

VENDIM
Nr. 586, datë 22.7.2026

**PËR MIRATIMIN E STRATEGJISË KOMBËTARE PËR SIGURINË RRUGORE
2026–2030 DHE TË PLANIT TË VEPRIMIT 2027–2029**

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës, me propozimin e ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

1. Miratimin e Strategjisë Kombëtare për Sigurinë Rrugore 2026–2030 dhe të planit të veprimit 2027–2029, sipas teksteve që i bashkëlidhen këtij vendimi.
 2. Ngarkohen ministritë dhe institucionet e tjera përgjegjëse të përcaktuara në strategji dhe në planin e veprimit për zbatimin e këtij vendimi.
- Ky vendim hyn në fuqi pas botimit në Fletoren Zyrtare.

ZËVENDËSKRYEMINISTËR
Albana Koçiu

Strategjia Kombëtare për Sigurinë Rrugore 2026–2030

Tabela e përmbajtjes

1. Hyrje
 - 1.1 Kostot e aksidenteve rrugore
 - 1.2 Mësimet e nxjerra nga Strategjia e parë e Sigurisë Rrugore e Shqipërisë
 - 1.3 Mësime të nxjerra nga vendet me performancën më të mirë në BE; hapat e mundshëm përpara të Shqipërisë
 - 1.4 Procesi i zhvillimit të Strategjisë së dytë të Sigurisë Rrugore
2. GJETJET KRYESORE NGA ANALIZA E HENDEKUT PËR SIGURINË RRUGORE NË LIDHJE ME ZBATIMIN E STRATEGJISË
 - 2.1 Rishikimi i kapacitetit institucional të sigurisë rrugore dhe qeverisja e MSRR-së
 - 2.2 Analiza Hendekut e praktikës aktuale të sigurisë rrugore brenda pesë shtyllave të OKB-së për sigurinë rrugore
 - 2.3 Boshllëqet e identifikuar në sistemet mbështetëse për monitorim/vlerësim të suksesshëm të sigurisë rrugore të bazuar në të dhëna
3. NJË PANORAMË E GJENDJES SË SIGURISË RRUGORE NË SHQIPËRI
 - 3.1 Performanca e sigurisë rrugore në Shqipëri
 - 3.2 Sfidat kryesore të identifikuar
 - 3.2.1 Grupet e Rrezikuara të Përdoruesve të Rrugës
 - 3.2.2 Sjellje të rrezikshme
4. NJË QASJE, KUADËR DHE VISION/QËLLIM/OBJEKTIVA/TARGETE STRATEGJIKË
 - 4.1 Një qasje strategjike
 - 4.2 Kuadri
 - 4.2.1 Një Plan Veprimi me faza
 - 4.2.2 Skenarët e Sigurisë Rrugore
 - 4.3 Vizioni/Qëllimi/Objektivat/Synimet
5. FUSHAT PRIORITARE TË NDËRHYRJES PËR VEPRIM

5.1 Menaxhimi i Sigurisë Rrugore

5.1.1 Përmirësimi i kuadrit legjislativ për menaxhimin e sigurisë rrugore

5.1.2 Përmirësimi i kapaciteteve institucionale për sigurinë rrugore (ndërtimi i kapaciteteve)

5.1.3 Përmirësimi i komunikimit, koordinimit dhe bashkëpunimit të aktorëve kyç të sigurisë rrugore

5.1.4 Përmirësimi i financimit dhe shpërndarjes së burimeve për sigurinë rrugore

5.1.5 Përmirësimi i sistemeve mbështetëse të sigurisë rrugore

5.1.6 Mbështetja për kalimin e përdoruesve drejt mënyrave më të sigurta të transportit

5.2 Rrugë dhe mobilitet më i sigurt, përfshirë shpejtësinë e sigurt

5.2.1 Përmirësimi i planifikimit, projektimit, ndërtimit dhe mirëmbajtjes së rrugëve

5.2.2 Hartimi dhe zbatimi i treguesve të vlerësimit të sigurisë për infrastrukturën rrugore kombëtare

5.2.3 Përmirësimi i sigurisë rrugore në rrugët kombëtare dhe në vendndodhjet rrugore me risk të shtuar për përdoruesit e rrezikuar të rrugës

5.2.4 Shpejtësitë e sigurta si thelb i QSS-së dhe i sigurisë së infrastrukturës

5.2.5 Forcimi i kapaciteteve institucionale të administratave rrugore

5.3 Automjete më të sigurta

5.3.1 Përmirësimi dhe kontrolli i gjendjes teknike të mjeteve

5.3.2 Kontrolli të specializuara/të orientuara në rrugë (peshimi i mjeteve dhe inspektime teknike rrugore)

5.3.3 Zbatimi i acquis të BE-së për miratimin e tipit të mjeteve dhe promovimi i përdorimit të mjeteve me sisteme të avancuara sigurie (ADAS)

5.3.4 Kushte për futjen e sigurt në qarkullim të mjeteve të mikro-mobilitetit në qarkullimin rrugor

5.4 Përdorues Rrugorë më të Sigurt

5.4.1 Përmirësimi në sistemin e edukimit për sigurinë rrugore

5.4.2 Përmirësimi dhe intensifikimi i fushatave të ndërgjegjësimit parandalues

5.4.3 Përmirësimi i sistemit të zbatimit të ligjit

5.4.4 Monitorimi i nivelit të njohurive, qëndrimeve dhe sjelljes së sigurt të përdoruesve të rrugës

5.5 Kujdesi pas aksidentit dhe rehabilitimi

5.5.1 Përmirësimi dhe standardizimi i komunikimit ndërmjet shërbimeve të para pas një aksidenti rrugor

5.5.2 Përmirësimi i ekspertizës, kompetencës dhe trajnimit të personelit të shërbimeve të urgjencës për veprimet pas aksidenteve

5.5.3 Përmirësimi i regjistrave spitalorë dhe i komunikimit me Policinë Rrugore në lidhje me pacientët e përfshirë në aksidente

5.5.4 Futja e shkallës së dëmtimit MAIS3+

5.5.5 Përmirësimi i shërbimeve të rehabilitimit

6. MENAXHIMI, ZBATIMI DHE MONITORIMI I STRATEGJISË PËR SIGURINË RRUGORE

6.1 Modeli i Qeverisjes dhe Koordinimit (përgjegjësi e përbashkët)

6.2 Financimi dhe investimet

6.3 Monitorimi, raportimi dhe vlerësimi i performancës

7. STRUKTURA E PLANIT TË VEPRIMIT PËR SIGURINË RRUGORE QË SHOQËRON STRATEGJINË

Referencat

Lista e figurave

Figura 1 1: Ulja e fataliteteve në periudhën 2011–2020

Figura 2 1: Pesë shtylla të OKB-së për sigurinë rrugore

Figura 3-1: Numri i vdekjeve në aksidente rrugore në Shqipëri nga viti 2010 deri në vitin 2024

Figura 3-2: Shkalla e vdekshmërisë për milion banorë (2023). (Burimi: Baza e të dhënave të kujdesit të BE-së dhe INSTAT)

Figura 3-3: Aksidentet e përdoruesve të rrugës (sipas kategorisë së përdoruesve), 2021–2024

Figura 3 4: Fatalitetet e përdoruesve të rrugës, 2021–2024

Figura 3 5: Lëndime të rënda dhe të lehta të përdoruesve të rrugës, 2021–2024

Figura 3 6: Sjelljet e këmbësorëve në aksidentet rrugore, 2021–2024

Figura 3 7: Fatalitetet e të moshuarve sipas llojit të përdoruesit të rrugës, 2021–2024 (Burimi: Ministria e Punëve të Brendshme)

Figura 3 8: Fatalitetet e fëmijëve sipas llojit të përdoruesit të rrugës, 2021–2024

Figura 3 9: Udhëzime për “Më të Sigurt për në Shkollë”, për të rritur sigurinë rrugore në afërsi të institucioneve arsimore, p.sh., shkollave. (Burimi: Sekretariati i Përhershëm i Komunitetit të Transportit)

Figura 3 10: Fatalitetet e përdoruesve të rrugës, përfshirë shkallën e vdekshmërisë për motoçiklistët, 2021–2024

Figura 3 11: Shpejtësia si një problem i madh në rrugët e Shqipërisë

Figura 3 12: Personat e vrarë në aksidente sipas shkaktit të aksidentit, 2023

Figura 4 1: Hierarkia e rezultateve të Sistemit të Sigurt në nivelin e BE-së

Figura 4 2: Veprime me faza gjatë periudhës 2021–2030, me disa rezultate të mundshme

Figura 4 3: Skenarët e Sigurisë Rrugore për periudhën 2021–2030

Lista e tabelave

Tabela 4 1: TKP-të kryesore dhe përkufizimet e tyre

Tabela 7 1: Përmbajtja e propozuar e Planit të Veprimit për Sigurinë Rrugore (PVSSRR)

1. Hyrje

Është fakt i ditur se fatalitetet dhe lëndimet në trafikun rrugor janë një nga shqetësimet kryesore të shëndetit publik në nivel global, pasi 1.19 milion njerëz humbin jetë çdo vit si pasojë e aksidenteve rrugore. Për ta adresuar këtë problematikë, janë ndërmarrë një numër iniciativash me shtrirje në mbarë botën, ku përfshihen:

- Objektivat e Zhvillimit të Qëndrueshëm (OZHQ) të Organizatës së Kombeve të Bashkuara: siguria rrugore është e integruar në OZHQ, veçanërisht në Objektivin 3.6 (përgjysmimi i fataliteteve dhe lëndimeve në trafikun rrugor global deri në vitin 2020) dhe Objektivin 11.2 (ofrimi i sistemeve të transportit të sigurta, të përballueshme financiarisht dhe të qëndrueshme deri në vitin 2030);

- Një Dekadë Veprimi për Sigurinë Rrugore (2021–2030): kjo iniciativë, e shpallur në Rezolutën e OKB-së A/RES/74/299, vendos si objektiv përgjysmimin e fataliteve dhe lëndimeve të rënda serioze në trafikun rrugor deri në vitin 2030. Ajo mbështetet nga Plani Global i cili ofron një kuadër për arritjen e këtij qëllimi nga shtetet;

- Kuadri i Politikave të BE-së për Sigurinë Rrugore 2021–2030: ky dokument përshkruan qasjen strategjike të BE-së ndaj sigurisë rrugore për dekadën, me fokus në Qasjen e Sistemit të Sigurt (QSS) dhe synon të përgjysmojë numrin e fataliteteve dhe lëndimeve të rënda brenda vitit 2030;

- Deklarata e Valetës mbi Sigurinë Rrugore: një angazhim nga Vendet Anëtare të BE-së për të përmirësuar sigurinë rrugore dhe për të arritur objektivin afatgjatë për eliminimin e çdo humbje jete;

- Strategjia e Mobilitetit të Qëndrueshëm dhe të Zgjuar: kjo strategji përfshin masa për të rritur sigurinë rrugore si pjesë e objektivave më të gjera të mobilitetit të qëndrueshëm; dhe

- Plani Strategjik i Veprimit i BE-së për Sigurinë Rrugore: është pjesë e Paketës së Tretë të Mobilitetit të BE-së, duke përcaktuar masa dhe objektiva për periudhën 2021–2030.

