



FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Publikimeve Zyrtare

www.qpz.gov.al

Nr.29

31 mars

2011

P Ë R M B A J T J A

	Faqe
Vendim i KM nr.125, datë 23.2.2011	Për zbatimin e objektivave për përmirësimin e sigurisë rrugore 1011
	Vendim i shkurtuar për shpalljen të zhdukur të shtetasit Xhelal Fasli Tufa 1046

VENDIM
Nr.125, datë 23.2.2011

PËR ZBATIMIN E OBJEKTIVAVE PËR PËRMIRËSIMIN E SIGURISË RRUGORE

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës, me propozimin e Ministrit të Punëve Publike dhe Transportit, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

1. Miratimin e “Strategjisë kombëtare të sigurisë rrugore 2011-2020” dhe “Planit të veprimit për sigurinë rrugore 2011-2015”, që i bashkëlidhen këtij vendimi, në zbatim të objektivave të Qeverisë për përmirësimin e sigurisë rrugore dhe uljen e numrit të aksidenteve rrugore.

2. Ngarkohen ministrat të hartojnë programet e punës për ndjekjen dhe zbatimin e strategjisë dhe planit të veprimit, mbështetur në buxhetin e tyre.

3. Çdo gjashtë muaj të dërgohet informacion në sekretarinë teknike të Komitetit Ndërmintor të Sigurisë Rrugore (KNSRR) për zbatimin e planit të veprimit të periudhës respektive.

4. Ngarkohen ministrat anëtarë të Komitetit Ndërmintor të Sigurisë Rrugore për zbatimin e këtij vendimi.

Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

KRYEMINISTRI
Sali Berisha

STRATEGJIA KOMBËTARE
PËR SIGURINË RRUGORE 2011-2020
SIGURIA RRUGORE SI NJË E DREJTË DHE PËRGJEGJËSI PËR TË GJITHË

PARATHËNIE

Siguria rrugore përbën themelin e parandalimit të aksidenteve, që fatkeqësisht në Shqipëri kanë tendencë në rritje të vazhdueshme dhe janë mbi 2 herë më të larta sesa në vendet e zhvilluara.

Ky është një shqetësim i madh shoqëror dhe aksidentet rrugore janë një problem i rëndësishëm shëndetësor dhe ekonomik, me të cilin përballet vendi ynë. Në vitin 2009 rreth 378 persona janë vrarë dhe mbi 1462 janë raportuar si të plagosur ose të gjymtuar, ku një pjesë e tyre do të jetë me aftësi të kufizuara për pjesën tjetër të jetës së tyre, duke rezultuar në vështirësi financiare për familjet e tyre. Nga aksidentet automobilistike, gjatë 4 viteve të fundit, kanë vdekur 1342 persona dhe 5108 të tjerë janë plagosur. Vendi ynë ka humbur miliona euro çdo vit nëpërmjet dëmeve të pronës, shpenzimeve mjekësore dhe produktivitetin e humbur. Fatkeqësisht shumë nga viktimat e aksidenteve rrugore janë të moshës 16-44 vjeç dhe janë anëtarët më produktivë të popullatës sonë dhe më aktivë, të kontribuojnë drejt zhvillimit të vendit tonë. Në qoftë se nuk do të ketë ndërhyrje, këto humbje të tmerrshme njerëzore dhe ekonomike do të vazhdojnë të rriten në vitet e ardhshme.

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 sigurt të sjelljeve për sigurinë rrugore.

Qeveria e Shqipërisë, e përfaqësuar nga Komiteti Ndërmintor për Sigurinë Rrugore (KNSRR), është përgjegjëse për lëvizjen e sigurt dhe eficientë të transportit. Misioni i saj është të përgatitë legjislativonin dhe të zhvillojë zgjidhje të integruara për sistemet e transportit rrugor, si dhe për rrjetet e sigurt të transportit rrugor/detar, duke garantuar përputhshmërinë e tyre me planet e zhvillimit ekonomik të vendit dhe me standardet më të larta ndërkombëtare.

Siguria rrugore përfaqëson një komponent kyç të kësaj përgjegjësie, e cila lidhet direkt me vizionin e KNSRR-së për “Transport të thjeshtë dhe të sigurt për të gjithë”.

Shqipëria përballet 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 sigurt, sjellja e përdoruesve të rrugës dhe siguria e infrastrukturës rrugore. Juridiksione të ndryshme nëpër botë kanë treguar se vdekjet nga aksidentet rrugore mund të ulen në 30-50% me anë të zbatimit të planeve të veprimit të sigurisë rrugore me bashkërendim shumësektorial brenda një strategjie të përgjithshme me shumë ambicie, por njëkohësisht me objektiva të arritshëm.

Duke konstatuar dhe pranuar problemin në rritje, KNSRR-ja ka iniciuar strategjinë kombëtare për sigurinë rrugore dhe zhvillimin e një plani veprimi shumësektorial, për zbatimin e kësaj strategjie. Zhvillimi i kësaj strategjie ka mbledhur një ekip specialistësh, të cilët kanë analizuar problemin dhe kanë vlerësuar nivelet ekzistuese të sigurisë rrugore për të gjithë sektorët dhe agjencitë kyçe në Shqipëri. KNSRR-ja përshëndet për kontributin e shkëlqyer dhe angazhimin e agjencive kyçe të policisë, shëndetësisë, arsimit dhe palëve të interesuara gjatë ndihmës që i është dhënë ekipit të specialistëve për zhvillimin e kësaj strategjie gjithëpërfshirëse që ka për qëllim zgjidhjen e rrethanave, problemeve dhe nevojave specifike të vendit, duke i kthyer kështu rrugët e Shqipërisë në rrugët më të sigurta në rajon.

Siguria rrugore është një problem shumësektorial dhe KNSRR-ja e pranon që i vetëm nuk do të mund të arrijë zgjidhjen e problemeve të sigurisë, me të cilat do të përballet vendi në vitet në vazhdim. Për zbatimin e një plani veprimi gjithëpërfshirës dhe shumësektorial nevojitet një bashkëpunim efektiv ndërmjet agjencive dhe palëve të interesuara, jo vetëm agjencitë e rëndësishme qeveritare, por edhe sektorin privat dhe OJF-të.

Aksidentet rrugore i kanë kushtuar vendit rreth 106 milionë euro (1% e GDP-së së vitit 2009). Këto humbje të njëpasnjëshme mund të kufizojnë aftësinë e Shqipërisë për të arritur rritjen vjetore ekonomike që duhet për arritjen e qëllimeve të planit strategjik kombëtar të sigurisë rrugore për Shqipërinë deri në vitin 2020. Nëse nuk merren masat e duhura dhe lejohet vazhdimi i prirjeve të së shkuarës, numri i vdekjeve nga aksidentet do të ketë tendencë rritjeje duke filluar nga viti 2011 dhe do të jetë rreth 600 deri në vitin 2020.

Nëse nuk merren masa të menjëhershme, edhe mijëra qytetarë të tjerë do të vdesin ose do të mbeten me aftësi të kufizuara në rrugët tona. Për këtë, të gjitha palët e interesuara, qeveritare dhe joqeveritare, me përgjegjësi për sigurinë rrugore, duhet të punojnë për të pasur koordinimin dhe bashkëpunimin e duhur për të mundësuar zbatimin me efikasitet të strategjisë kombëtare të sigurisë rrugore dhe planit të veprimit.

Qeveria është e vendosur ta marrë me seriozitetin më të madh situatën për sigurinë rrugore, në mënyrë që dora-dorës t'i japë përgjigjen më të merituar.

1. HYRJE

1.1 Informacion historik

Siguria rrugore është një prioritet në shëndetin publik dhe zhvillimin në vendet me të ardhura të ulëta dhe të mesme, prandaj dhe humbjet e papranueshme të shëndetit janë të lidhura me ndikimet negative ekonomike dhe sociale të ndodhura në rrjetet rrugore të tyre. Performanca e sigurisë rrugore ka hendek midis vendeve të varfra dhe të pasura dhe kjo prirje do të vazhdojë të thellohet, nëse nuk merren iniciativa të reja globale, rajonale dhe kombëtare për ta zvogëluar atë.

Çdo person, ose një anëtar i familjes së tij, është në rrezik të kthehet në viktimë të një aksidenti rrugor. 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 përgjithësi njerëzit, por veçanërisht prindërit ose gjyshërit, do të ishin të shqetësuar për rrezikun që i shfaqet anëtarëve më të rinj të familjes. Siguria rrugore, prandaj, është problem i gjithsecilit dhe të gjithë mund dhe duhet të përfshihen në përmirësimin e saj. Për këtë arsye strategjia përmban dhe propozime për një mobilizim të mbarë opinionit në përmirësimin e sigurisë rrugore.

Gjatë vitit 2009, nga projekti BE-SEETO "Mbështetje për zbatimin e masave të planveprimit 2008-2012 të rrjetit kryesor të transportit rajonal juglindor", u zhvillua një strategji rajonale e sigurisë rrugore. Kjo strategji është e bazuar në dokumentet kryesore të Bashkimit Europian (direktiva, norma dhe rekomandime), si dhe në dokumente të tjera të OKB-së, raportet e Organizatës Botërore të Shëndetësisë (OBSh), forumeve ndërkombëtare të transportit (CEMT), Organizatës Ndërkombëtare të

Sigurisë Rrugore (PRI), Këshillit të Sigurisë së Transportit Europian (ETSC) dhe dokumente të institucioneve të tjera me praktikën më të mirë në lidhje me sigurinë rrugore. Si rezultat i kësaj, është e mundur të shkëmbehen të gjitha avantazhet e një politike të koordinuar të sigurisë rrugore në rajon për të siguruar arritjen më të mirë të sistemit të sigurisë rrugore për një integrim të mëtejshëm të vendeve të SEETO-s në BE.

1.2 Metoda e përdorur

Strategjia e sigurisë rrugore në Shqipëri dhe plani i veprimit mbështetës janë modeluar mbi bazën e planeve strategjike kombëtare dhe lokale të zbatuara në mënyrë të suksesshme në shumë vende të tjera. Strategjia ndjek metodën e përgjithshme të Këshillit të Sigurisë Rrugore të Transportit Europian (ETSC), e cila përfaqëson një strategji shumësektoriale, ku të gjitha palët e interesuara dhe agjencitë kyçe bashkërendojnë veprimet e tyre për zbatimin e strategjisë në zonat e tyre të përgjegjësisë. Për këtë, kjo strategji për sigurinë rrugore është zhvilluar duke marrë parasysh dhe duke ndërthurur të gjitha nevojat dhe rrethanat tipike për Shqipërinë dhe është hartuar në atë mënyrë që të mbështesë qëllimet dhe objektivat politikë.

Duke qenë se Shqipëria synon jo vetëm të përmirësojë sigurinë rrugore, por që ajo të jetë e një niveli sa më të lartë, ajo duhet të përkrahë nismën e vendeve të zhvilluara europiane, të programit të bazuar në filozofinë e “Vizionit zero”.

Vizioni zero ose versione të modifikuara të tij janë duke u përshtatur me sukses të madh në mbarë botën dhe sidomos në ato vende që janë serioze në aspektet e sigurisë rrugore. Në rastin e Shqipërisë, kjo nismë do të kërkonte pranimin e katër parimeve bazë:

1. Çdo jetë njeriu është unike dhe e pazëvendësueshme dhe nuk duhet të jetë e pranueshme që rreth 300 persona të vdesin çdo vit në aksidente rrugore.

2. Aftësitë fizike dhe mendore dhe limitet e tyre janë të njohura, kështu që sistemi i transportit duhet të projektohet, i tillë që të inkurajojë sjelljen e mirë dhe si rrjedhojë të jetë tolerant në mbrojtjen e përdoruesve të rrugës edhe kur ata gabojnë.

3. Kur një aksident ndodh, niveli i forcave që shkaktojnë dëmtime duhet të jetë më poshtë se niveli i atyre që shkaktojnë dëmtime serioze, paafësi apo fatale.

4. Përdoruesit e rrugës dhe ata që merren me facilitetet e transportit kanë një përgjegjësi të përbashkët për sigurinë rrugore.

Përdoruesit e rrugës duhet të jenë të përgjegjshëm për sjelljen e tyre, e cila duhet të jetë konform legjisllacionit të qarkullimit rrugor. Ndërkohë, autoritetet përkatëse duhet të sigurojnë një sistem transporti rrugor të atillë që inkurajon sjelljen e sigurt dhe mbron përdoruesit e rrugës kundrejt pasojave serioze apo fatale dhe në ato raste kur ndodh një gabim.

Institucionet që merren me probleme të sigurisë rrugore duhet të luajnë një rol të rëndësishëm në krijimin dhe menaxhimin e politikave të sigurisë rrugore.

Zbatimi i ligjit do të ketë një rol veçanërisht të fortë në këtë strategji për të parandaluar sjelljet e shpeshta të rrezikshme të përdoruesve të rrugës në Shqipëri. Përqendrimi i përpjekjeve për arritjen e zbatimit të ligjit në pesë pika të sjelljes së drejtuesve të mjeteve (shpejtësia, drejtimi i mjetit nën efektin e alkoolit, mosrespektim i dritës së kuqe të semaforit, ndërrimi i korsive dhe “inJORIMI I TJETRI”), shkaqe të cilat do të mbulonin rreth 78% të vdekjeve dhe 55% të plagosjeve që janë regjistruar gjatë viteve të fundit.

Nëse këtyre përpjekjeve do t’u shtohet edhe ajo e përdorimit të rripit të sigurimit, atëherë do të arrihej një ulje domethënëse e numrit të plagosjeve dhe vdekjeve nga aksidentet rrugore.

Këto ulje mund të arrihen vetëm nëse policia rrugore disponon burimet e nevojshme, pajisjet moderne për monitorimin e zbatimit të ligjit dhe aftësinë për të marrë pjesë në mënyrë proaktive së bashku me MPPT-në dhe agjencitë e tjera në përpjekjet e përbashkëta për të zgjidhur problemet e sigurisë rrugore.

1.3 Përse shërben kjo strategji

Kjo strategji paraqet ide të reja për veprim, për të shpëtuar jetët në rrugët e Shqipërisë për dekadën e ardhshme. Gjithashtu, në këtë dokument mbështetet dhe vizioni i BE-së: “Siguria rrugore si një e drejtë dhe përgjegjësi për të gjithë”, ku lëvizshmëria dhe në të njëjtën kohë dhe siguria duhet të jenë një e drejtë themelore e shtetasve të BE-së.

Ky dokument është i hapur e afatgjatë dhe duhet të vlerësohet dhe të ndryshohet nga KNSRR-ja me qëllim përmirësimi, në intervale kohore (p.sh. një herë në vit).

Strategjia kombëtare për sigurinë rrugore (2011-2020) mbështetet dhe është në harmoni me strategjinë rajonale të sigurisë rrugore të zhvilluar nga SEETO-ja. Kjo strategji është hartuar e fokusuar në rezultate të 2009-s dhe është shqyrtuar dhe përpunuar me të gjitha institucionet kryesore të interesuara për sigurinë rrugore.

Në këtë strategji përshkruhet mënyra se si mund të përmirësohet siguria rrugore në Shqipëri deri në nivelet e vendeve më të mira të rajonit, duke u mbështetur në përvojat dhe praktikat më të mira të vendeve në mbarë botën, të cilat janë në ballë të arritjeve në fushën e sigurisë rrugore dhe janë të njohura botërisht me rrugët më të sigurta.

1.4 Plani i veprimit

Strategjia jep një kuadër për bashkërendimin e iniciativave të sigurisë rrugore që duhet të ndiqen nga agjencitë kryesore dhe organizata të tjera me aftësi ndikuese në rezultatet e sigurisë rrugore.

Plani i veprimit përmban ndërhyrjet e kërkuara për zgjidhjen e problemeve dhe mangësive specifike të sigurisë rrugore, si dhe nevojat përkatëse në Shqipëri.

Ai përfshin elementet kryesore dhe aspiratat e të gjitha planeve ekzistuese të sigurisë rrugore të ndërmarra nga KNSRR-ja dhe agjencitë e tjera përgjegjëse për sigurinë rrugore.

Ai, gjithashtu, përfshin iniciativa të ndryshme të sigurisë të ndërmarra nga agjencitë e tjera, sektori privat dhe OJF-të. Si i tillë ai ka për qëllim të sigurojë, një pasqyrë të plotë në gjithë diapazonin e sigurisë rrugore duke u ndërmarrë ose planifikuar veprimtari të ndryshme sensibilizuese apo operuese në fushën e sigurisë rrugore.

Ai ka për qëllim të lehtësojë përmirësimin e sigurisë rrugore, duke zbatuar një varg të koordinuar të veprimeve që do të ndërmerren në faza brenda 12 muajve, brenda 2-3 viteve dhe brenda 4-5 viteve e më shumë, të cilat do të mbështesin përpjekjet e qeverisë, sektorit privat dhe OJF-të me interes në sigurinë rrugore.

Veprimet e propozuara janë të organizuara në 15 sektorë dhe janë zgjedhur 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).

Plani i veprimit i detajuar, është përgatitur si një dokument shoqërues dhe tregon aktivitetet dhe ndërhyrjet që duhet të kryhen.

