



REPUBLIKA E SHQIPËRISË

KONTROLLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS

Adresa: Rruga "Abdi Toptani", nr. 1, Tiranë; Tel-Fax: 0694057089

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

RAPORT AUDITIMI
"Siguria rrugore në Shqipëri"

Korrik 2019

Auditimi është kryer në bazë të programit të auditimit miratuar nga Kryetari i Kontrollit të Lartë të Shtetit nr. 1082/2, datë 07.01.2019.

Projekt-raporti është draftuar nga grupi auditues në përputhje me standardet dhe udhëzimet për auditimin e performancës e konkretisht: Standardet Audituese INTOSAI dhe eksperiencën në terren, Udhëzuesin e Auditimit të Performancës ISSAI 3000-3100, Manualin e Departamentit të Auditimit të Performancës, Indikatorët e Performancës, si edhe Rregulloren e Brendshme institucionale. dhe dërguar.

Auditimi është shtrirë në një zinxhir subjektsh e konkretisht Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë; Autoritetin Rrugor Shqiptar dhe Drejtoritë Rajonale të Rajonit Qendror, Verior dhe Jugor si dhe Drejtorinë e Përgjithshme të Policisë Shtetit dhe Drejtoritë të Policisë në 12 qarqet: Berat, Dibër, Durrës, Elbasan, Fier, Gjirokastrë, Korçë, Kukës, Lezhë, Shkodër, Tiranë dhe Vlorë, projekt-raporti i është përcjellë Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë, Autoritetit Rrugor Shqiptar si dhe Drejtorisë Përgjithshme të Policisë Shtetit me shkresat nr. 1082/6, datë 11.06.2019, nr. 1082/7, datë 11.06.2019 dhe nr. 1082/8, datë 11.06.2019, të përfshira në këtë auditim, për të përthithur sa më shumë opinione dhe observacione në drejtim të përmirësimit të mëtijshëm të shërbimit të ofruar për përdoruesit e rrugës, me fokus kryesor "Siguria Rrugore në Shqipëri".

Raporti ka marrë formë përfundimtare në Korrik të vitit 2019, pasi subjektet e audituara nuk kanë paraqitur mendime brenda afateve ligjore për Projektraportin çka nënkupton se janë dakord me të. Cilësia e tij është garantuar nga strukturat përkatëse në KLSH.

Auditimi është kryer nga grupi i auditimit:

1. Rinald Muça, Drejtor i Departamentit/përgjegjës grupi
2. Alfred Zylfi, anëtar
3. Elfrida Agolli, anëtare



PËRMBAJTJA

1. RËNDËSIA E AUDITIMIT	4
1.1 Konteksti i problemit social	6
1.2 Strategjia e KLSH-së në auditimet e performancës.....	7
1.3 Auditime të mëparshme në këtë fushë	7
1.4 Subjekti nën auditim.....	7
1.4.1 Hyrje.....	9
1.4.2 Politikat e institucionit.....	10
1.4.3 Pesha në buxhet dhe GDP	11
1.4.4 Risqet e aktivitetit të subjektit.....	11
1.4.5 Rëndësia e produkteve të subjektit.....	11
1.4.6 Feedback-u i subjektit në fazën studimore	12
2. QASJA DHE DETAJET E AUDITIMIT	12
2.1 Objektivi dhe problemi i performancës.....	12
2.1.1 Fokusimi dhe përkufizimi i problemit	12
2.1.2 Objektivi i auditimi.....	16
2.2 Përkufizimet dhe terminologjia.....	16
2.3 Kriteret.....	16
2.3.1 Kriteret e politikës	17
2.3.2 Kriteret e monitorimit dhe raportimit.....	17
2.3.3 Kriteret teknike.....	19
2.3.4 Kriteret e tjera/ Praktikrat më të mira.....	19
2.4 Piramida pyetjeve audituese	19
2.5 Skema e auditimit	19
2.5.1 Qasja/metodologjia audituese	20
2.5.2 Metodrat & teknikat audituese	20
2.6 Rezultatet e parashikuara.....	20
2.6.1 Impakti i mesazhit auditues për Kuvendin dhe Qeverinë	20
2.6.2 Impakti i mesazhit auditues për publikun dhe palët e interesit.....	21
2.6.3 Forma e publikimit.....	21
3. SHTJELLIMI I PYETJES KRYESORE DHE NENPYETJEVE	22
3.1 A është sistemi i sigurisë rrugore sipas standardeve të miratuara në mbrojtje të jetës njerëzore të përdoruesve të rrugës?.....	22
3.1.1 A janë të mjaftueshme të garantojnë standarde të larta investimet e kryera në sistemin e sigurisë rrugore në mbrojtje të jetës së përdoruesve të rrugës dhe zhvillimin e sektorit të transportit rrugor?	229
3.1.2 A garantojnë strukturat shtetërore përgjegjëse për sigurinë rrugore zbatimin e ligjit në parandalimin e sjelljeve të rrezikshme si dhe krijimi i një ambienti të sigurt dhe miqësor të rrugës për përdoruesit e saj?	64
4. PERMBLEDHJA REFERENCA DHE ANEKSE.....	86
4.1 Referencat.....	86
4.2 Aneke	102
5. GRUPI I PUNËS DHE PËRGJEGJËSITË HIERARKIKE	139



KONTROLLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS
RAPORT “Siguria rrugore në Shqipëri”

LISTA E SHKURTIMEVE

KLSH	Kontrolli i Lartë i Shtetit
INTOSAI	Organizata Ndërkombëtare e Institucioneve të Larta të Auditimit
EUROSAI	Institucionet e Larta të Auditimit Evropian
ISSAI	Standardet Ndërkombëtare të Institucioneve Supreme të Auditimit
MIE	Ministria e Infrastrukturës dhe Energjetikës
MB	Ministria e Brendshme
ARRSH	Autoriteti Rrugor Shqiptar
DPPSH	Drejtoria e Përgjithshme e Policisë Shtetit
INSTAT	Instituti i Statistikave
MSA	Marrëveshja e Stabilizim-Asocim
BB	Banka Botërore
OBSH	Organizata Botërore e Shëndetësisë
OECD	Organizata për Bashkëpunim dhe Zhvillim Ekonomik
BE	Bashkimi Evropian
GIZ	Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit GmbH
SK	Strategjia Kombëtare
SKZHI	Strategjia Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim
PIKE	Plani Kombëtar për Integrimin Evropian
VKM	Vendim i Këshillit të Ministrave
KFW	Banka Gjermane për Zhvillim
ADR	Marrëveshja Evropiane për Transportin Rrugor Ndërkombëtar të Mallrave të Rrezikshme
AETR	Marrëveshja Evropiane për Punën e Ekuipazheve të Automjeteve që realizojnë Transportin Rrugor Ndërkombëtar
ÇAP	Certificate e Aftësisë Profesionale
BERZH	Banka Evropiane për Rindërtim dhe Zhvillim
KE	Komisioni Evropian
BE	Bashkimi Evropian
PBB	Prodhimi i Brendshëm Bruto
KNSRR	Komisioni Ndërmintor i Sigurisë Rrugore
OECD	Organizata për Bashkëpunim dhe Zhvillim Ekonomik
RAMS	Sistemet e Menaxhimit të Aseteve Rrugore
RID	Rregulloret për Transportin Hekurudhor Ndërkombëtar të Mallrave të rrezikshme
SEETO	South East Europe Transport Observatory /Observatori i Transportit të Evropës Juglindore
UNECE	Komisioni Ekonomik i Kombeve të Bashkuara për Evropën
DQSRr	Drejtoria e Qarkullimit dhe Sigurisë Rrugore

1. RËNDËSIA E AUDITIMIT

Auditimi i performancës synon të promovojë **përmirësime në performancën e shërbimeve publike**. Filozofia e re drejtuese në KLSH e ka vënë auditimin e performancës në qendër të vëmendjes si motor të zhvillimit institucional si në Planin Strategjik 2013-2017 ashtu dhe në atë 2018-2022. Misioni i KLSH-së në Planin Strategjik 2018-2022 përkufizohet: *KLSH është institucion i pavarur kushtetues, i ndërtuar që ti shërbejë qytetarit shqiptar, të jetë “agjent” i Kuvendit 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.*¹

Rëndësia e këtij auditimi performance ka të bëjë me vlerësimin e reformave të ndërmarra nga qeveria në hartimin e politikave për sigurinë rrugore, në kuadër të punës për ndërtimin e rrugëve të reja apo rikonstruksionin e atyre ekzistuese, përmirësimit të cilësisë së rrugëve, kompletimit me elementët e sigurisë dhe sinjalistikës rrugore, në përputhje me standardet evropiane, të implementimit të auditimit të sigurisë rrugore nga momenti i projektimit, realizimit të investimit dhe më pas shfrytëzimit, rritjes së vazhdueshme të performancës shërbimi i Policisë Rrugore si një aktivitet që bazohet në parandalimin, konstatimin, dhe verifikimin e shkeljeve të rregullave të qarkullimit rrugor, nëpërmjet shërbimeve të drejtpërdrejta për manaxhimin e trafikut, kontrollit dokumentacionit të mjeteve dhe kontrollit në përdorimin e rrugës.

Gjithashtu qëllimi i këtij auditimi performance është përmirësimi i funksionimit të sistemit unik të menaxhimit dhe zhvillimit të sigurisë rrugore në funksion të transportit rrugor duke promovuar shërbime të sigurta, efikase dhe ekologjiksht të shëndosha në respektim edhe të standardeve evropiane, të diktuar nga direktivat e BE dhe konventat ndërkombëtare në të cilat aderohet dhe vendi ynë, sepse përmirësimi i sistemit të sigurisë rrugore mbron në radhë të parë jetët e përdoruesve të rrugës.

Në Strategjinë Kombëtare për sigurinë rrugore 2011-2020, siguria rrugore si një e drejtë dhe përgjegjësi për të gjithë, ndër të tjera shprehet se: *“Shpenzimet në lidhje me sigurinë rrugore, duhet të shihen si një prioritet i lartë dhe si një investim, por jo një kosto, kështu që ne të gjithë duhet të punojmë së bashku për të zgjidhur këtë çështje urgjente. Siguria rrugore është përgjegjësi e çdo personi dhe të gjithë duhet të shohim se çfarë ne vetë mund të bëjmë për të ndikuar në familjet tona, shokët dhe bashkëpunëtorët për të adoptuar mënyra të sigurta të sjelljeve për sigurinë rrugore.”*²

Auditimi do të bazohet në parimin e partneritetit, në përsosjen e akteve ligjore në frymën e bashkëpunimit me institucionet shtetërore në shërbim të përdoruesit të rrugës, taksapaguesit dhe operatorëve ekonomikë. Në konkluzione do të pasqyrohet mendimi më bashkëkohor për sigurinë rrugore, cilësinë shërbimit të ofruar, kostot që mbart shoqëria, etj., ku mendimet e dhëna të respektojnë interesin qytetar. Gjithashtu do të synojmë në përmirësimin dhe vlerësimin e këtij sistemi që institucionet shtetërore të cilat menaxhojnë atë të bashkëpunojnë midis tyre si një i vetëm të japin llogari për veprimet e tyre në mënyrë të përgjegjshme, transparente dhe efektive që siguria e ofruara të jetë me kostot më të mira të mundshme pa rrezikuar në asnjë moment cilësinë e jetës së përdoruesit të rrugës dhe qytetarit.

¹ Strategjia e Zhvillimit të KLSH 2018-2022, miratuar me Vendim të Kryetarit KLSH nr. 228, datë 31.12.2017

² Strategjia Kombëtare e Sigurisë Rrugore 2011-2020 “Siguria rrugore si një e drejtë dhe përgjegjësi për të gjithë”, miratuar me VKM nr. 125, datë 23.02.2011

Me gjithë punën e bërë deri më sot, në përmirësimin e sistemit të sigurisë rrugore në minimizimin e mangësive, ky sistem vazhdon të ndeshet me problematikat, që kanë të bëjnë me;

- legjislacionin dhe mënyrën e përdorimit të tij, përcaktimin e fushës dhe përgjegjësisë;
- kompetencat, vendimmarrjen dhe bashkëpunimin midis institucioneve, mungesën e transparencës dhe ekspertizës;
- garantimin e sigurisë për të gjithë përdoruesit e rrugës në të gjitha veprimtaritë që organizon;
- mirëmbajtjen dhe krijimin e sistemit për administrimin e rrugëve shtetërore dhe të urave;
- mungesa në monitorimin e menaxhimit të sistemit të sigurisë rrugore;
- zbatimin e Manualit Shqiptar të Ndërtimit të Rrugëve dhe Specifikimet Teknike;
- mungesën e studimeve, kërkimeve shkencore dhe eksperimenteve për efikasitetin, trafikun, qarkullimin dhe sigurinë rrugore, për ndërtimin, rikonstruksionin, mirëmbajtjen, ruajtjen, dhe zhvillimin e rrugëve shtetërore, në përputhje me përparësitë e përcaktuara në dokumentet strategjike;
- ndërhyrjet e paligjshme në rrjetin rrugor dhe infrastrukturën e tij;
- në numërtimin dhe kodifikimin e rrugëve;
- mungesën e investimeve për sigurinë rrugore;
- mungesën e mjeteve dhe të burimeve financiare për mirëmbajtjen e elementëve të sigurisë rrugore;
- përmirësimin e infrastrukturës në pikat e zeza;
- përgatitjen e termave të referencës për sigurinë rrugore në përputhje me normat dhe standardet e sigurisë rrugore për rrugët;
- auditimin dhe inspektimin e sigurisë rrugore, në përputhje me standardet e sigurisë rrugore për fazat e projektimit, ndërtimit dhe mirëmbajtjes;
- monitorimin e projekteve të sinjalistikës rrugore për rrugët e reja dhe përditësimin e atyre ekzistuese, për të ofruar ambient rrugor të sigurt të përshtatshëm për të gjithë përdoruesit e rrugëve;
- zbatimin e detyrave të raporteve dhe analizave statistikore të cilat rekomandojnë veprimet parandaluese korrigjuese për të mos ndodhur përsëri aksidente;
- ndryshimet e shpeshta punonjësve dhe kompetencave e mënyrës së organizimit të institucioneve shtetërore;
- mangësi në trajnimin e aftësisë profesionale të punonjësve dhe përfitimin e përvojave të reja profesionale;
- etj.

Gjithashtu me anë të këtij auditimi do të vëmë në pah anët pozitive dhe negative të menaxhimit të sistemit të sigurisë rrugore, si një investim në kohë ku duhet të punojnë së bashku me qëllim përmirësimin e cilësisë së sigurisë të infrastrukturës rrugore në shërbim të përdoruesve të saj me objektivin madhor minimizimin në maksimum e fataliteteve.

Qëllimi i auditimit: është përmirësimi i transparencës në mbrojtje të përdoruesit të rrugës nëpërmjet bashkëveprimit të gjitha palëve për të nxitur zhvillimin e sigurisë së rrugës, respektimin e standardeve me moton jeta e njeriut në dorën tonë.

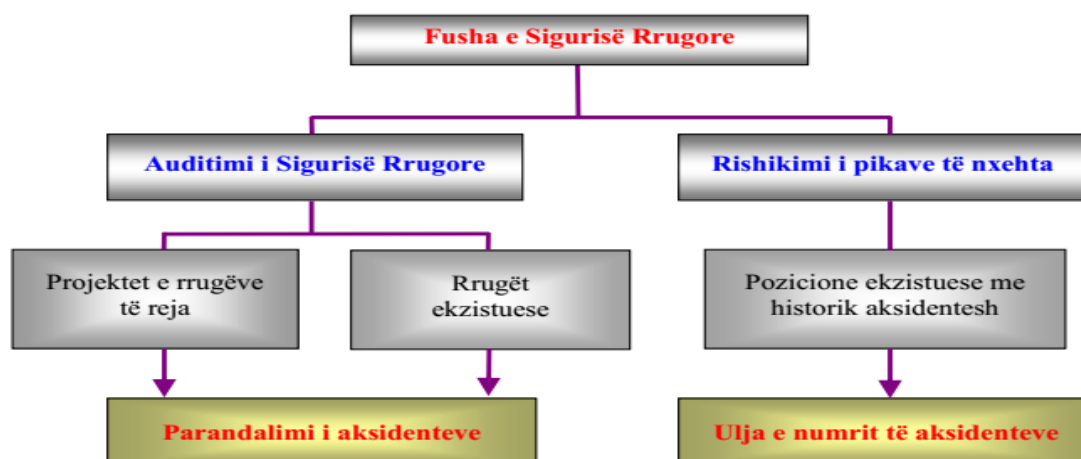
Objektivi i auditimit: është analizimi me objektivitet i situatës për të rritur përgjegjësitë institucionale që strukturat shtetërore kanë në dispozicion, për përsosjen e sistemit të menaxhimit të sigurisë rrugore.

Rëndësia e auditimit: është vlerësimi i performancës së menaxhimit të sistemit të sigurisë rrugore, në përmirësimin e standardeve në ruajtjen e shëndetit dhe mbrojtjen nga fatalitetet duke rritur besueshmërinë e përdoruesit të rrugës.

1.1 Konteksti i problemit social

Sot sfida e sigurisë rrugore qëndron në përmirësimin e performancës saj në mënyrë gjithëpërfshirëse sipas parimeve të politikave të BE-së. Përmirësimi i sistemit të sigurisë rrugore, ka rëndësi si një element i domosdoshëm i një bashkëjetese normale qytetare, përsosja e të cilit është rezultat i shumë aspekteve dhe ndërveprimeve që kanë të bëjnë me zhvillimin e infrastrukturës e të shërbimeve, me rendin ligjor, vetëdijen qytetare dhe me qeverisjen në tërësi. KLSH ka ndërmarrë këtë auditim performancë në rritjen e besimit qytetar sepse në shumë raste performancat e shërbimeve maten vetëm me shifra, por harrojmë se mënyra sesi i menaxhojmë ato reflekton qasjen sociale për brezat e ardhshëm. Dhënia e opinioneve, për përmirësimin, modernizimin e sistemit të sigurisë rrugore, është prioritarë sot më shumë sepse nuk është plotësisht në harmoni të plotë me kërkesat e përdoruesve të rrugës në drejtim të:

- minimizimit të shanseve për shfaqjen e aksidenteve në rrjetin rrugor;
- uljes së shkallës së aksidenteve dhe rrjedhimisht dhe e kostove të komunitetit;
- dhënies përparësi të sigurisë rrugore;
- mundësisë së minimizimit të nevojave për punime riparuese të kushtueshme (është më e lehtë të ndryshosh një projekt se të modifikosh një seksion me rrezik të lartë të një rruge pasi është ndërtuar)



1.2 Strategjia e KLSH-së në auditimet e performancës

Kontrolli i Lartë i Shtetit, në kuadër të objektivave të parashtruara në Planin Strategjik të Zhvillimit 2013-2017 dhe atij 2018-2022, në zbatim të standardeve ndërkombëtare të auditimit (INTOSAI, EUROSAI), të cilat njohin nevojën për auditime të performancës sepse lejojnë më shumë kompleksitet dhe marrjen e praktikave më të mira evropiane, si një ndër prioritetet kryesore të tij ka përcaktuar përmirësimin e cilësisë dhe shtimin e numrit të auditimeve të performancës, çka përbën një nga sfidat më madhore të KLSH.

Auditimet e performancës në KLSH udhëhiqen nga Udhëzuesi i Auditimit të Performancës, Manuali i tij, Indikatorët e tyre si dhe udhëzuesi i Hartave Konjitive të cilat konsiderohen si dokumente dinamikë, që përditësohen me progresin praktik. Ato nuk janë thjesht dokumente normative apo teknike, apo një referencë e shpejtë, por përmbajnë një numër udhëzimesh dhe informacionesh me implikime praktike, që marrin në konsideratë kushtet specifike dhe karakteristikat e çdo auditimi performancë.

KLSH këshillon dhe ndihmon drejtuesit dhe personelin e këtyre enteve për përmirësimin e proceseve të punës, sidomos aty ku efienca është e vështirë për t'u matur, si dhe në përmirësimin e cilësisë së shërbimeve publike pa rritur shpenzimet.

Udhëzimet e reja të auditimit të performancës në Standardet Ndërkombëtare të Institucioneve Supreme të Auditimit (ISSAI 3000-3100) nxisin një orientim drejt nevojave të qytetarëve, progresi dhe praktikat po ndërtohen nga të mësuarit mbi përvojën duke matur në çdo rast interesin publik në performancën e entit shtetëror që auditohet.

1.3 Auditime të mëparshme në këtë fushë

Të vëmendshëm dhe duke pasur në konsideratë të dhëna për kryerjen e auditimeve në këtë fushë, rezulton se nuk është hera e parë që po realizohet një auditim performancë për këtë çështje kaq sensitive duke marrë shkas edhe nga problematika e trajtuar në median e shkruar dhe elektronike, kemi identifikuar çështjet që kanë të bëjnë me sigurinë për të gjithë përdoruesit e rrugëve si dhe risqet në aksidentet rrugore, të cilët mund të shkaktohen kryesisht nga mangësitë në:

- Infrastrukturë rrugore (gjendja fizike e rrugës, sinjalistika rrugore);
- Siguria automjetit (kontrolli teknik);
- Aftësia drejtuese e automjetit dhe sensibilizimi i këmbësorëve.

Kështu në këtë kuadër është realizuar auditimi me temë “Përdoruesi i rrugës si element kyç i sigurisë rrugore” e cila është fokusuar tek drejtuesi i mjetit si dhe auditimi me temë “Liberalizimi i tregut në ofrimin e shërbimit të kontrollit teknik të automjeteve” i cili është fokusuar tek kontrolli teknik i automjeteve. Gjithashtu Kontrolli i Lartë i Shtetit në vijimësi ka kryer “Auditimin e rregullshmërisë” të cilët kanë patur të bëjnë me:

- a) verifikimin e përgjegjësisë financiare të subjekteve përgjegjëse dhe qeverisjes së përgjithshme;
- c) auditimin e sistemeve financiare dhe transaksioneve;
- ç) auditimin e sistemit të kontrollit të brendshëm;
- d) auditimin e integritetit dhe përputhshmërisë së vendimeve të marra ;
- dh) raportimin e të gjitha çështjeve të tjera që dalin nga apo që lidhen me auditimin.

1.4 Subjekti nën auditim

Institucionet që do të përfshihen në këtë auditim janë :

- Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë;
- Autoriteti Rrugor Shqiptar;
- Drejtoritë Rajonale të Rajonit Qendror , Verior dhe Jugor
- Drejtoria e Përgjithshme e Policisë Shtetit dhe Drejtoritë e Policisë në 12 qarqet: Berat, Dibër, Durrës, Elbasan, Fier, Gjirokastrë, Korçë Kukës, Lezhë, Shkodër, Tiranë dhe Vlorë;



Rrjeti rrugor shqiptar

Rrjeti rrugor	Gjatësia (në km)
Rrugët kryesore	3,400
Rrugët rajonale	4,411
Rrugët rurale	4,980
Rrugët urbane	2,500
Totali	15,291

Burimi: Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, 2017.

1.4.1 Hyrje



Mbi 1.2 milion njerëz në botë vdesin çdo vit në rrugë, dhe prej 20 deri në 50 milionë vuajnë nga lëndimet jo-vdekjeprurëse. Në shumicën e rajoneve të botës kjo epidemi e lëndimeve të komunikacionit rrugor është ende në rritje. Mbi 90% e fataliteteve rrugore në botë ndodhin në vendet me të ardhura të ulëta, të cilat përbëjnë vetëm 40% të automjeteve të regjistruara në botë. Përqindjet e vdekjeve kanë rënë gjatë katër ose pesë dekadave të fundit në shumë nga vendet me të ardhura të larta. Edhe në këto vende, lëndimet nga komunikacioni rrugor mbesin si një shkaktarë i rëndësishëm i vdekjeve, lëndimeve dhe paaftësive.³

Shqipëria ka përjetuar në periudhën e tranzicionit një numër të madh aksidentesh rrugore dhe vdekjesh si pasojë e tyre. Lëvizjet e mëdha demografike drejt qendrave kryesore urbane, urbanizimi i çrregullt, menaxhimi i dobët i territorit dhe mungesa e planeve urbane, rritja e motorizimit dhe niveli i ulët i kulturës së siguri rrugore kanë kontribuar në numrin e madh të aksidenteve. Treguesit e siguri rrugore dëshmojnë një tendencë përmirësuese, sidoqoftë, siguria është ende larg objektivave të Strategjisë Kombëtare por edhe standardeve BE-së

Shqipëria përballlet me një sfidë të madhe sa i përket garantimit të siguri më të lartë të rrugëve në rajon. Në mënyrë që shtimi i udhëtimeve të mos çojë në rritjen e numrit të aksidenteve, duhen marrë masa efektive në lidhje me një sërë aspektesh të siguri rrugore siç janë: përgatitja/testimi i drejtuesve të mjeteve, kontrolli i mjeteve për drejtim të sigurt, sjellja e përdoruesve të rrugës, siguria e infrastrukturës rrugore dhe shtimi i investimeve, prandaj siguria rrugore, është problem i gjithsecilit dhe të gjithë mund dhe duhet të përfshihen në përmirësimin e saj.

Parku i automjeteve shqiptare është rritur ndjeshëm gjatë viteve të fundit dhe, megjithëse numri i aksidenteve me pasojë vdekjen ka përmirësime, Shqipëria ka ende numrin më të lartë të vdekjeve për njëqind mijë mjete në rajonin e Evropës Juglindore. Sistemi i menaxhimit të

³ Raporti i Statusit Global për siguri rrugore, OSH 2009

sigurisë rrugore është jetik për të sjellë përmirësime të sigurisë rrugore.

Financimi i sigurisë rrugore është një nga çështjet e rëndësishme. Fondet e buxhetit qendror përdoren për përmirësimin e rrjetit kryesor rrugor kombëtar ndërsa përqindja e financimit të buxhetit të shtetit dhe e qeverisë vendore për sigurinë rrugore është shumë e ulët. Dhënia e fondeve të dedikuara për sigurinë ka rëndësi vendimtare për përmirësimin e situatës së sigurisë rrugore në Shqipëri.

Një rol të rëndësishëm për rritjen e sigurisë rrugore, kanë politikatat që realizohen në garantimin e një menaxhimi që nxit transparencën, përgjegjshmërinë, disiplinën financiare dhe efikasitetin e tij. Ndërmjet këtij auditimi dëshirojmë të kontribuojmë në rrugën për përmbushjen dhe plotësimin e përparësive strategjike për garantimin e jetës të përdoruesve të rrugës e cila ndikon dhe në zhvillimin e ekonomisë vendit.

Mesazhi kryesor i këtij auditimi është: *Me moton “Siguria rrugore fillon nga ne” Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Ministria e Brendshme, Autoritetin Rrugor Shqiptar, të rrisin bashkëpunim nëpërmjet një procesi dinamik të ndërsjellë, shtojnë investimet dhe financimet, realizimin e auditimeve nga projektimi, ndërtimi shfrytëzimi për rrugët e reja, shtimin e inspektimeve për rrugët ekzistuese, përmirësimin dhe forcimin e sistemit të kontrolleve policore në zbatim të ligjër, për rritjen e sigurisë rrugore, me qëllim mbrojtjen e shëndetit publik dhe shmangies fataliteteve të përdoruesve të rrugës.*

Në hartimin e këtij Raporti Auditimi, grupi i auditimit i KLSH-së, i përfaqësuar nga Rinald Muça, Alfred Zylfi, Elfrida Agolli, u bazua në dokumentacionin e mbledhur dhe përgjigjet e dhëna mbi veprimtarinë e institucioneve për sigurinë rrugore në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë; Autoritetin Rrugor Shqiptar; Drejtoritë Rajonale të Rajonit Qendror, Verior dhe Jugor; Drejtoria e Përgjithshme e Policisë Shtetit dhe Drejtoritë e Policisë në 12 qarqet: Berat, Dibër, Durrës, Elbasan, Fier, Gjirokastrë, Korçë Kukës, Lezhë, Shkodër, Tiranë dhe Vlorë; në zbatim të programit të auditimit nr. 1082/2, datë 07/01/2019, sipas kriterëve e standardeve të miratuara të KLSH-së, të INTOSAI-t dhe Kodin Etik si dhe dakordësinë për Projektraportin e auditimit të dërguar me shkresat nr. 1082/6, datë 11.06.2019, nr. 1082/7, datë 11.06.2019 dhe nr. 1082/8, datë 11.06.2019, konkretisht, Ministrisë e Infrastrukturës dhe Energjisë, Autoritetit Rrugor Shqiptar si dhe Drejtorisë Përgjithshme të Policisë Shtetit të përfshira në këtë auditim.

1.4.2 Politikat e institucionit

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë; Autoriteti Rrugor Shqiptar dhe Policia e Shtetit me institucionet e varësisë tyre janë institucione përgjegjëse për hartimin e politikave, përcaktimin e përparësive dhe ndjekjen e zbatimit të tyre në fushën e përmirësimit të sistemit të sigurisë rrugore duke ofruar maksimalisht mbrojtje ndaj përdoruesit të rrugës. Synimi i politikës tyre kërkon të japi kontributin e vet në mbrojtjen dhe administrimin e këtij sistemi jo vetëm sot, por për të gjithë brezat që do të vijnë.

Vëmendja e madhe që i është kushtuar çështjeve të sigurisë rrugore në Shqipëri është ndjekur nga rritja e përgjegjësisë së institucioneve të interesuara dhe publiku i gjerë. Koordinimi dhe roli udhëheqës i është dhënë Ministrisë Infrastrukturës dhe Energjisë, si institucioni kryesor përgjegjës, së bashku me Ministrinë e Punëve të Brendshme. Ndërsa në nivel kombëtar, që nga viti 2002, Komiteti Ndër-ministrior i Sigurisë Rrugore (KNSRR) është organi kryesor i koordinimit të çështjeve të sigurisë rrugore në nivel qendror. Komiteti Ndër-ministrior

kryesohet nga Kryeministri dhe përbëhet nga tetë anëtarë (ministra dhe autoritete të larta kombëtare që kanë rol në çështjet e sigurisë rrugore, p.sh., Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE), Ministria e Punëve të Brendshme (MPB), Ministria e Arsimit, Ministria e Shëndetësisë dhe e Mbrojtjes Sociale (MSHMS), ndërkohë që një përfaqësues i shoqërive të sigurimeve në Shqipëri ftohet gjithashtu të marrë pjesë në disa nga takimet e KNSRR-së.

1.4.3 Pesha në buxhet dhe GDP

Nga të dhënat rezulton se siguria rrugore financohet nga buxheti i shtetit nëpërmjet ARRSH fond i cili në përgjithësi ka ardhur duke u rritur. Fondet e akorduar nga buxheti i shtetit përdoren për përmirësimin e rrjetit rrugor kombëtar, ndërsa pushteti vendor nëpërmjet buxheteve të tyre investojnë në rrjetin rrugor rural dhe urban për të përmirësuar sigurinë. Më poshtë po paraqesim tabelën me fondet e dhëna nga buxheti i shtetit për sinjalistikën dhe sigurinë rrugore e konkretisht:

FINANCIME NGA ARRSH NË SINJALISTIKË DHE SIGURI RRUGORE

lekë

VITE						
2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
350.125.161	309.808.337	305.140.579	1.083.594.617	1.492.556.542	681.186.114	490.612.397

Konkluzioni kryesor që nxirret nga analizimi i të dhënave sipas tabelës së mësipërme, është se fondet e planifikuar për sigurinë rrugore kanë patur luhajtje duke u rritur gjatë viteve 2014 dhe 2015 dhe u ulur në vitet 2016 e vazhdim si dhe nëse do të krahasoheshin me gjatësinë e rrjetit rrugor kryesor dhe rajonal 7800 km rrugë janë pak për nga rëndësia që ka ky sistem në mbrojtje të jetës së përdoruesve të rrugës.

1.4.4 Risqet e aktivitetit të subjektit

Në këtë program auditimi kemi marrë në konsideratë disa risqe të menaxhimit të sistemit të sigurisë rrugore ku në mënyrë të përmbledhur po i paraqesim si më poshtë:

- ✓ ndryshime të varësisë ministrore;
- ✓ kontributi në garantimin e sigurisë rrugore të disa institucioneve;
- ✓ ndryshime të strukturave të institucioneve që menaxhojnë rrugët;
- ✓ ndryshimet sipas ndarjes së re administrative dhe territoriale;
- ✓ mungesa e një infrastrukture të plotë dhe përgjegjëse për menaxhim profesional, cilësor dhe gjithëpërfshirës;
- ✓ mungesën e trajnimeve dhe lëvizjet e shpeshta të stafi.

1.4.5 Rëndësia e produkteve të subjektit

Institucionet shtetërore Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Autoriteti Rrugor Shqiptar, Policia e Shtetit të cilat nëpërmjet autoritetit të tyre ligjor menaxhojnë sipas përkatësisë sigurinë rrugore mbështesin politikat e Qeverisë në përputhje me legjislacionin në fuqi dhe politikat e përcaktuara në strategjitë sektoriale. Autoriteti Rrugor Shqiptar, ka si fushë veprimi menaxhimin e rrjetit rrugor shtetëror, në përputhje me dispozitat e Kodit Rrugor, duke ushtruar aktivitetin e saj ligjor. teknik, koordinues dhe monitorues në përmbushje të

funksioneve si:

- + përmbushjen e detyrimeve, sipas Kodit Rrugor;
- + krijojnë qendrat e menaxhimit elektronik të trafikut dhe miraton statusin e tyre;
- + garanton siguri për të gjithë përdoruesit e rrugës në të gjitha veprimtaritë që organizon;
- + Krijon dhe mirëmban sistemin për administrimin e rrugëve shtetërore dhe të urave;
- + asiston në përditësimet vjetore dhe rishikimet pesëvjeçare të PKT-së për sektorin e transportit rrugor, në bashkëpunim me Institutin e Transportit;
- + mirëmban dhe zbaton Manualin Shqiptar të Ndërtimit të Rrugëve dhe Specifikimet Teknike;
- + merr nisma për studime, kërkime shkencore dhe eksperimente për efikasitetin, trafikun, qarkullimin dhe sigurinë rrugore;
- + përgatit programe afatmesme zhvillimi dhe programin vjetor të punës për ndërtimin, rikonstruksionin, mirëmbajtjen, ruajtjen, dhe zhvillimin e rrugëve shtetërore, në përputhje me përparësitë e përcaktuara në dokumentet strategjike.

1.4.6 Feedback-u i subjektit në fazën studimore dhe realizimit

Në fazën e parë studimore nga institucionet e përfshira në auditim, konform kërkesave ligjore, grupit të auditimit i janë krijuar komoditetet e nevojshme për realizimin e saj. Megjithatë këtu vlen të theksohet se;

- ka vështirësi në gjetjen e dokumentacionit për arsye të shpërndarjes së gjerë të institucioneve në nivel qendror e lokal që marrin me garantimin e sigurisë rrugore ndaj përdoruesit të rrugës dhe varësisë institucionale në nivel qendror e lokal.
- vështirësi në realizimin e këtij auditimi grupi i auditimit ka hasur në plotësimin e pyetësorëve së bashku me dokumentacionin përkatës, sidomos nga z. Spartak Tarka me detyrë P/Sektorit të Mirëmbajtjes, në Autoritetin Rrugor Shqiptar i ngarkuar me sigurinë rrugore si person përgjegjës si dhe pikë kontakti i caktuar nga Drejtori i Përgjithshëm i ARRSH ndërmjet grupit të KLSH dhe ARRSH për realizimin e këtij auditimi performance.
- Në realizimin e këtij auditimi performance vlen të theksohet ndihma e z. Nikolin Bërzhiku në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë, z. Ergys Verdha në Autoritetin Rrugor Shqiptar, z. Andi Shurta dhe z. Ardis Duka në Drejtorinë e Rajonit Jugor Gjirokastrë si dhe z. Mit'hat Tola në Drejtorinë e Përgjithshme të Policisë së Shtetit, të cilët kanë ndihmuar në realizimin e këtij auditimi me synimin përmirësimin e efikasitetit dhe efektivitetit në shërbimet publike që i ofrohen taksapaguesit shqiptar, duke ekonomizuar njëkohësisht përdorimin e fondeve publike. Gjithashtu edhe në moton e strategjisë se çdo person, kushdo qoftë, njeri i zakonshëm, punëtor apo drejtues i lartë zyrtar, në çdo kohë mund të jetë i ekspozuar në shkallë të ndryshme ndaj rrezikut të aksidentit, si këmbësor, pasagjer ose drejtues mjeti. Siguria rrugore, është problem i gjithsecilit dhe të gjithë mund dhe duhet të përfshihen në përmirësimin e saj.

2. QASJA DHE DETAJET E AUDITIMIT

2.1 Objektivi dhe problemi i performancës

Për shkak të pritshmërisë që kanë përdoruesit e rrugës, për garantimin e një mjedisi të sigurt për ta nëpërmjet përsosjes së sistemit të sigurisë rrugore me standardet më të larta të cilat i

përgjigjet kërkesave të kohës dhe atyre të BE.

Reformat dhe politikat e ndërmarra duhet të zhvillohen në krijimin e një klime bashkëpunimi të orientuar në drejtim të; rregullimeve ligjore; rregullimit të ndërvarësive institucionale; analizave profesionale; përmirësimit të vazhdueshëm të procedurave për ti bërë sa më lehtësuese, të kuptueshme dhe përshtatur me kërkesat e kohës; përfshirjes së përvojës evropiane e bashkëkohore; krijimit të standardeve; vlerësimit të partneritetit publik privat si një element kyç i zhvillimit cilësor të ekonomisë; përcaktimi i kostove dhe interesit publik; etj.; me qëllim që të sigurohet një përsosje e sigurisë rrugore ana e institucioneve përgjegjëse, për arritjen e objektivave të shënjestruar ata të cilat do të trajtohen si prioritare në këtë auditim të cilat janë për krijimin e kushteve në zhvillimin e sistemit modern të sigurisë rrugore, të orientuar në mënyrë të vazhdueshme ndaj standardeve të reja të BE-së, etj., e konkretisht;

- *Zbatimi e standardeve të sinjalistikës rrugore.* Shpeshherë në projekte dhe zbatimin e tyre vihet një mospërputhje e sinjalistikës së projektit me atë të standardeve të cilat janë në dy akte VKM nr. 628, datë 15.7.2015, i ndryshuar dhe VKM nr. 153, datë 07.04.2000 “Rregullorja në zbatim të Kodit Rrugor”, i ndryshuar. Një situatë e mprehtë mbetet ngritja e kantierit rrugor dhe pajisja me sinjalistikën e duhur e cila nuk instalohet sipas kërkesave si dhe kur rrugët hapen për operim por të papërfunduara plotësisht sipas loteve dhe të marra në dorëzim, sinjalistika nuk ndryshon duke çorientuar përdoruesit e rrugës. Gjithashtu duhet të kihet vëmendje veçantë tek kufijtë e shpejtësisë që të jenë të zbatueshëm dhe të rishikohen në tërësi.
- *Kontrolli dhe disiplinimi i lidhjeve të paligjshme në rrjetin rrugor.* Shumë prej hyrje daljeve në rrjetin rrugor me destinacione rrugë lokale apo nëpër objekte lokalitete anësh rrugës janë të parregullta dhe jo të rregulluara me sinjalistikën përkatëse. Po kështu vendosja e zonave të shërbimit (pikat e karburanteve apo pika pushimi shërbimesh restorant hotel në anë të rrugës duhet të kenë korsitë e hyrje daljeve sipas VKM nr. 493, datë 22.07.2014.)
- *Numërtimi dhe kodifikimi i rrugëve.* Të punohet për të mundësuar që të përfundojë procesi i klasifikimit të rrjetit rrugor, numërtimi, inventarizimi, sepse mospasja e inventarit të plotë krijon problem në planifikimin e mirëmbajtjes së rrjetit rrugor dhe më gjerë.
- *Eliminimi i njollave të zeza.* Njollat e zeza janë vende ku ndodhin më shpesh aksidente me pasoja fatale prandaj duhet të përfshihen në programet buxhetore të rrugëve eliminimi i tyre. Gjithashtu të merren parasysh që të hartohen edhe projektet bazuar në hartën më të fundit të shpërndarjes së tyre në rrjetin rrugor duke bërë prioritizimin e tyre sipas raportit përftim kosto.
- *Auditimi dhe inspektimi i sigurisë rrugore.* Auditimi i sigurisë rrugore duhet të jetë pjesë integrale e procesit të hartimit të projekteve të infrastrukturës dhe të kryhet në fazat e projekt idesë, të projektit të zbatimit dhe gjatë të gjithë periudhës së ndërtimit dhe asaj të kolaudit. Në rrugët ekzistuese, duhet të kryhet inspektimi i sigurisë rrugore.
- *Policia Rrugore .* Zbatimi i ligjit ka një rol veçanërisht të fortë për të garantuar sigurinë rrugore duke parandaluar sjelljet e rrezikshme të përdoruesve të rrugës. Arritjet e zbatimit të ligjit ndaj drejtuesve të mjeteve në disa drejtime e konkretisht:
 - *tejkalimi i normave të shpejtësisë,*
 - *drejtimi i mjetit nën efektin e alkoolit dhe lëndëve psikotrope,*
 - *mosrespektimi i dritës së kuqe të semaforit,*
 - *drejtues mjeti të pa pajisur me leje drejtimi,*

- ▶ *parakalimet e gabuara, ndryshime të papritura të drejtimit, mosdhënia e përparësisë etj.,*
- ▶ *vendosja e rripit të sigurimit dhe kaskës mbrojtëse nga drejtuesit e ciklomotorëve dhe motoçiklistët, etj.,*
- ▶ *përdorimin e telefonave celularë gjatë drejtimit të mjetit.*

mund të realizohen nëse ajo disponon burimet e nevojshme financiare, pajisjet moderne për monitorimin e zbatimin e ligjit dhe aftësinë për të marrë pjesë në mënyrë proaktive së bashku me institucionet dhe agjencitë e tjera në përpjekjet e tyre të përbashkëta për të arritur rezultate sa më pozitive në problemet e sigurisë rrugore.

2.1.1 Fokusimi dhe përkufizimi i problemit

Siguria Rrugore është çështja kryesore sociale e cila kërkon një sistem unik të menaxhimit dhe zhvillimit të trafikut dhe sigurisë rrugore në funksion të transportit rrugor nga pikëpamja administrative, legjislativë dhe organizative.

Nëpërmjet këtij auditimi në fushën e sigurisë rrugore, synojmë të kontribuojmë në minimizimin e aksidenteve dhe mbrojtje të jetës së përdoruesve të rrugës zhvillimin e sektorit të transportit rrugor, përdorimin efikas të burimeve, si dhe të kërkojmë nga institucionet shtetërore të planifikojnë fonde të mjaftueshme për programet e sigurisë rrugore, duke garantuar standarde të larta.

Përmirësimi i sigurisë rrugore duhet ti kushtohet vëmendje në rritje gjë e cila është parashikuar edhe në Strategjinë Kombëtare të Sigurisë Rrugore si pjesë integrale e Strategjisë Sektoriale të Transportit.

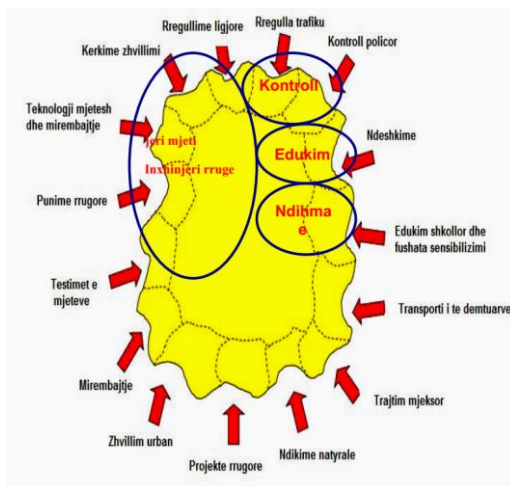
Elementë kryesorë janë:

- përmirësimi i sigurisë së lëvizjes;
- cilësia e shërbimit ;
- ruajtja e mjedisit.

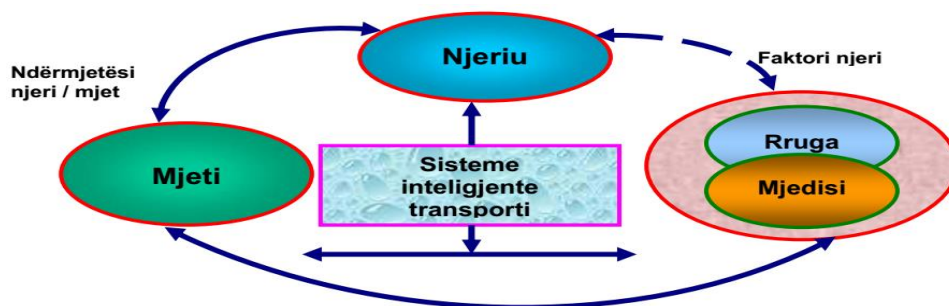
Gjithashtu të fokusuara në 15 sektorë për të mbuluar të gjithë sektorët e sigurisë rrugore, por me theks të veçantë në pesë fushat e mëposhtme, të cilat janë zonat e ndikimit më të madh dhe më të shpejtë:

- ✓ shpejtësia;
- ✓ zbatimi i ligjit;
- ✓ dëmtimi gjatë drejtimit;
- ✓ edukimi i përdoruesve të rrugës;
- ✓ krijimi i një ambienti të sigurt dhe miqësor të rrugës (auditimi i sigurisë rrugore dhe përmirësimi i pikave të zeza).

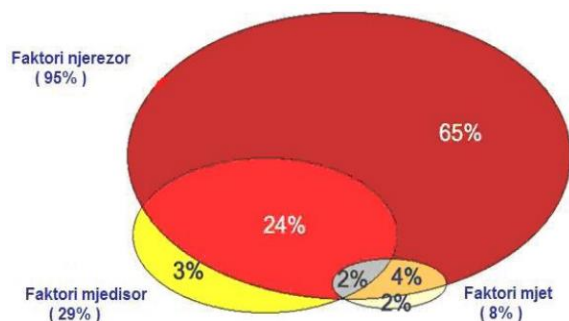
Planet e sektorëve dhe sistemet 4/5 “E” të sigurisë rrugore⁴



Elemente të transportit rrugor⁵



Faktorët e aksidenteve⁶



³Strategjia Kombëtare për sigurinë rrugore 2011-2020 “Siguria rrugore si një e drejtë dhe përgjegjësi për të gjithë”

⁵Strategjia Kombëtare për sigurinë rrugore 2011-2020 “Siguria rrugore si një e drejtë dhe përgjegjësi për të gjithë”

⁶Strategjia Kombëtare për sigurinë rrugore 2011-2020 “Siguria rrugore si një e drejtë dhe përgjegjësi për të gjithë”

2.1.2 Objektivi i auditimit

Objektivi i këtij auditimi është të ndihmojë aktorët e ndryshëm që sistemi i sigurisë rrugore të jetë në përputhje me standardet edhe të BE-së, duke analizuar problematikën aktuale e instrumentet që strukturat shtetërore kanë në dispozicion për ta përmirësuar. Gjithashtu objektivi i tij është pasqyrimi me realizëm dhe objektivitet i situatës, për të kontribuar në përmirësimin e këtij sistemi, si nevojë jetike në mbrojtjen e të jetës së përdoruesit të rrugës me kosto e tarifa sa më të përshtatshme.

Me këtë auditim synojmë të arrijmë një mendim të plotë, të drejtë dhe vlerësues të:

- Performancës institucioneve përgjegjëse në menaxhimin e monitorimin e sistemit rrugor dhe sinjalistikës rrugore;
- Përmirësimin cilësisë sinjalistikës rrugore dhe arritjen e vendosjes standardeve të BE;
- Shtrirjes së rrjetit të sinjalistikës;
- Uljes së kostos që paguan shoqëria nga aksidenti më i thjeshtë deri tek ato me fatalitete;
- Matjes së performancës nëpërmjet dinamikave të rritjes së treguesve;
- Rritjes besueshmërisë të përdoruesit të rrugës.

2.2 Përkufizimet dhe terminologjia

Përkufizimet dhe terminologjia e përdorur në këtë material ka këto kuptime:

- **RRUGË** quhet zona për përdorim publik e destinuar për qarkullimin e këmbësorëve, mjeteve dhe kafshëve të cilat sipas karakteristikave të tyre konstruktive, teknike dhe funksionale rrugët klasifikohen si vijon:
 - A. Autostradë;
 - B. Rrugë interurbane kryesore;
 - C. Rrugë interurbane dytësore;
 - D. Rrugë urbane kryesore;
 - E. Rrugë urbane dytësore;
 - F. Rrugë lokale
- **BANKINA**: pjesë e rrugës e përfshirë ndërmjet kufirit të karrexhatës dhe elementit gjatësor më të afërm: - trotuarit, trafik ndarësit, argjinaturës, buzës së brendshme të kanalit, ose buzës së sipërme të skarpatës;
- **KARREXHATA** : pjesë e rrugës e destinuar për lëvizjen e mjeteve; ajo është e përbërë nga një ose më shumë korsi lëvizjeje dhe përgjithësisht është e shtruar dhe e kufizuar nga vija anësore;
- **KORSI**: pjesë gjatësore e rrugës me gjerësi të përshtatshme për lejimin e kalimit të një rreshti të vetëm mjetesh.
- **KORSI BIÇIKLETASH**: pjesë gjatësore e rrugës e kufizuar në mënyrë të përshtatshme, e rezervuar për qarkullimin e biçikletave;
- **KORSI EMERGJENCE**: korsi e veçantë në anë të karrexhatës e destinuar për ndalesat e emergjencës, për kalimin e mjeteve të ndihmës së shpejtë dhe, në raste të rralla, për lëvizjen e këmbësorëve, kur kjo është e lejuar;
- **KORSI LËVIZJEJE**: korsi përbërëse e karrexhatës, normalisht e kufizuar nga shenja horizontale;

- **QARKULLIMI:** është lëvizja, ndalimi dhe qëndrimi i këmbësorëve, mjeteve dhe kafshëve në rrugë.
- **SHPËTUESE:** pjesë e rrugës e ngritur ose e kufizuar dhe e mbrojtur në mënyrë të përshtatshme, e destinuar për mbrojtjen dhe qëndrimin e këmbësorëve, në vendkalimet e këmbësorëve ose në ndalesa të transportit kolektiv.
- **TRAFIKNDARËS:** pjesë gjatësore e rrugës, e pakalueshme nga mjetet, e destinuar për ndarjen e rrymave të mjeteve.
- **TROTUAR:** pjesë e rrugës jashtë karrexhatës, e ngritur ose e kufizuar dhe e mbrojtur, e destinuar për këmbësorët.
- **UDHËZUES:** bashkësi treguesish të destinuar për përzgjedhjen e rrymave të trafikut dhe për t’i udhëzuar në drejtime të caktuara.
- **VENDKALIM KËMBËSORËSH:** pjesë e rrugës e shënuar në mënyrë të përshtatshme dhe e organizuar, në të cilën këmbësorët, gjatë kalimit nga njëra anë e rrugës në tjetrën, kanë përparësi ndaj automjeteve.
- **XHEP NDALIMI:** pjesë e rrugës jashtë karrexhatës, e destinuar për ndalimin e mjeteve publike të linjës, ngjitur me trotuarin ose me një hapësirë tjetër pritjeje për këmbësorët;

2.3 Burimet e Kritereve

2.3.1 Kriteret e politikës

- Kushtetuta e Republikës së Shqipërisë;
- Ligjin 154/2014 “Për organizimin dhe funksionimin e Kontrollit të Lartë të Shtetit”;
- Ligji nr. 8378, datë 22.7.1998, “Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar;
- Ligji nr. 118/2012 datë 13.12.2012 “Për transportin e mallrave të rrezikshme”;
- Ligji nr. 158/213 datë 10.10.2013 “Për sigurinë në tunelet rrugore”;
- Ligjin nr. 10211, datë 23.12.2009 “Për miratimin e aktit normativ, me fuqinë e ligjit, nr. 9, datë 11.12.2009, të Këshillit të Ministrave “Për mënyrën e funksionimit dhe burimet e financimit të sistemit të tahogرافit dixhital në Shqipëri”;
- Ligji nr. 8308 datë 13.03.1998 “Për transportin rrugor”, i ndryshuar;
- Vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 153 datë 7.4.2000 “Për miratimin e rregullores së zbatimit të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar;
- Vendimi nr. 739 datë 09.09.2015 “Për disa masa shtesë dhe ndryshime në Vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 153, datë 7.4.2000”;
- Vendimi nr. 1243, datë 10.09.2008 “Për miratimin e rregullores për organizimin e kohës së punës së personave që kryejnë transport rrugor, për orët e drejtuesve të mjeteve dhe pajisjet e regjistrimit”;
- Vendimi nr. 207, datë 25.02.2009 “Për vendosjen dhe përdorimin e tahogرافit dixhital”;
- Vendimi Nr. 1054, datë 22.12.2010 “Për miratimin e rregullores për pajisjet e regjistrimit në transportin rrugor”;
- Vendimi nr. 298, datë 08.04.2015 për ndryshimin e Vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 153, datë 7.4.2000 “Për miratimin e rregullores së zbatimit të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë”;
- Vendimi nr. 739, datë 09.09.2015 “Për sistemin e të dhënave të aksidenteve rrugore”;
- Vendimi nr. 940, datë 18.11.2015 “Për disa ndryshime në Vendimin e Këshillit të

Ministrave nr. 153, date 07.04.2000” Për miratimin e rregullores së zbatimit të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë””;

- Etj.