Të gjitha iniciativat (dokumentet) globale të përmendura më sipër kërkojnë veprime urgjente dhe angazhime më të forta nga një gamë e gjerë palësh të interesuara lidhur me sigurinë rrugore, përfshirë organet qendrore të qeverisjes, institucionet publike dhe subjektet e organizatat private, organet e qeverisjes vendore, ofruesit e financimit, etj. Zakonisht, pothuajse të gjitha dokumentet në nivel global u bëjnë thirrje qeverive që ta bëjnë sigurinë rrugore një përparësi politike, të sigurojnë financim

të qëndrueshëm dhe të zbatojnë veprime strategjike, të bazuara në evidenca, për të reduktuar numrin e fataliteteve dhe lëndimeve në qarkullimin rrugor. Këto dokumente që lidhen me sigurinë rrugore theksojnë nevojën për një koordinim të qëndrueshëm ndërsektorial (duke angazhuar ministrinë përgjegjëse për rendin publik, transportin, shëndetësinë, arsimin, mjedisin dhe ministri të tjera) dhe integrimin e aspektit të sigurisë në të gjitha planifikimet, aktet ligjore dhe nënligjore për infrastrukturën rrugore. Përveç kësaj, këto dokumente gjithashtu i nxisin vendet të promovojnë mobilitet të sigurt, të gjelbër dhe të barabartë (p.sh., duke investuar në alternativa më të mira për të ecur në këmbë, me biçikletë apo përmes transportit publik, etj.). Zakonisht, dokumentet e orientuara drejt sigurisë rrugore theksojnë rëndësinë e bashkëpunimit ndërkombëtar: ato bëjnë thirrje për më shumë shkëmbim të njohurive, mbështetje teknike, transferim teknologjie dhe kërkime në teknologji inovative (p.sh., inteligjencë artificiale) midis vendeve, për të përmirësuar sigurinë rrugore, si dhe bashkëpunim më të ngushtë me shoqërinë civile dhe universitetet.

Siguria rrugore është një nga prioritetet e shëndetit publik dhe zhvillimit në Shqipëri. Pavarësisht përmirësimeve pozitive vitet e fundit, Shqipëria ende përballlet me sfida të rëndësishme në lidhje me reduktimin e fataliteteve dhe lëndimeve të rënda si pasojë e aksidenteve rrugore.

Strategjia aktuale synon ta përafrojë Shqipërinë me standardet e Bashkimit Evropian (BE) duke zbatuar **qasjen “Vizioni Zero”**, që synon drejt eliminimit në “zero” të fataliteteve dhe lëndimeve të rënda si pasojë e aksidenteve rrugore brenda vitit 2050.

Është e rëndësishme të theksohet se Strategjia për Sigurinë Rrugore (SSRr) 2030 ndjek parimet e **Qasjes së Sistemit të Sigurt (QSS)**, duke u përqendruar tek përmirësimi i menaxhimit të sigurisë rrugore, infrastruktura më e sigurt, automjetet, përdoruesit e rrugës dhe reagimet ndaj emergjencave.

Strategjia është hartuar për të ngritur standardet e sigurisë rrugore të Shqipërisë në një nivel më të lartë në mënyrë që të përmbushën standardet e BE-së. SSRr mbështetet në praktikën më të mira nga vendet më të suksesshme të BE-së, duke marrë parasysh nevojat specifike të Shqipërisë.

Ndërsa dekada e dytë e Veprimit (2021–2030) është në mes të zbatimit të saj, ndërsa është bërë progres në disa fusha, duhet bërë shumë më tepër për të përmbushur objektivin e dekadës: përgjysmimi i numrit të vdekjeve dhe lëndimeve të rënda si pasojë e aksidenteve rrugore. Kjo është arsyeja pse është përgatitur Strategjia e dytë për Sigurinë Rrugore (SSRr) dhe Plani i saj i Veprimit (PVSRr). Këto dokumente strategjike janë hartuar bazuar në praktikën më të mira nga vendet më të suksesshme të BE-së, duke përfshirë vendet e rajoneve fqinje dhe vendet me një madhësi dhe gjatësi të ngjashme të rrjetit rrugor me Shqipërinë, duke marrë parasysh nevojat specifike të Shqipërisë, të tilla si përmirësimi i zbatimit të ligjit dhe sjelljes së përdoruesve të rrugës, modernizimi i infrastrukturës dhe rritja e ndërgjegjësimit publik për çështjet që lidhen me sigurinë rrugore.

1.1 Kostot e aksidenteve rrugore

Përveç jetëve të humbura dhe vuajtjeve të mëdha njerëzore/familjare që shkakton çdo aksident tragjik në qarkullimin rrugor, ato kanë edhe ndikim ekonomik që lidhen me kostot direkte, siç janë shpenzimet mjekësore, shërbimi i urgjencës, dëmtimi i automjeteve dhe dëmtimi i infrastrukturës, si dhe kostot indirekte, siç është ulja e produktivitetit dhe humbja e të ardhurave (të një familjeje dhe të vendit në përgjithësi).

Në shumicën e aksidenteve të qarkullimit rrugor në vend, ka pasoja serioze socio-ekonomike. Shumica e pasojave mund të shprehen ekonomikisht në formën e kostove, humbjeve dhe dëmeve. Shkalla dhe rëndësia e plotë e këtyre pasojave shpesh nuk është e dukshme pasi ato shkarkohen në disa sektorë, p.sh., brenda sektorit të shëndetësisë, sektorit të punësimit, duke shkaktuar kosto tek individët dhe familjet. Nga ana tjetër, nëse pasojat e aksidenteve rrugore nuk kuptohen, është e vështirë të pritët që vendimmarrësit të jenë të gatshëm të bëjnë investime për të zvogëluar risqet nga qarkullimi rrugor.

Kostot e aksidenteve në Shqipëri janë vlerësuar në “Udhëzimet e Programit të Veprimit Masiv” të hartuara si në kuadër të Projektit të Bankës Botërore e vitit 2021: “Projekti i Mirëmbajtjes dhe Sigurisë Rrugore të Bazuar në Rezultate “ 2021. Këto kosto u vlerësuan si më poshtë: kostoja e aksidenteve me pasojë fatale 135 391 EUR, e të plagosurve rëndë: 22 988 EUR dhe e të plagosurve lehtë: 2 526 EUR. Bazuar në këto vlerësime, kostot totale të aksidenteve në Shqipëri u vlerësuan në 35.3 milionë EUR për vitin 2018.

Ka metoda të njohura gjerësisht për vlerësimin e kostove ekonomike. Modeli i parë është hartuar nga Programi Ndërkombëtar i Vlerësimit të Rrugëve (iRAP) dhe Instrumenti Global për Sigurinë Rrugore i Bankës Botërore dhe i dyti, në kuadër të Projektit të financuar nga BE: “*SafetyCube*” (2017) i cili është konfirmuar në Manualin e KE-së mbi kostot e jashtme të transportit (2019). Sipas modelit iRAP¹, një kosto e vlerësuar e aksidenteve rrugore (vlerat nominale) në Shqipëri duke përdorur Produktin e Brendshëm Bruto/frymë për vitin 2023 dhe të dhënat në lidhje me fatalitetet dhe personat e plagosur rëndë vlerësohen në 413 milionë dollarë amerikanë, që është rreth 1.7% e PBB-së.

Për më tepër, metodologjia e përdorur në vendet e BE-së² tregon vlerësime dukshëm më të larta, pasi, sipas metodologjisë së pranuar nga BE, niveli i kostove ekonomike vjetore në Shqipëri vlerësohet në 2 224 851 419 dollarë amerikanë, që është rreth 9% e PBB -së dhe mbi pesë herë më i lartë se vlerat e modelit të vlerësimit iRAP.

Përpyekjet e koordinuara për të zvogëluar aksidentet rrugore jo vetëm që do të lejojnë shpëtimin e jetëve njerëzore, por gjithashtu do të kursejnë një sasi të konsiderueshme parash për vendin dhe këto kursime mund të përdoren për të përmirësuar sektorë kyç si arsimi, kujdesi shëndetësor, etj. Prandaj, të gjitha rekomandimet/ndërhyrjet prioritare të propozuara brenda Planit Veprimit Sigurisë Rrugore duhet të zbatohen, duke pasur parasysh këtë përfitim shtesë dhe një potencial të madh për kursime.

Analiza e kostove socio-ekonomike të aksidenteve rrugore përdoret si bazë për analizat e ardhshme që do sjellin masat përmirësuese.

1.2 Mësimet e nxjerra nga Strategjia e parë e Sigurisë Rrugore e Shqipërisë

SSRr e parë u përgatit në vitin 2010 me mbështetjen e Bankës Botërore dhe konsulencën e *SweRoad*. SSRr mbështetet në udhëzimet e dhëna në Strategjinë e parë Rajonale për Sigurinë Rrugore, të hartuar nga Projekti SEETO (Observatori Evropian i Transportit për Evropën Juglindore), si dhe në dokumentet ndërkombëtare që lidhen me sigurinë rrugore. Kjo ishte një qasje e përshtatur që përdori “*Vizionin Zero*” si parimin udhëzues për herë të parë. SSRr ishte një dokument afatgjatë që u pasua nga një Plan Veprimi. Masat e propozuara u shpërndanë midis 15 sektorëve dhe u zgjodhën për të mbuluar të gjithë sektorët e sigurisë rrugore, me një theks të veçantë në pesë drejtimit e mëposhtme me ndikim më të fortë dhe më të shpejtë: shpejtësia, zbatimi i ligjit, drejtimi i pakujdesshëm i mjetit, edukimi i përdoruesve të rrugës, krijimi i një mjedisi rrugor të sigurt dhe miqësor (auditimi i sigurisë rrugore dhe përmirësimi i pikave të zeza), etj.

Vizioni i SSRr-së ishte: “*Shqipëria do të përpiqet të bëhet një nga vendet më të sigurta në rajon për sa i përket Sigurisë Rrugore*”. Qëllimi ishte të arrihej një përmirësim i ndjeshëm në sigurinë rrugore në Shqipëri brenda vitit 2020, në mënyrë që risqet për humbje jete dhe lëndime si pasojë e aksidenteve rrugore të reduktoheshin me 50% krahasuar me 2009. Së fundmi, SSRr përmbante targetet e mëposhtme: uljen e vdekjeve/10,000 automjete (risk qarkullimi) me rreth 50%, ose nga 9.45 në vitin 2009 në rreth 5 brenda vitit 2020, uljen e fataliteteve/100,000 banorë (një risk publik) me rreth 50% nga 11.8 në vitin 2009 në rreth 6.0 brenda vitit 2020, uljen e fataliteteve me 30% nga shifra e vitit 2009 deri në vitin 2015.

SSRr u miratua zyrtarisht nga Qeveria Shqiptare në vitin 2011 dhe u zbatua përmes Planit të Veprimit.

Gjatë zbatimit të SSRr-së, u arritën rezultatet e mëposhtme në lidhje me uljen e numrit të vdekjeve si pasojë e aksidenteve rrugore (Figura 1-1).

