është konfirmuar nga studime të shumta, të drejtuar nga vende të ndryshme mbi raportin midis ndriçimit dhe aksidenteve, sipas të cilave ndriçimi sjell në përgjithësi një reduktim të numrit të aksidenteve gjatë natës, përfshirë 13% deri në 75 % sipas llojit të rrugës. Studime të tilla, përveç të tjerave, evidentojnë një zvogëlim mesatar të aksidenteve në kryqëzime jo më pak se 40%. Kuptohet ndërkaq se edhe në udhëtimin natën, kryqëzimet rrugore (në plan apo të sfazuar) dhe hyrjet në rrugët kryesore, janë pikat kyçe të një rrjeti rrugor. Në kushte të një ndriçimi të dobët, syri është pak i ndjeshëm ndaj ngjyrave të objekteve prandaj shikueshmëria varet më shumë nga sasia e dritës që objektet dërgojnë drejt vëzhguesit se sa nga cilësia e saj. Objekti dallohet nga sfondi i vet dhe perceptohet nga syri kur ndriçimi i tij është më i madh ose më i vogël nga ai i sfondit. Në ndriçimin rrugor duhet të realizohet një ndriçim i dyshemesë në mënyrë që pengesa të mundshme të shfaqen si konture të errëta në sfond të hapur. Ndriçimi i një trupi varet nga sasia e dritës që ai merr dhe nga karakteristikat e tij të reflektimit.

Ndikimi i lagështirës mbi asfalt në sigurinë rrugore, mbledhja dhe largimi i ujërave, si rezultat i ndryshimeve të motit (shirave) nga sipërfaqet rrugore n.q.s. nuk përballohen në mënyrë korrekte, mund të çojnë në zvogëlimin e niveleve të sigurisë së ofruar nga infrastruktura rrugore. Mbledhja e ujërave dhe largimi i tyre i ngadaltë shkakton pengesa në trafikun rrugor dhe reduktimin e kushteve të fërkimit. Kjo e fundit mund të shkaktojë fenomenin e rrezikshëm të quajtur “aquaplaning” të përfaqësuar nga një humbje progresive të kontaktit midis rrotës (gomës) dhe dyshemesë së rrugës, shkaktoar nga një shtresë likuidi (lëngu) midis dy sipërfaqeve. Duhet konsideruar fakti që derdhja e ujërave në planin rrugor mund të gjenerojë vështirësi serioze në lëvizjen e këmbësorëve dhe për pasojë e reduktimit të shikueshmërisë shkaktoar nga një ngritje e nivelit të shtresës hidrike, prezente në planin rrugor.

Sinjalistika Rrugore është pjesë përbërëse me impakt domethënës në cilësinë e Sigurisë Rrugore e cila përbën themelin e parandalimit të aksidenteve. Praktika të ndryshme nëpër botë kanë treguar se vdekjet nga aksidentet rrugore mund të ulen në 30-50 % me anë të zbatimit të planeve të veprimit të sigurisë rrugore me bashkërendim shumë sektorial brenda një strategjie të përgjithshme me shumë ambicie por njëkohësisht me objektiva të arritshëm. KNSR ka miratuar strategjinë kombëtare 2011-2020 për sigurinë rrugore. Për vënien në jetë të planit të veprimit gjithëpërfshirës dhe shumë sektorial nevojitet një bashkëpunim efektiv ndërmejt agjencive dhe palëve të interesuara jo vetëm ato shtetërore por edhe sektori privat dhe OJF-të.

Siguria rrugore është një problem shumë disiplinor dhe kërkon veprime nga të gjithë sektorët me një efektivitet të koordinuar të planit të veprimit të sigurisë rrugore që duhet t'i mundësojë të gjithë aktorëve të ndërmarrin masa në fushat e tyre përkatëse që të japin kontribut të qenësishëm në përmirësimin e sigurisë rrugore nëpërmjet edhe rritjes së ndikimit të sinjalistikës rrugore në këtë të fundit.

Nga të dhënat e grumbulluara dhe bashkëbisedimet me specialistët rezultojnë se megjithë punën e bërë ajo përsëri duhet përmirësuar në drejtim të bashkëpunimit për koordinimin e aktiviteteve midis strukturave përgjegjëse për të bërë të mundur rritjen e impaktit të sinjalistikës rrugore në përmirësimin e sigurisë rrugore në funksion të përdoruesve të rrugës dhe konkretisht:

Duke qenë se Siguria Rrugore është një problem shumë sektorial KNSR është e vetëdijshme që i vetëm nuk do të mund të arrijë zgjidhjen e problemeve të sigurisë me të cilat përballlet vendi. Për këtë të gjitha palët e interesuara, qeveritare dhe jo qeveritare, me përgjegjësi për sigurinë rrugore duhet të punonjë për të patur koordinimin e duhur dhe bashkëpunimin e duhur për të mundësuar zbatimin me efikasitet të strategjisë kombëtare të sigurisë rrugore dhe planit të veprimit.

Ndër faktorë të tjerë të shkakut të aksidenteve si shpejtësia, drejtimi i mjetit nën efektin e alkolit, mosrespektimi i semaforit etj., përmirësimi i sinjalistikës rrugore përbën shkak i cili do të ndikonte ndjeshëm në mbulimin e rreth 78% të vdekjeve dhe 55% të plagosjeve të regjistruar vitet e fundit të zbatimit të strategjisë dhe nën auditim njëkohësisht.

Këto ulje mund të arrihen vetëm nëse policia rrugore disponon mjete e nevojshme, pajisjet moderne për monitorimin e zbatimit të ligjit dhe aftësinë për të marrë pjesë në mënyrë proactive sëbashku me MIE dhe aktor të tjerë relevant në përpjekjet e përbashkëta për të zgjidhur problemet e sigurisë rrugore.

DPP, DQRR (Sektori i Sigurisë Rrugore) nuk ka bashkëpunuar mjaftueshëm për të koordinuar veprimtarinë e vet me struktura të tjera përgjegjëse në drejtim të garantimit të përmirësimit të sinjalistikës rrugore. Nga të dhënat e grumbulluara rezulton se për sinjalistikën, në kuadër të sigurisë rrugore, ajo është mjaftuar vetëm me raporte periodike për ARRSH por nuk evidentohet përgjigje e raporteve, sidomos për pikat e zeza, se në çfarë mase janë vlerësuar nga ARRSH, dmth kanë qenë informacione të njanshme nga ana e sektorit të sigurisë rrugore mbështetur më shumë në përcaktimet e Kodit Rrugor dhe rregullores së brendshme të organizimit dhe funksionimit të policisë. Në këtë drejtim sektori i policisë rrugore nuk ka përfshirë aktor të tjerë si dhe nuk raporton iniciativa të strukturave të tjera përgjegjëse për sigurinë rrugore në respect të bashkëpunimit dhe koordinimit të veprimeve përsa referuar sinjalistikës rrugore.

Nuk disponohet evidencë nga sektori i policisë rrugore për bashkëpunim apo ndërveprim me enetet e tjera pronare të rrugëve si njësitë e vetëqeverisjes vendore për rrugët urbane e rurale përsa i përket përmirësimit të sinjalistikës rrugore. Kjo dhe për aktor të tjerë me impact në sinjalistikë si IT, strukturat e MIE për sigurinë rrugore, ekspertët lokal të prefekturave, OE të projektimit dhe zbatimit të punimeve në rrugë etj. Bashkëpunimi ka qenë jo efektiv deri në jashtë vëmendjes së sektorit të sigurisë rrugore me të gjithë aktorët e tjerë me përjashtim të ARRSH trajtuar më lartë në këtë raport.

Siguria rrugore është një problem në mbarë botën dhe eksperiencia ndërkombëtare ka treguar se, që të arrihet sukses, çështjet që lidhen me të duhet të trajtohen në mënyrë të koordinuar dhe gjithëpërfshirëse. Objektivi i Strategjisë Kombëtare për Sigurinë Rrugore është reduktimi me 50% i aksidenteve me vdekje dhe i plagosjeve në vitin 2020, krahasuar me vitin 2009 (EU-SETO). Për arritjen e objektivit do të shërbente menaxhimi dhe koordinimi i sigurisë rrugore nëpërmjet forcimit të bashkëpunimit dhe bashkërendimit të punës në nivel kombëtar, adoptimit të metodës së partneriteit për të mobilizuar dhe bashkërenduar interesat qeveritare, të sektorit privat dhe shoqërisë civile për zgjerimin e hapësirës së organizatave të përfshira dhe përpjekjeve për të përmirësuar sigurinë rrugore dhe për ta kthyer atë në një problem të të gjithëve.

MIE, Grupi i drejtimit dhe Sekretaria Teknike nuk disponojnë evidencë dhe raportohet nga bashkëbisedimi se për periudhën nën auditim bashkëpunimi me institucione të tjera, struktura përgjegjëse për sinjalistikën dhe sidomos njësitë e qeverisjes vendore për sinjalistikën në rrugët urbane e rurale ka qenë i pamjaftueshëm, me raste sporadike por jo i formalizuar ose më mirë jashtë fokusit të veprimtarisë së përditshme në këtë drejtim.

Ky bashkëpunim ka qenë jo-ekzistent dhe me ekspertët lokal pranë prefekturave. Ajo që reflekton bashkëpunim dhe koordinim nën dritën e strategjisë është bashkëpunimi me ARRSH dhe drejtoritë rajonale në varësi të këtij të fundit kryesisht në ndërmarrjen e investimit për rrugë të re apo rikonstrukcion apo dhe në inisiativa për përmirësim të sinjalistikës rrugore në akset shtetërore.

Nga bashkëbisedimi dhe pyetësorët rezulton se në njësitë e vetëqeverisjes vendore aspekti i sinjalistikës rrugore është mjaftuar në plotësimin e detyrimeve funksionale sipas përcaktimeve në kodin rrugor. Nga Bashkia Tiranë, Drejtoria e Transportit dhe DPRRNP nuk disponohet evidencë nën dritën e përcaktimeve në strategjinë Kombëtare të sigurisë rrugore, secila strukturë merr përsipër plotësimin e detyrimeve që lindin nga kërkesat e qytetarëve për sinjalistikë, devijime apo vendparkime të markuara e të tjera të kësaj natyre por nuk raportohet për plane të përbashkëta veprimesh për sigurimin e standardeve në sinjalistikën rrugore, përmirësimin e zonave të rrezikshme, ndërveprim me ekspertët lokal pranë prefekturave apo aplikimi i ndonjë metode partneriteti me përfshirjen e institucioneve të tjera përgjegjëse, sektorit privat apo OF-ve.

Në Bashkinë Fier, veprimtaria në drejtim të sinjalistikës rrugore nuk ka siguruar bashkëpunim me institucione të tjera përgjegjëse, është mbështetur vetëm në detyrimet e Ndërmarrjes së Shërbimeve Publike për riparime e mirëmbajtje kur ka lindur nevoja.

Në dy njësitë e vetëqeverisjes vendore nën auditim rezulton se bashkëpunimi i tyre në cilësinë e entit pronar të rrugëve nën juridiksionin e tyre me institucione të tjera përgjegjëse ka qenë i pamjaftueshëm deri në jo-ekzistent edhe për zonat prioritare që duhet të kenë vëmendjen e duhur ndër të tjera për sinjalistikën rrugore si forcimi i institucionit bashkërendues qeveritar (Sekretaria teknike e KNSR), përmirësimi i menaxhimit koordinues dhe financimit të sigurisë rrugore, përmirësimi i sigurisë së kalimtarëve (ura dhe rrugëkalime për këmbësorët), ambicje për përmirësimin sa më shumë të pikave të zeza apo masat për zhvillimin e rrugëve më të sigurta. Është e pasigurtë dhe nuk raportohet për ndonjë bashkëpunim midis njësive të vetëqeverisjes vendore me ARRSH si dy entet pronar të rrugëve sidomos për përcaktimin e kufijve të rrugëve kjo dhe për faktin që ARRSH i administroi kufijtë me koordinata topografike kurse njësitet e vetëqeverisjes vendore me emërtime rrugësh dhe kufij të përafërt të padokumentuar, si rrjedhojë ekziston rreziku u hapësirave që dalin jashtë vëmendjes së të dy enteve.

Shpenzimet në lidhje me sigurinë rrugore duhet të shihen si një prioritet i lartë dhe si një investim kështu që të gjithë duhet të punojnë sëbashku për të rritur financimin për sinjalistikën rrugore. Nga auditimi rezulton se shpenzimet që zë sinjalistika në gjithë rrjetin rrugor nuk evidentohen më vete në raportimet financiare. Pyetjes së në çfarë mase janë financuar shpenzimet për sinjalistikë rrugore entet pronare nuk japin informacion të saktë por të përafërt. Shpenzimet që thith periodikisht sinjalistika rrugore, të evidentuara në faqet nr. 19-24 të këtij raporti janë përgatitur nga grupi i auditimit në bazë të preventivave fituese në investime për rrugë të reja rikonstrukcione dhe mirëmbajtje e rifreskim të sinjalistikës rrugore.

Gjetje nga auditimi:

16. Në DPP (DQRR-Sektori i Sigurisë Rrugore) evidentohet një raportim i njëanshëm nga kjo e fundit për ARRSH dhe njësitet e vetëqeverisjes vendore. Nuk adresohen në mënyrë të dyanshme shkëmbimi i informacionit midis DPP dhe enteve pronare të rrugëve që mund të ndërhyjnë për përmirësimin e sigurisë rrugore, në mënyrë të veçantë për pikat e zeza (Black Point).

17. Bashkëpunimi midis Grupit të Drejtimit, Sekretarisë teknike, pranë MIE në funksion të vënies në lëvizje të KNSR nuk ka qenë efektiv përse i përket informimit dhe shkëmbimit të informacionit për impaktin e sinjalistikës rrugore në përmirësimin e sigurisë rrugore si autoritet që duhet të koordinoj dhe nxit bashkëpunimin midis institucioneve dhe agjensive që kanë ndikim në sigurinë rrugore. Në këtë drejtim nuk janë informuar e orientuar në formë piramidale dhe institucione të tjera si ato shëndetësore e arsimore por jo vetëm, për të bashkërenduar veprimtarinë në këtë kuadër sipas planveprimit për strategjinë kombëtare për periudhën nën auditim.