2.3.2 Kriteret e monitorimit dhe raportimit

- Analiza të veprimtarisë së Ministrisë Infrastrukturës dhe Energjisë;
- Analiza të veprimtarisë së Drejtorisë së Përgjithshme të Policisë së Shtetit;
- Analiza të veprimtarisë së Autoritetit Rrugor Shqiptar;
- Rregullore për organizimin dhe funksionimin e Ministrisë Infrastrukturës dhe Energjisë, Drejtorisë së Përgjithshme të Policisë së Shtetit dhe Autoritetit Rrugor Shqiptar;
- Direktiva 2006/126 /KE e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e datës 20 dhjetor 2006 mbi lejet e drejtimit.
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=URISERV%3A124141>
https://ec.europa.eu/neighbourhoodenlargement/sites/near/files/pdf/key_documents/2016/20161109_report_albania.pdf ;
- Udhëzimi i Ministrit të Transportit dhe Infrastrukturës Nr. 3606/2, datë 28.10.2011 “Për pajisjen e përdoruesve të mjeteve rrugore të kategorive C, CE, D (*) dhe DE, me certifikatën e aftësimit profesional (ÇAP)”;
- Udhëzimi Nr. 2 datë 11.2.2010 “Për kontrollin teknik të mjeteve rrugore”;
- Udhëzimi Nr. 9, datë 03.07.2012 “Për auditimin dhe kontrollin e sigurisë rrugore”;
- Udhëzimi Nr. 1, datë 10.01.2012 “Për regjistrimin e automjeteve rrugore dhe rimorkiove të tyre”, i ndryshuar;
- Udhëzimi Nr. 3985/4, datë 24.06.2013 “Për procedurat e kontrollit gjatë transportit rrugor të mallrave”;
- Udhëzimi nr. 4 datë 27.5.2014 “Për standardet e funksionimit të pikave të autorizuar të shitjes së makinerive (qendrat teknike) të takografit dixhital”, i ndryshuar;
- Udhëzimi i Ministrit të Transportit dhe Infrastrukturës Nr. 9, datë 09.10.2015 “Për disa ndryshime të Udhëzimit nr. 3606/2 (18), datë 28.10.2011” Për pajisjen e përdoruesve të mjeteve rrugore të kategorive C dhe D me certifikatën e aftësimit profesional (ÇAP)”;
- Udhëzimi i Ministrit të Transportit dhe Infrastrukturës Nr. 682/4, datë 01.04.2016 “Për aktivitetin e auto shkollave, pajisjen e kandidatëve me leje drejtimi, kualifikimin e instruktorëve të auto shkollave dhe specialistëve të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor(DPSHTRR)”;
- Udhëzim i Ministrit të Transportit nr. 1546, datë 29.03.2016 “Riparimi i mjeteve rrugore dhe rimorkiove të tyre”;
- Udhëzimi nr. 10, datë 30.05.2011 “Për miratimin e tipit të traktorëve bujqësorë ose të pylltarisë, rimorkiove dhe rimorkiatorëve të tyre të ndërkëmbyeshëm, së bashku me sistemet, pjesët përbërëse dhe njësitë e tyre të ndara teknike”;
- Udhëzimi Nr. 11, datë 06.06.2011 “Për miratimin e tipit të mjeteve motorike dhe rimorkiove të tyre, të sistemeve, pjesëve përbërëse dhe njësive të veçanta teknike të destinuar për këto mjete”;
- Udhëzimi Nr. 12, datë 06.06.2011 “Për miratimin e tipit të mjeteve motorike me dy ose tre rrota”;
- Të dhëna statistikore nga INSTAT
- Udhëzues dhe Manuale të Auditimit të Performancës të KLSH-së dhe SAI-ve;

- Etj.

2.3.3 Kriteret teknike

- Raporte monitorimit;
- Raporte të sigurisë rrugore për vitet 2013, 2014, 2015, 2016, 2017;
- Shqipëria, Raporti Vjetor i KE-së “për vitet 2014, 2015 dhe 2016 të publikuar nga ish-Ministria e Integritetit të Shqipërisë;
- Raporti i Statusit Global për sigurinë rrugore, OBSH 2009
- Marrëveshjet ndërkombëtare në të cilat Shqipëria është anëtarësuar/ Në tërësi, Shqipëria është palë kontraktuese në 30 marrëveshje (konventa) ndërkombëtare të transportit rrugor.
(http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/agree_e.pdf)
- Etj.

2.3.4 Kriteret e tjera/ Praktikë më të mira

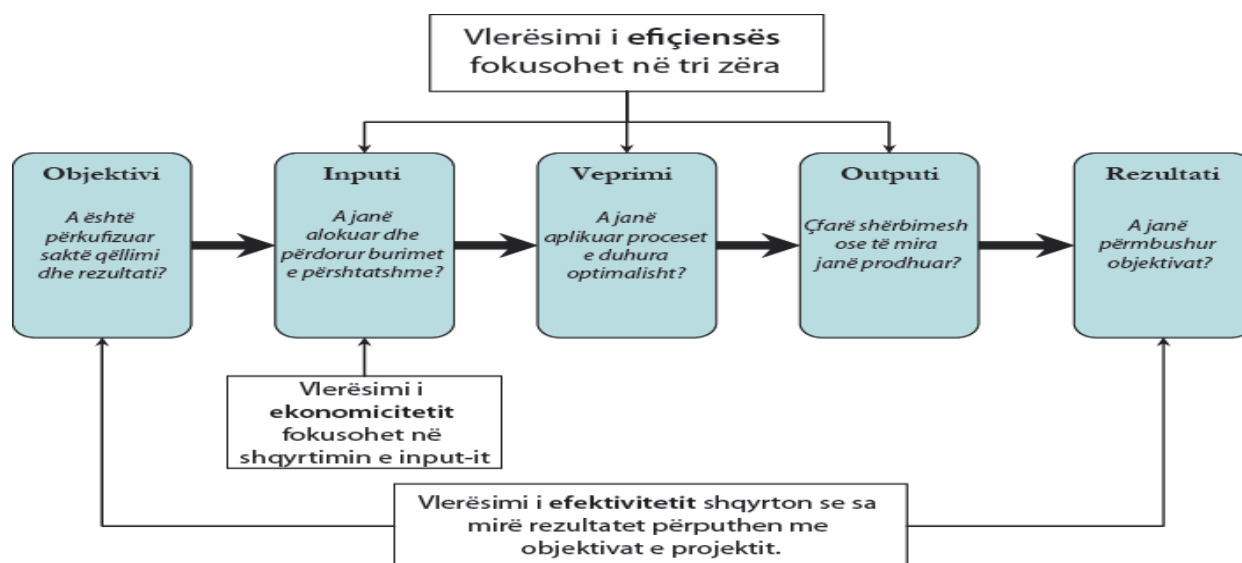
- Indikatorët e Performancës, NAO Britanike;
- Raporte me eksperiencë më të mira ndërkombëtare;
- Strategjia Kombëtare e sigurisë Rrugore 2011 – 2020;
- Strategjia Kombëtare e Transportit dhe Plan i Veprimit 2016-2020 (përditësuar sipas riorganizimit të fundit të qeverisë që u realizua në fund të vitit 2017);
- “Strategjia Kombëtare për Zhvillim dhe Integritet 2015-2020” miratuar me Vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 348, datë 11 maj 2016 dhe botuar në Fletoren Zyrtare nr. 86, Vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 811, datë 16 nëntor 2016 “Për miratimin e Strategjisë së Sektorit të Transportit dhe të Planit të Veprimit”;
- Vlerësimi i performancës së sigurisë rrugore në Shqipëri realizuar nga Komisioni Ekonomik i Kombeve të Bashkuara për Evropën, Komisioni Ekonomik i Kombeve të Bashkuara për Amerikën Latine dhe Karaibet, Komisioni Ekonomik dhe Social i Kombeve të Bashkuara për Azinë dhe paqësorin;
- Raporte të auditimit të KLSH-së, Ministrisë dhe auditit të brendshëm;
- Etj.

2.4 Piramida pyetjeve audituese

1. Pyetja Kryesore: A është sistemi i sigurisë rrugore sipas standardeve të miratuara në mbrojtje të jetës njerëzore të përdoruesve të rrugës?

- 1.1 A janë të mjaftueshme të garantojnë standarde të larta investimet e kryera në sistemin e sigurisë rrugore në mbrojtje të jetës së përdoruesve të rrugës dhe zhvillimin e sektorit të transportit rrugor?
- 1.2 A garantojnë strukturat shtetërore përgjegjëse për sigurinë rrugore zbatimin e ligjit në parandalimin e sjelljeve të rrezikshme si dhe krijimi i një ambienti të sigurt dhe miqësor të rrugës për përdoruesit e saj?

2.5 Skema e auditimit



2.5.1 Qasja/metodologjia audituese

Në këtë auditim performance, grupi i auditimit përzgjedhi si më të përshtatshëm **qasjen audituese të orientuar kah rezultati**. Rrjedhimisht, metodologjia e përdorur është **normative** dhe përmban elementë vlerësues, krahasues, analitikë dhe rekomandues.

2.5.2 Metodat & teknikat audituese

Metodat e përdorura për të mbështetur metodologjinë e përzgjedhur janë si vijon:

- Mbledhje dhe shqyrtim i dokumentacionit dhe evidencave fizike;
- Studimi i organizimit dhe gjithë procesit;
- Studim i legjislacionit vendas dhe të huaj, si edhe , rregulloret, manuallet e referuara;
- Intervista dhe pyetje të hapura, përpunim dhe analizim cilësor e sasior i përgjigjeve të tyre;
- Intervista verbale me stafin menaxherial dhe punonjës, marrja e opinionëve të tyre;
- Vëzhgime të drejtpërdrejta në rrugët e 12 qarqeve të vendit;
- Pyetësor me pyetje të mbyllura; përpunim dhe analizim cilësor dhe sasior i përgjigjeve të pyetësorëve.
- Vlerësimi i sistemit të sigurisë rrugore dhe krahasimi me standardet kombëtare apo praktikatat më të mira;

2.6 Rezultatet e parashikuara

2.6.1 Impakti i mesazhit auditues për Kuvendin dhe Qeverinë

Me këtë auditim duam të informojmë Kuvendin dhe Qeverinë, mbi gjendjen aktuale e sigurisë rrugore si nevojë jetike e njeriut dhe nëpërmjet rekomandimeve të mundësojmë realizimin e politikave që duhen ndërmarrë për përmirësimin e tij, duke promovuar eksperiencat më të mira dhe sipas standardeve bashkëkohore e ndërkombëtare.

2.6.2 Impakti i mesazhit auditues për publikun dhe palët e interesit

Auditimi i performancës “*Siguria rrugore në Shqipëri*”, ka një impakt shumë të gjerë duke qenë se prek një temë shumë delikate, që ka të bëjë me përdoruesit e rrugës dhe rritjen e cilësisë jetës. Nëpërmjet këtij auditimi synojmë të ndërgjegjësojmë të gjithë qytetarët, taksapaguesit dhe operatorët ekonomikë për pasojat, me qëllim ndryshimet përmirësuese dhe arritjen e standardeve ndërkombëtare.

2.6.3 Forma e publikimit

Në përfundim të auditimit do të përgatitet Projekt-Raporti i Auditimit, i cili do të diskutohet me të gjithë palët e përfshira në këtë auditim. Pas marrjes së opinioneve dhe reflektimit të tyre do të përgatitet Raporti Final i Auditimit i cili do t’iu përcillet palëve të përfshira në auditim dhe publikohet në raportet periodike dhe vjetore të KLSH-së, në Web-in e KLSH, në faqen e Facebook të Departamentit të Performancës në KLSH, në shtypin e përditshëm, etj.

3. SHTJELLIMI I PYETJEVE DHE NËN PYETJEVE

3.1 Pyetja Kryesore: A është sistemi i sigurisë rrugore sipas standardeve të miratuara në mbrojtje të jetës njerëzore të përdoruesve të rrugës?

Shëndeti i një komuniteti është i bazuar në mjedisin e sigurisë në të cilën ai jeton dhe në cilësinë e marrëdhënieve mes anëtarëve të saj. Në këtë kontekst lëvizja e mjeteve përfaqëson një nga faktorët më të rëndësishëm, si për sigurinë e personave, ashtu dhe për shëndetin publik, dhe pasojat mbi mjedisin që rrjedhin prej tij. Në vitet e fundit transporti i personave dhe mallrave, ka një tendencë të vijueshme shumë vjeçare rritjeje i cili mbas vitit 1990 është rritur ndjeshëm. Kërkesat për rritje të volumeve shtesë të transporti janë adresuar në masën më të madhe në drejtim të rrjetit rrugor nga numri gjithnjë në rritje i automjeteve në qarkullim si edhe për efekt të rritjes të mesatares të qarkullimit të tyre ditor në kilometra.

Në botë rritja e transportit rrugor përfshin edhe aspekte të konsiderueshme negative, një nga të cilat është i lidhur me aksidentet e trafikut. Si pasojë e aksidenteve rrugore çdo ditë mesatarisht rreth 3.400 persona humbin jetën, afërsisht dy persona në çdo minutë, ndërsa çdo vit humbin jetën 1.3 milionë vetë, ku 90% e aksidenteve rrugore ndodhin në vendet e zhvilluara. Nga këto 500 viktima janë fëmijë: afërsisht një në çdo tre minuta. Aksidentet e trafikut janë shkaku i parë i fataliteteve në të gjithë botën në mesin e të rinjve. Miliarda dollarë shpenzohen çdo vit për të mbuluar dëmtimet dhe kostot spitalore të personave të dëmtuar në aksidentet rrugore. Këto janë numrat me të cilat ne duhet përballemi nëse duam të kuptojmë plotësisht seriozitetin e problemit të aksidenteve rrugore.

Ndërsa lëvizja e mjeteve në Evropë shkakton çdo vit mbi 1.300.000 aksidente që shoqërohen me më shumë se 40.000 të vdekur dhe 1.700.000 të plagosur. Shpenzimet direkte dhe indirekte janë vlerësuar në rreth 160 miliardë Euro, përkatësisht 2% të GDP të Bashkimit Evropian. Në veçanti, kostot e drejtpërdrejta të matshme për shkak të aksidenteve rrugore vlerësohen në Planin e Veprimtimit të Sigurisë në Rrugë dhe përbëjnë 45 miliard Euro në vit. Vlerësohet se shpenzimet indirekte, të cilat përfshijnë dëmet fizike dhe psikologjike të pësuar nga viktimat, janë 4 fish më të mëdha. Në fakt, shpenzimet monetare, përballohen kryesisht nga Sistemet e Sigurimit dhe të Shëndetësisë të vendeve të ndryshme, duke shtuar edhe shpenzimet e përballuara nga familja, për shkak të kujdesit afatgjatë për të plagosurit më rëndë, vështirësitë që ata do të hasin në vendin e punës dhe në përgjithësi, për një cilësi të ulur të aktivitetit jetësor të tyre. Të gjitha këtyre duhet t'i shtohen në mënyrë të natyrshme barra e madhe e vuajtjeve, që në mënyrë të pashmangshme shoqërojnë çdo aksident.

*Në këtë kuadër në vitin 2010, Bashkimi Evropian rinovoi angazhimin e tij për përmirësimin e sigurisë rrugore duke rivendosur si objektiv **reduktimin e aksidenteve rrugore me vdekje me 50% në 2020 krahasuar me vitin 2010**. Ky objektiv ndjek objektivin e vendosur në vitin 2001 për të përgjysmuar aksidentet rrugore me të vdekur deri në vitin 2010.*

Udhërrëfyesi: Për një zonë të vetme evropiane të transportit – “*Drejt një sistemi të transportit efikas konkurrues dhe me burime eficiente*” . Ky dokument strategjik paraqet vizionin e Komisionit për të

KONTROLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS
RAPORT “Siguria rrugore në Shqipëri”

ardhmen e BE-së për Sistemin e transportit dhe përcakton një axhendë të politikës për dekadën e ardhshme. Programi në fjalë është pjesë e strategjisë Evropa 2020 dhe iniciativa e saj flamurtare për një Evropë me burime eficiente. Ndër dhjetë objektivat e këtij dokumenti “Për një sistem të transportit konkurrues dhe me burime të efektshme” spikat objektivi i Komisioni Evropian që: *Deri në vitin 2050, të shkojë pranë zeros numri i viktimave në aksidentet e transporti rrugor. Në përputhje me këtë qëllim, BE-ja synon përgjysmimin e viktimave rrugore deri në vitin 2020. Është e sigurt që BE-ja është udhëheqës botëror në mbrojtjen dhe sigurinë e transportit në të gjitha llojet e transportit.*

Sipas Gazetës Panorama të datës 9 prill 2019 rezulton se; ndonëse aksidentet rrugore me pasoje humbjen e jetës kanë qenë në rënie, Shqipëria renditet e shtata në Evropë për numrin më të lartë të tyre. Në 2018-n raporti i aksidenteve me pasoje jetën në Shqipëri ishte 75 për 1 milionë banorë, sipas përllogaritjeve të Monitor bazuar në të dhënat e publikuara nga INSTAT. Në raport me vendet e Bashkimit Evropian, Shqipëria renditet ndër vendet me norma më të larta, së bashku me Maqedoninë e cila për vitin që lamë pas shënoi rritje të aksidenteve fatale. Sipas Eurostat, Rumania është vendi me numrin më të lartë të vdekjeve për shkak të aksidenteve rrugore për 1 milionë banorë, ndonëse ky raport u ul me 4 për qind në krahasim me një vit më parë. Në vend të dytë renditet Bullgaria me 88 vdekje për 1 milionë banorë. Edhe në Bullgari aksidentet fatale ranë me 9%. Në vend të tretë renditet Maqedonia, me rreth 80 vdekje/ 1 milion banorë, ku ishin rritur me 11%. Po ashtu, në krye të klasifikimit renditet Letonia, me 78 vdekje/1 milion banorë, Kroacia me 77 dhe Polonia me 76. Serbia renditet në vend të tetë pas Shqipërisë, ku në 2018-n atje raporti ishte 69 vdekje për 1 milionë banorë, rreth 7% më pak krahasuar me një vit më parë. Bazuar në këtë renditje është e dukshme se rrugët në Evropën Lindore janë më të rrezikshme në krahasim me pjesën tjetër të kontinentit evropian.

Vdekjet/ 1 milion banorë nga aksidentet rrugore					
	2010	2017	2018	2018/2017	2018/2010
1 Rumania	117	99	96	-4%	-21%
2 Bullgaria	105	96	88	-9%	-20%
3 Maqedonia	64	71	80	11%	25%
4 Letonia	103	70	78	10%	-31%
5 Kroacia	99	80	77	-4%	-26%
6 Polonia	103	75	76	2%	-26%
7 Shqipëria	93	78	75	-4%	-19%
8 Serbia	84	75	69	-7%	-18%
9 Greqia	113	68	64	-6%	-45%
10 Hungaria	74	64	64	1%	-15%
11 Çekia	77	55	62	14%	-18%
12 Lituania	95	67	61	-11%	-43%
13 Luksemburgu	64	42	60	44%	13%
14 Portugalia	80	58	59	1%	-35%
15 Qipro	73	62	57	-8%	-18%
16 Italia	70	56	55	-2%	-20%
17 Belgjika	77	54	52	-4%	-30%
18 Estonia	59	36	51	40%	-15%
19 BE 28	63	49	49	-1%	-21%
20 Francë	64	51	48	-5%	-18%
21 Sllovacia	65	51	46	-8%	-28%
22 Austria	66	47	45	-3%	-28%
23 Sllovenia	67	50	44	-13%	-34%
24 Finlanda	51	43	43	-1%	-13%
25 Gjermania	45	39	39	3%	-10%
26 Spanja	53	39	39	-1%	-27%
27 Malta	31	41	38	-5%	38%
28 Suedia	28	25	32	28%	22%
29 Irlanda	47	33	31	-5%	-30%
30 Danimarka	46	30	30	0%	-31%
31 Angli	30	28	28	-2%	-4%

Në vendin tonë problemet e sigurisë rrugore filluan të bëhen shqetësuese kryesisht mbas viteve 1990, kur u lejuar pronësia private mbi automjetet dhe numri i tyre u rrit në mënyrë të menjëhershme në mbi rreth 30-40 herë nga viti 1990, ndërkohë që përmirësimet në infrastrukturën rrugore nuk kanë ecur me të njëjtat ritme: që përmbledhen në pamjaftueshmërinë e kapacitetit financiar, teknik, teknologjik dhe administrativ, për të ruajtur të paktën “nivelin e shërbimit” të rrjetit rrugor, që varet nga raporti i flukseve të trafikut kundrejt kapacitetit të rrugës dhe që përfaqëson një nga kushtet kryesore të ruajtjes të nivelit të shpejtësive të lejuara të lëvizjes që lidhet drejtpërsëdrejti me shfaqjen e aksidenteve rrugore. Gjithashtu lëvizjet e mëdha demografike drejt qendrave kryesore urbane, urbanizimi i çrregullt, menaxhimi i dobët i territorit dhe mungesa e planeve urbanistike, rritja e motorizimit dhe niveli i ulët i kulturës së sigurisë rrugore kanë kontribuar në numrin e madh të aksidenteve. Në periudhën 1992 – 2018, në rrugët e vendit tonë kanë ndodhur në total 29368 aksidente rrugore ku 8180 persona kanë humbur jetën dhe 31901 persona të tjerë janë plagosur rëndë dhe lehtë.

Një pjesë e madhe e aksidenteve rrugore mund t'i atribuohet sjelljes së rrezikshme të përdoruesve të rrugës, të demonstruar si nga drejtuesit e mjeteve ashtu edhe nga përdoruesit vulnerabil të rrugës. Drejtimi i automjetit me shpejtësi tej normave të lejuara është një ndër sjelljet më të rrezikshme që kanë kontribuar në aksidentet rrugore në vitet e fundit, pavarësisht përpjekjeve për të forcuar zbatimin e masave shtrënguese dhe të pasojave ligjore. Një problem i ri është drejtimi i automjeteve nën ndikimin e alkoolit/drogës (DUI).

Edukimi për sigurinë rrugore shihet si element thelbësor për përmirësimin e sigurisë rrugore në Shqipëri megjithëse mbetet ende shumë për t'u bërë për të kuptuar më mirë kulturën shqiptare të sigurisë rrugore dhe për të përdorur të dhënat për aksidentet në mënyrë që të monitorohet rregullisht.

Vendi ynë ka përqafuar filozofinë e “Vizionit Zero” siç është theksuar në Strategjinë Shqiptare të Sigurisë Rrugore. Qëllimi strategjik afat gjatë është reduktimi i rasteve të vdekjeve me 50%, një objektiv plotësisht i përputhshëm me objektivat e BE-së dhe standardet e pranuar nga të gjithë anëtarët e SEETO-s. Angazhimi për arritjen e objektivit strategjik të reduktimit të numrit të vdekjeve në planin afatgjatë me 50%, e cila theksohet në Strategjinë e Sigurisë Rrugore të Shqipërisë, është në përputhje me objektivat e zhvillimit strategjik të Strategjisë Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim (SKZHI II) 2015-2020, e miratuar nga Këshilli i Ministrave më 11 maj 2016 e cila përcakton objektivat kryesore të zhvillimit të Shqipërisë, duke përfshirë edhe zhvillimin e sektorit të transportit. Strategjia e sigurisë rrugore përcakton vizionin afatgjatë të transportit shqiptar, si një sistem efikas i transportit i integruar në rajon dhe në rrjetin e transportit të BE-së, duke promovuar zhvillimin ekonomik dhe duke përmirësuar cilësinë e jetës së qytetarëve dhe dokumenti bazë "Strategjia Kombëtare e Sigurisë Rrugore për periudhën 2011 - 2020" mbështetet në krijimin e një kuadri strategjik afatgjatë dhe efikas. Dokumenti është i harmonizuar me Strategjinë Rajonale të Sigurisë Rrugore të hartuar nga SEETO. Ai përshkruan se si mund të përmirësohet siguria rrugore në Shqipëri në mënyrë që të arrijë në nivelet që aktualisht janë më të suksesshme të Rajonit të Ballkanit Perëndimor dhe bazohet në përvojat e suksesshme dhe praktikatat më të mira nga shumë vende të tjera të botës.

Nga ana e Ministrisë janë përgatitur dhe dërguar për miratim pothuajse të gjitha aktet ligjore në amendim të Kodit Rrugor, marrëveshjet ndërkombëtare, konventat OKB të fushës, Rregulloren e zbatimit të Kodit Rrugor, akte të tjera që lidhen me sigurinë rrugore dhe akte nënligjore kryesisht udhëzime të Ministrit. Megjithatë një punë e madhe mbetet deri në plotësimin e përafrimit të legjislacionit me standardet dhe legjislacionin e BE ku ne dëshirojmë të bëhemi pjesë. Më konkretisht janë:

Marrëveshjet ndërkombëtare në të cilat Shqipëria është anëtarësuar

Nr.	Emërtimi	Fusha	Data e anëtarësimit
1.	Marrëveshja Evropiane mbi Arteriet Kryesore të Trafikut Ndërkombëtar (AGR), datë 15 nëntor 1975	Infrastrukturë rrugore	2 gusht 2006
2.	Konventa e Qarkullimit Rrugor, datë 19 shtator 1949 (duke përfshirë Aktin Përfundimtar dhe dokumentet përkatëse), Gjenevë	<u>Qarkullimi rrugor, shenjat dhe sinjalizimet rrugore</u>	1 tetor 1969
3.	Konventa e Qarkullimit Rrugor, date 8 nëntor 1968 (versioni i konsoliduar i vitit 2006)	<u>Qarkullimi rrugor, shenjat dhe sinjalizimet rrugore</u>	29 qershor 2000
4.	Konventa e Shenjave dhe Sinjaleve Rrugore, datë 8 nëntor 1968 (versioni i konsoliduar i vitit 2006)	<u>Qarkullimi rrugor, shenjat dhe sinjalizimet rrugore</u>	6 shkurt 2004
5.	Marrëveshja Evropiane që plotëson Konventën e vitit 1968 për Qarkullimin Rrugor, date 1 maj 1971 (versioni i konsoliduar i vitit 2006)	<u>Qarkullimi rrugor, shenjat dhe sinjalizimet rrugore</u>	27 tetor 2005
6.	Marrëveshja Evropiane që plotëson Konventën e Shenjave dhe Sinjaleve Rrugore (1968), datë 1 maj 1971	<u>Qarkullimi rrugor, shenjat dhe sinjalizimet rrugore</u>	6 qershor 2005
7.	Marrëveshja Evropiane për Zbatimin e Nenit 23 të Konventës së vitit 1949 për Qarkullimin Rrugor në lidhje me Përmasat dhe Peshat e Automjeteve që lejohen të udhëtojnë në Rrugë të Caktuara të Palëve Kontraktuese, datë 16 shtator 1950	<u>Qarkullimi rrugor, shenjat dhe sinjalizimet rrugore</u>	14 tetor 2008
8.	Marrëveshja Evropiane për Vijëzimin e Rrugëve, datë 13 dhjetor 1957	<u>Qarkullimi rrugor, shenjat dhe sinjalizimet rrugore</u>	4 qershor 2004
9.	Protokolli për vijëzimet rrugore, si shtesë e Marrëveshjes Evropiane që plotëson Konventën e Shenjave dhe Sinjaleve Rrugore, datë 1 mars 1973	<u>Qarkullimi rrugor, shenjat dhe sinjalizimet rrugore</u>	6 qershor 2005
10.	Marrëveshja në lidhje me miratimin e rregullave teknike uniforme për mjetet me rrota, pajisjet dhe pjesët që mund të përshtaten dhe / ose përdoren në mjetet me rrota dhe kushtet për njohjen reciproke të miratimeve të dhëna në bazë të këtyre rregullave, datë 20 mars 1958	<u>Mjetet rrugore</u>	6 shtator 2011
11.	Marrëveshja në lidhje me miratimin e kushteve uniforme për kontrollet teknike periodike të mjeteve me rrota dhe njohjen reciproke të kontrolleve të tilla, datë 13 nëntor 1997	<u>Mjetet rrugore</u>	22 dhjetor 2004

Kuadri ligjor

	Fusha	Përshkrimi	Data
Ligji nr. 8378, datë 22.7.1998, i cili ka hyrë në fuqi më 21.07.1999 "Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë", i ndryshuar	Legjislacioni themelor për sigurinë rrugore	Neni 1: "...Normat dhe aktet në zbatim të këtij Kodi udhëhiqen nga parimi i sigurisë së lëvizjes në rrugë, duke ndjekur objektivat e një lëvizjeje racionale, të mbrojtjes së mjedisit dhe të kursimit të energjisë"	21.7.1999

KONTROLI I LARTË I SHTETIT
 DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS
 RAPORT “Siguria rrugore në Shqipëri”

Ligji nr. 158/213 "Për sigurinë në tunelet rrugore"	Rrugë më të sigurta	Synon të përmirësojë sigurinë në tunelet rrugore	10.10.2013
Ligji nr. 8308 "Për transportin rrugor", i ndryshuar	Transporti rrugor	Rregullon kushtet për pranimin në veprimtarinë e operatorit kombëtar dhe ndërkombëtar të transportit rrugor për mallra dhe udhëtarë	18.3.1998

Vendimet e Këshillit të Ministrave dhe udhëzimet e Ministrit përgjegjës (aktet nënligjore)

Emërtimi	Fusha	Përshkrimi	Data
Vendimi i Këshillit të Ministrave Nr. 153 "Për miratimin e rregullores së zbatimit të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë", i ndryshuar	Zbatimi dhe përditësimi i legjislacionit të sigurisë rrugore		7.4.2000
Vendimi nr. 739 "Për disa masa shtesë dhe ndryshime në Vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 153, datë 7.4.2000"	Zbatimi dhe përditësimi i legjislacionit të sigurisë rrugore		9.9.2015
Vendimi nr. 298 për ndryshimin e Vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 153, datë 7.4.2000 "Për miratimin e rregullores së zbatimit të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë"	Zbatimi dhe përditësimi i legjislacionit të sigurisë rrugore	Përcakton dispozitat për sistemin e heqjes së pikëve të leje drejtimeve	8.04.2015
Vendimi nr. 940 "Për disa ndryshime në Vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 153, datë 7.4.2000" Për miratimin e rregullores së zbatimit të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë"	Zbatimi dhe përditësimi i legjislacionit të sigurisë rrugore	Paraqitja e një leje drejtimi të re bazuar në modelin e BE-së	18.11.2015
Udhëzimi i Ministrit të Transportit dhe Infrastrukturës Nr. 3606/2 "Për pajisjen e përdoruesve të mjeteve rrugore të kategorive C, CE, D (*) dhe DE, me certifikatën e aftësisë profesionale (ÇAP)"	Zbatimi dhe përditësimi i legjislacionit të sigurisë rrugore		28.10.2011
Udhëzimi Nr. 2 "Për kontrollin teknik të mjeteve rrugore"	Mjete më të sigurta		11.2.2010
Udhëzimi Nr. 9 "Për auditimin dhe kontrollin e sigurisë rrugore"	Monitorimi i sigurisë rrugore		3.7.2012
Udhëzimi Nr. 1 "Për regjistrimin e automjeteve rrugore dhe rimorkiove të tyre", i ndryshuar	Transporti rrugor		10.1.2012
Udhëzimi nr. 4 "Për standardet e funksionimit të pikave të autorizuar të shitjes së makinerive (qendrat teknike) të tahogرافit dixhital", i ndryshuar	Siguria rrugore		27.5.2014
Udhëzimi i Ministrit të Transportit dhe Infrastrukturës Nr. 9 "Për disa ndryshime të Udhëzimit nr. 3606/2 (18), datë 28.10.2011" Për pajisjen e përdoruesve të mjeteve rrugore të kategorive C dhe D me certifikatën e aftësisë profesionale (ÇAP)"	Standardet e transportit rrugor	Rregullon lëshimin e ÇAP –ve për drejtuesit e autobusëve dhe kamionëve	9.10.2015

KONTROLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS
RAPORT “Siguria rrugore në Shqipëri”

Emërtimi	Fusha	Përshkrimi	Data
Udhëzimi i Ministrit të Transportit dhe Infrastrukturës Nr. 682/4 "Për aktivitetin e auto shkollave, pajisjen e kandidatëve me leje drejtimi, kualifikimin e instruktorëve të auto shkollave dhe specialistëve të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor(DPSHTRR)”	Legjislacioni dhe standardet e sigurisë rrugore		1.04.2016
Udhëzim i Ministrit të Transportit nr. 1546 "Riparimi i mjeteve rrugore dhe rimorkiove të tyre”	Mjete më të sigurta		29.03.2016
Udhëzimi nr. 10, datë 30.5.2011 “Për miratimin e tipit të traktorëve bujqësorë ose të pylltarisë, rimorkiove dhe rimorkiatorëve të tyre të ndërkëmbyeshëm, së bashku me sistemet, pjesët përbërëse dhe njësitë e tyre të ndara teknike”	Legjislacioni rregullator, standardet e automjeteve	Vendos rregullat për miratimin (individual/tipit/) të automjeteve	30.05.2011
Udhëzimi Nr. 11, datë 6.6.2011 “Për miratimin e tipit të mjeteve motorike dhe rimorkiove të tyre, të sistemeve, pjesëve përbërëse dhe njësive të veçanta teknike të destinuara për këto mjete”	Legjislacioni rregullator, standardet e automjeteve	Vendos rregullat për miratimin (individual/tipit/) të automjeteve	6.06.2011
Udhëzimi Nr. 12, datë 6.6.2011 "Për miratimin e tipit të mjeteve motorike me dy ose tre rrota”	Legjislacioni rregullator, standardet e automjeteve	Vendos rregullat për miratimin (individual/tipit/) të automjeteve	6.06.2011

Në përgjithësi ndër vite (Ministria përgjegjëse për transportin) sot Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë ka mbështetur zbatimin e politikave dhe strategjive në fushën e sigurisë rrugore, kështu me VKM Nr. 125, datë 23.2.2011 me propozimin e saj u miratua Strategjia Kombëtare e sigurisë rrugore 2011-2020 dhe plani i veprimit për sigurinë rrugore 2011-2015.

Për zbatimin e këtij plani ish Drejtoria e Qarkullimit dhe Sigurisë Rrugore ka patur takime të rregullta me policinë rrugore dhe institucione të tjera për të koordinuar masa përmirësuese. DQSRr ka hartuar për vite me radhë raportin e sigurisë rrugore, analizat e aksidenteve, në bashkëpunim me Institutin e Transportit hartat e pikave të rrezikut, ka monitoruar si njësi zbatimi për një kohë të gjatë koncensionin e kontrollit teknik të mjeteve. Rishikimi i Planit të Veprimit për zbatimin e objektivave të strategjisë rrugore miratuar me Urdhrin e Kryeministrit nr. 1, datë 18.3.2014.

Të gjitha iniciativat ligjore të parashtruara si nevojë në planin e veprimit të sigurisë rrugore janë materializuar në akte ligjore të miratuara kështu:

Kodit Rrugor i janë bërë një numër i rëndësishëm ndryshimesh në vitin 2011 me Ligjin Nr. 10488, datë 5 dhjetor 2011, "Për disa ndryshime në Ligjin nr. 8378, datë 22.07.1998 "Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë", i ndryshuar.

Këto ndryshime përfshinin:

- Futja e sistemit të pikëve, duke i dhënë të gjithëve personave që kanë një leje drejtimi të vlefshme një maksimum prej 20 pikësh. Ky nen ka hyrë në fuqi në mes të vitit 2015;

- Sistemi i autoshkollave, licencimi dhe monitorimi i tyre (neni 121).);
- Kufijtë e shpejtësisë, forcimi i sistemit të masave administrative duke rritur kufirin minimal të gjobave deri në tre herë, dhe kufirin maksimal deri në dy herë, duke i shoqëruar ato me sanksione shtesë, të tilla si pezullimi i leje drejtimit (neni 140);
- Rritja e kufijve minimalë dhe maksimalë të masave administrative kur drejtuesit e mjeteve shkelin disa rregulla që lidhen me sjelljen e drejtuesit të automjetit në rrugë;
- Rritja e kufijve minimalë dhe maksimalë të masave administrative për mospërdorimin e kaskës mbrojtëse (neni 169) ose rripat e sigurisë dhe ndenjëset e posaçme/sistemet e fiksimit të automjetit për fëmijët (neni 170);
- Rishikimi gjithëpërfshirës i nenit 184 për drejtimin e automjetit nën ndikimin e alkoolit, duke ndaluar drejtimin e automjetit pas konsumimit të alkoolit ose nën ndikimin e alkoolit;
- Rritja e masës administrative kur drejtuesi i mjetit është nën ndikimin e drogës.

Gjithashtu në vitin 2015 u miratua edhe ndërhyrje shtesë në Kodin Rrugor, shumica e të cilave u përqendruan në masa administrative të larta për përdoruesit e rrugës që nuk respektojnë rregullat bazë të drejtimit të mjetit në mënyrë të sigurt dhe që nuk përdorin pajisje të përshtatshme sigurie. Që nga fillimi i vitit 2016 kanë hyrë në fuqi rregulla të reja në lidhje me lëshimin e leje drejtimeve dhe është zbatuar "sistemi i heqjes së pikëve" të leje drejtimeve.

Veçojmë gjithashtu, hartimin e një VKM nr. 648, datë 22.7.2015, për analizën e riskut për sigurinë e tuneleve rrugore, forcimin e kontrollit të pajisjes me polica siguracioni duke paraqitur legjislacion shtesë si kusht për kryerjen e kontrollit teknik të automjeteve.

U përgatit i gjithë kuadri i nevojshëm përmirësues në lidhje me aktivitetin e përgatitjes për marrjen e leje drejtimit dhe procedurat e lëshimit të leje drejtimit Udhëzimi nr. 682/4, datë 01.04.2016.

U përgatit kuadri rregullator për licencimin e serviseve të auto riparimit të mjeteve rrugore dhe është miratuar tashmë ligji nr. 9573, datë 03.07.2006, i ndryshuar së bashku me Udhëzimin zbatues nr. 1546, datë 29.03.2016 .

U hartua VKM dhe Udhëzim i ministrit përgjegjës për transportin në lidhje me menaxhimin e sigurisë infrastrukturës rrugore (auditimi dhe inspektimi i sigurisë rrugore) VKM nr. 815, datë 23.11.2011 dhe Udhëzimi i përbashkët nr. 9, datë 03.07.2012 si dhe ka konsoliduar praktikën për zbatimin e tyre së bashku me manualin e identifikimit pikave të zeza dhe eliminimin e tyre.

Një punë e konsiderueshme është kryer për të përafruar legjislacionin për menaxhimin dhe administrimin e sistemit të sigurisë rrugore në vendin tonë me atë të BE, si rezultat i përpjekjeve për reforma dhe i njohjes nga ana e BE së e përpjekjeve të bëra dhe përparimit të arritur në rrugën. Gjithashtu duhet të theksohet se Shqipëria ka bërë progres të konsiderueshëm lidhur me detyrën e harmonizimit të legjislacionit të saj të sigurisë rrugore me *acquis communautaire* të BE-së.⁷

⁷ “Shqipëria, Raporti Vjetor i KE-së “për vitet 2014, 2015 dhe 2016 të publikuar nga ish-Ministria e Integritetit të Shqipërisë.

Raporti i vitit 2016 për Shqipërisë është shprehur qartë se: “Shqipëria ka bërë progres të qëndrueshëm për përafrimin e legjislacionit kombëtar me *acquis*” në fushën e transportit rrugor.⁸ Megjithatë, në të ardhmen duhet të vazhdohet si me përafrimin e legjislacionit Evropian si në drejtim të atyre direktivave që përditësohen por dhe legjislacionit të ri të fushës.

Kështu:

- ✓ Udhëzimi i Ministrit përgjegjës për transportin nr. 3606/2 (18), datë. 28.11.2011 “Për pajisjen e drejtuesve të mjeteve rrugore të kategorive c 1, c, c1e, c e, d1, d*, d1e dhe de me certifikatën e aftësisë profesionale (CAP)” i cili ka përafruar direktivën 2003/59/EC;
- ✓ Udhëzimi nr. 2, datë 11.2.2010 “ Mbi inspektimin teknik të mjeteve rrugore”, i cili përafron direktivën 2009/40/EC;
- ✓ VKM nr. 815, datë 23.11.2011, “Për një ndryshim në Vendimin e Këshillit të Ministrave, nr.153, datë 7.04.2000, “ Për miratimin e rregullores së zbatimit të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë” të ndryshuar dhe Udhëzimi nr. 9, datë 03.07.2012 “Mbi auditimin dhe inspektimin e sigurisë rrugore”, të cilët përafrojnë direktivën 2008/96/EC;
- ✓ Ligji nr. 158/2013, datë 10.10.2013 “Për sigurinë në tunelet rrugore” dhe VKM nr. 648, datë 22.7.2015 “Për miratimin e kriterëve të caktimit të menaxherit, oficerit të sigurisë e inspektorit të autorizuar dhe të metodologjisë së analizës së riskut për sigurinë e tuneleve rrugore”, të cilët kanë përafruar direktivën 2004/54/EC;
- ✓ Udhëzimi nr. 10, datë 30.5.2011, “Për miratimin e tipit të traktorëve bujqësorë ose të pylltarisë, rimorkiove dhe rimorkiatorëve të tyre të ndërkëmbyeshëm, së bashku me sistemet, pjesët përbërëse dhe njësitë e tyre të ndara teknike” i cili përafron direktivën 2003/37/EC;
- ✓ Udhëzimi nr. 11, datë 06.06.2011, “Për miratimin e tipit të mjeteve motorike dhe rimorkiove të tyre, të sistemeve, pjesëve përbërëse dhe njësive të veçanta teknike të destinuara për këto mjete”, i cili përafron direktivën 2007/46/EC;
- ✓ Udhëzimi nr. 12, datë 06.06.2011 “Për miratimin e tipit të mjeteve me dy dhe tri rrota”, i cili përafron direktivën 2002/24/EC;
- ✓ Udhëzimi 682/4, datë 1.4.2016 “Për aktivitetin e autoshkollave, pajisjen e kandidatëve me leje drejtimi, kualifikimin e instruktorëve të autoshkollave dhe specialistëve të drejtorisë së përgjithshme të shërbimeve të transportit rrugor (dpshttr), i cili përafron direktivën 2006/126/EC;

Konkluzion:

Çdo person, kushdo qoftë, njeri i zakonshëm, punëtor apo drejtues i lartë zyrtar, në çdo kohë mund të jetë i ekspozuar në shkallë të ndryshme ndaj rrezikut të aksidentit, si këmbësor, pasagjer ose drejtues mjeti. Siguria rrugore, është problem i gjithsecilit dhe të gjithë mund dhe

⁸https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/pdf/key_documents/2016/20161109_report_albania.pdf

duhet të përfshihen në përmirësimin e saj.

Siguria rrugore është një kompetencë e përbashkët e punës së përditshme që duhet bërë nga të gjithë aktorët në nivel kombëtar dhe lokal, për të shtuar vlerën e bashkëpunimit dhe nivelin e harmonizimit të veprimeve ndërmjet tyre. Puna duhet të udhëhiqet nga orientimi drejt plotësimit të objektivave të Strategjisë mbi Sigurinë Rrugore. Gjithashtu përparësi duhet ti jepet faktorëve të jashtëm siç janë kushtet e zhvillimit ekonomik apo edhe ambienti mund të influencojnë në situatën e sigurisë rrugore, gjithashtu edhe OJQ-të, subjektet privatë, qytetarët, etj., të cilët ndikojnë në sigurinë rrugore. Përkundër këtij konteksti sfidues, është e rëndësishme që të vlerësohet rregullisht efikasiteti, efektiviteti dhe rëndësia e politikave të sigurisë rrugore. Vlerësimi vit pas viti i orientimeve dhe politikave orienton veprimet e progresin e arritur kundrejt objektivave të vendosur. Ai ofron një analizë të situatës aktuale të sigurisë rrugore për të qartësuar nëse kuadri i politikave vazhdon të mbulojë problemet kryesore në këtë fushë.

3.1.1 A janë të mjaftueshme të garantojnë standarde të larta investimet e kryera në sistemin e sigurisë rrugore në mbrojtje të jetës së përdoruesve të rrugës dhe zhvillimin e sektorit të transportit rrugor?

Shqipëria përballët me një sfidë të madhe sa i përket garantimit të sigurisë më të lartë të rrugëve në rajon. Kjo sfidë është veçanërisht e vështirë në një mjedis me zhvillim të shpejtë ekonomik, i cili do të çojë në rritjen e transportit rrugor. Në mënyrë që shtimi i udhëtimeve të mos çojë në rritjen e numrit të aksidenteve, duhen marrë masa efektive në lidhje me një sërë aspektesh të sigurisë rrugore siç janë: përgatitja/testimi i drejtuesve të mjeteve, kontrolli i mjeteve për drejtim të sigurtë, sjellja e përdoruesve të rrugës dhe siguria e infrastrukturës rrugore. Vende 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.

Strategjia e sigurisë rrugore mbetet dokumenti kryesor ku duhet të mbështeten politikat kryesore që janë ndërmarrë. Në linjë me strategjinë dhe në plotësim të saj janë angazhimet e ndërmarrura në kuadrin e përmbushjes së detyrimeve, si vend që aspirojmë për tu bërë pjesë e Bashkimit Evropian. Megjithatë vazhdojnë përpjekjet që legjislacioni në vijim të hartohet për të përafruar legjislacionin tonë me legjislacionin Evropian. Gjithashtu iniciativat e ndërmarrura të shoqëruara me investimet përkatëse në drejtim të përmirësimit të infrastrukturës rrugore: si auditimi dhe inspektimi i sigurisë rrugore, pajisja me sinjalistikë të përmirësuar të rrjetit rrugor kombëtar, eliminimi i pikave të rrezikut kanë si qëllim përmirësimin e sigurisë së qarkullimit rrugor.

Rrjeti i përgjithshëm rrugor në Shqipëri është rreth 15 mijë km i gjatë duke përfshirë 3400 km rrugë kryesore, 4400 km rrugë rajonale, 5000 km rrugë rurale dhe rreth 2500 km rrugë urbane si dhe rrugë të tjera në juridiksionin ndërmarrjeve të ndryshme ose firmash.

Kodi rrugor përcakton gjashtë kategori rrugësh përsa i përket ndërtimit të tyre, standardeve teknike të projektit dhe karakteristikave funksionale:

- A. Autostradë;
- B. Rrugë interurbane kryesore;
- C. Rrugë interurbane dytësore;
- D. Rrugë urbane kryesore;
- E. Rrugë urbane dytësore;
- F. Rrugë lokale.

ku kategoritë B dhe C janë të ndara edhe më tej edhe sipas pronësisë:

- A - Shtetërore,
- B - Rrethi,
- C - Rrugë të brendshme; (rrugë nën juridiksionin e disa ndërmarrjeve të veçanta si p.sh. minierash apo pyjesh)
- D - Komunale. (gjithë rrugët brenda territorit të komunave ose të bashkive)

Nga auditimi dhe përgjigjet e pyetësorëve rezulton se nga ARRSH dhe strukturat e saj kanë

mundësuar, klasifikimin, numërimin, inventarizimin e rrjetit rrugor me (km)⁹ sipas karakteristikave të tyre konstruktive, teknike dhe funksionale, në :

- A. Autostradë;
- B. Rrugë interurbane kryesore;
- C. Rrugë interurbane dytësore;
- D. Rrugë urbane kryesore;
- E. Rrugë urbane dytësore;
- F. Rrugë lokale.

por ai është shumë i vjetër dhe i pa përditësuar është nga viti 2012, gjithashtu dhe i pa miratuar nga M.I.E.

Gjithashtu i njëjti fenomen ekziston edhe për klasifikimin, numërimin, inventarizimin e rrjetit rrugor me (km) sipas karakteristikave të tyre konstruktive, teknike dhe funksionale sipas germave (B e C) /B. Rrugë interurbane kryesore/ C. Rrugë interurbane dytësore të cilat ndahen në:

- A - Shtetërore,
- B - Rrethi,
- C - Rrugë të brendshme;
- D - Komunale.

i cili edhe ai është shumë i vjetër pa përditësuar është nga viti 2012, gjithashtu dhe i pa miratuar nga M.I.E. Por këtu duhet të theksojmë edhe mungesën e bashkëpunimit midis institucioneve qendrore dhe lokale sepse ndarja e rrjetit rrugor është bazuar në VKM nr. 405, datë 08.01.1996, i ndryshuar, ndërsa me VKM nr. 915, datë 11.11.2015 është bërë transferimi në pronësi të këshillave të qarqeve të bashkitë, të rrjetit të rrugëve rurale, ku përditësimi i inventarit bëhet bazuar në pikat 4 dhe 5 të këtij vendimi i cili nuk është realizuar për tu përfshirë edhe ai në hartën e përgjithshme të rrugëve të Shqipërisë sipas karakteristikave të tyre.

Rolin udhëheqës për sigurinë rrugore e ka patur ish-Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës, tani Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, si institucioni kryesor përgjegjës, së bashku me Ministrinë e Punëve të Brendshme. Ndërsa në nivel kombëtar, nga viti 2002, është Komiteti Ndër-ministrior i Sigurisë Rrugore (KNSRR) organi kryesor i koordinimit të çështjeve të sigurisë rrugore në nivel qendror. Komiteti Ndër-ministrior kryesohet nga Kryeministri dhe përbëhet nga tetë anëtarë (ministra dhe autoritete të larta kombëtare që kanë rol në çështjet e sigurisë rrugore, p.sh., Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE), Ministria e Punëve të Brendshme (MPB), Ministria e Arsimit, Ministria e Shëndetësisë dhe e Mbrojtjes Sociale (MSHMS), gjithashtu ftohet të marrë pjesë në disa nga takimet edhe një përfaqësues i shoqërive të sigurimeve.

 Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë i propozon qeverisë për miratim legjislativin e sigurisë rrugore dhe nxjerr aktet nënligjore dhe rregulloret, si dhe organizon programet kombëtare të sigurisë rrugore. Funksionet e sektorit të sigurisë rrugore janë ushtruar prej vitesh nga Drejtoria e Qarkullimit dhe Sigurisë Rrugore e emërtuar sipas nenit 220

⁹<http://www.arrsh.gov.al/te-ngarkuara/pdf/Rrjeti%20Rrugor%20Kombetar%20-%20ARRSH.pdf>

të ligjit nr. 8378, datë 22.7.1998 “Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë” dhe e krijuar në vitin 2002. Gjatë periudhës së vitit 2017 deri nga mesi i vitit 2018 nuk kishte drejtori në strukturën e ministrisë me këtë emërtim dhe funksione të përcaktuara që mbulonin sigurinë rrugore. Pas kësaj periudhe u krijua sektori i sigurisë rrugore që kryen funksionet e mëparshme të Drejtorisë, tashmë në nivel sektori i cili ka marrë rolin kryesor, kështu ai:

- përgatit ndryshimet dhe përmirësimet e ligjit “Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë” dhe VKM “Rregullore e zbatimit të Kodit Rrugor” dhe të akteve nënligjore, udhëzime, rregullore, në zbatim të tyre, etj. kryesisht që lidhen me sinjalistikën dhe sigurinë e infrastrukturës rrugore, mjetin (kontrollin teknik, regjistrimin, konstruksionin e mjetit), kualifikimin e drejtuesit të mjetit;

- përgatit projekt aktet ligjore për aderimin e Shqipërisë në konventat e OKB-së, që lidhen me trafikun rrugor dhe sigurinë rrugore, në marrëveshjet evropiane për mjetet, drejtuesit e tyre, marrëveshjet dypalëshe për njohjen reciproke të lejeve të drejtimit;

- përgatit dhe përditëson transpozimin e direktivave Evropiane të fushës së sigurisë rrugore që lidhen me kapitullin 14 të integrimit të transportit, direktiva të “acquis communautaire”, konkretisht direktivën 2008/96/EC “Për menaxhimin e sigurisë së infrastrukturës rrugore”, direktivën 1999/97/EC “Për regjistrimin e mjeteve”, direktivës 2006/126/EC, “Për lejet e drejtimit”, direktivave 2009/40/EC dhe 2000/30/EC respektivisht “Për kontrollin teknik të mjeteve rrugore” dhe “Për kontrollin me anë të rrugës të disa lloje mjeteve”, të direktivave Evropiane të homologimit të mjeteve të reja dhe të mjeteve me kërkesa të larta mjedisore si dhe raporton ekskluzivisht në institucionet e integrimit për gjendjen e sigurisë rrugore në vend;

- bashkëpunon me programin buxhetor të rrugëve për investimet në sinjalistikë rrugore dhe eliminimin e pikave të zeza;

- monitoron gjithë aktivitetin e DPSHTRr-së, lidhur me regjistrimin e mjeteve, dhe kualifikimin e drejtuesve të mjeteve rrugore. Gjithashtu monitoron zbatimin e Manualit të kontrollit teknik nga subjekti koncesionar i këtij kontrolli teknik të mjeteve;

- kryen rolin e Sekretarisë Teknike të KNSRR. KNSRR bazohet në Urdhrat e Kryeministrit respektivisht nr. 13, datë 15.11.2002, i ndryshuar, nr. 12, datë 21.02.2007, nr. 44, datë 24.3.2006;

- në rolin e Sekretarisë Teknike monitoron zbatimin e Planit të Veprimit të Strategjisë së Sigurisë Rrugore 2011-2020, miratuar me VKM nr. 125, datë 23.2.2011 si dhe luan rol koordinues në të gjitha aktivitetet e institucioneve të tjera të përfshira në sigurinë rrugore si: Ministria e Brendshme, Ministria e Shëndetësisë, Ministria e Arsimit, Ministria e Financave, Ministria e Mbrojtjes etj.;

- përditëson në bashkëpunim me Institutin e Transportit hartën e vendodhjes së pikave të zeza të aksidenteve;

- në bashkëpunim me Policinë Rrugore kryen analizën vjetor të aksidenteve rrugore;

- Drejtoria e Policisë Rrugore në Drejtorinë e Përgjithshme të policisë së Shtetit e organizuar në 12 qarqe luan një rol kyç e të rëndësishëm si në zbatimin e rregullave të qarkullimit ashtu dhe në promovimin e sigurisë rrugore.
- Autoriteti Rrugor Shqiptar (ARRSH) dhe agjencitë e saj vartëse kanë një rol kyç në trajtimin e ndërtimit të rrugëve. ARRSH-ja është menaxhuesi kryesor i aseteve të rrjetit rrugor kombëtar dhe është përgjegjës për ndërtimin, përmirësimin, rehabilitimin dhe mirëmbajtjen e rrjetit rrugor kombëtar, duke përfshirë planifikimin, buxhetimin dhe programimin përkatës. ARRSH është krijuar si institucion në bazë të shkrirjes së Drejtorisë Përgjithshme të Rrugëve e cila është krijuar si institucion në vitin 1993 në bazë të V.K.M. nr.614, datë 29/12/1993 “Për krijimin e Drejtorisë së Përgjithshme të Rrugëve”(D.P.Rr.). Organika dhe struktura e kësaj drejtorie gjatë viteve ka ndryshuar kështu, numri i punonjësve ka pësuar ndryshime në vite duke filluar nga 800 punonjës deri në 166 punonjës. ARRSH është krijuar në zbatim të ligjit nr.10164, datë 15.10.2009, për “Autoritetin Rrugor Shqiptar”, dhe përfundimisht është institucionalizuar mbas 5 vitesh me VKM nr. 97 datë 07.02.2012, për “Miratimin e strukturës dhe të organikës së Autoritetit Rrugor Shqiptar”, ndryshuar me VKM nr.382 datë 06.06.2012 dhe VKM nr.435, datë 13.07.2012, Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve u transformua në Autoritetin Rrugor Shqiptar. Në këtë historik të këtij institucioni vihet re ndër të tjera tre fenomene që kanë të bëjnë me sigurinë rrugore:
- që në fillimet e saj kjo drejtori nuk ka patur një strukturë të veçantë për e cila të përgjigjet për sigurinë rrugore si drejtori apo sektor gjë e cila ka vazhduar deri në vitin 2012 kur me VKM nr. 97, datë 2012 “Për miratimin e strukturës dhe organikës së Autoritetit Rrugor Shqiptar” është krijuar sektori i Sigurisë së Sinjalistikës dhe i Menaxhimit të Trafikut me 2 punonjës dhe 1 përgjegjës gjë e cila vijoi edhe me VKM nr. 12, datë 11.01.11.01.2017 “Për disa ndryshime në vendimin nr. 97, datë 2012 të Këshillit të Ministrave “Për miratimin e strukturës dhe organikës së Autoritetit Rrugor Shqiptar””. Me VKM nr. 276, datë 16.05.2018 “Për miratimin e mënyrës së organizimit, të strukturës organikës dhe statutit të Autoritetit Rrugor Shqiptar” nuk ka më sektor të sigurisë së sinjalistikës... por krijohet sektori i Mirëmbajtjes së Rrugëve më 7 punonjës dhe 1 përgjegjës, ose me fjalë të tjera, sot nuk ka sektor apo drejtori të veçantë që të mbulojë problematikat lidhur me sinjalistikën, trafikun, sigurinë rrugore etj., por këto probleme trajtohen në kuadër të sektorit të mirëmbajtjes;
 - punonjësve të këtij institucioni kanë përfituar statusin e nëpunësit civil sipas ligjit 152/2013 “Për nëpunësin civil” të Kreut III, pika 1, të dhe VKM nr. 116, datë 05.03.2014 “Për statusin e nëpunësve civilë aktualë që përfitojnë statusin e nëpunësit civil” gjë e cila me VKM nr. 276, datë 16.05.2018 “Për miratimin e mënyrës së organizimit, të strukturës organikës dhe statutit të Autoritetit Rrugor Shqiptar” ju ka ndryshuar duke ju hequr statusin e nëpunësit civil dhe rregulluar marrëdhëniet e punonjësve në bazë të Kodit të Punës;

- gjithashtu rezulton se pothuajse të gjithë punonjësit që merreshin me sigurinë rrugore nuk janë më në këto pozicione pune ose janë larguar nga ky institucion.
- ✚ Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor (DPSHTRR) merret me regjistrimin dhe pranimin e automjeteve, kontrollet teknike dhe lëshimin e leje drejtimeve. DPSHTRR-ja financohet nga tarifat e shërbimeve të kryera.
- ✚ Instituti i Transportit merret me zhvillimin e aktiviteteve kërkimore dhe menaxhimin e kurseve të trajnimit për audituesit e sigurisë rrugore.

Për sigurinë rrugore përgjigjen edhe prefekturat e bashkitë për rrugët që janë në varësi të tyre kështu 12 qarqet e vendit të cilat ndahen në 61 bashki, pas reformës territoriale. Bashkitë dhe këshillat e tyre janë përgjegjës për menaxhimin dhe zhvillimin e infrastrukturës vendore, transportin publik dhe disa shërbime të tjera të transportit. Si të tilla, ato kanë një shkallë mjaft të madhe pavarësie për të financuar nismat e sigurisë rrugore dhe programet përkatëse të sigurisë rrugore.

Të gjitha strukturat e përmendura më sipër kanë si detyrim bashkëpunimin ndërmjet tyre i cili buron nga legjislacioni i fushës Kodi Rrugor me aktet e tij nënligjore, akte të tjera administrative që rregullojnë bashkëpunimin institucional, Rregullorja e KNSRr-së dhe ligji nr. 90/2012, datë. 27.09.2012 “ Për organizimin dhe funksionimin e administratës shtetërore”. Bashkëpunimi, bazuar sa më sipër, është pjesë e natyrshme e aktivitetit të përditshëm kështu mund të përmendim bashkëpunimin për miratimin e akteve ligjore, miratimin e planeve të përbashkëta të punës, siç janë planet e veprimit për zbatimin e Strategjisë Kombëtare të Sigurisë Rrugore, analiza e aksidenteve, plani i veprimit për eliminimin e informalitetit në transport, përfshirë mbikëqyrjen dhe monitorimin e tyre dhe raste të tjera të grupeve të punës të përbashkëta me ARRSH, si Raporti i Inspektimit të Sigurisë Rrugore në akset kombëtare të përgatitur në vitin 2014. etj.

Por me gjithë punën e bërë në këtë drejtim rezultojnë mangësi konstatuar edhe nga përgjigjet e pyetësorëve për arsye të mungesës së ekspertëve që kanë të bëjnë me funksionimin e grupeve qendrore të drejtimit, si pasojë e mungesës së caktimit të anëtarëve të grupit në nivel qendror, mbledhjeve të rralla etj. Po kështu dhe grupet e ekspertëve lokal nuk mbledhen në nivel prefekturë dhe kanë pak njohje për domosdoshmërinë e zbatimit të rregullores së KNSRr-së.

Financimi i sigurisë rrugore vjen nga buxheti i shtetit. Për sigurinë rrugore akordohet një buxhet specifik së bashku me investimet rrugore. Fondet nga buxheti qendror përdoren për përmirësimin e rrjetit kryesor rrugor kombëtar. Edhe njësitë e qeverisjes vendore investojnë në rrjetin rrugor rural dhe urban për të përmirësuar sigurinë. Sidoqoftë, ende është e vështirë të përcaktohet shuma e përgjithshme e financimit të investuar nga njësitë e qeverisjes vendore sepse si Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë ashtu dhe ARRSH nuk i disponojnë këto të dhëna.

Në përgjithësi sistemi i rrugëve në vendin tonë vuan thellësisht nga mungesa e financimit të qëndrueshëm të sigurisë rrugore dhe ndërhyrjeve me përparësi. Nga informacioni dhe përgjigjet e pyetësorëve rezulton se nuk ka buxhet të ndarë për sigurinë rrugore në buxhetin e përgjithshëm të shtetit. Nuk ekziston ndonjë zë i dedikuar për buxhetin e sigurisë rrugore për asnjë nga institucionet shtetërore që merren me këto çështje në vend. Ndërhyrje të kufizuara në sigurinë rrugore financohen nëpërmjet përfshirjes në projekte zhvillimi ose plane përmirësimi

të qarkullimit (për shembull, projektet e realizuara nga ARRSH-ja, Fondi Shqiptar i Zhvillimit, organizatat donatore dhe bashkitë, kanë komponentë të sigurisë rrugore (vetëm sinjalistikë rrugore).

Në vendin tonë, megjithëse qeveria mbledh taksat që duhet të përdoren për përmirësimin e sigurisë rrugore (të ardhurat e përgjithshme tatimore, fondet rrugore, taksat e karburantit etj.), publiku nuk është i informuar se si përdoren këto të ardhura nga taksat për përmirësimin e sigurisë rrugore dhe se si ato destinohen për të mbështetur shpenzimet për çështjet e sigurisë rrugore në përgjithësi.

Në përgjithësi rezulton se alokimet e drejtpërdrejta të buxhetit për sigurinë rrugore janë të rralla dhe organet që merren me çështjet e sigurisë rrugore (Komiteti Ndërmnistror) vuajnë në përgjithësi nga mungesa e fondeve. Pavarësisht angazhimit zyrtar, kontributi i agjencive të sigurimit për sigurinë rrugore mungon, ashtu siç nuk ka pothuajse asnjë sponsorizim nga bizneset private në përgjithësi. Situata është e njëjtë edhe me sponsorizimin e sektorit privat të fushave të sigurisë rrugore ose kontributeve të tjera. Ata kontribuojnë në raste të rralla me shuma të vogla përmes OJQ-ve që punojnë në fushën e sigurisë rrugore (fushata ndërgjegjësimi ose aktivitete të ngjashme).

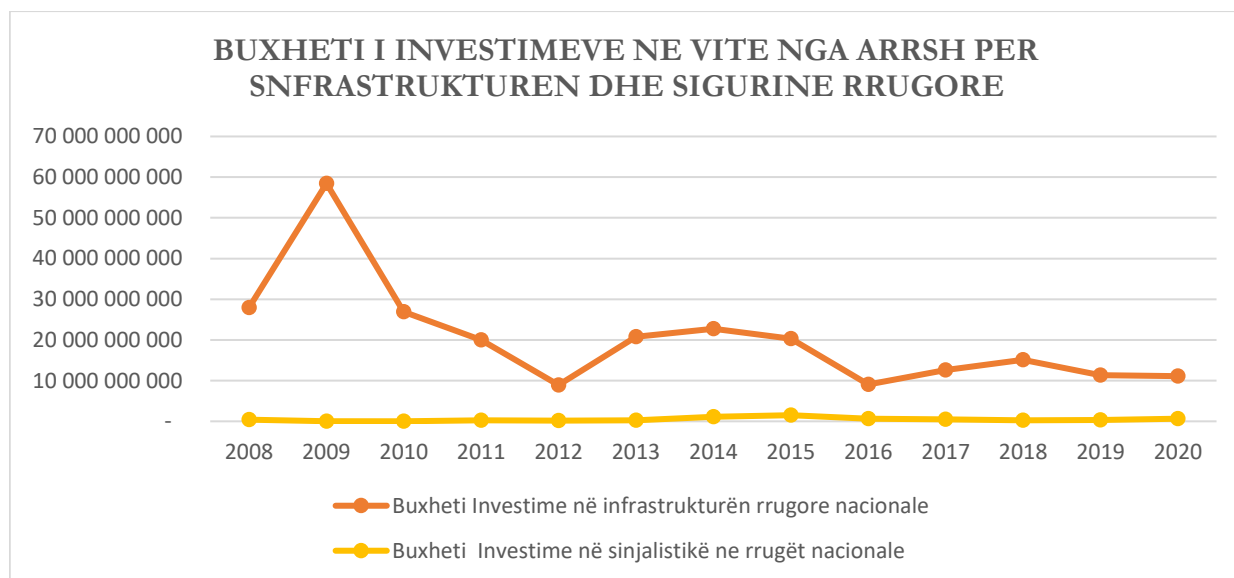
Për sa më sipër duhet të punohet sa më shumë që financimi i sigurisë rrugore në të vijë kryesisht nga fondet e akorduara për buxhetin e zakonshëm e gjithmonë në rritje. Ato duhet të akordohen për secilin institucion dhe duhet të konsiderohet si pjesë e detyrave të tyre të zakonshme që ata duhet të realizojnë. Gjithashtu Komiteti Ndërmnistror i Sigurisë Rrugore duhet të ketë një buxhet të dedikuar nga qeveria dhe duhet të nxitet sigurimi i përkrahjes shtesë nga shoqëritë e sigurimeve dhe bizneset private.

Planifikimi i fondeve buxhetore në programin e rrugëve bëhet sipas Udhëzimeve të Ministrisë përgjegjëse për financat që bazohen në ligjin nr. 9936, datë 26.06.2008, “Për menaxhimin e sistemit buxhetor në Republikën e Shqipërisë”, i ndryshuar dhe Udhëzimit të ministrit Financave nr. 9, datë 20.03.2018 “Për procedurat standarde të zbatimit të buxhetit”. Propozimi fillestar i programit buxhetor bëhet nga Bordi i Menaxhimit në ARRSH dhe kalon në procedurat e parashikuara në udhëzimet e ministrit përgjegjës për Financat në Ministri dhe më pas propozohet për miratimin përfundimtar në Ministrinë e Financave. Më poshtë po paraqesim në mënyrë të detajuar buxhetin e investimeve për infrastrukturën rrugore dhe sinjalistikës së bashku me realizimin nga ARRSH për vitet 2008-2020.

Nr.	VITI	në lekë			
		Investime në infrastrukturën rrugore nacionale		Investime në sinjalistikë në rrugët nacionale	
		Buxheti	Realizimi	Buxheti	Realizimi
1	2008	27,971,024,348	27,374,128,241	381,206,000	380,878,000
2	2009	58,444,762,000	57,188,347,955	29,063,092	27,478,672
3	2010	26,921,745,000	26,261,308,560	51,052,347	50,052,346
4	2011	19,987,213,000	19,552,565,191	271,903,485	258,657,826
5	2012	8,926,695,000	8,848,840,208	209,808,534	209,808,497
6	2013	20,804,604,000	20,707,929,308	265,145,754	263,740,579
7	2014	22,751,122,581	21,842,082,487	1,124,487,671	1,048,186,589
8	2015	20,324,889,617	19,879,861,403	1,511,177,648	1,492,556,542
9	2016	9,040,869,000	8,946,365,359	681,187,491	681,186,114
10	2017	12,591,248,000	12,134,169,027	491,826,778	490,612,397

KONTROLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS
RAPORT “Siguria rrugore në Shqipëri”

11	2018	15,150,041,000	15,030,221,396	278,941,957	278,935,146
12	2019	11,359,600,000		322,632,806	
13	2020	11,128,591,000		619,621,000	
14	Totali	265,402,404,546	237,765,819,135	6,238,054,563	5,182,092,708



Duke analizuar tabelën dhe grafikun duket qartë se se fondet e planifikuara infrastrukturën rrugore kanë patur luhajtje të mëdha të cilat kanë ardhur duke u ulur në përgjithësi gjithashtu dhe fondet për sigurinë rrugore kanë patur luhajtje duke u rritur gjatë viteve 2014 dhe 2015 dhe u ulur në vitet 2016 e vazhdimi si dhe nëse do të krahasoheshin me gjatësinë e rrjetit rrugor kryesor dhe rajonal 7800 km rrugë janë pak për nga rëndësia që ka ky sistem në mbrojtje të jetës së përdoruesve të rrugës.

Mirëmbajtja e rrugëve në Republikën e Shqipërisë është e organizuar në tre mënyra :

1. Koncesione afatgjata si p.sh. Koncesioni me afat 35 - Vjeçar aksi Durrës – Kukës, aplikohen për rrugët e kategorisë A (autostradë). Në këto kontrata parashikohen punime sinjalistike dhe sigurie rrugore si dhe monitorimi i sigurisë rrugore.

2. Kontrata Mirëmbajtjeje nga Projekti i Bankës Botërore me afat 5 - vjeçar që Administrohet nga Njësia e Menaxhimit të Projektit të Bankës Botërore pranë ARRSH.

Një investim i rëndësishëm për sigurinë rrugore është projekti me Bankën Botërore për mirëmbajtjen e rrugëve, në bazë performance nga i cili janë dhënë deri tani mbi 20 milionë dollarë, ndërkohë që projekti në total që mbështetet nga ky institucion është me rreth 80 milionë dollarë. Nga të dhënat e marra rezulton se nga rishikimi i fundit i projektit Banka Botërore nuk ka dhënë shumë detaje por ka parashikuar një rishikim të plotë me rezultate që do të mund të jepet në mes të qershorit të këtij viti.

Projekti për mirëmbajtjen e rrugëve në bazë të performancës ka nisur në vitin 2015 me miratimin e një kredie nga Banka Botërore. Projekti supozohej që të parashikonte mirëmbajtjen e 1334 kilometrave rrugë në gjithë vendin për një periudhë 5 vjeçare në bazë të katër kontratave

por ai ka hasur në vonesa të shumta një pjesë e lidhur me faktin se kompanitë e përzgjedhura për zbatimin e tyre patën kontestime për mënyrën sesi ishte bërë reflektimi i situatës së rrugëve e cila në disa raste kishte mospërputhje me situatën reale. Projekti ka nisur zbatimin në vitin 2018 dhe sipas datës që mban në dokumentet e BB parashikohet të zgjasë deri në fund të vitit 2021. Aktualisht kontratat janë konsultuar në zona të ndryshme që prekin kryesisht për ndërhyrje të rëndësishme në rrjetin rrugor që përfshin secila.

Katër kontratat e mirëmbajtjes në bazë të performancës përfshijnë 1334 kilometra rrugë në gjithë vendin të cilat janë:

E para, është kontrata A që përfshin Rajonin Verior Shkodër-Kukës, me një gjatësi në kilometra 336 dhe me një vlerë 21.2 milionë euro që është marrë nën menaxhim nga (JV) BIOLIAP A.T.E.V.E. & GECI LTD.

E dyta, është zona B që përfshin Rajonin Veri /Qendër/Lindje – Tiranë – Dibër me gjatësi 286 kilometra dhe me një vlerë 19.6 milionë euro e fituar edhe kjo nga (JV) BIOLIAP A.T.E.V.E. & GECI LTD.

E treta, zona C, përfshin rajonin Qendër/Jugor Lindje Fier-Elbasan – Korçë me gjatësi 419 kilometra me një vlerë 11.6 milionë euro dhe e lidhur me kompaninë Rawafed Al-torok Contracting Establishment.

E katërta zona D, rajoni jugor-Vlorë-Gjirokastrë, me një gjatësi 350 kilometra, vlerë 13.7 milionë euro dhe operator fitues Elicatechnical Commerce Societa & Salillari shpk.

3. Kontrata Mirëmbajtjeje nga kontraktor Privat me afat 2 - vjeçar që administrohen nga tre Drejtoritë Rajonale (Gjirokastrë, Tiranë, Shkodër). Akset rrugore nacionale dytësore administrohen nga Drejtoritë Rajonale dhe mirëmbahen nëpërmjet Kontratave të Mirëmbajtjes Rutine e Dimërore me Performance me afat 2 vjeçar. Këto kontrata parashikojnë mirëmbajtjen rutine e dimërore dhe zgjidhin problemet e thjeshta të mirëmbajtjes. Përsa i përket sigurisë rrugore këto kontrata parashikojnë punime sinjalistike e sigurie rrugore të kufizuara që konsistojnë në zëvendësimin e sinjalistikës së dëmtuar, zëvendësimin e sinjalistikës së amortizuar, vendosje sinjalistike për raste emergjencash etj. Këto kontrata nuk mund të përballojnë të gjitha nevojat për sinjalistikë rrugore që kanë akset rrugore dhe detyrimisht siguria rrugore nuk mund të jetë në nivelet dhe standardet e duhura bashkëkohore. Kjo dhe për faktin se shumica e akseve rrugore që mirëmbahen nga këto kontrata janë shumë të amortizuara, një pjesë e tyre janë të pa asfaltuara. Për sa më sipër zgjidhje e vetme për rritjen e sigurisë rrugore në këto akse rrugore është zbatimi i projekteve të veçanta të detajuara të sinjalistikës dhe sigurisë rrugore. Drejtoritë Rajonale për shumë akse rrugore kanë kërkuar nga Autoriteti Rrugor Shqiptar planifikim dhe implementimin e projekteve të veçanta të sinjalistikës dhe sigurisë rrugore.

Standardet e sigurisë së sistemit rrugor janë të konkretizuara në miratimin e ligjit të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë, i amenduar nr. 8378, datë. 22.07.1998 dhe të detajuara në Rregulloren e zbatimit të Kodit Rrugor Nr. 153, datë 07.04.2000, veçojmë kapitullin II, ndërtimi dhe kujdesi për rrugët, sinjalizimi në përgjithësi aneksi shpjegues i emërtimeve dhe veçanërisht vendimi amendues i kësaj Rregulloreje nr. 277, datë 10.03.2010, manuali i sinjalizimit rrugor. Me VKM nr. 628, datë 15.07.2015, “Për miratimin e Rregullave Teknike të Projektimit dhe Ndërtimit të Rrugëve” janë miratuar rregullat teknike të projektimit dhe ndërtimit të rrugëve, të cilat kanë në parimet e hartimit të tyre ndër të tjera dhe parimin e lëvizjes së sigurve të rrugëve dhe në veçanti cilësojmë kapitujt nr.

1, Udhëzuesi dhe procedurat, nr. 2, projektimi gjeometrik, nr. 6, shenjat dhe vijëzimet rrugore dhe në rregullin e ndërtimit të rrugëve kapitulli 6 nën titullin “Pajisjet rrugore” pajisjet inxhinierike të trafikut rrugor dhe sinjalet rrugore dhe udhëzueset e trafikut. Duhet theksuar se këto rregulla përjashtojnë rrugët urbane. Sipas VKM ato zbatohen rast pas rasti dhe në pamundësi të zbatimit vendosen rregulla sipas miratimit të organit superior të enteve lokale të rrugëve.

Por me gjithë punën e bërë ato duhet njihen me shumë dhe të përmirësohen duke i përfshirë të gjitha fazat për elementet e sistemit sigurisë rrugore siç janë standarde që përfshijnë fazën e projektimit, ndërtimit dhe shfrytëzimit të rrugës nga përdoruesi i saj të ndara sipas kategorive të rrugëve. Ku një rol kryesor në të ka sipas VKM nr. 628, datë 15.07.2015, i ndryshuar, pika 3 ku është Instituti i Transportit dhe Autoriteti Rrugor Shqiptar të ngarkuar me përditësimin në vazhdimësi të këtyre rregullave të miratuara të cilët duhet të punojnë më shumë për përditësimin dhe përmirësimin e tyre. Kështu si shembull mund të sjellim propozimin nga ARRSH për përmirësimin e sigurisë për zonat e shërbimit dhe vendosjen e reklamave në zonat e shërbimit, propozimin për skemën e menaxhimit të shpejtësisë në rrugët nacionale në afërsi të institucioneve arsimore. Gjithashtu nga auditimi rezulton se nuk ka standarde të miratuara për mënyrën e menaxhimit e administrimit të veprimtarisë të sistemit të sigurisë rrugore gjë e cila mendojmë duhet të realizohen edhe sipas përvojave të BE sepse do të mundësonte më shumë rregulla strikte dhe përgjegjësi individuale për çdo institucion.

Gjithashtu për problemet e financimit të sigurisë rrugore mund të themi se nëse do të hedhim një vështrim të shkurtër mbi historikun e sigurisë rrugore do të shohim se pas viteve 90 siguria rrugore vlerësohej shumë pak. Projektet e infrastrukturës rrugore hartoheshin pa sinjalistikë rrugore, nuk planifikoheshin fonde të veçanta për sinjalistikën e sigurinë rrugore, nuk kishte studime konkrete dhe një strategji për sigurinë rrugore. Me kalimin e viteve gradualisht vlerësimi për sigurinë rrugore ka ardhur në rritje në sajë të angazhimit të institucioneve përgjegjëse por edhe ndihmës se faktorit ndërkombëtar nëpërmjet projekteve, trajnimeve etj., për sigurinë rrugore. Por realisht në 10 vitet e fundit pati një zhvillim dhe vlerësim objektiv mbi sigurinë rrugore. Janë hartuar dhe zbatuar shumë projekte të mirëfillta sinjalistike e sigurie rrugore. Vitet e fundit planifikohen fonde të veçanta buxhetore për sinjalistike vertikale – horizontale e punime sigurie rrugore. Janë realizuar shumë investime për rritjen e sigurisë rrugore siç janë rehabilitimi i rrëshqitjeve të trupit të rrugës, rehabilitimi i shpateve e skarpateve rrugore, punime rehabilituese në njollat e zeza etj. Kjo ka bërë që niveli i sigurisë rrugore në akset kombëtare kryesore të jetë në nivele relativisht të mira, kurse në akset kombëtare dytësore dhe rrugët rurale siguria rrugore është në nivele përgjithësisht jo të mira. Megjithëse arritjet dhe përparimin që është bërë përsëri ka mjaft probleme dhe ka ende shumë pune për të bërë. Më poshtë paraqesim disa konstatime të përcaktuara dhe nga përgjigjet e pyetësorëve dhe kontaktet me specialistët që kemi bashkëpunuar si problematika që duhen përmirësuar për rritjen e sigurisë rrugore:

Një nga të metat me të mëdha që ka të bëjë me gjeometrinë e rrugës është se në rrugët kombëtare janë zbatuar shumë standarde. Kjo ul ndjeshëm sigurinë rrugore dhe bëhet shkak për ndodhjen e aksidenteve. Kështu nëse do të analizojmë në mënyrë të detajuar aksin rrugor kombëtar Kakavi – Tepelenë zhvillohet me 9 standarde të ndryshme gjeometrike.

1. Segmenti rrugor Kakavi – Dervician gjerësia e asfaltuar e rrugës 10,5 m.
2. Segmenti rrugor Dervician – Hyrje Gjirokastrë gjerësia e asfaltuar e rrugës 6 m.

3. Segmenti rrugor Hyrje Gjirokastrë – Dalje Gjirokastrë gjerësia e asfaltuar e rrugës 25 m.
4. Segmenti rrugor Dalje Gjirokastrë – Fillim Liqeni Virua gjerësia e asfaltuar e rrugës 9 m.
5. Segmenti rrugor Fillim dhe Mbarim Liqeni Virua gjerësia e asfaltuar e rrugës 6 m.
6. Segmenti rrugor Mbarim Liqeni Virua – Mashkullorë gjerësia e asfaltuar e rrugës 9 m.
7. Segmenti rrugor Mashkullorë – Subash gjerësia e asfaltuar e rrugës 10,5 m.
8. Segmenti rrugor Subash – Hyrje Tepelenë gjerësia e asfaltuar e rrugës 9 m.
9. Segmenti rrugor Hyrje Tepelenë – Dalje Tepelenë gjerësia e asfaltuar e rrugës 6 m.

Këto ndryshime të herë pas herëshme në gjeometrinë e rrugës krijojnë vështirësi e konfuzion në drejtuesit e automjeteve sidomos në ata drejtues që nuk përdorin shpesh aksin rrugor. Në pikat e ndryshimit të gjerësisë së rrugës mundësitë e ndodhjes së aksidenteve janë të mëdha. Vetëm në pikën e ngushtimit të rrugës në Liqenin e Viroit vitet e fundit kanë ndodhur dhjetëra aksidente rrugore. Prandaj shtimi i investimeve do të bënte që akset rrugore nacionale të kenë sa me pak ndryshime në gjeometri bile mundësisht të jenë me një standard sepse kjo rrit ndjeshëm sigurinë rrugore dhe ul mundësinë e ndodhjes së aksidenteve.

Duke ju referuar rastit të mësipërm mund të themi se ky fenomen ekziston në të gjitha rrugët e vendit nga jugu në veri, nga lindja në perëndim.



Një konstatim tjetër i evidentuar është numri i madh i aksidententeve me këmbësorë të ndodhura në segmentet rrugore të hyrje daljeve në qytete, fshatra dhe qendra të banuara me prezence të madhe këmbësorësh. Megjithatë ekziston sinjalistika dhe me gjithë punën e mirë të Policisë Rrugore përsëri vazhdojnë aksidentet me këmbësorë. Për këto fenomene zgjidhja

mund të ishte: përforcimi i sinjalistikës ekzistuese me ngadalësues shpejtësie, sinjalistikë horizontale, masa më të rrepta kontrolli policor etj., ndërtimit të Bayy Passieve duke krijuar shmangien nga qendrat e banuara, pasi jo vetëm shkurton kohën e udhëtimit por rrit shumë dhe sigurinë rrugore.

Një faktor tjetër negativ është numri i madh i hyrje – daljeve në rrugët kombëtare dhe prania e ndërtimeve të shumta në afërsi të rrugëve. Kjo ka ardhur si rezultat i dhënieve të lejeve të ndërtimit pa kriter ndër vite nga ana e Pushtetit Lokal, dhënia e lejeve për një numër shumë të madh karburantesh etj. Mangësitë në hartimin e planeve të ndryshme urbanistike në të cilat duhet rriten investimet që të parashikohen e realizohen rrugë paralele në afërsi të akseve rrugore kombëtare për të evituar hyrje – daljet e shpeshta. Gjithashtu rezulton se vazhdimisht janë realizuar aksione e fushata për hyrje – daljet e paligjshme për ndërtimet pa leje, për karburantet, për reklamat e paligjshme etj., megjithatë në këtë drejtim ka ende shumë probleme që kërkojnë zgjidhje nëpërmjet shtimit të investimeve dhe zbatimit të ligjeve e standardeve teknike.

Gjithashtu konstatime të tjera nga auditimi dhe përgjigjet e pyetësorëve dhe bashkëbisedimet me ekspertë dhe specialistë të fushës për sigurinë rrugore të mund të përmendim:

- mangësitë në hartimin e planeve të ndryshme urbanistike për realizimin e të cilave duhet rriten investimet që të parashikohen e realizohen rrugë paralele në afërsi të akseve rrugore kombëtare për të evituar hyrje – daljet e shpeshta.
- rezulton se vazhdimisht janë realizuar aksione e fushata për hyrje – daljet e paligjshme për ndërtimet pa leje, për karburantet, për reklamat e paligjshme etj., megjithatë në këtë drejtim ka ende shumë probleme që kërkojnë zgjidhje nëpërmjet shtimit të investimeve dhe zbatimit të ligjeve e standardeve teknike;
- në të shumtën e rasteve furnizim vendosje e barrierave metalike të sigurisë rrugore është zbatuar jo në kushtet e standardeve të instalimit të tyre, përfshi këtu terminalët dhe elementet e tranzicionit, po kështu vendosen barrierat metalike mbi mure betoni në lartësi deri 40 cm duke nxjerre jashtë pune skemën e funksionimit gjatë goditjes duke ndryshuar dinamikën e mjeteve që tentojnë të lënë karrexhatën. Në të gjithë veprat e artit si tombino e bokse etj. gjatësia e mbrojtjeve anësore nuk është e llogaritur, si duhet, ajo duhet të jetë minimale sa gjatësia elementeve të provës, terminalët e përdorura janë jashtë standardit, ose shërbejnë si rampa për përmbysjen e mjetit ose si tej shkuese.
- në shumicën e rasteve nuk zbatohet distanca e barrierave metalike nga pengesat e mundshme në rrugë siç mund të jenë pemë me diametër më të madh se 100 mm, shtylla të ndriçimit rrugor, të tensionit elektrik, instalime të rrezikshme përgjatë rrugës, si kabina elektrike etj.
- Për të gjitha rastet e mësipërme barrierat metalike nuk kryejnë funksionin për të cilën janë instaluar dhe prodhuesi zhvishet nga përgjegjësie.
- ka raste kur elementet e sigurisë rrugore janë pa origjinë, nuk ka etiketim sipas standardit, nuk identifikohen ose në shumë raste është jo sipas standardit, përdoren sinjalizime vertikale me simbole me ngjitje, me tube mbajtës pa kanal kundra rrotullimit të pa identifikuar sipas normave të VKM nr. 153, datë 07.04.2000. Për miratimin e Rregullores së Zbatimit të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë. Ka subjekte që nuk janë të licencuar që prodhojnë sinjale vertikale. Po kështu janë pa origjinë. Gjithashtu po e njëjta problematikë është edhe për sinjalizimin vertikal. Nuk ka asnjë laborator që të testojë

materialët e përdorura për materialët e sinjalistikës horizontale e vertikale. Nuk disponohen instrumente matës të nivelit të retroreflektivitetit të sinjalizimit vertikal e horizontal as në ARRSH po ashtu nuk i disponon asnjë nga firmat Mbikëqyrës të zbatimit të punimeve të ndërtimit;

- hyrje – daljet, në të shumtat e rasteve nuk janë konform standardeve kjo sidomos për rrugët e kategorisë A dhe B siç janë raste për zonat e shërbimit. Kohët e fundit bazuar në sinjalistikën horizontale e vertikale si dhe elemente të tjerë sinjalizues vërehet se ato janë trajtuar si pika rreziku. Kur në fakt nuk kanë qenë të tilla më parë, siç është rasti i hyrje daljeve në afërsi të mbikalimit të Kasharit në Rrugën Tiranë-Durrës, ku evidentohen në një distance rreth 500 m katër hyrje dalje duke shtuar kështu numrin e pikave të konfliktit në qarkullim, burim aksidentesh. Përcaktimi i zonave të shërbimit, zonave dhe objekte të mirëmbajtjes dhe shërbimit të rrjetit rrugor dhe i hyrje-daljeve në to, janë pjesë përbërëse e projektit rrugor, pra miratohen me fillimin e projektit dhe jo pasi ka mbaruar rruga, ato normohen nga neni 24 i Kodit Rrugor si dhe nenet 59 deri 63 i Rregullores në Zbatim të Kodit Rrugor;
- kalimet nëntokësore dhe mbikalimet, në të shumtën e rasteve janë ndërtuar në kundërshtim me kërkesat e nenit 25 të Kodit Rrugor, si dhe neneve 64 deri 66 të rregullores në zbatim të Kodit Rrugor. Raste tipike janë mbikalimet në segmentin rrugor Bypas Plepa – Rrogozhinë, Lushnje-Fier. Mbikalimi i Patokut në segmentin rrugor Thumanë – Fushë Krujë, mbikalimet këmbësore në zonën e Golemit etj.;
- në rrjetin rrugor kombëtar në të shumtat e rasteve kryqëzimet e akseset janë jashtë standardeve të projektimit, kryesisht e trashëguar në vite dhe si pasojë e veprimtarisë së pushtetit lokal, i cili pa u konsultuar me entin pronar të rrugës ka dhënë leje ndërtimi me akses në rrugë. Në rrjetin rrugor kombëtar përveç ndërtimeve pafund anëve të rrugës ekzistojnë dhe rreth 900 (nëntëqind) pika tregtimi karburantesh, të cilat në shumicën e rasteve (90%) nuk kanë të realizuara aksesin sipas standardeve të projektimit. Edhe në këtë rast si më sipër përcaktimi i zonave të shërbimit, zonave dhe objekteve të mirëmbajtjes e shërbimit të rrjetit rrugor, i hyrje-daljeve në to, janë pjesë përbërëse e projektit rrugor, pra miratohen me fillimin e projektit dhe jo pasi ka mbaruar rruga. Ato normohen nga neni 24 i Kodit Rrugor si dhe nenet 59 deri 63 i Rregullores në Zbatim të Kodit Rrugor;
- evidentohen rastet e dëmtimeve të ndryshme të segmenteve të caktuara të sistemit rrugor shqiptar por referuar këtyre rasteve në kuadër të kontratave të mirëmbajtjes me performancë, konstatohet se shpejtësia e reagimit nga ana e kontraktorëve lë për të dëshiruar e cila është bazë për garantimin e sigurisë rrugore në shërbim të përdoruesve të rrugës e në funksion të shmangies së aksidenteve nga më të voglat e deri tek ato me fatalet për jetën e njeriut;

Nëse do të gruponim të dhëna e grumbulluara për sa më sipër rezulton se edhe mungesa e fondeve dhe investimeve sjell mangësi të rrjetit rrugor të cilat po i paraqesim më poshtë edhe nëpërmjet fotove të konstatuara në akset rrugore nga specialitet e fushës si:

- *Gjeometrisë rrugës;*
- *Shtresave rrugore;*
- *Veptrat e artit*
- *Standardet e projektimit lidhur me hapësirën dritë;*

KONTROLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS
RAPORT “Siguria rrugore në Shqipëri”

- *Sinjalizimeve*
- *Sigurisë pasive në rrugë;*
- *Hyrje dalje në akset rrugore;*
 - *Hyrje dalje jashtë kushteve teknike për subjekte që ushtrojnë veprimtarinë përgjatë rrugës;*
 - *Hyrje – dalje jashtë kushteve teknike të rrugëve dytësore në rrugë kryesore (pikat e konfliktit);*
- *Ndërtimeve të ndryshme në kufirin rrugor;*
 - *objekte shërbimi të llojeve të ndryshme*
 - *karburante*
 - *objekte provizore*
 - *objekte të ndërtuara në brendësi të rambave të mbikalimeve*
- *Kalimeve nëntokësore dhe mbikalimeve;*
- *Vend kalimeve për këmbësorët dhe mungesa e zgjidhjes së vendkalimeve;*
 - *në mbikalime në disnivel;*
 - *në kryqëzime;*
 - *në ura;*
 - *në nënkalime;*
- *Hyrje dalje në qytete përgjatë akseve kombëtare;*
- *Bokse jo funksionale;*
- *Ngushtim i seksionit rrugor në vepra arti;*
- *Ballët e mureve mbajtëse pa mbrojtje;*
- *Mungesë e retroreflektimit të mjaftueshëm gjatë natës;*
- *Mungesë e ndriçimit rrugor;*
 - *në akset ku ekziston nuk është funksional;*
 - *pozicionim gabim i shtyllave të ndriçimit si në trafik ndarës ashtu dhe në pjesët anësore të rrugës;*
 - *mungon në rreth rrotullime dhe në stacionet e qëndrimit të udhëtarëve*
- *Dëm i konsiderueshëm, vandalizëm apo shkatërrim;*
- *Dëmtimet e trarëve të mbikalimeve nga mjetet me ngarkesë jashtë normë*
- *Vjetërsia e sinjaleve- (shatë deri në dhjetë vjet) ;*
- *Standardet e prodhimit të sinjalistikave;*
- *Mungesë sinjalistike;*
- *Dëmtime dhe humbja e reflektivitetit;*
- *Pozicion gabim;*
- *Fushë pamje të kufizuar nga objekte dhe bimësia e rrugës;*
- *Mos përputhje e sinjalizimit vertikal me horizontal;*
- *Tabelë me orientim të gabuar;*
- *Simbole me ngjytje;*
- *Identifikimi i tabelës;*
- *Vendosje reklamash dhe spote elektorale në tabelat e sinjalistikës;*
- *Mungon sinjalistika horizontale;*

KONTROLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS
RAPORT “Siguria rrugore në Shqipëri”

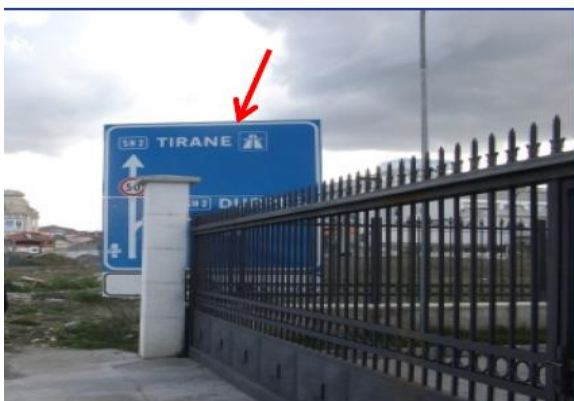
- *Sinjalistika horizontale jo eficiente;*
- *Siguria pasive në rrugë (ku përfshihen barrierat metalike dhe betonit)*
 - *Barrierë metalike*
 - *Mangësi në kushtet teknike të montimit (terminalët, tranzitimi, pozicionimi, veprat e artit)*
 - *Barriera jo eficiente në funksion;*
 - *Dëmtimet nga aksidentet në akset rrugore;*
 - *Ndërprerje për akseset të paligjshme;*
 - *Mungesë barriere në anë të rrugës;*
 - *Barrierë betoni*
 - *Standardet e prodhimit të unifikuara dhe kushtet teknike të montimit*
- *Ndryshim në politikën e përdorimit të sinjalit;*
- *Instalim i pasaktë;*
- *Ndryshim i mesazhit apo destinacionit për të plotësuar detyrimet ndaj agjencive publike apo private;*
- *Lartësia e vendosjes nën standardet e dubura të instalimit;*
- *Ndryshimi në juridiksion, për shembull një rrugë lokale bëhet rrugë kombëtare;*
- *Ndryshime madhore në shpërndarjen e sinjaleve;*
- *ndërtimi i rrugëve të reja;*
- *Problematika e vendndalimeve për mjetet e transportit publik në akset kombëtare*
- *Problematika me kantieret e ndërtimit të rrugëve*
 - a. *në kantiere në të cilat nuk punohet;*
 - *Rrugë nën trafik;*
 - *Mungon sinjalistika provizore;*
 - *Kantiere të cilat janë ndërprerë dhe janë rivënë në punë për mungesë fondesh;*
 - b. *në kantiere në të cilat punohet dhe zbatohet projekti;*
 - *Mungon menaxhimi i trafikut në kantier;*
 - *Sinjalistika në kantier është e paplotë;*
- *Mangësi në zbatimin e kritereve mbi vendosjen e reklamave në anë të rrugë dhe në mbikalime*
 - *reklama të jashtë ligjshme anës rrugës*
 - *reklama në mbikalime dhe vepra arti*
 - *reklama të vendosura në sinjalistikën vertikale*
- *etj.*

më konkretisht si më poshtë të ilustrua me foto të gjitha mangësitë;

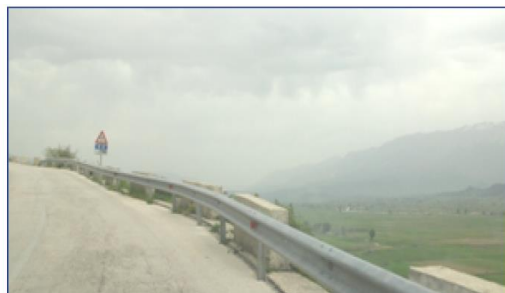


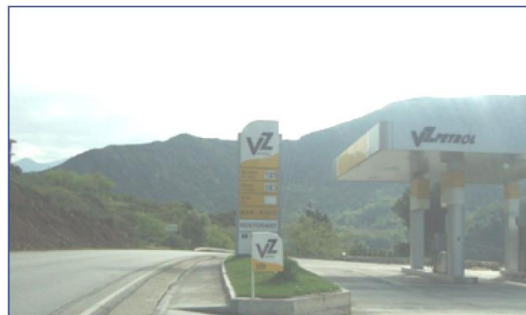


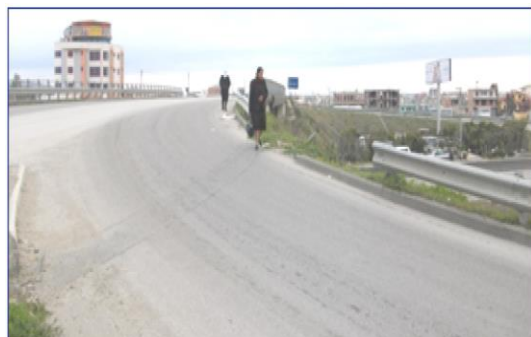


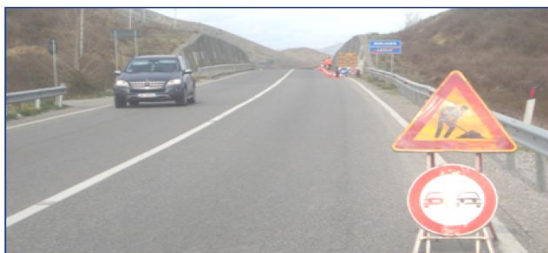












Pikë e zezë është një pikë në rrjetin rrugor ku kanë ndodhur shumë përplasje. Përplasjet fatale janë ato përplasje në të cilat kanë humbur jetën një ose më shumë persona. Një pikë e zezë sipas përvojave në vendin tonë përkufizohet si *"një pikë e rrjetit rrugor ku kanë ndodhur dy ose më shumë përplasje fatale brenda një viti"*.

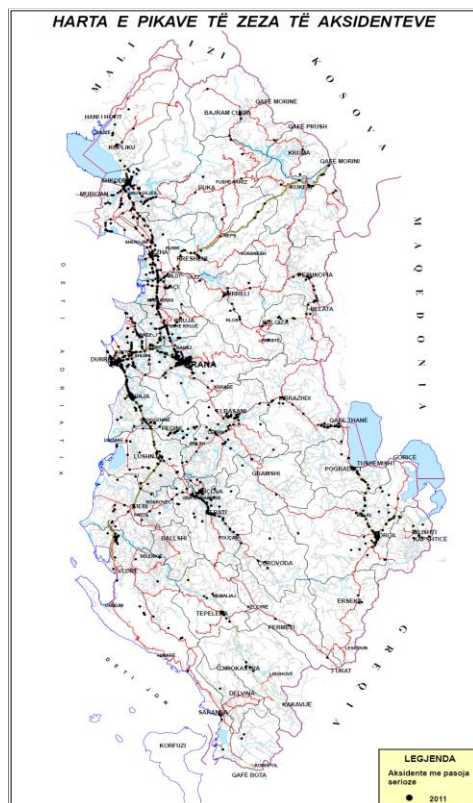
Përcaktimi i pikave të zeza dhe më pas riparimi i tyre duhet të bazohet në një metodë sistematike për identifikimin, analizimin dhe trajtimin e pozicioneve të rrezikshme në rrjetin rrugor. Normalisht, baza për identifikimin e pikave të rrezikshme janë analizimi statistikor i të dhënave dhe lokalizimi i të dhënave të aksidenteve. Prandaj mjeti kryesor për punën në lidhje me pikat e zeza është baza e të dhënave të aksidenteve. Kjo bazë të dhënash duhet të përmbajë informacion mbi lokalizimin e aksidentit, detajet në lidhje me tipin e aksidentit si dhe përfundimin e tij, me pasojë plagosje apo humbje jete. Baza e të dhënave duhet të përmbajë gjithashtu informacion në lidhje me automjetet e përfshira në aksident, rrugët ku ka ndodhur ky aksident si dhe ndikimi që mund të kenë patur kushtet atmosferike dhe të dhëna të tjera të dobishme për analizimin e aksidentit në fjalë.

Nga përgjigjet e pyetësorëve dhe të dhënat e paraqitura rezultojnë se në përcaktimin e njollave të zeza dhe të dhënat për to ka qëndrime të ndryshme nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe ARRSH ku më e sakta në bazë të bashkëbisedimeve si dhe të një raporti të ekspertëve të huaj është ajo e ministrisë megjithatë të dy variantet po i japim si më poshtë:

- Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë në të dhënat që jep shprehet se përcaktimi i njollave të zeza është bazuar mbi manualin “Për identifikimin dhe riparimin e pikave të zeza”. Lista e parë e njollave të zeza u hartua në bashkëpunim me Institutin e Transportit dhe ARRSH për vitet 2008-2010 ku rezultuan 144 të tilla, nga të cilat 92 ishin në rrjetin rrugor kombëtar. Më pas u hartua një listë tjetër për vitet 2011-2014. Për të mos konfunduar dy listat e hartuara ato u bashkuan në një të vetme dhe u quajt lista e pikave të zeza 2008-2014. Sipas kësaj liste rezultojnë gjithsej për 6 vite 240 pika të zeza nga të cilat 191 në rrjetin kombëtar. Nga këto pika u riparuan 23 prej tyre. Lista e fundit

që është përgatitur nga Instituti i Transportit i korrespondon viteve 2015-2017. Në këtë listë rezultojnë 121 pika prej të cilave 80 përkatësinë e kanë në rrjetin rrugor kombëtar.