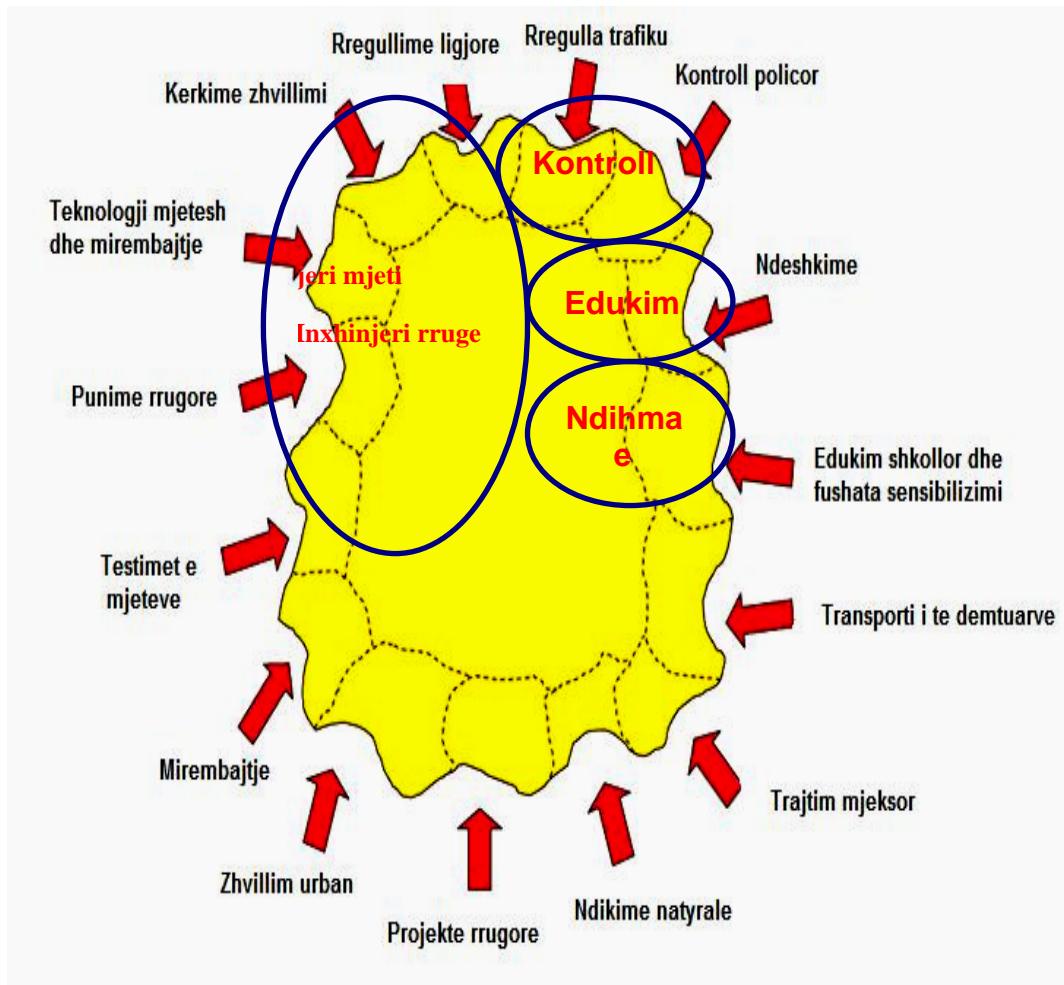
Sekretaria teknike e sigurisë rrugore pranë KNSRR-së duhet të përgatitë, të raportojë dhe publikojë raporte vjetore, në lidhje me progresin e arritur për zbatimin e kësaj strategjie.

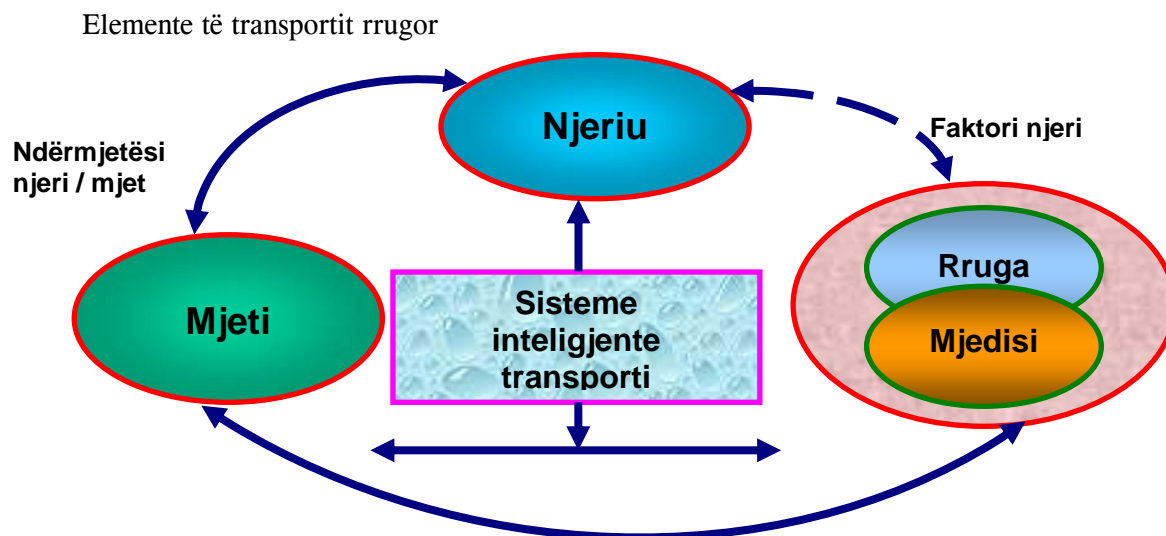
Përveç kësaj, ky plan veprimi do të monitorohet veçmas nga sekretariati i SEETO-s si pjesë e planit rajonal të sigurisë rrugore.

Siguria rrugore është një problem shumëdisiplinor dhe kërkon veprime nga të gjithë sektorët me një efektivitet të koordinuar të planit të veprimit të sigurisë rrugore që do t'i mundësojë të gjithë aktorëve të ndërmarrin masa në fushat e tyre përkatëse që të ndihmojë në uljen e madhësisë së problemit të përgjithshëm.

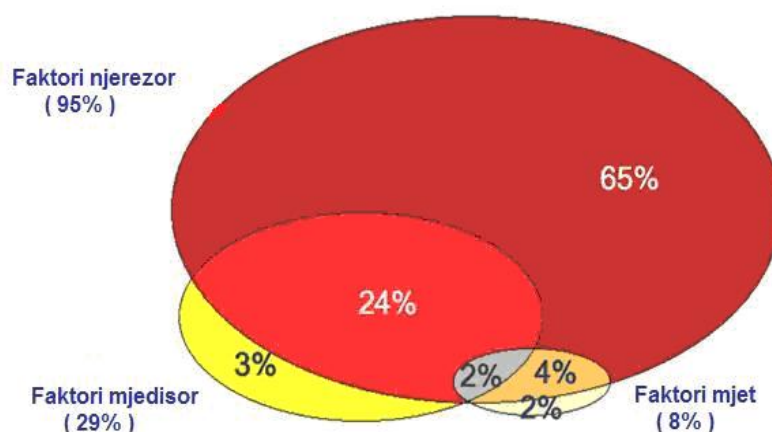
Plani i veprimit përfshin 15 sektorë. Sektorët përmbajnë shumë disiplina të ndryshme dhe një gamë shumë të gjerë të veprimtarive. Kjo është një detyrë shumë e komplikuar, e cila ka nevojë për vëmendje të veçantë nga qeveria dhe palët e tjera.

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





Faktorët e aksidenteve



2. PROBLEMI

2.1 Problemi dhe prirjet e kohëve të fundit

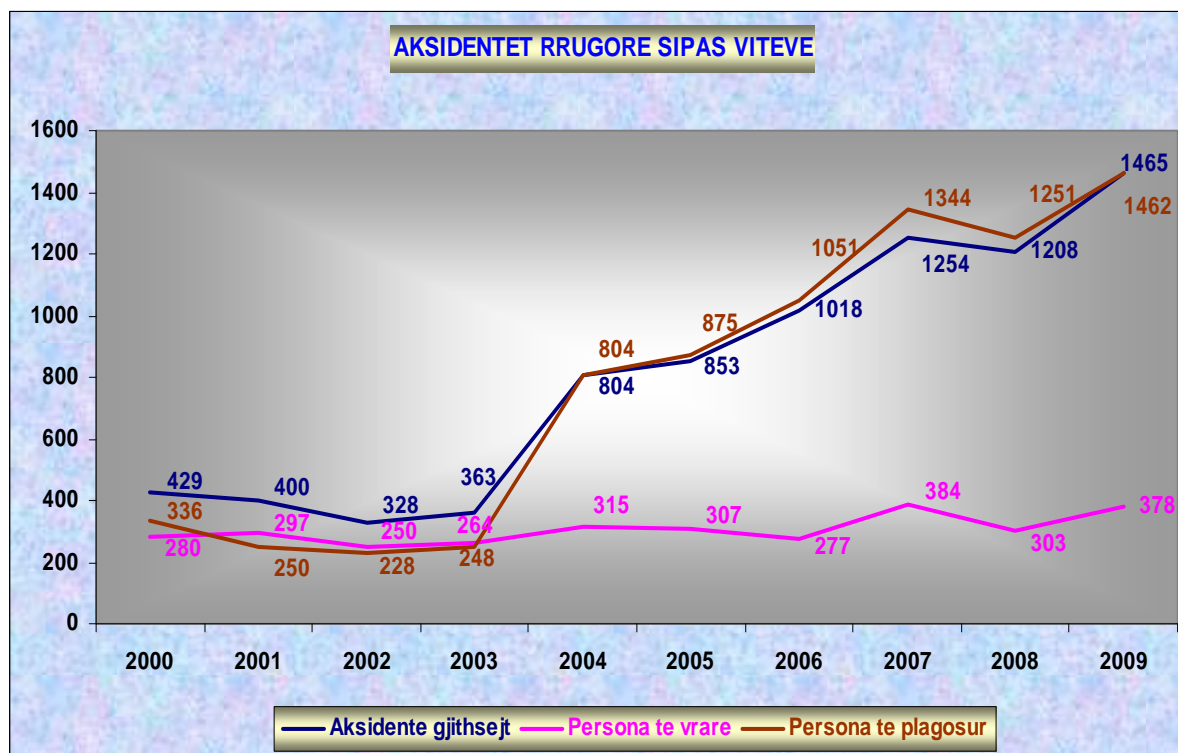
Në vitin 2009 si shkak i aksidenteve rrugore janë regjistruar 9,45 persona të vdekur dhe 36,54 të plagosur për 10 000 mjete, si dhe 11,81 të vdekur dhe 45,7 të plagosur për 100 000 banorë dhe kjo i ka kushtuar ekonomisë të paktën 106 milionë euro. Ky problem mund të ketë tendencë rritjeje dhe kërkohen ndërhyrje urgjente.

2.2 Faktet (statistika zyrtare)

- Shpejtësia dhe sjellja agresive shkaktojnë 29% të vdekjeve dhe 32% të plagosjeve.
- Mjetet tregtare janë më pak se 11% e inventarit të përgjithshëm, por janë përgjegjës për rreth 18% të vdekjeve dhe 32% të plagosjeve.
- Kalimtarët llogariten për 34% të të vrarëve.
- Drejtuesit e rinj (18-24 vjeç) janë përgjegjës për 17% të vdekjeve dhe 26% të plagosjeve.
- Drejtuesit e rinj pa eksperiencë janë përgjegjës për 38,5% të të gjitha vdekjeve në dy vitet e fundit.
- Drejtimi në gjendje të dehur ishte shkak i 6,7% të vdekjeve dhe 5,4% të plagosjeve në 2009.
- Përdorimi i paketë i rripave të sigurimit përpara dhe pas nënkupton që shumë pasagjerë të palidhur vdesin ose janë të paafte kur 40% e këtyre pasojave mund të ishin eliminuar duke mbajtur rripin e sigurimit.

AKSIDENTET E NDODHURA GJATË PERIUdhËS 1992-2009

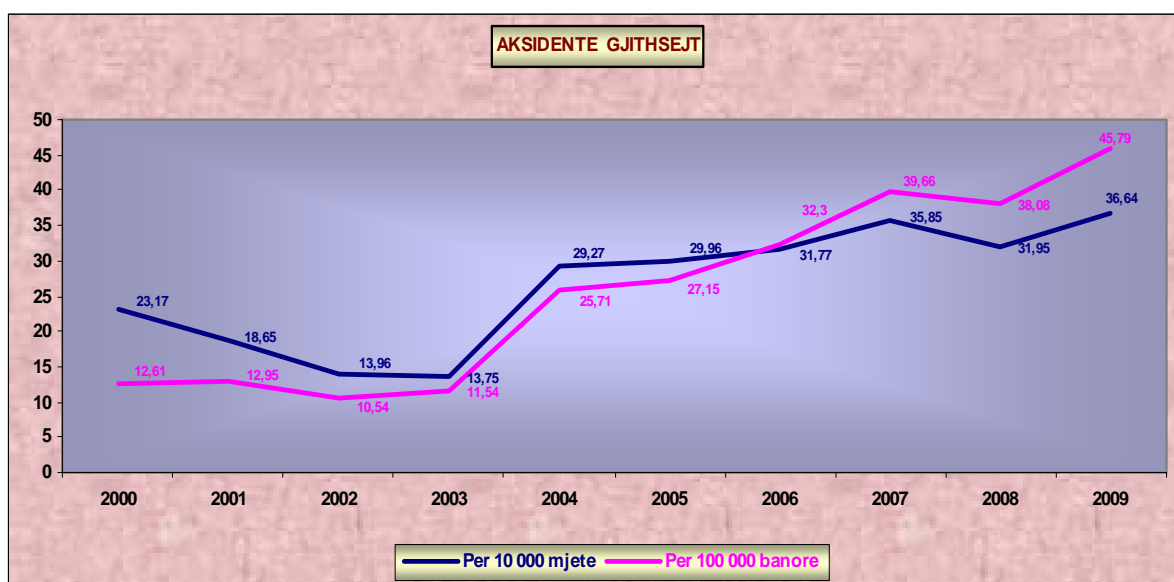
Nr.	Vitet	Aksidente	Të vdekur	Të plagosur	Të aksidentuar gjithsej
1	1992	574	372	449	821
2	1993	591	375	547	922
3	1994	559	421	535	956
4	1995	399	306	333	639
5	1996	381	257	258	515
6	1997	370	266	319	585
7	1998	434	308	339	647
8	1999	468	274	383	657
9	2000	429	280	336	616
10	2001	400	297	250	547
11	2002	328	250	228	478
12	2003	363	267	250	510
13	2004	804	315	804	1119
14	2005	850	308	875	1183
15	2006	1018	277	1051	1328
16	2007	1254	384	1344	1728
17	2008	1208	303	1251	1554
18	2009	1465	378	1462	1840

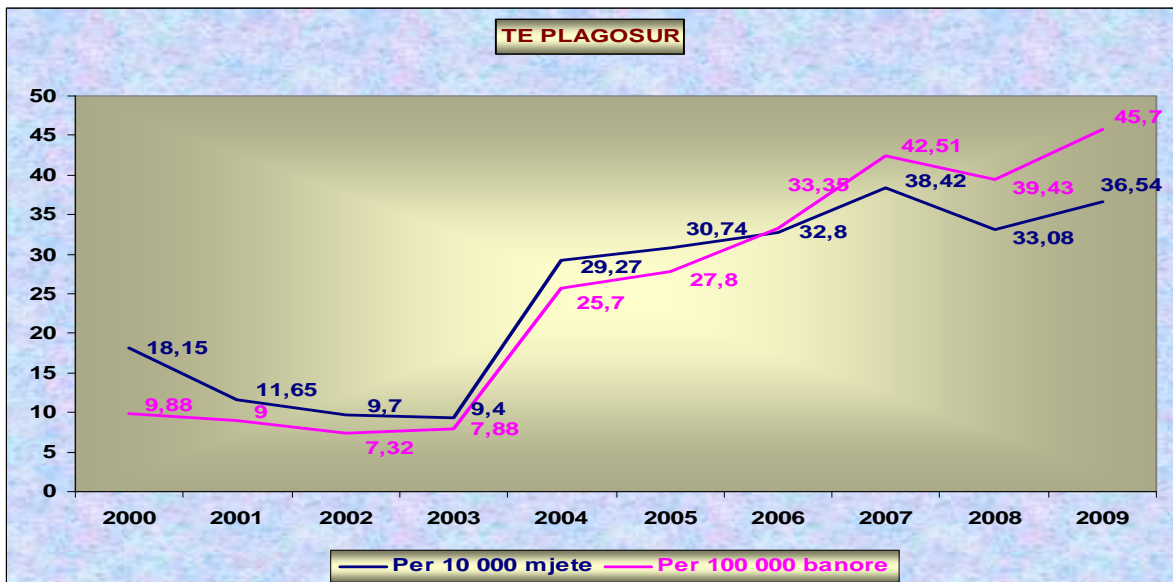
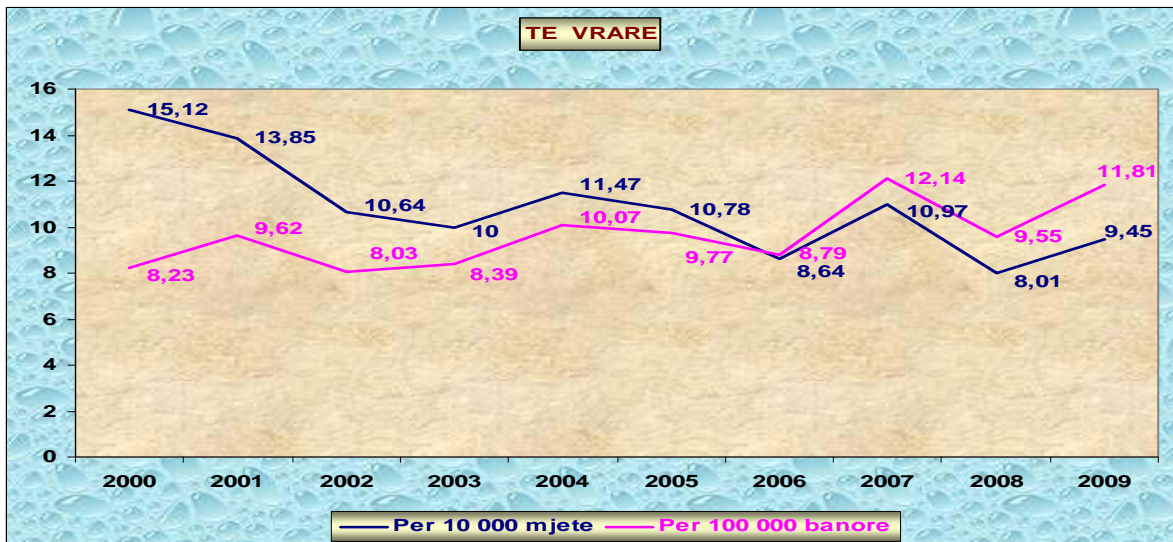