Gjithashtu nuk ka qenë efektiv bashkëpunimi midis strukturave qendrore të MIE dhe njësive të vetëqeverisjes vendore për unifikimin e veprimtarisë në respekt të implementimit të të njëjtave standarde si përse i përket rrugëve nacionale dhe atyre rurale e urbane sipas përkatësisë së të drejtës së pronësisë për rrugët sipas përcaktimeve në Strategjinë Kombëtare për Sigurinë Rrugore dhe Kodin Rrugor shqiptar. Një aspekt i rëndësishëm në këtë drejtim është rreziku i një veprimtarie të ulët deri në jo funksionale midis autoriteteve përgjegjëse dhe pronare të rrugëve me aktorët e tjerë publik si IT, ekspertët lokal dhe privat si studio të projekteve e OE të zbatimit të projekteve përse ka lidhje me sigurimin e standardeve të pranuar në sigurinë rrugore e për rrjedhojë në sinjalistikën rrugore si element kyç përbërës i sigurisë rrugore.

18. Nga intervistat rezulton se në Bashkinë Tiranë, ka një bashkëpunim dhe koordinim midis DRRNP dhe Drejtorisë së Transporteve në kuadër të përcaktimit dhe realizimit të instalimit të

sinjalistikës rrugore në territorin nën juridiksionin e Bashkisë Tiranë sipas përcaktimeve në Kodin rrugor të Republikës së Shqipërisë.

Në këtë bashkëpunim janë respektuar përgjegjësitë reciproke por nuk janë bërë objekt i bashkëpunimit dhe analizës objektivat dhe aktivitetet e përcaktuara në strategjinë për Sigurinë Rrugore për pjesët takuese. E njëjta situatë evidentohet dhe për Bashkinë Fier në raport me Ndërmarrjen e Shërbimeve Publike dhe institucione të tjera relevante.

19. Rezulton se nga strukturat përgjegjëse të enteve pronare të rrugëve nuk ka qenë efektiv bashkëveprimi për saktësimin e kufijve të rrugëve midis atyre shtetërore dhe atyre vendore e rurale për shkak se nuk ka pasur nga asnjëra palë iniciativa për bashkëveprim e bashkërendim për të siguruar gjithëpërfshirjen sipas përcaktimeve në Strategjinë Kombëtare për Sigurinë rrugore.

20. Nga entet nuk ruhet i njëjti standard përsa i përket kufijve dhe ekziston mundësia e hapësirave që mbeten jashtë vëmendjes dhe kontrollit nga të dyja palët. Nuk evidentohet se janë përgatitur planshetat nga të dyja palët kjo jo vetëm për evidentimin e magësive sipas standardeve dhe manualit të ndërtimit por edhe për efekt të inventarit të sinjalistikës rrugore.

21. Nuk adresohen problematika sensitive përsa i përket planifikimit dhe menaxhimit të trafikut për konkludim mbi përmirësimin e sigurisë rrugore, planshetat si term nuk janë funksionale si dhe nuk figuron evidencë mbi koordinimin dhe rakordimin me ARRSH për përcaktimin e kufijve të pronesisë mbi rrugët takuese pasi nga auditimi rezulton se ARRSH i administron përafërsisht me koordinata topografike kurse Bashkia Tiranë dhe Fier me emërtime rrugësh dhe kufij të përafërt, jo sipas përcaktimeve në Strategjinë Kombëtare të Sigurisë rrugore dhe Kodit Rrugor Shqiptar.

Komentet e subjektit të audituar: Në vijim të përcjelljes së projekt-raportit të auditimit, Drejtoria e Përgjithshme e Policisë me anë të shkresës nr. 5872 prot., datë 01.08.2022, protokolluar në KLSH me nr. 105/16 prot., datë 02.08.2022, ka përcjellë: “Në lidhje me gjetjen nr. 17, “ Në DPPSH evidentohet një raportim i njëanshëm nga kjo e fundit për ARRSH-së dhe njësitë e qeverisjes vendore...” nuk ka si të jetë ndryshe, pasi detyrimi ligjor i shërbimit policor është të konstatojë dhe raportojë në lidhje me gjetjet dhe përmirësimin e mangësive, e në rast konstatimi të ndodhjes së aksidenteve rrugore, për shkak të mosplotësimit të rekomandimeve të mëparshme , të marrë në përgjegjësi penale personat përgjegjës, për mos përmbushje të detyrimeve ligjore, gjë të cilën ne e kemi bërë në jo pak raste. ARRSH apo çdo ent tjetër pronar (Bashki apo njësi Administrative), nuk janë të detyruar ligjërisht të raportojnë për marrjen masave në lidhje me konstatimet dhe rekomandimet e bëra nga strukturat e sigurisë rrugore, dhe ky argument mendojmë se do duhet të rekomandohet në konkluzionet tuaja. Do ishte ndihmë e madhe dhe do të kishte impakt tepër pozitiv, në rritjen e përpjekje të dyanshme të përmirësimit të parametrave të sigurisë rrugore. Në raport mendojmë se duhet cituar detyrimi ligjor që kanë entet pronare të rrugëve, për pajisjen dhe kontrollin e tyre (pajisje monitorimi, pajisje matëse të shpejtësisë) dhe kamerat e vëzhgimit të trafikut në to, gjë për të cilën nuk ka përpjekje për tu realizuar.

Gjithashtu, do të sugjerohet që Drejtoria e Përgjithshme e Policisë të ketë peshën dhe rëndësinë e duhur në strukturat të cilat merren me strategjinë e sigurisë rrugore, duke qenë të përfaqësuar në bordet e rrugëve, bordet e sigurimeve, ku për shkak të vendimmarrjes në të dhe të prioriteteve për të cilat ne jemi njohur dhe përditësuar, mendimi jonë do kishte produktivitetin e duhur, për gjetjen e zgjidhjeve të shpejta e produktive të problemeve.”

Qëndrimi i grupit të auditimit: Lidhur me observacionin e subjektit të audituar mbi përpjekjen e dyanshme për të përmirësuar parametrat e sigurisë, këtë çështje grupi i auditimit e ka adresuar me anë të rekomandimit nr. 17.1. Lidhur me observacionin mbi pajisjet e monitorimit, kamerat e vëzhgimit të trafikut, etj., duke qëndruar në linjë me fokusin e auditimi, grupi ka adresuar këtë çështje në nën pikën “Sistemet e menaxhimit të trafikut dhe qendrat e kontrollit dhe menaxhimit

të trafikut” dhe ka dhënë rekomandimet e nevojshme. Lidhur me përfshirjen e DPP në strategjinë e sigurisë rrugore, duke qëndruar në linjë me fokusin e auditimit, grupi i auditimit ka rekomanduar hartimin e Strategjisë për Sigurinë Rrugore dhe Planet e Veprimit dhe gjithashtu ka rekomanduar përcjelljen e mendimeve të DPP, mbi aktivitetet të cilat gjykohen nga institucioni juaj se do të ndikojnë pozitivisht në përmirësimin e sinjalistikës rrugore.

Konkluzione:

16.1 Sinjalistika Rrugore është pjesë përbërëse me impakt domethënës në cilësinë e Sigurisë Rrugore e cila përbën themelin e parandalimit të aksidenteve. Praktika të ndryshme nëpër botë kanë treguar se vdekjet nga aksidentet rrugore mund të ulen në 30-50 % me anë të zbatimit të planeve të veprimit të sigurisë rrugore me bashkërendim shumësektorial brenda një strategjie të përgjithshme me shumë ambicie por njëkohësisht me objektiva të arritshëm. Siguria rrugore është një problem shumë disiplinor dhe kërkon veprime nga të gjithë sektorët me një efektivitet të koordinuar të planit të veprimit të sigurisë rrugore që duhet ti mundësojë të gjithë aktorëve të ndërmarrin masa në fushat e tyre përkatëse që të japin kontribut të qenësishëm në përmirësimin e sigurisë rrugore nëpërmjet edhe rritjes së ndikimit të sinjalistikës rrugore në këtë të fundit.

17.1 Bashkëpunimi i institucioneve përgjegjëse për të koordinuar aktivitetet në funksion të rritjes së ndikimit të sinjalistikës në përmirësimin e sigurisë rrugore evidentohet nga auditimit se në faza të caktuara të zbatimit të strategjisë ka qenë jo i mjaftueshëm dhe në momente të tjera deri në jo-ekzistent.

18.1 Evidentohet koordinim i punëve dhe aktiviteteve midis strukturave brenda për brenda institucioneve si në MIE me ARRSH dhe IT, DPP dhe ARRSH në mënyrë të njanshme, Drejtoria e Transportit dhe DPRRNP në Bashkinë Tiranë dhe Bashkia Fier me Ndërmarrjen e Shërbimeve Publike. Koordinimi sa më sipër ka qenë jo i mjaftueshëm dhe mbi të gjitha jo i bazuar në përcaktime në strategji zhvillimi të institucioneve por vetëm në raport me përgjegjësitë funksionale.

19.1 Rrugët në territorin e Republikës së Shqipërisë janë ndarë në pronësi shtetërore nëpërmjet ARRSH dhe njërive të vetëqeverisjes vendore. Midis tyre nuk ruhet i njëjti standard për kufijtë e rrugëve për arsye se ARRSH i administron me koordinata topografie sipas VKM nr. 600, datë 13.10.2021 „Për pronësinë e rrugëve shtetërore dhe kalimet e pronësisë ndërmjet enteve pronare të rrugëve” kurse njësitë e vetëqeverisjes vendore me emërtime e kufij të përafërt.

20.1 Nuk ka funksionuar menaxhimi dhe administrimi i sinjalistikës rrugore nëpërmjet plansheteve sipas përcaktimeve në Kodin Rrugor jo vetëm për sigurimin e njohjes së situatës së sinjalistikës rrugore por dhe për efekt inventarizimi e planifikimi për ndërhyrje.

21.1 Ende nuk është bërë funksional nga njësitë e vetëqeverisjes vendore planifikimi dhe menaxhimi i trafikut sipas standardeve për konkludime mbi vlerësimin e shkallës së përmirësimit të sigurisë rrugore.

Rekomandime:

16.1 Sektori i Sigurisë Rrugore në Drejtorinë e Përgjithshme të Policisë, së bashku me Autoritetin Rrugor Shqiptar dhe me entet pronare të rrugëve, të bëjnë të mundur bashkëpunimin reciprok, për të siguruar jo vetëm shkëmbimin e informacioneve apo raporteve mbi situatën në vijimësi të sinjalistikës rrugore por dhe plane veprimtarish të përbashkëta me qëllim rritjen e ndikimit përkatës të këtyre të fundit në përmirësimin e sinjalistikës rrugore në respekt të rritjes së sigurisë rrugore sipas objektivit të përcaktuar në strategjinë kombëtare për sigurinë rrugore. Një rëndësi e vecantë

duhet të tregohet në ndjekjen dhe eliminimin e pikave të zeza si në rrugët nacionale shtetërore ashtu dhe në rrugët urbane e rurale.

Brenda datës 31.12.2022

17.1 Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Grupi Qendror i Drejtimit, dhe Sekretaria teknike e Komitetit Ndër-Ministror për Sigurinë Rrugore të rrisin performancën e punës së tyre në drejtim të vënies në lëvizje të KNSR, si autoriteti më i lartë shtetëror në përmirësimin në vazhdimësi të sigurisë rrugore, për të bërë të mundur:

- Përfshirjen në informim, raportim dhe në procesin e vendimmarrjes të të gjithë strukturave që kanë ndikim në sinjalistikën rrugore si pjesë kryesore përbërëse e sigurisë rrugore, entet pronare të rrugëve, DPP (DQRR-Sektori i Sigurisë Rrugore), Prefekturat (Ekspertët Lokal), IT, OE të projektimit e zbatimit të projekteve rrugore si dhe institucione të tjera relevante në drejtim të edukimit e informimit të përdoruesve të rrugës.
- Koordinimin e veprimtarive të strukturave relevante, sa përshkruar në paragrafin më sipër, sipas planit të veprimit të parashikuar në strategjinë kombëtare për sigurinë rrugore duke parashikuar dhe llogaridhënien reciproke për rritjen e ndikimit të sinjalistikës rrugore në përmirësimin e sigurisë rrugore sipas objektivit të strategjisë duke rritur në të njëjtën kohë gjithëpërfshirjen në proces.
- Evidentimin e shpenzimeve që thith sinjalistika rrugore nga të gjitha strukturat dhe institucionet që kanë të drejtë ndërhyrje në rrugë e sheshe, në një rubrikë më vete në raportimin financiar, sidomos në buxhetin e konsoliduar, me qëllim vlerësimin dhe planifikimin më të mirë të mbulimit me financim në buxhetet periodike.

Brenda datës 31.12.2022

Komentet e subjektit të audituar: Në vijim të përcjelljes së projekt-raportit të auditimit, MIE me anë të shkresës nr. 3308/2 prot., datë 29.07.2022, protokolluar në KLSH me nr. 105/14 prot., datë 01.08.2022, ka përcjellë: “Lidhur me rekomandimin 18.1, sqarojmë se MIE vepron në KNSR, në cilësinë e njërit prej anëtarëve të saj. Referuar pikave 1 dhe 2 të nenit 3, të Rregullores së funksionimit të Komitetit Ndërministrorë të Sigurisë Rrugore, ndër të tjera citohet se: “Komiteti Ndërministror i Sigurisë Rrugore thirret nga Kryeministri jo më pak se dy herë në vit. Rendi I ditës si dhe materialet e mbledhjes, u vihen në dispozicion të gjithë anëtarëve dhe pjesëmarrësve, 15 ditë përpara datës së mbledhjes. Rendi i ditës dhe data e mbledhjes së Komitetit përcaktohet nga Kryeministri”.

Qendrimi i grupit të auditimit:

Lidhur me observacionin sa më sipër, rekomandimi nuk kërkon që MIE të thërras mbledhjen e KNSR por Sekretaria Teknike e cila është strukturë në MIE të kryej detyrat për të vënë në lëvizje KNSR pasi administron praktikën dokumentare dhe funksionale të KNSR dhe në bashkëpunim me Grupin e Drejtimit neni 6, pika 4 të Rregullores së funksionimit të Komitetit Ndërministrorë të Sigurisë Rrugore ku citohet: Grupi i Drejtimit të “Bashkëpunojë me sekretarinë teknike për përgatitjen nga kjo e fundit të materialeve që gjykohet të analizohen nga KNSRr” të rrit performancën në drejtim të veprimtarisë sipas nenit 7 të Rregullores së funksionimit të Komitetit Ndërministrorë të Sigurisë Rrugore ku citohet “Sekretaria Teknike ka për detyrë të: 1. Përgatit në kohë, materialet e mbledhjes dhe projekturdhërat, që do të paraqiten për miratim. 2. Koordinojë punën me grupin qendror të drejtimit dhe institucionet publike, të cilat kanë si objekt të veprimtarisë së tyre sigurinë rrugore. 3. Hartojë dhe zbatojë një program të detajuar të veprimeve dhe bashkëpunimit.” **Observacioni nuk pranohet**

18.1 Bashkia Tiranë, (Drejtoria e Përgjithshme e Punëve Publike) dhe Bashkia Fier të parashikojnë në strategjitë e zhvillimit koordinimin e veprimtarive të strukturave relevante si Drejtoria e Transportit Rrugor dhe DPRRNP për Bashkinë Tiranë dhe Ndërmarrja e Shërbimeve Publike për Bashkinë Fier, përfshi dhe njësitë e varësisë, me qëllim:

- Sigurimin e standardeve në cilësinë e Sinjalistikës Rrugore si pjesë kryesore përbërëse e Sigurisë Rrugore në rrugët nën juridiksionin e tyre.
- Përfshirjen në strategjitë e zhvillimit dhe rrjedhimisht planin e aktiviteteve të objektivave të përcaktuara në strategjinë kombëtare të sigurisë rrugore dhe vendimet relevante nga autoriteti më i lartë shtetëror, KNSR.
- Sigurimin e bashkëpunimit dhe koordinimit me ekspertët lokal pranë Prefekturës Tiranë.