- ARRSH në të dhënat që jep shprehet se Lista e Njollave të Zeza (të njohura si “Black Spots” në terminologjinë e sigurisë rrugore), përgatitet 1 herë në 3 vjet nga Instituti i Transportit, bazuar në listën e aksidenteve të ndodhura, të marra nga Ministria e Brendshme. Kjo listë i vihet në dispozicion Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë, Autoritetit Rrugor Shqiptar edhe Bashkive sipas kërkesave të tyre. Deri tani një Pikë e Zezë, është përcaktuar bazuar në përkufizimin e vendosur që në vitin 2005, nga kompania suedeze “ SweRoad”, e cila ka implementuar projekt të sigurisë rrugore: Një Pikë e Zezë është një pikë në rrjetin rrugor ku kanë ndodhur 3 apo më shumë aksidente automobilistike, me pasoja fatale, brenda 1 viti”.
- Gjithashtu brenda shtjellimit të vet ARRSH ka kontradiktë e cila duhet të saktësohet për të krijuar të dhëna sa më të plota që nga përcaktimi i njollës së zezë e deri në eliminimin e tyre nëpërmjet investimeve, kështu në përgjigje të pyetjes “A ka të përcaktuara ARRSH dhe strukturat e saj, njollat zeza në rrjetin rrugor Shqiptar për 10 vitet e fundit shtimin apo pakësimin e tyre me arsyet përkatëse të ndryshimit? (nëse PO, paraqitini ato rast pas rasti)” shprehet se: Po, ARRSH dhe strukturat e saj kanë të përcaktuara njollat zeza në rrjetin rrugor Shqiptar. Është zvogëluar nr. i Njollave të Zeza si rezultat i investimeve për ndërtimin e akseve të reja rrugore, rikonstruksionit në akse rrugore ekzistuese të rrjetit rrugor, përfshirë dhe sigurinë rrugore në veçanti. Në vitin 2017 u linçua projekti IPA 2013, një nga komponentët e së cilës ishte dhe “Përmirësimi i 10 pikave të zeza në rrjetin rrugor kombëtar”. Aktualisht ARRSH është në fazën e miratimit të projektit të tyre në Këshillin Teknik, pasi fondet për to janë planifikuar. Në projektin “RRMSP” të Bankës Botërore në komponentin e sigurisë rrugore përfshihet edhe përmirësimi i kryqëzimeve më të rrezikshme. Aktualisht në këtë kuadër janë përmirësuar 126 pika të zeza, si një nga indikatorët e projektit “IPA 2017”.
- Sipas të dhënave në faqen zyrtare të ARRSH harta e pikave të zeza është e vitit 2011 pra e pa azhurnuar për rreth 8 vite e paraqitur si më poshtë,



Për pikat e zeza sipas të dhënave se Projekti IPA 2013 “Mbi përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore”, ka propozuar një metodologji të re të përcaktimit të pikës së rrezikut e cila do përdoret në përgatitjen e hartave vijuese të pikave të rrezikut. Janë përgatitur në kuadër të projektit 10 projekte pilot ndërhyrjesh përmirësuese pikash rreziku dhe janë planifikuar fondet për zbatimin e punimeve në programin vjetor në një vlerë prej 320 000 EU. Kështu mund të themi se ky projekt do të japë dhe ndihmesën konkrete si nga ana teorike dhe ashtu dhe praktike

Gjithashtu për të përcaktuar saktë përfitimin që merr shoqëria nga trajtimi i një pike të zezë duhet të njihet vlera e jetës njerëzore. Është normale që jetës njerëzore t’i jepet një vlerë dhe të llogaritet sasia e parave që kursen shoqëria nga parandalimi i fataliteteve në rrjetin rrugor. Në vendin tonë nuk është përcaktuar ende vlera e jetës së njeriut. Prandaj, është marrë një vlerë fiktive (100 000) e cila është përdorur për të njëjtat parime. Gjatë procesit të përcaktimit të masave riparuese për problemet e sigurisë rrugore ngrihet pyetja se cilat janë përfitimet nga investimet për masat (zgjidhjet) e ndryshme. Për t’iu përgjigjur kësaj pyetje duhet të shqyrtohen efekti i trajtimeve me kostot e tyre dhe metodat që përdoren për këtë qëllim njihen në përgjithësi si analizat përfitim/kosto.

Një nga problemet kryesore të sigurisë rrugore është edhe analiza e kostos, rentabilitetit dhe përshtatshmërisë mënyrës menaxhimit dhe administrimit sigurisë rrugore sepse përveç kostove tragjike njerëzore, aksidentet rrugore përbëjnë edhe një barrë të lartë për ekonominë e vendit

tonë në drejtim të përmirësimit:

- cilësisë jetës të përdoruesit të rrugës,
- buxhetit të shtetit,
- buxheteve të familjeve të dëmtuara,
- buxheteve të bizneseve,
- etj., ?

Aksidentet kanë kosto e cila mund të llogaritet në terma ekonomike. Në një raport të përbashkët të Bankës Botërore dhe Organizatës Botërore të Shëndetësisë, *kostoja e një aksidenti rrugor me pasojë vdekjen në vendin tonë, mund të shkojë në shifrën 195 mijë Euro,*

Ndërsa një aksident rrugor, i cili përfundon me plagosjen e qytetarëve llogaritet të ketë një kosto që arrin deri në *75 mijë Euro*. Po sipas Bankës Botërore, kostoja ekonomike e aksidenteve rrugore në Shqipëri është mesatarisht *130 milionë euro* në vit, ose afërsisht 1.2 - 1.5% e prodhimit kombëtar.

Nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe ARRSH rezulton se nuk ka ndonjë metodologji specifike të përcaktuar me ligj për llogaritjen e koston së një aksidenti. Një metodikë e analizës së koston është përpunuar me ndihmën e konsulentësh të Bankës Botërore në një nga projektet e sigurisë rrugore që Banka Botërore ka financuar në vite. Sipas studimit të financuar nga Banka Botërore “Vlerësimi i kostove dhe përfitimeve sociale i rrugëve më të mira dhe më të sigurta për 40 për qind të popullsisë me më pak të ardhura dhe grupet e tjera vulnerabël: rasti shqiptar”, koston e aksidenteve llogariten si më poshtë:

Kostoja e aksidenteve në EURO

Lloji i aksidentit	Kostoja e aksidentit
Aksident me pasojë vdekjen	143,099
Plagosje e rëndë	11,283
Plagosje e lehtë	1,307

Burimi: “Vlerësimi i kostove dhe përfitimeve sociale për 40 % të popullsisë me më pak të ardhura dhe grupet e tjera vulnerabël: rasti shqiptar”.¹⁰

Studimi zbuloi se aksidentet rrugore ndikojnë në mënyrë të shpërpjesëtuara ndaj 40 % të popullsisë. 40 % popullsisë me më pak të ardhura, dhe, veçanërisht, pjesa prej 20 % me më pak të ardhura, janë më shumë në rrezik për t’u bërë viktima të aksidenteve rrugore.

Ndërkohë, sipas nenit 26 të Ligjit nr. 10076, datë 12 shkurt 2009, “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit”, kostoja e një aksidenti me pasojë vdekjen është deri në 150.000 dollarë amerikanë.

Ndërkohë, sipas nenit 26 të Ligjit nr. 10076, datë 12 Shkurt 2009, “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit”, kufijtë e përgjegjësisë minimale që mbulohen nga sigurimi për dëmet biologjike, ekzistenciale dhe morale (kosto njerëzore) të shkaktuara nga vdekja ose plagosja e rëndë në një aksident rrugor janë përcaktuar si më poshtë:

- Dëmi moral dhe ekzistencial, nga vdekja apo paaftësia, e pjesshme e përhershme: 7.700 Euro;
- Dëmi moral dhe ekzistencial, nga dëmtime të tjera: 3.850 Euro;

¹⁰ Projekti i financuar nga Banka Botërore, 2015

- Dëmi moral, nga paaftësia totale, e përhershme: 15.400 Euro;
- Dëmi ekzistencial, nga paaftësia totale e përhershme: 11.550 Euro;
- dëmi biologjik nga vdekja apo paaftësia totale e përhershme: 7.700 Euro.

Kufiri minimal i përgjegjësisë për çdo person të dëmtuar në një ngjarje të sigurimit është rreth 150.000 Euro.

Pra për sa më sipër mund të themi se siç rezulton nga kjo përlogaritje, kosto e dëmeve të shkaktuara nga aksidentet rrugore është shumë herë më e lartë se shpenzimet që duhet të kryhen për të përmirësuar sigurinë rrugore dhe për të mbrojtur jetën e qytetarëve.

Gjetje

Me gjithë punën e mirë bërë në përmirësimin e sigurisë rrugore në shërbim të përdoruesve të rrugës përsëri ka vend për përmirësimin e disa mangësive si:

- ✗ me gjithë përpjekjet nuk është mundësuar plotësisht që legjislacioni i sigurisë rrugore të jete i përafuar plotësisht me legjislacionin Evropian.
- ✗ klasifikimin, numërimin, inventarizimin e rrjetit rrugor me (km) sipas karakteristikave të tyre konstruktive, teknike dhe funksionale, në :
 - A. Autostradë;
 - B. Rrugë interurbane kryesore;
 - C. Rrugë interurbane dytësore;
 - D. Rrugë urbane kryesore;
 - E. Rrugë urbane dytësore;
 - F. Rrugë lokale.

është shumë i vjetër dhe i pa përditësuar është nga viti 2012, gjithashtu dhe i pa miratuar nga M.I.E.

- ✗ klasifikimi, numërimi, inventarizimi i rrjetit rrugor me (km) sipas karakteristikave të tyre konstruktive, teknike dhe funksionale sipas germave (B e C) /B. Rrugë interurbane kryesore/ C. Rrugë interurbane dytësore të cilat ndahen në:
 - A - Shtetërore,
 - B - Rrethi,
 - C - Rrugë të brendshme;
 - D - Komunale.

i cili edhe ai është shumë i vjetër pa përditësuar është nga viti 2012, gjithashtu dhe i pa miratuar nga M.I.E;

- ✗ që në fillimet e saj kjo ARRSH nuk ka patur një strukturë të veçantë për e cila të përgjigjet për sigurinë rrugore si drejtori apo sektor gjë e cila është edhe sot;
- ✗ punonjësve të ARRSH në periudha të ndryshme marrëdhëniet e tyre të punës ju rregullohen sipas ligjit 152/2013 “Për nëpunësin civil” duke ju ndryshuar dhe rregulluar marrëdhëniet e punonjësve në bazë të Kodit të Punës;
- ✗ pothuajse të gjithë punonjësit që merreshin me sigurinë rrugore nuk janë më në këto pozicione pune ose janë larguar nga ky institucion;
- ✗ të mungesës së ekspertëve që kanë të bëjnë me funksionimin e grupeve qendrore të drejtimit, mungesës së caktimit të anëtarëve të grupit në nivel qendror, mbledhjeve të rralla etj. Po kështu dhe grupet e ekspertëve lokal nuk mbledhen në nivel prefekturë dhe pak njohje kanë për domosdoshmërinë e zbatimit të rregullores së KNSRr-së.

- ✗ në përgjithësi sistemi i rrugëve në vendin tonë vuan thellësisht nga mungesa e financimit të qëndrueshëm për sigurinë rrugore dhe ndërhyrjeve me përparësi;
- ✗ nuk ka buxhet të ndarë për sigurinë rrugore në buxhetin e përgjithshëm të shtetit;
- ✗ nuk ekziston ndonjë zë i dedikuar për buxhetin e sigurisë rrugore për asnjë nga institucionet shtetërore që merren me këto çështje në vend;
- ✗ mangësi të fondeve për mirëmbajtjen e akseve rrugore nacionale dytësore që administrohen nga tre Drejtoritë Rajonale (Gjirokastrë, Tiranë, Shkodër) ku detyrimisht cenohet siguria rrugore e cila nuk mund të jetë në nivelet dhe standardet bashkëkohore, sepse shumica e akseve rrugore që mirëmbahen nga këto kontrata janë shumë të amortizuara, një pjese e tyre janë të pa asfaltuara;
- ✗ standardet e sigurisë së sistemit rrugor, duhet njihen me shumë dhe të përmirësohen duke i përfshirë të gjitha fazat për elementet e sistemit të sigurisë rrugore siç janë standarde që përfshijnë fazën e projektimit, ndërtimit dhe shfrytëzimit të rrugës nga përdoruesi i saj të ndara sipas kategorive të rrugëve;
- ✗ nuk ka standarde të miratuara për mënyrën e menaxhimit të administrimit të veprimtarisë të sistemit të sigurisë rrugore gjë e cila do të mundësonte më shumë rregulla strikte dhe përgjegjësi individuale për çdo institucion; një nga të metat e mëdha ka të bëjë me gjeometrinë e rrugës sepse në rrugët kombëtare janë zbatuar shumë standarde;
- ✗ mungesa e Bayy Passieve për shmangien nga qendrat e banuara, pasi jo vetëm shkurton kohën e udhëtimit por rrit shumë dhe sigurinë rrugore, si rezultat i shmangies së aksidententeve me këmbësorë ;
- ✗ numri i madh i hyrje – daljeve në rrugët kombëtare dhe prania e ndërtimeve të shumta në afërsi të rrugëve;
- ✗ i dhëniet e lejeve të ndërtimit pa kriter ndër vite nga ana e Pushtetit Lokal, dhënia e lejeve për një numër shumë të madh karburantesh etj.;
- ✗ në hartimin e planeve të ndryshme urbanistike në të cilat duhet rriten investimet që të parashikohen e realizohen rrugë paralele në afërsi të akseve rrugore kombëtare për të evituar hyrje – daljet e shpeshta;
- ✗ në të shumtën e rasteve furnizim vendosje e barrierave metalike të sigurisë rrugore është zbatuar jo në kushtet e standardëve të instalimit të tyre, ;
- ✗ vendosen barrierat metalike mbi mure betoni në lartësi deri 40 cm;
- ✗ nuk zbatohet distanca e barrierave metalike nga pengesat e mundshme në rrugë siç mund të jenë pemë me diametër më të madh se 100 mm, shtylla të ndriçimit rrugor, të tensionit elektrik, instalime të rrezikshme përgjatë rrugës, si kabina elektrike etj.;
- ✗ ekzistojnë shumë hyrje – daljet të cilat në të shumtat e rasteve nuk janë konform standardeve kjo sidomos për rrugët e kategorisë A dhe B siç janë raste për zonat e shërbimit;
- ✗ kalimet nëntokësore dhe mbikalimet, në të shumtën e rasteve janë ndërtuar në kundërshtim me kërkesat e nenit 25 të Kodit Rrugor, si dhe neneve 64 deri 66 të rregullores në zbatim të Kodit Rrugor;
- ✗ në rrjetin rrugor kombëtar në të shumtat e rasteve kryqëzimet e akseset janë jashtë standardeve të projektimit,

- ✗ në rrjetin rrugor kombëtar përveç ndërtimeve pafund anëve të rrugës ekzistojnë dhe rreth 900 (nëntëqind) pika tregtimi karburantesh, të cilat në shumicën e rasteve (90%) nuk kanë të realizuara aksesin sipas standardeve të projektimit.
- ✗ të Kodit Rrugor;
- ✗ shpejtësia e reagimit të kontraktorëve lë për të dëshiruar në rastet kur evidentohen rastet e dëmtimeve të ndryshme të segmenteve të caktuara të sistemit rrugor;
- ✗ nëse do të gruponim të dhëna e grumbulluara për sa më sipër rezulton se edhe mungesa e fondeve dhe investimeve sjell mangësi të rrjetin rrugor si:
 - *Gjeometrisë rrugës;*
 - *Shtresave rrugore;*
 - *Veprat e artit*
 - *Standardet e projektimit lidhur me hapësirën dritë;*
 - *Sinjalizimeve*
 - *Sigurisë pasive në rrugë;*
 - *Hyrje dalje në aksin rrugor;*
 - *Hyrje dalje jashtë kushteve teknike për subjekte që ushtrojnë veprimtarinë përgjatë rrugës;*
 - *Hyrje – dalje jashtë kushteve teknike të rrugëve dytësore në rrugë kryesore (pikat e konfliktit);*
 - *Ndërtimeve të ndryshme në kufirin rrugor;*
 - *objekte shërbimi të llojeve të ndryshme*
 - *karburante*
 - *objekte provizore*
 - *objekte të ndërtuara në brendësi të rambave të mbikalimeve*
 - *Kalimeve nëntokësore dhe mbikalimeve;*
 - *Vend kalimeve për këmbësorët dhe mungesa e zgjidhjes së vendkalimeve;*
 - *në mbikalime në disnivel; në kryqëzime; në ura; në nënkalime;*
 - *Hyrje dalje në qytete përgjatë akseve kombëtare;*
 - *Bokse jo funksionale;*
 - *Ngushtim i seksionit rrugor në vepra arti;*
 - *Ballët e mureve mbajtëse pa mbrojtje;*
 - *Mungesë e retroreflektimit të mjaftueshëm gjatë natës;*
 - *Mungesë e ndriçimit rrugor;*
 - *në aksin ku ekziston nuk është funksional;*
 - *pozicionim gabim i shtyllave të ndriçimit si në trafik ndarës ashtu dhe në pjesët anësore të rrugës;*
 - *mungon në rreth rrotullime dhe në stacionet e qëndrimit të udhëtarëve*
 - *Dëm i konsiderueshëm, vandalizëm apo shkatërrim;*
 - *Dëmtimet e trarëve të mbikalimeve nga mjetet me ngarkesë jashtë normë*
 - *Vjetërsia e sinjaleve- (shatë deri në dhjetë vjet) ;*
 - *Standardet e prodhimit të sinjalistikave;*
 - *Mungesë sinjalistike;*

KONTROLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS
RAPORT “Siguria rrugore në Shqipëri”

- *Dëmtime dhe humbja e reflektivitetit;*
- *Pozicion gabim;*
- *Fushë pamje të kufizuar nga objekte dhe bimësia e rrugës;*
- *Mos përputhje e sinjalizimit vertikal me horizontal;*
- *Tabelë me orientim të gabuar;*
- *Simbole me ngjytje;*
- *Identifikimi i tabelës;*
- *Vendosje reklamash dhe spote elektorale në tabelat e sinjalistikës;*
- *Mungon sinjalistika horizontale;*
- *Sinjalistika horizontale jo eficiente;*
- *Siguria pasive në rrugë (ku përfshihen barrierat metalike dhe betonit)*
 - *Barrierë metalike*
 - *Mangësi në kushtet teknike të montimit (terminalët, tranzitimi, pozicionimi, veprat e artit)*
 - *Barriera jo eficiente në funksion;*
 - *Dëmtimet nga aksidentet në akset rrugore;*
 - *Ndërprerje për akseset të paligjshme;*
 - *Mungesë barriere në anë të rrugës;*
 - *Barrierë betoni*
 - *Standardet e prodhimit të unifikuara dhe kushtet teknike të montimit*
- *Ndryshim në politikën e përdorimit të sinjalit;*
- *Instalim i pasaktë;*
- *Ndryshim i mesazhit apo destinacionit për të plotësuar detyrimet ndaj agjencive publike apo private;*
- *Lartësia e vendosjes nën standardet e duhura të instalimit;*
- *Ndryshimi në juridiksion, për shembull një rrugë lokale bëhet rrugë kombëtare;*
- *Ndryshime madhore në shpërndarjen e sinjaleve;*
- *ndërtimi i rrugëve të reja;*
- *Problematika e vendndalimeve për mjetet e transportit publik në akset kombëtare*
- *Problematika me kantieret e ndërtimit të rrugëve*
 - c. *në kantiere në të cilat nuk punohet;*
 - *Rrugë nën trafik;*
 - *Mungon sinjalistika provizore;*
 - *Kantiere të cilat janë ndërprerë dhe janë rivënë në punë për mungesë fondesh;*
 - d. *në kantiere në të cilat punohet dhe zbatohet projekti;*
 - *Mungon menaxhimi i trafikut në kantier;*
 - *Sinjalistika në kantier është e paplotë;*
- *Mangësi në zbatimin e kritereve mbi vendosjen e reklamave në anë të rrugë dhe në mbikalime*
 - *reklama të jashtë ligjshme anës rrugës*
 - *reklama në mbikalime dhe vepra arti*

- *reklama të vendosura në sinjalistikën vertikale*
- *etj.*
- ✗ mungesa e një metode sistematike për identifikimin, analizimin dhe trajtimin e pozicioneve të pikave të zeza të rrezikshme në rrjetin rrugor;
- ✗ mungesa dhe analiza e kostos, rentabilitetit dhe përshtatshmërisë mënyrës menaxhimit dhe administrimit sigurisë rrugore sepse përveç kostove tragjike njerëzore, aksidentet rrugore përbëjnë edhe një barrë të lartë për ekonominë e vendit tonë në drejtim të përmirësimit:
 - cilësisë jetës të përdoruesit të rrugës,
 - buxhetit të shtetit,
 - buxheteve të familjeve të dëmtuara,
 - buxheteve të bizneseve,
 - etj.

Konkluzione:

- Në mënyrë që shtimi i udhëtimeve të mos çojë në rritjen e numrit të aksidenteve, duhen marrë masa efektive në lidhje me një sërë aspektesh të sigurisë rrugore siç janë: përgatitja/testimi i drejtuesve të mjeteve, kontrolli i mjeteve për drejtim të sigurt, sjellja e përdoruesve të rrugës dhe siguria e infrastrukturës rrugore. Vende 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.
- Është shumë e rëndësishme kryerja e reformave të vazhdueshme në mirë menaxhimin e sigurisë rrugore në shërbim të përdoruesit të rrugës në mënyrë të qëndrueshme dhe gjithëpërfshirëse sepse ofron përfitime social-ekonomike të barabarta dhe për brezat e ardhshëm, sipas parimeve të politikave edhe të BE-së
- Adoptimi i politikave të zhvillimit në fushën e qarkullimit dhe sigurisë rrugore, të konkretizuara në programet afatshkurtra dhe afatmesme të objektivave, që bëjnë të mundur parandalimin dhe minimizimin e aksidenteve rrugore, nëpërmjet aplikimit të normave dhe standardeve evropiane, të pasqyruara në legjislacionin bazë të transportit rrugor, për të gjithë komponentët me karakter institucional dhe legjislativ, në shërbim të sigurisë së lëvizjes të përdoruesve të rrugës. Qëllimet strategjike në fushën e sigurisë rrugore duhet të synojnë të krijojnë një kuadër zhvillimi të qëndrueshëm të sektorit të transportit rrugor, do të garantojnë përdorimin efikas të burimeve, si dhe do të sigurojnë fonde të mjaftueshme për programet e sigurisë rrugore, duke garantuar standarde të larta në arritjen e objektivave të sigurisë rrugore. Pa përmirësimin e politikave sektoriale në fushën e sigurisë rrugore, rritjen e investimeve, shtimin e projekteve, etj., për arritjen e qëllimit në shërbim të mbrojtjes së jetës dhe shëndetit të njerëzve nuk do të bëjnë të mundur parandalimin dhe minimizimin e aksidenteve rrugore. ku në mënyrë të përmbledhur po i rendisim si më poshtë në drejtim të:
 - ndryshimeve të nevojshme ligjore me qëllim menaxhimin e trafikut dhe rritjen e sigurisë rrugore dhe përshtatjen e legjislacionit shqiptar me atë evropian;

KONTROLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS
RAPORT “Siguria rrugore në Shqipëri”

- shtimit të financimeve buxhetore për përmirësimin e infrastrukturës rrugore dhe të sigurisë si mirëmbajtjen dhe përmirësimin e atyre ekzistuese ashtu dhe në ndërtime të reja;
- përmirësimin të cilësisë së rrugëve dhe sinjalistikës rrugore, në përputhje me standardet evropiane;
- funksionimin të auditimit të sigurisë rrugore, për integrimin e elementeve të sigurisë rrugore, që nga momenti i projektimit e deri në realizim;
- forcimin të disiplinës së qarkullimit rrugor dhe menaxhimi i shpejtësisë së lëvizjes së automjeteve;
- pajis me leje drejtimi nëpërmjet rritjes së cilësisë së mësimdhënies dhe testeve të kandidatëve për drejtues mjetesh;
- rritjes së cilësisë së inspektimit teknik të mjeteve rrugore;
- edukimi publik të përdoruesve të rrugës me rregullat e qarkullimit rrugor të gjithë grup moshave, veçanërisht të moshës parashkollore dhe të shkollave të ciklit të ulët;
- përmirësimin të shërbimeve ndaj qytetarëve.

Rekomandime:

- ✓ Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Ministria e Brendshme dhe ARRSH në bashkëpunim të mundësojnë përmirësimet përkatëse ligjore për sigurinë rrugore dhe hartimin e tyre të përafuara me legjislacionin Evropian;
- ✓ Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe ARRSH në bashkëpunim të mundësojnë:
 - klasifikimin, numërimin, inventarizimin e rrjetit rrugor me (km) sipas karakteristikave të tyre konstruktive, teknike dhe funksionale, në :
 - A. Autostradë;
 - B. Rrugë interurbane kryesore;
 - C. Rrugë interurbane dytësore;
 - D. Rrugë urbane kryesore;
 - E. Rrugë urbane dytësore;
 - F. Rrugë lokale.
 - klasifikimin, numërimin, inventarizimin e rrjetit rrugor me (km) sipas karakteristikave të tyre konstruktive, teknike dhe funksionale sipas germave (B e C) /B. Rrugë interurbane kryesore/ C. Rrugë interurbane dytësore të cilat ndahen në:
 - A - Shtetërore,
 - B - Rrethi,
 - C - Rrugë të brendshme;
 - D - Komunale.

KONTROLI I LARTË I SHTETIT
 DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS
 RAPORT “Siguria rrugore në Shqipëri”

- marrjen e masave përkatëse për të krijuar sektorin e sigurisë rrugore me detyrat të përcaktuara edhe në rregulloren e brendshme;
- shtimin e fondeve buxhetore për tre Drejtoritë Rajonale (Gjirokastrë, Tiranë, Shkodër) për mirëmbajtjen e akseve rrugore nacionale dytësore që administrohen nga to;
- hartimin dhe miratimin e standardeve mbi mënyrën e menaxhimit e administrimit të veprimtarisë të sistemit të sigurisë rrugore;
- ushtrimin e kontrolleve në rrjetin rrugor kombëtar për mbylljen e ndërtimeve jashtë kriterëve ligjore si dhe të rreth 900 (nëntëqind) pika tregtimi karburantesh, të cilat në shumicën e rasteve nuk kanë të realizuara aksesin sipas standardeve të projektimit;
- shtimin e fondeve buxhetore dhe investimeve për të mundësuar korrigjimet e rrjetit rrugor në drejtim të :
 - *Gjeometrisë rrugës;*
 - *Shtresave rrugore;*
 - *Veprave artit;*
 - *Sinjalizimeve;*
 - *Sigurisë pasive në rrugë;*
 - *Hyrje dalje në akset rrugore;*
 - *Largimit ndërtimeve të ndryshme në kufirin rrugor;*
 - *Kalimeve nëntokësore dhe mbikalimeve;*
 - *Vend kalimeve për këmbësorët;*
 - *Ngushtim i seksionit rrugor në vepra arti;*
 - *Mungesës e retroreflektimit të mjaftueshëm gjatë natës;*
 - *Dëmeve nga vandalizëm apo shkatërrim;*
 - *Vjetërsisë e sinjaleve- (shatë deri në dhjetë vjet) ;*
 - *Ndryshimit në politikën e përdorimit të sinjalit;*
 - *Instalimit të pasaktë të sinjalistikës ;*
 - *Lartësia e vendosjes nën standardet e dubura të instalimit të sinjalistikës;*
 - *Vendndalimeve për mjetet e transportit publik në akset kombëtare;*
 - *Mungesë sinjalistike;*
 - *Mungesë e ndriçimit rrugor;*
 - *Zbatimit kriterëve mbi vendosjen e reklamave në anë të rrugë dhe në mbikalime*
 - *Ndërtimit rrugëve të reja;*
 - *etj.*
- përcaktimin e një procedure sistematike për identifikimin, analizimin dhe trajtimin e pozicioneve të pikave të zeza të rrezikshme në rrjetin rrugor dhe eliminimin e tyre;
- realizimin e analizës kosto, rentabilitetit dhe përshtatshmërisë mënyrës menaxhimit dhe administrimit sigurisë rrugore;

3.1.2 A garantojnë strukturat shtetërore përgjegjëse për sigurinë rrugore zbatimin e ligjit në parandalimin e sjelljeve të rrezikshme si dhe krijimi i një ambienti të sigurt dhe miqësor të rrugës për përdoruesit e saj?

Aksidentet rrugore përbëjnë një ndër problemet më të rënda në vendin tonë dhe kudo në botë. Kjo si për shkak të rritjes së shpejtë të kërkesës për lëvizje të lirë e të sigurtw, por dhe mungesës së eksperiencës nga ana e enteve pronare për zgjidhjen e problemeve që kanë të bëjnë me trafikun rrugor. Në këto kushte, trajtimi i problemeve të sigurisë së lëvizjes të përdoruesve të rrugës, mbeten probleme sa të rëndësishme aq edhe evidente, të cilat duhet të jenë me prioritet për zgjidhje, në shërbim të mbrojtjes së jetës dhe shëndetit të njerëzve, por dhe të pronës.

Auditimi i Sigurisë Rrugore është një proces që synon parandalimin dhe zvogëlimin e aksidenteve rrugore. Krahas përmirësimit të cilësisë së rrugëve dhe sinjalistikës rrugore, në përputhje me standardet evropiane, duhet të implementohet detyrimit dhe me kujdes auditimi i sigurisë rrugore, që nga momenti i projektimit, në realizimin e investimit dhe më pas në shfrytëzim, si një nga drejtimit e rëndësishme të planit të veprimit të strategjisë kombëtare të sigurisë rrugore, por dhe në rekomandimet e asistencës së Bankës Botërore për Sigurinë Rrugore dhe programit EU – SEETO “Mbështetje për zbatimin e masave të plan veprimit të sigurisë rrugore”

Auditimi i sigurisë rrugore duhet të kryhet që në fazën e projektimit (projekt idesë dhe projektit të zbatimit), deri në përfundimin e plotë të rrugës, pra në momentin e hapjes për trafikun, për rrugët e reja apo të rehabilituara, por edhe në rrugët ekzistuese.

Një auditim i sigurisë rrugore është “një ekzaminim formal i një projekti ekzistues apo të ardhshëm rrugë ose trafiku, ku një ekip i pavarur dhe i kualifikuar raporton mbi aksidentet e mundshme të projektit dhe gjendjen e sigurisë”.

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 bën të mundur që projektimi dhe ndërtimi i objekteve të trafikut rrugor të jetë sa më eficient dhe i sigurt.

Një ekip i aftë auditimi mund të identifikojë dhe eliminojë një element pasigurie në një projekt rrugë, riparimi i të cilit mund të kushtonte shumë më tepër pasi të jetë ndërtuar rruga. 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.

Brenda fushës së sigurisë rrugore, ndodhen dy procese madhore – njëri është proaktiv, dhe synon të parandalojë aksidentet, ndërkohë që tjetri është reaktiv dhe synon të zvogëlojë numrin e aksidenteve në një objekt. Procesi i auditimit të sigurisë rrugore është proaktiv – ai identifikon problemet e sigurisë para ndërtimit të një rrugë. Rishikimet e pikave të nxehta të aksidenteve, në anën tjetër, aplikojnë aftësi të ngjashme teknike por në një mënyrë reaktive. Ky proces përdor të dhënat e aksidenteve dhe aftësitë teknike për të ulur pikat e nxehta të aksidenteve.

Ideja për Auditimin e sigurisë rrugore ka ardhur për shkak të seksioneve të rrezikshme në rrugë dhe interseksioneve edhe përgjatë rrugëve të reja të ndërtuara në shumë vende. Pas gati dy dekadave të përvojës me Auditimin e sigurisë rrugore në të gjithë botën - si në Britaninë e Madhe, Australi, Suedi, Gjermani dhe Danimarkë - kjo procedurë është e njohur si një mjet inxhinierik nga më të rëndësishmet në duart tona. Me Direktivën e Parlamentit Evropian dhe të

Këshillat Nr.2008/96 “Për menaxhimin e sigurisë në infrastrukturën rrugore”, botuar në nëntor 2008, Bashkimi Evropian nxori një vendim të qartë të auditimit të sigurisë rrugore i cili do të jetë i detyrueshëm për rrjetin rrugor trans-evropian në vitet e ardhshme. Në direktivë është përmendur ASR si pjesë e një pakete të masave të sigurisë rrugore si në vijim:

- Vlerësimin e ndikimit të sigurisë rrugore,
- Auditimin e sigurisë rrugore për fazat e projektimit të rrugëve,
- Siguri të lartë dhe menaxhimin e rrjetit rrugor në veprim (duke përfshirë menaxhimin e rrezikut të lartë në seksionet rrugore),
- Inspektime të sigurisë rrugore për rrugët ekzistuese,
- Në analizën e thellë në aksident.

Për sa më sipër me gjithë masat e marra në vendin tonë për auditimin e sigurisë rrugore përgjigjet e pyetësorëve dhe bashkëbisedimi me ekspertë të fushës mbi auditimin e sigurisë rrugore rezulton se:

- ✓ Nuk është kryer si duhet auditimi i sigurisë rrugore i cili 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. Auditimi është i detyrueshëm për çdo projekt për ndërtimin dhe rehabilitimin e rrugëve apo instalimeve të tjera të trafikut nga pikëpamja e sigurisë rrugore. Auditimet janë si gishtat e dorës dhe janë kryer nga auditues të huaj sipas projekteve të cilët do të paraqesim më poshtë në mënyrë të detajuar;
- ✓ Auditimi i sigurisë rrugore duhet të kryhet nga subjekte juridike. Gjatë vitit 2017, janë certifikuar audituesit/inspektorët e parë, 26 persona, ardhur nga institucione të ndryshëm që kanë objekt sigurinë rrugore si ARRSH, Instituti i Transportit, MIE, Fakulteti i Inxhinierisë, ekspertë të aksidenteve e të sigurisë rrugore, e tjerë. Deri tani, nuk është organizuar asnjë kurs tjetër trajnimi, sa të evidentohen rezultatet nga grupi i parë i audituesve. Gjithashtu, performanca e vendosjes së sinjalistikave vertikale dhe horizontale në rrjetin rrugor shqiptar në shërbim të përdoruesve të saj nuk është audituar, nga specialistët e ARRSH janë kryer vetëm inspektime në segmente të ndryshëm rrugorë;
- ✓ Nuk ka institucione shtetërore të ngarkuar me auditimin e sinjalistikave vertikale dhe horizontale në rrjetin rrugor shqiptar në shërbim të përdoruesve të saj, por ka auditues dhe shoqëri auditimi private, me drejtues teknik personat të cilët janë certifikuar ku vlen të theksohet se 26 audituesit e certifikuar janë punonjës të institucioneve shtetërore të cilëve nuk ju lejohej të auditonin “projektet që realizojnë vetë ose me fjalë të tjera të auditonin veten e tyre”. Pra si përfundim mund të themi se institucionet shtetërore me punonjësit e tyre deri më sot kanë kryer vetëm inspektime të pjesshme apo dhe të plota në rrugë të ndryshme por jo auditime. Gjithashtu kjo dhe për faktin se subjekti që kryen auditimin e sigurisë rrugore, caktohet në përputhje me legjislacionin e prokurimit të fondeve publike si dhe personat e certifikuar si auditues, përfaqësues të këtyre subjekteve, duhet të kenë përvojë pune mbi 5 vjet në fushën e sigurisë rrugore;
- ✓ Nuk rezulton që auditimi i sigurisë rrugore të jetë pjesë integrale e procesit të hartimit të projekteve të infrastrukturës dhe kryhet në fazat e projekt idesë, të projektit të zbatimit dhe gjatë të gjithë periudhës së ndërtimit dhe asaj të kolaudit;

- ✓ Auditimet janë kryer vetëm nga ekspertë të huaj auditimin e të cilëve do ta paraqesim më poshtë për të kuptuar se si në një rrugë e re janë konstatuar aq shumë defekte të cilat mund të ishin korrigjuar më parë nëse do të ishte audituar projekti i rrugës si dhe zbatimi i saj, për të mos kryer më investime të reja apo financime shtesë nga buxheti i shtetit;
- ✓ Nëse do të kryhej auditimi që në projekt subjekti projektues është i detyruar të marrë në konsideratë raportin e auditimit të sigurisë rrugore dhe të reflektojë mbi përmbajtjen e tij duke përpiluar me shkrim arsyet e pranimet ose jo të raportit, apo duke dhënë një zgjidhje tjetër, nga ajo e propozuara dhe i dorëzon nga një kopje, entit pronar të rrugës, njësisë së monitorimit e kontrollit të procesit të auditimit në ministrinë që mbulon veprimtarinë e transportit dhe vetë subjektit juridik që ka kryer auditimin. Për sa më sipër realizimi i këtij auditimi do të ulte kostot e rrugës dhe do të garantonte një siguri rrugore cilësore;
- ✓ ARRSH dhe strukturat e saj nuk kanë standarde të përcaktuara sa duhet të jetë numri i punonjësve që merren me garantimin e sigurisë rrugore në sistemin rrugor, gjithashtu stafi i punonjësve që merren me garantimin e sigurisë rrugore në rrjetin rrugor ka lëvizur duke u larguar nga puna ose ndryshuar pozicion

Tre janë auditimet e kryera nga ekspertët e huaj për sigurinë rrugore rezultatet e të cilave tregojnë shumë mangësi kështu rruga Milot – Rrëshen megjithëse ka mbaruar ekzistojnë shume mangësi, gjë që tregon se sa i rëndësishëm është auditimi dhe ngritja e strukturave për kryerjen e këtij procesi, kështu janë kryer :

- ✚ Auditimi i sigurisë rrugore, në fazën përfundimtare të sapo hapjes së segmentit rrugor Milot – Rrëshen, në kuadrin e implementimit të projektit të Swe Road, për sigurinë rrugore;

PËRMBLEDHJE:

38. Funksioni, projektimi dhe elementet operacionale

Duhet t'i kushtohet vëmendje e veçantë parandalimit të aksese ekzistuese dhe ardhshme të pronave të paluajtshme private në rrugën kryesore.

39. Prerja tërthore

Shpatet e brendshme atë pa mbrojtura me parapete janë shume të mprehta, me rënie 1:1.5 (3:2) dhe me kuneta të hapura me shpate të pasme të mprehta. Automjetet do të kthehen dhe të kapen në shpatet e mprehta të kunetave. Kjo çon edhe në destabilizimin e veprës dhe shkurtimin e jetës së saj.

40 Shtrirja

Në Lot-in 3 janë dy kthesa me rreze minimale për shpejtësi 80 km/h (R=250 m në km 22+300 dhe në km 22+700).

41. Nevojat e përdoruesve të pambrojtur të rrugës, qëndrimet e transportit publik.

Të gjitha nevojat e përdoruesve të pambrojtur të rrugës duhet të merren parasysh në fazën e projektimit të rrugës. Pozicionimi i qëndrimeve të autobusëve duhet të jete sipas praktikave të BE-se dhe të përfshihen në standardet e projektimit.

42. Veprat e artit dhe instalimet e sigurisë pasive

Të gjitha problemet dhe rekomandimet e dhëna në Lot-et 1 dhe 2 në lidhje me veprat e artit dhe instalimet e sigurisë pasive duhet të merren në konsideratë gjatë ndërtimit të Lot-it 3.

Audituesit: Dejan Jovanov, PhD Transport and Traffic Eng - RSA Specialist Torbjorn Karlsson,

- ✚ Auditimi në kuadrin e projektit CONNECTA të SEETO-s, ku gjatë vitit 2018, është audituar projekti i By Pass-it të Gjirokastrës nga auditues të huaj, në fazën e projektit të detajuar.
- ✚ Auditimi në kuadrin e projektit CONNECTA të SEETO-s, janë inspektuar nga inspektorë të huaj, 4 segmente rrugore me rrezikshmëri të lartë :
 - 1- Fushë Krujë – Lezhë
 - 2- Shkodër – Koplik
 - 3- Fier – Vlorë
 - 4- Tiranë – Durrës

Për sa më sipër të katër këto auditime raportet u janë vënë në dispozicion projektit të mirëmbajtjes së Bankës Botërore, me qëllim marrjen në konsideratë të tyre.

Rruga me të gjithë elementët e vet, trotuare, semafor vijëzime, tabela të gjitha llojeve, mjetet motorike, qofshin vetjake apo publike, biçikletat etj., na shërben që ne të kryejmë aktivitete sa më normale gjatë ditës. Për mbarëvajtjen më të mirë të këtij aktiviteti njerëzit janë në një mëndje e kanë rënë dakord për të patur rregulla e norma që pasqyrohen në kode e ligje ndaj të cilave qëndrimet vijnë e bëhen nga më të larmishmet. Pikërisht tek të kuptuarit dhe sjelljet e shumëllojshme gjenden shkaqet e aksidenteve me pasojë jo vetëm marrjen e plagëve por edhe me humbje jetë njerëzish. Prandaj njerëzit kanë vendosur ligje për të disiplinuar mënyrën e të kuptuarit për të gjithë njësoj dhe zbatimi i të cilave monitorohet dhe kontrollohet nga policia e qarkullimit rrugor.

Historik i shkurtër i Policisë së shtetit shqiptar. Policia Shqiptare mori jetë më 13 Janar 1913, krahas institucioneve të tjera të sigurisë e qetësisë që krijoi qeveria e Përtashme e Vlorës.

Funksionimi i saj ishte nevojë jetike e shtetit por edhe kërkesë e publikut, sepse në thelbin e misionit të saj ka qenë kurdoherë “shërbimi ndaj shtetit dhe komunitetit, për të mbajtur rendin e qetësinë e vendit dhe zbatuar ligjet”. Organizimi fillestar i Policisë u bë në bazë drejtorie me qendër në Vlorë, e drejtuar fillimisht nga gjakovari Halim Gostivari e më pas nga tepelenasi Fehmi Mezhgorani.

Në vitet 1919-1920, qeveria vlerësoi rëndësinë e Policisë, organizoi Drejtorinë e Përgjithshme të Qetësisë Botore dhe u dha kompetenca nënprefekturave e prefekturave që të organizojnë zyrat e Policisë dhe të caktojnë policët në detyrë. Strukturat e Policisë Vendore u shtrinë në 14 nënprefektura, me efektiv 5 komisarë, 8 nën komisarë, 43 policë dhe u emërtuan “komiseri”.

Në vitin 1927 dhe 1928 kemi përpjekje për organizimin e Policisë sipas modelit italian dhe në zbatim të ligjit për Administratën Civile, duke synuar dhënien e të gjithë kompetencave prefektit për kontrollin e policisë.

Periudha 1939-1944 ishte në peshën e Luftës së Dytë Botërore dhe Policia në më të shumtën ishte strukturë e qetësisë në rrethana specifike që sjell lufta.

Çlirimi nga pushtimi nazifashist i vendit solli politika të reja në misionin e policisë. Bërthamat e njëjse policore të krijuara në zonat e çliruara gjatë luftës ishin të gatshme të merrnin përgjegjësinë e mbajtjes së qetësisë në vend.

Në maj 1945 mori jetë dokumenti zyrtar për organizimin e ri të policisë, kur u riorganizuan

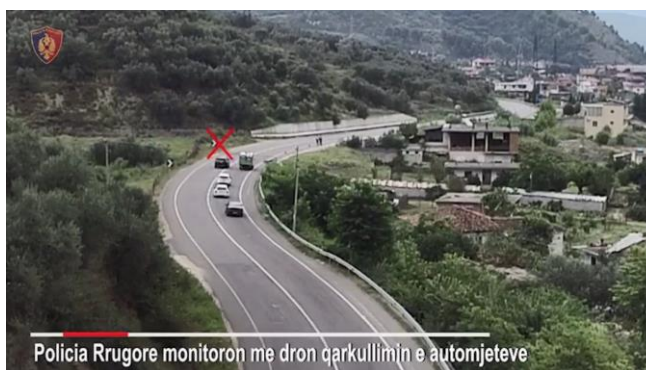
strukturat ushtarake të komandave të qarqeve dhe u krijua Policia Popullore.

Periudha 1992 e në vijim u shoqërua me reformimin e strukturave, personelit, standardeve të policimit dhe përmirësimin e ndjeshëm të infrastrukturës. Potencialet intelektuale e profesionale të Policisë Shqiptare janë të nivelit dhe standardeve që sigurojnë efikasitet të lartë në përmbushjen e misionit të saj, kryerjen ligjore e profesionale të përgjegjësi, si në fushën e krimit të organizuar ashtu edhe në atë të policimit në tërësi.

dje



sot



Sot Drejtoria e Policisë Rrugore në Drejtorinë e Përgjithshme të Policisë me Drejtoritë e saj në 12 qarqet luan një rol të rëndësishëm për të parandaluar sjelljet e rrezikshme të përdoruesve të rrugës në zbatim të ligjit në fushën e qarkullimit rrugor. Puna e tyre në vijimësi me gjithë problematikat e saj ka patur në përgjithësi rritje në realizimin e objektivave në drejtim të rritjes së sigurisë rrugore, për sigurimin e një trafiku normal për përdoruesit e rrugës, parandalimin e aksidenteve automobilistike, sensibilizimin e opinionit publik për rritjen e edukatës rrugore dhe shtimit të besimit në komunitet.

Gjithashtu puna e tyre për zbatimin e ligjit e cila ka veçanërisht rol të fortë për të parandaluar sjelljet e shpeshta të rrezikshme të përdoruesve të rrugës është mbështetur edhe mbi eksperiencën e përfituar gjatë viteve, si dhe nga përvoja e bashkëpunimit që ka me partnerë të huaj për Sigurinë Rrugore që asistojnë në vendin tonë, me qëllim përmirësimin e nivelit të treguesve në uljen e numrit të aksidenteve rrugore dhe minimizimin e pasojave të tyre, duke ushtruar kontrolle për arritjen e zbatimit të ligjit në të gjithë akset rrugore të vendit duke evidentuar dhe ndëshkuar kundërvajtjet, që përbëjnë shkaqet të cilat do të mbulonin rreth 78% të vdekjeve dhe 55% të plagosjeve që janë regjistruar gjatë viteve të fundit dhe janë gjithmonë burim i shtuar rreziku për ndodhjen e aksidenteve, si:

- Tejkalimi i normave të shpejtësisë,*
- Drejtimi i mjetit nën ndikimin e pijeve alkoolike dhe lëndëve psikotrope,*

KONTROLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS
RAPORT “Siguria rrugore në Shqipëri”

- c) Drejtues mjeti të pa pajisur me leje drejtimi,
- d) Vendorsja e rripit të sigurimit dhe kaskës mbrojtëse nga drejtuesit e ciklomotorëve dhe motoçiklistët,
- e) ndërrimi i korsive dhe “injoinimi i tjetrit në trafik”
- f) mosrespektimi i dritës së kuqe të semaforit,
- g) etj.

Përveç sa më sipër rezulton se shërbimi i policisë rrugore ka përveç detyrave operacionale të kontrollit, mjaft detyra administrative e ndjekje të vazhdueshme të përcaktuara ekskluzivisht në Kodin Rrugor, si:

- a) hartimin, evidentimin, afatat e njoftimit, shqyrtimit dhe të ankimimit të “procesverbaleve të konstatimit të shkeljeve”,
- b) ndjekjen e procedurave në plotësimin e dokumentacionit në aksidentet apo ngjarjet rrugore, e kryesisht për masat administrative plotësuese ndaj mjetit apo drejtuesit të mjetit,
- c) ndjekjen e vjeljes së gjobave dhe administrimin e këtij dokumentacioni;
- d) detyra të ndryshme operacionale si polici e shtetit;
- e) etj.

Shtimi i përpjekjeve të shërbimit të policisë rrugore për zbatimin e ligjit dhe disa prej rregullave të sjelljes së drejtuesve të mjeteve që kanë të bëjnë kryesisht me drejtimin e mjetit nën efektin e pijeve alkoolike, parakalime të gabuara dhe qarkullimi me shpejtësi mbi normat e lejuara, do të bënte të mundur reduktimin e numrit të plagosjeve dhe vdekjeve nga aksidentet rrugore, sepse siguria rrugore është një shqetësim i madh shoqëror dhe aksidentet rrugore janë një problem i rëndësishëm shëndetësor dhe ekonomik, me të cilin përballet vendi ynë.

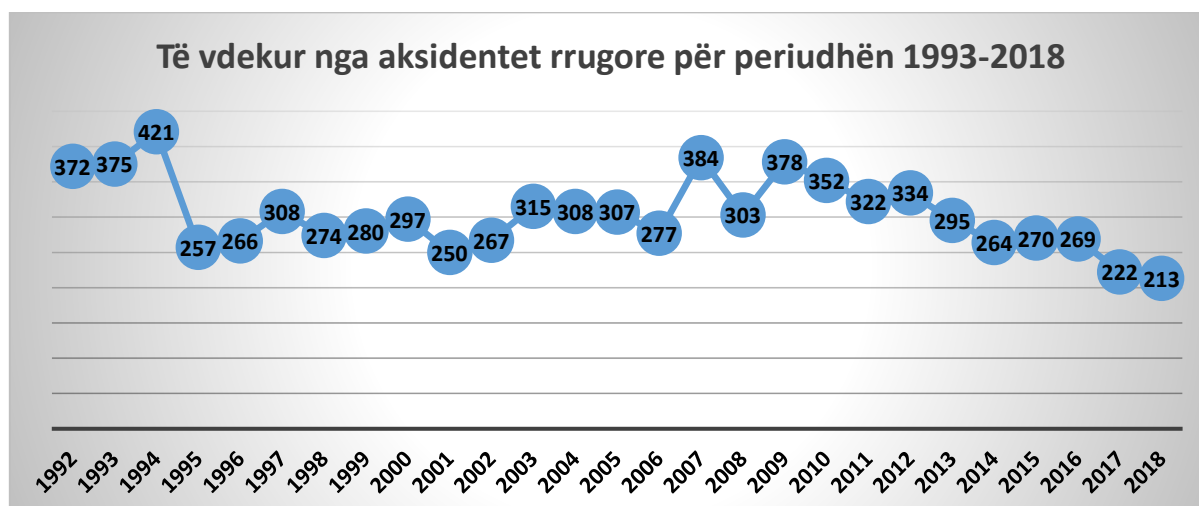
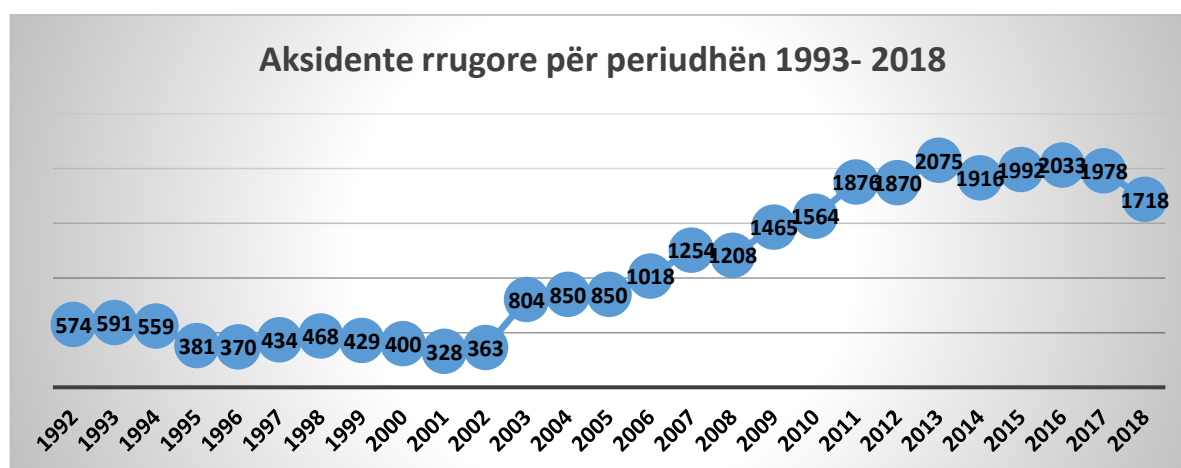
Treguesit e sigurisë rrugore gjatë periudhës 1992 - 2018 sipas viteve, janë në tabelën e mëposhtme:

N/R	VITI	AKSIDENTE	TE VDEKUR	TE PLAGOSUR
1	1992	574	372	449
2	1993	591	375	547
3	1994	559	421	535
4	1995	381	257	333
5	1996	370	266	258
6	1997	434	308	339
7	1998	468	274	383
8	1999	429	280	336
9	2000	400	297	250
10	2001	328	250	228
11	2002	363	267	250
12	2003	804	315	804
13	2004	850	308	875
14	2005	850	307	875
15	2006	1018	277	1051
16	2007	1254	384	1344
17	2008	1208	303	1251
18	2009	1465	378	1462
19	2010	1564	352	1716

KONTROLLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS
RAPORT “Siguria rrugore në Shqipëri”

20	2011	1876	322	2150
21	2012	1870	334	2235
22	2013	2075	295	2503
23	2014	1916	264	2357
24	2015	1992	270	2403
25	2016	2033	269	2500
26	2017	1978	222	2389
27	2018	1718	213	2078
TOTALI		29368	8180	31901

Grafikisht, numri i aksidenteve rrugore të ndodhura sipas viteve, gjatë periudhës 1992 - 2018, paraqitet:



Problemi i sigurisë rrugore na takon të gjithëve. Të gjithë ne jemi përdorues të rrugës si në rolin e drejtuesit të automjetit, këmbësorit, biçiklistit apo të pasagjerit, prandaj pra me fjalë të tjera **“Siguria rrugore fillon nga ne”**. Siguria rrugore është një problem kompleks ku përfshihen: rrugë të sigurta, mjete rrugore më të sigurta, drejtues mjetesh më të aftësuar, ndërgjegjësim dhe

informim i përdoruesve të rrugës dhe publikut, si dhe ndëshkim i shkelësve të ligjit. Pikërisht në këtë kontekst, ku ndërthuren probleme të rrugëve, por edhe të edukatës së përgjithshme qytetare, të një tradite të munguar, numri i lartë i aksidenteve, përbën një shqetësim shumë të madh qytetar dhe institucional.