Siç tregohet në Figurën 1-1, SSRr dhe plani i saj i veprimit (PVSRr) rezultuan efektivë, duke arritur një ulje të viktimitave me 44% nga viti 2011 deri në vitin 2020. Ky është një rezultat shumë i

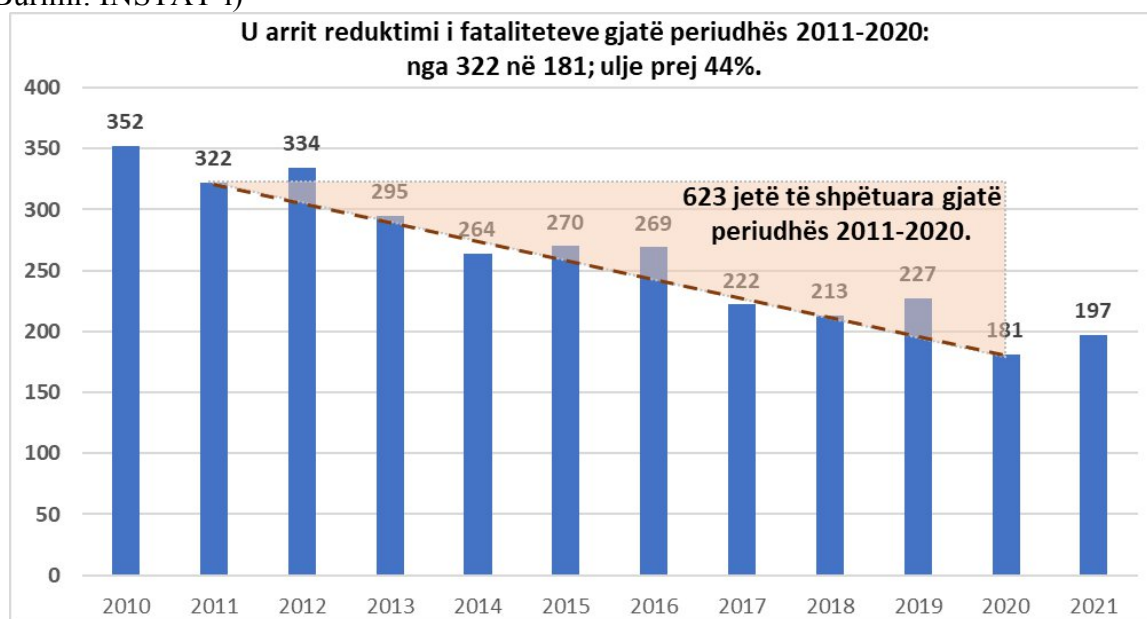
¹https://resources.irap.org/Research/iRAP_report_the_true_cost_of_road_crashes_EN.pdf?_gl=1*1wilnzn*_ga*NzQxMTcyMzMxLjE3MzkzNTA1OTA.*_ga_HK6PSM29PR*MTc0NDAYMTY0OC4zLjEuMTc0NDAYMTczOS4wLjAuMA

² http://publications.europa.eu/resource/cellar/e021854b-a451-11e9-9d01-01aa75ed71a1.0001.01/DOC_1.

mirë, i cili tregon se objektivi i vendosur për dekadën nga SSRr, për një ulje me 50% të numrit të vdekjeve, u arrit pothuajse plotësisht.

Trendi i vërejtur në numrin e viktimave të aksidenteve rrugore tregon se vendi arriti të zbatojë një sërë masash të ashtuquajtura “lehtësisht të arritshme” që sjellin rezultatet e para relativisht shpejt (këto ishin masat fillestare shumë efektive, të tilla si përmirësimi i zbatimit të ligjit, edukim më i mirë, projektimi/ndërtimi më i mirë i rrugëve, si dhe konsolidimi i shërbimeve të kërkim shpëtimit). Zakonisht, hapat pasues në sigurinë rrugore (SSRr e dytë) dhe targeti/et e tyre janë shumë më komplekse për t’u arritur për shkak se masat më të lehta për t’u arritur janë zbatuar tashmë. Në të njëjtën kohë, është e nevojshme të bëhen shumë përpjekje dhe të alokohen fonde për zbatimin e një spektri të gjerë ndërhyrjesh në mënyrë që të përmirësohet më tej situata dhe të arrihen objektivat që janë vendosur. Në këtë kontekst, njohja e mësimave të nxjerra nga SSRr e parë dhe zbatimi i asaj çka nuk u arrit nga strategjia e parë, është shumë e rëndësishme për suksesin e strategjisë së dytë.

Figura 0-1. Ulja e fataliteteve në periudhën 2011–2020
(Burimi: INSTAT-i)



SSRr e parë kontriboi në forcimin e një sistemi të Menaxhimit të Sigurisë Rrugore (MSRr) në fillim të zbatimit të tij, kur Komiteti Ndërmnistror i Sigurisë Rrugore, KNSRR, ishte aktiv.

Në fillim të zbatimit të SSRr-së, u zbatuan një numër përmirësimesh në Databazën e Aksidenteve, oficerët e Policisë Rrugore u trajnuan për përdorimin e saj dhe u pajisën me automjete dhe pajisje bazë për zbatimin. Përveç kësaj, kuadri ligjor u përmirësua (kryesisht, rishikimi i Kodit Rrugor dhe akteve nënligjore në zbatim të tij) për të mbështetur MSRr. Në të njëjtën kohë, u realizuan një sërë përmirësimesh në infrastrukturën rrugore (ndërtime, rikonstruksione dhe rehabilitime).

Paralelisht me zhvillimin e MSRr, Shqipëria prezantoi Instrumentet e Menaxhimit të Sigurisë së Infrastrukturës Rrugore (MSIRr), të tilla si: Auditimi i Sigurisë Rrugore, Kontrolli i Sigurisë Rrugore dhe Menaxhimi i Pikave të Zeza. Këto instrumente të MSIRr u ndërmorën fillimisht nga IFN-të (BB, BERZH, BEI, etj.) dhe ekipi i parë i auditorëve/inspektorëve u trajnua dhe u certifikua për zbatimin e instrumenteve të MSIRr-së.

Për më tepër, u forcua Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor. Në atë periudhë, u realizuan përmirësime profesionale lidhur me kursin për marrjen e lejedrejtimit për drejtues automjeti, kursin për drejtues profesionist të automjeteve, si dhe për trajnuesit e autoshkollave. Gjithashtu, u realizuan trajnime të autoriteteve mbikëqyrëse në fushën e tahografëve.

U vunë re mangësi në zbatimin e SSRr së parë, të tilla si: mungesa e organizimit dhe menaxhimit të mirë të sigurisë së qarkullimit rrugor, ndërgjegjësimi i pamjaftueshëm i vendimmarrësve në lidhje me nevojën për investime në sigurinë e qarkullimit rrugor, mungesa e planifikimit të qëndrueshëm për ndërtimin dhe forcimin e kapaciteteve të subjekteve në fushën e sigurisë së qarkullimit rrugor,

angazhimi i pamjaftueshëm i individëve dhe subjekteve të caktuara, bashkëpunimi ndërkombëtar dhe zbatimi i praktikave të suksesshme të pamjaftueshëm, mungesa e analizave të rregullta të ekspertëve dhe raportimit të përhershëm të cilësisë mbi sigurinë e qarkullimit rrugor, mungesa e vullnetit për të monitoruar rregullisht zbatimin e masave dhe aktiviteteve dhe për të shqyrtuar arritjen e qëllimeve të përcaktuara, komunikimi, koordinimi dhe bashkëpunimi i kufizuar i subjekteve të rëndësishme, mbështetje financiare e kufizuar, etj.

Plani i Veprimit për zbatimin e Strategjisë së parë Kombëtare parashikonte realizimin e një sërë masash të shpërndara në 15 sektorë, megjithatë, nuk pati ndjekje nga afër të zbatimit të tyre apo përfundime të qarta se cilat masa kanë qenë efikase dhe cilat masa (dhe pse) nuk kanë dhënë rezultatet e pritura. Prandaj, janë bërë vetëm vëzhgime dhe vlerësime të përgjithshme në lidhje me suksesin e SSRr së parë:

- Administrimi – një nivel mesatar/i ulët zbatimi;
- Sistemi i Informacionit për Aksidentet Rrugore – nivel i lartë zbatimi;
- Planifikimi dhe projektimi i sigurt i rrugëve – nivel i mesëm/i ulët zbatimi;
- Përmirësime në vendndodhje të rrezikshme – nivel i lartë zbatimi;
- Edukimi për sigurinë rrugore të nxënësve të shkollave – nivel i mesëm zbatimi;
- Trajnimi, testimi dhe licencimi i drejtuesve të automjeteve – nivel i lartë/i mesëm zbatimi;
- Fushatat publicitare për sigurinë rrugore – nivel i ulët zbatimi;
- Standardet e sigurisë së automjeteve dhe kolaudit – nivel i mesëm zbatimi;
- Legjislacioni i qarkullimit rrugor – nivel i lartë/i mesëm zbatimi;
- Zbatimi i ligjit nga ana e policisë rrugore – nivel i lartë/i mesëm zbatimi;
- Shërbimi i urgjencës – nivel i lartë zbatimi;
- Llogaritja e kostos së aksidenteve rrugore – nivel i ulët zbatimi;
- Hulumtimi lidhur me sigurinë rrugore – nivel i ulët zbatimi; dhe
- Financimi i sigurisë rrugore – nivel i ulët ose pa vlerësim (n/a) për shkak të kërkesave të kufizuara për financim të Sigurisë Rrugore.

Të gjitha mësimet e nxjerra nga zbatimi i SSRr të parë në Shqipëri u përdoren gjatë përgatitjes dhe do të konsiderohen gjatë zbatimit të SSRr-së së dytë.

1.3 Mësime të nxjerra nga vendet me performancën më të mirë në BE; hapat e mundshëm përpara të Shqipërisë

Shqipëria, si shumë vende të tjera, është e përkushtuar për të bërë përmirësime në sigurinë rrugore. Një nga mënyrat e sigurt është përdorimi i mësimave të nxjerra nga vendet evropiane me performancën më të mirë, si Suedia, Holanda dhe Mbretëria e Bashkuar. Masat e aplikuara në këto vende kanë vërtetuar se është e mundur të reduktohen ndjeshëm aksidentet, duke kombinuar politika të zgjuara, zbatim të fortë të rregullave, infrastrukturë më të zgjuar dhe një ndryshim në mënyrën se si shoqëria mendon për sigurinë rrugore. Shqipëria mund t'i adoptojë këto praktika më të mira, duke marrë parasysh edhe nevojat dhe kontekstin e saj unik. Nëse do t'i përmbledhnim, këto praktika bazohen në konceptet e mëposhtme:

- **“Vizioni Zero” – që do të thotë se brenda vitit 2050, humbjet e jetës dhe lëndimet e rënda në rrugët e Shqipërisë duhet të eliminohen totalisht.** Kjo është një ide e fuqishme që merr parasysh gabimin njerëzor dhe përpiqet të krijojë një sistem rrugor ku gabimet nuk çojnë në tragjedi. Kjo ide nuk është vetëm teorike, po ajo tashmë është aplikuar dhe funksionon në vende të ndryshme në të gjithë botën, ku siguria rrugore është thellësisht e integruar në aspekte të ndryshme të ekonomisë, nga planifikimi urban, tek menaxhimi i trafikut dhe shëndeti.

Për Shqipërinë, miratimi i “Vizionit Zero” si parim udhëzues do të jetë një ndryshim rrënjësor. Nuk ka të bëjë vetëm me vendosjen e objektivave ambiciozë, ka të bëjë me ndryshimin e mënyrës se si e shohim sigurinë rrugore, duke e vendosur atë në qendër të çdo vendimi në lidhje me rrugët, hapësirat urbane dhe politikat e transportit.