Brenda datës 31.12.2022

19.1 Bashkia Tiranë, (Drejtoria e Përgjithshme e Punëve Publike) dhe Bashkia Fier të marrin masa për unifikimin e përcaktimit të rrugëve si aset me kufij sipas koordinatave topografike sipas metodologjisë së përdorur nga ARRSH në bazë të VKM nr. 600, datë 13.10.2021 “Për pronësinë e rrugëve shtetërore dhe kalimet e pronësisë ndërmjet enteve pronare të rrugëve” me qëllim shmangjen e hapësirave boshe në kufijtë e rrugëve me ato shtetërore.

Brenda datës 31.12.2022

20.1 Bashkia Tiranë, (Drejtoria e Përgjithshme e Punëve Publike) dhe Bashkia Fier të marrin masa për përgatitjen e planshetave të rrugëve sipas përcaktimeve në Kodin Rrugor jo vetëm për sigurimin e njohjes së situatës së sinjalistikës rrugore por dhe për efekt inventarizimi e planifikimi për ndërhyrje.

Brenda datës 31.06.2023

21.1 Bashkia Tiranë, (Drejtoria e Përgjithshme e Punëve Publike) dhe Bashkia Fier të marrin masa për adresimin e problematikave sensitive përsa i përket planifikimit dhe menaxhimit të trafikut për konkludim mbi përmirësimin e sigurisë rrugore.

Brenda datës 31.12.2022

Komentet e subjektit të audituar: Në vijim të përcjelljes së projekt-raportit të auditimit, Bashkia Tiranë me anë të shkresës nr. 23920/4 prot., datë 29.07.2022, protokolluar në KLSH me nr. 105/15 prot., datë 01.08.2022, ka përcjellë: “Për strukturat e Bashkisë Tiranë, nisur nga vlerësimi paraparak i sistemeve që duhen ngritur për dixhitalizimin në formën e kërkuar të procesit të pnaifkim/mirëmbajtjes theksojmë se, është një proces pune që kërkon si më poshtë:

- Bashkërendimin me institucione të tjera pasi kjo lidhet dhe me përputhshmërinë sipas përcaktimeve të nenit 220 dhe 221 të Kodit Rrugor për krijimin dhe organizimin e regjistrit kombëtarë të rrugëve.
- Vlerësimin dhe studimin e tregut, në përputhje me praktikën ndërkombëtare, për ekzistencën e softuerëve në atributë që përdoren për këtë qëllim.
- Përcaktimin e tipologjisë së informacionit që duhet hedhur.
- Vlerësimin e kapaciteteve, buxhetit dhe volumit të informacionit dhe punës për përmbushjen e këtij procesi.

Sa më sipër, vlerësimet përkatëse si dhe grumbullimi dhe hedhja e inofrmacionit në data-bazë, për arsye të volumit dhe intensitetit, shkallën e detajimit dhe tipologjisë së të dhënave në funksion të qëllimeve për të cilat do shërbejë, shtrirjes në kohë të projekteve të hartuara dhe të zbatuara

nga struktura të ndryshme, vlerësojmë se afati i vendosur nga ana juaj është i paarritshëm, pasi ku projekt kërkon një afat disa vjeçarë për përmbushjen e tij.”

Qëndrimi i grupit të auditimit: Sikurse konkluduar dhe në takimet e kryera me përfaqësuesit e Bashkisë Tiranë gjatë fazës së terrenit, është e qartë që përfundimi i plotë i procesit të inventarizimit të shenjave rrugore kërkon një kohë të konsiderueshme. Për këtë arsye, si në projekt-raport ashtu edhe në raportin final, grupi i auditimit ka rekomanduar, për realizimin brenda afateve, **të planeve të punës** (të cilat, ndër të tjera, duhet të hartohen bazuar në kapacitetet e Bashkisë), me qëllim kryerjen me ekonomikitet dhe eficiencë të këtij procesi. Në vijim të argumenteve të përcjella, u rishikuan afatet për zbatimin e këtij rekomandimi. **Observacioni pranohet pjesërisht.**

Komentet e subjektit të audituar: Në vijim të përcjelljes së projekt-raportit të auditimit, Bashkia Tiranë me anë të shkresës nr. 23920/4 prot., datë 29.07.2022, protokolluar në KLSH me nr. 105/15 prot., datë 01.08.2022, ka përcjellë: *“Bashkia Tiranë, për sa i përket planifikimit dhe menaxhimit të trafikut, e ka në punën e tyre të përditshme marrjen e masave dhe përmirësimin e tij. Bashkia Tiranë ka projekte të ndryshme lidhur me këtë aspekt dhe sepse sistemet e menaxhimeve evoluojnë me kalimin e kohës me avancimet në teknologji. Bashkia ka kryer investime. Si dhe do të vazhdojë të përshtatë teknologjitë e reja dhe ndjek monitorimin dhe grumbullimin e të dhënave, so dhe të përmirësoj lehtësimin e lëvizshmërisë për të gjithë përdoruesit e rrugës.”*

Qëndrimi i grupit të auditimit: Observacioni sa më sipër është në të njëjtin drejtim me rekomandimin por ne rekomandim vihet theksi në adresimin e problematikave përsa i përket menaxhimit të trafikut në kuadër gjipërfshirës deri në KNSr për konkluzione sa më objektive në sigurinë rrugore dhe marrjen e masave për përmirësimin e saj. **Observacioni nuk pranohet**

5. PËRMBLEDHJE

Sinjalistika ka një rol vendimtar për ta bërë çdo vend të aksesueshëm dhe miqësor për qytetarët dhe vizitorët. Sinjalistika rrugore ofron informacione të vlefshëm për drejtuesit e mjeteve dhe përdoruesit e tjerë të rrugës, pasi ajo përcjellin mesazhe tek shoferët dhe këmbësorët për t'i orientuar drejtë destinacioneve të dëshiruara, duke i komunikuar rregullat që janë në fuqi për të përfutur udhëtime të sigurta, e rrjedhimisht për të reduktuar numrin e aksidenteve në rrugë.

Sinjalet rrugore apo sinjale të ndryshme, simbolet dhe shënimet e rrugës (vijëzimet) janë vendimtare për sigurinë e rrugëve dhe gjithashtu janë komponent integral të infrastrukturës rrugore të sigurt.

Për dhjetëvjeçarin e fundit, objektivi i vendit tonë në lidhje me sigurinë rrugore, ku komponent integral është edhe sinjalistika rrugore, ka qenë reduktimi i numrit të vdekjeve dhe plagosje në rrugë me 50 % në vitin 2020 krahasuar me vitin 2010 referuar vizionit të EU-SEETO, parashikuar në Strategjinë Kombëtare për Sigurinë Rrugore në Shqipëri 2011-2020.

Vlerësimet e strukturave ndërkombëtare, si dhe njoftimet e shpeshta në media mbi problematikat e lidhur me sigurinë rrugore në vend, pjesë e të cilës është edhe sinjalistika rrugore, motivuan Kontrollin e Lartë të Shtetit për ndërmarrjen e këtij auditim. Më hollësisht, në vlerësimin e performancës të sigurisë së rrugëve në Shqipëri, të kryer në vitin 2018 nga Komisioni Ekonomik

për Evropën i Kombeve të Bashkuara (UNECE), u konkludua se, Plani Veprimi të Strategjisë për Sigurinë Rrugore 2011-2020 nuk është mbështetur në mënyrën e duhur nga burime financimi të qëndrueshme; Komiteti Ndërmintor për Sigurinë rrugore, si organi më i lartë politik dhe strategjik për sigurinë rrugore duhet të forcohet dhe fuqizohet për rezultate më të mira të sigurisë rrugore; funksionet e koordinimit dhe sekretarisë (*ang. secretariat*) duhet të ofrohet nga personeli me përvojën e nevojshme në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë; Inspektimi i sigurisë rrugore është një aktivitet rutinë që duhet të kryhet nga ARRSH dhe që është i detyrueshëm me ligj por nuk ka udhëzime që përcaktojnë shpeshësinë dhe metodologjinë e kryerjes së inspektimeve rrugore nga ARRSH; etj. Ndërsa në Raport Progresin e KE për vendin tonë, të vitit 2021 u rekomandua që Shqipëria të përgatisë dhe miratojë Strategjinë e re të Sigurisë Rrugore dhe Planin e Veprimi të saj, në përputhje me Planin e Veprimi për Sigurinë Rrugore të Komunitetit të Transportit. Referuar këtij vlerësimi, Shqipëria nuk i ka forcuar ende kapacitetet e saj inspektuese. Nevojiten më shumë përpjekje për të harmonizuar legjislacionin shqiptar për sistemet e menaxhimit të trafikut dhe sigurinë rrugore (duke përfshirë edukimin dhe zbatimin e sigurisë rrugore). Në vlerësimin për konkurueshmërinë në Shqipëri për vitin 2021, OECD tërhoqi vëmendjen mbi përpjekje të mëtejshme për të përmirësuar sigurinë rrugore në Shqipëri. Referuar këtij vlerësimi, Strategjia Kombëtare e Sigurisë Rrugore ka përfunduar dhe nuk ishte në përputhje me legjislacionin përkatës të BE-së, ligji kryesor që rezulton nga KNSR është Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë i ndryshuar, që mbulon shumë rregullore të reja, Plani i menaxhimit të shpejtësisë, krijimi i një qendre të menaxhimit të trafikut dhe fushatat e ndërgjegjësimit të publikut nuk janë zbatuar ende për shkak të pamjaftueshmërisë së kapaciteteve njerëzore dhe financiare brenda ministrisë dhe agjencive përkatëse zbatuese, Raporti i monitorimit për vitin 2016 është më i detajuar se ai i vitit 2019 për shkak të mungesës së burimeve njerëzore, si dhe nuk janë kryer vlerësime të ndikimit të Strategjisë.

Me hartimin dhe miratimin e programit të auditimit, puna në terren u orientua në tre drejtime kryesore: ngritja dhe funksionimi i plotë i strukturave përgjegjëse për sinjalistikën rrugore; funksionimi i plotë i mekanizmave të vendosur për auditimin, inspektimin dhe ndjekjen e zbatimit të aktiviteteve në drejtim të përmirësimit të sinjalistikës rrugore; si dhe bashkëpunimi i institucioneve përgjegjëse për të siguruar koordinimin e aktiviteteve në funksion të rritjes së ndikimit të sinjalistikës në sigurinë rrugore të përmirësuar.

Lidhur me ngritjen dhe funksionimin e plotë të strukturave përgjegjëse, nga auditimi nuk u siguruan evidenca mbi mbledhjet e KNSR-së (të paktën dy herë në vit), gjatë periudhës nën auditim.

Mosekzistenca e Drejtorisë së Qarkullimit dhe Sigurisë Rrugore ish-MPPT, në strukturën aktuale të MIE, nga 2018 e në vijim ka sjellë dobësim të institucionit bashkërendues qeveritar, Sekretarisë teknike të KNSR-së dhe Grupit Qendror të Drejtimit, si dhe me efekte negative për realizimin e planeve të veprimi të përcaktuara në strategjinë e sigurisë rrugore 2011-2020. Mungesa e kësaj strukture nuk ka siguruar një koordinim të mirë me strukturat anëtare të KNSR-së. Mungesa e rishikimit të strategjisë 2011-2020, ristrukturimi që kanë pësuar ministritë anëtare të KNSR-së, riorganizimi sipas ndarjes së re administrative, mungesa e planeve të veprimi për periudhën nën auditim, etj. nuk kanë siguruar ndjekjen në kohë të problematikave në fushën e sigurisë rrugore element i së cilës është dhe sinjalistika, për realizimin e objektivave të strategjisë. Mos hartimi i një strategjie të re, pas përfundimit të Strategjisë 2011-2020, nuk ka siguruar objektiva dhe planeve veprimi për të adresuar sigurinë rrugore për vitin 2021, e në vijim. Trendi i të aksidentuarve, me faktor ndikues sinjalistikën rrugore është në rritje, ku në vitin 2018 nga 213 të vrarë për 7 prej tyre ka qenë faktor sinjalistika rrugore, ndërsa nga 312 të plagosur rënd, për 30 prej tyre ka qenë faktor sinjalistika rrugore. Në vitin 2021 në 197 të vrarë në aksidente rrugore, për 27 prej tyre ka qenë faktorë sinjalistika rrugore, ndërsa nga 250 të plagosur rënd në aksidente rrugore për 91 prej tyre

ka qenë faktor ndikues sinjalistika rrugore. Nga auditimi u konstatuan gjithashtu, mos përputhje të rregulloreve të brendshme me strukturat aktuale të disa prej subjekteve nën auditim.