Zbatimi i ligjit në fushën e qarkullimit rrugor luan një rol të rëndësishëm për të parandaluar sjelljet e shpeshta të rrezikshme të përdoruesve të rrugës. Kështu një faktor i rëndësishëm në zbutjen e aksidenteve rrugore janë dhe ndryshimet e miratuara vitet e fundit në Kodin Rrugor, ndryshime të cilat ashpërsuan masat administrative ndaj drejtuesve të automjeteve që shkelin rregullat e qarkullimit rrugor, sidomos në drejtim të vendosjes së rripit të sigurimit, drejtimit të motorit pa kaskë mbrojtëse, qarkullimit me shpejtësi tej normave të lejuara, drejtimit të mjeteve nën ndikimin e pijeve alkoolike dhe lëndëve psikotrope, kanë patur një ndikim pozitiv në drejtim të sjelljes së përdoruesve të rrugës, etj. Megjithëse janë ashpërsuar masat administrative ndaj drejtuesve të automjeteve që shkelin rregullat e qarkullimit rrugor përsëri ka vend për përmirësime të tjera sepse sipas edhe bashkëbisedimit me specialistë të fushë duhet ndërhyrë në ashpërsimin e masave në Kodin Rrugor edhe në rastet kur drejtuesit e mjeteve e drejtojnë mjetin e tyre në rrugë duke përdorin celularin madje aq shqetësuese është bërë kjo sa shumë drejtues mjeteve kanë filluar të shkruajnë kur mjeti i tyre është në lëvizje, gjithashtu i drejtuesve të mjeteve, motorëve, që përsëritin në mënyrë të vazhdueshme të njëjtat të shkelje të rregullave të qarkullimit, kjo për faktin se nuk mund të ndëshkohet njësoj një drejtues mjeti i cili shkel rregullat në mënyrë të vazhdueshme me një drejtues mjeti që e ka kryer ato për herë të parë ose në mënyrë të rastësishme.

Vazhdimi i përpjekjeve të mëdha dhe puna e vazhdueshme e shërbimit të policisë rrugore e cila është e përqendruar në zbatimin e ligjit dhe rregullave të sjelljes së drejtuesve të mjeteve që kanë të bëjnë kryesisht me drejtimin e mjetit nën efektin e pijeve alkoolike, parakalime të gabuara dhe qarkullimi me shpejtësi mbi normat e lejuara, do të ishte më rezultative nëse do të bënte të mundur reduktimin në maksimum të numrit të aksidenteve e kryesisht ato me plagosjeve dhe humbje jete. Por përmbushja e këtyre detyrave kërkon që shërbimi i policisë rrugore të kompletohet me burimet e nevojshme logjistike, mjete dhe pajisje bashkëkohore për monitorimin e zbatimit të ligjit dhe aftësinë për të marrë pjesë në mënyrë aktive së bashku me agjencitë e tjera në përpjekjet e përbashkëta për të zgjidhur problemet e sigurisë rrugore.

Disa nga drejtimet më të evidentuara dhe të shqyrtuara në ndodhjen e aksidenteve do të gruponim në:

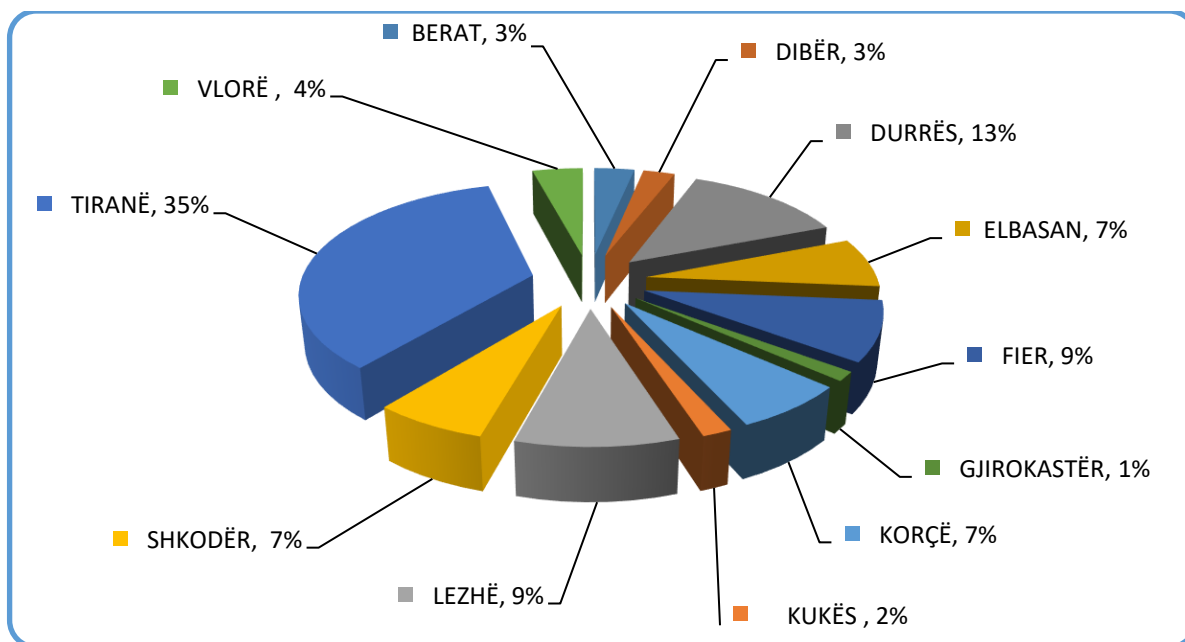
- raste të aksidenteve nga drejtimi i mjeteve nga persona të pa pajisur me leje drejtimi apo dëshmi aftësie;
- raste të aksidenteve nga drejtimi i mjeteve nga drejtues të cilët janë nën ndikimin e përdorimit të alkoolit megjithëse nga policia janë kryer kontrolle të shpeshta të drejtuesve të mjeteve nëpërmjet testeve të alkoolit, si dhe shtimit të masave në kodin rrugor ky fenomen vazhdon të jetë problematik dhe shqetësues, prandaj mendojmë që policia duhet të rrisë më shumë kontrollet dhe dënimin e këtyre personave të cilët jo vetëm aksidentojnë veten e tyre por edhe të bashkudhëtarëve ose drejtuesve të mjeteve të tjera e pasagjerëve të tyre me të cilët mund të kryejnë përplasjet apo dhe këmbësorëve të rastësishëm;
- raste të aksidenteve nga përdorimi i mjeteve me shpejtësi mbi normat e lejuara;

KONTROLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS
RAPORT “Siguria rrugore në Shqipëri”

- raste të aksidenteve të shkaktuara nga drejtues mjetesh që realizojnë parakalime të gabuara, ndryshime të pa pritura të drejtimit të mjetit, mosdhënia përparësi, mos zbatim të semaforëve, mos përdorimit të rripit të sigurimit, etj.;
- rastet e aksidenteve si rezultat i shkeljeve të rregullave të qarkullimit nga këmbësorët;
- rastet e aksidenteve si rezultat i mungesës së mbikalimeve dhe kalimit të këmbësorëve mbi trafik ndarëse;
- rastet e aksidenteve si rezultat i kalimit të kafshëve në rrugë si dhe ndërprerjes së rrugës prej tyre;
- rastet e aksidenteve si rezultat i shkeljeve të shkaktuara nga përfshirja e motoçiklistëve dhe biçiklistëve në aksidente rrugore;
- etj.

Gjithashtu më poshtë po japim grafikisht, përqindjen mesatare që përbëjnë aksidentet e ndodhura në akset rrugore të secilit qark për periudhën 2011 – 2018, në raport me totalin e aksidenteve të ndodhura në shkallë vendi gjatë kësaj periudhe:

○ Qarku Tiranë	35%
○ Qarku Durrës	13%
○ Qarku Fier	9%
○ Qarku Lezhë	9%
○ Qarku Shkodër	7%
○ Qarku Elbasan	7%
○ Qarku Korçë	7%
○ Qarku Vlorë	4%
○ Qarku Berat	3%
○ Qarku Dibër	3%
○ Qarku Kukës	2%
○ Qarku Gjirokastrë	1%



Një nga treguesit e punës së shërbimit të policisë rrugore janë edhe masat administrative ndaj drejtuesve të mjeteve që shkelin rregullat e qarkullimit rrugor. Numri i masave të vendosura nga shërbimi i policisë rrugore sipas viteve gjatë periudhës 2011 - 2018, si dhe vlera e tyre në lekë, paraqitet :

Nr.	VITI	VENDOSUR		ARKËTUAR		NË %	
		Sasi	Vlerë	Sasi	Vlerë	Sasi	Vlerë
1	2011	586405	476831996	344076	411601705	59%	86%
2	2012	481992	492140618	308304	368331452	64%	75%
3	2013	397538	405398168	222914	292673221	56%	72%
4	2014	612116	615584646	525839	700674406	86%	114%
5	2015	637072	681999254	617550	1072492534	97%	157%
6	2016	534098	637004774	522159	974071469	98%	153%
7	2017	504536	665454332	481694	1228584255	95%	185%
8	2018	536,558	756,466,578	527,163	1,300,667,678	98%	172%
	Totali	4290315	4730880366	3022536	6349106720	80.50%	127.00%

Nëse do të analizonim shifrat dhe tabelën e mësipërme rezulton se ka shumë mos përputhje midis % së gjobave të arkëtuar në sasi me ato në vlerë e cila duhet të analizohet nga për të nxjerrë konkluzionet përkatëse nga ana e strukturave policore.

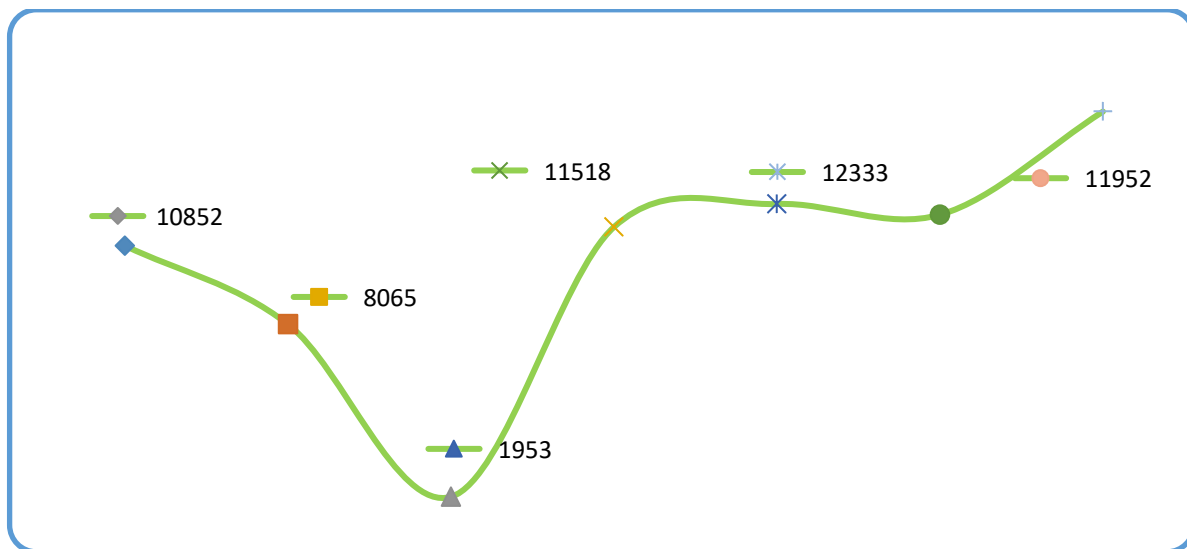
Nga personeli i shërbimit të policisë rrugore gjatë periudhës 2011–2017, janë pezulluar leje drejtimi, si më poshtë :

- ✓ Në vitin 2011, janë pezulluar 10852 leje drejtimi, ose mesatarisht 29 leje drejtimi në ditë;
- ✓ Në vitin 2012, janë pezulluar 8065 leje drejtimi, ose mesatarisht 22 leje drejtimi në ditë;
- ✓ Në vitin 2013 janë pezulluar 1953 leje drejtimi, ose mesatarisht 5 leje drejtimi në ditë;
- ✓ Në vitin 2014 janë pezulluar 11518 leje drejtimi, ose mesatarisht 31 leje drejtimi në ditë.
- ✓ Në vitin 2015 janë pezulluar 12333 leje drejtimi, ose mesatarisht 33 leje drejtimi në ditë.
- ✓ Në vitin 2016 janë pezulluar 11952 leje drejtimi, ose mesatarisht 32 leje drejtimi në ditë.
- ✓ Në vitin 2017 janë pezulluar 15610 leje drejtimi, ose mesatarisht 43 leje drejtimi në ditë.
- ✓ Në vitin 2018 janë pezulluar 16750 leje drejtimi, ose mesatarisht 46 leje drejtimi në ditë.

Për sa më sipër në asnjë rast nuk jepet se sa nga këto leje të pezulluara janë drejtues mjeteve që janë përsëritës të shkeljeve ligjore, sa prej tyre ju është kthyer leja pa ndëshkim nga komisionet përkatëse të apelimit dhe sa prej tyre janë dërguar për gjykim në prokurori dhe ecuria e tyre. Kjo për të bërë një analizë të thjeshtë që punonjësit e policisë punojnë dhe kapin shkeljet dhe organet e tjera i shfuqizojnë ato ose këto punonjës policie nuk janë të trajnuar mirë dhe shkeljet e konstatuara nga ana e tyre nuk qëndrojnë.

Grafikisht, numri i lejeve të drejtimit të pezulluara në total nga punonjësit e policisë rrugore sipas viteve, gjatë periudhës 2011 – 2018, paraqitet:

KONTROLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS
RAPORT “Siguria rrugore në Shqipëri”



Më poshtë janë dhe masat administrative të vendosura nga shërbimi i policisë rrugore sipas shkeljeve të rregullave të qarkullimit rrugor në numër:

Nr.	LLOJI I SHKELJES SË RREGULLAVE TË QARKULLIMIT RRUGOR	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
		numër	numër	numër	numër	numër	numër	numër
1	Drejtim mjeti pa leje drejtimi	439	270	184	290	310	176	255
2	Kufizim qarkullimi në autostrada/inter. kryesore	4,053	2,493	65	485	584	1045	986
3	Mos mbajtje krahu (Poz.qarkullim ne karrexhatë)	4,520	1,740	1,767	2580	1992	2894	4.755
4	Largësia e sigurisë ndërmjet mjeteve	4,908	2,094	1,930	2637	3289	3550	4.657
5	Mosrespektim i normave të shpejtësisë	33,002	29,020	6,155	15.979	19.313	20.973	27.201
6	Mosrespektim i sinjalizimeve rrugore	59,082	37,293	36,988	52.472	72.117	47.568	56.36
7	Parakalime të gabuara	41,703	17,174	15,263	25.055	33.21	49.395	70.217
8	Përdorim i ap.radiotel. gjatë drejtimit të mjetit	10,032	20,368	24,496	46.989	42.74	62	70.236
9	Përdorim i pijeve alkoolike, lëndëve droguese	646	747	676	1358	1668	1755	1.885
10	Përdorim jo i drejte i dritave	55,101	31,636	21,133	30.345	32.053	30.652	20.894
11	Qarkullim me ngarkesa apo kushte jonormale	6,373	2,713	1,401	4978	3849	4553	5.315
12	Qarkullim me të meta teknike	34,567	45,418	44,927	52.393	44.15	51.146	41.092
13	Qarkullim pa dokumentacion të nevojshëm	5,790	3,471	2,061	2515	1963	1668	1.807
14	Qarkullim pa kaskë mbrojtëse	6,879	4,534	2,616	10.247	8961	8023	5.568
15	Qarkullim pa regjistruar të shpejtësisë dhe kohës	179	173	146	335	491	147	211
16	Qarkullim pa rrip sigurimi/sisteme fiksimi	125,609	126,561	80,809	153.436	143.0386	79.548	54.237
27	Qarkullim pa sigurim të detyrueshëm	489	444	1,527	2976	2833	3327	3.267
18	Qarkullim pa targa regj./shenja identifikimi	287	286	669	915	985	1574	850
19	Qëndrime/Pushime të ndaluara	124,591	102,893	123,624	168.629	170.415	120.275	102.851
20	Shkelje të legjislacioni nga biçikletat dhe karrocet	4	301	9	584	13	12	2
21	Shkelje të legjislacionit nga këmbësoret	314	539	1	35	946	318	26
22	Shkelje të tjera të rregullave të qarkullimit	67,824	51,810	31,070	36.788	50.116	43.054	31.16
23	Largim nga vendi i aksidentit	13	14	22	135	258	535	704
TOTALI		586,405	481,992	397,538	20,415	28,749	30,082	3,536

Nga të dhënat e grumbulluara në vlerësimin e situatës së sigurisë rrugore rezulton se:

- ❖ numri më i lartë i aksidenteve rrugore dhe pasojave kryesisht janë shënuar gjatë muajve Maj, Qershor, Korrik dhe Gusht;
- ❖ përqindja që përbëjnë aksidentet rrugore dhe personat e vdekur në aksidente rrugore sipas kohës së ndodhjes, në raport me totalin e aksidenteve dhe të personave të vdekur paraqitet si më poshtë:
 - 51% e totalit të aksidenteve rrugore dhe 52% e totalit të vdekurve në aksidente kanë ndodhur nga ora 14.00 - 24.00.
 - 43% e totalit të aksidenteve rrugore dhe 38% e totalit të vdekurve në aksidente kanë ndodhur nga ora 06.00 - 14.00.
 - 6% e totalit të aksidenteve rrugore dhe 10% e totalit të vdekurve në aksidente kanë ndodhur nga ora 24.00 - 06.00.
- ❖ sipas klasifikimit të rrugëve, Autostradë, Rrugët Interurbane Kryesore dhe Dytësore, kanë ndodhur mesatarisht;
 - 39% e totalit të aksidenteve,
 - 58% e totalit të vdekurve,
 - 47% e të plagosurve rëndë,
 - 41% e totalit të plagosurve lehtë.në rrugët Urbane Kryesore, Dytësore dhe Rrugët Lokale, rrugë të tjera, kanë ndodhur mesatarisht;
 - 61% e totalit të aksidenteve,
 - 42% e totalit të vdekurve,
 - 53% e totalit të plagosurve rëndë,
 - 59% e totalit të plagosurve lehtë.
- ❖ **80%** e totalit të aksidenteve rrugore, kanë ndodhur në akset rrugore të Qarkut, Tiranë, Durrës, Fier, Lezhë, Elbasan dhe Shkodër, ndërsa pasojat e ardhura nga aksidentet rrugore përbëjnë:
 - 80% e totalit të aksidenteve,
 - 76% e totalit të vdekurve,
 - 79% e totalit të plagosurve rëndë,
 - 80% e totalit të plagosurve lehtë.
- ❖ sipas llojit të shkeljes së rregullave të qarkullimit rrugor
 - ✓ nga drejtues mjetesh që qarkullojnë “me shpejtësi mbi normat e lejuara”,
 - 15% e totalit të aksidenteve,
 - 26% e totalit të vdekurve,
 - 20.4% e totalit të plagosurve rëndë,
 - 16.5% e totalit të plagosurve lehtë.
 - ✓ nga drejtues mjetesh që qarkullojnë “pa leje drejtimi”, janë shkaktuar mesatarisht
 - 18.4% e totalit të aksidenteve,
 - 15.3% e totalit të vdekurve,
 - 22.7% e totalit të plagosurve rëndë,
 - 14.8% e totalit të plagosurve lehtë.

KONTROLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS
RAPORT “Siguria rrugore në Shqipëri”

- ✓ nga drejtues mjetesh që qarkullojnë pa leje drejtimi dhe me shpejtësi mbi normat e lejuara janë shkaktuar;
 - 33.4% e totalit të aksidenteve,
 - 41.3% e totalit të vdekurve,
 - 43% e totalit të plagosurve rëndë,
 - 31.3% e totalit të plagosurve lehtë.
- ✓ “shkelja e rregullave të qarkullimit nga këmbësorët” janë shkaktuar mesatarisht
 - 15.5% e totalit të aksidenteve,
 - 16% e totalit të vdekurve,
 - 11.2% e totalit të plagosurve rëndë,
 - 11.4% e totalit të plagosurve lehtë,
- ❖ sipas moshës së drejtuesit të mjetit rezulton se:
 - ✓ nga drejtues mjetesh të grup moshës 16 – 25 vjeç, janë shkaktuar mesatarisht:
 - 23.4% të totalit të aksidenteve rrugore,
 - 22.4% të totalit të personave të vdekur,
 - 23% të totalit të personave të plagosur rëndë,
 - 23.2% të totalit të personave të plagosur lehtë.
 - ✓ nga drejtues mjetesh të grup moshës 25–35 vjeç, janë shkaktuar mesatarisht:
 - 25% të totalit të aksidenteve rrugore,
 - 26% të totalit të personave të vdekur,
 - 26% të totalit të personave të plagosur rëndë,
 - 25% të totalit të personave të plagosur lehtë.
 - ✓ nga drejtues mjetesh të grup moshës 45–60 vjeç, janë shkaktuar mesatarisht:
 - 20.8% të totalit të aksidenteve rrugore,
 - 21.6% të totalit të personave të vdekur,
 - 21.1% të totalit të personave të plagosur rëndë,
 - 21.2% të totalit të personave të plagosur lehtë,
- ❖ sipas eksperiencës së drejtuesit të mjetit rezulton se:
 - ✓ nga drejtues mjetesh me eksperiencë mbi 9 vjet, janë shkaktuar mesatarisht;
 - 23% e totalit të aksidenteve,
 - 26.7% e totalit të vdekurve,
 - 23.2% e totalit të plagosurve rëndë,
 - 23.2% e totalit të plagosurve lehtë.
 - ✓ nga drejtues mjetesh me eksperiencë 3-6 vjet, janë shkaktuar mesatarisht;
 - 21.5% e totalit të aksidenteve,
 - 20.1% e totalit të vdekurve,
 - 20.4% e totalit të plagosurve rëndë,
 - 22.6% e totalit të plagosurve lehtë.
 - ✓ shërbimet e policisë rrugore kanë ndëshkuar e drejtuesit e mjeteve që kanë kryer shkeljet e rregullave të qarkullimit rrugor si:
 - qarkullim pa rrip sigurimi, përbëjnë mesatarisht 20% të totalit të masave administrative.
 - qëndrime/pushime të gabuara, përbëjnë mesatarisht 24% të totalit të masave administrative.

KONTROLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS
RAPORT “Siguria rrugore në Shqipëri”

- përdorim jo i drejtë i dritave, përbëjnë mesatarisht 6% të totalit të masave administrative.
 - ✓ Vetëm për shkeljen “Qëndrime/pushime të gabuara” nga personeli i shërbimit të policisë rrugore janë vendosur 24%, ose afërsisht 1/4 e totalit të masave administrative të vendosura gjatë kësaj periudhe.
 - ❖ nga shkeljet e rregullave të qarkullimit rrugor që janë burim aksidenti, përqindja e aksidenteve rrugore dhe pasojave, si dhe përqindja që përbëjnë masat administrative të vendosura nga personeli i shërbimit të policisë rrugore, për këto kategori shkeljesh, janë si më poshtë :
 - Për “Drejtim Automjeti pa Leje Drejtimi”.
 - Janë vendosur mesatarisht nga shërbimi i policisë rrugore 0.04% e totalit të masave administrative,
 - Janë shkaktuar mesatarisht 18% e totalit të aksidenteve rrugore,
 - Kanë humbur jetën 15% e totalit të personave të vdekur nga aksidentet.
 - Për “Mosrespektim të Normave të Shpejtësisë”.
 - Janë vendosur mesatarisht nga shërbimi i policisë rrugore 3.9% e totalit të masave administrative,
 - Janë shkaktuar mesatarisht 33% e totalit të aksidenteve rrugore,
 - Kanë humbur jetën 41% e totalit të personave të vdekur nga aksidentet.
 - Për “Shkelje të rregullave nga këmbësorët”.
 - Janë vendosur mesatarisht nga shërbimi i policisë rrugore 0.02% e totalit të masave administrative.
 - Janë shkaktuar mesatarisht 16% e totalit të aksidenteve rrugore.
 - Kanë humbur jetën 16% e totalit të personave të vdekur nga aksidentet.
- Kjo tregon se shkeljet e zbuluara, të konstatuara dhe ndëshkuara nga personeli policor kanë shumë diferencë në raport me aksidentet e ndodhura çka tregon se nga këto shërbime duhet të ishte bërë një pune me e madhe për ndalimin e tyre në zbatim të ligjit.

Gjithashtu sipas të dhënave të mbledhura më poshtë po japim disa të dhëna mbi shkaqet kryesore të aksidenteve rrugore gjatë vitit 2018, dhe të krahasuara me vitin 2017 të cilat janë si më poshtë:

Nr	QARKU / Rrethi	Aksidente		Të vrarë		Të plagosur rëndë		Të plagosur lehtë	
		2018	2017	2018	2017	2018	2017	2018	2017
1	BERAT	40	49	8	5	0	6	2	27
	BERAT	30	39	5	4	0	4	1	21
	KUÇOVË	7	9	1	1	0	2	0	3
	SKRAPAR	3	1	2	0	0	0	1	3
2	DIBËR	26	25	6	7	1	15	4	12
	BULQIZË	10	10	1	3	0	5	1	2
	DIBËR	12	10	3	2	0	8	3	8
	MAT	4	5	2	2	1	2	0	2
3	DURRËS	208	223	29	17	5	35	14	137
	DURRËS	144	157	17	10	2	26	13	94
	KRUJË	41	48	6	4	1	7	0	26
	SHIJAK	23	18	6	3	2	2	1	17

KONTROLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS
RAPORT “Siguria rrugore në Shqipëri”

4	ELBASAN	123	147	22	20	4	7	4	74
	ELBASAN	81	95	17	15	2	5	2	52
	GRAMSH	16	19	1	1	1	0	1	10
	LIBRAZHD	17	22	3	3	0	2	0	9
	PEQIN	9	11	1	1	1	0	1	3
5	FIER	136	142	39	24	5	27	6	83
	FIER	83	89	20	16	3	14	3	54
	LUSHNJE	48	48	16	7	2	11	3	26
	MALLAKASTËR	5	5	3	1	0	2	0	3
6	GJIROKASTËR	40	50	5	3	2	2	1	28
	GJIROKASTËR	24	28	2	1	2	2	1	13
	PËRMET	7	9	2	0	0	0	0	7
	TEPELENË	9	13	1	2	0	0	0	8
7	KORÇË	90	86	12	10	4	12	2	51
	DEVOLL	11	12	1	0	1	1	0	9
	ERSEKË	1	1	0	0	0	0	0	0
	KORÇË	58	52	7	6	2	9	1	34
	POGRADEC	20	21	4	4	1	2	1	8
8	KUKËS	25	26	8	8	1	6	0	19
	HAS	4	6	0	2	0	1	0	2
	KUKËS	11	13	4	3	1	1	0	10
	TROPOJË	10	7	4	3	0	4	0	7
9	LEZHË	142	173	37	17	4	17	13	130
	LAÇ	61	73	15	10	4	9	5	61
	LEZHË	63	78	20	5	0	5	6	59
	MIRDITË	18	22	2	2	0	3	2	10
10	SHKODËR	37	39	10	20	3	17	7	7
	M.MADHE	10	8	4	4	0	4	1	3
	PUKË	0	0	0	0	0	0	0	0
	SHKODËR	27	31	6	16	3	13	6	4
11	TIRANË	733	891	61	35	11	60	28	506
	TIRANE	697	860	60	27	9	54	27	491
	KAVAJE	36	31	1	8	2	6	1	15
12	VLORE	116	111	23	6	1	21	5	76
	DELVINË	3	2	2	0	0	1	0	2
	SARANDE	40	47	4	1	1	11	4	30
	VLORE	73	62	17	5	0	9	1	44
	SHUMA	1718	1978	213	222	312	363	1766	2026

- Drejtimi i mjeteve nga persona të pa pajisur me leje drejtimi në 140 raste, ose 8% të totalit të aksidenteve rrugore për 2018, nga 217 raste, ose 11% të numrit të përgjithshëm të aksidenteve që kanë ndodhur në të njëjtën periudhë të vitit 2017.
Pra kemi një ulje të numrit të aksidenteve rrugore për shkak të drejtimit të mjetit të pa pajisur me dëshmi aftësie në masën 35%.
- Drejtues të mjeteve nën ndikimin e përdorimit të alkoolit në 79 raste, ose 5 % të totalit të aksidenteve rrugore për 2018, nga 90 raste, ose 5% të numrit të përgjithshëm të aksidenteve që kanë qenë në të njëjtën periudhë të vitit 2017.
Pra kemi një ulje të numrit të aksidenteve rrugore në 11 raste ose 12%, të shkaktuara nga drejtues mjetesh nën efektin e alkoolit, kjo si pasojë e kryerjeve të testeve të alkoolit nga OPGJ.
- Shpejtësi mbi normat e lejuara në 194 raste, ose 11 % të totalit të aksidenteve rrugore për 2018, nga 187 raste, ose 9% të numrit të përgjithshëm të aksidenteve që kanë qenë në të njëjtën periudhë të vitit 2017.

- Pra kemi një rritje të numrit të aksidenteve rrugore në 7 raste, të shkaktuara nga drejtues mjetesh që kanë shkelur normat e shpejtësisë, fenomenet si; parakalimet e gabuara, ndryshime të pa pritura të drejtimit, mosdhënia përparësi etj., janë 568 raste dhe zënë mbi 33% të numrit të përgjithshëm të aksidenteve rrugore gjatë vitit 2018, këto shifra tregojnë për drejtim agresiv të mjetit nga përdoruesit e rrugës (i njëjti fenomen i konstatuar edhe gjatë vitit 2017, ku kjo shifër zë 33 % të sasisë totale të aksidenteve).
- Rastet e aksidenteve si rezultat i shkeljeve të rregullave të qarkullimit nga këmbësorët, janë në ulje gjatë vitit 2018, e konkretisht zënë 20% nga 34.4% në vitin 2017 të numrit të përgjithshëm të aksidenteve gjatë vitit 2017 ose 14.4% më pak se viti i kaluar.
- Është ulur fenomeni shqetësues i largimit të drejtuesve të mjeteve apo motomjeteve nga vendi i ngjarjes për vitin 2018, në 10 raste në krahasim me vitin 2017 ose në 6 % të sasisë totale të aksidenteve të ndodhura nga 8 % që ka qenë në vitin 2017.
- Sipas ditëve të javës shpërndarja e aksidenteve është pothuajse e njëjtë me një tendencë ulje të lehtë gjatë ditëve të javës me përjashtim të ditës së martë dhe të shtunë që ka një rritje të lehtë.
- Konstatohet se përfshirja e motoçiklistëve dhe biçiklistëve në aksidente rrugore për vitin 2018 zënë konkretisht; 16.8% përdoruesit e motoçikletave dhe 4.2% përdoruesit e biçikletave. Megjithatë për vitin 2018 ka tregues pozitiv, vazhdon të mbetet një fenomen shqetësues për sigurinë në rrugë.
- Përfshirja e shtetasve të huaj në aksidente, rezulton në 2.9% gjatë vitit 2018, nga 3.5% gjatë vitit 2017.

Gjatë vitit 2018 ka pasur rritje të intensitetit të lëvizjes dhe qarkullimit në trafik, qoftë në zonat urbane dhe ato interurbane, veçanërisht gjatë periudhës së verës dhe rritjes së numrit të turistëve e efekteve të rrugës Durrës – Kukës (sipas të dhënave statistikore nga Policia Kufitare llogariten që gjatë vitit 2018 të jenë shtuar mjetet në qarkullim me nga mbi 2.949.825 mijë mjete që kanë vizituar vendin tonë. Konkretisht, në vitin 2017, janë futur në territorin tonë rreth 1.229.904 mjete të shtetasve të huaj. Viti 2018 ka shënuar rritje, ku janë regjistruar rreth 1.719.921 mjete.

Si dhe nga të dhënat e grumbulluar dhe bashkëbisedimet me specialistët rezulton se me gjithë punën e bërë ajo përsëri duhet përmirësuar për të bërë të mundur rritjen e sigurisë rrugore në funksion të përdoruesve të rrugës e konkretisht:

- ❖ Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj nuk kanë kryer studime për pikat e zeza të ndodhjes së aksidenteve rrugore në autostradë, rrugët interurbane kryesore dhe dytësore, si dhe për gjendjen e sinjalistikës rrugore dhe mbi këtë bazë të dërgojë një informacion pranë entit pronarë të rrugëve me propozime konkrete me qëllim, kryerjen e përmirësimeve të nevojshme në këto akse rrugore ose të jenë bërë pjesë e grupeve të punës për përcaktimin dhe eliminimin e tyre. Gjithashtu edhe për pikat e rrezikut të ndodhjes së aksidenteve rrugore në të gjithë akset rrugore urbane dhe rrugët rurale, si dhe për gjendjen e sinjalistikës rrugore në këto akse rrugore dhe mbi këtë bazë të dërgojnë një informacion me propozime konkrete pranë Bashkive përkatëse, me qëllim kryerjen e përmirësimeve të nevojshme në këto akse rrugore;

KONTROLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS
RAPORT “Siguria rrugore në Shqipëri”

- ❖ Përmirësimi dhe shtimi i pajisjeve të kontrollit dhe mbikëqyrjes së shkelësve të ligjit për punonjësit e shërbimit të policisë rrugore me mjete dhe teknologji bashkëkohore, në veçanti me radar për kontrollin e shpejtësisë së qarkullimit të automjeteve, me qëllim përmirësimit efektivitetit të këtij shërbimi për reduktimin në maksimum të shkeljeve që kanë të bëjnë kryesisht me qarkullim mbi normat e lejuara të shpejtësisë, ku rezulton sesi rezultat i qarkullimit me shpejtësi mbi normat e lejuara janë shkaktuar mesatarisht 15% e totalit të aksidenteve rrugore dhe 26% e totalit të personave të vdekur, 20% e totalit të personave të plagosur rëndë dhe 17% e totalit të personave të plagosur lehtë;
- ❖ në drejtim të përmirësimit, organizimit dhe drejtimit të punonjësve të shërbimit të policisë rrugore për t’ju përgjigjur gjithmonë e më mirë situatës së sigurisë rrugore në të gjithë akset rrugore;
- ❖ shërbimi i Policisë Rrugore të fokusohet më shumë në reduktimin në maksimum të shkeljeve të ligjit në fushën e qarkullimit rrugor që janë burim i shtuar aksidentesh rrugore, si më poshtë:
 - Mosrespektim të normave të shpejtësisë.
 - Përdorim i pijeve alkoolike.
 - Mos respektim i sinjalistikës rrugore.
 - Drejtim mjeti pa dëshmi aftësie,
 - Parakalime të gabuara, etj.
- ❖ në drejtim të rritjes së bashkëpunojë dhe koordinojë punën me shërbimet e rendit publik dhe specialistët e krimeve në komisaritet të policisë, për identifikimin e drejtuesve të mjeteve që qarkullojnë pa dëshmi aftësie dhe vënien e tyre para përgjegjësisë ligjore;
- ❖ në drejtim të përmirësimit në planifikimin sa më fleksibilitet për organizimin e shërbimeve, në ato pika apo zona të përcaktuara me risk të lartë në ndodhjen e aksidenteve rrugore gjithashtu dhe sipas ngarkesës kohore të trafikut rrugor, periudhës së plazhit, aktiviteteve apo festave të ndryshme lokale dhe kombëtare;
- ❖ përmirësimit të shërbimit për të parandaluar shkeljet rregullave të qarkullimi nga këmbësorët duke:
 - bashkëpunuar me median për sensibilizimin e qytetarëve mbi domosdoshmërinë e respektimit të rregullave të qarkullimit rrugor;
 - bashkëpunuar me drejtoritë arsimore dhe drejtuesit e shkollave 9 vjeçare dhe të mesme për edukimin e nxënësve me rregullat e qarkullimit rrugor;
 - bashkëpunuar me entet pronarë të rrugëve për përmirësimet e nevojshme të sinjalistikës rrugore dhe infrastrukturës rrugore.

Gjetje

Me gjithë punën e bërë strukturat shtetërore përgjegjëse për sigurinë rrugore zbatimin e ligjit në parandalimin e sjelljeve të rrezikshme si dhe krijimi i një ambienti të sigurt dhe miqësor të rrugës për përdoruesit e saj në përmirësimin e sigurisë rrugore në shërbim të përdoruesve të rrugës përsëri ka vend për përmirësimin e disa mangësive si:

- nuk rezulton që auditimi i sigurisë rrugore të jetë pjesë integrale e procesit të hartimit të projekteve të infrastrukturës dhe kryhet në fazat e projekt idesë, të projektit të zbatimit

KONTROLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS
RAPORT “Siguria rrugore në Shqipëri”

dhe gjatë të gjithë periudhës së ndërtimit dhe asaj të kolaudit. Në rrugët ekzistuese, deri më tani janë kryer vetëm inspektime të sigurisë rrugore;

- auditim i sigurisë rrugore mund të eliminojë një problem sigurie ndërsa është ende një vijë lapsi mbi një letër;;
- mungesa të bashkëpunimit në rishikimet e pikave të nxehta të aksidenteve dhe përditësimin e tyre;
- auditimi nuk është bërë i detyrueshëm për çdo projekt për ndërtimin dhe rehabilitimin e rrugëve apo instalimeve të tjera të trafikut nga pikëpamja e sigurisë rrugore;
- nuk ka institucione shtetërore të ngarkuar me auditimin e sinjalistikave vertikale dhe horizontale në rrjetin rrugor shqiptar në shërbim të përdoruesve të saj;
- 26 audituesit e certifikuar janë punonjës të institucioneve shtetërore të cilëve nuk ju lejohet të auditojnë “projektet që realizojnë vetë ose veten e tyre”.
- auditimi i sigurisë rrugore nuk kryhet nga subjekte juridike;
- nuk është organizuar asnjë kurs trajnimi, për audituesit e sigurisë rrugore madje edhe për specialistë të tjerë që merren me rrugët në vendin tonë;
- nga specialistët e institucionit të ARRSH janë kryer vetëm inspektime në segmente të ndryshëm rrugorë dhe nuk është audituar, performanca e vendosjes së sinjalistikave vertikale dhe horizontale në rrjetin rrugor shqiptar në shërbim të përdoruesve të saj;
- auditimet janë kryer vetëm nga ekspertë të huaj të cilët i kanë paraqitur me shkrim raportet e tyre;
- ARRSH dhe strukturat e saj nuk kanë standarde të përcaktuara sa duhet të jetë numri i punonjësve që merren me garantimin e sigurisë rrugore në sistemin rrugor;
- stafi i punonjësve që merren me garantimin e sigurisë rrugore në rrjetin rrugor ka lëvizur duke u larguar nga puna ose ndryshuar pozicion;

Me gjithë punën e bërë nga strukturat përkatëse Drejtoria e Policisë Rrugore në Drejtorinë e Përgjithshme të Policisë me Drejtoritë e saj në 12 qarqet e vendit për zbatimin e ligjit në parandalimin e sjelljeve jo korrekte të përdoruesve të rrugës rezultojnë mangësi në drejtim të:

- marrjes së masave për parandalimin e ndodhjen së aksidenteve, si rezultat i:
 - ❖ *Tejkalimit të normave të shpejtësisë,*
 - ❖ *Drejtimit mjetit nën ndikimin e pijeve alkoolike dhe lëndëve psikotrope,*
 - ❖ *Drejtimit mjetit të pa pajisur me leje drejtimi,*
 - ❖ *mos vendosjes rripit të sigurimit dhe kaskës mbrojtëse nga drejtuesit e ciklomotorëve dhe motoçiklistët,*
 - ❖ *ndërrimit të korsive dhe “inJORIMI i tjetrit në trafik”*
 - ❖ *mosrespektimit të dritës së kuqe të semaforit,*
 - ❖ *etj.*
- shërbimi i policisë rrugore përveç detyrave operacionale të kontrollit, mjaft detyra administrative të cilat kërkojnë më shumë vëmendje madje në disa raste dhe personel shtesë si:
 - ❖ *hartimin, evidentimin, afatet e njoftimit, shqyrtimit dhe të ankimimit të “procesverbaleve të konstatimit të shkeljeve”,*
 - ❖ *ndjekjen e procedurave në plotësimin e dokumentacionit në aksidentet apo ngjarjet rrugore, e kryesisht për masat administrative plotësuese ndaj mjetit apo drejtuesit të mjetit,*

KONTROLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS
RAPORT “Siguria rrugore në Shqipëri”

- ❖ *ndjekjen e vjeljes së gjobave dhe administrimin e këtij dokumentacioni;*
- ❖ *detyra të ndryshme operationale si polici e shtetit;*
- ❖ *etj.*
- shërbimi i policisë rrugore ka mangësi me burimet logjistike, mjete dhe pajisje bashkëkohore për monitorimin e zbatimit të ligjit ;
- rezulton se ka shumë mos përputhje midis % së gjobave të arkëtuar në sasi me ato në vlerë e cila duhet të analizohet nga për të nxjerrë konkluzionet përkatëse nga ana e strukturave policore;
- nuk ka të dhëna se për lejet e pezulluara të drejtuesve të mjeteve që janë përsëritës të shkeljeve ligjore, sa prej tyre ju është kthyer leja pa ndëshkim nga komisionet përkatës të apelimit dhe sa prej tyre janë dërguar për gjykim në prokurori dhe ecuria e tyre, për të bërë një analizë të thjeshtë që punonjësit e policisë punojnë dhe kapin shkeljet dhe organet e tjera i shfuqizojnë ato ose këto punonjës policie nuk janë të trajnuar mirë dhe shkeljet e konstatuara nga ana e tyre nuk qëndrojnë;
- Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj nuk kanë kryer studime për pikat e zeza të ndodhjes së aksidenteve rrugore në autostradë, rrugët interurbane kryesore dhe dytësore,
- Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj nuk kanë kryer studime për gjendjen e sinjalistikës rrugore me qëllim, kryerjen e përmirësimeve të nevojshme
- Shërbimi policor ka mangësi në pajisjet e kontrollit dhe mbikëqyrjes së shkelësve të ligjit me mjete dhe teknologji bashkëkohore, në veçanti me radar për kontrollin e shpejtësisë së qarkullimit të automjeteve;
- në drejtim të rritjes së bashkëpunimit me shërbimet e rendit publik dhe specialistët e krimeve në komisariatet e policisë, për identifikimin e drejtuesve të mjeteve që qarkullojnë pa dëshmi aftësie dhe vënien e tyre para përgjegjësisë ligjore;
- në drejtim të përmirësimit dhe planifikimit në organizimin e shërbimeve, në ato pika apo zona të përcaktuara me risk të lartë;
- përmirësimit të shërbimit për të parandaluar shkeljet rregullave të qarkullimi nga këmbësorët duke:
 - bashkëpunuar me median për sensibilizimin e qytetarëve mbi domosdoshmërinë e respektimit të rregullave të qarkullimit rrugor;
 - bashkëpunuar me drejtoritë arsimore dhe drejtuesit e shkollave 9 vjeçare dhe të mesme për edukimin e nxënësve me rregullat e qarkullimit rrugor;
 - bashkëpunuar me entet pronarë të rrugëve për përmirësimet e nevojshme të sinjalistikës rrugore dhe infrastrukturës rrugore;
 - etj.

Konkluzione

- Auditimi i sigurisë rrugore është shumë i rëndësishëm në të gjitha fazat si në fazën e projektimit (projekt idesë dhe projektit të zbatimit), deri në përfundimin e plotë të rrugës, pra në momentin e hapjes për trafikun, për rrugët e reja apo të rehabilituara, por edhe në rrugët ekzistuese. Auditimi i sigurisë rrugore është një fushë e specializuar, e cila kërkon kualifikimin e duhur të ekipit që e kryen atë auditimin. Auditimi i sigurisë

rrugore lejon ekzaminimin me qartësi dhe drejtimin e pyetjeve që mund të mos jenë bërë më përpara ose që mund të mos kenë marrë përgjigjen e duhur si :

- minimizimi i shanseve për shfaqjen e aksidenteve në rrjetin rrugor;
 - ulja e seriozitetit të aksidenteve dhe rrjedhimisht dhe e kostove të komunitetit;
 - dhënia epërsi sigurisë rrugore ndaj konsideratave të tjera;
 - shmangja e nevojave për punime riparuese të kushtueshme – është më e lehtë të ndryshosh një projekt se të modifikosh një seksion me rrezik të lartë të një rruge pasi është ndërtuar.
- Në realizimin e rrugëve të reja përveç anës ekonomike dhe sigurisë mjedisit, siguria rrugore është një komponent i nivelit të parë në krijimin e një ambienti të sigurt dhe miqësor të rrugës për përdoruesit e saj sepse:
- vlerësimet e ndikimit të sigurisë tregojnë, në nivel strategjik, implikimet në një projekt të infrastrukturës, të alternativave të ndryshme të planifikimit të sigurisë rrugore dhe në këtë mënyrë të luajnë një rol të rëndësishëm në zgjedhjen e itinerareve të lëvizjes;
 - auditimet e sigurisë rrugore identifikojnë, me kujdes elementët e rrezikshëm në një projekt të infrastrukturës rrugore;
 - ndikon në menaxhimin i sigurisë së rrjetit;
 - inspektimet e sigurisë luajnë një rol të rëndësishëm sepse janë një mjet thelbësor për parandalimin e rreziqeve që mund të jenë të ekspozuar për të gjithë përdoruesit e rrugës, duke përfshirë edhe përdoruesit e rrezikuar dhe gjithashtu në rastet e punimeve rrugore.
- Duke patur parasysh se qytetarët në të shumtën e rasteve kontaktin e parë me policinë e realizojnë nëpërmjet këtij shërbimi, prandaj forcimi i kontrollit për zbatimin e ligjit në drejtim të rritjes së sigurisë rrugore si një nga detyrat e policisë është për të garantuar jetën dhe shëndetin e drejtuesve të mjeteve, pasagjerëve, por edhe kalimtarëve. Zbulimi i shkaqeve që çojnë në aksidente dhe pasojat e tyre, duke filluar nga sensibilizimi i qytetarëve, i drejtuesve të mjeteve, duke vazhduar me edukimin. Duke u fokusuar tek detyra kryesore e saj që të kujdeset më shumë për sanksionimin e dhe dënimin e të gjithë shkelësve të rregullave të qarkullimit rrugor. Përmirësimi i punës kërkon trajtesë, sistematike, integrale, të unifikuar dhe koordinuar mbi të gjitha, për të garantuar në mënyrë afatgjatë dhe në mënyrë të qëndrueshme sigurinë rrugore, shëndetin dhe jetën e qytetarëve duke organizuar, planifikuar dhe kontrolluar për zbatimin me efikasitet të akteve ligjore e nënligjore në fuqi që lidhen me shërbimin e policisë rrugore ne varësi e konkretisht në drejtim të:
- koordinimit të veprimtarisë së strukturave vartëse, mbështetjen administrative dhe operacionale dhe taktike që mbështesin qëllimet afatshkurtra dhe afatgjata të strategjisë së policisë shtetit dhe strategjisë kombëtare të sigurisë rrugore;
 - hartimit të planeve gjithë përfshirëse dhe operacionale në lidhje me çështjet e menaxhimit të trafikut rrugor dhe parandalimin e shkeljeve;
 - mbështetjes dhe menaxhimit të gjitha burimeve të personelit të përfshirë analizën e ankesave nga qytetarët ndaj sjelljes së personelit të policisë rrugore;
 - përmirësimit të shërbimit të policisë rrugore, të plotësimit dhe shtimit me personel e mjete të specializuara për këtë shërbim ne shkallë vendi si dhe rritjes

KONTROLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS
RAPORT “Siguria rrugore në Shqipëri”

së kualifikimeve të personelit të policisë rrugore në bazë të akteve normative në fuqi si dhe të urdhrave të drejtorit të përgjithshëm;

- analizës të dhënave për aksidentet automobilistike nëpërmjet sistemit të informatizuar AIS (sistemi informatik i aksidenteve) dhe kundërvajtjeve administrative, (nëpërmjet sistemit të informatizuar të transmetimit të gjobave dhe masave plotësuese E-GJOBA) e cila informon komitetin ndërministror të sigurisë rrugore për gjendjen e sigurisë rrugore në të gjithë vendin, ku ai është anëtar i sekretariatit të ngritur pranë këtij komiteti.

Rekomandime:

- ✓ Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe ARRSH në bashkëpunim të mundësojnë përmirësimet përkatëse dhe krijimin e një ambienti të sigurt dhe miqësor për përdoruesit e rrugës në drejtim të:
 - realizimit të auditimeve të sigurisë rrugore si pjesë integrale e procesit të hartimit të projekteve të infrastrukturës, projektit të zbatimit dhe gjatë të gjithë periudhës së ndërtimit dhe asaj të kolaudit;
 - përfshirjen e auditimit si proces të detyrueshëm për çdo projekt për ndërtimin dhe rehabilitimin e rrugëve apo instalimeve të tjera të trafikut nga pikëpamja e sigurisë rrugore;
 - organizimit të trajnimeve, për audituesit e sigurisë rrugore madje edhe për specialistë të tjerë që merren me rrugët në vendin tonë;
 - auditimin e performancës së vendosjes sinjalistikave vertikale dhe horizontale në rrjetin rrugor shqiptar në shërbim të përdoruesve të saj dhe paraqitjes me shkrim të raporteve e rekomandimeve;
 - përcaktimin e standardeve për numrin e punonjësve që merren me garantimin e sigurisë rrugore në sistemin rrugor;
- ✓ Ministria e Brendshme në bashkëpunim me Drejtorinë e Përgjithshme të Policisë dhe Drejtoritë e saj në 12 qarqet të rrisë performancën e punës saj në parandalimin e sjelljeve jo korrekte të përdoruesve të rrugës në drejtim të:
 - marrjes së masave për parandalimin e ndodhjen së aksidenteve, si rezultat i:
 - h) *Tejkalimit të normave të shpejtësisë,*
 - i) *Drejtimit mjeteve nën ndikimin e pijeve alkoolike dhe lëndëve psikotrope,*
 - j) *Drejtimit mjeteve të pa pajisur me leje drejtimi,*
 - k) *mos vendosjes rripit të sigurimit dhe kaskës mbrojtëse nga drejtuesit e ciklomotorëve dhe motoçiklistët,*
 - l) *ndërrimit të korsive dhe “inorimi i tjetrit në trafik”*
 - m) *mosrespektimit të dritës së kuqe të semaforit,*
 - n) *etj.*
 - f)
 - shtimit dhe përmirësimin e logjistikës me mjete dhe pajisje bashkëkohore për monitorimin e zbatimit të ligjit që përdorin nga shërbimet policore në teren;
 - analizës së mos përputhje midis % së gjobave të arkëtuar në sasi me ato në vlerë për të nxjerrë konkluzionet përkatëse;

- përmirësimit të dhënave për drejtuesi e mjeteve që janë përsëritës të shkeljeve ligjore me synim analizimin e tyre me qëllim forcimin e masës së dënimit për përsëritësit e shkeljeve;
 - kryesjes studimeve për gjendjen e sinjalistikës rrugore me qëllim, kryerjen e përmirësimeve të nevojshme;
 - rritjes së bashkëpunimit me shërbimet e rendit publik dhe specialistët e krimeve në komisariatet e policisë;
 - përmirësimit planifikimit në organizimin e shërbimeve, në ato pika apo zona të përcaktuara me risk të lartë;
 - përmirësimit të shërbimit për të parandaluar shkeljet rregullave të qarkullimi nga këmbësorët duke:
 - bashkëpunuar me median për sensibilizimin e qytetarëve mbi domosdoshmërinë e respektimit të rregullave të qarkullimit rrugor;
 - bashkëpunuar me drejtoritë arsimore dhe drejtuesit e shkollave 9 vjeçare dhe të mesme për edukimin e nxënësve me rregullat e qarkullimit rrugor;
 - bashkëpunuar me entet pronarë të rrugëve për përmirësimet e nevojshme të sinjalistikës rrugore dhe infrastrukturës rrugore;
 - etj.
- ✓ Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë në bashkëpunim me Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe ARRSH të kryejë studime për pikat e zeza të ndodhjes së aksidenteve rrugore në autostradë, rrugët interurbane kryesore dhe dytësore.

4. PERMBLEDHJE, REFERENCAT DHE ANKSET

PERMBLEDHJE

Shëndeti i një komuniteti është i bazuar në mjedisin e sigurisë në të cilën ai jeton dhe në cilësinë e marrëdhënieve mes anëtarëve të saj. Në këtë kontekst lëvizja e mjeteve përfaqëson një nga faktorët më të rëndësishëm, si për sigurinë e personave, ashtu dhe për shëndetin publik, dhe pasojat mbi mjedisin që rrjedhin prej tij.