- **Qasja e Sistemit të Sigurt (QSS) – është një kuadër gjithëpërfshirës që synon minimizimin e lëndimeve dhe fataliteteve në rrugë.** Parimi i saj qendror është një koncept që jeta dhe shëndeti i njeriut duhet të jenë prioritet mbi çdo gjë, gjatë projektimit dhe funksionimit të sistemeve të

qarkullimit rrugor. Kjo qasje pranon idenë se, ndërsa gabimet njerëzore janë të pashmangshme, vetë sistemi rrugor duhet të projektohet në një mënyrë që parandalon që këto gabime të çojnë në lëndime të rënda ose fatalitete. Elementet kryesore të QSS janë si më poshtë:

- Menaxhimi i Sigurisë Rrugore, duke përfshirë koordinimin efektiv vertikal dhe horizontal të sigurisë rrugore dhe bashkëpunimin midis palëve kryesore të interesit për sigurinë rrugore (MIE, MPB/PRr, MSHMS, MA, DPSHTRR, IT, ARrSH, etj.).

- Rrugë dhe Infrastrukturë e Sigurt, duke përfshirë shpejtësinë e sigurt: projektimi i rrugëve duke pasur parasysh sigurinë, siç janë sinjalistika e duhur, shënjimete e qarta, kalimet e sigurt për këmbësorët dhe infrastruktura që minimizon riskun e aksidenteve. Vendosja e kufijve të shpejtësisë që përputhen me funksionin dhe nivelin e sigurisë së rrugës. Shpejtësitë më të ulëta zvogëlojnë ashpërsinë e aksidenteve dhe përmirësojnë kohën e reagimit.

- Automjete të Sigurta: inkurajimi i përdorimit të automjeteve të pajisura me karakteristika të avancuara sigurie si jastëk ajri, frenim automatik emergjent dhe sisteme kontrolli të stabilitetit, si dhe eliminimi i automjeteve të gjeneratave të vjetra.

- Përdorues të Sigurt të Rrugës: promovimi i sjelljes së përgjegjshme përmes edukimit, zbatimit të ligjit dhe mbështetjes për përdoruesit e rrugës, qofshin ata drejtues, këmbësorë apo çiklistë.

- Reagimi pas Aksidentit: sigurimi i shërbimeve të shpejta dhe efektive të reagimit ndaj emergjencave dhe shërbimeve të rehabilitimit për viktimat e aksidenteve për të zvogëluar pasojat afatgjata të lëndimeve.

QSS nënvizon përgjegjësinë e përbashkët midis individëve, qeverive dhe organizatave për të krijuar një mjedis më të sigurt qarkullimi. Ai zbatohet gjerësisht në vendet me performancën më të mirë.

Si përfundim, Qasja ‘Vizioni Zero’ mund të shërbejë si udhërrëfyes për Shqipërinë, duke e ndihmuar vendin të ndërtojë një të ardhme në të cilën askush nuk humb jetën dhe askush nuk pëson lëndime të rënda në rrugët e vendit. QSS mund të jetë mjeti për arritjen e këtij Vizioni të programuar.

1.4 Procesi i zhvillimit të Strategjisë së dytë të Sigurisë Rrugore

Zhvillimi i SSRr të dytë të Shqipërisë u bazua në një proces sistematik, të bazuar në prova dhe gjithëpërfshirës, në përputhje me praktikën më të mira ndërkombëtare dhe të BE-së. Strategjia është hartuar për të përmbushur objektivat e Politikës së Sigurisë Rrugore të BE-së 2021–2030 bazuar në “Vizionin Zero” të miratuar dhe Qasjen e Sistemit të Sigurt, të cilat pasqyrohen edhe në gjeneratën e dytë të Planit të Veprimit për Sigurinë Rrugore të Traktatit të Komunitetit të Transportit (TCT). Strategjia është plotësisht në përputhje me Strategjinë Kombëtare për Zhvillim dhe Integrim Evropian (SKZHI) 2022-2030.

Zhvillimi i metodologjisë SSRr u bazua në hapat e mëposhtëm:

- Një përgatitje fillestare, prezantimi dhe konsultimi i metodologjisë gjithëpërfshirëse të propozuar për përgatitjen e SSRr;

- Prezantimi dhe komente në lidhje me qasjen e vendimmarrjes të bazuar në të dhëna brenda të pesë shtyllave të sigurisë rrugore të OKB-së (1. Menaxhimi i Sigurisë Rrugore, 2. Infrastruktura Rrugore më e Sigurt, 3. Automjete më të Sigurta, 4. Përdorues më të Sigurt të Rrugës dhe 5. Shërbime pas aksidentit) të Planit Global të Veprimit të Organizatës Botërore të Shëndetësisë, duke përfshirë të gjithë palët kryesore të interesit lidhur me sigurinë rrugore;

- Variablat e përcaktuara në secilën prej pesë shtyllave të SRR me arsyetimin, justifikimin dhe metodologjinë e tyre të llogaritjes;

- Mundësimi i përcaktimit të prioritetëve bazuar në të dhëna që lejon përzgjedhjen e masave; dhe

- Zhvillimi i një databaze mbështetëse të përshtatshme dhe një instrumenti vendimmarrës.

Pas organizimit të dy seminareve në lidhje me metodologjinë me të gjithë palët e interesit, u krye Analiza e Hendekut dhe u hartuan një seri raportesh. Seminari i tretë u organizua pas Analizës së Hendekut dhe një modeli të propozuar të qeverisjes së SRR për të diskutuar/konfirmuar gjetjet, përpara hartimit të tekstit të SSRr.

Pasi u përgatit SSRr, ajo u shpërnda për komente me palët kryesore të interesit të sigurisë rrugore (anëtarë të GNP-së).

Përveç mbështetjes së rregullt të ofruar për përgatitjen e SSRr dhe Planit të saj të Veprimit, edhe pas miratimit zyrtar, zbatimi i tyre do të mbështetet nga disponueshmëria e ekipit ndërkombëtar të ekspertëve, sipas nevojës dhe në përputhje me pritshmëritë e Qeverisë Shqiptare.

2. GJETJET KRYESORE NGA ANALIZA E HENDEKUT PËR SIGURINË RRUGORE NË LIDHJE ME ZBATIMIN E STRATEGJISË

Kuptimi i situatës aktuale të sigurisë rrugore në Shqipëri, përcaktimi i gjendjes së dëshiruar të sigurisë rrugore dhe identifikimi i ndërhyrjeve transformuese, janë hapat kryesorë në arritjen e Menaxhimit të suksesshëm të Sigurisë Rrugore (MSRr).

Analiza e Hendekut në lidhje me SSRr kryhet bazuar në tre aspekte: shqyrtimi i kapacitetit institucional për sigurinë rrugore, përfshirë qeverisjen e MSRr, Analiza e Hendekut të praktikës aktuale të MSRr brenda pesë shtyllave të OKB-së për sigurinë rrugore (dekada e parë) dhe boshllëqet e identifikuar brenda sistemeve mbështetëse, për një monitorim/vlerësim të suksesshëm të sigurisë rrugore, të bazuar në të dhëna.

Figura 2-1. Pesë shtylla të OKB-së për sigurinë rrugore

(Burimi: Plani Global për Dekadën e Veprimeve për Sigurinë Rrugore 2011–2020)

Shtylla 1 Menaxhimi i sigurisë rrugore	Shtylla 2 Rrugë dhe mobilitet më i sigurt	Shtylla 3 Automjete më të sigurta	Shtylla 4 Përdorues rrugësh më të sigurt	Shtylla 5 Reagimi pas aksidenteve
---	--	--	---	--

2.1 Rishikimi i kapacitetit institucional të sigurisë rrugore dhe qeverisja e MSRr

Gjatë dekadës së fundit (zbatimi i SSRr të parë), Shqipëria arriti të krijojë sistemin e MSRr dhe, aktualisht, ka një numër institucioneve të angazhuara me MSRr, përfshirë:

- Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë me institucionet e saj të varësisë (Drejtoria e Shërbimeve të Transportit Rrugor, Autoriteti Rrugor Shqiptar dhe Instituti i Transportit);
- Ministrinë e Punëve të Brendshme dhe institucionet e saj të varësisë (Drejtoria e Policisë Rrugore dhe Sektorët e Rendit Publik - operatorët 112);
- Ministrinë e Shëndetësisë dhe Mirëqenies Sociale me institucionet e saj të varësisë (Qendrat Shëndetësore, Qendra Kombëtare e Urgjencës Mjekësore (QKUM) dhe Reagimi ndaj Emergjencave në Shqipëri 127);
- Ministrinë e Arsimit me institucionet e saj të varësisë (ASCAP – Agjencia e Sigurimit e Cilësisë së Arsimit Parauniversitar dhe Qendra e Shërbimeve Arsimore);
- Bashkitë (Policia Bashkiake, strukturat e rrugëve dhe qarkullimit, strukturat e planifikimit urban dhe ato të transportit urban, etj.);
- Akademinë (universitete dhe fakultete të ndryshme);
- Shoqata profesionale (një numër organizatash profesionale në fusha të ndryshme që lidhen me transportin rrugor, sigurinë rrugore dhe të drejtat e pasagjerëve/përdoruesve);
- Sektorin Privat (Shoqata e Kompanive të Sigurimeve të Shqipërisë); dhe
- Shoqëria Civile (OJF të ndryshme).

Secili prej institucioneve të specifikuar më sipër ka vendin e vet në sistemin MSRr, megjithatë, duke marrë parasysh vizionin dhe objektivat shumë ambicioze të SSRr, kapacitetet e këtyre institucioneve duhet të përmirësohen në mënyrë që të përshtaten me praktikën më të mira për sigurinë rrugore në mënyrat e propozuara më poshtë:

- Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë me institucionet e saj të varësisë: ekziston një nevojë e fortë për të forcuar qeverisjen e sigurisë rrugore të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE) duke përmirësuar funksionet e sigurisë rrugore të një agjencie kryesore të sigurisë rrugore si: DPSHTRR, si dhe duke përmirësuar performancën e Institutit të Transportit (IT);
- Ministria e Punëve të Brendshme me institucionet e saj të varësisë: databaza aktuale e aksidenteve duhet të përmirësohet (në thelb dhe në aspektin teknologjik) dhe Policia Rrugore duhet të trajnohet mbi përdorimin e saj.

- Ministria e Shëndetësisë dhe Mirëqenies Sociale me institucionet e saj të varësisë: sektori i shëndetësisë ka nevojë për përmirësimin e sistemit të informacionit spitalor në lidhje me aksidentet dhe lidhje më të mirë me databazën e Ministrisë së Punëve të Brendshme;

- Ministria e Arsimit me institucionet e saj të varësisë, shkollat fillore kanë një kurrikul për sigurinë rrugore, megjithatë, materialet mësimore në përdorim të përmirësuara të futen në ushtrime praktike;

- Bashkitë: ekziston një nevojë e fortë për një angazhim më të thellë të komuniteteve lokale në punën e sigurisë rrugore dhe një koordinim më të mirë vertikal të aktiviteteve të sigurisë rrugore;

- Akademia: universitetet duhet të pranojnë më shumë angazhime në punën kërkimore dhe transferimin e njohurive për sigurinë rrugore;

- Shoqatat Profesionale: angazhimi i tyre për sigurinë rrugore është i vogël dhe kjo duhet të përmirësohet;

- Sektori Privat: kompanitë e sigurimeve nuk janë shumë të përfshira në çështjet e sigurisë rrugore dhe kjo situatë duhet të ndryshojë, prandaj ka hapësirë për përmirësim;

- Shoqëria Civile: ekziston nevoja për një angazhim më të konsiderueshëm të OJQ-ve në çështjet e sigurisë rrugore.