Lidhur me funksionimin e plotë i mekanizmave të vendosur për auditimin, inspektimin dhe ndjekjen e zbatimit të aktiviteteve në drejtim të përmirësimit të sinjalistikës rrugore, u konkludua sa më poshtë:

Si rezultat i ndryshimeve strukture të ndodhura në MIE, struktura e Bordit Drejtues me funksion vendimmarrës për kryerjen e kurseve të trajnimit për audituesit/inspektorët e Sigurisë Rrugore (parashikuara në Akt-Marrvëshjen e lidhur midis ish-MTI dhe UPT në vitin 2016), nuk përkon me strukturën aktuale të MIE, pasi Drejtuesi i Bordit Drejtues duhet të ishte Drejtori i Drejtorisë së Përgjithshme të Standardeve dhe Monitorimit, drejtori e cila nuk ekziston më. Në gjykimin e grupit të auditimit, mos rishikimi i akt-marrvëshjes për të reлектuar ndryshimet strukture të ndodhura pas bashkimit të ish-Ministrive dhe krijimit të MIE, ka shkaktuar ngërç në zhvillimin e kurseve, ku sipas Akt-Marrvëshjes së lidhur në vitin 2016, për periudhën 2018-2021 duhet të ishin zhvilluar të paktë 8 kurse (minimalisht 8 kurse, pasi Akt-Marrvëshja parashikon zhvillimin e më shumë se 2 kurseve në vit në rast të kërkesave për të), me nga 10 kursant për çdo kurs. MIE nuk ka motivuar bashkëpunimin midis strukturave përgjegjëse për zhvillimin e kursit për çertifikimin e audituesve/inspektorëve të sigurisë rrugore, pavarësisht kërkesave zyrtare për të rishikuar Akt-Marrvëshjen (me qëllim për të siguruar përputhshmërinë me strukturën aktuale të MIE, përditësimin e moduleve, etj.), apo për të zhvilluar takime me qëllim diskutimin dhe adresimin e problematikeve të hasura në zhvillimin e tyre. Në kushtet kur në Akt-Marrvëshjen e lidhur në vitin 2016 midis ish-MTI dhe UPT, dhe organ kompetent për zbatimin e Akt-Marrvëshjes në aparatën e Ministrisë ishte Drejtoria e Qarkullimit dhe Sigurisë Rrugore, drejtori e cila sot nuk ekziston më, nuk ofron evidenca mbi punën e kryer për realizimin e këtij funksioni. Në MIE, sipas strukturës aktuale, ekziston Sektori i Sigurisë Rrugore, i cili referuar shkresës nr.770 prot., datë 21.01.2020 të MIE, duhet të kryej mbikëqyrjen e kursit. Në kushtet kur Akt-Marrvëshja nuk është rishikuar, dhe referuar nenit 2 të saj organ kompetent për zbatimin e saj në aparatën e Ministrisë duhet të ishte një strukturë në nivel Drejtorie, vendosja e detyrës për mbikëqyrjen e zhvillimit të kursit një stukturë në nivel Sektori, pa përcaktuar në mënyrë të qartë këtë detyrë edhe në përshkrimet e detyrës, nuk ka siguruar ndjekjen e problematikave të lidhura me zhvillimin e kurseve për audituesit dhe inspektorët e sigurisë rrugore.

Mungesa e një udhëzuesi/manuali për inspektimin e sigurisë rrugore, i cili duhet të jetë i dakortësuar për zbatim midis enteve pronare, nuk siguron mbështetje për audituesit, entet pronare, dhe palët e tjera të përfshira në procesin, si dhe nuk siguron një qasje të standartizuar midis enteve pronare për kryerjen e inspektimeve të sigurisë rrugore efektive dhe në përputhje me praktikën më të mira. Në kushtet e rishikimit të Direktivës së BE-së mbi Infrastrukturën e Sigurtë, e pikërisht rishikuar në artikullin dedikuar Inspektimeve të Sigurisë Rrugore (artikulli 6), hartimi një Manuali për ISR, të aplikueshëm në nivel kombëtar, do të siguronte një hap më tej drejtë infrastrukturës rrugore të sigurt në vend.

Mosngritja e Organit të Kontrollit si njësi në strukturën organike të MIE, ka shkaktuar mungesën e monitorimit dhe kontrollit të proceseve të auditimit dhe inspektimit të sigurisë rrugore (shoqëruar me problematika të shumta, trajtuar në këtë raport auditimit) pjesë e të cilës është edhe auditimi dhe inspektimi i sinjalistikës rrugore, si dhe nuk ka siguruar marrjen në kohë të masave për përmirësim. Si rezultat i mungesës së Organit të Kontrollit për periudhën në auditim, nuk është identifikuar mosngritja e NjAISR-vë (strukturat përgjegjëse pranë enteve pronare për auditimet/inspektimet e sigurisë rrugore, trajtuar në gjetjen në vijim), çka ka shkaktuar moskryerjen e auditimeve/inspektimeve të sigurisë rrugore nga entet pronare të rrugëve, ose mos kryerje e tyre në përputhje me kuadrin ligjor dhe rregullator në fuqi. Nuk janë administruar listat e projekteve të rrugëve të reja, listat e investime për rikonstruksione në rrugët ekzistues, si dhe nuk

janë krijuar “Regjistri i audituesve të sigurisë rrugore”, “Regjistri i inspektorëve të sigurisë rrugore”, “Regjistrin e trajnerëve të sigurisë rrugore”, të cilët duhet të mbaheshin nga NjAISR-të e duhet të publikoheshin në faqen e internetit të MIE.

Në Strategjinë Sektoriale të Transportit dhe Planin Kombëtar 5-vjecar të rishikuar të Transportit të cilat kanë qënë në veprim për periudhën nën auditim, është parashikuar domosdoshmëria për ngarkimin dhe përditësimi i rregull i sinjaleve rrugore në sistemin GIS të administruar prej ARRSH. Mosngarkimi i të gjithë elementëve të rrugëve në sistem pjesë e të cilës edhe sinjalistika rrugore, nuk mundëson menaxhimin efektiv të tyre, si dhe as të sistemit, i cili është ngritur për këtë qëllim. Mosraportimi i detajuar i ecures në drejtim të inventarizimit të rrugëve dhe sinjaleve rrugore në tërësi, dhe ngarkimit të tyre në GIS nga ARRSH, në raportet e monitorimit të përgatitura mbi ecurinë e Strategjisë Sektoriale të Sektoriale të Transportit, nuk ka mundësuar ndjekjen e zbatimit dhe marrjen e masave në kohë për përmirësime të nevojshme.

Referuar praktikave të mira, inventari i sinjalistikës rrugore është një mjet i rëndësishëm për menaxhimin dhe skedulimin e mirëmbajtjes së sinjaleve rrugore. Ngritja e tij nga bashkitë, do të ndikonte menaxhimin efektiv dhe eficient të sinjalistikës rrugore, dhe procesin e mirëmbajtjes. Në kushtet kur, të dy bashkitë kanë ngritur sistemet WEB-GIS për menaxhimin e rrugëve nën administrimin e tyre, përdorimi i këtij sistemi për ngarkimin e sinjaleve rrugore, do të rriste eficientësinë e sistemit GIS, dhe të ndihmonte në ngritjen, ruajtjen dhe përditësimin e sinjaleve rrugore, si dhe do të rriste efektivitetin dhe eficientësinë e mirëmbajtjes së këtyre të fundit.

Mosfeksionimi i të 23 pajisjeve të Sistemit të Menaxhimit të Trafikut të ARRSH, nuk siguron të dhëna në kohë reale mbi trafikun, të dhëna të cilat janë të rëndësishme për kryerjen e auditimeve dhe inspektimeve të sigurisë rrugore, si dhe do të shërbenin si input për Qendrën e Kontrollit dhe Menaxhimit të Trafikut, (qender nëpërmjet të cilës synohet të jepen sinjale rrugore/mesazheve të ndryshueshme për të menaxhuar trafikun e rrjedhimisht për të ndikuar sigurinë rrugore).

Mosraportimi i problematikave të lidhura me funksionimin e funksionimit të secilës prej 23 pajisjeve për matjen e trafikut, në raportet e monitorimit të Strategjisë Sektoriale të Transportit, nuk ka siguruar transparencë, si dhe ka cënau marrjen në kohë të masave për përmirësim. Vonesat e lidhura me ngritjen e Qendrës së Monitorimit të Trafikut, nuk kanë siguruar eficientësinë në menaxhimin e trafikut në rrugët kombëtare. Publikimi i raporteve të monitorimit të dokumenteve strategjik nga MIE jo në gjuhën shqipe, nuk krijon mundësi të barabarta për të gjithë qytetarët shqiptar për t’u informuar mbi ecurinë e vendit tonë në drejtim të objektivave strategjik.

Nga auditimi, u siguruan evidenca mbi ngritjen dhe funksionimin e Qendres së monitorimit dhe kontrollit të trafikut, në Bashkinë Tiranë. Në kushtet e mungesës së të dhënave të trafikut, në zbatim të Manualit të Sinjalistikës Rrugore, grupi i auditimit nuk mund të konkludojë mbi nevojën për monitorimin elektronik të trafikut në qytetin e Fierit.

Lidhur me bashkëpunimin e institucioneve përgjegjëse për të siguruar koordinimin e aktiviteteve në funksion të rritjes së ndikimit të sinjalistikës në sigurinë rrugore të përmirësuar, u konkludua sa më poshtë:

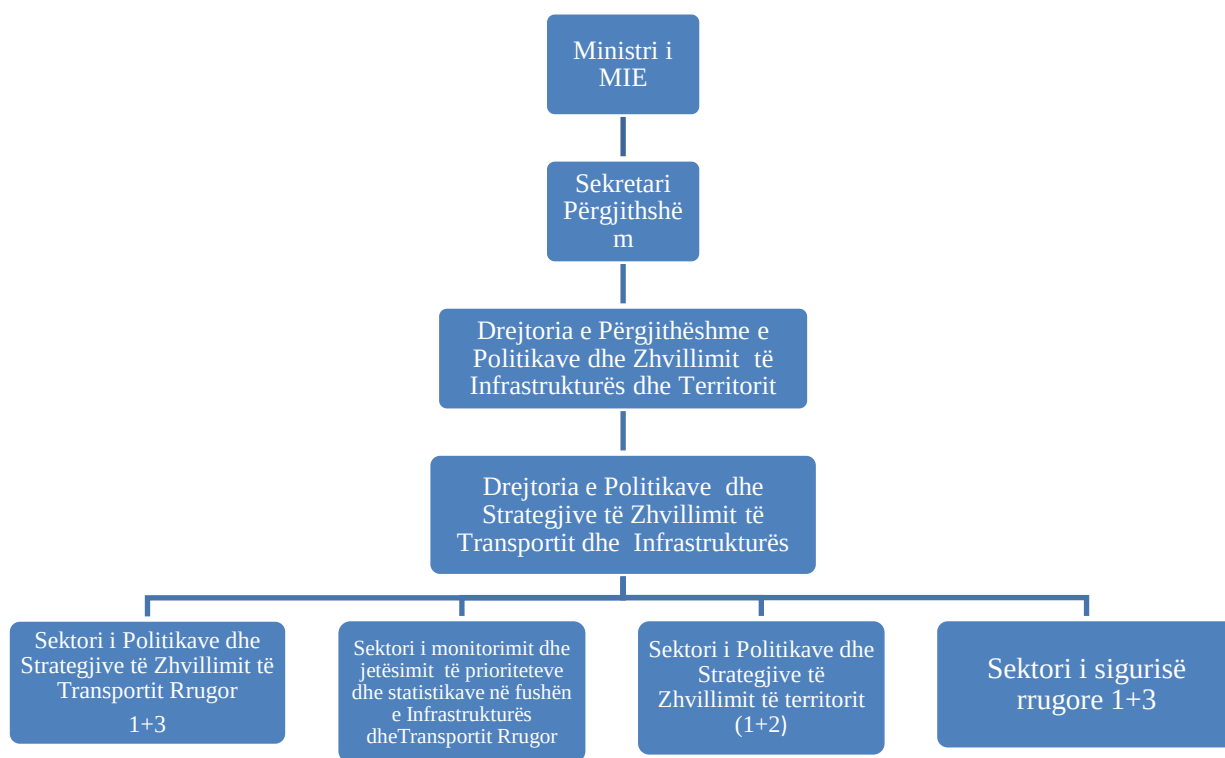
Siguria rrugore është një problem shumë disiplinor dhe kërkon veprime nga të gjithë sektorët me një efektivitet të koordinuar të planit të veprimit të sigurisë rrugore që duhet ti mundësojë të gjithë aktorëve të ndërmarrin masa në fushat e tyre përkatëse që të japin kontribut të qenësishëm në përmirësimin e sigurisë rrugore nëpërmjet edhe rritjes së ndikimit të sinjalistikës rrugore në këtë të fundit.

Bashkëpunimi i institucioneve përgjegjëse për të koordinuar aktivitetet në funksion të rritjes së ndikimit të sinjalistikës në përmirësimin e sigurisë rrugore evidentohet nga auditimi se në faza të caktuara të zbatimit të strategjisë ka qënë jo i mjaftueshëm dhe në momente të tjera deri në jo-ekzistent. Evidentohet koordinim i punëve dhe aktiviteteve midis strukturave brendapërbrenda institucioneve si në MIE me ARRSH dhe IT, DPP dhe ARRSH në mënyrë të njanshme, Drejtoria

e Transportit dhe DPRRNP në Bashkinë Tiranë dhe Bashkia Fier me Ndërmarrjen e Shërbimeve Publike. Koordinimi, sa më sipër ka qenë jo i mjaftueshëm dhe mbi të gjitha jo i bazuar në përcaktime në strategji zhvillimi të institucioneve por vetëm në raport me përgjegjësitë funksionale. Koordinimi i aktiviteteve midis vetë institucioneve si enteve pronare të rrugëve, strukturave përgjigjëse për monitorim, ndërhyrje dhe raportim ka qenë rastësor deri në joekzistent.

6. ANEKSE

Skema 2:Struktura e pjesshme e MIE, me fokus edhe sinjalistikën rrugore.¹³⁵

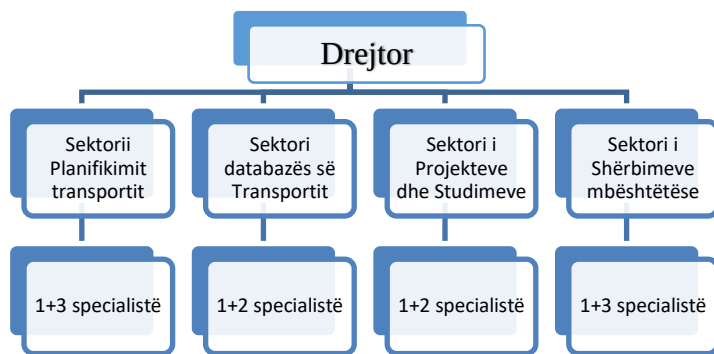


Burimi: MIE

Përpunoi: Grupi auditimit

¹³⁵ Miratuar me Urdhrin e Kryeministrit nr.115, datë 17.09.2020 “Për miratimin e strukturës dhe organikës së MIE”.