2.2.1 Diagrami që tregon situatën e sigurisë rrugore 2000-2009

**AKSIDENTET PËR 10 MIJË MJETE DHE 100 MIJË BANORË SIPAS VITEVE
PËR PERIUDHËN 2000-2009**

Nr.	Emërtimi	VITET									
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
I	Aksidente gjithsej	429	400	328	363	804	853	1018	1254	1208	1465
a.	Për 10 000 mjete	23,17	18,65	13,96	13,75	29,27	29,96	31,77	35,85	31,95	36,64
b.	Për 100 000 banorë	12,61	12,95	10,54	11,54	25,71	27,15	32,30	39,66	38,08	45,79
II.	Fatale	280	297	250	264	315	307	277	384	303	378
a.	Për 10 000 mjete	15,12	13,85	10,64	10	11,47	10,78	8,64	10,97	8,01	9,45
b.	Për 100 000 banorë	8,23	9,62	8,03	8,39	10,07	9,77	8,79	12,14	9,55	11,81
III.	Të plagosur	336	250	228	248	804	875	1051	1344	1251	1462
a.	Për 10 000 mjete	18,15	11,65	9,7	9,4	29,27	30,74	32,80	38,42	33,08	36,54
b.	Për 100 000 banorë	9,88	9	7,32	7,88	25,7	27,8	33,35	42,51	39,43	45,7





2.2.2 Menaxhimi i çështjeve kryesore dhe i sjelljeve problematike

Për qëllimin e zbatimit të kësaj strategjie, sjelljet më kryesore dhe aktivitetet në rrugë që kanë nevojë të ndryshohen janë:

- forcimi i rolit të drejtimit të mjetit;
- moskonsideratë për këmbësorët dhe çiklistët, mungesë e mjediseve përkatëse për ta;
- forcimi i kontrollit për motoçiklistët, të cilët përbëjnë një problem në rritje;
- shpejtësia e lartë dhe përtej limiteve të lejuara;
- mospërdorimi i rripave të sigurimit dhe mbajtësive të fëmijëve (në ndenjset e përparme dhe të pasme).
- mjete tregtare të pasigurta dhe sjellje të pasigurta të drejtuesve të këtyre mjeteve (siç janë mikrobusët, të cilët ndalojnë në mes të rrugës për të marrë pasagjerët);
- ulje të aftësisë së drejtimit të mjetit nga përdorimi i alkoolit dhe drogës;
- drejtim agresiv i mjetit (ndërrim i shpeshtë i korsive, parakalim i gabuar dhe distancë të pamjaftueshme midis mjeteve);
- përgatitja, testimi dhe kontrolli i kandidatëve për drejtues mjeti;
- moskoordinim i duhur i aktiviteteve të sigurisë rrugore;
- mungesa e trajnimeve dhe e kuptimit të sigurisë rrugore nga policia rrugore.

2.2.3 Problemet administrative (siç detajohen nga analiza e faktorëve kritikë të zbatimit të strategjisë)

Sikurse rezulton nga gjendja aktuale, faktorët kritikë kryesorë (pikat e dobëta dhe të pasigurta) për zbatimin e strategjisë së sigurisë rrugore janë cilësuar si më poshtë:

- Mungesa e mbështetjes reale administrative në lidhje me metodat sistematike dhe të vazhdueshme për zbatimin e strategjisë në nivel kombëtar;
- Në shumicën e rasteve, ekziston nevoja për përmirësimin dhe forcimin e kapacitetit institucional dhe njerëzor në fushën e sigurisë rrugore;
- Burimet e kufizuara financiare dhe njerëzore për zbatimin e qëllimeve të deklaruara të strategjisë së sigurisë rrugore;
- Mungesa e koordinimit të punës për sigurinë rrugore në nivel kombëtar veçanërisht në fushën e monitorimit dhe vlerësimit të sigurisë rrugore.

2.2.4 Problemet fizike (inxhinierike)

Cilësia e rrugëve të projektuara dhe të ndërtuara nga pikëpamja e sigurisë rrugore është shumë larg asaj që kërkohet. Analiza e faktorëve kritikë, për zbatimin e strategjisë së sigurisë rrugore evidenton elementet e mëposhtme:

- Supervizion i pamjaftueshëm;
- Mungesa e udhëzuesve/manualeve të projektimit të rrugëve në Shqipëri;
- Mungesa e konsiderimit të faktorëve që lidhen me sigurinë rrugore gjatë planifikimit, ndërtimit dhe mirëmbajtjes së rrugëve;
- Sinjalistikë rrugore e pamjaftueshme;
- Mungesa për kalim të sigurt këmbësorësh;
- Programim josistematik për përmirësimin e pikave të rrezikshme (pikat e zeza) në rrjetin rrugor;
- Mungesë e auditimit të sigurisë rrugore për rrugët e reja;
- Mungesë e inspektimit të sigurisë rrugore për rrugët ekzistuese.

Shënim. Gjatë 2009-s, si pjesë e projektit të sigurisë rrugore, është hartuar një listë e pikave të zeza, në përputhje me praktikat më të mira ndërkombëtare. Pikat e zeza janë të ilustruara me koordinata në një hartë digjitale.

3. ZHVILLIMI I STRATEGJISË

3.1 Hyrje

Siguria rrugore është një problem në mbarë botën dhe eksperiencia ndërkombëtare ka treguar se, që të arrihet sukses, çështjet që lidhen me të duhet të trajtohen në mënyrë të koordinuar dhe gjithëpërfshirëse.

Gjithashtu, është pranuar që tipa të ndryshëm ndërhyrjesh janë efektive në faza të ndryshme të zhvillimit të një vendi dhe që problemi duhet të trajtohet duke pasur një plan strategjik dhe sistematik në mënyrë që të maksimizojë përfitimin për të gjithë përdoruesit e rrugës.

3.2 Vizioni, objektivat dhe qëllimet strategjike

3.2.1 Vizioni

Arritja e nivelit të sigurisë rrugore dhe krijimi i tendencave pozitive në uljen e vazhdueshme të numrit të aksidenteve dhe pasojave të tyre si në rastet e përvojave më të mira të vendeve të BE-së (vizioni EU-SEETO).

Shqipëria do të bëjë përpjekjet maksimale për të qenë “një nga vendet më të sigurta në rajon”, nga pikëpamja e sigurisë rrugore.

3.2.2 Objektivat dhe qëllimet strategjike

Objektivi i strategjisë kombëtare për sigurinë rrugore është reduktimi me 50% i aksidenteve me vdekje dhe i plagosjeve në vitin 2020, krahasuar me vitin 2009 (EU-SEETO).

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

Objektivat do të arrihen nëpërmjet:

Menaxhimit dhe koordinimit të sigurisë rrugore:

- Forcimi i bashkëpunimit dhe bashkërendimit të punës në nivel kombëtar;
- Forcimi i rolit të sekretarisë teknike të KNSRR-së;

- Forcimi i kapacitetit institucional të palëve të interesuara me qëllim rritjen e efikasitetit të aktiviteteve të sigurisë rrugore;

- Adhëtimi i metodës së partneritetit për të mobilizuar dhe bashkërenduar interesat qeveritare, të sektorit privat dhe shoqërisë civile për zgjerimin e hapësirës së organizatave të përfshira dhe përpjekjeve për të përmirësuar sigurinë rrugore dhe për ta kthyer atë në një problem të të gjithëve;

- Gjithë palët e interesuara duhet të kenë akses për saktësimin e të dhënave të aksidenteve rrugore (SIA) me qëllim ndërmarrjen e ndërhyrjeve përkatëse në secilin sektor.

Administrimit:

- Vazhdimi i aktiviteteve ekzistuese, të cilat kanë treguar se janë efektive për uljen e fatkeqësive;

- Rritja e ndjeshme e hapësirës dhe thellësisë së aktiviteteve të sigurisë rrugore që ndërmerren në Shqipëri;

- Suksesi do të arrihet vetëm nëpërmjet zbatimit të iniciativave dhe ndërhyrjeve përkatëse;

- Çdo ndërhyrje duhet të synojë uljen e numrit të vdekjeve dhe plagosjeve ose në uljen e forcave/energji traumatike, të cilat çojnë në minimizimin e dëmtimeve ku është e mundur. Për përmirësimin e këtij objekti duhet të përdoret një metodë, e cila integron katër elementet kryesore të edukimit, inxhinierisë, urgjencave dhe zbatimit të ligjit;

- Të gjitha palët e interesuara dhe që kanë përgjegjësi për sigurinë rrugore, duhet të kenë kapacitetin për të projektuar dhe zbatuar ndërhyrje efektive në sektorët përkatës, si dhe të punojnë për ngritjen dhe zhvillimin e kapaciteteve për trajtimin e sigurisë rrugore, në rast se mungon.

Sistemit të informacionit për aksidentet rrugore (SIA):

- Konsolidimi i përdorimit të SIA-s dhe ruajtjen e cilësisë së lartë të të dhënave;

- Palët e interesuara të përfshira në proces duhet të mësojnë përdorimin e SIA-s për analizimin dhe ndjekjen e situatës.

Planifikimit dhe projektimit të rrugëve të sigurta:

- Për të garantuar një proces të pranueshëm në lidhje me uljen e numrit të aksidenteve rrugore nevojitet analizimi dhe përmirësimi i rrjetit rrugor ekzistues, si dhe projektimi dhe ndërtimi i rrugëve të reja në përputhje me direktivën 2008/96/EC;

- Përmirësim sipas manualit/udhëzuesit të projektimit;

- Përmirësimi i situatës së sigurisë për përdoruesit e dobët (të pambrojtur) të rrugës.

Përmirësimi të zonave të rrezikshme:

- Në bazë të "Listës së pikave të zeza" nevojitet një program për përmirësimin e zonave të rrezikshme të rrjetit rrugor;

- Përmirësimi i cilësisë në lidhje me mësimin e sjelljes së përdoruesve të rrugës;

- Përmirësimi i cilësisë së librave shkollorë dhe materialeve të tjera të përdorura për mësimdhënien e sigurisë rrugore;

- Përfshirja e policisë rrugore dhe e sektorit shëndetësor;

- Trajnimi i mësuesve.

Përgatitjes, testimi dhe pajisjes me leje drejtimi të drejtuesve të mjeteve:

- Përmirësimi i sistemit të pajisjes me leje drejtimi të drejtuesve të mjeteve në harmoni me kërkesat e sigurisë të BE-së;

- Bazë për amendamentet duhet të shërbejnë direktivat e BE-së në lidhje me pajisjen me leje drejtimi të drejtuesve të mjeteve;

- Instalimi i një sistemi pikësh penalitetesh në nivel kombëtar;

- Prezantimi i lejeve provizore për drejtuesit e rinj të mjeteve.

Fushatave publicitare për sigurinë rrugore

- Fushatat e ndërgjegjësimi për sigurinë rrugore me fokus drejtuesit e mjeteve dhe këmbësorët;

- Fushatat duhet të kryhen në partneritet me qeverinë, sektorin privat (kompanitë e sigurimeve), donatorët ndërkombëtarë dhe OJF-të.

Standardeve dhe rritjes së sigurisë së mjeteve:

- Përmirësimi i mënyrave të testimi të mjeteve në përputhje me direktivat e BE-së

Legjislacionit të trafikut:

- Harmonizimi i kuadrit ligjor ndërmjet gjithë vendeve pjesëmarrëse të SEETO-s me atë të BE-së dhe përdorimi i praktikave më të mira për ASRR dhe ISRR për investigimin e aksidenteve, database-in e aksidenteve, sistemin e pajisjes me leje drejtimi të drejtuesve të mjeteve, penaliteteve dhe fushatave për

drejtuesit e rinj të mjeteve etj.

Policisë rrugore dhe zbatimit të ligjit:

- Zhvillimi dhe zbatimi i masave specifike me objektiv grupet, aktivitetet, sjelljet apo zonat me rrezikshmëri të lartë që shkaktojnë më së shumti përplasje fatale dhe serioze në Shqipëri;

- Veprimet dhe ndërhyrjet për sigurinë rrugore duhet të bazohen në një metodë shkencore dhe sistematike ku të analizohen të dhënat e një aksidenti dhe të identifikohet problemi përkatës dhe si rrjedhojë përcaktohen dhe zbatohen ndërhyrjet e nevojshme, rezultatet e të cilave monitorohen ngushtë dhe vlerësohen për të përcaktuar nëse është arritur ndikimi i pritur nga masat e marra.

Shërbimit të urgjencës:

- Zhvillimi i një programi special për përmirësimin e shërbimit të shpëtimit;

- Sjellja e sigurt në vendngjarje;

- Numri i telefonit për shërbimet e urgjencës.

Përlllogaritjes së kostos të aksidenteve rrugore:

- Është zhvilluar një model për përlllogaritjen e kostove të aksidenteve, i cili duhet të përdoret për të ndjekur zhvillimet dhe rritjen e ndërgjegjësimit të rëndësishëm të investimeve dhe lëvrimin të fondeve.

Kërkimeve për sigurinë rrugore:

- Përdoren për të përcaktuar shkaqet e aksidenteve dhe masat që duhet të ndërmerren për parandalimin e tyre

Financimit të sigurisë rrugore:

- Duhet të disponohen fonde të dedikuara për zbatimin e strategjisë kombëtare të sigurisë rrugore dhe planit të veprimit.

Strategjia duhet të arrihet nëpërmjet plotësimit të këtyre objektivave:

- Përmirësim i sjelljes së përdoruesve të rrugës nëpërmjet edukimit dhe ndëshkimit (zbatimit të ligjit);

- Siguria në rrugët ekzistuese dhe të ardhshme nëpërmjet inxhinierisë;

- Përmirësimi i sigurisë së mjeteve dhe mbrojtja e pasagjerëve (inxhinieria);

- Përmirësimi i menaxhimit të sigurisë rrugore dhe sistemeve të saj;

- Përmirësimi i shërbimeve të urgjencës.

3.3 Metodat e përdorura

1. Shpenzimet për sigurinë rrugore janë “investim” dhe jo “kosto” duke qenë se përqindjet e kthimit do të jenë shumë më të larta se pothuajse për çdo lloj investimi tjetër që mund të bëjë qeveria.

2. Përplasjet në trafik nuk janë “aksidente”, por rezultat i “dështimit” të sistemit rrugë-automjet-njeri dhe për këtë duhet të bëhen shumë përpjekje për të reduktuar numrin e këtyre dështimeve dhe për pasojë zbutjen e konsekuencave të këtyre “dështimeve”.

3. Përdoruesit e rrugës janë qenie njerëzore dhe do të bëjnë gabime herë pas here, kështu që projektuesit e sistemit kanë përgjegjësinë për të siguruar një ambient rrugor “që i fal gabimet” që shfaqen dhe kështu ka mundësi për rikuperimin e një përdoruesi rruge.

4. Siguria rrugore është një disiplinë e shumëfishtë, e cila duhet të trajtohet nga shumë agjenci njëherësh dhe në mënyrë efçente. Të gjitha palët e interesuara bashkëpunojnë për të zbatuar një planveprimi gjithëpërfshirës me qëllimin final përmirësimin e sigurisë rrugore.

5. Të gjitha institucionet me përgjegjësi në sigurinë rrugore duhet të kenë kapacitetin për projektimin dhe zbatimin me efçencë të ndërhyrjeve për sektorin e tyre dhe duhet të ngrënë dhe zhvillojnë kapacitetet përkatëse nëse këto nuk ekzistojnë.

6. Veprimet dhe ndërhyrjet për sigurinë rrugore duhet të bazohen në një metodë shkencore dhe sistematike ku të analizohen të dhënat e një aksidenti dhe të identifikohet problemi përkatës dhe si rrjedhojë përcaktohen dhe zbatohen ndërhyrjet e nevojshme, rezultatet e të cilave monitorohen ngushtë dhe vlerësohen për të përcaktuar nëse është arritur ndikimi i pritur nga masat e marra.

7. Zbatimi i një metode partneriteti me përfshirjen e institucioneve qeveritare, sektorit privat dhe OJF-ve, është mënyra më e mirë për të përmirësuar sigurinë rrugore.

8. Të gjitha institucionet e interesuara duhet të kenë akses në të dhënat e sakta në lidhje me aksidentet rrugore, në mënyrë që të arrihet në zbatimin e ndërhyrjeve përkatëse për secilin sektor.

9. Çdo ndërhyrje duhet të ketë për qëllim uljen e dëmtimeve ose uljen e forcave/energjisë traumatike për të arritur minimizimin sadopak të dëmeve.

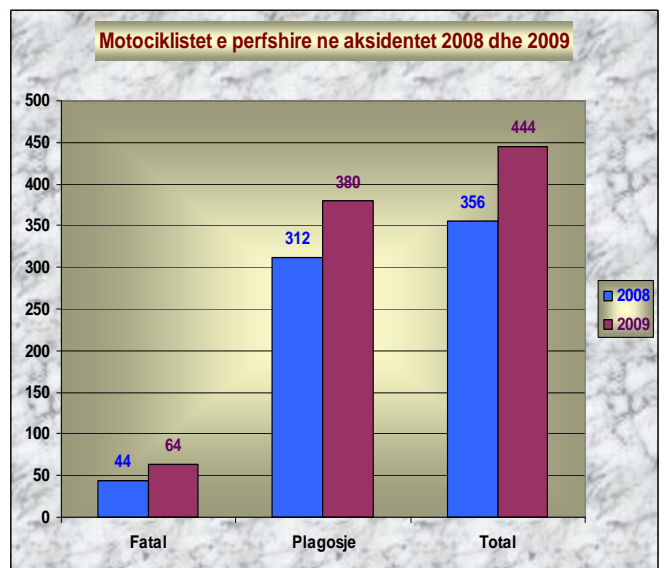
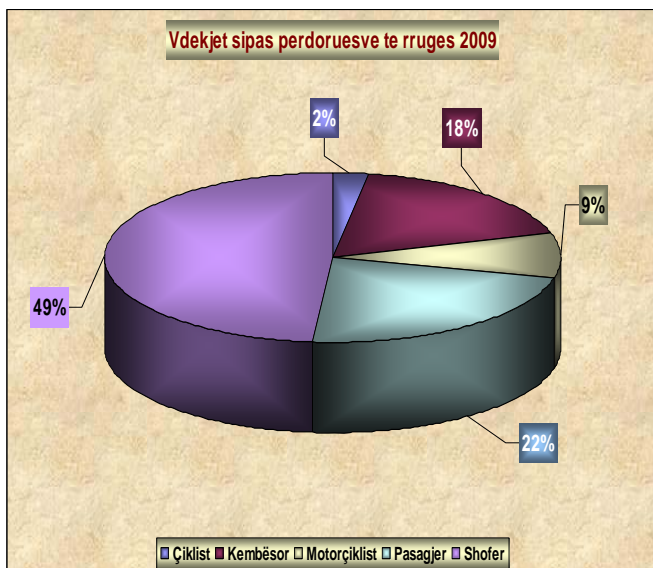
3.4 Ulja e rrezikut në rrugët e vendit

Me 11,81 të vdekur për 100 000 banorë dhe 9,45 të vdekur për 10 000 mjete, Shqipëria është disa herë më e pasigurt se sa vendet më të zhvilluara europiane.