Të gjitha boshllëqet e specifikuar më sipër do të mbulohen nga fushat prioritare të ndërhyrjes së SSRr, si dhe në Planin e saj të Veprimit në më shumë detaje.

Këto përmirësime të palëve kryesore të interesit për sigurinë rrugore, duke përfshirë qeverisjen e MSRr, do të mundësojnë krijimin e një baze të mirë për përmirësimin e MSRr dhe zbatimin e ndërhyrjeve të identifikuar dhe të nevojshme për sigurinë rrugore.

2.2 Analiza Hendekut e praktikës aktuale të sigurisë rrugore brenda pesë shtyllave të OKB-së për sigurinë rrugore

Gjatë përcaktimit të standardeve të sigurisë rrugore u identifikuan mangësitë e mëposhtme të sigurisë rrugore, brenda pesë shtyllave të OKB-së:

- **Shtylla 1 (Menaxhimi i Sigurisë Rrugore):** aspektet e mëposhtme të sigurisë rrugore kanë nevojë për vëmendje dhe përmirësime shtesë:

- Një agjenci/strukture kryesore e sigurisë rrugore dhe, veçanërisht, mekanizma koordinimi të sigurisë rrugore;

- Strategjia për Sigurinë Rrugore dhe Planin e saj të Veprimit, me objektiva realistë dhe afatgjatë mungon plotësisht;

- Sistemet mbështetëse të sigurisë kanë nevojë për përmirësime të konsiderueshme (një databazë për aksidentet, një databazë për shëndetin, për rrugët, integrimi i një regjistri qendror të automjeteve, etj.).

- **Shtylla 2 (Rrugë të Sigurta dhe Lëvizshmëri):** aspektet e mëposhtme të sigurisë rrugore kanë nevojë për vëmendje dhe përmirësime shtesë:

- Ekziston nevoja për forcimin e kapaciteteve të ARSH-së (krijimi i një strukture të dedikuar për sigurinë rrugore);

- Planifikimi i qëndrueshëm dhe i sigurt, si dhe arritja e rrugëve të reja më të sigurta, kanë nevojë për përmirësime mesatare deri të larta, ndërsa funksionimi i sigurt i rrjetit ekzistues rrugor ka nevojë për përmirësime të lehta, duke marrë parasysh se shumë investime janë në proces. Sistemi i Menaxhimit të Vlerësimit të Rrugëve ka nevojë për përmirësime të konsiderueshme;

- Ndërtimi i kapaciteteve, kërkimi dhe transferimi i njohurive duhet të përmirësohen ndjeshëm.

- **Shtylla 3 (Automjete të Sigurta):** aspektet e mëposhtme të sigurisë rrugore kanë nevojë për vëmendje dhe përmirësime shtesë:

- Ekziston nevoja për përmirësimin e kontrolleve rrugore/kontrolleve periodike teknike të automjeteve dhe detektimin e automjeteve mbipeshë, përmirësimin e zbatimit të rregullave për transportin e mallrave të rrezikshme në rrugë, si dhe përmirësimin e sigurisë së përdorimit të pajisjeve të mikro-mobiliteteve;

- Rritja e ndërgjegjësimit mbi Programin Evropian të Vlerësimit të Makinave të Reja dhe automjete më të sigurta duhet të përfshihet në fushatat publike;

- Qeveria duhet të rrisë lehtësimin e përdorimit të automjeteve më të sigurta dhe më ekologjike.

- **Shtylla 4 (Sjelljet e Sigurta të Përdoruesve të Rrugës):**

- Ekziston nevoja për një kuptim më të mirë të faktorëve të riskut për sigurinë rrugore, veçanërisht përfshirja e Treguesve Kryesorë të Performancës (TKP);

- Zbatimi i të gjithë TKP-ve duhet të përmirësohet;

- Mungojnë fushatat gjithëpërfshirëse të sigurisë rrugore si pjesë e TKP-ve.

- Shtylla 5 (Reagimi pas Aksidentit):

- Ekziston nevoja për përmirësimin e trajnimeve të përbashkëta të policisë, kërkim-shpëtimit dhe ndihmën e parë të Shërbimit të Urgjencës Mjekësore dhe trajtimin e të lënduarve;

- Duhet të bëhet një vlerësim i rregullt i Shërbimit të Urgjencës Mjekësore dhe monitorim i kohës së reagimit;

- Shkalla e lëndimeve MAIS3+ duhet të futet në sektorin e shëndetësisë, si dhe duhet të përmirësohet mbështetja shtetërore për personat që kanë ngelur me aftësi të kufizuara si pasojë e aksidenteve rrugore.

2.3 Boshllëqet e identifikuar në sistemet mbështetëse për monitorim/vlerësim të suksesshëm të sigurisë rrugore të bazuar në të dhëna

Menaxhimi i të dhënave të lidhura me sigurinë rrugore në Shqipëri duhet të përmirësohet në një mënyrë që të sigurojë mbledhjen, përpunimin, analizën dhe shpërndarjen sistematike të të dhënave të lidhura me sigurinë rrugore, sepse një menaxhim efektiv i të dhënave të sigurisë rrugore është thelbësor për identifikimin e trendeve, vlerësimin e efektivitetit të ndërhyrjeve dhe formulimin e politikave të bazuara në evidenca.

- Lidhur me databazën aktuale të aksidenteve në Drejtorinë e Policisë Rrugore. Platforma e softuerit të databazës së aksidenteve dhe aplikacioni i përdorur janë të vjetra dhe kanë nevojë për përditësim. Struktura aktuale e të dhënave të aksidenteve ka nevojë për përmirësime të konsiderueshme në mënyrë që të përputhet me strukturën e të dhënave CADaS të propozuar nga KE. Vendndodhja e aksidenteve bazohet në koordinatat GPS të aksidenteve pa një vendndodhje specifike bazuar në sistemin e referencës rrugore dhe gurët e kilometrazhit.

- Rrjeti rrugor shtetëror ka nevojë për digjitalizim cilësor dhe një sistem reference rrugor gjithëpërfshirës të miratuar/përdorur zyrtarisht, të ndarë në seksione dhe nyje homogjene rrugore. Të dhënat në lidhje me rrjetin rrugor shtetëror nuk janë pjesë e databazës së aksidenteve të Policisë Rrugore.

- Të dhënat në lidhje me qarkullimin rrugor janë të pamjaftueshme dhe rrjeti rrugor shtetëror nuk integron mjaftueshëm numërues të qarkullimit.

- Mbledhja e të dhënave të TKP-ve nuk është bërë, që do të thotë se, aktualisht në Shqipëri, nuk ka të dhëna bazë në lidhje me sjelljen e përdoruesve të rrugës. Të dhënat e automjeteve janë të organizuara mirë dhe të disponueshme publikisht për qëllime statistikore. Ato kanë nevojë për përmirësime të vogla dhe Shqipëria duhet të fillojë të mbledhë të dhëna për kilometrazhin e përshkuar nga automjetet.

Të gjitha këto janë arsye për raportimin, analizën bazë të sigurisë rrugore dhe monitorimin e përhershëm aktualisht të kufizuara. Prandaj, duhet të bëhen përpjekje shtesë për të integruar të dhënat nga institucione të ndryshme dhe palë të interesit lidhur me sigurinë rrugore dhe për të krijuar një Databazë kombëtare të plotë të sigurisë rrugore. Ky proces do të çojë në një kuptim më të mirë të problemeve të sigurisë rrugore dhe monitorimit/vlerësimit të cilësisë në Shqipëri.

3. NJË PANORAMË E GJENDJES SË SIGURISË RRUGORE NË SHQIPËRI

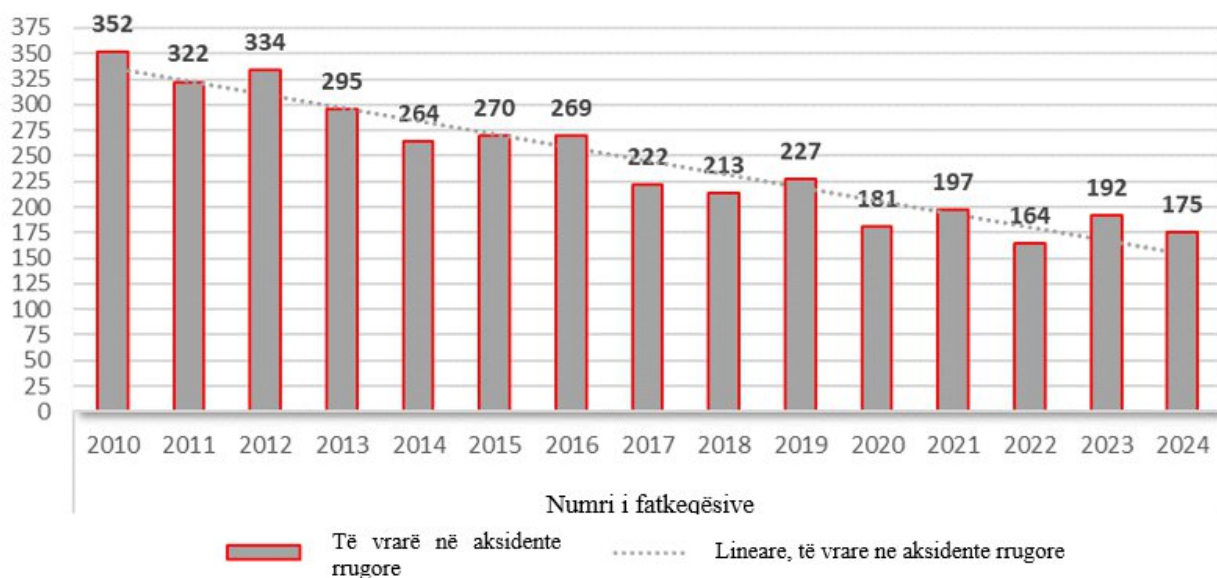
3.1 Performanca e sigurisë rrugore në Shqipëri

Shqipëria ka bërë një progres të dukshëm në përmirësimin e sigurisë rrugore vitet e fundit. Harmonizimi i legjislacionit kombëtar me *acquis* të BE-së dhe të drejtën ndërkombëtare dhe marrëveshjet në sektorin e transportit rrugor, zbatimi i kërkesave të BE-së në lidhje me automjetet, infrastrukturën rrugore, përdoruesit e rrugës dhe rregullat e zbatimit përbëjnë një pjesë të rëndësishme të këtij përparimi legjislativ. Veçanërisht, “Kodi Rrugor i Shqipërisë” ka pësuar përditësime të shumta, duke përfshirë zbatimin e një sistemi pikësh (demerit), dënime më të ashpra për drejtimin e automjeteve në gjendje të dehur dhe kuadër rregullator fillestar për transportin e mallrave të rrezikshme. Megjithatë, ka ende nevojë për të punuar për të siguruar përputhshmëri të plotë me *acquis* të BE-së, një kërkesë për anëtarësimin e vendit në Union.