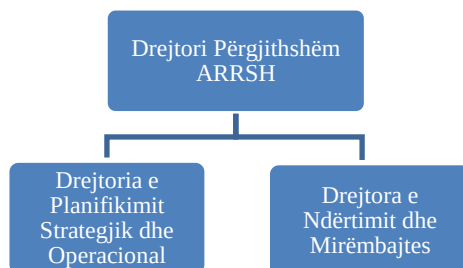
Skema 3: Struktura e pjesshme e IT, me fokus edhe sinjalistikën rrugore¹³⁶



Burimi: MIE

Përpunoi: Grupi auditimi

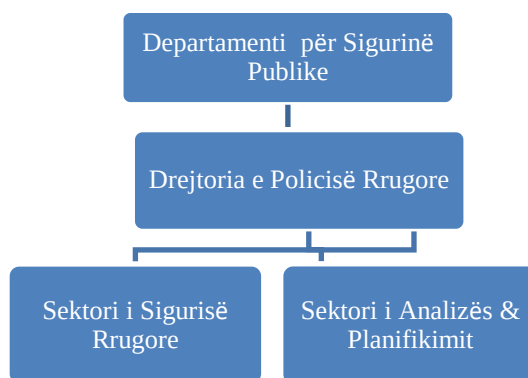
Skema 4: Struktura e pjesshme e ARRSH, me fokus edhe sinjalistikën rrugore



Burimi: ARRSH

Përpunoi: Grupi auditimi

Skema 5: Organika e pjesshme aktuale e Drejtorisë së Policisë Departamenti për Sigurinë Publike¹³⁷



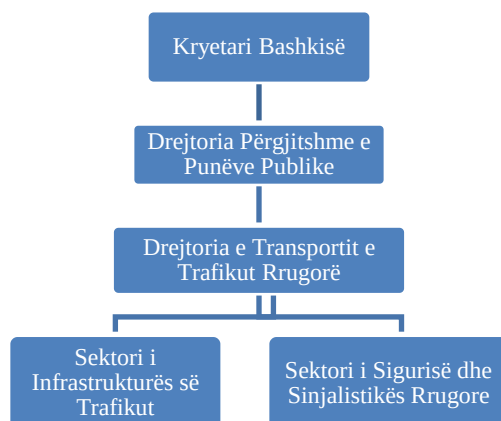
Burimi: DPP

Përpunoi: Grupi auditimi

¹³⁶ Miratuar me Urdhrin e Kryeministrit nr 65, datë 27.05.2013 “Për miratimin e strukturës dhe Organikës së Institutit Transporteve”.

¹³⁷ Organika aktuale e miratuar me Urdhrin e MB nr.177, date 13.03.2018, ndryshuar me Urdhrin e MB nr.106 date 25.03.2020, nr.201, date 30.07.2020, nr. 434, date 26.11.2020, nr.157, date 17.02.2021, date 13.04.2021. Me urdhër të Drejtorit të Përgjithshëm nr. 761, datë 06.08. 2018, janë miratuar përshkrimet e punës në Drejtorinë e Policisë Rugore dhe strukturave vartëse.

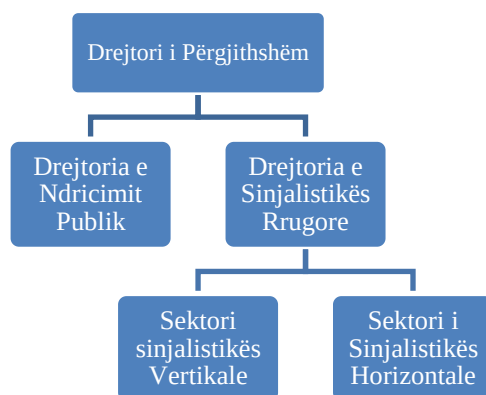
Skema 6: Organigrama e pjesshme e Bashkisë Tiranë (aparati), me fokus edhe sinjalistikën rrugore.¹³⁸



Burimi: Bashkia Tiranë

Përpunoi: Grupi i auditimit

Skema 7: Struktura e pjesshme e Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve dhe Ndriçimit Publik me fokus sinjalistikën rrugore.¹³⁹



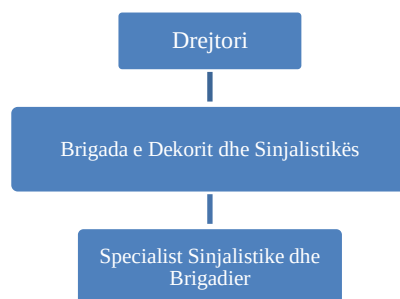
Burimi: DPRRNP, Bashkia Tiranë

Përpunoi: Grupi auditimi

Skema 8: Struktura e pjesshme e Ndërmarrjes së Shërbimeve Publike

¹³⁸ Referuar Urdhrit të Kryetarit nr. 684 prot, datë 07.01.2021 miratuar organika 2021 e Bashkisë Tiranë.

¹³⁹ Me Urdhrin e Kryetarit nr. 37547/1 date 01.10.2021, është miratuar struktura dhe organika e DPRRNP, institucion në varësi të Bashkisë së Tiranës.



Burimi: NSHP

Përpunoi: Grupi auditimit

Tabela 14: Të dhënat e projekteve të reja, në fokus të të cilave është edhe sinjalistika rrugore, ARRSH, 2018-2021

Nr.	Emërtimi i objektit/produttit	Vlera totale e projektit në lekë (me tvsh)	Vlera totale e realizuar për sinjalistikën rrugore (lekë) me tvsh	Data e lidhjes së kontratës	Data e përfundimit së kontratës	Qëllimi i investimit	Klasifikimi aktual i rrugës
1	Rikualifikimi I akseve rrugore Unaza Lindore Lori 3	2,777,157,362	131,932,080	09.10.2018	22.06.2022	Ndertim Unaza e Madhe e Tiranës	A Urbane
2	Ndertim rruga Palase - Dhermi	1,875,366,221	0	03.02.2021	02.08.2022	Ndertim i segmentit Palase Dhermi	C2
3	Ndertimi i seg rrugor Sheshi Shqiponja - Bulevardi i ri - Shkoze , urat mbi lumin Tirana	2,385,438,329	0	09.11.2021	08.10.2023	Ndertim Unaza e Madhe e Tiranës	A Urbane
4	Permireshimi I shtresave rrugore dhe sinjalistikes segmenti Fushe Kruje - Thumane (shtese kontrate)	121,253,442	39,128,995	26.04.2018	29.06.2018	Rikonstruksioni I aksit Thumane -Fushe Kruje	C2
5	Ndertimi i Aksit Rrugor Skrapar - Permet Loti 1 (shtese punimesh)	242,221,343	23,048,604	19.07.2018	25.03.2019	Ndertim i segmentit rrugor Skrapar - Permet	C2
6	Plotesimi, rakordimi, masa mbrojtese dhe siguria rrugore ne viaduktet e aksit - Kukes - Morine	248,797,843	44,213,859	11.09.2018	11.07.2019	Plotesimi, rakordimi, masa mbrojtese dhe siguria rrugore ne viaduktet e aksit - Kukes - Morine	
7	Ndertim Rruga Kardhiq - Delvine Loti 5 + shtese punimesh	2,541,556,632	0	24.09.2018	24.10.2021	Ndertimi i segmentit rrugor Kardhiq - Delvine	C2
8	Ndërtim rruga Kardhiq – Delvinë, Loti 8 (Sinjalistikë dhe Siguri rrugore nga Loti 1 deri në Lotin 6).	264,000,001	130,632,000	17.03.2022	29.06.2022	Ndërtim rrugë e re	C2
9	Ndërtimi Rruga Mbikalimi TEG dhe Rrugët Lidhëse të tij	1,683,183,392	0	03.02.2021	02.11.2022	Ndertim	A
10	Ndertim By-Pass Tepelene, Lot.1	2,867,595,469	115,306,934	12.07.2108	12.11.2020	Ndertim rruge	C1
11	Perfundimi I punimeve te mbetura dhe plotesimi me rruge dytesore Nyja Milot	1,548,619,677	63,491,147	09.07.2018	30.06.2022	Ndertim rruge	F
12	Ndertimi I Unazes se Jashtme Tirane, Loti 4	2,386,221,882	0	11.11.2021	11.11.2023	Ndertim rruge	A
13	Ndertimi I Unazes se Jashtme Tirane, Loti 5	2,163,519,528	0	09.11.2021	08.01.2023	Ndertim rruge	A
14	Rikonstruksion rruga Dukaj- Sinanaj, Tepelene	456,619,844	50,448,302.40	21.12.2020	22.10.2021	Rikonstruksion rruge	E
15	Rehabilitim dhe masa inxhinierike Nyja e Fllakës	145,809,784	0	26.05.2021	Nderprere punimet	Rehabilitim	Nyje
16	Rikonstruksion Ura e Vorës	15,628,299	0	04.06.2020	Nderprere punimet	Rehabilitim	Kategoria C
17	Rindërtim i Urës së Tapizës	150,379,124	2,767,966	22.09.2020	Perfunduar	Rindertim	Kategoria C
18	Ndërtim Rruga By Pass Perëndimor, Shkodër” Loti 1	1,447,446,358	8,679,000	30.11.2011	Perfunduar	Ndertim rruge	Kategoria B Urbane

19	Ndërtim i lidhjes së rrugës së Oroshit me rrugën e Kombit	139,158,000	7,377,307	26.05.2021	Perfunduar	Lidhje me rrugën	Kategoria C
20	Ndërtim i Unazës së jashtme Tiranë, Loti 6	2,060,293,089	0	09.11.2021	Nuk ka filluar	Ndërtim rruge	Kategoria A Urbane
21	Ndërtim i Unazës së jashtme Tiranë, Loti 7	2,713,594,464	0	21.02.2022	20.12.2023	Ndërtimi i Unazës së madhe të Tiranës	A - Urbane
22	Ndërtim i Rrugës së Unazës së Jashtme Tiranë (pj. V-L, seg. Kth.Saukut - Bregu i Lumit) Loti 2	2,327,885,981	0	17.06.2013	30.06.2022	Ndërtimi i Unazës së madhe të Tiranës	A - Urbane
23	Plotësimi i punimeve dhe rrugët lidhëse në Unazën Lindore Loti 2	1,138,581,901	15,003,840	15.03.2022	15.12.2022	Ndërtimi i Unazës së madhe të Tiranës	A - Urbane
24	Rikualifikimi i akseve rrugore Unaza Lindore Loti 2	1,904,288,341	34,216,440	16.10.2018	31.12.2022	Ndërtimi i Unazës së madhe të Tiranës	A - Urbane
25	Rehabilitimi i Segmentit Rrugor Mbikalimi i Pallatit me Shigjeta – Rrethrotullimi Shqiponja, Loti 3	1,404,161,063	0	05.10.2020	04.10.2022	Ndërtimi i Unazës së madhe të Tiranës	A - Urbane
26	Përfundimi i punimeve në segmentet rrugore Ura e Kranesë - Qafë Botë, Ura e Kranesë - Ura e Gajdarit dhe përmirësimi i segmentit rrugor Shijan - Ura e Gajdarit	1,624,672,700	0	24.12.2021	23.06.2023	Plotesim punimesh Ura e Kranesë - Qafë Botë, Rehabilitim seg.rrugor Ura e Kranesë - Ura e Gajdarit dhe Shijan - Ura e Gajdarit	C2
27	Ndërtim i rruges, lidhja e Autostrades Milot-Morine me Aeroportin e Kukesit	681,263,017	2,106,278	11.03.2021	05.11.2021	Ndërtim rruga lidhëse e Aeroportit të Kukesit	C2
28	Ndërtim Rruge Kardhiq-Delvine Loti 7	2,147,517,600	0	10.08.2020	10.08.2022	Ndërtim aksit të ri rrugor Kardhiq - Delvine	C2
29	Ndërtim Rruge Korçë-Ersekë Loti 2 (pjesa e parë)	2,822,415,011	0	09.10.2020	08.10.2022	Ndërtim aksit të ri rrugor Korçë - Ersekë	C1
30	Ndërtim rruga Milot - F. Kruje (dublimi i superstrades) Loti 3 (sinjalistike rrugore)	590,423,148	480,880,915	30.07.2010	30.06.2022	Ndërtim aksit të ri rrugor Milot - Thumanë	A
31	Sistemim Asfaltim e masa inxhinierike në km 21+050, në rrugën Lin-Pogradec shtese punimesh	194,160,197	2,365,956.00	06.07.2018	06.11.2019	Rikonstrukcion i segmentit ekzistues	C2
33	Ndërtim nënkallimi hekurudhor Hd=10m në unazën Librazhd	28,301,717	185,976.00	19.06.2018	19.12.2018	Rikonstrukcion i segmentit ekzistues	C1
34	Ndërtim Rruge Kardhiq-Delvine Loti 6	2,854,371,726	0	24.09.2018	14.11.2021	Ndërtim aksit të ri rrugor Kardhiq - Delvine	C2
35	Ndërtim Rruge Kardhiq-Delvine Loti 6 shtese punimesh	560,489,499	0	19.04.2021	20.12.2021		
36	Stabilizimi i rrëshqitjes në aksin Tunel – Elbasan km 17.36÷17.46, segmenti 3, aksi Tiranë-Elbasan (dalje tuneli i Krrabës km 15.2 – Elbasan km 27)	445,413,943	2,223,120	26.09.2018	26.04.2019	Rikonstrukcion i segmentit ekzistues	A
37	Masa inxhinierike për stabilizimin e rrëshqitjes në Km 21+363 ÷ 21+468, në segmentin Lin-Pogradec	225,787,785	0	25.04.2019	08.07.2019	Rikonstrukcion i segmentit ekzistues	C2
39	Ndërtim Rruge Kardhiq-Delvine, Loti 4	2,831,547,931	711,000	24.09.2018	24.09.2020	Ndërtimi i segmentit rrugor Kardhiq-Delvine	C3
40	Ndërtim Rruge Kardhiq-Delvine, Loti 4 Shtese Punimesh	558,146,416	0	14.04.2021	14.10.2021	Ndërtimi i segmentit rrugor Kardhiq-Delvine	C3
41	Rehabilitimi i segmentit rrugor mbikalimi pallati me shigjeta - Rrethrotullimi Shqiponja Loti 1	2,129,438,058	0	22.10.2019	22.10.2021	Ndërtim i Unazës së Madhe të Tiranës	A
42	Rehabilitimi i segmentit rrugor mbikalimi pallati me shigjeta - Rrethrotullimi Shqiponja Loti 2	1,882,553,022	0	02.11.2018	16.04.2022	Ndërtim i Unazës së Madhe të Tiranës	A
43	Rehabilitimi i segmentit rrugor mbikalimi pallati me shigjeta - Rrethrotullimi Shqiponja Loti 2 Shtese Punimesh	376,078,902	13,803,591	06.04.2021	05.12.2022	Ndërtim i Unazës së Madhe të Tiranës	A