Ndryshimi do të shfaqet nga zbatimi i ndërhyrjeve të ngjashme të përdorura në vendet e zhvilluara, të cilat kanë dhënë prova në uljen e numrit të vdekjeve nga aksidentet rrugore.

Numri i madh i vdekjeve dhe plagosjeve nga aksidentet përbën një barrë të rëndë për sektorin e shëndetësisë dhe përvoja ndërkombëtare ka treguar që në shumë vende, barra e dëmtimeve nga aksidentet përfaqëson 20-30% të të gjitha traumave të regjistruara dhe mund të zënë 30-50% të shtretërve në dhomat e urgjencave.

Aksidentet, përveç se janë tragjedi njerëzore, sjellin humbje të konsiderueshme ekonomike, duke e kthyer këtë në një problem të zhvillimit. Përveç humbjeve njerëzore, këto aksidente rezultojnë në humbje të mëdha për ekonominë. Nëse nuk merren veprime urgjente dhe konkrete për të reduktuar numrin vjetor të vdekjeve dhe plagosjeve, të tilla humbje ekonomike dhe humane do të vazhdojnë në të ardhmen.



Motociklistët përbëjnë një problem në rritje për sigurinë rrugore në Shqipëri.

Strategjia jep një pamje të përgjithshme të vizionit, metodikës dhe masave që do të kenë një ndikim të shpejtë, të vazhdueshëm dhe për kohë të gjatë në Shqipëri. Strategjia e sigurisë rrugore paraqet një program shumë ambicioz ndërhyrjesh në të gjithë sektorët kryesorë - zbatimi i të cilëve do të arrijë qëllimin e kthimit të Shqipërisë në “një nga vendet më të sigurta në rajon”, në terma të sigurisë rrugore.

3.5 Objektivat

Objektivat strategjikë që propozohen janë:

- Ulja e numrit të vdekjeve për 10 000 mjete (risku i trafikut) me rreth 50% nga 9,45 në vitin 2009 në rreth 5 në vitin 2020;

- Ulja e numrit të vdekjeve për 100 000 banorë (risku i shëndetit) me rreth 50% nga 11,8 në vitin 2009 në rreth 6 në vitin 2020;

- Ulja e numrit të vdekjeve me 25% deri në vitin 2015 në krahasim me vitin 2009;

Shpëtimi i rreth 1500 jetëve që do të kishin humbur deri në vitin 2020, në qoftë se nuk do të zbatohet plani i veprimit.

3.6 Zonat që kërkojnë vëmendje më urgjente

Zonat prioritare që duhet të kenë vëmendjen e duhur radhiten si vijon:

1. Forcimi i institucionit bashkërendues qeveritar (sekretaria teknike e KNSRR-së);
2. Përmirësimi i menaxhimit koordinues dhe financimit të sigurisë rrugore;

3. Ndryshimet e nevojshme të legjislacionit për të përmirësuar aspektet e sigurisë rrugore;
4. Përmirësimi i sigurisë së kalimtarëve (ura dhe rrugëkalime për këmbësorët);
5. Përmirësimet e nevojshme në trajnimin dhe testimin e drejtuesve të mjeteve sidomos për drejtuesit profesionistë;
6. Përmirësimi i formave dhe programeve për edukimin e nxënësve të shkollave;
7. Përmirësimi i standardeve të inspektiveve teknike të mjetit;
8. Përmirësime të ndjeshme nevojiten në financimin e aktiviteteve të policisë rrugore;
9. Përmirësime të nevojshme në sistemin e të dhënave të aksidenteve veçanërisht në përdorimin e tyre për analiza dhe kërkime;
10. Ka një rritje të dukshme në përmirësimin e pikave të zeza të aksidenteve, por kërkohet më shumë;
11. Shtimi i fushatave ndërgjegjësuere për sigurinë rrugore me objekt sjelljet dhe grupet me rrezikshmëri më të lartë;
12. Masat për përmirësimin e sjelljeve në rrugë dhe respektimin e rregullave të trafikut të përdoruesve të rrugës;
13. Masat për zhvillimin e rrugëve më të sigurta, p.sh. duke riparuar pikat e zeza dhe duke përdorur ASR dhe ISR si mjete të dobishme për garantimin e cilësisë së sigurisë rrugore;
14. Masat për zhvillimin e menaxhimit dhe sistemeve të sigurta

Këto ndërhyrje prekin sjelljet specifike të pasigurta dhe përdoruesit e rrugës më të rrezikshëm, të cilët përbëjnë shkakun më të madh të fatkeqësive. Në disa raste i njëjti grup do të preket nga disa ndërhyrje të ndryshme me qëllim arritjen e ndikimit të dëshiruar të sjelljes së ndryshuar dhe veçanërisht të uljes së numrit të vdekjeve nga aksidentet rrugore.

4. BASHKËPUNIMI/BASHKËRENDIMI

4.1 Nevoja për përfshirjen e drejtuesve të lartë

Përkushtimi i drejtuesve të lartë është një element kryesor për suksesin në sigurinë rrugore. Në vendet me sigurinë më të mirë rrugore, ka pasur një histori të gjatë të mbështetjes politike dhe pranimit të faktit që siguria rrugore është një problem serioz. Në këto vende, nëpërmjet bashkërendimit proaktiv të aktiviteteve të sigurisë rrugore dhe ndërhyrjeve sistematike është arritur ulja e ndjeshme e numrit të vdekjeve deri në 3-5 vdekje/100 000 banorë.

Siguria rrugore është një problem i një disipline të shumëfishtë dhe që kërkon bashkërendimin dhe bashkëpunimin e shumë agjencive. Mund të ketë rivalitete, diskutime territoriale dhe xhelozitë ndërinstucionale midis departamenteve qeveritare dhe agjencive të ndryshme dhe kjo mund të krijojë barriera për një koordinim efektiv dhe kooperim në kompleksitetin e problemeve shumë institucionale, siç është siguria rrugore ku shumë institucione duhet të bashkëpunojnë në aktivitetet e tyre. Në raste të tilla, ka shumë rëndësi që siguria rrugore të ngrihet në një departament të vetëm në mënyrë që udhëzimet të vijnë nga një autoritet i lartë (KNSRR), me qëllim që veprimet e kryera të maksimizojnë ndikimin e tyre në nivel kombëtar edhe në rastin kur roli i bashkërendimit t'i jepet një departamenti të vetëm.

Fuqia dhe pushteti i autoriteteve të larta është shpesh i nevojshëm për të arritur përqendrimin e vëmendjes së të gjithëve mbi problemin urgjent. Në shumë vende të përparuara të botës, ka shumë shembuj të rasteve kur siguria rrugore i është dhënë një autoriteti të lartë të vendit për të garantuar një bashkëpunim të efektshëm.

Është e njohur gjerësisht nga Kombet e Bashkuara, OBSH-ja, organizatat ndërkombëtare të Kryqit të Kuq, Gjysmë Hënës së Kuqe, Banka Botërore etj., që siguria rrugore është një problem shëndetësor, ekonomik dhe shoqëror, të cilën e përballojnë shumë vende, ndërkohë që kërkohet përfshirja e udhëheqjes së niveleve më të larta politike për të nxitur dhe për të zbatuar veprimet efektive që ulin rrezikun e madh të vdekjeve dhe plagosjeve në botë.

4.2 Financimi

Në dispozicion të planit të veprimit duhet të vihen fonde me destinacion që të jenë të vlefshme për zbatimin e strategjisë së sigurisë rrugore. Kjo duhet të bashkojë financimin për ndërhyrjet kritike për përmirësime të sigurisë rrugore, sipas planit të veprimit ndërkohë që gjithçka përfshihet në buxhetet e brendshme të agjencive kryesore përgjegjëse. Kjo mund të krijohet dhe transferohet nga të ardhurat e vogla nga policat e siguracioneve, inspektimet e automjeteve, testet për drejtimin e mjeteve, shitja e gomave, shitja e mjeteve, gjobat e trafikut etj. Për të krijuar kështu një rrymë në rritje dhe të vazhdueshme të ardhurash për problemet e sigurisë rrugore.

5. FAKTORËT KRITIKË PËR SUKSES

5.1 Praktikave më të mira ndërkombëtare

Vendet që njihen në nivel ndërkombëtar për arritjen e rezultateve të mira në sigurinë rrugore, e kanë ulur riskun shëndetësor në 3-5 vdekje për 100 000 banorë. Ajo çka i dallon këto vende të “praktikave më të mira” nga vendet e tjera është zbatimi i një plani të integruar edukimi, inxhinierie, zbatimi ligji dhe shërbime urgjente me nivele shumë të larta bashkëpunimi ndërmjet departamenteve dhe agjencive të përfshira.

Faktorët e njohur në nivel ndërkombëtar për zbatimin e strategjisë së sigurisë rrugore bazuar në përvojën e vendeve më të suksesshme dhe të përshtatura me realitetin e vendit tonë, janë si më poshtë:

- Përkushtimi politik i niveleve më të larta;
- Forcimi institucionesh;
- Bashkëpunim ndërmjet institucioneve dhe menaxhim i sigurisë rrugore;
- Sisteme informatike për ruajtjen dhe shkëmbimin e të dhënave;
- Kontrollë efektive për sa i përket mjeteve dhe drejtuesve të sigurt;
- Përmirësime efektive legjislativi dhe kontrolli policor i trafikut;
- Financimi;
- Ndërgjegjësimi në lidhje me aktivitetet e sigurta;
- Infrastruktura e sigurt;
- Marketing, ndërveprim dhe informim publik.

5.2 Faktorët kritikë të suksesit

5.2.1. Përkushtimi politik i niveleve më të larta

Përkushtimi dhe mbështetja e niveleve më të larta politike është shumë e nevojshme për dhënien e rëndësisë së duhur sigurisë rrugore. Përvojat e ndryshme botërore sugjerojnë që kjo bëhet më së miri duke e ngritur atë mbi çdo lloj dikasteri tjetër qeveritar me qëllim mënjanimin e rivaliteteve dikasteriale dhe garantimin e bashkëpunimit të duhur ndërmjet tyre. Një përkushtim dhe angazhim i tillë është i domosdoshëm për arritjen e zbatimit efektiv të saj.

5.2.2. Udhëheqja

Qeveria duhet të tregojë udhëheqjen e saj në mobilizimin e të gjitha institucioneve për të luajtur rolin e tyre në zgjidhjen e problemeve të sigurisë rrugore.

5.2.3. Financimi

Për zbatimin e planit të veprimit të strategjisë së sigurisë rrugore duhet të vihen në dispozicion fondet e nevojshme.

5.2.4. Institucionet përgjegjëse

Me qëllim arritjen e suksesit, secili institucion duhet të njohë mirë çfarë aktivitetesh dhe masash janë të nevojshme të ndërmerren në sektorin e tij.

5.2.5. Infrastruktura e sigurt

Futja e auditimit të sigurisë rrugore (ASRR), inspektimit të sigurisë rrugore (ISRR) dhe eliminimit të pikave të zeza, do të ndikojë shumë në përmirësimin e rrjetit rrugor. Sidoqoftë, shumë probleme mbeten në rrjetin ekzistues rrugor dhe nevojat për kalimtarët, të cilët meritojnë më shumë vëmendje dhe investim. Kërkohej investime të konsiderueshme dhe zgjerim të aktiviteteve për të përmirësuar sigurinë e këmbësorëve. Gjithashtu, kërkohej një bashkëpunim më i ngushtë me policinë rrugore.

6. STRATEGJIA E SIGURISË RRUGORE

6.1 Arritje të pritshme

Strategjia kombëtare e sigurisë rrugore (SKSRR), si dhe strategjia rajonale e sigurisë rrugore (SRSRR), bazohet mbi katër elementet kryesore (4 E-të), edukimit, inxhinierisë, urgjencave dhe zbatimit të ligjit, me qëllim arritjen e uljes drastike të aksidenteve rrugore.



Diagrami tregon impaktin e pritshëm të strategjisë së propozuar për aksidentet rrugore 2011-2020 (ilustrim jo shkallë)

6.2 Edukim për trafikun

Analizat e situatës së aksidenteve në Shqipëri, me një numër kaq të lartë të tyre dhe me rritje të papranueshme krahasuar me ato të vendeve të tjera të Europës, tregon që ka një nevojë urgjente për të rritur ndërgjegjësimin e publikut në këtë problem. Ka nevojë për të ndryshuar sjelljen jo të përshtatshme të drejtuesve dhe për të përmirësuar edukimin e të gjithë njerëzve, të cilët do të marrin pjesë në trafik. Vëmendje e veçantë duhet t'u jepet drejtuesve të rinj të mjeteve, si dhe fëmijëve të shkollave.

6.2.1 Edukimi i fëmijëve të shkollave me rregullat e trafikut

Për të siguruar një sjellje të duhur të të gjithë pjesëmarrësve në trafik, kërkohet trajnim i rregullt i tyre në të gjitha fazat e edukimit, parashkollore, shkollave fillore, nëntëvjeçare, shkollave të mesme dhe universiteteve në mënyrë intensive rreth:

- hapave të parë në trafik;
- mësimet elementare mbi rolet bazë të sigurisë rrugore;
- si të sillen adoleshentët në trafik;
- sjelljet e çiklistëve (njohuritë bazë rreth shenjave të trafikut, dhënia e përparësisë etj.) për nxënësit më të rritur;
- përgatitjes për marrjen e lejeve të drejtimit të mjetit;
- udhëtimeve të sigurta për punonjësit etj.

Është e nevojshme të vendoset një bashkëpunim i mirë ndërmjet administratave dhe institucioneve të ndryshme, si Ministria e Arsimit dhe Ministria e Brendshme për të organizuar një trajnim të vazhdueshëm për mësuesit me qëllim garantimin e mësimet të specializuara në shkolla.

Praktika e deritanishme dhe problemet e mprehta që fokuson strategjia, shtrojnë si detyrë për të qenë më të kujdesshëm në sigurimin e vëmendjes dhe interesit të nxënësve dhe të përfshijmë sfidat dhe përgjegjësitë e reja brenda një kuadri racional dhe interesnxitës.

Një nga konstatimet e deritanishme është se drejtimi do të jetë i pamjaftueshëm nëse konsiston vetëm në aspektin informues dhe propagandues. Në komunikim me autoritetet arsimore lokale, kanë rezultuar një sërë problemesh të mprehta lidhur me sigurinë e fëmijëve në ambientet shkollore, si mungesa e vijave të bardha, e mjeteve për kufizimin e shpejtësisë apo mjete të tjera në funksion të sigurisë së nxënësve. Kjo shton si prioritet që këto mangësi të plotësohen si për sigurinë e nxënësve, por edhe në kuadrin e përgjithshëm të strategjisë. Objektivat e përcaktuar nuk do të jenë realiste nëse neglizhenca nga ana e autoriteteve është e dukshme dhe me pasoja të mundshme.

Një linjë tjetër paralele me procesin mësimor është edhe ajo e ndërgjegjësimit, por e aktualizuar edhe në një aspekt tjetër, që lidhet me shkaqet e situatës dhe mjedisit në përgjithësi. Neglizhenca lidhur me sigurinë rrugore është një nga shfaqjet e neglizhencës dhe e respektit jo të mjaftueshëm për jetën dhe në veçanti për jetën e tjetrit. Duke e orientuar fushatën e ndërgjegjësimit edhe në këtë aspekt, kjo linjë do të jetë më efektive dhe do të kontribuojë direkt në arritjen e qëllimeve të strategjisë në fjalë.

Bazuar në sa më sipër, në sferën e edukimit dhe në lidhje me moshën shkollore dhe ambientet shkollore, drejtimet kryesore të jenë si më poshtë:

1. Kurrikula. Informimi, formimi dhe ndërgjegjësimi i brezit që shumë shpejt do të jetë drejtues mjetesh, përdorues rruge, si dhe edukimi i tyre në funksion të një mjedisi publik që do ushtrojë presionin e duhur dhe do të imponojë ndërtimin dhe respektimin e standardeve. Për këtë qëllim, ka nevojë të rishikohet dhe të përmirësohet kurrikula ekzistuese, duke pasur parasysh kuadrin e kësaj strategjie dhe që t'i shërbejë qëllimeve të saj. MASH-i duhet të angazhohet për realizimin e detyrave të mëposhtme:

- a) ndërtimin e objektivave të rinj kurrikularë;
- b) përgatitjen e një CD-je dhe broshurës paraprake dhe pilotimin e saj në 5-6 rrethe me probleme më të mprehta;
- c) trajnimin e mësuesve të shkollave përfshirë në pilotim;
- d) zbatimin e materialit të ri kurrikular në shkollat e përzgjedhura;
- e) mbledhjen e komenteve dhe *feedback* nga zbatimimi, vlerësimin, si dhe fazën e dytë të trajnimit organizuar nga autoritetet qendrore;
- f) përgatitjen e CD-je dhe broshurës finale, si dhe të gjithë paketës kurrikulare, me temat e shtuara dhe të rishikuara, projektet dhe aktivitetet ekstrakurrikulare;
- g) trajnimin e mësuesve sipas një grafiku;
- h) vlerësimin e impaktit.