Siguria rrugore, është problem i gjithsecilit dhe të gjithë mund dhe duhet të përfshihen në përmirësimin e saj. Siguria rrugore është një kompetencë e përbashkët e punës së përditshme që duhet bërë nga të gjithë aktorët në nivel kombëtar dhe lokal, për të shtuar vlerën e bashkëpunimit dhe nivelin e harmonizimit të veprimeve ndërmjet tyre. Çdo person, kushdo qoftë, njeri i zakonshëm, punëtor apo drejtues i lartë zyrtar, në çdo kohë mund të jetë i ekspozuar në shkallë të ndryshme ndaj rrezikut të aksidentit, si këmbësor, pasagjer ose drejtues mjeti.

Në vendin tonë problemet e sigurisë rrugore filluan të bëhen shqetësuese kryesisht mbas viteve 1990, kur u lejua pronësia private mbi automjetet dhe numri i tyre u rrit në mënyrë të menjëhershme në mbi rreth 30-40 herë nga viti 1990, ndërkohë që përmirësimet në infrastrukturën rrugore nuk kanë ecur me të njëjtat ritme: që përmbledhen në pamjaftueshmërinë e kapacitetit financiar, teknik, teknologjik dhe administrativ, për të ruajtur të paktën “nivelin e shërbimit” të rrjetit rrugor, që varet nga raporti i flukseve të trafikut kundrejt kapacitetit të rrugës dhe që përfaqëson një nga kushtet kryesore të ruajtjes të nivelit të shpejtësive të lejuara të lëvizjes që lidhet drejtpërsëdrejti me shfaqjen e aksidenteve rrugore.

Gjithashtu lëvizjet e mëdha demografike drejt qendrave kryesore urbane, urbanizimi i çrregullt, menaxhimi i dobët i territorit dhe mungesa e planeve urbanistike, rritja e motorizimit dhe niveli i ulët i kulturës së sigurisë rrugore kanë kontribuar në numrin e madh të aksidenteve. Një pjesë e madhe e aksidenteve rrugore mund t'i atribuohet sjelljes së rrezikshme të përdoruesve të rrugës, të demonstruar si nga drejtuesit e mjeteve ashtu edhe nga përdoruesit vulnerabil të rrugës. Drejtimi i automjetit me shpejtësi tej normave të lejuara është një ndër sjelljet më të rrezikshme që kanë kontribuar në aksidentet rrugore në vitet e fundit, pavarësisht përpjekjeve për të forcuar zbatimin e masave shtrënguese dhe të pasojave ligjore. Një problem i ri është drejtimi i automjeteve nën ndikimin e alkoolit/drogës (DUI).

Edukimi për sigurinë rrugore shihet si element thelbësor për përmirësimin e sigurisë rrugore në Shqipëri megjithëse mbetet ende shumë për t'u bërë për të kuptuar më mirë kulturën shqiptare të sigurisë rrugore dhe për të përdorur të dhënat për aksidentet në mënyrë që të monitorohet rregullisht.



Vendi ynë ka përqafuar filozofinë e “Vizionit Zero” theksuar në Strategjinë Shqiptare të Sigurisë Rrugore. Qëllimi strategjik afat gjatë është reduktimi i rasteve të vdekjeve me 50%, një objektiv plotësisht i përputhshëm me objektivat e BE-së dhe standardet e pranuar nga të gjithë anëtarët e SEETO-s.

Vizioni i BE-së për sistemin e transportit ku ndër dhjetë objektivat e saj “*Drejt një sistemi të transportit efikas konkurrues dhe me burime efeciente*”.....objektivi që: *Deri në vitin 2050, të shkojë pranë zeros numri i viktimave në aksidentet e transporti rrugor*. Është e sigurt që BE-ja është udhëheqës botëror në mbrojtjen dhe sigurinë e transportit në të gjitha llojet e transportit.

Auditimi i performancës synon të promovojë **përmirësime në performancën e shërbimeve publike**.

KLSH ka ndërmarrë këtë auditim performance në rritjen e besimit qytetar sepse në shumë raste performancat e shërbimeve maten vetëm me shifra, por harrojmë se mënyra sesi i menaxhojmë ato reflekton qasjen sociale për brezat e ardhshëm. Dhënia e opinioneve, për përmirësimin, modernizimin e sistemit të sigurisë rrugore, është prioritarë sot më shumë sepse nuk është plotësisht në harmoni të plotë me kërkesat e përdoruesve të rrugës në drejtim të:

- minimizimit të shanseve për shfaqjen e aksidenteve në rrjetin rrugor;
- uljes së shkallës së aksidenteve dhe rrjedhimisht dhe e kostove të komunitetit;
- dhënies përparësi të sigurisë rrugore;
- realizimit të auditimeve nga momenti i projektimit e deri në shfrytëzimin e rrugëve të reja;
- realizimin e inspektimeve për rrugët ekzistuese;
- mundësisë së minimizimit të nevojave për punime riparuese të kushtueshme (është më e lehtë të ndryshosh një projekt se të modifikosh një seksion me rrezik të lartë të një rruge pasi është ndërtuar);
- përmirësimit dhe forcimin e sistemit të kontrolleve policore në akset rrugore;
- etj.

Qëllimi i auditimit: është përmirësimi i transparencës në mbrojtje të përdoruesit të rrugës

nëpërmjet bashkëveprimit të gjitha palëve për të nxitur zhvillimin e sigurisë së rrugës, respektimin e standardeve me moton jeta e njeriut në dorën tonë.

Objektivi i auditimit: është analizimi me objektivitet i situatës për të rritur përgjegjësitë institucionale që strukturat shtetërore kanë në dispozicion, për përsosjen e sistemit të menaxhimit të sigurisë rrugore.

Rëndësia e auditimit: është vlerësimi i performancës së menaxhimit të sistemit të sigurisë rrugore, në përmirësimin e standardeve në ruajtjen e shëndetit dhe mbrojtjen nga fatalitetet duke rritur besueshmërinë e përdoruesit të rrugës.

Mesazhi kryesor i këtij auditimi është: *Me moton “Siguria rrugore fillon nga ne”*

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Ministria e Brendshme, Autoritetin Rrugor Shqiptar, të rrisin bashkëpunim nëpërmjet një procesi dinamik të ndërsjellë, shtojnë investimet dhe financimet, realizimin e auditimeve nga momenti i projektimit e deri në shfrytëzimin e rrugëve të reja dhe inspektimeve për rrugët ekzistuese, përmirësimin dhe forcimin e sistemit të kontrolleve policore në akset rrugore, për rritjen e sigurisë rrugore, me qëllim mbrojtjen e shëndetit publik dhe shmangies fataliteteve për përdoruesit e rrugës.

Disa nga mangësitë e konstatuara gjatë auditimit janë;

Gjetje

Me gjithë punën e bërë strukturat shtetërore përgjegjëse për sigurinë rrugore zbatimin e ligjit në parandalimin e sjelljeve të rrezikshme si dhe krijimi i një ambienti të sigurt dhe miqësor të rrugës për përdoruesit e saj në përmirësimin e sigurisë rrugore në shërbim të përdoruesve të rrugës përsëri ka vend për përmirësimin e disa mangësive si:

- ✗ me gjithë përpjekjet nuk është mundësuar plotësisht që legjislacioni i sigurisë rrugore të jete i përafuar plotësisht me legjislacionin Evropian.
- ✗ klasifikimin, numërimin, inventarizimin e rrjetit rrugor me (km) sipas karakteristikave të tyre konstruktive, teknike dhe funksionale, në :
 - A. Autostradë;
 - B. Rrugë interurbane kryesore;
 - C. Rrugë interurbane dytësore;
 - D. Rrugë urbane kryesore;
 - E. Rrugë urbane dytësore;
 - F. Rrugë lokale.

është shumë i vjetër dhe i pa përditësuar është nga viti 2012, gjithashtu dhe i pa miratuar nga M.I.E.

- ✗ klasifikimi, numërimi, inventarizimi i rrjetit rrugor me (km) sipas karakteristikave të tyre konstruktive, teknike dhe funksionale sipas germave (B e C) /B. Rrugë interurbane kryesore/ C. Rrugë interurbane dytësore të cilat ndahen në:
 - A - Shtetërore,
 - B - Rrethi,
 - C - Rrugë të brendshme;
 - D - Komunale.

i cili edhe ai është shumë i vjetër pa përditësuar është nga viti 2012, gjithashtu dhe i pa miratuar nga M.I.E;

- ✗ që në fillimet e saj kjo ARRSH nuk ka patur një strukturë të veçantë për e cila të përgjigjet për sigurinë rrugore si drejtori apo sektor gjë e cila është edhe sot;
- ✗ punonjësve të ARRSH në periudha të ndryshme marrëdhëniet e tyre të punës ju rregullohen sipas ligjit 152/2013 “Për nëpunësin civil” duke ju ndryshuar dhe rregulluar marrëdhëniet e punonjësve në bazë të Kodit të Punës;
- ✗ pothuajse të gjithë punonjësit që merreshin me sigurinë rrugore nuk janë më në këto pozicione pune ose janë larguar nga ky institucion;
- ✗ të mungesës së ekspertëve që kanë të bëjnë me funksionimin e grupeve qendrore të drejtimit, mungesës së caktimit të anëtarëve të grupit në nivel qendror, mbledhjeve të rralla etj. Po kështu dhe grupet e ekspertëve lokal nuk mbledhen në nivel prefekturë dhe pak njohje kanë për domosdoshmërinë e zbatimit të rregullores së KNSRr-së.
- ✗ në përgjithësi sistemi i rrugëve në vendin tonë vuan thellësisht nga mungesa e financimit të qëndrueshëm për sigurinë rrugore dhe ndërhyrjeve me përparësi;
- ✗ nuk ka buxhet të ndarë për sigurinë rrugore në buxhetin e përgjithshëm të shtetit;
- ✗ nuk ekziston ndonjë zë i dedikuar për buxhetin e sigurisë rrugore për asnjë nga institucionet shtetërore që merren me këto çështje në vend;
- ✗ mangësi të fondeve për mirëmbajtjen e akseve rrugore nacionale dytësore që administrohen nga tre Drejtoritë Rajonale (Gjirokastrë, Tiranë, Shkodër) ku detyrimisht cenohet siguria rrugore e cila nuk mund të jetë në nivelet dhe standardet bashkëkohore, sepse shumica e akseve rrugore që mirëmbahen nga këto kontrata janë shumë të amortizuara, një pjese e tyre janë të pa asfaltuara;
- ✗ standardet e sigurisë së sistemit rrugor, duhet njihen me shumë dhe të përmirësohen duke i përfshirë të gjitha fazat për elementet e sistemit e sigurisë rrugore siç janë standarde që përfshijnë fazën e projektimit, ndërtimit dhe shfrytëzimit të rrugës nga përdoruesi i saj të ndara sipas kategorive të rrugëve;
- ✗ nuk ka standarde të miratuara për mënyrën e menaxhimit e administrimit të veprimtarisë të sistemit të sigurisë rrugore gjë e cila do të mundësonte më shumë rregulla strikte dhe përgjegjësi individuale për çdo institucion;
një nga të metat e mëdha ka të bëjë me gjeometrinë e rrugës sepse në rrugët kombëtare janë zbatuar shumë standarde;
- ✗ mungesa e Bayy Passieve për shmangien nga qendrat e banuara, pasi jo vetëm shkurton kohën e udhëtimit por rrit shumë dhe sigurinë rrugore, si rezultat i shmangies së aksidententeve me këmbësorë ;
- ✗ numri i madh i hyrje – daljeve në rrugët kombëtare dhe prania e ndërtimeve të shumta në afërsi të rrugëve;
- ✗ i dhëniet e lejeve të ndërtimit pa kriter ndër vite nga ana e Pushtetit Lokal, dhënia e lejeve për një numër shumë të madh karburantesh etj.;
- ✗ në hartimin e planeve të ndryshme urbanistike në të cilat duhet rriten investimet që të parashikohen e realizohen rrugë paralele në afërsi të akseve rrugore kombëtare për të evituar hyrje – daljet e shpeshta;
- ✗ në të shumtën e rasteve furnizim vendosje e barrierave metalike të sigurisë rrugore është zbatuar jo në kushtet e standardëve të instalimit të tyre, ;

KONTROLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS
RAPORT “Siguria rrugore në Shqipëri”

- ✗ vendosen barriera metalike mbi mure betoni në lartësi deri 40 cm;
- ✗ nuk zbatohet distanca e barrierave metalike nga pengesat e mundshme në rruge siç mund të jenë pemë me diametër më të madh se 100 mm, shtylla të ndriçimit rrugor, të tensionit elektrik, instalime të rrezikshme përgjatë rrugës, si kabina elektrike etj.;
- ✗ ekzistojnë shumë hyrje – dalje të cilat në të shumtat e rasteve nuk janë konform standardeve kjo sidomos për rrugët e kategorisë A dhe B siç janë raste për zonat e shërbimit;
- ✗ kalimet nëntokësore dhe mbikalimet, në të shumtën e rasteve janë ndërtuar në kundërshtim me kërkesat e nenit 25 të Kodit Rrugor, si dhe neneve 64 deri 66 të rregullores në zbatim të Kodit Rrugor;
- ✗ në rrjetin rrugor kombëtar në të shumtat e rasteve kryqëzimet e akseset janë jashtë standardeve të projektimit,
- ✗ në rrjetin rrugor kombëtar përveç ndërtimeve pafund anëve të rrugës ekzistojnë dhe rreth 900 (nëntëqind) pika tregtimi karburantesh, të cilat në shumicën e rasteve (90%) nuk kanë të realizuara aksesin sipas standardeve të projektimit.
- ✗ të Kodit Rrugor;
- ✗ shpejtësia e reagimit të kontraktorëve lë për të dëshiruar në rastet kur evidentohen rastet e dëmtimeve të ndryshme të segmenteve të caktuara të sistemit rrugor;
- ✗ nëse do të gruponim të dhëna e grumbulluara për sa më sipër rezulton se edhe mungesa e fondeve dhe investimeve sjell mangësi të rrjetin rrugor si:
 - *Gjeometrisë rrugës;*
 - *Shtresave rrugore;*
 - *Veprat e artit*
 - *Standardet e projektimit lidhur me hapësirën dritë;*
 - *Sinjalizimeve*
 - *Sigurisë pasive në rrugë;*
 - *Hyrje dalje në akset rrugore;*
 - *Hyrje dalje jashtë kushteve teknike për subjekte që ushtrojnë veprimtarinë përgjatë rrugës;*
 - *Hyrje – dalje jashtë kushteve teknike të rrugëve dytësore në rrugë kryesore (pikat e konfliktit);*
 - *Ndërtimeve të ndryshme në kufirin rrugor;*
 - *objekte shërbimi të llojeve të ndryshme*
 - *karburante*
 - *objekte provizore*
 - *objekte të ndërtuara në brendësi të rambave të mbikalimeve*
 - *Kalimeve nëntokësore dhe mbikalimeve;*
 - *Vend kalimeve për këmbësorët dhe mungesa e zgjidhjes së vendkalimeve;*
 - *në mbikalime në disnivel; në kryqëzime; në ura; në nënkalime;*
 - *Hyrje dalje në qytete përgjatë akseve kombëtare;*
 - *Bokse jo funksionale;*
 - *Ngushtim i seksionit rrugor në vepra arti;*
 - *Ballët e mureve mbajtëse pa mbrojtje;*

KONTROLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS
RAPORT “Siguria rrugore në Shqipëri”

- *Mungesë e retroreflektimit të mjaftueshëm gjatë natës;*
- *Mungesë e ndriçimit rrugor;*
 - *në akset ku ekziston nuk është funksional;*
 - *pozicionim gabim i shtyllave të ndriçimit si në trafik ndarës ashtu dhe në pjesët anësore të rrugës;*
 - *mungon në rreth rrotullime dhe në stacionet e qëndrimit të udhëtarëve*
- *Dëm i konsiderueshëm, vandalizëm apo shkatërrim;*
- *Dëmtimet e trarëve të mbikalimeve nga mjetet me ngarkesë jashtë normë*
- *Vjetërsia e sinjaleve- (shatë deri në dhjetë vjet) ;*
- *Standardet e prodhimit të sinjalistikave;*
- *Mungesë sinjalistike;*
- *Dëmtime dhe humbja e reflektivitetit;*
- *Pozicion gabim;*
- *Fushë pamje të kufizuar nga objekte dhe bimësia e rrugës;*
- *Mos përputhje e sinjalizimit vertikal me horizontal;*
- *Tabelë me orientim të gabuar;*
- *Simbole me ngjitje;*
- *Identifikimi i tabelës;*
- *Vendosje reklamash dhe spote elektorale në tabelat e sinjalistikës;*
- *Mungon sinjalistika horizontale;*
- *Sinjalistika horizontale jo eficiente;*
- *Siguria pasive në rrugë (ku përfshihen barrierat metalike dhe betonit)*
 - *Barrierë metalike*
 - *Mangësi në kushtet teknike të montimit (terminalët, tranzitimi, pozicionimi, veprat e artit)*
 - *Barriera jo eficiente në funksion;*
 - *Dëmtimet nga aksidentet në akset rrugore;*
 - *Ndërprerje për akseset të paligjshme;*
 - *Mungesë barriere në anë të rrugës;*
 - *Barrierë betoni*
 - *Standardet e prodhimit të unifikuara dhe kushtet teknike të montimit*
- *Ndryshim në politikën e përdorimit të sinjalit;*
- *Instalim i pasaktë;*
- *Ndryshim i mesazhit apo destinacionit për të plotësuar detyrimet ndaj agjencive publike apo private;*
- *Lartësia e vendosjes nën standardet e dubura të instalimit;*
- *Ndryshimi në juridiksion, për shembull një rrugë lokale bëhet rrugë kombëtare;*
- *Ndryshime madhore në shpërndarjen e sinjaleve;*
- *ndërtimi i rrugëve të reja;*
- *Problematika e vendndalimeve për mjetet e transportit publik në akset kombëtare*
- *Problematika me kantieret e ndërtimit të rrugëve*

- e. në kantiere në të cilat nuk punohet;
 - Rrugë nën trafik;
 - Mungon sinjalistika provizore;
 - Kantiere të cilat janë ndërprerë dhe janë rivënë në punë për mungesë fondesh;
 - f. në kantiere në të cilat punohet dhe zbatohet projekti;
 - Mungon menaxhimi i trafikut në kantier;
 - Sinjalistika në kantier është e paplotë;
 - Mangësi në zbatimin e kritereve mbi vendosjen e reklamave në anë të rrugë dhe në mbikalime
 - reklama të jashtë ligjshme anës rrugës
 - reklama në mbikalime dhe vepra arti
 - reklama të vendosura në sinjalistikën vertikale
 - etj.
- ✗ mungesa e një metode sistematike për identifikimin, analizimin dhe trajtimin e pozicioneve të pikave të zeza të rrezikshme në rrjetin rrugor;
- ✗ mungesa dhe analiza e kostos, rentabilitetit dhe përshtatshmërisë mënyrës menaxhimit dhe administrimit sigurisë rrugore sepse përveç kostove tragjike njerëzore, aksidentet rrugore përbëjnë edhe një barrë të lartë për ekonominë e vendit tonë në drejtim të përmirësimit:
 - cilësisë jetës të përdoruesit të rrugës,
 - buxhetit të shtetit,
 - buxheteve të familjeve të dëmtuara,
 - buxheteve të bizneseve,
 - etj.
- nuk rezulton që auditimi i sigurisë rrugore të jetë pjesë integrale e procesit të hartimit të projekteve të infrastrukturës dhe kryhet në fazat e projekt idesë, të projektit të zbatimit dhe gjatë të gjithë periudhës së ndërtimit dhe asaj të kolauditimit. Në rrugët ekzistuese, deri më tani janë kryer vetëm inspektime të sigurisë rrugore;
- auditim i sigurisë rrugore mund të eliminojë një problem sigurie ndërsa është ende një vijë lapsi mbi një letër;;
- mungesa të bashkëpunimit në rishikimet e pikave të nxehta të aksidenteve dhe përditësimin e tyre;
- auditimi nuk është bërë i detyrueshëm për çdo projekt për ndërtimin dhe rehabilitimin e rrugëve apo instalimeve të tjera të trafikut nga pikëpamja e sigurisë rrugore;
- nuk ka institucione shtetërore të ngarkuar me auditimin e sinjalistikave vertikale dhe horizontale në rrjetin rrugor shqiptar në shërbim të përdoruesve të saj;
- 26 audituesit e certifikuar janë punonjës të institucioneve shtetërore të cilëve nuk ju lejohet të auditojnë “projektet që realizojnë vetë ose veten e tyre”.
- auditimi i sigurisë rrugore nuk kryhet nga subjekte juridike;
- nuk është organizuar asnjë kurs trajnimi, për audituesit e sigurisë rrugore madje edhe për specialistë të tjerë që merren me rrugët në vendin tonë;
- nga specialistët e institucionit të ARRSH janë kryer vetëm inspektime në segmente të ndryshëm rrugorë dhe nuk është audituar, performanca e vendosjes së sinjalistikave vertikale dhe horizontale në rrjetin rrugor shqiptar në shërbim të përdoruesve të saj;

- auditimet janë kryer vetëm nga ekspertë të huaj të cilët i kanë paraqitur me shkrim raportet e tyre;
- ARRSH dhe strukturat e saj nuk kanë standarde të përcaktuara sa duhet të jetë numri i punonjësve që merren me garantimin e sigurisë rrugore në sistemin rrugor;
- stafi i punonjësve që merren me garantimin e sigurisë rrugore në rrjetin rrugor ka lëvizur duke u larguar nga puna ose ndryshuar pozicion;

Gjithashtu me gjithë punën e bërë nga strukturat përkatëse Drejtoria e Policisë Rrugore në Drejtorinë e Përgjithshme të Policisë me Drejtoritë e saj në 12 qarqet e vendit për zbatimin e ligjit në parandalimin e sjelljeve jo korrekte të përdoruesve të rrugës rezultojnë mangësi në drejtim të:

- marrjes së masave për parandalimin e ndodhjes së aksidenteve, si rezultat i:
 - ❖ *Tejkalimit të normave të shpejtësisë,*
 - ❖ *Drejtimit mjetit nën ndikimin e pijeve alkoolike dhe lëndëve psikotrope,*
 - ❖ *Drejtimit mjetit të pa pajisur me leje drejtimi,*
 - ❖ *mos vendosjes rripit të sigurimit dhe kaskës mbrojtëse nga drejtuesit e ciklomotorëve dhe motoçiklistët,*
 - ❖ *ndërrimit të korsive dhe “injorimi i tjetrit në trafik”*
 - ❖ *mosrespektimit të dritës së kuqe të semaforit,*
 - ❖ *etj.*
- shërbimi i policisë rrugore përveç detyrave operacionale të kontrollit, mjaft detyra administrative të cilat kërkojnë më shumë vëmendje madje në disa raste dhe personel shtesë si:
 - ❖ *hartimin, evidentimin, afatet e njoftimit, shqyrtimit dhe të ankimimit të “procesverbaleve të konstatimit të shkeljeve”,*
 - ❖ *ndjekjen e procedurave në plotësimin e dokumentacionit në aksidentet apo ngjarjet rrugore, e kryesisht për masat administrative plotësuese ndaj mjetit apo drejtuesit të mjetit,*
 - ❖ *ndjekjen e vjeljes së gjobave dhe administrimin e këtij dokumentacioni;*
 - ❖ *detyra të ndryshme operacionale si polici e shtetit;*
 - ❖ *etj.*
- shërbimi i policisë rrugore ka mangësi me burimet logjistike, mjete dhe pajisje bashkëkohore për monitorimin e zbatimit të ligjit ;
- rezulton se ka shumë mos përputhje midis % së gjobave të arkëtuar në sasi me ato në vlerë e cila duhet të analizohet nga për të nxjerrë konkluzionet përkatëse nga ana e strukturave policore;
- nuk ka të dhëna se për lejet e pezulluara të drejtuesve të mjeteve që janë përsëritës të shkeljeve ligjore, sa prej tyre ju është kthyer leja pa ndëshkim nga komisionet përkatës të apelimit dhe sa prej tyre janë dërguar për gjykim në prokurori dhe ecuria e tyre, për të bërë një analizë të thjeshtë që punonjësit e policisë punojnë dhe kapin shkeljet dhe organet e tjera i shfuqizojnë ato ose këto punonjës policie nuk janë të trajnuar mirë dhe shkeljet e konstatuara nga ana e tyre nuk qëndrojnë;
- Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj nuk kanë kryer studime për pikat e zeza të ndodhjes së aksidenteve rrugore në autostradë, rrugët interurbane kryesore dhe dytësore,

- Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj nuk kanë kryer studime për gjendjen e sinjalistikës rrugore me qëllim, kryerjen e përmirësimeve të nevojshme
- Shërbimi policor ka mangësi në pajisjet e kontrollit dhe mbikëqyrjes së shkelësve të ligjit me mjete dhe teknologji bashkëkohore, në veçanti me radar për kontrollin e shpejtësisë së qarkullimit të automjeteve;
- në drejtim të rritjes së bashkëpunimit me shërbimet e rendit publik dhe specialistët e krimeve në komisariatet e policisë, për identifikimin e drejtuesve të mjeteve që qarkullojnë pa dëshmi aftësie dhe vënien e tyre para përgjegjësisë ligjore;
- në drejtim të përmirësimit dhe planifikimit në organizimin e shërbimeve, në ato pika apo zona të përcaktuara me risk të lartë;
- përmirësimit të shërbimit për të parandaluar shkeljet rregullave të qarkullimi nga këmbësorët duke:
 - bashkëpunuar me median për sensibilizimin e qytetarëve mbi domosdoshmërinë e respektimit të rregullave të qarkullimit rrugor;
 - bashkëpunuar me drejtoritë arsimore dhe drejtuesit e shkollave 9 vjeçare dhe të mesme për edukimin e nxënësve me rregullat e qarkullimit rrugor;
 - bashkëpunuar me entet pronarë të rrugëve për përmirësimet e nevojshme të sinjalistikës rrugore dhe infrastrukturës rrugore;
 - etj.

Disa nga konkluzionet e auditimit janë;

- Çdo person, kushdo qoftë, njeri i zakonshëm, punëtor apo drejtues i lartë zyrtar, në çdo kohë mund të jetë i ekspozuar në shkallë të ndryshme ndaj rrezikut të aksidentit, si këmbësor, pasagjer ose drejtues mjeti. Siguria rrugore, është problem i gjithsecilit dhe të gjithë mund dhe duhet të përfshihen në përmirësimin e saj. Siguria rrugore është një kompetencë e përbashkët e punës së përditshme që duhet bërë nga të gjithë aktorët në nivel kombëtar dhe lokal, për të shtuar vlerën e bashkëpunimit dhe nivelin e harmonizimit të veprimeve ndërmjet tyre. Puna duhet të udhëhiqet nga orientimi drejt plotësimit të objektivave të Strategjisë mbi Sigurinë Rrugore. Gjithashtu përparësi duhet ti jepet faktorëve të jashtëm siç janë kushtet e zhvillimit ekonomik apo edhe ambienti mund të influencojnë në situatën e sigurisë rrugore, gjithashtu edhe OJQ-të, subjektet privatë, qytetarët, etj., të cilët ndikojnë në sigurinë rrugore. Përkundër këtij konteksti sfidues, është e rëndësishme që të vlerësohet rregullisht efikasiteti, efektiviteti dhe rëndësia e politikave të sigurisë rrugore. Vlerësimi vit pas viti i orientimeve dhe politikave orienton veprimet e progresin e arritur kundrejt objektivave të vendosur. Ai ofron një analizë të situatës aktuale të sigurisë rrugore për të qartësuar nëse kuadri i politikave vazhdon të mbulojë problemet kryesore në këtë fushë.
- Në mënyrë që shtimi i udhëtimeve të mos çojë në rritjen e numrit të aksidenteve, duhen marrë masa efektive në lidhje me një sërë aspektesh të sigurisë rrugore siç janë: përgatitja/testimi i drejtuesve të mjeteve, kontrolli i mjeteve për drejtim të sigurtë, sjellja e përdoruesve të rrugës dhe siguria e infrastrukturës rrugore. Vende 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.

- Është shumë e rëndësishme kryerja e reformave të vazhdueshme në mirë menaxhimin e sigurisë rrugore në shërbim të përdoruesit të rrugës në mënyrë të qëndrueshme dhe gjithëpërfshirëse sepse ofron përfitime social-ekonomike të barabarta dhe për brezat e ardhshëm, sipas parimeve të politikave edhe të BE-së
- Adoptimi i politikave të zhvillimit në fushën e qarkullimit dhe sigurisë rrugore, të konkretizuara në programet afatshkurtra dhe afatmesme të objektivave, që bëjnë të mundur parandalimin dhe minimizimin e aksidenteve rrugore, nëpërmjet aplikimit të normave dhe standardeve evropiane, të pasqyruara në legjislacionin bazë të transportit rrugor, për të gjithë komponentët me karakter institucional dhe legjislativ, në shërbim të sigurisë së lëvizjes të përdoruesve të rrugës. Qëllimet strategjike në fushën e sigurisë rrugore duhet të synojnë të krijojnë një kuadër zhvillimi të qëndrueshëm të sektorit të transportit rrugor, do të garantojnë përdorimin efikas të burimeve, si dhe do të sigurojnë fonde të mjaftueshme për programet e sigurisë rrugore, duke garantuar standarde të larta në arritjen e objektivave të sigurisë rrugore. Pa përmirësimin e politikave sektoriale në fushën e sigurisë rrugore, rritjen e investimeve, shtimin e projekteve, etj., për arritjen e qëllimit në shërbim të mbrojtjes së jetës dhe shëndetit të njerëzve nuk do të bëjnë të mundur parandalimin dhe minimizimin e aksidenteve rrugore. ku në mënyrë të përmbledhur po i rendisim si më poshtë në drejtim të:
 - ndryshimeve të nevojshme ligjore me qëllim menaxhimin e trafikut dhe rritjen e sigurisë rrugore dhe përshtatjen e legjislacionit shqiptar me atë evropian;
 - shtimit të financimeve buxhetore për përmirësimin e infrastrukturës rrugore dhe të sigurisë si mirëmbajtjen dhe përmirësimin e atyre ekzistuese ashtu dhe në ndërtime të reja;
 - përmirësimit të cilësisë së rrugëve dhe sinjalistikës rrugore, në përputhje me standardet evropiane;
 - funksionimit të auditimit të sigurisë rrugore, për integrimin e elementeve të sigurisë rrugore, që nga momenti i projektimit e deri në realizim;
 - forcimit të disiplinës së qarkullimit rrugor dhe menaxhimi i shpejtësisë së lëvizjes së automjeteve;
 - pajis me leje drejtimi nëpërmjet rritjes së cilësisë së mësimdhënies dhe testeve të kandidatëve për drejtues mjetesh;
 - rritjes së cilësisë së inspektimit teknik të mjeteve rrugore;
 - edukimi publik të përdoruesve të rrugës me rregullat e qarkullimit rrugor të gjithë grup moshave, veçanërisht të moshës parashkollore dhe të shkollave të ciklit të ulët;
 - përmirësimit të shërbimeve ndaj qytetarëve.
- Auditimi i sigurisë rrugore është shumë i rëndësishëm në të gjitha fazat si në fazën e projektimit (projekt idesë dhe projektit të zbatimit), deri në përfundimin e plotë të rrugës, pra në momentin e hapjes për trafikun, për rrugët e reja apo të rehabilituara, por edhe në rrugët ekzistuese. Auditimi i sigurisë rrugore është një fushë e specializuar, e cila kërkon kualifikimin e duhur të ekipit që e kryen atë auditimin. Auditimi i sigurisë rrugore lejon ekzaminimin me qartësi dhe drejtimin e pyetjeve që mund të mos jenë bërë më përpara ose që mund të mos kenë marrë përgjigjen e duhur si :

KONTROLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS
RAPORT “Siguria rrugore në Shqipëri”

- minimizimi i shanseve për shfaqjen e aksidenteve në rrjetin rrugor;
 - ulja e seriozitetit të aksidenteve dhe rrjedhimisht dhe e kostove të komunitetit;
 - dhënia epërsi sigurisë rrugore ndaj konsideratave të tjera;
 - shmangja e nevojave për punime riparuese të kushtueshme – është më e lehtë të ndryshosh një projekt se të modifikosh një seksion me rrezik të lartë të një rruge pasi është ndërtuar.
- Në realizimin e rrugëve të reja përveç anës ekonomike dhe sigurisë mjedisit, siguria rrugore është një komponent i nivelit të parë në krijimin e një ambienti të sigurt dhe miqësor të rrugës për përdoruesit e saj sepse:
- vlerësimet e ndikimit të sigurisë tregojnë, në nivel strategjik, implikimet në një projekt të infrastrukturës, të alternativave të ndryshme të planifikimit të sigurisë rrugore dhe në këtë mënyrë të luajnë një rol të rëndësishëm në zgjedhjen e itinerareve të lëvizjes;
 - auditimet e sigurisë rrugore identifikojnë, me kujdes elementët e rrezikshëm në një projekt të infrastrukturës rrugore;
 - ndikon në menaxhimin i sigurisë së rrjetit;
 - inspektimet e sigurisë luajnë një rol të rëndësishëm sepse janë një mjet thelbësor për parandalimin e rreziqeve që mund të jenë të ekspozuar për të gjithë përdoruesit e rrugës, duke përfshirë edhe përdoruesit e rrezikuar dhe gjithashtu në rastet e punimeve rrugore.
- Duke patur parasysh se qytetarët në të shumtën e rasteve kontaktin e parë me policinë e realizojnë nëpërmjet këtij shërbimi, prandaj forcimi i kontrollit për zbatimin e ligjit në drejtim të rritjes së sigurisë rrugore si një nga detyrat e policisë është për të garantuar jetën dhe shëndetin e drejtuesve të mjeteve, pasagjerëve, por edhe kalimtarëve. Zbulimi i shkaqeve që çojnë në aksidente dhe pasojat e tyre, duke filluar nga sensibilizimi i qytetarëve, i drejtuesve të mjeteve, duke vazhduar me edukimin. Duke u fokusuar tek detyra kryesore e saj që të kujdeset më shumë për sanksionimin e dhe dënimin e të gjithë shkelësve të rregullave të qarkullimit rrugor. Përmirësimi i punës kërkon trajtesë, sistematike, integrale, të unifikuar dhe koordinuar mbi të gjitha, për të garantuar në mënyrë afatgjatë dhe në mënyrë të qëndrueshme sigurinë rrugore, shëndetin dhe jetën e qytetarëve duke organizuar, planifikuar dhe kontrolluar për zbatimin me efikasitet të akteve ligjore e nënligjore në fuqi që lidhen me shërbimin e policisë rrugore në varësi e konkretisht në drejtim të:
- koordinimit të veprimtarisë së strukturave vartëse, mbështetjen administrative dhe operacionale dhe taktike që mbështesin qëllimet afatshkurtra dhe afatgjata të strategjisë së policisë shtetit dhe strategjisë kombëtare të sigurisë rrugore;
 - hartimit të planeve gjithë përfshirëse dhe operacionale në lidhje me çështjet e menaxhimit të trafikut rrugor dhe parandalimin e shkeljeve;
 - mbështetjes dhe menaxhimit të gjitha burimeve të personelit të përfshirë analizën e ankesave nga qytetarët ndaj sjelljes së personelit të policisë rrugore;
 - përmirësimit të shërbimit të policisë rrugore, të plotësimit dhe shtimit me personel e mjete të specializuara për këtë shërbim në shkallë vendi si dhe rritjes së kualifikimeve të personelit të policisë rrugore në bazë të akteve normative në fuqi si dhe të urdhrave të drejtorit të përgjithshëm;

- analizës të dhënave për aksidentet automobilistike nëpërmjet sistemit të informatizuar AIS (sistemi informatik i aksidenteve) dhe kundërvajtjeve administrative, (nëpërmjet sistemit të informatizuar të transmetimit të gjobave dhe masave plotësuese E-GJOBA) e cila informon komitetin ndërmnistror të sigurisë rrugore për gjendjen e sigurisë rrugore në të gjithë vendin, ku ai është anëtar i sekretariatit të ngritur pranë këtij komiteti.

Rekomandimet për përmirësimin dhe përsosjen e sigurisë rrugore;

Rekomandimi 1

- ✓ Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Ministria e Brendshme dhe ARRSH në bashkëpunim të mundësojnë përmirësimet përkatëse ligjore për sigurinë rrugore dhe hartimin e tyre të përafuara me legjislacionin Evropian;

Rekomandimi 2

- ✓ Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe ARRSH në bashkëpunim të mundësojnë:
 - klasifikimin, numërimin, inventarizimin e rrjetit rrugor me (km) sipas karakteristikave të tyre konstruktive, teknike dhe funksionale, në :
 - A. Autostradë;
 - B. Rrugë interurbane kryesore;
 - C. Rrugë interurbane dytësore;
 - D. Rrugë urbane kryesore;
 - E. Rrugë urbane dytësore;
 - F. Rrugë lokale.
 - klasifikimin, numërimin, inventarizimin e rrjetit rrugor me (km) sipas karakteristikave të tyre konstruktive, teknike dhe funksionale sipas germave (B e C) /B. Rrugë interurbane kryesore/ C. Rrugë interurbane dytësore të cilat ndahen në:
 - A - Shtetërore,
 - B - Rrethi,
 - C - Rrugë të brendshme;
 - D - Komunale.
 - marrjen e masave përkatëse për të krijuar sektorin e sigurisë rrugore me detyrat të përcaktuara edhe në rregulloren e brendshme;
 - shtimin e fondeve buxhetore për tre Drejtoritë Rajonale (Gjirokastrë, Tiranë, Shkodër) për mirëmbajtjen e akseve rrugore nacionale dytësore që administrohen nga to;
 - hartimin dhe miratimin e standardeve mbi mënyrën e menaxhimit e administrimit të veprimtarisë të sistemit të sigurisë rrugore;
 - ushtrimin e kontrolleve në rrjetin rrugor kombëtar për mbylljen e ndërtimeve jashtë kriterëve ligjore si dhe të rreth 900 (nëntëqind) pika tregtimi karburantesh, të cilat në shumicën e rasteve nuk kanë të realizuara aksesin sipas standardeve të projektimit;
 - shtimin e fondeve buxhetore dhe investimeve për të mundësuar korrigjimet e rrjetit rrugor në drejtim të :
 - *Gjeometrisë rrugës;*

KONTROLI I LARTË I SHTETIT
 DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS
 RAPORT “Siguria rrugore në Shqipëri”

- *Shtresave rrugore;*
 - *Veprave artit;*
 - *Sinjalizimeve;*
 - *Sigurisë pasive në rrugë;*
 - *Hyrje dalje në akset rrugore;*
 - *Largimit ndërtimeve të ndryshme në kufirin rrugor;*
 - *Kalimeve nëntokësore dhe mbikalimeve;*
 - *Vend kalimeve për këmbësorët;*
 - *Ngushtim i seksionit rrugor në vepra arti;*
 - *Mungesës e retroreflektimit të mjaftueshëm gjatë natës;*
 - *Dëmeve nga vandalizëm apo shkatërrim;*
 - *Vjetërsisë e sinjaleve- (shatë deri në dhjetë vjet) ;*
 - *Ndryshimit në politikën e përdorimit të sinjalit;*
 - *Instalimit të pasaktë të sinjalistikës ;*
 - *Lartësia e vendosjes nën standardet e dubura të instalimit të sinjalistikës;*
 - *Vendndalimeve për mjetet e transportit publik në akset kombëtare;*
 - *Mungesë sinjalistike;*
 - *Mungesë e ndriçimit rrugor;*
 - *Zbatimit kritereve mbi vendosjen e reklamave në anë të rrugë dhe në mbikalime*
 - *Ndërtimit rrugëve të reja;*
 - *etj.*
- përcaktimin e një procedure sistematike për identifikimin, analizimin dhe trajtimin e pozicioneve të pikave të zeza të rrezikshme në rrjetin rrugor dhe eliminimin e tyre;
 - realizimin e analizës së kostos, rentabilitetit dhe përshtatshmërisë mënyrës menaxhimit dhe administrimit të sigurisë rrugore;

Rekomandimi 3

- ✓ Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe ARRSH në bashkëpunim të mundësojnë përmirësimet përkatëse dhe krijimin e një ambienti të sigurt dhe miqësor për përdoruesit e rrugës në drejtim të:
 - realizimit të auditimeve të sigurisë rrugore si pjesë integrale e procesit të hartimit të projekteve të infrastrukturës, projektit të zbatimit dhe gjatë të gjithë periudhës së ndërtimit dhe asaj të kolaudit;
 - përfshirjen e auditimit si proces të detyrueshëm për çdo projekt për ndërtimin dhe rehabilitimin e rrugëve apo instalimeve të tjera të trafikut nga pikëpamja e sigurisë rrugore;
 - organizimit të trajnimeve, për audituesit e sigurisë rrugore madje edhe për specialistë të tjerë që merren me rrugët në vendin tonë;
 - auditimin e performancës së vendosjes sinjalistikave vertikale dhe horizontale në rrjetin rrugor shqiptar në shërbim të përdoruesve të saj dhe paraqitjes me shkrim të raporteve e rekomandimeve;
 - përcaktimin e standardeve për numrin e punonjësve që merren me garantimin e sigurisë rrugore në sistemin rrugor;

Rekomandimi 4

- ✓ Ministria e Brendshme në bashkëpunim me Drejtorinë e Përgjithshme të Policisë dhe Drejtoritë e saj në 12 qarqet të rrisë performancën e punës saj në parandalimin e sjelljeve jo korrekte të përdoruesve të rrugës në drejtim të:
 - marrjes së masave për parandalimin e ndodhjen së aksidenteve, si rezultat i:
 - o) *Tejkalimit të normave të shpejtësisë,*
 - p) *Drejtimit mjeteve nën ndikimin e pijeve alkoolike dhe lëndëve psikotrope,*
 - q) *Drejtimit mjeteve të pa pajisur me leje drejtimi,*
 - r) *mos vendosjes rripit të sigurimit dhe kaskës mbrojtëse nga drejtuesit e ciklomotorëve dhe motoçiklistët,*
 - s) *ndërrimit të korsive dhe “injoinimi i tjetrit në trafik”*
 - t) *mosrespektimit të dritës së kuqe të semaforit,*
 - u) *etj.*
 - g)
 - shtimit dhe përmirësimit të logjistikës me mjete dhe pajisje bashkëkohore për monitorimin e zbatimit të ligjit që përdorin nga shërbimet policore në teren;
 - analizës së mos përputhje midis % së gjobave të arkëtuar në sasi me ato në vlerë për të nxjerrë konkluzionet përkatëse;
 - përmirësimit të dhënave për drejtuesit e mjeteve që janë përsëritës të shkeljeve ligjore me synim analizimin e tyre me qëllim forcimin e masës së dënimit për përsëritësit e shkeljeve;
 - kryesjes studimeve për gjendjen e sinjalistikës rrugore me qëllim, kryerjen e përmirësimeve të nevojshme;
 - rritjes së bashkëpunimit me shërbimet e rendit publik dhe specialistët e krimeve në komisariatet e policisë;
 - përmirësimit planifikimit në organizimin e shërbimeve, në ato pika apo zona të përcaktuara me risk të lartë;
 - përmirësimit të shërbimit për të parandaluar shkeljet rregullave të qarkullimi nga këmbësorët duke:
 - o bashkëpunuar me median për sensibilizimin e qytetarëve mbi domosdoshmërinë e respektimit të rregullave të qarkullimit rrugor;
 - o bashkëpunuar me drejtoritë arsimore dhe drejtuesit e shkollave 9 vjeçare dhe të mesme për edukimin e nxënësve me rregullat e qarkullimit rrugor;
 - o bashkëpunuar me entet pronarë të rrugëve për përmirësimet e nevojshme të sinjalistikës rrugore dhe infrastrukturës rrugore;
 - o etj.

Rekomandimi 5

- ✓ Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë në bashkëpunim me Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe ARRSH të kryejë studime për pikat e zeza të ndodhjes së aksidenteve rrugore në autostradë, rrugët interurbane kryesore dhe dytësore.

4.1 Referencat

- Kushtetuta e Republikës së Shqipërisë;
- Ligjin 154/2014 “Për organizimin dhe funksionimin e Kontrollit të Lartë të Shtetit”;
- Ligji nr. 8378, datë 22.7.1998, “Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar;
- Ligji nr. 118/2012 datë 13.12.2012 “Për transportin e mallrave të rrezikshme”;
- Ligji nr. 158/213 datë 10.10.2013 “Për sigurinë në tunelet rrugore”;
- Ligjin nr. 10211, datë 23.12.2009 “Për miratimin e aktit normativ, me fuqinë e ligjit, nr. 9, datë 11.12.2009, të Këshillit të Ministrave “Për mënyrën e funksionimit dhe burimet e financimit të sistemit të tahogرافit dixhital në Shqipëri”;
- Ligji nr. 8308 datë 13.03.1998 “Për transportin rrugor”, i ndryshuar;
- Vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 153 datë 7.4.2000 “Për miratimin e rregullores së zbatimit të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar;
- Vendimi nr. 739 datë 09.09.2015 “Për disa masa shtesë dhe ndryshime në Vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 153, datë 7.4.2000”;
- Vendimi nr. 1243, datë 10.09.2008 “Për miratimin e rregullores për organizimin e kohës së punës së personave që kryejnë transport rrugor, për orët e drejtuesve të mjeteve dhe pajisjet e regjistrimit”;
- Vendimi nr. 207, datë 25.02.2009 “Për vendosjen dhe përdorimin e tahogرافit dixhital”;
- Vendimi Nr. 1054, datë 22.12.2010 “Për miratimin e rregullores për pajisjet e regjistrimit në transportin rrugor”;
- Vendimi nr. 298, datë 08.04.2015 për ndryshimin e Vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 153, datë 7.4.2000 “Për miratimin e rregullores së zbatimit të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë”;
- Vendimi nr. 739, datë 09.09.2015 “Për sistemin e të dhënave të aksidenteve rrugore”;
- Vendimi nr. 940, datë 18.11.2015 “Për disa ndryshime në Vendimin e Këshillit të Ministrave nr. 153, datë 07.04.2000” Për miratimin e rregullores së zbatimit të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë”;
- Analiza të veprimtarisë së Ministrisë Infrastrukturës dhe Energjisë;
- Analiza të veprimtarisë së Drejtorisë së Përgjithshme të Policisë së Shtetit;
- Vlerësime të situatës sigurisë rrugore në periudha të ndryshme nga ana Drejtorisë së Përgjithshme të Policisë së Shtetit;
- Analiza të veprimtarisë së Autoritetit Rrugor Shqiptar;
- Rregullore për organizimin dhe funksionimin e Ministrisë Infrastrukturës dhe Energjisë, Drejtorisë së Përgjithshme të Policisë së Shtetit dhe Autoritetit Rrugor Shqiptar;
- Direktiva 2006/126 /KE e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e datës 20 dhjetor 2006 mbi lejet e drejtimit.
<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=URISERV%3A124141>
https://ec.europa.eu/neighbourhoodenlargement/sites/near/files/pdf/key_documents/2016/20161109_report_albania.pdf ;
- Udhëzimi i Ministrit të Transportit dhe Infrastrukturës Nr. 3606/2, datë 28.10.2011 “Për pajisjen e përdoruesve të mjeteve rrugore të kategorive C, CE, D (*) dhe DE, me certifikatën e aftësisë profesionale (ÇAP)”;
- Udhëzimi Nr. 2 datë 11.2.2010 “Për kontrollin teknik të mjeteve rrugore”;

- Udhëzimi Nr. 9, datë 03.07.2012 “Për auditimin dhe kontrollin e sigurisë rrugore”;
- Udhëzimi Nr. 1, datë 10.01.2012 “Për regjistrimin e automjeteve rrugore dhe rimorkiove të tyre”, i ndryshuar;
- Udhëzimi Nr. 3985/4, datë 24.06.2013 “Për procedurat e kontrollit gjatë transportit rrugor të mallrave”;
- Udhëzimi nr. 4 datë 27.5.2014 “Për standardet e funksionimit të pikave të autorizuara të shitjes së makinerive (qendrat teknike) të takografit dixhital”, i ndryshuar;
- Udhëzimi i Ministrit të Transportit dhe Infrastrukturës Nr. 9, datë 09.10.2015 “Për disa ndryshime të Udhëzimit nr. 3606/2 (18), datë 28.10.2011” Për pajisjen e përdoruesve të mjeteve rrugore të kategorive C dhe D me certifikatën e aftësisë profesionale (ÇAP)”;
- Udhëzimi i Ministrit të Transportit dhe Infrastrukturës Nr. 682/4, datë 01.04.2016 “Për aktivitetin e auto shkollave, pajisjen e kandidatëve me leje drejtimi, kualifikimin e instruktorëve të auto shkollave dhe specialistëve të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor(DPSHTRR)”;
- Udhëzim i Ministrit të Transportit nr. 1546, datë 29.03.2016 “Riparimi i mjeteve rrugore dhe rimorkiove të tyre”;
- Udhëzimi nr. 10, datë 30.05.2011 “Për miratimin e tipit të traktorëve bujqësorë ose të pylltarisë, rimorkiove dhe rimorkiatorëve të tyre të ndërkëmbyeshëm, së bashku me sistemet, pjesët përbërëse dhe njësitë e tyre të ndara teknike”;
- Udhëzimi Nr. 11, datë 06.06.2011 “Për miratimin e tipit të mjeteve motorike dhe rimorkiove të tyre, të sistemeve, pjesëve përbërëse dhe njësive të veçanta teknike të destinuar për këto mjete”;
- Udhëzimi Nr. 12, datë 06.06.2011 “Për miratimin e tipit të mjeteve motorike me dy ose tre rrota”;
- Të dhëna statistikore nga INSTAT
- Udhëzues dhe Manuale të Auditimit të Performancës të KLSH-së dhe SAI-ve;
- Raporte monitorimi;
- Raporte të sigurisë rrugore për vitet 2013, 2014, 2015, 2016, 2017;
- Shqipëria, Raporti Vjetor i KE-së “për vitet 2014, 2015 dhe 2016 të publikuar nga ish-Ministria e Integritetit të Shqipërisë;
- Raporti i Statusit Global për sigurinë rrugore, OBSH 2009
- Marrëveshjet ndërkombëtare në të cilat Shqipëria është anëtarësuar/ Në tërësi, Shqipëria është palë kontraktuese në 30 marrëveshje (konventa) ndërkombëtare të transportit rrugor.
(http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/agree_e.pdf)
- Indikatorët e Performancës, NAO Britanike;
- Raporte me eksperiencë më të mira ndërkombëtare;
- (http://ec.europa.eu/transport/ecm/road_safety/erso/data/Content/european_databases.htm)
- (https://ec.europa.eu/neighbourhood-enlargement/sites/near/files/pdf/key_documents/2016/20161109_report_albania.pdf)
- Strategjia Kombëtare e sigurisë Rrugore 2011 – 2020;
- Strategjia Kombëtare e Transportit dhe Plani i Veprimit 2016-2020 (përditësuar sipas riorganizimit të fundit të qeverisë që u realizua në fund të vitit 2017);
- “Strategjia Kombëtare për Zhvillim dhe Integritet 2015-2020” miratuar me Vendimin e



KONTROLLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS
RAPORT “Siguria rrugore në Shqipëri”

Këshillit të Ministrave nr. 348, datë 11 maj 2016 dhe botuar në Fletoren Zyrtare nr. 86, Vendimi i Këshillit të Ministrave nr. 811, datë 16 nëntor 2016 “Për miratimin e Strategjisë së Sektorit të Transportit dhe të Planit të Veprimit”;

- Vlerësimi i performancës së sigurisë rrugore në Shqipëri realizuar nga Komisioni Ekonomik i Kombeve të Bashkuara për Evropën, Komisioni Ekonomik i Kombeve të Bashkuara për Amerikën Latine dhe Karaibet, Komisioni Ekonomik dhe Social i Kombeve të Bashkuara për Azinë dhe paqësorin;
- Inspektimi i akseve kombëtare në aspektin e sigurisë rrugore
- Raporte të auditimit të KLSH-së, Ministrisë dhe auditit të brendshëm;
- Etj.