44	Plotesimi rakordimi dhe vazhdimi I punimeve Sheshi Shqiponja- Lumi I Tiranes, Loti 1 + QMT	2,740,677,167	0	24.12.2021	24.11.2022	Ndertim i Unazes se Madhe te Tiranes	A
45	Ndertim i segmentit rrugor Sheshi Shqiponja - Bulevardi i Ri, Loti 2	2,863,410,947	0	09.11.2021	09.10.2022	Ndertim i Unazes se Madhe te Tiranes	A
46	Ndertim Rruga Porto-Romano, Loti 3	771,084,915	7,684,667	01.09.2020	01.09.2022	Ndertim i segmentit rrugor Porto Romano-Durres	A
47	Ndertim Rruga Porto-Romano, Loti 3 (vazhdimi)	1,411,112,434	0	02.12.2021	17.11.2022	Ndertim i segmentit rrugor Porto Romano-Durres	A/C3/F2

Burimi: E-mail zyrtarë dhe shkresë zyrtare, ARRSH

Tabela 15: Të dhënat mbi projektet me fokus vetëm sinjalistikën rrugore, për periudhën 2018-2021, ARRSH

	Viti 2018	Leke					
	Emertimi i objektit	Vlera totale e projektit	Vlera totale e realizuar per sinjalistiken rrugore 2018	Data e lidhjes se kontrates	Data e perfundimit te kontrates	Qellimi i investimit/shpenzimit	Klasifikimi aktual i rruges
	TOTAL		235,000,000				
M064195	Përmiresimi rifreskimi sinjalistikës vertikale/horizontale në akset kombëtare dhe përmirësim të sigurisë rrugore ne akset e Rajonit Verior Loti 1	246,000,002	125,000,000	20.08.2018	20.04.2019	Permiresimi i sigurise rrugore me qellim mbrojtjen e jetes se te gjitha perdoruesve te rruges.	Te gjitha kategoria C
M064196	Përmiresimi rifreskimi sinjalistikës vertikale/horizontale në akset kombëtare dhe përmirësim të sigurisë rrugore ne akset e Rajonit Qendror Loti 2	243,812,453	50,000,000	12.12.2018	12.09.2019	Permiresimi i sigurise rrugore me qellim mbrojtjen e jetes se te gjitha perdoruesve te rruges.	Numrat 1,2,3,4 jane rruge te kategorise "C". Rrugët Nr. 5,6 jane rruge te kategorise "F"
M064197	Përmiresimi rifreskimi sinjalistikës vertikale/horizontale në akset kombëtare dhe përmirësim të sigurisë rrugore ne akset e Rajonit Jugor Loti 3	298,327,465	60,000,000	19.09.2018	19.06.2019	Permiresimi i sigurise rrugore me qellim mbrojtjen e jetes se te gjitha perdoruesve te rruges.	Numrat 1,2,3,4,5,6,7 Kategoria "C"
	viti 2019	leke					
	Emertimi i objektit	Vlera totale e projektit	Vlera totale e realizuar per sinjalistiken rrugore 2019	Data e lidhjes se kontrates	Data e perfundimit te kontrates	Qellimi i investimit/shpenzimit	Klasifikimi aktual i rruges
	Totali		441,166,898				
18BS701	Punime ndertimi per eliminimin e pikave te zeza ne rruge (bashkefinancim IPA 2013, Siguria rrugore)		-			Eliminimi i Pikave te Zeza ne rrjetin Rrugor kombetar	
M064195	Përmiresimi rifreskimi sinjalistikës vertikale/horizontale në akset kombëtare dhe përmirësim të sigurisë rrugore ne akset e Rajonit Verior Loti 1	246,000,002	120,997,117	20.08.2018	20.04.2019	Permiresimi i sigurise rrugore me qellim mbrojtjen e jetes se te gjitha perdoruesve te rruges.	Te gjitha kategoria C

18BS703	Përmiresimi rifreskimi sinjalistikës vertikale/horizontale në akset kombëtare dhe përmirësim të sigurisë rrugore ne akset e Rajonit Verior Loti 1 vazhdimi	168,000,000	63,359,376	14.10.2019	14.06.2020	Permiresimi i sigurise rrugore me qellim mbrojtjen e jetes se te gjithes perdoruesve te rruges.	Te gjithes segmentet kategoria "C"
18BS706	Përmiresimi rifreskimi sinjalistikës vertikale/horizontale në akset kombëtare dhe përmirësim të sigurisë rrugore ne akset e Rajonit Jugor Loti 3 vazhdimi	155,636,327	-	03.12.2019	03.08.2020	Permiresimi i sigurise rrugore me qellim mbrojtjen e jetes se te gjithes perdoruesve te rruges.	Rruges interurbane dytesore, kategoria C.
M064196	Përmiresimi rifreskimi sinjalistikës vertikale/horizontale në akset kombëtare dhe përmirësim të sigurisë rrugore ne akset e Rajonit Qendror Loti 2	243,812,453	134,824,080	12.12.2018	12.09.2019	Permiresimi i sigurise rrugore me qellim mbrojtjen e jetes se te gjithes perdoruesve te rruges.	Numrat 1,2,3,4 jane rruges te kategorise "C". Rrugjet Nr. 5,6 jane rruges te kategorise "F"
M064197	Përmiresimi rifreskimi sinjalistikës vertikale/horizontale në akset kombëtare dhe përmirësim të sigurisë rrugore ne akset e Rajonit Jugor Loti 3	298,327,465	121,986,325	19.09.2018	19.05.2019	Permiresimi i sigurise rrugore me qellim mbrojtjen e jetes se te gjithes perdoruesve te rruges.	Numrat 1,2,3,4,5,6,7 Kategoria "C"
	Viti 2020	leke					
	Emertimi i objektit	Vlera totale e projektit	Vlera totale e realizuar per sinjalistiken rrugore 2020	Data e lidhjes se kontrates	Data e perfundimit te kontrates	Qellimi i investimit/shpenzimit	Klasifikimi aktual i rruges
			587,626,521				
18BS701	Punime ndertimi per eliminimin e pikave te zeza ne rruges (bashkefinancim IPA 2013, Siguria rrugore)	46,698,215	20,000,000	17.03.2020	17.09.2020	Eliminimi i Pikave te Zeza ne rrjetin Rrugor kombetar	
18BS707	Permiresim i sigurise rrugore ne segmentet me rrezik te larte te rrjetit rrugor kombetar	242,400,060	241,662,192	24.09.2020	24.03.2021	Permiresimi i sigurise rrugore me qellim mbrojtjen e jetes se te gjithes perdoruesve te rruges.	Te gjithes segmentet kategoria "C"
18BS708	Eliminim i pikave te zeza (Black Spots), ne rrjetin rrugor kombetar		0				
18BS703	Përmiresimi rifreskimi sinjalistikës vertikale/horizontale në akset kombëtare dhe përmirësim të sigurisë rrugore ne akset e Rajonit Verior Loti 1, vazhdimi.	168,000,000	104,640,448	14.10.2019	14.06.2020	Permiresimi i sigurise rrugore me qellim mbrojtjen e jetes se te gjithes perdoruesve te rruges.	Te gjithes segmentet kategoria "C"
18BS706	Përmiresimi rifreskimi sinjalistikës vertikale/horizontale në akset kombëtare dhe përmirësim të sigurisë rrugore ne akset e Rajonit Jugor Loti 3, vazhdimi.	155,636,327	45,996,614	03.12.2019	03.08.2020	Permiresimi i sigurise rrugore me qellim mbrojtjen e jetes se te gjithes perdoruesve te rruges.	Rruges interurbane dytesore, kategoria C.

M064196	Përmirësimi rifreskimi sinjalistikës vertikale/horizontale në akset kombëtare dhe përmirësim të sigurisë rrugore ne akset e Rajonit Qendror Loti 2	243,812,453	58,986,877	12.12.2018	12.09.2019	Permiresimi i sigurise rrugore me qellim mbrojtjen e jetes se te gjithes perdoruesve te rruges.	Numrat 1,2,3,4 jane rruge te kategorise "C". Rrugët Nr. 5,6 jane rruge te kategorise "F"
M064197	Përmirësimi rifreskimi sinjalistikës vertikale/horizontale në akset kombëtare dhe përmirësim të sigurisë rrugore ne akset e Rajonit Jugor Loti 3	298,327,465	116,340,390	19.09.2018	19.05.2019	Permiresimi i sigurise rrugore me qellim mbrojtjen e jetes se te gjithes perdoruesve te rruges.	Numrat 1,2,3,4,5,6,7 Kategoria "C"
	VITI 2021	LEKE					
	Emertimi i objektit	Vlera totale e projektit	Vlera totale e realizuar per sinjalistikën rrugore 2021	Data e lidhjes se kontrates	Data e perfundimit te kontrates	Qellimi i investimit/shpenzimit	Klasifikimi aktual i rruges
			670,042,453				
18BS701	Punime ndertimi per eliminimin e pikave te zeza ne rruge (bashkefinancim IPA 2013, Siguria rrugore)	46,698,215	26,696,007	17.03.2020	17.09.2020	Eliminimi i Pikave te Zeza ne rrjetin Rrugor kombetar	
18BS709	Permiresim i sinjalistikës horizontale ne akset dhe segmentet rrugore te Rajonit Verior	191,960,688	191,007,600	11.05.2021	11.11.2021	Permiresimi i sigurise rrugore me qellim mbrojtjen e jetes se te gjithes perdoruesve te rruges.	1. Kategoria C. 2 Kategoria E, 3 kategoria C, 4 kategoria B, 5 dhe 6 kategoria C.
18BS710	Permiresim i sinjalistikës horizontale ne akset dhe segmentet rrugore te Rajonit Qendror	190,730,486	150,740,405	11.05.2021	17.11.2021	Permiresimi i sigurise rrugore me qellim mbrojtjen e jetes se te gjithes perdoruesve te rruges.	1. Kategoria B, Numrat 2,3,4 kategoria C.
18BS711	Permiresim i sinjalistikës horizontale ne akset dhe segmentet rrugore te Rajonit Jugor"	191,963,858	191,959,878	26.05.2021	10.12.2021	Permiresimi i sigurise rrugore me qellim mbrojtjen e jetes se te gjithes perdoruesve te rruges.	Numrat 1,2,3,4,5,6, rruge interurbane kategoria C, Transballkanikja kategoria D
18BS706	Përmirësimi rifreskimi sinjalistikës vertikale/horizontale në akset kombëtare dhe përmirësim të sigurisë rrugore ne akset e Rajonit Jugor Loti 3, vazhdimi.	155,636,327	109,638,563	03.12.2019	03.08.2020	Permiresimi i sigurise rrugore me qellim mbrojtjen e jetes se te gjithes perdoruesve te rruges.	Rruge interurbane dytesore, kategoria C.

Burimi: E-mail zyrtarë dhe shkresë zyrtare, ARRS

Tabela 16: Të dhënat e projekteve/produkteve për priudhën nën auditim, për rrugët nën administrimin e Bashkisë Fier.

Emertimi i Projektit	Vlera Totale e projektit	Vlera e sinjalistikës realizuar	Financuesi	Data e lidhjes se kontrates	Data e Perfundimit	Qellimi i investimit	Klasifikimi I Rruges
2018							
Rehabilitim rruga Astrit Luto	619,945	412,526	Bashkia Fier			Rehabilitimi I rruges	rruge lagje
RRUGA "HASAN TASINI" L=191m ; B=5m+1m)	232,485	212,400	Bashkia Fier			Rehabilitimi I rruges	rruge lagje

RRUGA "MIÇO PLAKA " L=182m ; B=5m+1m)	742,458	712,450	Bashkia Fier	Nuk janë me kontratë, janë shpenzime të bëra me punonjësit e Bashkise.		Rehabilitimi I rruges	rruge lagje
RRUGA "MIÇO PAPUÇIU " L=165m ; B=5m+1m)	698,965	458,960	Bashkia Fier			Rehabilitimi I rruges	rruge lagje
RRUGA "KOSTADIN KALLOGJERI " L=183m ; B=5m+1m)	744,602	504,562	Bashkia Fier			Rehabilitimi I rruges	rruge lagje
RRUGA "HARILLA BOZGO (Vasil Peçuke -Hekurudhe)" L=1018m ; B=8m+1m)	3,098,442	2,182,592	Bashkia Fier			Rehabilitimi I rruges	rruge lagje
RRUGA "RIZA SHANAJ" L=296m ; B=5m+1m)	1,043,234	634,624	Bashkia Fier			Rehabilitimi I rruges	rruge lagje
RRUGA "NIKOLLAQ MOJA " L=400m ; B=5m+1m)	1,195,760	857,600	Bashkia Fier			Rehabilitimi I rruges	rruge lagje
RRUGA "THOMA GALLO" L=400m ; B=5m+1m)	818,724	452,384	Bashkia Fier			Rehabilitimi I rruges	rruge lagje
RRUGA "AHMET BOSHNIJAKU " L=130m ; B=5.85m+0.5m)LAGJ.APOLLONIA	483,025	278,720	Bashkia Fier			Rehabilitimi I rruges	rruge lagje
Rehabilitimi I Rruges Rauf Nallbani	142,409,769	1,608,000	FSHZH	21.07.2017	20.04.2018	Rilindja Urbane	Rruge kryesore
RRUGA "TREGU QTU " L=125m ; B=4m+3m)	620,250	268,000	Bashkia Fier	Nuk janë me kontratë, janë shpenzime të bëra me punonjësit e Bashkise.		Rehabilitimi I rruges	Rruge kryesore
RRUGA "JANI BAKALLI " L=912m ; B=12m+1m)	7,214,761	6,985,200	FSHZH	Nuk kemi te dhena.. Procedurat I ka FSHZH		Rehabilitimi I rruges	Rruge kryesore
RRUGA "NAUM KACAKU "(LGJ.1MAJ) L=1354m ; B=5m+1m)	4,502,191	3,568,952	Bashkia Fier	Nuk janë me kontratë, janë shpenzime të bëra me punonjësit e Bashkise.		Rehabilitimi I rruges	Rruge kryesore
RRUGA "ANDON XOXA "(LGJ.1MAJ) L=387m ; B=5m+1m)	1,428,553	1,256,985	Bashkia Fier			Rehabilitimi I rruges	Rruge kryesore
Rruga Jakov Mile	87,585,858	1,985,640	FSHZH	14.01.2020	21.11.2020	Rehabilitimi I rruges	Rruge kryesore
Rruga Vasil Pecuke	2,005,911	1,856,450	Bashkia Fier	Nuk janë me kontratë, janë shpenzime të bëra me punonjësit e Bashkise.		Rehabilitimi I rruges	Rruge kryesore
Mirembajtje Sinjalistike 602 2018		1,921,000	Ndermarrja e Sherbimeve			Rehabilitim sinjalistike	
2019							
Mirembajtje Sinjalistike 602 2019		1,567,000	Ndermarrja e Sherbimeve	Nuk janë me kontratë, janë shpenzime të bëra me punonjësit e Bashkise.		Rehabilitim sinjalistike	
Rruga Muharrem Toska	995,456	689,745	Bashkia Fier			Rehabilitim I rruges	rruge lagje
Rruga Ismail Qemali	590,524	456,985	Bashkia Fier			Rehabilitim I rruges	rruge lagje
2020							
Mirembajtje Sinjalistike 602 2020		2,182,000	Ndermarrja e Sherbimeve	Nuk janë me kontratë, janë shpenzime të bëra me punonjësit e Bashkise.		Rehabilitim sinjalistike	
2021							
Mirembajtje Sinjalistike 602 2021		1,195,000	Ndermarrja e Sherbimeve	Nuk janë me kontratë, janë shpenzime të bëra me punonjësit e Bashkise.		Rehabilitim sinjalistike	