2. Ndërgjegjësimi. Në vijim të impaktit që synon procesi mësimor, do të përgatitet informacioni i nevojshëm për këtë qëllim, i aktualizuar dhe i kundruar në përputhje me qëllimet e strategjisë, përfshi dhe listën e pikave të zeza, rreziqet aktuale etj. Do të organizohen edhe aktivitete të planifikuara për ndërgjegjësimin, mundësisht në një ditë të unifikuar, që do të shoqërohen edhe me efekt mediatik. Një linjë paralele do të jetë një plan i detajuar me fokus “respektin dhe vëmendjen për jetën”, që ka nevojë të ndërtohet si një bosht i rëndësishëm, pasi është një nga shkaqet e problemeve të ne.

3. Ambienti i sigurt. Pas konstatimeve të para, do të planifikohen në detaje çfarë nevojiten për çdo shkollë dhe do monitorohen deri në realizim. Çdo shkollë do të ketë objektivat dhe planin konkret, që do të realizohet me mbështetjen e autoriteteve të policisë lokale, në bashkëpunim me qeverinë lokale. Gjithë procesi do të monitorohet dhe mbështetet nga autoritetet qendrore MASH dhe MB.

Masat e propozuara duhet të futen sa më shpejt të jetë e mundur, por jo më vonë se në fund të vitit 2011.

6.2.2 Edukimi i drejtuesve të mjeteve

Kërkimet në lidhje me aksidentet kanë treguar që drejtuesit e rinj dhe pa eksperiencë përfshihen shpesh në aksidente serioze në rrugë. Për të përmirësuar situatën dhe për të parandaluar aksidentet në të ardhmen, kërkohet:

- Përmirësimi i edukimit të drejtuesve të mjeteve në autoshkolla. Të gjitha procedurat dhe materialet e trajnimit duhet të rishihen nga pikëpamja e kërkesave të sigurisë rrugore dhe të përafrohen me ato të BE-së;

- Vendosja e një kodi identifikimi të autoshkollës, në lejen e drejtimit;

- Të futet një sistem i ri i lejeve të drejtimit, duke përfshirë programin e heqjes së pikëve. Drejtuesi i mjetit që pajiset për herë të parë me leje drejtimi mjeti, duhet t'i nënshtrohet një periudhe prove për të paktën dy vjet, me qëllim testimin e tij/saj në lidhje me njohuritë e marra dhe me sjelljen përkatëse. Kjo do të thotë që në rast të neglizhencës serioze të rregullave të qarkullimit rrugor, d.m.th. në rast të tejkallimit të shpejtësisë dhe drejtimit të mjetit nën efektin e alkoolit, gjykata duhet t'i heqë lejen e drejtimit këtij drejtuesi, nëpërmjet një procedure shumë të thjeshtuar. Kjo mund të bëhet në kombinim me sistemin e pikëve penalizuese;

- Monitorimi i drejtuesve të rinj të mjeteve dhe ndërhyrja e shpejtë në raste sjelljesh agresive dhe të rrezikshme;

- Ngritja e sistemit të edukimit dhe përgatitjes ekstra të drejtuesve të mjeteve;

- Aktivizimi i sistemit të kufizimit për drejtuesit e rinj të mjeteve, të cilët nuk zbatojnë kodin rrugor, p.sh. toleranca “zero” për përqindjen e alkoolit në gjak;

- Eliminimi i sjelljeve korruptive në lidhje me testimin e kandidatëve për drejtues mjeti.

Masat e propozuara duhet të zbatohen gradualisht deri në fund të vitit 2014.

6.2.3 Fushatat për ndërgjegjësimin e publikut

Aktualisht ka shumë pak informacion apo udhëzime efektive në lidhje me drejtimin e mjetit në mënyrë të sigurt ose përdorimin e rrugës nga përdoruesit e saj dhe për këtë nuk është çudi që shumë drejtues mjetesh dhe këmbësorë shfaqen me shumë pak apo aspak njohuri në lidhje me risqet e larta ku ata ekspozojnë veten apo të tjerët prej sjelljeve të tyre të rrezikshme. Ekziston një nevojë e veçantë për të trajnuar këmbësorët, të cilët përfshihen më së shumti në aksidentet me përplasje këmbësorësh (të cilët përbëjnë rreth 30% të numrit total të vdekjeve) dhe drejtuesit e mjeteve, të cilët përfshihen në drejtimin e mjetit në mënyrë agresive ose nën efektin e alkoolit, si dhe pasagjerëve, të cilët nuk lidhin rripin e sigurimit. Drejtuesit e mjeteve duhet të informohen në lidhje me rrezikun që shfaqet nga sjellje të tilla nëpërmjet fushatave të dedikuara, të cilat duhet të pasohen nga vlerësimet përkatëse me qëllim përcaktimin e ndikimit të arritur në lidhje me përmirësimin e sjelljes së drejtuesve të mjeteve.

Fushata periodike të sigurisë rrugore duhet të zhvillohen në intervale periodike me qëllim shtimin e ndërgjegjes publike (për të gjithë shoqërinë) në lidhje me problemet e aksidenteve rrugore. Fushatat duhet të prekin sjelljet më të rrezikshme të pjesëmarrësve në trafikun rrugor. Praktikën më të mira ndërkombëtare tregojnë se fushatat që organizohen në bashkëpunim me qeverinë, biznesin privat dhe shoqatat jofitimprurëse, kanë një angazhim më serioz dhe japin rezultat më të mirë.

Temat kryesore të këtyre fushatave duhet të jenë:

- Drejtimi agresiv i mjetit;
- Drejtimi i mjetit nën efektin e alkoolit;
- Përdorimi i rripave të sigurimit;
- Përdorimi i helmetave;
- Sigurimi i fëmijëve në automjet;
- Dhënia rrugë kalimtarëve në vijat e bardha;
- Zbatimi i dritës së kuqe të semaforit (edhe nga këmbësorët) etj.

Fushatat duhet të organizohen në mënyrë profesionale me të gjitha elementet përkatëse duke i kushtuar vëmendje të veçantë monitorimit dhe vlerësimin të rezultateve. Me qëllim që të përforcohet efekti, fushatat duhet të bashkërendojnë veprime të të gjitha institucioneve.

Fushatat e sensibilizimit duhet të organizohen menjëherë pas miratimit të strategjisë kombëtare të sigurisë rrugore dhe duhet të vazhdojnë në mënyrë periodike.

6.3 Inxhinieria

Përmirësimi i sigurisë rrugore është një nga faktorët më të rëndësishëm në uljen e numrit të aksidenteve. Eksperiencat ndërkombëtare tregojnë që përdorimi i metodave pak të kushtueshme për përmirësimin e pikave të zeza tashmë të njohura, mund të japë një përqindje kthimi deri në 300% ose më shumë, kështu që aktivitetet duhet të jenë një pjesë thelbësore dhe e rëndësishme për çdo lloj strategjie të sigurisë rrugore. Madje dhe përdorimi i kamerave stacionare për vëzhgimin e shpejtësisë, të instaluar në ato segmente rrugore, që janë konstatuar problematike nga policia rrugore, mund të japë qindra përqindje kthimi.

Rrugët që po ndërtohen, do të formojnë rrjetin bazë infrastrukturor të këtyre viteve të ardhshëm, kështu që është e rëndësishme që të mënjanohej ndërtimet me karakteristika të tilla, të cilat do të kthehen në problem madhor në të ardhmen.

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

Studimi sistematik që do t'i bëhet rrjetit rrugor ekzistues nëpërmjet inspektimit të sigurisë rrugore (ISRR) do të mundësojë identifikimin dhe eliminimin e problemeve potenciale të sigurisë, si dhe do të mundësojë edhe rishikimin e limiteve aktuale të shpejtësisë dhe sinjalistikës paralajmëruese, e cila nuk është në nivelin e duhur.

Për shembull ka disa pozicione ku janë instaluar shenjat dhe vijëzimet stop, por që përdoren në "kryqëzime me prioritet", duke injoruar shenjën stop. Kjo çon në mosrespektim të shenjave/vijëzimeve stop dhe duhet të bëhet një rivijëzim i këtyre pikave për t'i dalluar si "kryqëzime me prioritet" duke lënë shenjat stop vetëm atje ku nevojiten. Shenjat paralajmëruese nuk janë gjithnjë konsistente ose të vendosura në mënyrë korrekte dhe kjo mund të çojë në manovra të rrezikshme të minutës së fundit nga drejtuesit e mjeteve që ndryshojnë korsitë, duke shtuar konfliktet dhe rrezikun potencial për aksidente. Normat e shpejtësisë janë, gjithashtu, të pasakta për disa pozicione. Për më tepër një program me afate të

përcaktuara për përmirësimin e pikave të zeza do të ndihmojnë në përmirësimin e situatës së sigurisë rrugore.

6.3.1 Ruajtja e standardeve të sigurisë

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

Për këtë, duhet të organizohet përdorimi i mjeteve të miratuara në nivel ndërkombëtar:

- Vlerësimi i ndikimit të sigurisë rrugore;
- Auditimi i sigurisë rrugore;
- Inspektimi i sigurisë rrugore;
- Analizë e hollësishme me detaje e aksidenteve.

Këto instrumente do të ndihmojnë në integrimin e sigurisë dhe konsideratën për shpejtësi të përshtatshme në të gjitha fazat e planifikimit, projektimit dhe funksionimit të infrastrukturës rrugore. Përveç kësaj nevojitet dhe plotësimi i kuadrit ligjor për rrugët dhe rregullat e qarkullimit rrugor, për t'i bërë të detyrueshme masat e përmendura inxhinierike për sigurinë rrugore, të cilat tashmë janë të detyrueshme.

Sidoqoftë, respektimi dhe zbatimi i ligjit duhet të monitorohet vazhdimisht.

6.3.2 Përmirësimet në lidhje me manualin/udhëzuesin e projektimit

Udhëzuesit dhe normat aktuale në lidhje me projektimin e rrugëve, janë disa llojesh, por megjithatë po hartohen udhëzues të rinj, të cilët duhet të tentojnë një projektim të sigurt dhe duhet të ndjekin parimet e “rrugëve vetëshpjeguese” dhe “ambiente rrugore që falin gabimet” (koncepti i “vizionit zero”).

Ka shumë rëndësi edhe zhvillimi i zgjidhjeve moderne, të sigurta dhe të standardizuara për kalime më të sigurta këmbësorësh, kalimet hekurudhore, tunelet, barrierat e mesme, ndalimet e autobusëve, përmirësimet e hyrjeve në zonat e banimit, rrethrotullimet, kalimet e këmbësorëve dhe ato të biçikletave. Vëmendje e veçantë duhet t'u kushtohet rrugëve dytësore. Një nga problemet madhore të rrugëve lidhet me rrugët e jashtëligjshme dytësore që intersektohen me rrugët rajonale dhe kombëtare. Ekziston nevoja e kontrollit të të gjitha rrugëve dytësore për të mbyllur rrugët e paligjshme dhe ato të rrezikshmet.

6.3.3 Përmirësimi i situatës së sigurisë rrugore për përdoruesit e dobët të rrugës

- Kalime të sigurta për këmbësorët, të paktën përgjatë seksioneve të drejta të rrjetit kryesor dhe të rrugëve të tjera me volum të konsiderueshëm trafiku, ku ekzistojnë shumë këmbësorë dhe në të njëjtën kohë dhe shumë mjete të tjera bujqësore;

- Ambiente më të sigurta për kalimtarët, si: mbikalime, vija të bardha, sinjalizime ose xhepa në lidhje me trafikun, veçanërisht aty ku rrugët kryesore kalojnë përmes qytetit;

- Zbatimi i masave për garantimin e kufizimeve të shpejtësisë në rrugët kryesore;

- Ndërtimi i ishujve hyrës, zvogëlimi i gjerësisë së korsive dhe medianeve në zonat e ndërtuara me qëllim mbështetjen fizike të normave të diktuar të shpejtësisë;

- Zbatimi dhe përforcimi i zonave me shpejtësi të kufizuar me 30 km/h, ose shpejtësisë kalimtare në zonat e banuara, e në qytete, si zgjidhje standarde;

- Zhvillimi i një rrjeti rrugor të sigurt për biçikletat veçanërisht në zonat e banuara që varen nga volumi i trafikut të tyre etj.

- Organizmi i një përmirësimi të sistemit të autobusëve të shkollave duhet të merret në konsideratë, p.sh., detyrimi për përdorimin e rripave të sigurimit për fëmijët dhe vendndalime të posaçme.

Masat e propozuara duhet të zbatohen gradualisht dhe hap pas hapi deri në vitin 2018

6.4 Shërbimi i urgjencës

6.4.1 Informacion në lidhje me sjelljen e sigurt në vendndodhjen e aksidenteve

Me përdorimin e detyrueshëm të veshjeve reflektuese në rast aksidenti ose defekti teknik duhet të përmirësohet shikueshmëria veçanërisht natën.

Të gjithë drejtuesit duhet të kenë jelekë reflektues në mjetet e tyre, të detyrueshme deri në vitin 2011.

6.4.2 Numri i telefonit të urgjencës

Duhet të përgatitet instalimi i një rrjeti telefonik emergjence “SOS”. Në kohën që do të vihet në punë ky numër, të gjithë duhet të informohen për këtë. Numri unik për urgjencat nga aksidentet rrugore do të jetë “112”.

6.5 Zbatimi i ligjit

Policia Rrugore aktualisht ka mungesa në pajisje, trajnim dhe burime të tjera të nevojshme për një kontroll të përfunduar, sipas strategjisë së sigurisë rrugore, në lidhje me kërkesat për zbatimin e ligjit. Ekziston një nevojë urgjente për rritjen e efektivitetit të aktiviteteve të policisë rrugore dhe kjo do të kërkojë shtimin e buxhetit të tyre me një përqindje të caktuar në totalin e buxhetit të Policisë së Shtetit, për ta sjellë atë në linjë me buxhetet e forcave efektive policore në vende të tjera. Ai mund të reduktohet më vonë sapo policia rrugore të ketë arritur në nivelet e duhura të pajisjeve, mjeteve, fuqisë punëtore dhe trajnimit.

Sipas EU-SEETO, Policia Rrugore në të gjitha vendet pjesëmarrëse të SEETO-s duhet të përgatisë një program pune për zbatimin e rregullave të qarkullimit rrugor në përputhje me kërkesat e BE-së (p.sh., “Respektimi i rregullave për një kontroll më të mirë të sigurisë rrugore në BE”, Bruksel, 6 nëntor 2006).

6.5.1 Drejtimi agresiv i mjetit

Sipas informacionit nga Policia Rrugore, tejkalimi i shpejtësisë dhe drejtimi i mjetit në mënyrë agresive janë shkaku kryesor i aksidenteve rrugore të shkaktuara nga drejtuesit e mjeteve. Duhet të përmendet fakti që në shumicën e rasteve të aksidenteve, përveç shpejtësisë, faktorë të tjerë kontribues kanë pasur ndikimin e tyre në to. Por, nuk ka aspak dyshim që zgjedhja e një shpejtësie të përshtatshme sipas kushteve të trafikut dhe respektimi i normave të shpejtësisë do të ndihmojë në uljen e pasojave dhe vetë numrit të aksidenteve.

Masa konkrete policore, të cilat duhet të ndërmerren dhe të jenë intensive janë:

- Instalimi i kamerave stacionare, veçanërisht në zonat urbane dhe në kryqëzimet me rrezikshmëri të lartë, hap pas hapi deri në vitin 2013;
- Instalimi i kamerave në përputhje me parimet “kontroll seksioni” duhet të përdoren sidomos në seksionet rrugore me rrezikshmëri të lartë dhe në të gjithë rrjetin Trans Europian, hap pas hapi deri në vitin 2015. Kjo ka të bëjë dhe me masat në lidhje me shpejtësitë mesatare në distancë;
- Instalimi i njësisë të lëvizshme me kamera të shpejtësisë me mundësinë e penalizimit të drejtuesve të mjeteve në moment;
- Futja e ngadalësuesve të trafikut;
- Përgjegjësi e qartë për zotëruesit e mjeteve në rast të shkeljeve të rregullave të qarkullimit;
- Policia duhet të ndjekë një politikë “tolerancë zero” etj.

6.5.2 Drejtimi i mjetit nën ndikimin e alkoolit

- Duhet të kryhet një punë më e madhe në lidhje me drejtimin e mjetit nën ndikimin e alkoolit. Pas çdo aksidenti serioz duhet të kryhet dhe të raportohet hetimi në lidhje me ndikimin e alkoolit apo drogave në aksident.

- Duhet të organizohen njësi të lëvizshme për të realizuar kontrole të befasishme në trafik. Policia duhet të ketë të drejtën e marrjes në moment të lejes për drejtimin e mjetit.

- Legjislacioni mbi trafikun duhet të ndryshohet në lidhje me përqindjen e përqendrimit të alkoolit në gjak. Në të ardhmen limiti alkoolit në gjak, duhet të jetë 0,2 deri 0,3 mg/litër për të gjithë drejtuesit e mjeteve dhe 0,00 mg/litër për drejtuesit e rinj për dy vitet e para.

Ndryshimet e nevojshme në legjislacion për prezantimin e këtyre masave duhet të bëhen menjëherë, pasi të miratohet Strategjia Kombëtare e Sigurisë Rrugore (SKSRR)

6.5.3 Përdorimi i rripave të sigurimit, helmetave dhe sediljeve për fëmijët

Rripat e sigurimit janë një mënyrë efektive për reduktimin e vdekjeve dhe plagosjeve të rënda për pasagjerët. Bazuar në shumë studime të ndryshme efekti i reduktimit të plagosjeve vlerësohet të jetë rreth 30% për plagosjet e rënda dhe rreth 50% për vdekjet.