Treguesi i performancës së sigurisë rrugore për pasojën më të rëndë të aksidenteve rrugore në rrugët shqiptare/numri i vdekjeve, nga viti 2010 deri në vitin 2024, tregon një progres të konsiderueshëm. Pra pas pothuajse një dekadë e gjysmë, numri i vdekjeve në rrugët e Shqipërisë është ulur me 48.58%, (ose nga 352 vdekje në vitin 2010 në 181 vdekje në vitin 2020). Kjo është një shifër shumë inkurajuese për sa i përket arritjes së qëllimeve të “Vizionit Zero” dhe zbatimit të masave efektive të sigurisë rrugore. Ky progres ishte pothuajse në përputhje me objektivat e BE-së për reduktimin e aksidenteve rrugore për dekadën e kaluar. BE-ja ka vendosur objektivin për të ulur vdekjet në trafikun rrugor me 50% në dekadën e dytë, si pjesë e Kuadrit të Politikave të Sigurisë Rrugore të BE-së 2021–2030.

Shqipëria regjistroi 197³ vdekje në vitin 2021, dhe, ndërsa në vitin 2024, 175 vdekje në rrugët e Shqipërisë. Ky trend në rënie i vdekjeve (-11%) tregon gjithashtu një përmirësim në sigurinë rrugore dhe është rezultat i planifikimit strategjik dhe vijimit të aktiviteteve pas kalimit të afatit të dokumenteve përkatëse strategjike. Shqipëria gjithashtu miratoi qasjen e “Vizionit Zero” në Strategjinë e saj të fundit për Sigurinë Rrugore.

Figura 3-1. Numri i vdekjeve në aksidente rrugore në Shqipëri nga viti 2010 deri në vitin 2024 (Burimi: INSTAT-i)

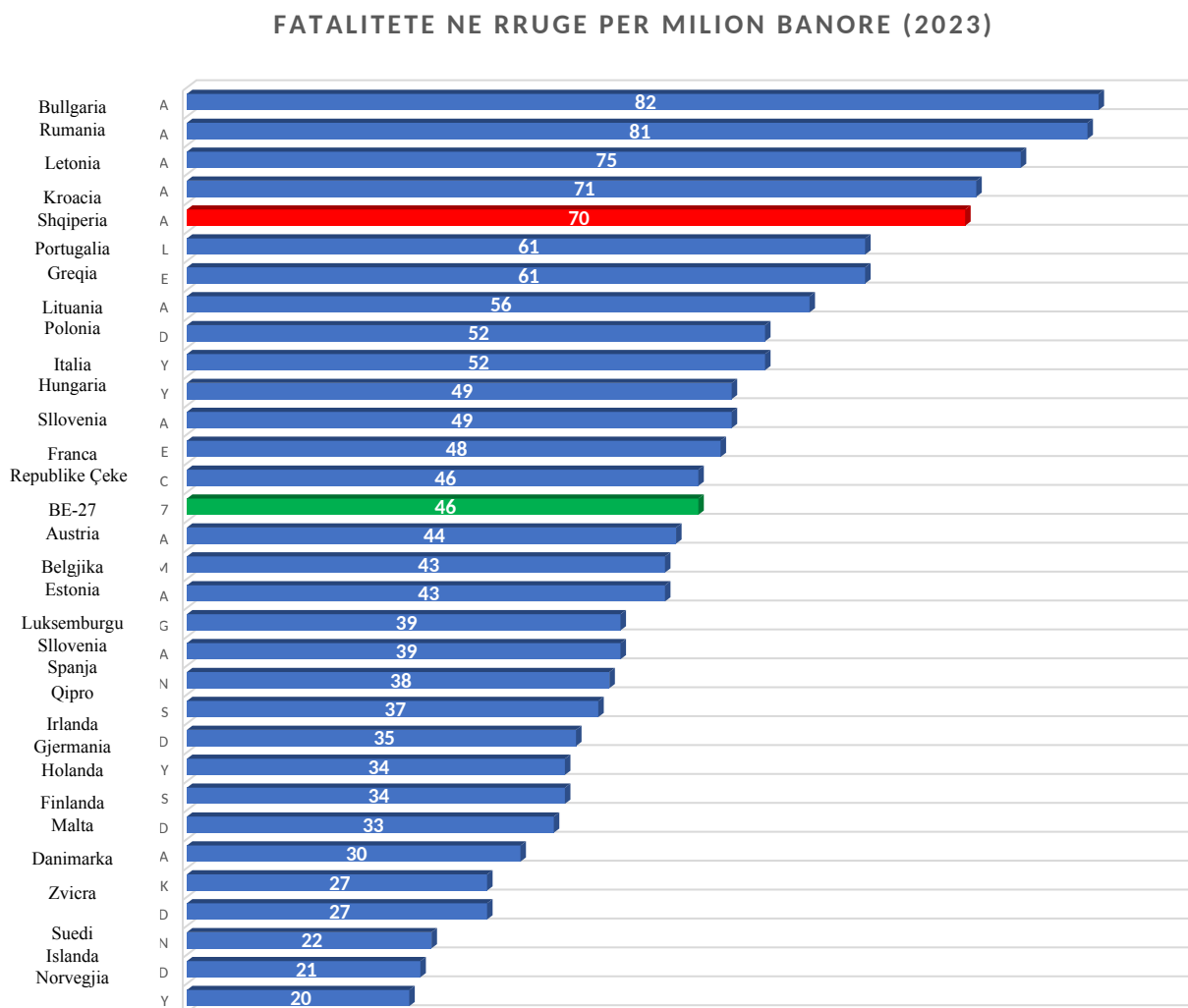


Arritja e suksesit me Strategjinë e re të Sigurisë Rrugore 2026–2030 dhe Planin e Veprimit do të kërkojë më shumë përpjekje, pasi shumë arritje të shpejta janë realizuar tashmë dhe Pandemia e Covid-19 duke zvogëluar qarkullimin, solli përkohësisht rritje të sigurisë rrugore. Kjo është arsyeja pse të gjithë aktorët kryesorë të sigurisë rrugore duhet të bashkohen dhe të përshtatin përpjekjet e tyre drejt arritjes së qëllimit përfundimtar të Shqipërisë - “Vizioni Zero.”

Duhet theksuar se periudha kohore e dokumenteve strategjike të hartuara më parë nga Shqipëria mbi sigurinë rrugore ka përfunduar. Janë marrë në konsideratë praktikatat e mira nga Strategjia e fundit, si dhe orientimet pozitive globale dhe evropiane. Me ndihmën e dokumentit të ri strategjik, Strategjia për Sigurinë Rrugore 2026–2030 dhe Planin e saj të Veprimit, Shqipëria do të forcojë rolet e të gjithë palëve të interesit dhe, gjithashtu, do të ulë shifrat e vdekjeve, lëndimeve dhe aksidenteve në rrugë. Shqipëria synon të arrijë një nivel sigurie rrugore që pasqyron vendet e BE-së me performancën më të mirë, duke u përpjekur për një rënie të vazhdueshme të vdekjeve dhe lëndimeve.

³ Strategjia Kombëtare për Sigurinë Rrugore 2011–2020 “Siguria Rrugore si e drejtë dhe përgjegjësi për të gjithë” dhe Strategjia Kombëtare e Transportit dhe Planin e Veprimit 2016–2020.

Figura 3-2. Shkalla e vdekshmërisë për milion banorë (2023)
(Burimi: Baza e të dhënave të kujdesit të BE-së dhe INSTAT-i)



Shqipëria po bën gjithashtu progres në aspektin e përmirësimeve institucionale, infrastrukturës rrugore, zbatimit të ligjit dhe masave të sigurisë. Sipas kësaj Strategjie për Sigurinë Rrugore 2026–2030 dhe Planit të saj të Veprimit, Shqipëria do të vazhdojë të zbatojë një politikë efektive të sigurisë rrugore, duke marrë parasysh të gjitha shtyllat e sigurisë rrugore të OKB-së: MSRR, rrugë më të sigurta dhe mobilitet më i sigurt, automjete më të sigurta, përdorues të rrugës më të sigurt dhe reagim pas aksidenteve.

Performanca e sigurisë rrugore e Shqipërisë është përmirësuar, por ende mbeten sfida të rëndësishme. Pavarësisht disa arritjeve, janë konstatuar probleme serioze në aspektin e sjelljes së përdoruesve, sigurisë së automjeteve dhe infrastrukturës rrugore më të sigurt. Problemet më kryesore me sigurinë rrugore lidhen me sjelljen e papërshtatshme të përdoruesve të rrugës. Sjelljet me risk të lartë, të tilla si shpejtësia, drejtimi i pakujdesshëm, përdorimi i telefonit celular gjatë drejtimit të mjetit, vendosja rrallë e rripit të sigurimit dhe kokores, sjellja e përdoruesve të rrezikuar të rrugës dhe drejtimi i mjetit në gjendje të dehur mbeten të përhapura, ku kjo e fundit ka tendencë në rritje.

Nevoja për planifikim hapësinor të përmirësuar dhe struktura e trashëguar e rrjetit rrugor mbetet problem. Funksioni i duhur i rrugës duhet të merret në konsideratë. Urbanizimi, veçanërisht në qytetet e mëdha dhe zonat turistike, i përqendruar kryesisht në nevojat e përdoruesve të automjeteve, ka mbingarkuar sistemin rrugor dhe ka kontribuar në kushte të rrezikshme për të gjithë përdoruesit e tjerë të rrugës dhe, veçanërisht, për përdoruesit e rrezikuar të rrugës.

Kapacitetet e autoriteteve lokale janë të kufizuara dhe shumë bashkive u mungon përvoja dhe burimet për të menaxhuar në mënyrë efektive sigurinë rrugore, kështu që duhet t'i kushtohet më shumë vëmendje trajnimit dhe udhëzimeve të standardizuara.

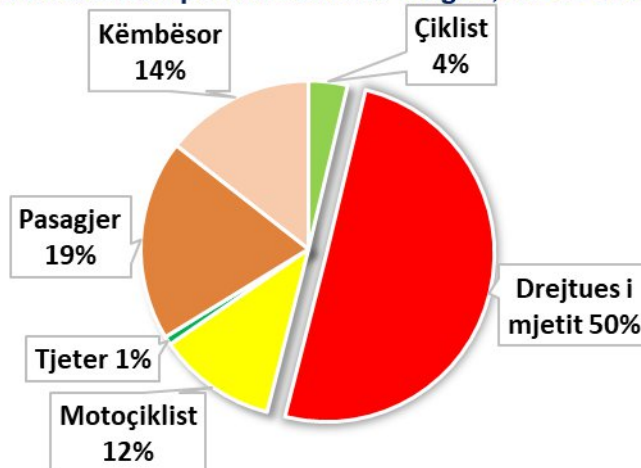
Me Strategjinë e re, Shqipëria po miraton Qasjen e Sistemit të Sigurt (QSS). Objektivi kryesor i planifikimit strategjik është të zhvillojë një sistem transporti në të cilin askush nuk vritet ose lëndohet rëndë dhe në të cilin përgjegjësia për sigurinë ndahet midis të gjithë përdoruesve. Zbatimi i veprimeve të përcaktuara në Planin e Veprimit për Sigurinë Rrugore është një hap i rëndësishëm drejt arritjes së “Vizionit Zero”.

3.2 Sfidat kryesore të identifikuara

Edhe pse Shqipëria ka bërë progres në përmirësimin e infrastrukturës rrugore, me ndërtimin e rrugëve dhe autostradave të reja dhe zbatimin e rregullave të qarkullimit, rritja e numrit të automjeteve, dendësisë së qarkullimit dhe të aksidenteve rrugore e ka zbehur efektin dhe tregon se nevojiten përpjekje të mëtejshme për të përmirësuar sigurinë rrugore dhe për të mbrojtur përdoruesit e rrugës. Kjo është veçanërisht e rëndësishme për grupet e rrezikuara si këmbësorët, çiklistët dhe motoçiklistët, siç dëshmohet nga statistikat.