Burimi: E-mail zyrtarë, Bashkia Fier

Tabela 17: Të dhënat e projekteve/produnkteve për priudhën nën auditim, për rrugët nën administrimin e Bashkisë Tiranë(aparati) 000/lekë

Nr	Emertimi i Projektit	Vlera Totale e projektit me tvsh	Vlera e Sinjalistikes me tvsh	Data e Lidhjes së kontrates	Data e Përfundimit të Kontratës	Qellimi i Investimit/shpenzimit	Klasifikimi Aktual i Rrugës
Objekte të Përfunduara në Vitin 2018							
1	Rikualifikimi urban I bllokut qe kufizohet nga rrugët Sulejman Delvina, Medar Shtylla, Skender Luarasi, Grigor Heba, Gjik Kuqali nj.b.5	12,446,948	1,636,020	19.09.2017	19.01.2018	Rikualifikim	Rruge Urbane Dytesore

2	Rikualifikimi Urban I Bllokut të kufizuar nga Rr. "Llambi Bonata" – "Haki Stermilli" – "Musine Kokalari" dhe Rikonstruksioni I Rrugës "Zyber Zeneli", vazhdim I Rrugës "Ali Kelmendi"	101,425,729	1,182,545	18.08.2017	18.11.2018	Rikualifikim	Rruge Urbane Dytësore
3	Rikonstruksioni i infrastrukturës së bllokut që kufizohet nga rruga Endri Keko, Sadik Petrela dhe Lana	107,971,090	2,426,088	31.01.2018	29.12.2018	Rikonstruksion	Rruge Urbane Dytësore
4	«Korsitë e biçikletave, bulevardi "Dëshmorët e Kombit"»	10,924,693	412,500	27.10.2017	15.01.2018	Ndërtim	Ndërtim
5	«Korsitë e biçikletave, bulevardi "Zogu i I"»	7,429,704	266,760	22.09.2017	12.01.2018	Ndërtim	Korsi Biçikletash
6	«Korsi biçikletash ne rrugën e "Kavajës" dhe rrugën e "Dibrës"»	32,439,198	1,493,904	07.12.2017	26.02.2018	Ndërtim	Korsi Biçikletash
7	«Rikonstruksioni i rrugës pedonale mbi përroin e Gjerozës»	28,583,354	64,272	18.08.2017	18.01.2018	Ndërtim dhe Rikonstruksion	Shesh + rrugë Urbane Dytësore
8	Rikonstruksion i rrugës "Besnik Hidri"	10,509,060	245,400	30.08.2017	31.01.2018	Rikonstruksion	Rrugë Urbane Dytësore (Degëzim)
9	Ndërtimi i rrugëve të brendshme të fshatit Ndroq; (2300 ml)	42,190,296	574,800	29.06.2017	12.02.2018	Rikonstruksion	Rruge Rurale brenda fshatit ndroq
10	Ndërtimi i rrugës që lidh rrugën nacionale Tirane -Durrës me shkollën 9-vjeçare "Seit Brahja", (Njësia Administrative Ndroq)	18,154,753	439,788	08.11.2017	22.02.2018	Rikonstruksion	Rrugë Rurale
11	«Rikonstruksioni i infrastrukturës rrugore të bllokut të kufizuar nga rruga "Njazi Meka" - "Grigor Perleçev" - "Niko Avrami"-"Spiro Cipi" - "Fitnete Rexha" - "Myslym Keta" - "Skënder Vila" - Lumi i Tiranës»	197,049,468	3,196,800	26.10.2017	09.12.2018	Rikonstruksion	Rrugë Urbane dytësore + Degëzime
12	«Rikonstruksioni i rrugës që lidh rrugën "Reshit Petrela" me rrugën "Skënder Kosturi", paralel me rrugën "Jordan Misja"»	53,339,952	6,895,800	22.09.2017	22.07.2018	Ndërtim dhe Rikonstruksion	Rrugë Urbane Dytësore
13	«Ndërtim ure që lidh fshatin Qeha me fshatrat Shytaj, Hekal dhe Kryezi»	12,579,096	809,040	16.10.2016	27.04.2018	Ndërtim	Rrugë Rurale Kryesore
14	«Rikualifikimi urban i rrugëve në bllokun e pallateve Selitë nga rr. "Hamdi Pepa" - rr. "Ilia Dilo Sheperi" - rr. "Visarion Xhuvani" - rr. "Leka i Madh", Njësia Administrative nr.5»	124,267,393	2,731,200	26.10.2016	25.05.2018	Rikonstruksion	Rrugë Urbane Kryesore + dytësore + Degëzime
15	Shtesë kontrate në objektin: «Rikualifikimi urban i rrugëve në bllokun e pallateve Selitë nga rr. "Hamdi Pepa" - rr. "Ilia Dilo Sheperi" - rr. "Visarion Xhuvani" - rr. "Leka i Madh", Njësia Administrative nr.5»	16,631,318	0	09.10.2017	15.02.2018	Rikonstruksion	Rrugë Urbane Kryesore + dytësore + Degëzime
16	«Rikonstruksioni i rrugës "Mihal Grameno" dhe degëzimit të rrugës "Budi" - Depo Ujit (Faza dytë)»	82,962,066	7,104,000	09.06.2017	12.06.2018	Ndërtim dhe Rikonstruksion	Rrugë Urbane Dytësore + Degëzime
17	«Ndërtimi i rrugës "Danish Jukniu"»	39,181,894	1,188,000	27.06.2017	09.03.2018	Rikonstruksion	Rrugë Urbane Dytësore
18	Shtesë kontrate në objektin: «Ndërtimi i rrugës "Danish Jukniu"»	5,576,441	0	16.04.2018	20.05.2018	Rikonstruksion	Rrugë Urbane Dytësore
19	«Ndërtimi i rrugëve të bllokut që kufizohet nga rrugët "Bashkim Kodra" - "Shkretëve"- "Shpëtim Zajmi" - "Ali Shefqeti"»	78,579,318	1,087,440	07.06.2017	07.03.2018	Rikonstruksion	Rrugë Urbane Dytësore + Degëzime
20	Rikonstruksioni i rrugës së Dibrës (farmacia 10- OXHAKU)	80,703,912	480,665	09.06.2017	30.03.2018	Rikonstruksion	Rrugë Urbane Kryesore

21	Shtesa e Kontrates Rikonstruksioni i rrugës së Dibrës (farmacia 10- OXHAKU)	15,564,221	5,024,314	31.12.2018	27.01.2019	Rikonstruksion	Rrugë Urbane Kryesore
22	Rikonstruksion "Rruga e Zallit", Selitë	116,977,814	763,368	11.11.2016	05.03.2018	Rikonstruksion	Rrugë Urbane Kryesore
23	Shtesë kontrate: «Rikonstruksion rruga e Zallit, Selitë»	23,276,746	0	28.05.2018	28.07.2018	Rikonstruksion	Rrugë Urbane Kryesore
24	Rikonstruksioni i rrugëve "Kel Kodheli" dhe "Skënder Shtylla"	41,954,902	209,328	24.01.2019	10.08.2018	Rikonstruksion	Rrugë Urbane Dytësore
25	Rikonstruksioni i Infrastruktues rrugore te bllokut te kufizuar nga rruget "Zogu i I-re" - rruga "Dibres"-Siri Kodra dhe Reshit Petrela.	130,106,530	2,903,124	27.09.2017	27.07.2018	Rikonstruksion	Rrugë Urbane Dytësore dhe Degëzime
26	Rikonstruksioni i rrugës Zall - Bastarit (Ura Zall Dajt deri ne Zall Bastar) Loti 1	72,764,396	2,030,903	25.01.2017	26.11.2018	Rikonstruksion	Rrugë Rurale Kryesore
27	Rikonstruksioni i infrastruktures rrugore te bllokut qe kufizohet nga rruga Qemal Stafa - rruga e Dibres dhe rruga Bardhyl	193,433,448	2,540,400	6.10.2017	06.09.2018	Rikonstruksion	Rrugë Urbane Kryesore + Dytësore dhe Degëzime
Objekte të Perfunduara në Vitin 2019							
1	Rikualifikimi Urban i Bllokut që kufizohet nga Rruga Elbasanit – Stavri Vinjau – Pjetër Budi – Ali Visha	110,006,503	2,669,400	07.05.2018	07.03.2019	Rikualifikim	Rruge Ubane Dytesore
2	Rikualifikimi urban i bllokut nr.1 (Lapraka) kufizuar nga rrugët "Don Bosko"-Shinat e Trenit (Filanto) - rr. "Turhan Pashë Përmeti" - "Ibrahim Pashë Bushatlliu" - "Lord Bajron" - "Riza Cuka" - "Learon Vathi" - "Pandi Dardha" - "Dritan Hoxha"	331,763,607	3,337,248	27.10.2016	05.01.2019	Rikualifikim	Rruge Ubane Dytesore
3	Rikualifikimi Urban I Bllokut Kufizuar Nga Rruga “Ded Gjon Luli” – Blv “Zogu Parë” – “Mine Peza” Dhe Rikonstruksioni I Rrugës “Prokop Myzeqari” Dhe Rrugës “Hamid Shijaku	86,542,974	1,752,360	12.10.2018	12.06.2019	Rikualifikim	Rruge Ubane Dytesore
4	Shtimi I sipërfaqeve te Varrezave publike Sharre	146,259,849	1,628,118	28.02.2019	22.09.2019	Ndërtim I Ri	Rruge te brenshme
5	“Rehabilitimi i qendrës Administrative Baldushk (Rikonstruksion i godinës së Njesisë, shtëpisë kulturrës dhe sheshit	42,225,317	192,600	07.03.2019	07.12.2019	Rikualifikim	Rruge Rurale
6	Rehabilitimi i rrugës dhe qendrës së lagjes Sheheler	25,503,942	644,928	12.02.2019	12.05.2019	Rikonstruksion	Rrugë Rurale
7	Ndërtimi i rrugëve "Migjeni" dhe "Kadri Roshi" ne njesine administrative Kashar Faza I	249,279,660	10,134,000	23.03.2018	22.08.2019	Ndërtim	Rrugë urbane Kryesore
8	Shtesë kontrate: «Ndërtimi i rrugëve "Migjeni" dhe "Kadri Roshi" në Njësinë Administrative Kashar, Faza I »	49,757,966	0	06.05.2019	13.09.2019	Ndërtim	Rrugë urbane Kryesore
9	Ndërtimi i rrugëve "Migjeni" dhe "Kadri Roshi" ne njesine administrative Kashar Faza II	39,112,766	1,465,680	09.11.2018	08.06.2019	Ndërtim	Rrugë urbane Kryesore
10	Ndërtimi i rrugëve të bllokut pranë ish Astirit	63,054,261	2,345,196	27.02.2019	01.07.2019	Ndërtim dhe Rikonstruksion	Rrugë Urbane Dytësore
11	Rruga per ne fshatin Kasalle (degezim nga Cerkezi ne Cinam)	38,984,652	1,322,760	14.02.2019	22.06.2019	Rikonstruksion	Rrugë Rurale
12	Ndërtimi i rrugës "Haxhi Brari"	12,449,114	1,049,400	26.09.2018	13.02.2019	Rikonstruksion	Rrugë Urbane Dytësore
13	Rikonstruksioni i rrugës “Fatmir Haxhiu”,	29,215,688	246,348	31.07.2018	08.03.2019	Rikonstruksion	Rrugë Urbane Dytësore
14	Sistemimi dhe rehabilitimi i Qendrës së Njesisë Administrative Zall Bastar	42,283,429	425,399	11.03.2019	11.11.2019	Rikonstruksion	Shesh + Rrugë Rurale qender fshati