Sediljet dhe lidhjet përkatëse për fëmijët janë një metodë efikase në reduktimin e vdekjeve dhe plagosjeve për fëmijët gjatë aksidenteve rrugore. Lidhjet e fëmijëve kanë për qëllim kryesor mbrojtjen e fëmijës në rast përplasjeje. Shansi për të humbur jetën apo për t'u plagosur është rreth 7 herë më i lartë në rastet kur fëmijët nuk janë të lidhur. Mbajtja e fëmijëve të palidhur dhe në ndenjësën e parë duhet të ndalohe dhe të penalizohet.

Për të mënjeluar dëmtimet në kokë në rast aksidentesh të motoçiklistëve, përfshirë dhe përdoruesit e triçiklave dhe pasagjerëve të tyre, duhet të kërkohet përdorimi i helmetave si brenda edhe jashtë zonave të banuara.

Për të arritur objektivin e një përdorimi më të lartë të këtyre pajisjeve në fushën e kontrollit të policisë duhet të ndërmerren hapat e mëposhtme:

- Kontrollle intensive të befasishme në trafik dhe aplikimi i gjobave në rast të mospërdorimit të rripave të sigurimit. Rripat e sigurimit duhet të përdoren në të gjitha sedilet e makinave të vogla dhe furgonëve, përfshirë dhe kamionët apo mjetet e tipave të tjerë.

- Kontrollle intensive të befasishme në trafik për përdorimin e helmetave nga drejtuesit e motoçikletave dhe pasagjerëve të tyre.

- Ndryshime ligjore për të kërkuar një përdorim të detyrueshëm të ndenjësve dhe lidhjeve përkatëse për fëmijët. Kjo duhet të jetë në përputhje me kërkesat teknike të direktivës europiane 2003/20/EC.

6.5.4 Instalimi i një sistemi kombëtar pikësh penalizuese

Futja e sistemit kombëtar të pikëve penalizuese ka pasur shumë sukses në vende të ndryshme të Europës. Në disa vende është arritur ulja e numrit të aksidenteve me anën e këtij sistemi. Ky sistem ka sukses veçanërisht për arsyen që penalizon pikërisht drejtuesit e mjeteve që shkelin rregullat në mënyrë të përsëritur. Do të kishte efekt edukativ nëse do të kërkonte trajnim të mëtejshëm me qëllim rikuperimin e pikëve të humbura. Disiplina e drejtuesve të mjeteve do të shtohet ndjeshëm edhe nga fakti që autoritetet përkatëse do të kenë të drejtë të revokojnë lejen e drejtimit pas përsëritjeve të shkeljeve.

Për këtë si vend pjesëmarrës i SEETO-s duhet të prezantohet sistemi i pikëve penalizuese deri në vitin 2015.

6.6 Organizimet institucionale

Për të pasur një progres të qëndrueshëm të sigurisë rrugore në nivel kombëtar, rekomandohet prezantimi i një administrate të qartë drejtuese për bashkërendimin e punës së sigurisë rrugore dhe dhënien e një roli të pavarur.

Pas krijimit të kapaciteteve administrative, hapi tjetër ka të bëjë me përgatitjen dhe adoptimin e dokumenteve strategjike në të gjitha nivelet (nga niveli qendror në atë lokal).

Gjithashtu, ekziston nevoja e trajnimit dhe pajisjes me mjetet e nevojshme të të gjithë ekspertëve lokalë nga fusha të ndryshme të sigurisë rrugore: administrata e rrugëve, policia rrugore, shërbimet shëndetësore, shërbimet e urgjencave dhe zjarrfikëses.

Masat duhet të prezantohen të paktën deri në vitin 2011.

6.6.1 Përmirësim i strukturës së organizimit

Roli i Komitetit Ndërmintor për Sigurinë Rrugore duhet të fuqizohet.

Autoriteti Rrugor Shtetëror (ARSH) duhet të forcojë sektorin e sigurisë rrugore me njohuri të mira në projekte rrugësh, planifikim trafiku, planifikim të përmirësimit të pikave të zeza, ASRR dhe ISRR.

6.6.2 Përmirësimi i edukimit dhe përgatitjes së drejtuesve të mjeteve

Sistemi ekzistues i pajisjes me leje drejtimi të drejtuesve të mjeteve duhet të përmirësohet dhe harmonizohet në përputhje me praktikën më të mira në Bashkimin Europian. Baza për këtë amendim duhet të jenë direktivat e BE-së mbi lejet e drejtimit.

Objektivi i harmonizimit duhet të arrihet të paktën për:

- kategorizimin e lejeve për drejtim mjeti;
- kushtet për lëshimin e lejeve të drejtimit, moshë minimale për kategoritë e ndryshme;
- testet;
- drejtuesit profesionistë (edukimi bazë dhe shtesë);
- standardet minimale të gjendjes fizike dhe mendore;
- minimizimi i mundësive për sjellje korruptive;
- një kod i autoshkollës i treguar në lejen e drejtimit të automjetit.

Masat duhet të prezantohen të paktën deri në vitin 2015.

6.6.3 Përmirësimi i inspektimit teknik të mjeteve dhe rimorkiove

Të dhënat statistikore të viteve të fundit, kanë treguar se rreth 2% e aksidenteve kanë ndodhur për shkak të defekteve teknike. Për këtë arsye duhet të merren masa për të përmirësuar inspektimin teknik të mjeteve në përputhje me direktivat e BE-së.

Legjislacioni shqiptar është në përputhje me këto direktiva.

7. PËRGJEGJËSITË (marrë nga strategjia rajonale e sigurisë rrugore)

“Çdo pjesëtar i SEETO-s ka përgjegjësi për zbatimin e strategjisë kombëtare për sigurinë rrugore ose për ndjekjen e një programi kombëtar për sigurinë rrugore, i cili do të mundësojë realizimin e qëllimeve të vendosura në këtë strategji.

Qeveria e çdo vendi pjesëmarrës të SEETO-s, duhet të miratojë të gjitha dokumentet e nevojshme për sigurinë rrugore dhe të japë mbështetje cilësore (politike dhe financiare) brenda dy viteve të ardhshme.

Edhe nëse Qeveria është në fazën e parë të përgjegjësisë për sigurinë rrugore, është me rëndësi që të realizohet konstituimi i saj si një përgjegjësi e ndarë ndërmjet palëve të interesuara dhe madje dhe vetë qytetarëve. Kjo do të thotë që e gjithë shoqëria duhet të mobilizohet në luftën kundër aksidenteve rrugore, dhe të gjithë qytetarët janë përgjegjës.”.

8. MONITORIMI DHE RAPORTIMI

Suksesi i përgjithshëm i strategjisë kombëtare të sigurisë rrugore do të vlerësohet kundrejt kritereve të mëposhtme:

- Impakti në trafik në lidhje me reduktimin e shpejtësisë mesatare;
- Monitorim i përdorimit të rripave të sigurimit;
- Monitorim i drejtimit nën efektin e pijeve alkoolike;
- Monitorim i sjelljes agresive, duke përfshirë goditjet nga pas, kalimi me të kuqe, ndryshimi i shpeshhtë i korsive në trafik të dendur;
- Monitorim i drejtuesve kundrejt prioritetit të kalimtarëve;
- Monitorim i mjeteve tregtare kundrejt shkeljeve;
- Reduktim i vdekjeve dhe shkallës së fataliteteve në raport me numrin e popullsisë dhe të mjeteve.

“Në nivel rajonal, zyra e SEETO-s duhet të monitorojë situatën e përgjithshme të sigurisë rrugore në të gjitha vendet pjesëmarrëse dhe të bëjë raporte bazë vjetore, me rekomandime të përgjithshme për të gjithë pjesëmarrësit. Për këtë detyrë, grupi i sigurisë rrugore do të japë mbështetjen e duhur. Zyra e SEETO-s duhet të mundësojë transferimin e praktikave më të mira të gjitha shtetet anëtare, nëpërmjet konferencave dhe seminareve, si dhe bashkëpunimin e drejtpërdrejtë të ekspertëve rajonalë të sigurisë rrugore.”.

Në Shqipëri KNSRR-ja nëpërmjet sekretarisë teknike do të monitorojë të dhënat e trafikut dhe aksidenteve, të dhëna me referime, gjoha etj., dhe të bëjë raport të detajuar vjetor mbi situatën dhe progresin e sigurisë rrugore.

Një kopje e raportit vjetor duhet të dërgohet dhe në zyrat përkatëse të UNECE-s dhe EU-SEETO-s.

9. PËRMBLEDHJE DHE AFATE

9.1 Kalendar i propozuar për zbatimin e masave

Kjo strategji dhe plani i veprimit i detajuar ka cilësuar veprime specifike të nevojshme për të ngadalësuar dhe ndaluar trendin në ngjitje të aksidenteve. Kur kjo të arrihet atëherë duhen reduktuar sistematikisht aksidentet me vdekje vit pas viti derisa Shqipëria të ketë një raport të vdekjeve të ngjashme me vendet e BE-së.

Suksesi mund të arrihet nëse të gjitha institucionet bashkëpunojnë plotësisht dhe pa komplekse për të kryer pjesën e tyre në këtë plan veprimi dhe nëse ka burime të nevojshme për të forcuar kapacitetet e agjencive kryesore qeveritare për të zbatuar iniciativa të caktuara dhe të propozuara.

Aktualisht numri në rritje i aksidenteve dhe fataliteteve është alarmues dhe në fund të fundit nuk duhet të jetë i pranueshëm për Shqipërinë dhe mbarë rajonin. Një sistem funksional transporti duhet të ofrojë cilësi pa nevojën për të numëruar aksidentet në bazë ditore.

Strategjia është një sistem kryesor dhe sistematik për uljen e numrit të aksidenteve. Prandaj, ajo duhet të adoptohet dhe integrohet në të gjithë legjislacionin dhe dokumentacionet e tjera të nevojshme. Të gjitha instrumentet e sugjeruara duhet të përdoren dhe monitorohen.

	- DQSRR-ja duhet të përmirësojë procedurat për kualifikimin e drejtuesve të mjeteve e të instruktorëve, si dhe monitoron në nivel lokal dhe kombëtar, cilësinë e kushteve të mësimdhënies në autoshkolla, për kategori të ndryshme të lejeve të drejtimit.	MPPT, DPSHTRR	Vazhdimisht
A.1.3	Autoriteti Rrugor Shqiptar (ARRSH) - Në ARRSH ekziston një njësi e sigurisë rrugore (NJSRR). Do të ishte e përshtatshme që kjo njësi të përbëhej nga një staf prej katër personash me kompetencë për të marrë përgjegjësi në lidhje me administrimin, statistikat, analizën, projektet rrugore dhe inxhinierinë e trafikut.	MPPT, ARRSH	2011 2012
A.2 Dokumenti i politikës			
A.2.1	Hartimi i një plani masash për të drejtuar aktivitete të ardhshme të sigurisë rrugore nga çdo aktor. Ky plan masash do të bazohet në llogaritjen e kostove të aksidenteve me objektiva të qartë. Pasi të hartohet, duhet të përfshihet në një debat të gjerë të nevojshëm dhe pastaj të miratohet nga qeveria.	KNSRR, MPPT, MB, MASH, MSH, MF	2012 2013
A.3 Politika e sigurimit të mjeteve motorike			
A.3.1	Numri i policëve të sigurimit duhet të rritet nëpërmjet forcimit të kontroleve.	MPPT, MB	2011; 2012 2013
B. Legjislacioni dhe zbatimi i ligjit			
B.1 Legjislacioni			
B.1.1	Rishikim i përgjithshëm i legjislacionit mbi trafikun - Rishikim i legjislacionit mbi trafikun dhe përshtatja me atë evropian. - Duhet të rishikohet kapitulli “Mbi normat e sjelljes” i Kodit Rrugor (rritje e masës së gjobave).	MPPT, MB, MF, IT,	2011-2012
B.1.2	Ndryshime të menjëhershme mbi legjislacionin e trafikut - Auditim i detyrueshëm i sigurisë rrugore në të gjitha projektet e reja të rrugëve që kalojnë koston e 500 000 euro (shih për më tepër G.2.2). - Auditues me eksperiencë dhe të certifikuar me të paktën 5 vjet eksperiencë në projekte rrugore, zbatime dhe inxhinieri trafiku. - Pezullim dhe heqje licencash. - Futja e sistemit të heqjes së pikëve të lejeve të drejtimit. - Futja e masave ndëshkuese për përdorimin e telefonit celular gjatë drejtimit të mjetit.	MPPT	2011 2013
B.1.3	- Rregulla për qëndrimin e fëmijëve në mjete (asnjë fëmijë nuk duhet të lejohet në ndenjëset e përparme, por vetëm në ndenjëset e posaçme dhe me rripa).	MPPT, MB-Policia Rrugore	2011 2012
B.2 Zbatimi i ligjit			
B.2.1	Politikë për kontrollin automatik të trafikut rrugor T’i vihet rëndësi kontrollit automatik të trafikut rrugor për të siguruar një vëzhgim më të plotë në mbarë vendin. Duhet të adaptohen politika për të promovuar përdorimin e burimeve në mënyrën më eficiente. Kjo përfshin, gjithashtu, zhvillimin dhe futjen e metodave dhe procedurave për të ndjekur të gjitha operacionet e kontrollit automatik të trafikut rrugor.	MB-Policia Rrugore, JZV, MPPT, ARRSH	2011 - 2014

B.2.2	Vëzhgim dhe kontroll i intensifikuar i trafikut rrugor. Vëzhgimi dhe kontrolli intensiv i trafikut rrugor është metoda më efiçente për të ulur numrin dhe seriozitetin e aksidenteve. Mundësia e reduktimit është menduar të jetë 10% për një periudhë pesëvjeçare. Policia Rrugore duhet të angazhohet në vëzhgime trafiku dhe kontrole, si më poshtë: - Tejkallim shpejtësie, - Drejtim në gjendje të dehur, - Përdorimin e rripave të sigurisë, - Mosrespektim i dritës së kuqe të semaforit. - Kjo do të kërkojë mbështetje me mjete të reja, fushata informimi, planifikime dhe trajnime.	MB-Policia Rrugore, MPPT, ARRSH	Vazhdimisht
B.2.3	Trajnim për kontrollin dhe vëzhgimin e trafikut. Një përpjekje e konsiderueshme për trajnimin e Policisë Rrugore është e nevojshme për të përmirësuar sigurinë rrugore. Trajnime speciale për përdorimin e pajisjeve rekomandohen madje si çështje urgjente. Trajnerët vendas duhet të kryejnë trajnim special për t'u përgatitur.	MB-Policia Rrugore	2011 - 2015
B.2.4	Furnizimi me pajisje Pajisje shpejtësie lazer dhe teste alkooli duhet të prokurohen dhe shpërndahen për të mbështetur përpjekjet në reduktimin e drejtimit në gjendje të dehur, dhe shpejtësisë mesatare. Grupet taskforcë në rrugët nacionale kryesore duhet të jenë të pajisura me to, e më pas të gjitha njësitë e Policisë Rrugore.	MB	2011
B.2.5	Shërbimi dhe mirëmbajtja e pajisjeve. Një plan mirëmbajtjeje dhe shërbimi për të gjitha pajisjet e prokuruar për vëzhgimin e trafikut duhet të përgatitet dhe të bëhet parashikimi me fonde në buxhetin vjetor.	Policia rrugore	Vazhdimisht
C. Analiza e aksidenteve dhe kërkime për sigurinë rrugore			
C.1 Sistemi i të dhënave të aksidenteve			
C.1.1	Sistemi i informimit të aksidenteve (SIA) i futur më 2005 po punon mirë në polici sidoqoftë, analiza dhe përdorimi i rezultateve nuk zbatohet siç duhet akoma. Aksidente rrugore duhet të regjistrohen nga Policia Rrugore brenda 48-orëve. SIA duhet të përmirësohet vazhdimisht për t'i shërbyer qëllimit në përputhje me direktivat e BE-së. Metoda e analizës së të dhënave duhet të jetë më e përpunuar dhe më e detajuar.	MPPT, MB	2011 - 2015
C.1.2	Ka nevojë urgjente për të siguruar edhe një person tjetër si mbështetës për personin që i mban dhe përpunon të dhënat e aksidenteve në kompjuterët në qendër të Policisë. Ky është një rol kyç dhe nëse dështon i gjithë sistemi ndërpritet.	MB, Policia Rrugore	2011
C.2 Sistemi i informimit të aksidenteve			
C.2.1	Është emergjente për të rënë dakord në një metodë të përbashkët, se si të plotësohen dhe të analizohen rezultatet. Burime të tjera të rëndësishme janë dhe të dhënat spitalore, të dhënat e mjeteve dhe të drejtuesve etj. Këto të dhëna duhet të organizohen në një mënyrë të tillë që të përdoren së bashku me të dhënat e aksidenteve. Përdorimi i plotë i tyre kërkon burime të ndërlidhura ose të integruara. Mënyra e lidhjes duhet të kryhet përmes një	KNSRR	vazhdimisht

	studimi fizibiliteti.		
C.2.2	Ka nevojë urgjente për të rishikuar përcaktimet e përdorura në lidhje me plagosjet e lehta dhe ato të rënda. Duhet të harmonizohet me përcaktimin standard të BE-së, i cili mbështetet në manualët e OBSH-së.	MPPT, MSH dhe MB	2011
C.3 Analiza e aksidenteve			
C.3.1	<ul style="list-style-type: none"> - Raporte vjetore duhet të publikohen mbi situatën e aksidenteve. Raportet duhet që në të ardhmen, të krahasojnë numrin e të vrarëve e të plagosurve me të dhënat e përgjithshme të mjedisit. - Sistemi SIA do të krijojë më shumë fleksibilitet në të ardhmen, p.sh., lidhjen me baza të tjera si ato të mjedisit. - Një situatë më e hollësishme analize dhe faktorë të tjerë duhet të merren në konsideratë. - Një parakusht për një përmirësim të sigurisë rrugore është të zbatohet dhe ndiqet një program i sigurisë rrugore. - Një kurs trajnimi duhet të organizohet me kategoritë e mësipërme të stafit. Si pjesë e trajnimit një aplikim për punë duhet të përfshihet për çdo agjenci/departament pjesëmarrës. 	MPPT, MB, DPRR, Instituti i Transportit	2011-2013
C.4 Programi i kërkimit për sigurinë rrugore			
C.4.1	<ul style="list-style-type: none"> - Për të koordinuar programin, duhet të krijohet një komitet i veçantë kërkimi i koordinuar nga KNSRR-ja (sekretaria). Komiteti duhet të vendosë prioritetet për projekte të rëndësishme dhe të sigurojë fonde, p.sh., nëpërmjet fondit të sigurisë rrugore. - Një program kërkimi është i nevojshëm për të vlerësuar aktivitetet dhe për të rritur njohuritë në fushën e brendshme. - Të organizohet një seminar vjetor kërkimi për të ndërgjegjësuar komunitetin e kërkimit dhe të krijohet një forum për shkëmbim rezultatesh dhe idesh. 	KNSRR, MPPT	2011 - 2013
C.4.2	Si fillim është e rekomandueshme të kryhen disa studime të hollësishme për disa tipa aksidentesh fatale.	MPPT, Instituti i Transportit	2011 - 2012
D. Edukimi i nxënësve			
D.1 Politika për edukimin e nxënësve			
D.1.1	<ul style="list-style-type: none"> - Një politikë për edukimin dhe trajnimin e nxënësve të shkollave duhet të zhvillohet në mënyrë urgjente. Politika duhet të përcaktojë objektivat për grup-mosha të ndryshme dhe nevojën për të përfshirë policinë në trajnime për sigurinë rrugore. - Rishikim i objektivave dhe përcaktim i tyre në përputhje me objektivat dhe sfidat e reja. - Përgatitja e draftit për pilotim të CD-së dhe broshurave. 	<p>MASH</p> <p>MASH</p> <p>MASH, MB, MPPT</p>	<p>2011</p> <p>Mars 2011</p> <p>Mars 2011</p>