Figura 3-3: Aksidentet e përdoruesve të rrugës (sipas kategorisë së përdoruesve), 2021–2024
(Burimi: Ministria e Punëve të Brendshme)

Aksidentet e përdoruesve të rrugës, 2021-2024



Nuk ka dyshim se drejtuesit e mjeteve dallohen në statistikat e aksidenteve dhe se sjellja e tyre pasqyrohet në statistikat në lidhje me viktimat e aksidenteve rrugore, pasagjerët e përfshirë. Është vërtetuar se faktorët më të zakonshëm të riskut për aksidentet rrugore janë karakteristikat e drejtuesve të mjeteve, d.m.th., sjellja e tyre.

- Faktorët kryesorë që kontribuojnë në numrin e përplasjeve dhe shkallën e lëndimeve janë shpejtësia, drejtimi i pakujdesshëm, drejtimi i makinës në gjendje të dehur (nën efektin e alkoolit, drogave të paligjshme dhe substanca të tjera psikoaktive), përdorimi i telefonave celularë gjatë drejtimit, përdorimi i ulët i rripit të sigurimit dhe kokores dhe sjelljet e rrezikshme të përdoruesve të rrugës.

Lidhur me drejtuesit e mjeteve, është e rëndësishme t'i jepet përparësi edukimit dhe parandalimit si për drejtuesit e rinj ashtu edhe për ata më të vjetër. Drejtuesit e rinj shpesh përfshihen në më shumë aksidente për shkak të mungesës së përvojës dhe tendencës më të madhe për të marrë risqe. Drejtuesit më të vjetër mund të jenë më të rrezikuar për shkak të rënies fizike ose konjitive që lidhet me moshën. Kjo është një çështje gjithnjë e më e rëndësishme pasi numri i drejtuesve më të vjetër vazhdon të rritet. Rrezikimi i këmbësorëve, motoçiklistëve dhe çiklistëve në aspektin e vdekjeve në rrugë është veçanërisht i dukshëm. Këto grupe përbëjnë më shumë se 55% të numrit të përgjithshëm të vdekjeve në rrugë. Këmbësorët, motoçiklistët dhe çiklistët përbëjnë gjithashtu më shumë se 45% të të lënduarve. Përdoruesit e rrezikuar të rrugës po përballen me më shumë rreziqe në rrugë, prandaj është e rëndësishme të përqendrohemi në mbrojtjen e atyre që janë më të ekspozuar dhe më pak të mbrojtur.

Figura 3-4. Fatalitetet e përdoruesve të rrugës, 2021–2024

(Burimi: Ministria e Punëve të Brendshme)

Fatalitetet e përdoruesve të rrugës (2021–2024)

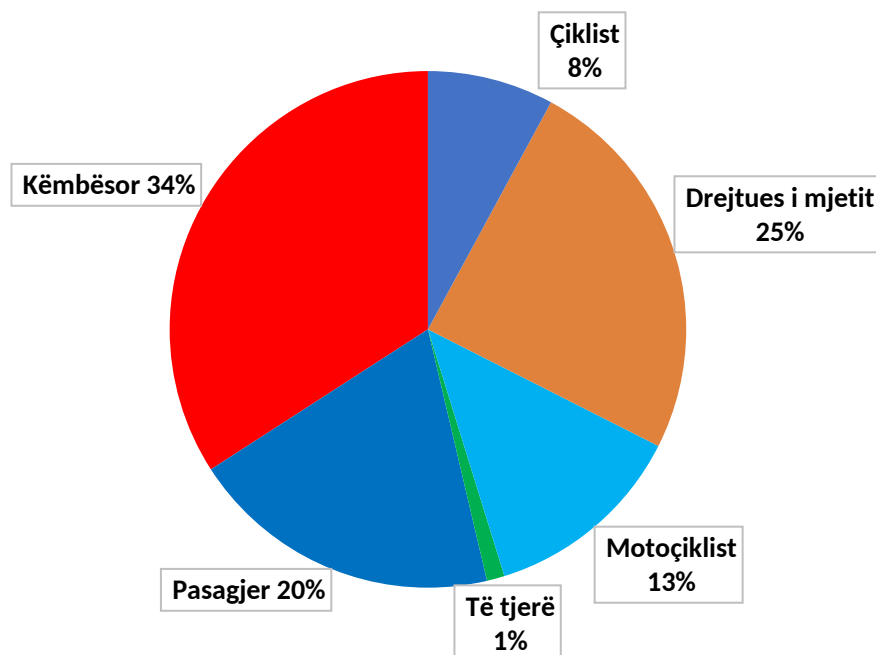
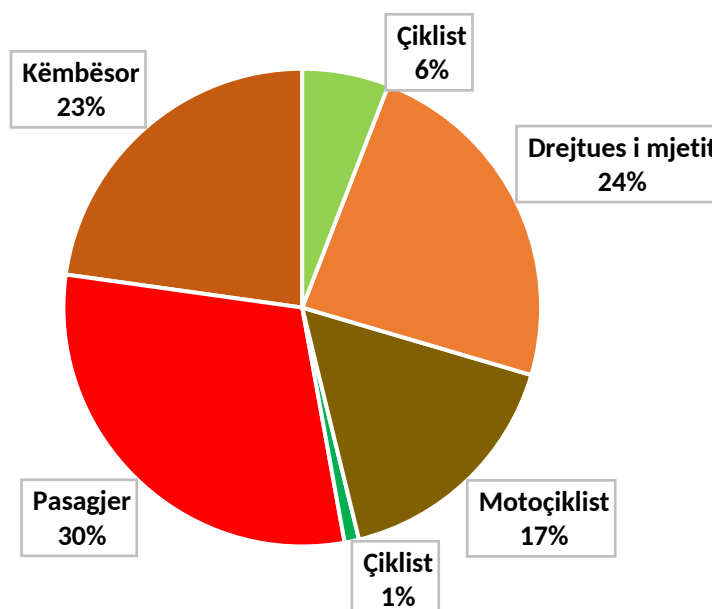


Figura 3-5. Lëndime të rënda dhe të lehta të përdoruesve të rrugës, 2021–2024
(Burimi: Ministria e Punëve të Brendshme)

Lëndime të rënda dhe të lehta të përdoruesit të rrugës, 2021–2024



Aksidentet rrugore ndikohen nga sjelljet e pasigurta si të drejtuesve të mjeteve ashtu edhe të përdoruesve të rrezikuar të rrugës. Ekzistojnë disa faktorë kryesorë që kontribuojnë në këtë, duke përfshirë një mungesë të përgjithshme të respektit të ndërsjellë dhe durimit midis llojeve të ndryshme të përdoruesve të rrugës, një shpërfillje për sigurinë personale dhe sigurinë e të tjerëve që ndajnë rrugën, një shpërfillje me dashje e rregullave dhe sinjalistikës së qarkullimit rrugor, moskuptueshmëria apo menaxhimi plotësisht i risqeve lidhur me përdorimin e rrugës, për rrjedhojë

mungesa e ndërgjegjësimit dhe një tendencë për t'ia hedhur fajin të tjerëve në vend të pranimit të përgjegjësive personale që kontribuojnë në aksidente.

Duke pasur parasysh trendin drejt përmirësimit të gjendjes së automjeteve dhe infrastrukturës rrugore, **Strategjia për Sigurinë Rrugore përqendrohet te përdoruesit më të rrezikuar të rrugës, të cilëve u kushtohet gjithashtu vëmendje e veçantë në Planin e Veprimit të Strategjisë.** Ndryshe nga drejtuesit e mjeteve dhe pasagjerët e tyre, këmbësorët, çiklistët dhe motoçiklistët nuk kanë mbrojtje fizike në rast të një përplasjeje, duke i bërë edhe përplasjet me shpejtësi të ulët potencialisht fatale.

- Grupet e rrezikuara duhet të mbrohen më tej përmes qasjeve sistematike dhe masave të ndërhyrjes. Përdoruesit e rrezikuar të rrugës janë gjithnjë e më shumë në ekspozim ndaj riskut.

3.2.1 Grupet e Rrezikuara të Përdoruesve të Rrugës

Në Shqipëri, sfidat kryesore të sigurisë rrugore përfshijnë grupe specifike të përdoruesve të rrugës me risk të lartë dhe sjelljet e tyre të rrezikshme, të cilat kontribuojnë ndjeshëm në numrin e lartë të fataliteteve dhe lëndimeve në aksidente rrugore.

3.2.1.1 Këmbësorët

Si përdorues të pambrojtur të rrugës të ekspozuar drejtpërdrejt ndaj ndikimit të automjeteve, këmbësorët janë shumë të rrezikuar ndaj lëndimeve. Siguria e tyre varet ndjeshëm nga veprimet dhe ndërgjegjësimi i drejtuesve të mjeteve, gjë që për fat të keq i bën ata një grup me risk të lartë në mjediset e qarkullimit rrugor. Këmbësorët janë një grup shumë i rrezikuar me përqindjen më të lartë të vdekjeve në rrugë në Shqipëri (34% e vdekjeve në rrugë në vitet 2021–2024 ishin këmbësorë).

Statistikat janë dukshëm tronditëse, me një mori sjelljesh jo të sigurta në qarkullimin rrugor të shkaktuara nga këmbësorët, për shembull, 32% nga kalimi i pakujdesshëm i rrugës (figura 3-7). Kalimi i pakujdesshëm i rrugës përkeqësohet nga humbja e fokusit të këmbësorëve dhe përqendrimi i tyre, për shembull, tek pajisjet e tyre celulare, gjë që gjithashtu kontribuon në aksidente. Këmbësorët janë veçanërisht të rrezikuar në zonat urbane, ku si dendësia e qarkullimit ashtu edhe aktiviteti i këmbësorëve janë të larta. Duke shtuar ndryshimin në strukturën e automjeteve, ata janë edhe më të ekspozuar ndaj lëndimeve të rënda për shkak të konstruksionit dhe masës së automjetit. Këmbësorët shpesh përfshihen në aksidente fatale për shkak të shpejtësive të rrezikshme të drejtuesve të mjeteve dhe është vërejtur, se këta të fundit shpesh nuk u japin përparësi këmbësorëve në vendkalime. Këmbësorët gjithashtu shpesh përfshihen në aksidente për shkak të sjelljes së papërshtatshme dhe përdorimit të pakujdesshëm të rrugës (p.sh., kalimi i rrugës jashtë kalimeve të shënuara për këmbësorët, përdorimi i telefonave celularë gjatë ecjes në rrugë makine ose mosrespektimi i sinjalistikës rrugore). Ata shpesh zgjedhin rrugën më të shkurtër pavarësisht nga siguria, duke shmangur mbikalimet, vendkalimet për këmbësorët, ose pritjen në semafor. Këmbësorët mund të japin një kontribut të rëndësishëm në siguri duke kaluar rrugët/rrugica në vendkalimet e shënuara, duke ecur siç duhet përgjatë rrugës, duke përdorur sende reflektuese për të rritur vizibilitetin e tyre dhe duke mos përdorur telefonat celularë gjatë kalimit të rrugës. Zbatimi i ligjit duhet të përdoret për të mbështetur sjelljet e mira të këmbësorëve.