15	Rikonstruksioni i rruges "Dhimiter Shuteriqi"	44,995,742	688,020	30.08.2018	10.05.2019	Rikonstruksion	Rrugë Urbane Dytësore
16	Rikonstruksioni i infrastruktures rrugore te bllokut qe kufizohet nga rruga Besa - Siri Kodra - Zenel Bastari - Haki Rexhep Kodra (perfishin dhe rrugen tek Nish Kimike)	159,993,130	1,587,370	06.10.2017	01.04.2019	Rikonstruksion	Rrugë Urbane Dytësore dhe Degëzime
17	Rikonstruksioni i infrastruktures rrugore te bllokut kufizuar nga rrugët Konferenca e Pezes - 3 Dëshmoret dhe rruga Ali Jegeni	363,925,269	1,550,400	27.12.2018	27.01.2019	Rikonstruksion	Rrugë Urbane Kryesore + Dytësore + degëzime
18	Shtesë kontrate në objektin: «Rikonstruksioni i infrastruktures rrugore të bllokut të kufizuar nga rrugët "Konferenca e Pezës"- "3 Dëshmorët" dhe rruga "Ali Jegeni"»	70,969,090	0	27.12.2018	27.01.2019	Rikonstruksion	Rrugë Urbane Kryesore + Dytësore + degëzime
19	Rehabilitimi Unaza e Mesme	248,930,702	9,081,480	04.06.2018	08.07.2019	Rikonstruksion	Rehabilitim
20	Shtese kontrate për objektin: "Rehabilitimi i Unazës së Mesme"	44,572,207	0	10.04.2019	10.07.2019	Rikonstruksion	Rehabilitim
21	Rehabilitimi I rruges Yzberisht-Kashar	149,034,122	10,204,272	10.04.2019	10.07.2019	Rikonstruksion	Rrugë Urbane Kryesore
22	Rruga tek liqeni prane Ambasades Hollandeze	42,164,009	1,031,033	18.04.2019	17.08.2019	Rikonstruksion	Rrugë Urbane dytësore
23	Rikonstruksion i rrugës "Kadri Kerçiku";	35,019,506	698,520	27.05.2019	26.11.2019	Rikonstruksion	Rrugë Urbane dytësore
24	«Ndërtimi i rrugës së shkollës 9 - vjeçare "Ymer Kurti", fshati Lagjia e Re»	10,754,450	147,336	30.04.2019	16.07.2019	Rikonstruksion	Rrugë Rurale Dytësore
25	«Rikonstruksioni i rrugës "Sotir Peçi"»	8.633.993	185,460	24.04.2018	27.06.2019	Rikonstruksion	Shesh + Rrugë Urbane Dytësore
26	«Rikonstruksioni i trotuareve dhe i rrugëve "Hoxha Tahsim" dhe "Xhanfize Keko»	92,910,646	8,924,820	13.09.2018	12.11.2019	Rikonstruksion	Rrugë Urbane Kryesore
Objekte të Perfunduara në Vitin 2020							
1	Rehabilitimi I Bulevardit Zogu I Pare	752,249,597	6,620,400	26.06.2019	26.12.2020	Rikualifikim	Rruge Urbane Kryesore
2	Ndertimi i rruges qe lidh rrugen "Tish Daia" me rrugen "Robert Shvarc"	91,198,459	2,260,680	20.02.2018	19.10.2020	Rikonstruksion	Rrugë Urbane Kryesore
3	Ndërtimi i rrugës "Enver Preza"dhe degëzimeve të saj	66,016,189	1,455,960	26.06.2019	25.05.2020	Ndërtim dhe Rikonstruksion	Rrugë Urbane dytësore + Degëzime
4	Ndërtimi i segmentit rrugor nga rreth-rrotullimi Mullet deri te ura në fshatin Qeha	189,634,030	4,138,200	28.06.2019	27.06.2020	Ndërtim	Rrugë Rurale Kryesore
5	Rikonstruksioni i rruges "Hamdi Cullhaj"	57,587,724	1,282,200	30.03.2020	30.10.2020	Rikonstruksion	Rrugë Urbane dytësore
Objekte të Perfunduara në Vitin 2021							
1	Rehabilitimi I hapesirave Publike prane Mozaikut	28,657,466	211,200	14.01.2021	10.01.2021	Rikualifikim	Rruge Urbane dytesore
2	Rikualifikimi Urban i Bllokut që kufizohet nga rruga Sami Frashëri - Abdyl Frashëri - Dëshmorët e 4 Shkurtit dhe Dora D'Istria	89,420,005	489,310	24.03.2021	24.05.2021	Rikualifikim	Rruge Urbane dytesore
3	Rehabilitimi i rrugëve të bllokut që kufizohet nga rrugët "Leandro Zoto"- "Mari Kraja" - "Disha" - "Sadik Petrela"	159,701,369	4,164,542	22.06.2020	21.07.2021	Rikonstruksion	Rrugë Urbane Dytësore
4	Rehabilitimi i rrugëve te bllokut qe kufizohet nga rrugët "Fabrika e Qelqit", "Konferenca e Pezes", "Besim Alla" dhe "Jorgo Panajoti"	209,939,343	13,368,389	15.05.2019	12.07.2021	Rikonstruksion	Rrugë Urbane Kryesore + Dytësore
5	Rikonstruksioni i rrugëve "Sabaudin Gabrani" dhe "Leka Madh"	97,531,740	4,545,575	30.03.2020	30.07.2021	Rikonstruksion	Rrugë Urbane dytësore + Degëzime
6	Nderhyrje rehabilituese ne rrugen "Tom Plezha"	100,212,666	3,744,190	01.07.2020	30.06.2021	Rehabilitim	Rrugë Urbane Kryesore

7	Ndertimi i rruges "Jusuf Gervalla"	91,737,580	1,381,194	26.10.2020	25.07.2021	Ndërtim dhe Rikonstruksion	Rrugë Urbane dytësore
8	Ndertimi I rruges qe lidh rrugen "Liman Kaba" deri tek rruga Muharrem Butka	19,440,468	390,360	27.11.2020	26.02.2021	Ndërtim	Rrugë Urbane Kryesore
9	«Rikonstruksioni i rrugës Zall Bastarit (Ura Zall Dajt deri në Zall Bastar) Loti II»	66,664,862	1,418,548	30.08.2019	10.09.2020	Rikonstruksion	Rrugë Rurale Kryesore
10	"Shtimi i sipërfaqeve të Varrezave Publike Tufinë"	38,518,538	331,742	06.07.2020	05.04.2021	Ndërtim	Rrugë Parcelash per Varrezat
11	"Punime për përfundimin e Urës së Mëlcizës, Zall Herr"	21,234,431	211,320	23.12.2020	16.05.2021	Ndërtim	Urë + Rrugë
12	Ndertimi I infrastruktures publike ne zonen e Vagarrit	91,866,333	3,880,620	23.02.2021	23.08.2021	Ndërtim+Rikonstruksion	Rruge urbane brenda fshatit

Burimi: E-mail zyrtarë, Bashkia Tiranë

Përpunoi: Grupi Auditimit

Tabela 18: Të dhënat e projekteve/produkteve për priudhën nën auditim, për rrugët nën administrimin e Bashkisë Tiranë(DPRRNP)

Viti	Artikulli	Emërtimi I projektit/produktit	Vlera totale e projektit ,(plani final)/ne mijë lekë	Vlera totale e realizuar për sinjalistikën rrugore(në mijë lekë)	Financuesi	Data e lidhjes së kontratës	Data e përfundimit të kontratës	Qellimi I investimit/shpenzimit
2018	231	Shtylle sinjalistike alumini	13,593,600	13,593,600	Bashkia Tirane	13.12.2017	16.05.2018	Investim
	231	Rehabilitimi I sinjalistikes rrugore	14,456,400	14,456,400	Bashkia Tirane	16.10.2017	16.03.2018	Rehabilitim
	231	Semafor LED	15,000,000	14,679,600	Bashkia Tirane	30.10.2017	16.05.2018	
	231	Rehabilitimi i sinjalistikes rrugore per akset "Mbikalim-Kombinat"	2,950,500	2,950,500	Bashkia Tirane	27.12.2018	07.02.2019	Rehabilitim
	231	Rehabilitimi I sinjalistikes rrugore	19,534,020	8,000,000	Transferta specifike	05.06.2018	13.03.2019	Rehabilitim
		Sinjalistike per korsi bicikletash	65,492,480	8,000,000	Transferta specifike	03.08.2018	24.06.2019	Investim
	602	Sinjalistik rrugore (boje per korsi bicikletash etj)	90,330,840	80,730,840	Bashkia Tirane			Investim
	602	Blerje materiale per sinjalistike rrugore	84,499,080	80,308,440	Bashkia Tirane	03.07.2018	12.10.2018	Rehabilitim
	602	Blerje materiale per sinjalistike rrugore per akset "Mbikalim-Kombinat"	9,561,600	9,308,400	Bashkia Tirane	27.12.2018	13.03.2019	Rehabilitim
	602	Kone sinjalistike	120,000	118,800	Bashkia Tirane	11.09.2018	14.09.2018	Blerje materiale
	602	Shabllone per sinjalistike horizontale	120,000	120,000	Bashkia Tirane	16.10.2018	26.12.2018	Blerje materiale
Totali 2018				232,266,580				
2019	231	Rehabilitimi I Sinjalistikes	11,534,020	11,534,020	Transferta specifike	05.06.2018	13.03.2019	Rehabilitim
	231	Sinjalistike per korsi bicikletash	57,440,080	57,440,080	Bashkia Tirane	03.08.2018	24.06.2019	Rehabilitim
	231	Rehabilitimi i sinjalistikes rrugore per akset "Mbikalim-Kombinat"	2,950,500	2,920,260	Bashkia Tirane	28.12.2018	07.02.2019	Rehabilitim
	231	Rehabilitim I rrjetit semaforik ekzistues dhe ndertim I njeve te reja semaforike per akset "Mbikalim- Kombinat"	28,518,500	14,259,400	Bashkia Tirane	20.02.2019	11.03.2019	Rehabilitim
	231	Materiale per sinjalistike(Semafore)	13,805,824	13,356,960	Bashkia Tirane	25.04.2019	24.06.2019	Blerje materiale
	231	Materiale per sinjalistike(Tabela)	20,037,600	18,037,200	Bashkia Tirane	09.09.2019	12.11.2019	Blerje materiale
	231	Makineri vijezi bicomponente kocolate	2,400,000	1,680,000	Bashkia Tirane	28.06.2019	19.09.2019	Investim
	602	Blerje Materiale per mirembajtjen e rrjetit semaforik	13,647,900	13,104,000	Bashkia Tirane	17.04.2019	17.06.2019	Blerje materiale
	602	Blerje Boje per sinjalistike rrugore	19,996,800	16,632,000	Bashkia Tirane	29.07.2019	04.09.2019	Blerje materiale
Totali 2019			170,331,224	148,963,920				
2020	231	Rehabilitimi I Rrjetit semaforik ekzistues dhe ndertimi I njeve te reja semaforike per akset "Mbikalim-Kombinat"	12,757,400	12,757,400	Bashkia Tirane	12.02.2019	05.03.2020	Rehabilitim

	231	Rehabilitimi I Rrjetit semaforik ekzistues dhe ndertimi I njeve te reja semaforike per akset "Mbikalim-Kombinat"		27,016,800	Bashkia Tirane	20.02.2020	05.03.2020	Rehabilitim
	231	Materiale per sinjalistike (Semafore per nje te reja)	14,000,000	13,834,800	Bashkia Tirane	26.06.2020	27.07.2020	Blerje materiale
	231	Materiale per sinjalistike (shtylla LED)	26,600,000	25,002,000	Bashkia Tirane	09.07.2020	19.08.2020	Blerje materiale
	231	Materiale per sinjalistike (Tabela)	18,000,000	16,686,720	Bashkia Tirane	22.09.2020	27.10.2020	Blerje materiale
	231	Materiale per sinjalistike (birila, grereza, kangjella)	18,000,000	17,546,880	Bashkia Tirane	09.07.2020	19.08.2020	Blerje materiale
	602	Blerje materiale per mirembajtjen e Rrjetit Semaforik	14,701,200	14,701,200	Bashkia Tirane	05.05.2020	17.06.2020	Blerje materiale
	602	Blerje boje per sinjalistike rugore	18,600,000	18,600,000	Bashkia Tirane	14.07.2020	07.08.2020	Blerje materiale
	Totali 2020			146,145,800				
2021	231	Rehabilitimi I sinjalistikës Rrugore ,Ruga e Durrës	6,753,600	6,033,456	Bashkia Tirane	12.01.2021	20.04.2021	Rehabilitim
	231	Materiale per sinjalistike (semafore per nje te reja)	14,000,000	13,917,600	Bashkia Tirane	18.05.2021	12.07.2021	Blerje materiale
	231	Materiale per Sinjalistike(Tabela)	18,850,000	13,151,185	Bashkia Tirane	11.06.2021	12.07.2021	Blerje materiale
	231	Materiale për sinjalistikë(Birila,Grerëza,Kangjella)	14,000,000	12,927,360	Bashkia Tirane	15.10.2021	13.12.2021	Blerje materiale
	602	Blerje materiale per mirembajtjen e rrjetit semaforik	22,596,000	16,686,000	Bashkia Tirane	18.05.2021	30.06.2021	Blerje materiale
	602	Blerje materiale per mirembajtjen e rrjetit semaforik		5,895,600	Bashkia Tirane	11.10.2021	01.12.2021	Blerje materiale
	602	Blerje bojë për sinjalistikë rrugore	16,200,000	11,652,000	Bashkia Tirane	15.12.2021	29.12.2021	Blerje materiale
	Totali 2021			80,263,201				

Burimi: E-mail zyrtarë, Bashkia Tiranë
Përpunoi: Grupi Auditimit

Tabela 19: Raportet e inspektimit/auditimit të sigurisë rrugore, të porositura nga kompanitë/BOE e shërbimit të mirëmbajtjes, për rrugët nën administrimin e ARRSH-së, sipas rajoneve, për periudhën 2018-2021

Rajonet	Përshkrimi
Rrugët nën mirëmbajtjen e ARRSH-së	
Rajoni Verior	Janë përcjellë 9 raporte auditimi/inspektimi për Rajonin Verior. Vetëm në dy raste ato janë kryer nga 2 persona, në 7 raste të tjera janë kryer vetëm nga 1 person. Porositës të tyre janë kompanitë/BOE e kontraktuara nga ARRSH për mirëmbajtjen e rrugëve. Në materialet e përcjella për raportet e auditim/inspektimin në Rajonin Qendror, gjenden edhe shkresa të përgatitura nga Sektori i Mirëmbajtjes së Rrugëve në ARRSH, drejtuar kompanisë/BOE-së që ka porositur auditimet/inspektimet, ose Drejtorisë Rajonale Veriore, ku pranojnë, nuk pranojnë, ose kërkojnë evidence apo dokumente të mëtejshme mbi këto raporte. Këto shkresa nuk janë të miratuara. Nuk identifikohen hapa të tjerë të marrë për ndjekjen e tyre.
Rajoni Qendror	Janë përcjellë 12 raporte auditimi/inspektimi për Rajonin Qendror. Vetëm në dy raste ato janë kryer nga 2 persona (grupi i auditimit është përbërë nga 2 persona), në 10 raste të tjera janë kryer vetëm nga 1 person. Porositës të tyre janë kompanitë/BOE e kontraktuara nga ARRSH për mirëmbajtjen e rrugëve. Në materialet e përcjella për raportet e auditim/inspektimin në Rajonin Qendror, gjenden edhe shkresa të përgatitura nga Sektori i Mirëmbajtjes së Rrugëve në ARRSH, drejtuar kompanisë/BOE-së që ka porositur auditimet/inspektimet, ku pranojnë ose kërkojnë evidence apo dokumente të mëtejshme mbi këto raporte. Këto shkresa nuk janë të miratuara. Nuk identifikohen hapat të tjerë të marrë për ndjekjen e tyre.
Rajoni Jugor	Janë përcjellë 14 raporte auditimi/inspektimi për Rajonin e Jugut. Në cdo rast këto raporte auditimi/inspektimi janë kryer vetëm nga 1 person, me porositës kompaninë/BOE për shërbimet e mirëmbajtjes dhe nuk identifikohen hapat e marrë për ndjekjen e tyre.
Rrugët nën mirëmbajtjen e ARRSH-së, me projektin e BB	Janë përcjellë 13 raporte auditimi të sigurisë rrugorë, për rrugët në mirëmbajtje me projektin e Bankës Botrore. Vetëm në dy raste keto auditime janë kryer nga 1 person, në 11 raste të tjera grupi i auditimit është përbërë nga 3 persona. Edhe në këtë rast, porositës kanë qenë kompanitë/BOE të kontraktuar për mirëmbajtjen e rrugëve.

Burimi: E-mail zyrtar, ARRSH Përpunoi: Grupi Auditimit