4.2 Anekset (Pyetësorët)

Drejtuar: Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë

Tiranë

Në përputhje me Programin e Auditimit të Performancës “Siguria rrugore në Shqipëri” të Kontrollit të Lartë të Shtetit, me nr. 1082/2, datë 07/01/2019, ku shtrirja e tij është në; Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë; Autoriteti Rrugor Shqiptar; Drejtoritë Rajonale të Rajonit Qendror, Verior, dhe Jugor; Drejtoria e Përgjithshme e Policisë së Shtetit dhe Drejtoritë e Policisë në 12 qarqet: Berat, Dibër, Durrës, Elbasan, Fier, Gjirokastrë, Korçë, Kukës, Lezhë, Shkodër, Tiranë dhe Vlorë; për veprimtarinë që përfshihet në periudhën 01.01.2013-31.12.2018, **Jeni të lutur** të plotësoni pyetësorin e mëposhtëm, i cili ka si qëllim marrjen e opinioneve dhe informacioneve për realizimin e këtij auditimi.

Nëpërmjet përgjigjeve, ne kërkojmë me dëshirën e mirë të kontribuojmë në kthjellimin e perspektivës të sigurisë rrugore, si një nga faktorët e rëndësishëm në përmirësimin e cilësisë jetës njeriut duke promovuar shërbime të sigurta dhe efikase.

Përgjigjet e pyetjeve duhet të bëhen një nga një, rast pas rasti, me argumente dhe komente sqaruese. Krahas opinioneve dhe komentet tuaja, bashkëlidhur çdo pyetjeje, lutemi të na vini në dispozicion dokumente argumentues, relacione, informacione, evidenca, raporte, urdhra e udhëzime, etj.

Pyetësori apo informacioni pasi të nënshkruhet nga të gjithë personat që kanë marrë pjesë në përgatitjen e tij, të dërgohet zyrtarisht pranë Institucionit të KLSH në adresën:

KONTROLI I LARTË I SHTETIT
Rruga "Abdi Toptani", Nr. 1 / TIRANË

si dhe në formë elektronike në adresat:

rmuca@klsh.org.al; azylfi@klsh.org.al; eagolli@klsh.org.al;

Gjatë shtjellimit, pyetësori mund të pasurohet më tej me pyetje të reja me bashkëbisedimet me personat përgjegjës dhe të ngarkuar për zbatimin e tyre si dhe të përgjigjeve të pyetësorëve që mund të realizohen me përdoruesit e rrugës, subjekte private e organizata jo qeveritare që kanë kontribuar në përmirësimin e sistemit të sigurisë rrugore, etj.

Për çdo sqarim të mëtejshëm jemi në dispozicion dhe për diskutime të hapura, të cilat do të na ndihmonin në formulimin e mendimeve dhe rekomandimeve sa më të plota për përmirësimin e këtij sistemi të cilat do t’u ndihmonin **Ju**.

Për sa më sipër **lutemi** që informacioni të dorëzohet brenda 7 ditëve nga data e marrjes së Pyetësorit.

Dokumentacioni argumentues, relacione, informacione, evidenca, raporte, urdhra e udhëzime, etj., të dërgohet dorazi pranë zyrës ku është vendosur grupi i auditimit i Kontrollit të Lartë të Shtetit në ambientet e Autoritetit Rrugor Shqiptar Tiranë (kati i dytë).

Ju faleminderit për bashkëpunimin!

GRUPI I AUDITIMIT

Rinald Muça,

Alfred Zylfi,

Elfrida Agolli,



PYETËSOR

1. A ËSHTË SISTEMI I SIGURISË RRUGORE SIPAS STANDARDEVE TË MIRATUARA NË MBROJTJE TË JETËS NJERËZORE TË PËRDORUESVE TË RRUGËS?

- 1.1. Paraqitni shkurtimisht historikun e zhvillimit të sigurisë rrugore si dhe Institucionit tuaj në mbikëqyrje të saj deri më sot, mënyrën e krijimit, organizimit, funksionimit, baza ligjore, drejtimet dhe programet e ofruara, etj., në lidhje me menaxhimin, administrimin dhe funksionimin e sistemit të sigurisë rrugore.
- 1.2. A ka ndërvarësi institucionale sistemi i menaxhimit dhe administrimit të sigurisë rrugore në vendin tonë? (nëse Po ku konsiston ai, paraqiteni atë në mënyrë të detajuar)
- 1.3. A kryen Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë menaxhimin dhe administrimin e sistemit të sigurisë rrugore? (nëse PO, si)
- 1.4. A është i rregulluar me legjislacion mënyra e administrimit dhe menaxhimit të sistemit të sigurisë rrugore në vendin tonë? (nëse Po paraqiteni atë dhe në të kundërt argumentet pse JO)
- 1.5. A është i rregulluar me legjislacion përfshirja e sigurisë rrugore si element më vete në fondet buxhetore të planifikuara? (nëse Po paraqiteni atë dhe në të kundërt argumentet pse JO)
- 1.6. A ka propozuar Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë aktet ligjore dhe nën ligjore që kanë të bëjnë me menaxhimin dhe administrimin e sistemit të sigurisë rrugore? (nëse PO kush janë ato)
- 1.7. A ka mbështetur Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë zbatimin e politikave dhe strategjive në fushën e sigurisë rrugore? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti sipas objektivave)
- 1.8. A është legjislacioni për menaxhimin dhe administrimin e sistemit të sigurisë rrugore në vendin tonë i përafruar me atë të BE? (nëse PO paraqiteni atë)
- 1.9. A ka në procesin e menaxhimit e administrimit të veprimtarisë sistemit të sigurisë rrugore mbivendosje kompetencash midis Ministrive dhe pushtetit vendor që bëhen pengesë në mbarëvajtjen e saj? (nëse PO kush janë ato)
- 1.10. A bashkëpunon Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, me ARRSH strukturat e saj, Drejtorinë e Përgjithshme të Policisë Shtetit, Pushtetin Vendor, për një menaxhim e administrim sa më efikas të sigurisë rrugore në sigurimin e cilësisë udhëtimit të jetës dhe shmangien e rasteve fatale për përdoruesit e rrugës? (nëse PO, paraqitini ato rast pas rasti/mangësitë e tyre)
- 1.11. A ka Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë të përcaktuara drejtimet, politikat për reformimin dhe modernizimin e menaxhimit dhe administrimit të sistemit të sigurisë rrugore, në përputhje me drejtimet e strategjinë e Qeverisë? (nëse PO kush janë)

2. A JANË TË MJAFTUESHME TË GARANTOJNË STANDARDE TË LARTA INVESTIMET E KRYERA NË SISTEMIN E SIGURISË RRUGORË NË MBROJTJE TË JETËS SË PËRDORUESVE TË RRUGËS DHE ZHVILLIMIN E SEKTORIT TË TRANSPORTIT RRUGOR?

- 2.1. A ka standarde të miratuara për sistemin e sigurinë rrugore, përfshirë fazën e projektimit, ndërtimit dhe shfrytëzimit të rrugës nga përdoruesi i saj të ndara sipas kategorive të rrugëve? (nëse po paraqitni aktet e miratimit se bashku me standardet)
- 2.2. A ka propozuar Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë rishikimin dhe përsosjen e standardeve të miratuara për sigurinë rrugore përfshirë fazën e projektimit, ndërtimit dhe shfrytëzimit të rrugës nga përdoruesi i saj të ndara sipas kategorive të rrugëve? (nëse po paraqitni aktet e miratimit se bashku me standardet)
- 2.3. A ka standarde të miratuara mënyra e menaxhimit e administrimit të veprimtarisë të sistemit të sigurisë rrugore ? (nëse PO, paraqitini ato)
- 2.4. A ka propozuar Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë akte ligjore dhe nën ligjore që kanë të bëjnë me vendosjen dhe përsosjen e standardeve dhe kriterëve mbi mënyrën e menaxhimit e administrimit të veprimtarisë në sistemin e sigurisë rrugore? (nëse PO kush janë ato)
- 2.5. A ka mundësuar Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë klasifikimin, numëruarimin, inventarizimin e rrjetin rrugor me (km) sipas karakteristikave të tyre konstruktive, teknike dhe funksionale:
 - A. Autostradë;
 - B. Rrugë interurbane kryesore;
 - C. Rrugë interurbane dytësore;
 - D. Rrugë urbane kryesore;
 - E. Rrugë urbane dytësore;
 - F. Rrugë lokale.(nëse PO, paraqitini ato rast pas rasti dhe harta)
- 2.6. A ka mundësuar Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë klasifikimin, numërimin, inventarizimin e rrjetit rrugor me (km) sipas karakteristikave të tyre konstruktive, teknike dhe funksionale sipas germave (B e C) /B. Rrugë interurbane kryesore/ C. Rrugë interurbane dytësore të cilat ndahen në:
 - A - Shtetërore,
 - B - Rrethi,
 - C - Rrugë të brendshme;
 - D - Komunale.(nëse PO, paraqitini ato rast pas rasti dhe harta)
- 2.7. A ka të përcaktuar Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, listën e njollave të zeza në rrjetin rrugor Shqiptar dhe mënyra e përcaktimit si njollë e zezë? (nëse PO, paraqitini ato rast pas rasti)
- 2.8. A ka të përcaktuara Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë njollat zeza në rrjetin rrugor Shqiptar për 10 vitet e fundit shtimin apo pakësimin e tyre me arsyet përkatëse të ndryshimit? (nëse PO, paraqitini ato rast pas rasti)
- 2.9. A ka të përcaktuara Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë mangësi të rrjetin rrugor shqiptar në 10 vitet e fundit në drejtim të :

KONTROLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS
RAPORT “Siguria rrugore në Shqipëri”

- *Gjeometrisë rrugës;*
- *Shtresave rrugore;*
- *Sinjalizimeve;*
- *Sigurisë pasive në rrugë;*
- *Hyrje dalje në akset rrugore;*
- *Ndërtimeve të ndryshme në kufirin rrugor;*
- *Kalimeve nëntokësore dhe mbikalimeve;*
- *Vend kalimeve për këmbësorët;*
- *Etj.;*

(nëse PO paraqitini ato për 10 vitet e fundit rast pas rasti)

2.10. A ka tregues Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë mbi ndërhyrjet e bëra në korrigjimet e mangësive të konstatuara në rrjetit rrugor shqiptar në drejtim të :

- *Gjeometrisë rrugës;*
- *Shtresave rrugore;*
- *Sinjalizimeve;*
- *Sigurisë pasive në rrugë;*
- *Hyrje dalje në akset rrugore;*
- *Ndërtimeve të ndryshme në kufirin rrugor;*
- *Kalimeve nëntokësore dhe mbikalimeve;*
- *Vend kalimeve për këmbësorët;*
- *Etj.;*

(nëse PO paraqitini ato për 10 vitet e fundit rast pas rasti)

2.11. A ka tregues Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë se sa herë mund të jetë përsëritur i njëjti korrigjim i mangësive të konstatuara në rrjetit rrugor shqiptar në drejtim të :

- *Gjeometrisë rrugës;*
- *Shtresave rrugore;*
- *Sinjalizimeve;*
- *Sigurisë pasive në rrugë;*
- *Hyrje dalje në akset rrugore;*
- *Ndërtimeve të ndryshme në kufirin rrugor;*
- *Kalimeve nëntokësore dhe mbikalimeve;*
- *Vend kalimeve për këmbësorët;*
- *Etj.;*

(nëse PO paraqitini ato për 10 vitet e fundit rast pas rasti)

2.12. A ka të përcaktuara Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë mangësi të rrjetin rrugor shqiptar në 10 vitet e fundit në drejtim të :

- *mungesë e retroreflektimit të mjaftueshëm gjatë natës;*
- *dëm i konsiderueshëm, vandalizëm apo shkatërrim;*
- *vjetërsia e sinjaleve- (shatë deri në dhjetë vjet) ;*
- *ndryshim në politikën e përdorimit të sinjalit;*
- *instalim i pasaktë;*
- *ndryshim i mesazhit apo destinacionit për të plotësuar detyrimet ndaj agjencive publike apo private;*

- *lartësia e vendosjes nën standardet e dubura të instalimit;*
- *ndryshimi në juridiksion, për shembull një rrugë lokale bëhet rrugë kombëtare;*
- *ndryshime madhore në shpërndarjen e sinjaleve;*
- *ndërtimi i rrugëve të reja;*
- *etj.*

(nëse PO paraqitini ato për 10 vitet e fundit rast pas rasti)

- 2.13.** A ka kryer Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë analiza të kostos, rentabilitetit dhe përshtatshmërisë mënyrës menaxhimit dhe administrimit sigurisë rrugore në drejtim të përmirësimit:
- cilësisë jetës të përdoruesit të rrugës,
 - buxhetit të shtetit,
 - buxheteve të familjeve të dëmtuara,
 - buxheteve të bizneseve,
 - etj., ? (nëse PO, paraqitini ato)
- 2.14.** A kryen Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe si monitorimin e plotësimit të standardeve të sigurisë rrugore në rrjetin rrugor shqiptar? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti)
- 2.15.** A ka Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë të dhëna mbi vjetërsinë e sinjalistikave vertikale dhe horizontale në sistemin rrugor shqiptar? (nëse po paraqitini ato si dhe rinovimin e tyre nëse janë kryer)
- 2.16.** A ka Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë të dhëna mbi cilësinë e sinjalistikave vertikale dhe horizontale në sistemin e rrjetit rrugor shqiptar? (nëse po paraqitini ato si dhe rinovimin e tyre nëse janë kryer)
- 2.17.** A ka Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë të dhëna mbi vlerat e fondeve të planifikuara dhe realizuara nga buxheti i shtetit nëpërmjet ARRSH në sistemin rrugor shqiptar për sinjalistikën vertikale dhe horizontale për 10 vitet e fundit? (nëse po paraqitini ato)
- 2.18.** A ka Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë të dhëna mbi vlerat e fondeve të planifikuara dhe realizuara nga buxheti i shtetit në sistemin rrugor shqiptar për sinjalistikën vertikale dhe horizontale për 10 vitet e fundit? (nëse po paraqitini ato)
- 2.19.** A ka Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë të dhëna mbi vlerat e fondeve të planifikuara dhe realizuara nga pushteti vendor në sistemin rrugor shqiptar për sinjalistikën vertikale dhe horizontale për 10 vitet e fundit? (nëse po paraqitini ato)
- 2.20.** A ka Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë të dhëna mbi vlerat e fondeve të planifikuara dhe realizuara nga donatorë të huaj nëpërmjet ARRSH, Ministrisë Energjetikës dhe Infrastrukturës në sistemin rrugor shqiptar për sinjalistikën vertikale dhe horizontale për 10 vitet e fundit? (nëse po paraqitini ato)
- 2.21.** A ka Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë të dhëna mbi vlerat e projekteve dhe supervizioneve respektive për investimet e kryera në vendosjen e sinjalistikave vertikale dhe horizontale në rrjetin rrugor shqiptar? (nëse po paraqitini ato dhe shpërndarjen e tyre rast pas rasti)
- 2.22.** A ka Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë strategji për politikat e përmirësimit të sistemit të menaxhimit e administrimit të sigurisë rrugore dhe vendosjes së

sinjalistikave vertikale e horizontale mbi bazën e të cilave do të bazohet programimi, planifikimi dhe implementimi i investimeve në to, me qëllim arritjen e objektivave dhe përmbushjen e rezultateve të kërkuara? (nëse PO paraqiteni)

- 2.23. A aplikon Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë politika të vlerësimit të prioritetëve në sistemin e menaxhimit e administrimit të sigurisë rrugore dhe vendosjes së sinjalistikave vertikale e horizontale? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti)
- 2.24. A ka identifikuar Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë mundësitë e realizimit të prioritetëve në sistemin e menaxhimit e administrimit të sigurisë rrugore dhe vendosjes së sinjalistikave vertikale e horizontale? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti)
- 2.25. A ka Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë plan veprimi në bashkëpunim me sektorin publik dhe privat për sistemin e menaxhimit e administrimit të sigurisë rrugore dhe vendosjes së sinjalistikave vertikale e horizontale? (nëse PO paraqiteni)
- 2.26. A ka Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë tregues mbi matjen e përshtatshmërisë meremetimeve, restaurimeve dhe investimeve të kryera të sinjalistikave vertikale e horizontale të vendosura me objektivat e tyre? (nëse PO paraqitini ato)
- 2.27. A ka Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë studime mbi koston në total (lekë/për mirëmbajtje dhe restaurime) të sinjalistikave vertikale e horizontale? (nëse PO paraqiteni atë)
- 2.28. A ka Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë të dhëna mbi rastet e dëmtimeve të ndryshme të segmenteve të caktuara të sistemit rrugor shqiptar dhe mënyrën e shpejtësinë e garantimit të sigurisë rrugore në këto raste në shërbim të përdoruesve të rrugës e në funksion të shmangies së aksidenteve nga më të voglat e deri tek ato me fatalet për jetën e njeriut? (nëse po paraqitini ato)
- 2.29. A ka Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë të dhëna mbi numrin e ankesave paraqitur nga përdoruesit e rrugës për cilësinë e sinjalistikave vertikale e horizontale të vendosura? (nëse po paraqitini ato)
- 2.30. A ka Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë të dhëna mbi numrin dhe realizimin e ankesave paraqitur nga përdoruesit e rrugës për cilësinë e sinjalistikave vertikale e horizontale të vendosura? (nëse po paraqitini ato)
- 2.31. ARRSH dhe strukturat e saj, a ka të dhëna mbi kohën e realizimit të ankesave paraqitur nga përdoruesit e rrugës për cilësinë e sinjalistikave vertikale e horizontale të vendosura? (nëse po paraqitini ato)
- 2.32. A ka Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë propozime për investime në ndërtimin/rehabilitimin e sistemeve të sinjalistikave vertikale e horizontale? (nëse PO, paraqitini ato rast pas rasti)
- 2.33. A ka Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë të dhëna mbi mënyrën e garantimit, menaxhimit dhe administrimit të sigurinë rrugore gjatë në rastet e ndërhyrjeve me riparime emergjencave nga subjektet e kontraktuara në sistemin rrugor shqiptar? (nëse PO, paraqitini ato rast pas rasti)
- 2.34. A ka Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë të dhëna mbi mënyrën e garantimit, menaxhimit dhe administrimit të sigurinë rrugore gjatë natës dhe në rastet e emergjencave e kushteve të rënduara të motit në sistemin rrugor shqiptar? (nëse PO, paraqitini ato rast pas rasti)

3. A GARANTOJNË STRUKTURAT SHTETËRORE PËRGJEGJËSE PËR SIGURINË RRUGORE ZBATIMIN E LIGJIT NË PARANDALIMIN E SJELLJEVE TË RREZIKSHME SI DHE KRIJIMI I NJË AMBIENTI TË SIGURT DHE MIQËSOR TË RRUGËS PËR PËRDORUESIT E SAJ?

- 3.1. A ka institucione shtetërore apo privatë të ngarkuar me auditimin e sistemit të menaxhimit dhe administrimit të sigurisë rrugore në shërbim të përdoruesve të saj ? (nëse PO kush janë ato, paraqitni legjislacionin me të cilin punojnë dhe organikën e tyre)
- 3.2. A ka institucione shtetërore apo privatë të ngarkuar me auditimin e sinjalistikave vertikale dhe horizontale në rrjetin rrugor shqiptar në shërbim të përdoruesve të saj ? (nëse PO kush janë ato, paraqitni legjislacionin me të cilin punojnë dhe organikën e tyre)
- 3.3. A është audituar apo matur performanca e sistemit të menaxhimit dhe administrimit të sigurisë rrugore në shërbim të përdoruesve të saj ? (nëse PO paraqitini ato)
- 3.4. A është audituar performanca e vendosjes së sinjalistikave vertikale dhe horizontale në rrjetin rrugor shqiptar në shërbim të përdoruesve të saj? (nëse PO paraqitini ato)
- 3.5. A ka mundësuar Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë përmirësimin përgatitjen e termave të referencës për sigurinë rrugore në përputhje me normat dhe standardet e sigurisë rrugore për rrugët? (nëse po paraqitini to)
- 3.6. A ka mundësuar Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë hartimin e specifikimeve teknike lidhur me sinjalistikën vertikale dhe horizontale? (nëse po paraqitini to)
- 3.7. A ka mundësuar Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë auditimin dhe inspektimin e sigurisë rrugore, në përputhje me standardet e sigurisë rrugore në fazat e projektimit të rrugëve? (nëse po paraqitini ato rast pas rasti dhe rezultatet e tyre)
- 3.8. A ka mundësuar Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë auditimin dhe inspektimin e sigurisë rrugore, në përputhje me standardet e sigurisë rrugore në fazat e ndërtimit të rrugëve? (nëse po paraqitini ato rast pas rasti dhe rezultatet e tyre)
- 3.9. A ka mundësuar Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë auditimin dhe inspektimin e sigurisë rrugore, në përputhje me standardet e sigurisë rrugore në fazat e mirëmbajtjes së rrugëve? (nëse po paraqitini ato rast pas rasti dhe rezultatet e tyre)
- 3.10. A ka mundësuar Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë monitorimin e projekteve të sinjalistikës rrugore në rrugët e reja për të ofruar ambient rrugor të sigurt të përshtatshëm për të gjithë përdoruesit e rrugëve? (nëse po paraqitini ato rast pas rasti dhe rezultatet e tyre)
- 3.11. A ka mundësuar Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë monitorimin e projekteve të sinjalistikës rrugore në përditësimin e atyre ekzistuese, për të ofruar ambient rrugor të sigurt të përshtatshëm për të gjithë përdoruesit e rrugëve? (nëse po paraqitini ato rast pas rasti dhe rezultatet e tyre)
- 3.12. A janë përgatitur nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë raporteve dhe analizave statistikore që të rekomandojë veprimet parandaluese korrigjuese për të mos ndodhur përsëri aksidente në fazat e projektimit, ndërtimit dhe mirëmbajtjes së rrugëve të rrjetit rrugor shqiptar? (nëse janë përgatitur paraqitini ato rast pas raste dhe në mënyrë të përmbledhur)
- 3.13. A ka mundësuar Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë përmirësimin e cilësisë së sigurisë rrugore, me qëllim mbrojtjen e përdoruesit të rrugës në drejtim të:

- a) përmirësimit të kërkesave të cilësisë sinjalistikave rrugore, monitorimit dhe përmirësimit të specifikimeve për analizat e parametrave të tyre;
 - b) përcaktimit të vlerave e parametrave që nuk gjenden në tabelat apo standardet përkatëse sa herë që kjo është e nevojshme për mbrojtjen e përdoruesit të rrugës në gjithë rrugët e vendit;
 - c) përshtatjes së metodave analitike të ndryshme, pas verifikimeve përkatëse, nga ana e ARRSH, në mënyrë që rezultatet përfundimtare të jenë të së njëjtës shkallë besueshmërie me rezultatet e përfituara me metodat e specifikuara më parë;
 - d) përzgjedhjes së sinjalistikave më cilësore;
 - e) përshtatjes së normave dhe udhëzimeve teknike për punimet e kryera për vendosjen e sinjalistikave në garantimin e sigurisë rrugore;
 - f) përshtatjes së udhëzimeve teknike për vendosjen e sinjalistikave në garantimin e sigurisë rrugore .
- 3.14.** A ka mundur Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë monitorimin apo sigurimin që sinjalistikat të jenë të përshtatshme për përdorim? (nëse po si)
- 3.15.** ARRSH dhe strukturat e saj, a kanë evidentuar raste kur sinjalistikat rrugore nuk është në përputhje me kriteret e sigurimit të cilësisë? (nëse po paraqitini ato rast pas rasti)
- 3.16.** A monitorohet nga ARRSH procesi i vendosjes etj., si masë parandaluese për të evituar rastet ekstreme? (nëse po si)
- 3.17.** A monitorohet nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë mënyrat e auditimit të cilësisë së vendosjes së sinjalistikave rrugore si dhe menaxhimit të sistemit të sigurisë rrugore që kryhen:
- a) në pikat e përcaktuara për vendosje;
 - b) në gjithë rrjetin rrugor shqiptar si:
 - A. Autostradë;
 - B. Rrugë interurbane kryesore;
 - C. Rrugë interurbane dytësore;
 - D. Rrugë urbane kryesore;
 - E. Rrugë urbane dytësore;
 - F. Rrugë lokale.
- 3.18.** A ka raste kur Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë kanë njoftuar se cilësia e sinjalistikave të sigurisë rrugore ka pësuar ndryshime që e bëjnë atë të papërshtatshme, qoftë përkohësisht apo përgjithnjë, organet e qeverisjes vendore, strukturën rajonale, si dhe AARRSH-në mbi ndodhinë e mospërputhjes, veprimet korrigjuese dhe masat parandaluese të parashikuara, me qëllim shmangien e ndonjë rreziku që cenon jetën e përdoruesve të rrugës? (nëse po paraqitini ato)
- 3.19.** A ka kapacitete Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë për arritjen e mbikëqyrjes dhe kontrollit sigurisë rrugore dhe të sinjalistikave të sigurisë rrugore në rrjetin rrugor shqiptar dhe analizimin e rezultateve të këtij monitorimi?
- 3.20.** A janë konstatuar nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë raste të mos zbatimit të i kërkesave ligjore dhe marrja e masave administrative në funksion të ruajtjes së jetës së përdoruesve të rrugës nga dëmtuesit e ndryshëm të rrugës dhe sinjalistikave, strukturat shtetërore si dhe ato të pushtetit vendor ? (nëse po paraqitini ato rast pas rasti)

- 3.21. A monitoron Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, masat korrigjuese të parametrave për elementët e përdorur për përmirësimin e cilësisë së sigurisë rrugore në funksion të mbrojtjes së shëndetit të përdoruesve të rrugës ? (nëse po paraqitni rezultatet)
- 3.22. A ka Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë pajisjet përkatëse bashkëkohore për realizimin e analizave për sigurimin e cilësisë së sigurisë rrugore në gjithë rrjetin rrugor shqiptar? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti)
- 3.23. A ka fonde të mjaftueshme Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë për realizimin me cilësi të e sigurisë rrugore në gjithë rrjetin rrugor shqiptar? (nëse JO pse paraqitini rast pas rasti nevojat)
- 3.24. A ka kontrolluar dhe monitoruar Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë projektet e vendosjes së sinjalistikave vertikale e horizontale të financuara nga buxheti i shtetit, buxheti i pushtetit vendor, me qëllim garantimin dhe zbatimin e rregullave teknike të projektimit? (nëse PO, paraqitini ato rast pas rasti/mangësitë e tyre)
- 3.25. A ka ndjekur e monitoruar Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë zbatimin e projekteve të sinjalistikave vertikale e horizontale me financim të huaj, me qëllim garantimin dhe zbatimin e rregullave teknike të projektimit ? (nëse PO, paraqitini ato rast pas rasti/mangësitë e tyre)
- 3.26. A disponon Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë burimet njerëzore të përshtatshme për të realizuar me sukses pritshmërinë në garantimin e sigurisë rrugore në drejtim të:
 - numrin të punonjësve;
 - kriteret mbi shkallën arsimore të punonjësve;
 - certifikimit të punonjësve si auditues/inspektues të sigurisë rrugore;
 - trajnimit të punonjësve;
 - kurikulave apo metodika të përcaktuara për trajnimin e punonjësve;
 - etj.
- 3.27. A disponon Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë mjetet e nevojshme të logjistikës për të realizuar me sukses pritshmërinë në garantimin e sigurisë rrugore ? (nëse jo pse paraqitni arsyet)
- 3.28. A ka propozuar Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë kalimin e rregullimit të marrëdhënieve juridike të punonjësve të ARRSH nga rregullimi në bazë të ligjit nr. 152/2013 “PËR NËPUNËSIN CIVIL” i ndryshuar në rregullimin në bazë të ligjit nr. 7961, datë 12.7.1995 “KODI I PUNËS I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË” i ndryshuar ? (nëse po pse)
- 3.29. A ka Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë standarde të përcaktuara sa duhet të jetë numri i punonjësve që merren me garantimin e sigurisë rrugore në sistemin rrugor shqiptar? (nëse po paraqitini atë)
- 3.30. A ka lëvizur stafi i punonjësve që merren me garantimin e sigurisë rrugore në rrjetin rrugor shqiptar në 10 vitet e fundit? (nëse po paraqitini rast pas rasti sipas organikës)
- 3.31. A ka Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë të regjistruar subjekte juridike që kryejnë auditimin/inspektimin e sigurisë rrugore? (nëse po paraqitini ato).
- 3.32. A ka Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë raporte auditimi me shkrim nga subjekte juridik të auditimit të sigurisë rrugore për çdo fazë të projektit të infrastrukturës, ku trajtohen edhe ndryshimet në projekt/ose në rrugë, që ai

rekomandon, si dhe arsyet, të cilat i janë paraqitur entit pronar të rrugës dhe njësisë së monitorimit e kontrollit të procesit të auditimit në ministrinë që mbulon veprimtarinë e transportit? (nëse po paraqitini këto raporte/ nëse jo pse)

3.33. A ka Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë grupe inspektimi të sigurisë rrugore? (nëse po paraqitini ato)

3.34. A është inspektuar nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë siguria rrugore në rrugët ekzistuese si dhe përgatitur e dorëzuar entit pronar të rrugës raporti me shkrim, ku parashtron të gjitha problemet e vëna re dhe propozimet për zgjidhjen e tyre? (nëse po paraqitini ato rast pa rasti si dhe në mënyrë të përmbledhur problematikat kryesore)

TË PËRGJITHSHME

1. A ka realizuar Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë pyetësorë me përdoruesit e rrugë për shërbimin e ofruar nga institucionet shtetërore për sigurinë rrugore në rrjetin rrugor shqiptar? (nëse PO për çfarë dhe rezultatet e tyre)?
2. Si mendohet nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë të jetë perspektiva e zhvillimit të menaxhimit dhe administrimit të sistemit të sigurisë rrugore dhe sinjalistikave në rrjetin rrugore shqiptar?
3. Si mendohet nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë të jetë perspektiva e zhvillimit të bashkëpunimit ndërmjet saj, me ARRSH e strukturat e veta, me strukturat e policisë së shtetit dhe pushtetin vendor për përmirësimin e sistemit të sigurisë rrugore dhe sinjalistikave në rrjetin rrugore shqiptar?
4. Çfarë mendoni se duhet ndryshuar, tani dhe në të ardhmen, në përmirësimin e sistemit të sinjalistikave në rrjetin rrugore shqiptar?
5. Çfarë mendoni se duhet ndryshuar, tani dhe në të ardhmen, në përmirësimin e sistemit të sigurisë rrugore dhe sinjalistikave në rrjetin rrugor shqiptar në zbatim edhe të direktivave të BE?

TË DHËNA STATISTIKORE (për 10 vitet e fundit 2009-2018)

1. **Numri i personave të aksidentuar në total të ndarë:**
 - të plagosur lehtë apo rëndë
 - të vdekur
 - (krahasuar kjo dhe për një milion banorë)
2. **Numri i personave të vdekur dhe të plagosur për një milion banorë;**
3. **Aksidentet për 100.000 automjete;**
4. **Rrjeti rrugor shqiptar në vitin 2018 të ndara në:**
 - Rrugët kryesore (km)
 - Rrugët rajonale (km)
 - Rrugët rurale (km)
 - Rrugët urbane (km)
 - Totali (km)
5. **Numri i automjeteve sipas llojit;**
6. **Numri i automjeteve me certifikatë të kontrollit teknik;**
7. **Personat e plagosur sipas gjinisë;**

8. Rastet e vdekjeve sipas gjinisë;
9. Numri i personave të përfshirë në aksidente sipas grup moshave;
10. Rastet e vdekjeve sipas moshës;
11. Personat e plagosur sipas llojit të përdoruesit të rrugës;
12. Rastet e vdekjeve sipas llojit të përdoruesit të rrugës;
13. Personat e plagosur sipas llojit të automjetit;
14. Rastet e vdekjeve sipas llojit të automjetit;
15. Personat e plagosur për shkak të sistemit të sigurisë rrugore (sinjalistikave, barrierave mbrojtëse, vijëzimeve, ndërtimeve pranë rrugës, etj.)
16. Rastet e vdekjeve për shkak të sistemit të sigurisë rrugore (sinjalistikave, barrierave mbrojtëse, vijëzimeve, ndërtimeve pranë rrugës, etj.)
17. Personat e plagosur nga përdorimi i kaskës mbrojtëse/rripit të sigurimit (përdorur, nuk është përdorur, nuk ka të dhëna)
18. Rastet e vdekjeve nga përdorimi i kaskës mbrojtëse/rripit të sigurimit (përdorur, nuk është përdorur, nuk ka të dhëna)
19. Të plagosurit sipas vendndodhjes (urbane/rurale)
20. Rastet e vdekjeve sipas vendndodhjes (urbane/rurale)
21. Kostoja e aksidenteve (në vlerë)
 - Aksident me pasojë vdekjen
 - Plagosje e rëndë
 - Plagosje e lehtë
22. Investimet në sigurinë rrugore (Investimet në sigurinë rrugore në total dhe të ndara sipas rrugëve)
23. Investimet në sigurinë rrugore të përsëritura më shumë se një herë në të njëjtën rrugë;
24. Numri i aksioneve për largimin e ndërtimeve të paligjshme në akset rrugore të cilat dëmtojnë sigurinë rrugore; (në total, për çdo aks rrugor si dhe përsëritja e tyre)
25. Lidhja midis aksidenteve dhe shpejtësisë; (shpejtësia brenda kufirit të lejuar, shpejtësia tej kufirit të lejuar, nuk ka të dhëna)
26. Aksidentet sipas përdoruesve të rrugës e konkretisht nga:
 - Përplasia e automjetit me ujën,
 - Përmbysje vetëm e automjetit
 - Të tjerë që nuk janë përcaktuar
 - Bicikletë/këmbësor
 - Automjeti me të tjerë
 - Automjeti me këmbësor
 - Automjeti me kafshë
 - Automjet me çiklist
 - Automjeti/automjeti prapa
 - Automjeti/automjeti në krah
 - Automjeti/automjeti në mbikalim
 - Automjeti/automjeti në kthesë
27. Lloji i aksidenteve sipas zonave urbane dhe rurale të ndara:

Vende të hapura zona rurale zona urbane totali

- Automjet i vetëm i përmbysur
- Automjet i veçuar, rrëzuar në ujë
- Automjeti, i përmbysur
- Automjeti/automjeti kokë më kokë
- Automjeti/automjeti në kthesë
- Automjeti/Automjeti në parakalim
- Automjeti/automjeti nga anash
- Automjeti/automjeti prapa
- Automjet me çiklist
- Automjet me kafshë
- Automjeti me këmbësorë
- Automjeti/Automjeti në parakalim
- Bicikletë/këmbësorë
- Të tjerë që nuk janë përcaktuar
- Totali i përgjithshëm

28. Personat e plagosur për mosplotësim të standardeve të mjetit;

29. Rastet e vdekjeve për mosplotësim të standardeve të mjetit;

30. Personat e plagosur për mos kryerje të kontrollit teknik periodik të mjetit;

31. Rastet e vdekjeve për mos kryerje të kontrollit teknik periodik të mjetit;

32. Personat e plagosur pa leje të drejtimit të mjetit;

33. Rastet e vdekjeve pa leje të drejtimit të mjetit;

34. Sjellja e drejtuesit të automjetit që shkakton aksidente me plagosje të vogla, të rënda ose vdekjeprurëse të ndara:

- Mungesë pamje
- Shpejtësi shumë e lartë
- Ndryshim i papritur i korsisë
- Afrim i pakujdesshëm përballë
- Kthim i gabuar, prerje e rrugës
- së drejtuesve të tjerë të mjeteve
- Bllokim i rrugës së drejtuesve të tjerë të mjeteve
- Parakalim i gabuar
- Mosrespektimi i sinjalistikës rrugore
- Mosrespektim distance
- Frenim i papritur
- I lodhur, pa gjumë, i sëmurë
- Ndalim/parkim në kundërshtim me rregullat
- Mosrespektim i korsisë
- Kthim i gabuar
- Mosrespektimi i dritës së kuqe/shenjës STOP

35. Personat e plagosur si rezultat i drejtimit të mjetit nën ndikimin e pijeve alkoolike dhe drogës;

36. Rastet e vdekjeve si rezultat i drejtimit të mjetit nën ndikimin e pijeve alkoolike dhe drogës;
37. Dënimet e dhëna si rezultat i drejtimit të mjetit nën ndikimin e pijeve alkoolike dhe drogës;
38. Numri i personave të dënuar me shume se një herë si rezultat i drejtimit të mjetit nën ndikimin e pijeve alkoolike dhe drogës
39. Numri i personave të dënuar nga policia si rezultat i drejtimit të mjetit nën ndikimin e pijeve alkoolike dhe drogës dhe të mos dënuar nga prokuroria apo gjykata
40. Aksidentet me pasojë të rënda të shkaktuara nga sjelljet e këmbësorëve;
41. Aksidentet me pasojë vdekjen të shkaktuara nga sjelljet e këmbësorëve;
42. Numri i gjobave të vendosura për sjellje të gabuar të këmbësorëve në përdorimin e rrugës;
43. Numri i masave administrative të llojit gjobë sipas shkeljeve kryesore/të përzgjedhura të rregullave të qarkullimit rrugor e konkretisht:
 - Mosrespektimi i sinjalizimeve të qarkullimit rrugor ndare sipas kategorive të rrugëve
 - Mosrespektimi i kufirit të shpejtësisë
 - Distanca e sigurisë midis automjeteve
 - Parakalim i gabuar/i pakujdesshëm
 - Përdorimi i telefonit gjatë drejtimit të automjetit
 - Drejtimi i automjetit nën ndikimin e alkoolit, drogës, etj.
 - Drejtimi i një automjeti me probleme teknike
 - Drejtimi i motoçikletës pa kaskë mbrojtëse
 - Drejtimi i automjetit pa rrip sigurimi
 - Ndalimi ose parkimi kundër rregullave
 - Shkeljet nga këmbësorët
 - Totali

JU FALEMINDERIT

Drejtuar: Autoriteti Rrugor Shqiptar e Drejtorive Rajonale të Rajonit Qendror, Verior, Jugor.

Në përputhje me Programin e Auditimit të Performancës “Siguria rrugore në Shqipëri” të Kontrollit të Lartë të Shtetit, me nr. 1082/2, datë 07/01/2019, ku shtrirja e tij është në; Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë; Autoriteti Rrugor Shqiptar; Drejtoritë Rajonale të Rajonit Qendror, Verior, dhe Jugor; Drejtoria e Përgjithshme e Policisë së Shtetit dhe Drejtoritë e Policisë në 12 qarqet: Berat, Dibër, Durrës, Elbasan, Fier, Gjirokastrë, Korçë, Kukës, Lezhë, Shkodër, Tiranë dhe Vlorë; për veprimtarinë që përfshihet në periudhën 01.01.2013-31.12.2018, **Jeni të lutur** të plotësoni pyetësonin e mëposhtëm, i cili ka si qëllim marrjen e opinioneve dhe informacioneve për realizimin e këtij auditimi.

Nëpërmjet përgjigjeve, ne kërkojmë me dëshirën e mirë të kontribuojmë në kthjellimin e perspektivës të sigurisë rrugore, si një nga faktorët e rëndësishëm në përmirësimin e cilësisë jetës njeriut duke promovuar shërbime të sigurta dhe efikase.

Përgjigjet e pyetjeve duhet të bëhen një nga një, rast pas rasti, me argumente dhe komente sqaruese. Krahas opinioneve dhe komentet tuaja, bashkëlidhur çdo pyetjeje, lutemi të na vini në dispozicion dokumente argumentues, relacione, informacione, evidenca, raporte, urdhra e udhëzime, etj.

Pyetësoni apo informacioni pasi të nënshkruhet nga të gjithë personat që kanë marrë pjesë në përgatitjen e tij, të dërgohet zyrtarisht pranë Institucionit të KLSH në adresën:

KONTROLI I LARTË I SHTETIT
Rruga "Abdi Toptani", Nr. 1 / TIRANË

si dhe në formë elektronike në adresat:

rmuca@klsh.org.al; azylfi@klsh.org.al; egolli@klsh.org.al;

Gjatë shtjellimit, pyetësoni mund të pasurohet më tej me pyetje të reja me bashkëbisedimet me personat përgjegjës dhe të ngarkuar për zbatimin e tyre si dhe të përgjigjeve të pyetësorëve që mund të realizohen me përdoruesit e rrugës, subjekte private e organizata jo qeveritare që kanë kontribuar në përmirësimin e sistemit të sigurisë rrugore, etj.

Për çdo sqarim të mëtejshëm jemi në dispozicion dhe për diskutime të hapura, të cilat do të na ndihmonin në formulimin e mendimeve dhe rekomandimeve sa më të plota për përmirësimin e këtij sistemi të cilat do t’u ndihmonin **Ju**.

Për sa më sipër **lutemi** që informacioni të dorëzohet brenda 7 ditëve nga data e marrjes së Pyetësorit.

Dokumentacioni argumentues, relacione, informacione, evidenca, raporte, urdhra e udhëzime, etj., të dërgohet dorazi pranë zyrës ku është vendosur grupi i auditimit i Kontrollit të Lartë të Shtetit në ambientet e Autoritetit Rrugor Shqiptar Tiranë (kati i dytë).

Ju faleminderit për bashkëpunimin!

GRUPI I AUDITIMIT

Rinald Muça,

Alfred Zylfi,

Elfrida Agolli,



PYETËSOR

1. A ËSHTË SISTEMI I SIGURISË RRUGORE SIPAS STANDARDEVE TË MIRATUARA NË MBROJTJE TË JETËS NJERËZORE TË PËRDORUESVE TË RRUGËS?

- 1.1 Paraqitni shkurtimisht historikun e zhvillimit të sigurisë rrugore si dhe Institucionit tuaj në mbikëqyrje të saj deri më sot, mënyrën e krijimit, organizimit, funksionimit, baza ligjore, drejtimit dhe programet e ofruara, etj., në lidhje me menaxhimin, administrimin dhe funksionimin e sistemit të sigurisë rrugore.
- 1.2 A ka ndërvaresi institucionale sistemi i menaxhimit dhe administrimit të sigurisë rrugore në vendin tonë? (nëse Po ku konsiston ai, paraqiteni atë në mënyrë të detajuar)
- 1.3 A kryen ARRSH menaxhimin dhe administrimin e sistemit sigurisë rrugore? (nëse PO, si)
- 1.4 A është i rregulluar me legjislacion mënyra e administrimi dhe menaxhimi i sistemit të sigurisë rrugore në vendin tonë? (nëse Po paraqiteni atë dhe në të kundërt argumentet pse JO)
- 1.5 A është i rregulluar me legjislacion përfshirja e sigurisë rrugore si element më vete në fondet buxhetore të planifikuara? (nëse Po paraqiteni atë dhe në të kundërt argumentet pse JO)
- 1.6 A ka propozuar ARRSH dhe strukturat e saj akte ligjore dhe nën ligjore që kanë të bëjnë me menaxhimin dhe administrimin e sistemit të sigurisë rrugore? (nëse PO kush janë ato)
- 1.7 A ka mbështetur ARRSH dhe strukturat e saj zbatimin e politikave dhe strategjive në fushën e sigurisë rrugore? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti sipas objektivave)
- 1.8 A është legjislacioni për menaxhimin dhe administrimin e sistemit të sigurisë rrugore në vendin tonë i përafëruar me atë të BE? (nëse PO paraqiteni atë)
- 1.9 A ka në procesin e menaxhimit e administrimit të veprimtarisë sistemit të sigurisë rrugore mbivendosje kompetencash midis Ministrive dhe pushtetit vendor që bëhen pengesë në mbarëvajtjen e saj ? (nëse PO kush janë ato)
- 1.10 A bashkëpunon ARRSH dhe strukturat e saj me Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë, Drejtorinë e Përgjithshme të Policisë Shtetit, Pushtetin Vendor, për një menaxhim e administrim sa më efikas të sigurisë rrugore në sigurimin e cilësisë udhëtimit e jetës dhe shmangien e rasteve fatale për përdoruesit e rrugës? (nëse PO, paraqitini ato rast pas rasti/mangësitë e tyre)
- 1.11 A ka ARRSH dhe strukturat e saj të përcaktuara drejtimit, politikat për reformimin dhe modernizimin e menaxhimit dhe administrimit të sistemit të sigurisë rrugore, në përputhje me drejtimit e strategjinë e Qeverisë? (nëse PO kush janë)

2. A JANË TË MJAFTUESHME TË GARANTOJNË STANDARDE TË LARTA INVESTIMET E KRYERA NË SISTEMIN E SIGURISË RRUGORË NË MBROJTJE TË JETËS SË PËRDORUESVE TË RRUGËS DHE ZHVILLIMIN E SEKTORIT TË TRANSPORTIT RRUGOR?

- 2.1 A ka standarde të miratuara për sistemin e sigurinë rrugore, përfshirë fazën e projektimit, ndërtimit dhe shfrytëzimit të rrugës nga përdoruesi i saj të ndara sipas kategorive të rrugëve? (nëse po paraqitni aktet e miratimit se bashku me standardet)
- 2.2 A ka propozuar ARRSH dhe strukturat e saj rishikimin dhe përsosjen e standardeve të miratuara për sigurinë rrugore përfshirë fazën e projektimit, ndërtimit dhe shfrytëzimit të rrugës nga përdoruesi i saj të ndara sipas kategorive të rrugëve? (nëse po paraqitni aktet e miratimit se bashku me standardet)
- 2.3 A ka standarde të miratuara mënyra e menaxhimit e administrimit të veprimtarisë të sistemit të sigurisë rrugore? (nëse PO, paraqitini ato)
- 2.4 A ka propozuar ARRSH dhe strukturat e saj aktet ligjore dhe nën ligjore që kanë të bëjnë me vendosjen dhe përsosjen e standardeve dhe kritereve mbi mënyrën e menaxhimit e administrimit të veprimtarisë në sistemin e sigurisë rrugore? (nëse PO kush janë ato)
- 2.5 A ka mundësuar ARRSH dhe strukturat e saj, klasifikimin, numërimin, inventarizimin e rrjetit rrugor me (km) sipas karakteristikave të tyre konstruktive, teknike dhe funksionale:
- A. Autostradë;
 - B. Rrugë interurbane kryesore;
 - C. Rrugë interurbane dytësore;
 - D. Rrugë urbane kryesore;
 - E. Rrugë urbane dytësore;
 - F. Rrugë lokale.
- (nëse PO, paraqitini ato rast pas rasti dhe harta)
- 2.6 A ka mundësuar ARRSH dhe strukturat e saj, klasifikimin, numërimin, inventarizimin e rrjetit rrugor me (km) sipas karakteristikave të tyre konstruktive, teknike dhe funksionale sipas germave (B e C) /B. Rrugë interurbane kryesore/ C. Rrugë interurbane dytësore të cilat ndahen në:
- A - Shtetërore,
 - B - Rrethi,
 - C - Rrugë të brendshme;
 - D - Komunale.
- (nëse PO, paraqitini ato rast pas rasti dhe harta)
- 2.7 A ka të përcaktuar ARRSH dhe strukturat e saj, listën e njollave të zeza në rrjetin rrugor Shqiptar dhe mënyra e përcaktimit si njollë e zezë? (nëse PO, paraqitini ato rast pas rasti)
- 2.8 A ka të përcaktuara ARRSH dhe strukturat e saj, njollat zeza në rrjetin rrugor Shqiptar për 10 vitet e fundit shtimin apo pakësimin e tyre me arsyet përkatëse të ndryshimit? (nëse PO, paraqitini ato rast pas rasti)
- 2.9 A ka të përcaktuara ARRSH dhe strukturat e saj, mangësi të rrjetin rrugor shqiptar në 10 vitet e fundit në drejtim të :

KONTROLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS
RAPORT “Siguria rrugore në Shqipëri”

- *Gjeometrisë rrugës;*
- *Shtresave rrugore;*
- *Sinjalizimeve;*
- *Sigurisë pasive në rrugë;*
- *Hyrje dalje në akset rrugore;*
- *Ndërtimeve të ndryshme në kufirin rrugor;*
- *Kalimeve nëntokësore dhe mbikalimeve;*
- *Vend kalimeve për këmbësorët;*
- *Etj.;*

(nëse PO paraqitini ato për 10 vitet e fundit rast pas rasti)

2.10 A ka ARRSH dhe strukturat e saj, tregues mbi ndërhyrjet e bëra në korrigjimet e mangësive të konstatuara në rrjetit rrugor shqiptar në drejtim të :

- *Gjeometrisë rrugës;*
- *Shtresave rrugore;*
- *Sinjalizimeve;*
- *Sigurisë pasive në rrugë;*
- *Hyrje dalje në akset rrugore;*
- *Ndërtimeve të ndryshme në kufirin rrugor;*
- *Kalimeve nëntokësore dhe mbikalimeve;*
- *Vend kalimeve për këmbësorët;*
- *Etj.;*

(nëse PO paraqitini ato për 10 vitet e fundit rast pas rasti)

2.11 A ka ARRSH dhe strukturat e saj, tregues se sa herë mund të jetë përsëritur i njëjti korrigjim i mangësive të konstatuara në rrjetit rrugor shqiptar në drejtim të :

- *Gjeometrisë rrugës;*
- *Shtresave rrugore;*
- *Sinjalizimeve;*
- *Sigurisë pasive në rrugë;*
- *Hyrje dalje në akset rrugore;*
- *Ndërtimeve të ndryshme në kufirin rrugor;*
- *Kalimeve nëntokësore dhe mbikalimeve;*
- *Vend kalimeve për këmbësorët;*
- *Etj.;*

(nëse PO paraqitini ato për 10 vitet e fundit rast pas rasti)

2.12 A ka ARRSH dhe strukturat e saj, të përcaktuara mangësi të rrjetit rrugor shqiptar në 10 vitet e fundit në drejtim të :

- *mungesë e retroreflektimit të mjaftueshëm gjatë natës;*
- *dëm i konsiderueshëm, vandalizëm apo shkatërrim;*
- *vjetërsia e sinjaleve- (shatë deri në dhjetë vjet) ;*
- *ndryshim në politikën e përdorimit të sinjalit;*
- *instalim i pasaktë;*
- *ndryshim i mesazhit apo destinacionit për të plotësuar detyrimet ndaj agjencive publike apo private;*

- *lartësia e vendosjes nën standardet e dubura të instalimit;*
- *ndryshimi në juridiksion, për shembull një rrugë lokale bëhet rrugë kombëtare;*
- *ndryshime madhore në shpërndarjen e sinjaleve;*
- *ndërtimi i rrugëve të reja;*
- *etj.*

(nëse PO paraqitini ato për 10 vitet e fundit rast pas rasti)

- 2.13** A ka ARRSH dhe strukturat e saj, kryer analiza të kostos, rentabilitetit dhe përshtatshmërisë mënyrës menaxhimit dhe administrimit sigurisë rrugore në drejtim të përmirësimit:
- cilësisë jetës të përdoruesit të rrugës,
 - buxhetit të shtetit,
 - buxheteve të familjeve të dëmtuara,
 - buxheteve të bizneseve,
 - etj., ? (nëse PO, paraqitini ato)
- 2.14** A kryen ARRSH dhe strukturat e saj, monitorimin e plotësimit të standardeve të sigurisë rrugore në rrjetin rrugor shqiptar? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti)
- 2.15** a ka ARRSH dhe strukturat e saj, të dhëna mbi vjetërsinë e sinjalistikave vertikale dhe horizontale në sistemin rrugor shqiptar? (nëse po paraqitini ato si dhe rinovimin e tyre nëse janë kryer)
- 2.16** A ka ARRSH dhe strukturat e saj, të dhëna mbi cilësinë e sinjalistikave vertikale dhe horizontale në sistemin e rrjetit rrugor shqiptar? (nëse po paraqitini ato si dhe rinovimin e tyre nëse janë kryer)
- 2.17** A ka ARRSH dhe strukturat e saj, të dhëna mbi vlerat e fondeve të planifikuara dhe realizuara nga buxheti i shtetit nëpërmjet ARRSH, Ministrisë Energjetikës dhe Infrastrukturës në sistemin rrugor shqiptar për sinjalistikën vertikale dhe horizontale për 10 vitet e fundit? (nëse po paraqitini ato)
- 2.18** A ka ARRSH dhe strukturat e saj, të dhëna mbi vlerat e fondeve të planifikuara dhe realizuara nga pushteti vendor në sistemin rrugor shqiptar për sinjalistikën vertikale dhe horizontale për 10 vitet e fundit? (nëse po paraqitini ato)
- 2.19** A ka ARRSH dhe strukturat e saj, të dhëna mbi vlerat e fondeve të planifikuara dhe realizuara nga donatorë të huaj nëpërmjet ARRSH, Ministrisë Energjetikës dhe Infrastrukturës në sistemin rrugor shqiptar për sinjalistikën vertikale dhe horizontale për 10 vitet e fundit? (nëse po paraqitini ato)
- 2.20** A ka ARRSH dhe strukturat e saj, të dhëna mbi vlerat e projekteve dhe supervizioneve respektive për investimet e kryera në vendosjen e sinjalistikave vertikale dhe horizontale në rrjetin rrugor shqiptar? (nëse po paraqitini ato dhe shpërndarjen e tyre rast pas rasti)
- 2.21** A ka ARRSH dhe strukturat e saj, strategji për politikat e përmirësimit të sistemit të menaxhimit e administrimit të sigurisë rrugore dhe vendosjes së sinjalistikave vertikale e horizontale mbi bazën e të cilave do të bazohet programimi, planifikimi dhe implementimi i investimeve në to, me qëllim arritjen e objektivave dhe përmbushjen e rezultateve të kërkuara? (nëse PO paraqitini)

- 2.22 A ARRSH dhe strukturat e saj, aplikon politika të vlerësimit të prioriteteve në sistemin e menaxhimit e administrimit të sigurisë rrugore dhe vendosjes së sinjalistikave vertikale e horizontale? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti)
- 2.23 A ka ARRSH dhe strukturat e saj, identifikuar mundësitë e realizimit të prioriteteve në sistemin e menaxhimit e administrimit të sigurisë rrugore dhe vendosjes së sinjalistikave vertikale e horizontale? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti)
- 2.24 A ka ARRSH dhe strukturat e saj, plan veprimi në bashkëpunim me sektorin publik dhe privat për sistemin e menaxhimit e administrimit të sigurisë rrugore dhe vendosjes së sinjalistikave vertikale e horizontale? (nëse PO paraqitini)
- 2.25 A ka ARRSH dhe strukturat e saj, tregues mbi matjen e përshtatshmërisë meremetimeve, restaurimeve dhe investimeve të kryera të sinjalistikave vertikale e horizontale të vendosura me objektivat e tyre? (nëse PO paraqitini ato)
- 2.26 A ka ARRSH dhe strukturat e saj, studime mbi koston në total (lekë/për mirëmbajtje dhe restaurime) të sinjalistikave vertikale e horizontale? (nëse PO paraqitini atë)
- 2.27 A ka ARRSH dhe strukturat e saj, të dhëna mbi rastet e dëmtimeve të ndryshme të segmenteve të caktuara të sistemit rrugor shqiptar dhe mënyrën e shpejtësinë e garantimit të sigurisë rrugore në këto raste në shërbim të përdoruesve të rrugës e në funksion të shmangies së aksidenteve nga më të voglat e deri tek ato me fatalet për jetën e njeriut? (nëse po paraqitini ato)
- 2.28 A ka ARRSH dhe strukturat e saj, të dhëna mbi numrin e ankesave paraqitur nga përdoruesit e rrugës për cilësinë e sinjalistikave vertikale e horizontale të vendosura? (nëse po paraqitini ato)
- 2.29 A ka ARRSH dhe strukturat e saj, të dhëna mbi numrin dhe realizimin e ankesave paraqitur nga përdoruesit e rrugës për cilësinë e sinjalistikave vertikale e horizontale të vendosura? (nëse po paraqitini ato)
- 2.30 A ka ARRSH dhe strukturat e saj, të dhëna mbi kohën e realizimit të ankesave paraqitur nga përdoruesit e rrugës për cilësinë e sinjalistikave vertikale e horizontale të vendosura? (nëse po paraqitini ato)
- 2.31 A ka ARRSH dhe strukturat e saj, propozime për investime në ndërtimin/rehabilitimin e sistemeve të sinjalistikave vertikale e horizontale? (nëse PO, paraqitini ato rast pas rasti)
- 2.32 A ka ARRSH dhe strukturat e saj, të dhëna mbi mënyrën e garantimit, menaxhimit dhe administrimit të sigurinë rrugore gjatë në rastet e ndërhyrjeve me riparime emergjencave nga subjektet e kontraktuara në sistemin rrugor shqiptar? (nëse PO, paraqitini ato rast pas rasti)
- 2.33 A ka ARRSH dhe strukturat e saj, të dhëna mbi mënyrën e garantimit, menaxhimit dhe administrimit të sigurinë rrugore gjatë natës dhe në rastet e emergjencave e kushteve të rënduara të motit në sistemin rrugor shqiptar? (nëse PO, paraqitini ato rast pas rasti)

3. A GARANTOJNË STRUKTURAT SHETËTORË PËRGJEGJËSE PËR SIGURINË RRUGORE ZBATIMIN E LIGJIT NË PARANDALIMIN E SJELLJEVE TË RREZIKSHME SI DHE KRIJIMI I NJË AMBIENTI TË SIGURT DHE MIQËSOR TË RRUGËS PËR PËRDORUESIT E SAJ?