D.2 Trajnim i mësuesve			
D.2.1	<ul style="list-style-type: none"> - Duhet të bëhen trajnime për të gjithë mësuesit mbi sigurinë rrugore (përfshirë dhe ndihmën e parë). Kjo synon t'u japë mësuesve të rinj një kuptim më të gjerë të aspekteve të veçanta të edukimit rrugor. - Prezantim/trajnim me mësuesit. - Pilotim i materialit eksperimental. - Trajnimi qendror, mbledhja e komenteve. - Prezantimi dhe trajnimi paketës së re kurrikulare – me grafik. 	<p>MASH</p> <p>Autoritetet lokale të arsimit dhe policisë rrugore.</p> <p>Autoritetet lokale të arsimit</p> <p>MASH, MB, Autoritetet përkatëse lokale</p> <p>MASH, MB, DAR/ZA, Policia Rrugore lokale</p>	<p>2011</p> <p>Mars - prill 2011</p> <p>Prill 2011</p> <p>Maj 2011</p> <p>Nëntor -dhjetor 2011</p>
D.3 Prodhimi i materialeve të edukimit të nxënësve			
D.3.1	<ul style="list-style-type: none"> - Edukimi i nxënësve duhet të përqendrohet në rregullat e trafikut dhe rreziqet, si dhe dhënien e ndihmës së parë, me rëndësi për fëmijët dhe jo shumë për sigurinë rrugore në përgjithësi. Materiale të posaçme do të nevojiten. - Edukimi i sigorisë rrugore duhet të jetë për të gjithë fëmijët si për ata parashkollorë dhe gjatë sistemit fillor shkollor: - Fëmijë parashkollorë. - Nxënës shkollash fillore. - Nxënës shkollash të mesme. - Përgatitja e draftit final për CD-të dhe broshurat, duke përfshirë komentet. - Paketat kurrikulare. Temat shtesë, ndryshimet, projektet, aktivitetet ekstrakurrikulare. 	<p>MASH</p> <p>MASH, MB</p> <p>MASH</p>	<p>2011</p> <p>Maj 2011</p> <p>Qershor 2011</p>
D.3.2	Të gjitha materialet mësimore të prodhuara duhet të kontrollohen dhe aprovohen nga auditues të certifikuar të sigorisë rrugore përpara botimit dhe përdorimit.	MASH	2011
D.3.3	Paketa e masave për çdo shkollë dhe realizimi nga autoritetet përgjegjëse lokale, në lidhje me sigurinë në ambientet jashtë shkollore për sa u përket pikave të rrezikut që mund të bëhen burim aksidentesh.	MASH, DAR/ZA, MB, Policia Rrugore	Mars – gusht 2011
E. Fushata të informimit të publikut			
E.1 Fushata informimi afatshkurtra			
E.1.1	<ul style="list-style-type: none"> - Përpjekjet për të adresuar situatën e sigorisë rrugore nevojiten të mbështeten shumë me informimin e opinionit publik. Faktet e përdorimit të rripave, reduktimi i shpejtësisë dhe efektet e padëshirueshme të alkoolit dhe drogave, që influencojnë në numrin dhe seriozitetin e aksidenteve duhet të përdoren në fushata intensive. - Më tej, një fushatë e veçantë që synon në ndërgjegjësimin e njerëzve dhe vendimmarrësve mbi përmirësimin e sigorisë rrugore në rrugë duhet të startojnë para një periudhe planifikimi. - Organizimi i informacionit, evidentimi i problemeve dhe program aktivitetesh “Ndërgjegjësimi për jetën”. 	<p>Sekretaria e KNSRR</p> <p>MASH, DAR/ZA, MB</p>	<p>2011 – 2012</p> <p>Shkurt – maj 2011</p>

E.2 Plan për fushata informimi afatgjata			
E.2.1	Bazuar në asistencën teknike të përfituar nga kërkimet dhe analizat duhet të ndërmerret një fushatë informimi afatgjatë. Kjo duhet mundësisht të mbulojë një periudhë pesëvjeçare dhe të rishikohet çdo vit. Komponentët për aspekte të ndryshme janë të rëndësishëm për t'u përfshirë ose vëzhguar në një plan afatgjatë.	KNSRR	2011 - 2015
E.3 Programi i vlerësimit			
E.3.1	Një program vlerësimi dhe zbatimi për çdo fushatë duhet të zhvillohet para fillimit mbi bazën e "mësimeve të nxjerra".	KNSRR	Vazhdimisht
F. Siguria e mjeteve			
F.1 Sistemi i kontrollit dhe inspektimit të mjeteve rrugore			
F.1.1	Monitorimi i kontrollit dhe i inspektimit teknik të mjeteve rrugore është i nevojshëm për mbarëvajtjen e procesit, duke siguruar një standard uniform në mbarë vendin. Procedurat e kontrollit dhe inspektimit duhet të rishikohen dhe të përditësohen në përputhje me normat dhe standardet ndërkombëtare, si dhe me direktivat e BE-së. Kjo duhet të përfshijë teknologji dhe pajisje teknike cilësore për qendrat e kontrollit dhe të inspektimit.	MPPT, DPSHTRR	Vazhdimisht
F.2 Qendra për trajnimin e kontrollorëve			
F.2.1	- Për zhvillimin e ardhshëm të proceduarve të kontrollit duhet të ngrihet sa më shpejt një njësi demonstruese. Kjo do të shërbejë dhe si një njësi trajnimi për stafin e ministrisë dhe operatorët privatë. - Të projektohet një qendër kontrolli me kosto efektive "model" të bazuar në modulet standarde të BE-së së të vendit të punës dhe të përshtatet me rrethanat e Shqipërisë, për rinovimin e suksesshëm të mjediseve.	MPPT, Koncensionari-SGS	2011
F.3 Trajnim stafi			
F.3.1	Programet e trajnimit duhet të hartohen për t'i shërbyer nevojave të trajnimit për stafin ministror, si dhe atë privat. Në të duhet të përfshihen trajnime për supervisorë për të siguruar standardet e kontrollit nga operatorët privatë. Trajnime të posaçme duhet t'u sigurohen stafit të inspektimit në përgatitjen për futjen e rregullave të reja teknike.	MPPT	2011 - 2013
F.4 Siguria e motoçiklistëve			
F.4.1	Motoçiklistët janë një grup vulnerabël i përdoruesve të rrugës. Pajisje të posaçme për ta ekzistojnë aktualisht. Meqenëse motoçiklistët paraqesin një mënyrë eficiente dhe më pak kosto transporti, parashikohet që numri i tyre të rritet në të ardhmen. Duhet të zhvillohen fushata mbi helmetat dhe rreziqet e drejtimit me agresivitet, si dhe kontrole të kombinuara. Sipas të dhënave të policisë, motoçiklistët janë pjesëmarrës në shumë aksidente fatale.	MPPT, MB	2011
F.4.2	Njerëzit në mjete janë të inkurajuar të përdorin rripat në të njëjtën mënyrë si motoçiklistët helmetat, të cilat kanë treguar të jenë mjete të dobishme në parandalimin e dëmtimeve të kokës (e cila është shkaku kryesor i vdekjes midis kategorive të përdoruesve të rrugës). Ligji	MB	vazhdimisht

	parashikon që është i detyrueshëm përdorimi i helmetave për të dy: drejtuesin dhe pasagjerin.		
F.4.3	Është e rekomandueshme të bëhen fushata të drejtuara nga motoçiklistët të koordinuara me kontrolle të forcuara.	MPPT, MB	2011
F.5 Siguria e këmbësorëve			
F.5.1	Këmbësorët janë një grup vulnerabël i përdoruesve. Planifikimi, projektimi dhe zbatimi deri tani ka munguar për të dhënë siguri për këmbësorët në zonat urbane, si dhe ato jashturbane. Kjo është një situatë serioze dhe dështim për agjencinë që aprovon projektin dhe konstruksionin e rrugës, por dhe për agjencitë përgjegjëse për supervizion. Problemi duhet të adresohet për planifikimin dhe për mirëmbajtjen. Të identifikohen projekte pilote në Tiranë dhe qytete të tjera.	KNSRR	2011 - 2013
F.5.2	Përpunimi në mënyrë urgjente i një politike për Qeverinë. Kjo do të shërbejë si një plotësues i auditimit të detyrueshëm të sigurisë rrugore të propozuar. Duhet të ndërmerren fushata mbi sjelljen e duhur për këmbësorët dhe drejtuesit, duke i kombinuar me kontrolle të përforcuara.	KNSRR, MPPT, MB	2011
F.5.3	Bazuar në listën e pikave të rrezikut një studim i veçantë duhet të kryhet me fokus në sigurinë e kalimtarëve dhe t'i jepet prioritetit në programet e ndërhyrjes. Kjo është me rëndësi të veçantë në vende ku ka shkolla, në mënyrë që të përfshihen nxënësit.	KNSRR, MPPT, ARRS	2011 - 2012
G. Infrastruktura			
G.1 Program për përmirësimin e pikat të zeza			
G.1.1	Program pilot për të identifikuar, analizuar dhe saktësuar vendet ku kanë ndodhur më shumë aksidente është bërë për rrugën Tiranë-Durrës. Ky model inventari i pikave të zeza, analiza dhe ndërhyrja duhet të përdoren si rutinë nga ARRSH-ja. Një fond i caktuar duhet të lihet veçmas nga buxheti i mirëmbajtjes, mbi bazë vjetore, për të pasur një plan afatgjatë në përmirësimin e vendeve me më shumë aksidente në rrjetin rrugor në mbarë vendin.	MPPT, ARRS	2011 - 2012
G.1.2	Një program identifikimi dhe ndërhyrjeje të pikave të zeza, duhet të zhvillohet bazuar në statistika nga baza e të dhënave të aksidenteve.	ARRSH	2011
G.1.3	Duhet të ndërmerren trajnime të mëtejshme për inxhinierët dhe projektuesit për të mundësuar dhënien e teknikave në mbarë vendin. Publikimi i një katalogu me shembuj si një ndihmë për inxhinierët dhe projektuesit e interesuar.	ARRSH	2011
G.2 Sistemi i auditimit të sigurisë rrugore			
G.2.1	Auditimi i sigurisë rrugore është një ekzaminim formal i një projekti të ri rrugor ose trafiku, ose çdo projekt, i cili ka të bëjë me përdoruesit e rrugës, në të cilin një auditues i kualifikuar dhe i pavarur raporton mbi aksidentet e mundshme të projektit dhe gjendjen e sigurisë. Duhet të përfundojë manuali i auditimit të sigurisë rrugore, duke u bazuar në praktikën më të mirë ndërkombëtare.	MPPT, ARRS	2011

G.2.2	Të rishikohet ligji për të harmonizuar auditimin e sigurisë rrugore në Shqipëri me atë që sugjerohet në raportin e BE-së. Kjo do të bënte të detyrueshëm auditimin dhe do të kishte efekte jo vetëm në sigurinë rrugore, por, gjithashtu, në cilësinë e projekteve dhe ndërtimin e rrugëve. Kualifikimi i audituesit duhet të ndjekë rekomandimet e projektit të BE-së dhe të përfshijë eksperiencën e projektuesit dhe inxhinierit (mbi 5 vjet).	ARRSH	2011
G.2.3	Hartimi i një programi trajnimi për të certifikuar formalisht audituesit. Kjo mund të bëhet në bashkëpunim me disa vende fqinje të Ballkanit që marrin pjesë në projektin e BE-së të përmendur më sipër.	MPPT, ARRSH	2011 -2012
G.3 Sistemi i inspektimit të sigurisë rrugore			
G.3.1	- Inspektimi i sigurisë rrugore është një ekzaminim formal i një projekti rrugë ekzistuese ose trafiku, ose çdo projekt që ka të bëjë me përdoruesit e rrugës, në të cilin një inspektues i kualifikuar dhe i pavarur raporton mbi gjendjen e sigurisë dhe aksidentet e mundshme të projektit. Duhet të përgatitet një manual i inspektimit të sigurisë rrugore në rrugët ekzistuese, i cili të japë një përgjithësim të parimeve dhe rekomandime mbi praktikën më të mira ndërkombëtare.	MPPT, ARRSH	2011
G.3.2	Zhvillimi i një programi afatgjatë për SISRR-në	MPPT, ARRSH	2012 -2015
G.3.3	Mësimet e nxjerra nga projekti pilot Tiranë-Durrës dhe Milot-Rrëshen, SISRR 2009	MPPT, ARRSH	Vazhdimisht
G.3.4	Programe trajnimi janë të nevojshme për të kualifikuar inspektuesit. Kjo mund të bëhet në bashkëpunim me disa vende fqinje të Ballkanit që marrin pjesë në projektin e BE-së të përmendur më sipër.	MPPT, ARRSH	2012
G.4 Sinjalizimi rrugor			
G.4.1	Në disa raste ndryshojnë standardet dhe praktikën për sinjalizimin rrugor. Një manual sinjalizimi i bazuar në Konventën e shenjave rrugore dhe direktivat e BE-së është miratuar nga KM-ja dhe po implementohet në projektet rrugore nga entet pronare të rrugëve në Shqipëri.	MPPT, ARRSH, Entet Pronare të Rrugëve	Vazhdimisht
G.4.2	Një rishikim i situatës aktuale të sinjalistikës është i nevojshëm të kryhet në Shqipëri, i ndjekur nga një aplikim në përputhje me standardet e reja për miratim duke filluar me rrugët me trafikun më të dendur. Mund të fillohet me një projekt pilot në një qark.	ARRSH	2011
G.4.3	Zbatimi në mbarë vendin	ARRSH	2012 - 2015
G.4.4	Programe trajnimi duhet të kryhen duke filluar sapo libri i ri të jetë aprovuar zyrtarisht.	ARRSH	2012 - 2013
G.5 Projekte të sigurisë në rrugët kombëtare			
G.5.1	Aktualisht, rrugët projektohen dhe rikonstruktohen pa një standard të miratuar. Nga mungesa e harmonizimit dhe vështirësitë në supervizion kjo situatë krijon problem si për sigurinë dhe cilësinë e rrugëve. Libri i ri i standardeve është në përgatitje aktualisht në Shqipëri. Sapo të miratohet vetëm ato duhet të zbatohen dhe jo më të tjera të lejohen.	MPPT, ARRSH	2011 - 2012

G.5.2	Trajnim për librin e ri të standardeve për stafin përkatës nevojitet domosdoshmërisht.	ARRSH	2011 - 2012
G.6 Planet e trafikut në qytete			
G.6.1	Pushteti lokal duhet të planifikojë fonde për hartimin dhe zbatimin e planeve të trafikut rrugor. Gjatë hartimit të planeve të trafikut nëpër qytete, duhet të kushtohet një vëmendje e veçantë për përdoruesit e dobët të rrugës dhe është e nevojshme të parashikohen të gjitha situatat gjatë planifikimit urban.	MPPT, MB, ARRSH, entet pronare të rrugëve	Vazhdimisht
H. Shërbimet e emergjencës			
H.1 Sistem zone për transportimin e viktimave në aksidente rrugore			
H.1.1	Përpjekjet për të adresuar problemin e shërbimit të emergjencës për viktimat e aksidenteve janë nën zhvillim nga MSH-ja. Mësimet e nxjerra nga projekti pilot Tiranë-Durrës duhet të praktikohen në mbarë vendin.	MSH, MB	2011 - 2013
H.1.2	Sistemi zonë (zonë gjeografike) duhet të bazohet atje ku ka një shërbim të mirë shëndetësor, p.sh., kujdesi për traumat. Burimet për shërbimet e emergjencës duhet të kihën parasysh në caktimin e zonave gjeografike. Duhet të planifikohen shërbimet e ambulancave dhe të sigurohen pajisjet e emergjencës si për policinë, zjarrfikësit dhe ambulancat.	MSH, MB	2012 - 2013
H.1.3	Një numër telefoni emergjence unik nevojitet i shoqëruar me informim të herëpashershëm në rrugë.	MB, MSH	2011
H.2 Prokurimi i pajisjeve			
H.2.1	Sigurimi i pajisjeve për emergjencë efikase dhe ndihmë të parë për të gjitha ambulancat dhe mjetet e ndihmës. Gjithashtu, dhe për mjetet e Policisë Rrugore. Këto pajisje nevojiten për përmbushjen e standardeve dhe specifikimeve të vendosura nga MSH/OBSH.	MSH, MB	2011 - 2012
H.2.2	Ambulancat ekzistuese duhet të pajisen me të njëjtat specifikime standarde.	MSH	2012 - 2013
H.3 Trajtimi spitalor			
H.3.1	Një studim i hollësishëm dhe inventar duhet të bëhet për të identifikuar dhe rritur trajtimin spitalor emergjent me pajisje dhe kapacitete.	MSH	
H.4 Edukimi dhe trajnimi			
H.4.1	Sigurimi i një edukimi standard i kualifikuar dhe trajnime për të gjithë personelin, p.sh., drejtues dhe asistentë ambulancash dhe mjete shpëtimi, infermierë, paramjekësore etj., është i nevojshëm. Edukime dhe trajnime të tilla duhet, së pari të sigurohen për sistemin bazë të edukimit për stafin spitalor. Është e nevojshme që stafi të jetë nga organizata joqeveritare.	MSH, MB, Organizmat respektivë	2012
H.4.2	Kryqi i kuq të përfshihet në programet e trajnimit meqenëse janë direkt të përfshira në dhënien e ndihmës së parë.		2012
H.4.3	Për sa u përket grupeve të tjera që janë të përfshira në logjistikën për transportin dhe kujdesin e të aksidentuarve për në spital një program trajnimi, gjithashtu, rekomandohet. Këto grupe janë: - Policia Rrugore,	MSH, MB, Organizmat respektivë	2012 - 2013

	- Të gjithë drejtuesit përmes trajnimeve bazë janë të detyrueshme, - Zjarrfikësit dhe brigadat e shpëtimit.		
--	--	--	--

Prioriteti i veprimeve

Të gjitha aktivitetet janë klasifikuar në tri kategori të ndryshme prioritetesh. Ky klasifikim do të synojë në përcaktimin e veprimeve (prioriteti I), që janë të nevojshme për krijimin e një bazamenti pune të ardhshëm, i cili ka të ngjarë të ketë impaktin më të madh në zvogëlimin e numrit të aksidenteve rrugore. Do të ishte pa vlerë në kuptim të rezultateve në lidhje me aksidentet mospasja e një tentative të qartë për të listuar një numër veprimesh më prioritare.

Veprimet me prioritetin III nuk duhet të shihen si me rëndësi të vogël, por më shumë si një vlerësim i kompleksitetit të programit dhe një nevojë për të krijuar një kuadër organizativ.

KLASIFIKIMI I PRIORITETIT PËR ÇDO PROGRAM

A. Organizimi, politikat							
Aktivitetet	Prioriteti	Agjencia	2011	2012	2013	2014-2015	
A.1	Kryerja e organizimit	I	MPPT	- Forcimi i autoritetit të sigurisë rrugore; - Kalendari i takimeve; - Propozimi i një programi 2-vjeçar; - Krijimi i njësisë SRR në ARRSH	- Ndjekja në vitin e parë; - Analizë dhe vlerësim propozimi i programit 3-vjeçar; - Menaxhimi i rezultateve; - Vlerësimi i një performante të njësisë SRR	- Koordinimi i programeve; - Vlerësim i ndërmjetëm i ecurisë.	
A.2	Dokumenti i politikave	I	MPPT	- Hartimi dhe marrja e mendimeve të dokumentit të politikave	Kalimi në Qeveri	Shpërndarja në palët e interesuara	
A.3	Politika e siguracionit të mjeteve motorike	II	MPPT MB	- Kontrollë të siguracioneve të palëve të treta	Rishikime dhe ndryshime në legjislacion	Kontroll dhe vlerësim	
B. Legjislacioni dhe zbatim i ligjit							
B.1	Rishikim legjislacioni	II	MPPT MB	Krijimi i një komiteti për rishikim	Rishikimi në tërësi	Kalimi në parlament	
B.2.1	Politika për kontrollin e trafikut	I	MB Policia Rrugore	Futja e planifikimit sipas një politike bazuar në të dhëna, mbikëqyrje dhe ndjekje	Planifikim, mbikëqyrje, ndjekje,	Për t'u vazhduar	Për t'u vazhduar
B.2.2	Kontroll intensiv i trafikut	I	MB	Tejkalim shpejtësie, rripa sigurie dhe helmeta, drejtimi në gjendje të dehur	Për t'u vazhduar, plus drejtimi në semafor me dritë të kuqe	Për t'u vazhduar	Për t'u vazhduar
B.2.3	Programe trajnimi	II	MB	Trajnime mbi kontrollin e shpejtësisë, teste alkooli, matje shpejtësie mesatare dhe trajnim instruktorësh	Hartimi i programeve të trajnimit, trajnime të vazhdueshme mbi pajisjet	Fillimi i programit të trajnimit	Për t'u vazhduar
B.2.4	Blerja e pajisjeve	III	MB	Blerja e shpejtësimatësave lazer dhe instrumenteve të testimit të alkoolit			
B.2.5	Mirëmbajtja e pajisjeve	I	Policia Rrugore	Mirëmbajtja dhe shërbimi i pajisjeve ekzistuese	Për t'u vazhduar	Për t'u vazhduar	Për t'u vazhduar

C. Analiza e aksidenteve dhe kërkime							
C.1	Sistemi i raportimit të aksidenteve	I	MPPT MB	Hedhja e aksidenteve në sistem në mënyrë të menjëhershme. Shtimi i një punonjësi në Drejtorinë e Policisë në qendër që do të ketë të bëjë me regjistrimin e aksidenteve.	Trajnimit i policisë në hedhjen dhe mirëmbajtjen e të dhënave të aksidenteve	Trajnimit i policisë për analizën e të dhënave të aksidenteve	Trajnime të vazhdueshme të policisë rrugore
C.2	Sistemi i informimit të aksidenteve	I	MPPT	Prodhimi i listës së pikave të zeza dhe analiza. Adaptimi i përcaktimit standard të BE-së mbi fazat e dëmtimeve	Zhvillim i mëtejshëm i analizës dhe propozime të KNSRR-së + Statistika mbi aksidentet të interesuarve	Studim fizibiliteti mbi të dhënat e integruara, p.sh., me spitalet dhe sistemit të të dhënave rrugore	Për t'u vazhduar
C.3	Analiza e aksidenteve	I	MPPT MB ARRSH	Analiza e hollësishme e situatës së sigurisë rrugore. Trajnime	Vlerësimi i planveprimit të sigurisë rrugore (masterplani)	Plan veprimi i rishikuar	
C.4	Program kërkimesh	II	MPPT KNSRR	Krijimi i Këshillit të Kërkimeve të Sigurisë Rrugore; Kosto socio-ekonomike e aksidenteve; Studime të konflikteve në pikat e zeza; Analizë në hollësi për aksidentet; Organizimi i një seminari vjetor të kërkimeve	Studime për konfliktet e pikave të zeza për t'u vazhduar; Fillimi i vlerësimit të programit të sigurisë rrugore dhe projektet pilot; Analiza e aplikimit të kërkimeve; Fillimi i projekteve të kërkimeve strategjike; Organizimi i seminarit të dytë vjetor kërkimor	Analiza e aplikimit të kërkimeve; Projekte pilote dhe vazhdim i analizës së programit të sigurisë rrugore; Fillimi i më shumë projekteve të kërkimit; Organizimi i seminarit të tretë vjetor të kërkimeve; Rishikim i programit të kërkimeve për një periudhë 5-vjeçare	
D. Trajnime të nxënësve të shkollave mbi trafikun							
D.1	Prodhimi i materialeve të trajnimit	I	MASH	Zhvillimi i politikave për edukimin dhe trajnimin e nxënësve të shkollave. Prodhimi i materialeve të trajnimit; Shpërndarja dhe përdorimi i tyre në disa qarqe pilote	Vlerësimi i përdorimit të këtyre materialeve në qarqet pilot; Rishikimi i materialeve	Shpërndarja e materialeve të rishikuara në mbarë vendin	
D.2	Trajnimi i mësuesve	I	MASH	Përpilimi i materialeve për trajnimin bazë të mësuesve			
D.3.1 D.3.2	Parashkollorët	I	MASH	Prodhim material për kuptimin e sigurisë rrugore; Të gjitha materialet duhet të jenë të aprovuara nga një auditues i certifikuar i sigurisë rrugore	Për t'u vazhduar	Për t'u vazhduar	Për t'u vazhduar
D.3.1 D.3.2	Shkollat fillore	I	MASH	Prodhimi i materialeve të trajnimit; Shpërndarja dhe përdorimi i tyre në disa qarqe pilote; Të gjitha materialet duhet të miratohen nga auditues të certifikuar të sigurisë rrugore	Për t'u vazhduar	Për t'u vazhduar	Për t'u vazhduar
D.3.1 D.3.2	Shkollat e mesme	I	MASH	Prodhimi i materialeve të trajnimit; Shpërndarja dhe përdorimi i materialeve në disa qarqe	Për t'u vazhduar	Për t'u vazhduar	Për t'u vazhduar

				pilote; Të gjitha materialet duhet të miratohen nga një auditues i certifikuar i sigurisë rrugore			
E. Fushatat e informimit me publikun							
E.1	Fushata e parë (urgjent) e informimit	I	KNSRR	Ndërgjegjësim i përgjithshëm për rripat e sigurisë dhe helmetat, shpejtësia, drejtimi në gjendje të dehur	Rripat e sigurisë dhe helmetat, shpejtësia, drejtim në gjendje të dehur	Rripat e sigurisë dhe helmetat, shpejtësia, drejtimi në gjendje të dehur, drejtimi me dritë të kuqe	
E.2	Fushata afatgjata	II	Sekretari a KNSRR		Përpilimi i planit mbi bazën e njohurive të sjelljeve që krijojnë aksidente		
E.3	Program vlerësimi	III	Sekretari a KNSRR	Ndjekja dhe vlerësimi i çdo fushate individuale	Ndjekja dhe vlerësimi i çdo fushate individuale	Ndjekja dhe vlerësimi i çdo fushate individuale	
F. Siguria aktive dhe pasive e mjeteve rrugore							
F.1	Sistemi i inspektimit të mjeteve	I	MPPT	Metoda rishikimi; Rekomandime për ndryshime; Sistem i ri monitorimi dhe ndjekjeje	Sistem i ri në përdorim		
F.2	Trajnime për kontrollin teknik të mjeteve	II	MPPT	Planifikim për "Qendra trajnimi të kontrollit teknik" të veçanta	Përmirësim i qendrave ekzistuese dhe atyre të reja	Vlerësimi i trajnimeve të kryera	
F.3	Program trajnimi për kontrollin teknik të mjeteve	II	MPPT	Përpilimi i materialit të trajnimit; Fillimi i trajnimit të kontrollorëve të shtetit dhe stafit të operatorëve privatë	Trajnim mbi rregulloret e reja; Trajnim i vazhdueshëm i stafit	Program i vazhdueshëm trajnimi i stafit	
G. Infrastruktura							
G.1.1 G.1.2 G.1.3 G.1.4	Program përmirësimi i pikave të zeza	I	MPPT ARRSH	Zhvillimi i një programi pilot të përmirësimit të pikave të zeza bazuar në të dhënat e SIA; Trajnim stafi	Zbatimi i programit pilot; Ndjekje mbi masat e zbatuara dhe efektet mbi sigurinë; Zhvillimi i një programi përmirësimi pikash rreziku shumëvjeçar; Trajnim të vazhdueshme	Zbatimi i programit; Ndjekja e masave të marra dhe efektet në siguri; Trajnim të vazhdueshme; Përpilimi i një katalogu me shembuj	Rishikim i programit të përmirësimit të pikave të zeza; Zbatimi i programit; Ndjekja e masave të marra dhe efektet në siguri
G.2.1 G.2.2 G.2.3	Sistemi i auditimit të sigurisë rrugore	I	ARRSH	Krijimi i njësisë së sigurisë rrugore, në ARRS; Trajnim dhe certifikimi audituesve të sigurisë	Mbështetje ligjore; Trajnim stafi; Trajnim të vazhdueshme të audituesve të sigurisë rrugore	Vlerësim i rezultateve të arritura dhe prezantimi për KNSRR-në	Vazhdon
G.3.1	Sistemi i inspektimit të sigurisë rrugore	I	ARRSH	Krijimi i një njësie të SRR në ARRS; Trajnim dhe certifikime të audituesve të sigurisë rrugore, mësim të nxjerra nga ISRR-ja në segmentet Tiranë-Durrës dhe Milot-Rrëshen në 2009-ën	Sigurim mbështetje ligjore; Trajnim stafi; Trajnim i vazhdueshëm i audituesve të sigurisë rrugore	Vlerësim i rezultateve të arritura dhe prezantime për KNSRR-në; Trajnim të vazhdueshme	Vazhdim i zbatimit të ISRR-së

G.4.1 G.4.2 G.4.3 G.4.4	Sinjalizimi rrugor	II	ARRSH	Përpilimi i rregulloreve dhe manualeve; Inventarizimi në disa qarqe pilot	Vendosje sinjalistike në qarqet pilot; Inventarizim në mbarë vendin; Trajnim stafi	Inventarizim i vazhdueshëm; Fillimi i programit të kompletimit me sinjalistikë në mbarë vendin; Trajtime të vazhdueshme	Program kompletimi i vazhdueshëm dhe ndjekje; Prezantim në KNSRR-në
G.5.1 G.5.2	Projektim i sigurt i rrugëve kombëtare	I	ARRSH	Futja e një manuali të ri projektimi; Trajtime stafi përkatës; Fondet	Trajnim i vazhdueshëm stafi dhe projekte pilot; Fillim i vlerësimit të projekteve pilot	Selektim i projekteve në mbarë vendin; Projektim bazuar në manualin e ri; Vlerësim dhe fonde	
G.6.1	Qytetet dhe planifikimi i trafikut	III	ARRSH MPPT	Plotësimi i rregulloreve për planifikimin urban ekzistuese me theks në sigurinë rrugore	Zhvillimi i rekomandimeve (politikave) me theks të veçantë në përdoruesit e pambrojtur të rrugës dhe transportin publik	Trajnim i stafeve përkatës; Selektim dhe zbatim në zonat pilot	Ndjekje e rezultateve
G.7.	Siguria e motoçiklistëve /biçiklistëve	I	MPPT MB	Kontrolle të përforuara në përdorimin e helmetave dhe drejtimit agresiv	Kontrolle të përforuara në përdorimin e helmetave dhe drejtimit agresiv	Kontrolle të përforuara në përdorimin e helmetave dhe drejtimit agresiv	Për t'u vazhduar
G.8.	Siguria e këmbësorëve	I	MB	Përcaktimi i projekteve pilot në Tiranë, si dhe në qytete të tjera	Ndërtimi i kalimeve të ndryshme për sigurinë e këmbësorëve	Ndjekje dhe monitorim i projekteve pilot	
H. Shërbimet e emergjencës							
H.1.1 H.1.2 H.1.3 H.1.4	Sistem zone dhe sistem alarmi aksidenti	I	MSH MB	Mësime të nxjerra nga projekti pilot Tiranë -Durrës; Identifikim i sistemit zonë për shpërndarjen e ambulancave; Identifikim i projektit pilot	Zbatimi i sistemit zonë në disa qarqe përfshirë Tiranën	Vlerësim për zbatimin e sistemit në mbarë vendin; Futja e një numri unik telefoni për emergjencat	Për t'u vazhduar
H.2.1 H.2.2	Prokurimi i pajisjeve	II	MSH	Rishikim i kërkesave standarde; Hartimi i listës së nevojave	Fillimi i prokurimit; Të gjitha ambulancat e reja për t'u përshtatur specifikimeve të reja standarde	Vazhdim i programit	
H.3.1	Trajtimi i emergjencave e spitalore	III	MSH	Kryerja e një studimi për të konkluduar në një program përmirësimi	Fillimi i përmirësimit bazuar në studime dhe vlerësime	Vazhdim i programit të përmirësimit	
H.4.1	Edukimi dhe trajnimi	II	MSH	Hartimi i programit të trajnimit për stafin ambulator dhe policinë; Hartimi i listës së nevojave për trajnim	Fillim i trajnimeve në mbarë vendin	Trajnim i vazhdueshëm i stafit ambulator dhe policisë	

VENDIM
(shkurtuar)

Gjykata e Rrethit Gjyqësor Shkodër, me vendimin nr.440, datë 1.3.2011, vendosi shpalljen të zhdukur të shtetasit Xhelal Fasli Tufa, i biri i Fasliut dhe i Jalldyzit, i datëlindjes 1.11.1943.

Abonimet vjetore për Fletoren Zyrtare mund të bëhen pranë Postës Shqiptare ose pranë Qendrës së Publikimeve Zyrtare, në adresën: Bulevardi “Gjergj Fishta”, mbrapa ish-ekspozitës “Shqipëria Sot”, tel: 04 24 27 007.

Çmimi i abonimit pranë Postës Shqiptare, për Fletoret Zyrtare 2011, është 16 000 lekë.
Çmimi i abonimit në QPZ është 14 000 lekë pa detyrimin e shpërndarjes në adresa.

BOTIMET E QENDRËS SË PUBLIKIMEVE ZYRTARE

KODI CIVIL	360 lekë
KODI I FAMILJES	310 lekë
KODI I PROCEDURAVE ADMINISTRATIVE	90 lekë
KODI PENAL USHTARAK	55 lekë
KODI I PUNËS	140 lekë
KANONI I ZHURISË	40 lekë
PËRMBLEDHJE E VENDIMEVE TË GJYKATËS EUROPIANE	328 lekë
PËR TË DREJTAT E NJERIUT KUNDËR SHQIPËRISË	
PËRMBLEDHJE PËR KTHIMIN DHE KOMPENSIMIN E PRONAVE	140 lekë
PËRMBLEDHJE VENDIMESH UNIFIKUESE TË GJYKATËS SË LARTË	512 lekë

Hyri në shtyp më 29.3.2011
Doli nga shtypi më 31.3.2011

Tirazhi: 1700 copë

Formati: 61x86/8

Shtypshkronja e Qendrës së Publikimeve Zyrtare
Tiranë, 2011

Çmimi 40 lekë