- 3.1 A ka institucione shetëtorë apo privatë të ngarkuar me auditimin e sistemit të menaxhimit dhe administrimit të sigurisë rrugore në shërbim të përdoruesve të saj ? (nëse PO kush janë ato, paraqitni legjislacionin me të cilin punojnë dhe organikën e tyre)

- 3.2 A ka institucione shtetërore apo privatë të ngarkuar me auditimin e sinjalistikave vertikale dhe horizontale në rrjetin rrugor shqiptar në shërbim të përdoruesve të saj ? (nëse PO kush janë ato, paraqitni legjislacionin me të cilin punojnë dhe organikën e tyre)
- 3.3 A është audituar apo matur performanca e sistemit të menaxhimit dhe administrimit të sigurisë rrugore në shërbim të përdoruesve të saj ? (nëse PO paraqitini ato)
- 3.4 A është audituar performanca e vendosjes së sinjalistikave vertikale dhe horizontale në rrjetin rrugor shqiptar në shërbim të përdoruesve të saj? (nëse PO paraqitini ato)
- 3.5 A ka mundësuar ARRSH dhe strukturat e saj përmirësimin përgatitjen e termave të referencës për sigurinë rrugore në përputhje me normat dhe standardet e sigurisë rrugore për rrugët? (nëse po paraqitini to)
- 3.6 A ka mundësuar ARRSH dhe strukturat e saj hartimin e specifikimeve teknike lidhur me sinjalistikën vertikale dhe horizontale? (nëse po paraqitini to)
- 3.7 A ka mundësuar ARRSH dhe strukturat e saj auditimin dhe inspektimin e sigurisë rrugore, në përputhje me standardet e sigurisë rrugore në fazat e projektimit të rrugëve? (nëse po paraqitini ato rast pas rasti dhe rezultatet e tyre)
- 3.8 A ka mundësuar ARRSH dhe strukturat e saj auditimin dhe inspektimin e sigurisë rrugore, në përputhje me standardet e sigurisë rrugore në fazat e ndërtimit të rrugëve? (nëse po paraqitini ato rast pas rasti dhe rezultatet e tyre)
- 3.9 A ka mundësuar ARRSH dhe strukturat e saj auditimin dhe inspektimin e sigurisë rrugore, në përputhje me standardet e sigurisë rrugore në fazat e mirëmbajtjes së rrugëve? (nëse po paraqitini ato rast pas rasti dhe rezultatet e tyre)
- 3.10 A ka mundësuar ARRSH dhe strukturat e saj monitorimin e projekteve të sinjalistikës rrugore në rrugët e reja për të ofruar ambient rrugor të sigurt të përshtatshëm për të gjithë përdoruesit e rrugëve? (nëse po paraqitini ato rast pas rasti dhe rezultatet e tyre)
- 3.11 A ka mundësuar ARRSH dhe strukturat e saj monitorimin e projekteve të sinjalistikës rrugore në përditësimin e atyre ekzistuese, për të ofruar ambient rrugor të sigurt të përshtatshëm për të gjithë përdoruesit e rrugëve? (nëse po paraqitini ato rast pas rasti dhe rezultatet e tyre)
- 3.12 A janë përgatitur nga ARRSH dhe strukturat e saj raporteve dhe analizave statistikore që të rekomandojë veprimet parandaluese korrigjuese për të mos ndodhur përsëri aksidente në fazat e projektimit, ndërtimit dhe mirëmbajtjes së rrugëve të rrjetit rrugor shqiptar? (nëse janë përgatitur paraqitini ato rast pas raste dhe në mënyrë të përmbledhur)
- 3.13 A ka mundësuar ARRSH dhe strukturat e saj përmirësimin e cilësisë së sigurisë rrugore, me qëllim mbrojtjen e përdoruesit të rrugës në drejtim të:
 - a) përmirësimit të kërkesave të cilësisë sinjalistikave rrugore, monitorimit dhe përmirësimit të specifikimeve për analizat e parametrave të tyre;
 - b) përcaktimit të vlerave e parametrave që nuk gjenden në tabelat apo standardet përkatëse sa herë që kjo është e nevojshme për mbrojtjen e përdoruesit të rrugës në gjithë rrugët e vendit;
 - c) përshtatjes së metodave analitike të ndryshme, pas verifikimeve përkatëse, nga ana e ARRSH, në mënyrë që rezultatet përfundimtare të jenë të së njëjtës shkallë besueshmërie me rezultatet e përfituara me metodat e specifikuara më parë;
 - d) përzgjedhjes së sinjalistikave më cilësore;
 - e) përshtatjes së normave dhe udhëzimeve teknike për punimet e kryera për vendosjen e sinjalistikave në garantimin e sigurisë rrugore;

- f) përshtatjes së udhëzimeve teknike për vendosjen e sinjalistikave në garantimin e sigurisë rrugore .
- 3.14** A ka mundur ARRSH dhe struktura e saj monitorimin apo sigurimin që sinjalistikat të jenë të përshtatshme për përdorim? (nëse po si)
- 3.15** A kanë ARRSH dhe strukturat e saj, evidentuar raste kur sinjalistikat rrugore nuk është në përputhje me kriteret e sigurimit të cilësisë? (nëse po paraqitni ato rast pas rasti)
- 3.16** A monitorohet nga ARRSH dhe strukturat e saj procesi i vendosjes etj., si masë parandaluese për të evituar rastet ekstreme? (nëse po si)
- 3.17** A monitorohet nga ARRSH dhe strukturat e saj mënyrat e auditimit të cilësisë së vendosjes së sinjalistikave rrugore si dhe menaxhimit të sistemit të sigurisë rrugore që kryhen:
- c) në pikat e përcaktuara për vendosje;
 - d) në gjithë rrjetin rrugor shqiptar si:
 - A. Autostradë;
 - B. Rrugë interurbane kryesore;
 - C. Rrugë interurbane dytësore;
 - D. Rrugë urbane kryesore;
 - E. Rrugë urbane dytësore;
 - F. Rrugë lokale.
- 3.18** A ka raste kur ARRSH dhe struktura e saj kanë njoftuar se cilësia e sinjalistikave të sigurisë rrugore ka pësuar ndryshime që e bëjnë atë të papërshtatshme, qoftë përkohësisht apo përgjithnjë, organet e qeverisjes vendore, strukturën rajonale, si dhe Ministrinë mbi ndodhinë e mospërputhjes, veprimet korrigjuese dhe masat parandaluese të parashikuara, me qëllim shmangien e ndonjë rreziku që cenon jetën e përdoruesve të rrugës? (nëse po paraqitni ato)
- 3.19** A ka kapacitete ARRSH dhe struktura e saj për arritjen e mbikëqyrjes dhe kontrollit sigurisë rrugore dhe të sinjalistikave të sigurisë rrugore në rrjetin rrugor shqiptar dhe analizimin e rezultateve të këtij monitorimi?
- 3.20** A janë konstatuar nga ARRSH dhe struktura e saj raste të mos zbatimit të i kërkesave ligjore dhe marrja e masave administrative në funksion të ruajtjes së jetës së përdoruesve të rrugës nga dëmtuesit e ndryshëm të rrugës dhe sinjalistikave, strukturat shtetërore si dhe ato të pushtetit vendor ? (nëse po paraqitni ato rast pas rasti)
- 3.21** A monitoron ARRSH dhe strukturat e saj, masat korrigjuese të parametrave për elementët e përdorur për përmirësimin e cilësisë së sigurisë rrugore në funksion të mbrojtjes së shëndetit të përdoruesve të rrugës ? (nëse po paraqitni rezultatet)
- 3.22** A ka ARRSH dhe struktura e saj pajisjet përkatëse bashkëkohore për realizimin e analizave për sigurimin e cilësisë së sigurisë rrugore në gjithë rrjetin rrugor shqiptar? (nëse PO paraqitni ato rast pas rasti)
- 3.23** A kanë fonde të mjaftueshme ARRSH dhe struktura e saj për realizimin me cilësi të e sigurisë rrugore në gjithë rrjetin rrugor shqiptar? (nëse JO pse paraqitni rast pas rasti nevojat)
- 3.24** A kanë kontrolluar dhe monitoruar ARRSH dhe strukturat e saj projektet e vendosjes së sinjalistikave vertikale e horizontale të financuara nga buxheti i shtetit, buxheti i pushtetit vendor, me qëllim garantimin dhe zbatimin e rregullave teknike të projektimit? (nëse PO, paraqitni ato rast pas rasti/mangësitë e tyre)

- 3.25** A ka ndjekur e monitoruar ARRSH dhe strukturat e saj zbatimin e projekteve të sinjalistikave vertikale e horizontale me financim të huaj, me qëllim garantimin dhe zbatimin e rregullave teknike të projektimit ? (nëse PO, paraqitini ato rast pas rasti/mangësitë e tyre)
- 3.26** A disponojnë ARRSH dhe strukturat e saj burimet njerëzore të përshtatshme për të realizuar me sukses pritshmërinë në garantimin e sigurisë rrugore në drejtim të:
- numrin të punonjësve;
 - kriteret mbi shkallën arsimore të punonjësve;
 - certifikimit të punonjësve si auditues/inspektues të sigurisë rrugore;
 - trajnimit të punonjësve;
 - kurikulave apo metodika të përcaktuara për trajnimin e punonjësve;
 - etj.
- 3.27** A disponojnë ARRSH dhe strukturat e saj mjetet e nevojshme të logjistikës për të realizuar me sukses pritshmërinë në garantimin e sigurisë rrugore ? (nëse jo pse paraqitni arsyet)
- 3.28** A ka propozuar ARRSH kalimin e rregullimit të marrëdhënieve juridike të punonjësve të nga rregullimi në bazë të ligjit nr. 152/2013 “PËR NËPUNËSIN CIVIL” i ndryshuar në rregullimin në bazë të ligjit nr. 7961, datë 12.7.1995 “KODI I PUNËS I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË” i ndryshuar ? (nëse po pse)
- 3.29** A ka ARRSH dhe strukturat e saj standarde të përcaktuara sa duhet të jetë numri i punonjësve që merren me garantimin e sigurisë rrugore në sistemin rrugor shqiptar? (nëse po paraqitni atë)
- 3.30** ARRSH dhe strukturave të saj a i ka lëvizur stafi i punonjësve që merren me garantimin e sigurisë rrugore në rrjetin rrugor shqiptar në 10 vitet e fundit? (nëse po paraqitni rast pas rasti sipas organikës)
- 3.31** A ka ARRSH dhe strukturat e saj të regjistruar subjekte juridike që kryejnë auditimin/inspektimin e sigurisë rrugore? (nëse po paraqitini ato).
- 3.32** A ka ARRSH dhe strukturat e saj raporte auditimi me shkrim nga subjekte juridik të auditimit të sigurisë rrugore për çdo fazë të projektit të infrastrukturës, ku trajtohen edhe ndryshimet në projekt/ose në rrugë, që ai rekomandon, si dhe arsyet, të cilat i janë paraqitur entit pronar të rrugës dhe njësisë së monitorimit e kontrollit të procesit të auditimit në ministrinë që mbulon veprimtarinë e transportit? (nëse po paraqitini këto raporte/ nëse jo pse)
- 3.33** A ARRSH dhe strukturat e saj ka grupe inspektimi të sigurisë rrugore? (nëse po paraqitini ato)
- 3.34** A është inspektuar nga ARRSH dhe strukturat e saj siguria rrugore në rrugët ekzistuese si dhe përgatitur e dorëzuar entit pronar të rrugës raporti me shkrim, ku parashtron të gjitha problemet e vëna re dhe propozimet për zgjidhjen e tyre? (nëse po paraqitini ato rast pa rasti si dhe në mënyrë të përmbledhur problematikat kryesore)

TË PËRGJITHSHME

1. A ka realizuar ARRSH dhe strukturat e saj pyetësorë me përdoruesit e rrugë për shërbimin e ofruar nga institucionet shtetërore për sigurinë rrugore në rrjetin rrugor shqiptar? (nëse PO për çfarë dhe rezultatet e tyre)?
2. Si mendohet nga ARRSH dhe strukturat e saj të jetë perspektiva e zhvillimit të menaxhimit dhe administrimit të sistemit të sigurisë rrugore dhe sinjalistikave në rrjetin rrugore shqiptar?
3. Si mendohet nga ARRSH dhe strukturat e saj të jetë perspektiva e zhvillimit të bashkëpunimit ndërmjet ARRSH strukturave të saj me strukturat e policisë së shtetit dhe pushtetin vendor për përmirësimin e sistemit të sigurisë rrugore dhe sinjalistikave në rrjetin rrugore shqiptar?
4. Çfarë mendoni se duhet ndryshuar, tani dhe në të ardhmen, në përmirësimin e sistemit të sinjalistikave në rrjetin rrugore shqiptar?
5. Çfarë mendoni se duhet ndryshuar, tani dhe në të ardhmen, në përmirësimin e sistemit të sigurisë rrugore dhe sinjalistikave në rrjetin rrugor shqiptar në zbatim edhe të direktivave të BE?

TË DHËNA STATISTIKORE (për 10 vitet e fundit 2009-2018)

1. Numri i personave të aksidentuar në total të ndarë:
 - të plagosur lehtë apo rëndë
 - të vdekur
 - (krahasuar kjo dhe për një milion banorë)
2. Numri i personave të vdekur dhe të plagosur për një milion banorë;
3. Aksidentet për 100.000 automjete;
4. Rrjeti rrugor shqiptar në vitin 2018 të ndara në:
 - Rrugët kryesore (km)
 - Rrugët rajonale (km)
 - Rrugët rurale (km)
 - Rrugët urbane (km)
 - Totali (km)
5. Numri i automjeteve sipas llojit;
6. Numri i automjeteve me certifikatë të kontrollit teknik;
7. Personat e plagosur sipas gjinisë;
8. Rastet e vdekjeve sipas gjinisë;
9. Numri i personave të përfshirë në aksidente sipas grup moshave;
10. Rastet e vdekjeve sipas moshës;
11. Personat e plagosur sipas llojit të përdoruesit të rrugës;
12. Rastet e vdekjeve sipas llojit të përdoruesit të rrugës;
13. Personat e plagosur sipas llojit të automjetit;
14. Rastet e vdekjeve sipas llojit të automjetit;
15. Personat e plagosur për shkak të sistemit të sigurisë rrugore (sinjalistikave, barrierave mbrojtëse, vijëzimeve, ndërtimeve pranë rrugës, etj.)

16. Rastet e vdekjeve për shkak të sistemit të sigurisë rrugore (sinjalistikave, barrierave mbrojtëse, vijëzimeve, ndërtimeve pranë rrugës, etj.)
17. Personat e plagosur nga përdorimi i kaskës mbrojtëse/rripit të sigurimit (përdorur, nuk është përdorur, nuk ka të dhëna)
18. Rastet e vdekjeve nga përdorimi i kaskës mbrojtëse/rripit të sigurimit (përdorur, nuk është përdorur, nuk ka të dhëna)
19. Të plagosurit sipas vendndodhjes (urbane/rurale)
20. Rastet e vdekjeve sipas vendndodhjes (urbane/rurale)
21. Kostoja e aksidenteve (në vlerë)
 - Aksident me pasojë vdekjen
 - Plagosje e rëndë
 - Plagosje e lehtë
22. Investimet në sigurinë rrugore (Investimet në sigurinë rrugore në total dhe të ndara sipas rrugëve)
23. Investimet në sigurinë rrugore të përsëritura më shumë se një herë në të njëjtën rrugë;
24. Numri i aksioneve për largimin e ndërtimeve të paligjshme në akset rrugore të cilat dëmtojnë sigurinë rrugore; (në total, për çdo aks rrugor si dhe përsëritja e tyre)
25. Lidhja midis aksidenteve dhe shpejtësisë; (shpejtësia brenda kufirit të lejuar, shpejtësia tej kufirit të lejuar, nuk ka të dhëna)
26. Aksidentet sipas përdoruesve të rrugës e konkretisht nga:
 - Përplasja e automjetit me ujë,
 - Përmbysje vetëm e automjetit
 - Të tjerë që nuk janë përcaktuar
 - Bicikletë/këmbësor
 - Automjeti me të tjerë
 - Automjeti me këmbësor
 - Automjeti me kafshë
 - Automjet me çiklist
 - Automjeti/automjeti prapa
 - Automjeti/automjeti në krah
 - Automjeti/automjeti në mbikalim
 - Automjeti/automjeti në kthesë
27. Lloji i aksidenteve sipas zonave urbane dhe rurale të ndara:

	Vende të hapura	zona rurale	zona urbane	totali
- Automjet i vetëm i përmbysur				
- Automjet i veçuar, rrëzuar në ujë				
- Automjeti, i përmbysur				
- Automjeti/automjeti kokë më kokë				
- Automjeti/automjeti në kthesë				
- Automjeti/Automjeti në parakalim				
- Automjeti/automjeti nga anash				
- Automjeti/automjeti prapa				

- Automjet me çiklist
 - Automjet me kafshë
 - Automjeti me këmbësorë
 - Automjeti/Automjeti në parakalim
 - Biçikletë/këmbësorë
 - Të tjerë që nuk janë përcaktuar
 - Totali i përgjithshëm
- 28. Personat e plagosur për mosplotësim të standardeve të mjetit;**
- 29. Rastet e vdekjeve për mosplotësim të standardeve të mjetit;**
- 30. Personat e plagosur për mos kryerje të kontrollit teknik periodik të mjetit;**
- 31. Rastet e vdekjeve për mos kryerje të kontrollit teknik periodik të mjetit;**
- 32. Personat e plagosur pa leje të drejtimit të mjetit;**
- 33. Rastet e vdekjeve pa leje të drejtimit të mjetit;**
- 34. Sjellja e drejtuesit të automjetit që shkakton aksidente me plagosje të vogla, të rënda ose vdekjeprurëse të ndara:**
- Mungesë pamje
 - Shpejtësi shumë e lartë
 - Ndryshim i papritur i korsisë
 - Afrim i pakujdesshëm përballë
 - Kthim i gabuar, prerje e rrugës
 - Së drejtuesve të tjerë të mjeteve
 - Bllokim i rrugës së drejtuesve të tjerë të mjeteve
 - Parakalim i gabuar
 - Mosrespektimi i sinjalistikës rrugore
 - Mosrespektim distance
 - Frenim i papritur
 - I lodhur, pa gjumë, i sëmurë
 - Ndalim/parkim në kundërshtim me rregullat
 - Mosrespektim i korsisë
 - Kthim i gabuar
 - Mosrespektimi i dritës së kuqe/shenjës STOP
- 35. Personat e plagosur si rezultat i drejtimit të mjetit nën ndikimin e pijeve alkoolike dhe drogës;**
- 36. Rastet e vdekjeve si rezultat i drejtimit të mjetit nën ndikimin e pijeve alkoolike dhe drogës;**
- 37. Dënimet e dhëna si rezultat i drejtimit të mjetit nën ndikimin e pijeve alkoolike dhe drogës;**
- 38. Numri i personave të dënuar me shume se një herë si rezultat i drejtimit të mjetit nën ndikimin e pijeve alkoolike dhe drogës**
- 39. Numri i personave të dënuar nga policia si rezultat i drejtimit të mjetit nën ndikimin e pijeve alkoolike dhe drogës dhe të mos dënuar nga prokuroria apo gjykata**
- 40. Aksidentet me pasoje të rënda të shkaktuara nga sjelljet e këmbësorëve;**

41. Aksidentet me pasojë vdekjen të shkaktuara nga sjelljet e këmbësorëve;
42. Numri i gjobave të vendosura për sjellje të gabuar të këmbësorëve në përdorimin e rrugës;
43. Numri i masave administrative të llojit gjobë sipas shkeljeve kryesore/të përzgjedhura të rregullave të qarkullimit rrugor e konkretisht:
 - Mosrespektimi i sinjalizimeve të qarkullimit rrugor ndare sipas kategorive të rrugëve
 - Mosrespektimi i kufirit të shpejtësisë
 - Distanca e sigurisë midis automjeteve
 - Parakalim i gabuar/i pakujdesshëm
 - Përdorimi i telefonit gjatë drejtimit të automjetit
 - Drejtimi i automjetit nën ndikimin e alkoolit, drogës, etj.
 - Drejtimi i një automjeti me probleme teknike
 - Drejtimi i motoçikletës pa kaskë mbrojtëse
 - Drejtimi i automjetit pa rrip sigurimi
 - Ndalimi ose parkimi kundër rregullave
 - Shkeljet nga këmbësorët
 - Totali

JU FALEMINDERIT



KONTROLI I LARTË I SHTETIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS
RAPORT “Siguria rrugore në Shqipëri”

Drejtuar: Drejtorisë Përgjithshme Policisë së Shtetit dhe Drejtorive në 12 qarqet: Berat, Dibër, Durrës, Elbasan, Fier, Gjirokastrë, Korçë, Kukës, Lezhë, Shkodër, Tiranë dhe Vlorë.

Në përputhje me Programin e Auditimit të Performancës “Siguria rrugore në Shqipëri” të Kontrollit të Lartë të Shtetit, me nr. 1082/2, datë 07/01/2019, ku shtrirja e tij është në; Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë; Autoriteti Rrugor Shqiptar; Drejtoritë Rajonale të Rajonit Qendror, Verior, dhe Jugor; Drejtoria e Përgjithshme e Policisë së Shtetit dhe Drejtoritë e Policisë në 12 qarqet: Berat, Dibër, Durrës, Elbasan, Fier, Gjirokastrë, Korçë, Kukës, Lezhë, Shkodër, Tiranë dhe Vlorë; për veprimtarinë që përfshihet në periudhën 01.01.2013-31.12.2018, **Jeni të lutur** të plotësoni pyetësonin e mëposhtëm, i cili ka si qëllim marrjen e opinioneve dhe informacioneve për realizimin e këtij auditimi.

Nëpërmjet përgjigjeve, ne kërkojmë me dëshirën e mirë të kontribuojmë në kthjellimin e perspektivës të sigurisë rrugore, si një nga faktorët e rëndësishëm në përmirësimin e cilësisë jetës njeriut duke promovuar shërbime të sigurta dhe efikase.

Përgjigjet e pyetjeve duhet të bëhen një nga një, rast pas rasti, me argumente dhe komente sqaruese. Krahas opinioneve dhe komentet tuaja, bashkëlidhur çdo pyetjeje, lutemi të na vini në dispozicion dokumente argumentues, relacione, informacione, evidenca, raporte, urdhra e udhëzime, etj.

Pyetësoni apo informacioni pasi të nënshkruhet nga të gjithë personat që kanë marrë pjesë në përgatitjen e tij, të dërgohet zyrtarisht pranë Institucionit të KLSH në adresën:

KONTROLI I LARTË I SHTETIT
Rruga "Abdi Toptani", Nr. 1 / TIRANË

si dhe në formë elektronike në adresat:

rmuca@klsh.org.al; azylfi@klsh.org.al; egolli@klsh.org.al;

Gjatë shtjellimit, pyetësoni mund të pasurohet më tej me pyetje të reja me bashkëbisedimet me personat përgjegjës dhe të ngarkuar për zbatimin e tyre si dhe të përgjigjeve të pyetësorëve që mund të realizohen me përdoruesit e rrugës, subjekte private e organizata jo qeveritare që kanë kontribuar në përmirësimin e sistemit të sigurisë rrugore, etj.

Për çdo sqarim të mëtejshëm jemi në dispozicion dhe për diskutime të hapura, të cilat do të na ndihmonin në formulimin e mendimeve dhe rekomandimeve sa më të plota për përmirësimin e këtij sistemi të cilat do t’u ndihmonin **Ju**.

Për sa më sipër **lutemi** që informacioni të dorëzohet brenda 7 ditëve nga data e marrjes së Pyetësorit.

Dokumentacioni argumentues, relacione, informacione, evidenca, raporte, urdhra e udhëzime, etj., të dërgohet dorazi pranë zyrës ku është vendosur grupi i auditimit i Kontrollit të Lartë të Shtetit në ambientet e Autoritetit Rrugor Shqiptar Tiranë (kati i dytë).

Ju faleminderit për bashkëpunimin!

GRUPI I AUDITIMIT

Rinald Muça,

Alfred Zylfi,

Elfrida Agolli,



PYETËSOR

1. A ËSHTË SISTEMI I SIGURISË RRUGORE SIPAS STANDARDEVE TË MIRATUARA NË MBROJTJE TË JETËS NJERËZORE TË PËRDORUESVE TË RRUGËS?

- 1.1 Paraqitni shkurtimisht historikun e zhvillimit të sigurisë rrugore si dhe Institucionit tuaj në mbikëqyrje të saj deri më sot, mënyrën e krijimit, organizimit, funksionimit, baza ligjore, drejtimet dhe programet e ofruara, etj., në lidhje me menaxhimin, administrimin dhe funksionimin e sistemit të sigurisë rrugore.
- 1.2 A ka ndërvarësi institucionale sistemi i menaxhimit dhe administrimit të sigurisë rrugore në vendin tonë? (nëse Po ku konsiston ai, paraqiteni atë në mënyrë të detajuar)
- 1.3 A kryen Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj menaxhimin dhe administrimin e sistemit sigurisë rrugore? (nëse PO, si)
- 1.4 A është i rregulluar me legjislacion mënyra e administrimi dhe menaxhimi i sistemit të sigurisë rrugore në vendin tonë për Drejtorinë e Përgjithshme Policisë me Drejtoritë e saj? (nëse Po paraqiteni atë dhe në të kundërt argumentet pse JO)
- 1.5 A ka propozuar Drejtoria e Përgjithshme Policisë me Drejtoritë e saj akte ligjore dhe nën ligjore që kanë të bëjnë me menaxhimin dhe administrimin e sistemit të sigurisë rrugore? (nëse PO kush janë ato)
- 1.6 A ka mbështetur Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj, zbatimin e politikave dhe strategjive në fushën e sigurisë rrugore? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti sipas objektivave)
- 1.7 A është legjislacioni i Drejtorisë e Përgjithshme Policisë dhe Drejtorive të saj për menaxhimin dhe administrimin e sistemit të sigurisë rrugore në vendin tonë i përafëruar me atë të BE? (nëse PO paraqiteni atë)
- 1.8 A ka në procesin e menaxhimit e administrimit të veprimtarisë sistemit të sigurisë rrugore mbivendosje kompetencash midis Ministrive, ARRSH, pushtetit vendor dhe policisë të cilat bëhen pengesë në mbarëvajtjen e saj? (nëse PO kush janë ato)
- 1.9 A bashkëpunon Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj me Ministrinë e Energjetikës dhe Infrastrukturës, ARRSH dhe pushtetin vendor, për një menaxhim e administrim sa më efikas të sigurisë rrugore në sigurimin e cilësisë udhëtimit e jetës dhe shmangien e rasteve fatale për përdoruesit e rrugës? (nëse PO, paraqitini ato rast pas rasti/mangësitë e tyre)
- 1.10 A ka Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj të përcaktuara drejtimet, politikat për reformimin dhe modernizimin e menaxhimit dhe administrimit të sistemit të sigurisë rrugore, në përputhje me drejtimet e strategjinë e Qeverisë? (nëse PO kush janë)

2. A JANË TË MJAFTUESHME TË GARANTOJNË STANDARDE TË LARTA INVESTIMET E KRYERA NË SISTEMIN E SIGURISË RRUGORË NË MBROJTJE TË JETËS SË PËRDORUESVE TË RRUGËS DHE ZHVILLIMIN E SEKTORIT TË TRANSPORTIT RRUGOR?

2.1 A ka propozuar Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj rishikimin dhe përsosjen e standardeve të miratuara për sigurinë rrugore përfshirë fazën e projektimit, ndërtimit dhe shfrytëzimit të rrugës nga përdoruesi i saj të ndara sipas kategorive të rrugëve? (nëse po paraqitni aktet e miratimit se bashku me standardet)

2.2 A ka të organizuara Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj shërbimet policore në rrjetin rrugor sipas karakteristikave të tyre konstruktive, teknike dhe funksionale:

- A. Autostradë;
- B. Rrugë interurbane kryesore;
- C. Rrugë interurbane dytësore;
- D. Rrugë urbane kryesore;
- E. Rrugë urbane dytësore;
- F. Rrugë lokale.

(nëse PO, paraqitini ato rast pas rasti)

2.3 A ka të organizuara Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj shërbimet policore në rrjetin rrugor sipas karakteristikave të tyre konstruktive, teknike dhe funksional sipas germave (B e C) /B. Rrugë interurbane kryesore/ C. Rrugë interurbane dytësore të cilat ndahen në:

- A - Shtetërore,
- B - Rrethi,
- C - Rrugë të brendshme;
- D - Komunale.

(nëse PO, paraqitini ato rast pas rasti)

2.4 A ka Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj të përcaktuar listën e njollave të zeza në rrjetin rrugor Shqiptar dhe mënyra e përcaktimit si njollë e zezë? (nëse PO, paraqitini ato rast pas rasti)

2.5 A ka Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj të përcaktuara njollat zeza në rrjetin rrugor Shqiptar për 10 vitet e fundit shtimin apo pakësimin e tyre me arsyet përkatëse të ndryshimit? (nëse PO, paraqitini ato rast pas rasti)

2.6 A ka Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj të përcaktuara mangësi të rrjetin rrugor shqiptar në 10 vitet e fundit në drejtim të :

- *Gjeometrisë rrugës;*
- *Shtresave rrugore;*
- *Sinjalizimeve;*
- *Sigurisë pasive në rrugë;*
- *Hyrje dalje në akset rrugore;*
- *Ndërtimeve të ndryshme në kufirin rrugor;*
- *Kalimeve nëntokësore dhe mbikalimeve;*
- *Vend kalimeve për këmbësorët;*

- *Etj.;*

(nëse PO paraqitini ato për 10 vitet e fundit rast pas rasti)

2.7 A ka Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj të përcaktuara mangësi të rrjetin rrugor shqiptar në 10 vitet e fundit në drejtim të :

- *mungesë e retroreflektimit të mjaftueshëm gjatë natës;*
- *dëm i konsiderueshëm, vandalizëm apo shkatërrim;*
- *vjetërsia e sinjaleve- (shatë deri në dhjetë vjet) ;*
- *ndryshim në politikën e përdorimit të sinjalit;*
- *instalim i pasaktë;*
- *ndryshim i mesazhit apo destinacionit për të plotësuar detyrimet ndaj agjencive publike apo private;*
- *lartësia e vendosjes nën standardet e duhura të instalimit;*
- *ndryshimi në juridiksion, për shembull një rrugë lokale bëhet rrugë kombëtare;*
- *ndryshime madhore në shpërndarjen e sinjaleve;*
- *ndërtimi i rrugëve të reja;*
- *etj.*

(nëse PO paraqitini ato për 10 vitet e fundit rast pas rasti)

2.8 A ka kryer Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj analiza të kostos, rentabilitetit dhe përshtatshmërisë mënyrës menaxhimit dhe administrimit sigurisë rrugore në drejtim të përmirësimit:

- cilësisë jetës të përdoruesit të rrugës,
- buxhetit të shtetit,
- buxheteve të familjeve të dëmtuara,
- buxheteve të bizneseve,
- etj., ?

(nëse PO, paraqitini ato)

2.9 A ka Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj të dhëna mbi vjetërsinë e sinjalistikave vertikale dhe horizontale në sistemin rrugor shqiptar? (nëse po paraqitini ato si dhe rinovimin e tyre nëse janë kryer)

2.10 A ka Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj të dhëna mbi ankesa nga përdoruesit e rrugës për cilësinë e sinjalistikave vertikale e horizontale të vendosura? (nëse po paraqitini ato)

2.11 A ka Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj të dhëna mbi mënyrën e garantimit, menaxhimit dhe administrimit të sigurinë rrugore gjatë natës dhe në rastet e emergjencave e kushteve të rënduara të motit në sistemin rrugor shqiptar? (nëse PO, paraqitini ato rast pas rasti)

3. A GARANTOJNË STRUKTURAT SHTETËRORE PËRGJEGJËSE PËR SIGURINË RRUGORE ZBATIMIN E LIGJIT NË PARANDALIMIN E SJELLJEVE TË RREZIKSHME SI DHE KRIJIMI I NJË AMBIENTI TË SIGURT DHE MIQËSOR TË RRUGËS PËR PËRDORUESIT E SAJ?

3.1 A kanë mundësuar Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj, rritjen e standardeve të këtij shërbimi si dhe përmirësimin e cilësisë së tij nëpërmjet:

- integritimit të këtij shërbimi në filozofinë e policimit në komunitet;
- shërbimit të orientuar nga informacioni, krijimit sistemit të dhënave;
- përmirësimin të infrastrukturës logjistike me mjete e pajisje bashkëkohore;
- rritjes së partneritetit me institucionet e tjera;
- zhvillimit të mëtejshëm të aftësive profesionale;
- përmirësimin të legjislacionit e cila mundëson në drejtim të:
 - shmangies e burokracive në trajtimin e masave administrative,
 - përmirësimin të cilësisë shërbimit,
 - dhënies më tepër kompetencave këtij lloji shërbimi,
 - përcaktimin më të qartë të procedurave policore.

(nëse po si shtjelloni rast pas rasti)

3.2 A kanë mundësuar Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj, rritjen e standardeve të këtij shërbimi nëpërmjet parandalimit të veprimeve në të gjitha rrugët dhe pjesët që i përkasin asaj, ku ndalohet:

- a) të dëmtohen në çfarëdo mënyrë veprat e artit, të mbjellat dhe impiantet rrugore, të ndryshohet forma dhe të zihet sipërfaqja e rrugës ose e pjesëve që i përkasin asaj apo në përgjithësi të krijohen gjendje të rrezikshme për trafikun;
- b) të dëmtohet, të vizatohet, të shënohet, të zhvendoset apo të hiqet sinjalizimi rrugor dhe çdo objekt tjetër që i takon atij;
- c) të pengohet rrjedhja e lirë e ujërave në kanalet ose hendeqet anësore dhe në veprat përkatëse të grumbullimit dhe shkarkimit;
- d) të pengohet rrjedhja e lirë e ujërave që shkarkohen në terrenin nën nivelin e rrugës;
- e) të qarkullojnë kafshë, duke përjashtuar rrugët lokale, sipas normave të parashikuara për lëvizjen e kafshëve;
- f) të hidhen ose të grumbullohen mbeturina ose materiale të çfarëdo lloji;
- g) të sillen ose të shpërndahet baltë edhe nëpërmjet rrotave të mjeteve që vijnë nga hyrje ose degëzime;
- h) të shkarkohen në kanale dhe hendeqe, pa leje të rregullt, materiale të çfarëdo lloji ose të kanalizohen në to ujëra të çfarëdo natyre;
- i) të hidhen sende të çdo lloji nga mjete në lëvizje.

(nëse po si shtjelloni rast pas rasti)

3.3 A është audituar apo matur performanca e sistemit të menaxhimit dhe administrimit të sigurisë rrugore në shërbim të përdoruesve të saj nga strukturat e policisë? (nëse PO paraqitini ato)

- 3.4 A është audituar performanca e vendosjes së sinjalistikave vertikale dhe horizontale në rrjetin rrugor shqiptar në shërbim të përdoruesve të saj nga strukturat e policisë? (nëse PO paraqitini ato)
- 3.5 A kanë mundësuar Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj, inspektimin e sigurisë rrugore, në përputhje me standardet e sigurisë rrugore në fazat e ndërtimit të rrugëve? (nëse po paraqitini ato rast pas rasti dhe rezultatet e tyre)
- 3.6 A kanë mundësuar Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj, inspektimin e sigurisë rrugore, në përputhje me standardet e sigurisë rrugore në fazat e mirëmbajtjes së rrugëve? (nëse po paraqitini ato rast pas rasti dhe rezultatet e tyre)
- 3.7 A janë përgatitur nga Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj, raporteve dhe analizave statistikore që të rekomandojë veprimet parandaluese korrigjuese për të mos ndodhur përsëri aksidente gjatë shfrytëzimit të rrjetit rrugor shqiptar si dhe në fazat e ndërtimit dhe mirëmbajtjes të tij? (nëse janë përgatitur paraqitini ato rast pas raste dhe në mënyrë të përmbledhur)
- 3.8 A kanë evidentuar Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj, raste kur sinjalistikat rrugore nuk është në përputhje me kriteret e sigurimit të cilësisë? (nëse po paraqitini ato rast pas rasti)
- 3.9 A ka raste kur Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj, kanë njoftuar se cilësia e sinjalistikave të sigurisë rrugore ka pësuar ndryshime që e bëjnë atë të papërshtatshme përkohësisht apo përgjithnjë, organet e qeverisjes vendore, ARRSH dhe strukturat rajonale, si dhe Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë mbi ndodhinë e mospërputhjes, veprimet korrigjuese dhe masat parandaluese të parashikuara, me qëllim shmangien e ndonjë rreziku që cenon jetën e përdoruesve të rrugës? (nëse po paraqitini ato)
- 3.10 A kanë kapacitete Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj, për arritjen e mbikëqyrjes dhe kontrollit sigurisë rrugore dhe sinjalistikave në rrjetin rrugor shqiptar dhe analizimin e rezultateve të këtij monitorimi?
- 3.11 A janë konstatuar nga Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj, raste të mos zbatimit të i kërkesave ligjore të sigurisë rrugore nga strukturat shtetërore e pushtetit vendor në funksion të ruajtjes së jetës së përdoruesve të rrugës? (nëse po paraqitini ato rast pas rasti)
- 3.12 A kanë Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj, pajisjet përkatëse bashkëkohore për realizimin e sigurimit të sigurisë rrugore në gjithë rrjetin rrugor shqiptar? (nëse PO paraqitini ato rast pas rasti)
- 3.13 A kanë fonde të mjaftueshme Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj, për realizimin e sigurisë rrugore në gjithë rrjetin rrugor shqiptar? (nëse JO pse paraqitini rast pas rasti nevojat)
- 3.14 A disponojnë Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj, burimet njerëzore të përshtatshme për të realizuar me sukses garantimin e sigurisë rrugore në drejtim të:
- numrin të punonjësve;
 - kriteret mbi shkallën arsimore të punonjësve;
 - trajnimit të punonjësve;
 - kurikulave apo metodika të përcaktuara për trajnimin e punonjësve;
 - etj.

(nëse po si shtjelloni rast pas rasti)

- 3.15 A disponojnë Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj, mjetet e nevojshme të logjistikës për të realizuar me sukses garantimin e sigurisë rrugore? (nëse jo pse paraqitni arsyet)
- 3.16 A kanë Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj, standarde të përcaktuara sa duhet të jetë numri i punonjësve që merren me garantimin e sigurisë rrugore në sistemin rrugor shqiptar? (nëse po paraqiteni atë)
- 3.17 A ka lëvizur stafi i punonjësve të Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj, që merren me garantimin e sigurisë rrugore në rrjetin rrugor shqiptar në 10 vitet e fundit? (nëse po paraqiteni rast pas rasti sipas organikës)

TË PËRGJITHSHME

1. A ka realizuar Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj pyetësorë me përdoruesit e rrugë për shërbimin e ofruar nga institucionet shtetërore për sigurinë rrugore në rrjetin rrugor shqiptar? (nëse PO për çfarë dhe rezultatet e tyre)?
2. Si mendohet nga Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj të jetë perspektiva e zhvillimit të menaxhimit dhe administrimit të sistemit të sigurisë rrugore dhe sinjalistikave në rrjetin rrugor shqiptar?
3. Si mendohet nga Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj të jetë perspektiva e zhvillimit të bashkëpunimit ndërmjet policisë së shtetit me ARRSH e strukturat e saj dhe pushtetin vendor për përmirësimin e sistemit të sigurisë rrugore dhe sinjalistikave në rrjetin rrugor shqiptar?
4. Çfarë mendoni se duhet ndryshuar, tani dhe në të ardhmen, në përmirësimin e sistemit të sinjalistikave në rrjetin rrugor shqiptar?
5. Çfarë mendoni se duhet ndryshuar, tani dhe në të ardhmen, në përmirësimin e sistemit të sigurisë rrugore dhe sinjalistikave në rrjetin rrugor shqiptar në zbatim edhe të direktivave të BE?

TË DHËNA STATISTIKORE (për 10 vitet e fundit 2009-2018)

1. Numri i personave të aksidentuar në total të ndarë:
 - të plagosur lehtë apo rëndë
 - të vdekur
 - (krahësuar kjo dhe për një milion banorë)
2. Numri i personave të vdekur dhe të plagosur për një milion banorë;
3. Aksidentet për 100.000 automjete;
4. Rrjeti rrugor shqiptar në vitin 2018 të ndara në:
 - Rrugët kryesore (km)
 - Rrugët rajonale (km)
 - Rrugët rurale (km)
 - Rrugët urbane (km)
 - Totali (km)
5. Numri i automjeteve sipas llojit;

6. Numri i automjeteve me certifikatë të kontrollit teknik;
7. Personat e plagosur sipas gjinisë;
8. Rastet e vdekjeve sipas gjinisë;
9. Numri i personave të përfshirë në aksidente sipas grup moshave;
10. Rastet e vdekjeve sipas moshës;
11. Personat e plagosur sipas llojit të përdoruesit të rrugës;
12. Rastet e vdekjeve sipas llojit të përdoruesit të rrugës;
13. Personat e plagosur sipas llojit të automjetit;
14. Rastet e vdekjeve sipas llojit të automjetit;
15. Personat e plagosur për shkak të sistemit të sigurisë rrugore (sinjalistikave, barrierave mbrojtëse, vijëzimeve, ndërtimeve pranë rrugës, etj.)
16. Rastet e vdekjeve për shkak të sistemit të sigurisë rrugore (sinjalistikave, barrierave mbrojtëse, vijëzimeve, ndërtimeve pranë rrugës, etj.)
17. Personat e plagosur nga përdorimi i kaskës mbrojtëse/rripit të sigurimit (përdorur, nuk është përdorur, nuk ka të dhëna)
18. Rastet e vdekjeve nga përdorimi i kaskës mbrojtëse/rripit të sigurimit (përdorur, nuk është përdorur, nuk ka të dhëna)
19. Të plagosurit sipas vendndodhjes (urbane/rurale)
20. Rastet e vdekjeve sipas vendndodhjes (urbane/rurale)
21. Kostoja e aksidenteve (në vlerë)
 - Aksident me pasojë vdekjen
 - Plagosje e rëndë
 - Plagosje e lehtë
22. Investimet në logjistikën e strukturave policore për garantimin e sigurisë rrugore (Investimet në total dhe të ndara)
23. Numri i aksioneve në bashkëpunim me institucionet shtetërore për largimin e ndërtimeve të paligjshme në akset rrugore të cilat dëmtojnë sigurinë rrugore; (në total, për çdo aks rrugor si dhe përsëritja e tyre)
24. Lidhja midis aksidenteve dhe shpejtësisë; (shpejtësia brenda kufirit të lejuar, shpejtësia tej kufirit të lejuar, nuk ka të dhëna)
25. Aksidentet sipas përdoruesve të rrugës e konkretisht nga:
 - Përplasja e automjetit me ujë;
 - Përmbysje vetëm e automjetit;
 - Të tjerë që nuk janë përcaktuar;
 - Bicikletë/këmbësor;
 - Automjeti me të tjerë;
 - Automjeti me këmbësor;
 - Automjeti me kafshë;
 - Automjeti me çiklist;
 - Automjeti/automjeti prapa;
 - Automjeti/automjeti në krah;
 - Automjeti/automjeti në mbikalim;
 - Automjeti/automjeti në kthesë.
26. Lloji i aksidenteve sipas zonave urbane dhe rurale të ndara:

Vende te hapura zona rurale zona urbane totali

- Automjet i vetëm i përmbysur;
- Automjet i veçuar, rrëzuar në ujë;
- Automjeti, i përmbysur ;
- Automjeti/automjeti kokë më kokë;
- Automjeti/automjeti në kthesë;
- Automjeti/Automjeti në parakalim ;
- Automjeti/automjeti nga anash;
- Automjeti/automjeti prapa ;
- Automjet me çiklist ;
- Automjet me kafshë ;
- Automjeti me këmbësorë;
- Automjeti/Automjeti në parakalim;
- Bëçikletë/këmbësorë;
- Të tjerë që nuk janë përcaktuar;
- Totali i përgjithshëm;

27. Personat e plagosur për mosplotësim të standardeve të mjetit;

28. Rastet e vdekjeve për mosplotësim të standardeve të mjetit;

29. Personat e plagosur për mos kryerje të kontrollit teknik periodik te mjetit;

30. Rastet e vdekjeve për mos kryerje të kontrollit teknik periodik te mjetit;

31. Personat e plagosur për defekt të mjeteve;

32. Rastet e vdekjeve për defekt të mjeteve;

33. Personat e plagosur pa leje te drejtimit të mjetit;

34. Rastet e vdekjeve pa leje te drejtimit të mjetit;

35. Sjellja e drejtuesit të automjetit që shkakton aksidente me plagosje të vogla, të rënda ose vdekjeprurëse te ndara:

- Mungesë pamje;
- Shpejtësi shumë e lartë;
- Ndryshim i papritur i korsisë;
- Afrim i pakujdesshëm përballë;
- Kthim i gabuar, prerje e rrugës;
- së drejtuesve të tjerë të mjeteve;
- Bllokim i rrugës së drejtuesve të tjerë të mjeteve;
- Parakalim i gabuar;
- Mosrespektimi i sinjalistikës rrugore;
- Mosrespektim distance;
- Frenim i papritur;
- I lodhur, pa gjumë, i sëmurë;
- Ndalim/parkim në kundërshtim me rregullat;
- Mosrespektim i korsisë;
- Kthim i gabuar;
- Mosrespektimi i dritës së kuqe/shenjës STOP.

36. Personat e plagosur si rezultat i drejtimit të mjetit nën ndikimin e pijeve alkoolike dhe drogës;
37. Rastet e vdekjeve si rezultat i drejtimit të mjetit nën ndikimin e pijeve alkoolike dhe drogës;
38. Dënimet e dhëna si rezultat i drejtimit të mjetit nën ndikimin e pijeve alkoolike dhe drogës;
39. Numri i personave të dënuar me shumë se një herë si rezultat i drejtimit të mjetit nën ndikimin e pijeve alkoolike dhe drogës
40. Numri i personave të konstatuar nga policia si rezultat i drejtimit të mjetit nën ndikimin e pijeve alkoolike e drogës dhe të mos dënuar nga vetë policia, prokuroria dhe gjykata;
41. Aksidentet me pasojë të rënda të shkaktuara nga sjelljet e këmbësorëve;
42. Aksidentet me pasojë vdekjen të shkaktuara nga sjelljet e këmbësorëve;
43. Numri i gjobave të vendosura për sjellje të gabuar të këmbësorëve në përdorimin e rrugës;
44. Numri i masave administrative të llojit gjobë sipas shkeljeve kryesore/të përzgjedhura të rregullave të qarkullimit rrugor e konkretisht:
 - Mosrespektimi i sinjalizimeve të qarkullimit rrugor ndarë sipas kategorive të rrugëve;
 - Mosrespektimi i kufirit të shpejtësisë;
 - Distanca e sigurisë midis automjeteve;
 - Parakalim i gabuar/i pakujdesshëm;
 - Përdorimi i telefonit gjatë drejtimit të automjetit;
 - Drejtimi i automjetit nën ndikimin e alkoolit, drogës, etj.;
 - Drejtimi i një automjeti me probleme teknike ;
 - Drejtimi i motoçikletës pa kaskë mbrojtëse;
 - Drejtimi i automjetit pa rrip sigurimi ;
 - Ndalimi ose parkimi kundër rregullave;
 - Shkeljet nga këmbësorët;
 - Totali

JU FALEMINDERIT



5. GRUPI I PUNËS DHE PËRGJEGJËSITË HIERARKIKE

- a) Rinald Muça, (drejtor i departamentit)/ mbikëqyrës dhe përgjegjës i auditimit
- b) Alfred Zylfi, (auditues i lartë)/anëtar
- c) Elfrida Agolli, (audituese e parë)/anëtar