Planifikimi i transportit dhe projektimi i rrugëve në Shqipëri në të kaluarën i kanë dhënë përparësi kryesisht automjeteve motorike, shpesh duke neglizhuar nevojat e sigurisë së këmbësorëve, personave me aftësi të kufizuara dhe përdoruesve të tjerë të rrezikuar të rrugës. Rrugë të shumta, veçanërisht në zonat urbane, nuk janë projektuar duke pasur parasysh sigurinë e këmbësorëve. Probleme të tilla si mungesa e trotuareve, vendkalimet e papërshtatshme dhe projektet e pasigurta të rrugëve i detyrojnë këmbësorët të ndajnë hapësirën me automjetet ose të ndjekin rrugë të shkurtra të pasigurta. Në të njëjtën kohë, mbetet e paqartë nëse përdoruesit e rrugës e kuptojnë plotësisht se sjelljet e tyre të rrezikshme kontribuojnë ndjeshëm në aksidente.

Këmbësorët e moshuar janë më të rrezikuarit pasi të moshuarit kanë më shumë gjasa të përdorin rrugë si këmbësorë, të përdorin transportin publik dhe me vigjilencën e tyre të zvogëluar, ata mund të jenë të prirur të bëhen viktimat e aksidenteve rrugore më shpesh, siç tregohet në Figurën më poshtë (58% e viktimave të moshuar në Shqipëri janë këmbësorë). Infrastruktura rrugore duhet të përshtatet

me nevojat e këmbësorëve dhe personave me aftësi të kufizuara, programet parandaluese të edukimit duhet të zbatohen në nivel kombëtar dhe lokal, dhe vizibiliteti i personave në rrugë duhet të rritet.

Figura 3-6: Sjelljet e këmbësorëve në aksidentet rrugore, 2021–2024

(Burimi: Ministria e Punëve të Brendshme)

Sjelljet e këmbësorëve në aksidentet rrugore(2021–2024)

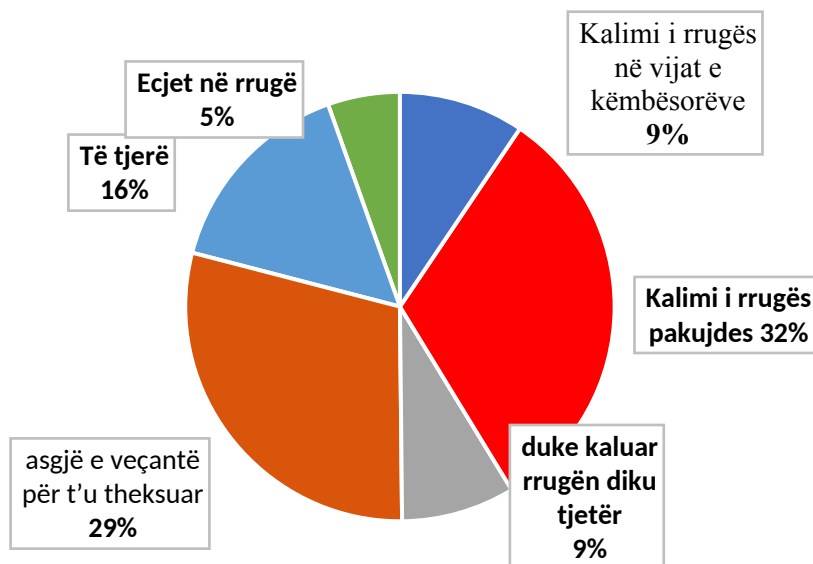
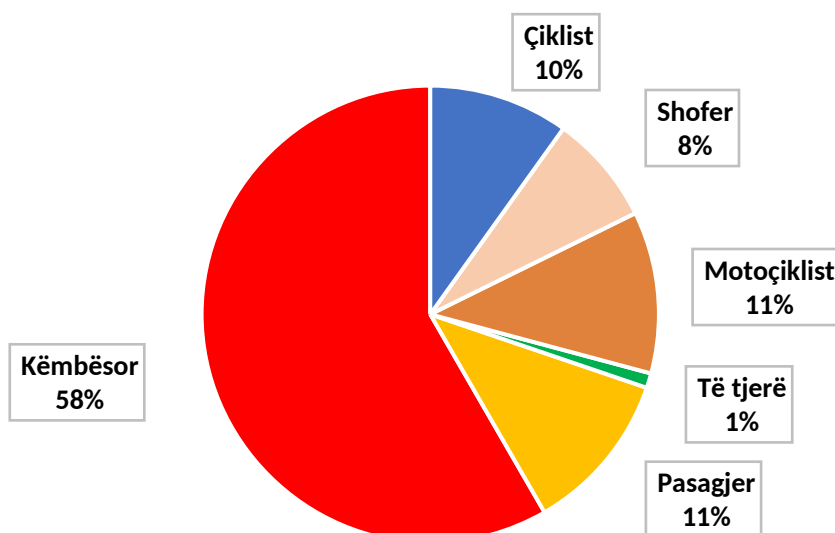


Figura 3-7. Fatalitetet e të moshuarve sipas llojit të përdoruesit të rrugës, 2021–2024

(Burimi: Ministria e Punëve të Brendshme)

Fatalitetet e të moshuarve sipas llojit të përdoruesit të rrugës (2021–2024)



Fëmijët e shkollës kanë nevojë për mbrojtje të synuar, veçanërisht në zonat e shkollave gjatë udhëtimeve të tyre të përditshme. Madhësia e tyre, gjykimi i kufizuar, mungesa e ndërgjegjësimit dhe impulsiviteti i bëjnë ata këmbësorë veçanërisht të rrezikuar. 37% e fëmijëve që kanë humbur jetën në aksidente rrugore janë këmbësorë. Siguria e tyre është kritike dhe mund të parandalohet lehtësisht përmes edukimit gjithëpërfshirës për fëmijët dhe drejtuesit e mjeteve, infrastrukturës së sigurt siç janë kalimet për këmbësorë dhe shpejtësia e reduktuar në zonat e shkollave, mbikëqyrjes nga të rriturit për fëmijët më të vegjël, sigurimit të vizibilitetit dhe adresimit të shpërqendrimeve. Krijimi i

mjediseve të sigurta për ecje është një përgjegjësi e përbashkët e komunitetit që gjithashtu kontribuon në formimin e një sistemi transporti të shëndetshëm dhe aktiv në zonat urbane. Figura 3-10 është një shembull i udhëzimeve të hartuara dhe të zbatuara në Slloveni, të cilat u përgatitën më vonë nga TKT në disa gjuhë (përfshirë gjuhën shqipe) dhe u shpërndanë autoriteteve të të gjithë pjesëmarrësve rajonalë të TKT. Kjo qasje mund të ndiqet në nivel kombëtar dhe rajonal (duke zhvilluar udhëzime për sigurinë në shkollë edhe në nivel bashkie).

Figura 3-8. Fatalitetet e fëmijëve sipas llojit të përdoruesit të rrugës, 2021–2024
(Burimi: Ministria e Brendshme)

**Fatalitetet e fëmijëve sipas llojit të përdoruesit të rrugës
(2021–2024)**

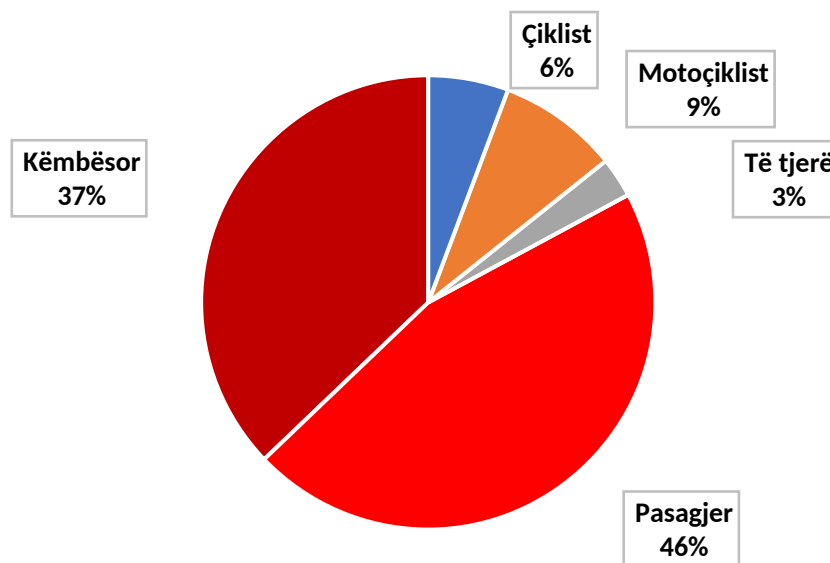


Figura 3-9. Udhëzime për “Më të Sigurt për në Shkollë” për të rritur sigurinë rrugore në afërsi të institucioneve arsimore, p.sh., shkollave

(Burimi: Sekretariati i Përhershëm i Komunitetit të Transportit)



- Përmirësimi i sigurisë për këmbësorët në Shqipëri do të kërkojë përpjekje të koordinuara në planifikimin urban, zhvillimin e infrastrukturës dhe edukimin publik për të promovuar sjellje të sigurta si tek drejtuesit e mjeteve ashtu edhe tek këmbësorët. Këto aktivitete do të pasohen nga zbatim gjithëpërfshirës, inteligjent dhe i bazuar në të dhëna.

3.2.1.2 Çiklistët

Çiklizmi është në rritje në të gjithë Evropën falë politikës së BE-së që çon në investime të mëdha në infrastrukturën e çiklizmit dhe promovimin e mobilitetit të qëndrueshëm dhe masave që lidhen me shëndetin. Ai gjithashtu përbën një pjesë të ofertës turistike të qyteteve, rajoneve dhe qendrave turistike. Numër çiklistësh rritet, veçanërisht kur moti është i mirë. Çiklizmi në zonat urbane të

mbingarkuara ka shumë përparësi: zvogëlon mbingarkesën e trafikut dhe është i qëndrueshëm dhe miqësor ndaj mjedisit. Shqipëria po promovon çiklizmin për arsye mjedisore, turizëm dhe mobilitet të qëndrueshëm, dhe numri i çiklistëve pritet të rritet. Kjo do të përbëjë një sfidë të madhe për autoritetet për të siguruar zhvillimin e infrastrukturës të sigurt dhe miqësore për çiklistët, duke kontribuar në krijimin e sistemeve të transportit urban dhe ndërrurban të sigurt për çiklistët.

Çiklistët në Shqipëri janë një grup me rrezik të lartë për sa i përket sigurisë rrugore, kryesisht për shkak të statusit të tyre si përdorues të rrugës të rrezikuar të cilëve u mungon mbrojtja fizike e ofruar nga automjetet, mungesa e rrugëve të sigurt, siç janë korsitë e dedikuara për çiklizëm, përplasjet e mundshme me drejtuesit dhe këmbësorët për shkak të rrugëve të projektuara në mënyrë të pamjaftueshme dhe automjeteve që hyjnë në rrugët ekzistuese të biçikletave në mënyrë të përsëritur dhe problematike. Rrugët e projektuara në mënyrë të pamjaftueshme për çiklizëm paraqesin rreziqe për sigurinë dhe kufizojnë potencialin e çiklizmit si një mënyrë transporti. Këto rrugë shpesh nuk kanë infrastrukturë të dedikuara, siç janë korsitë e biçikletave ose korsitë e mbrojtura, duke i detyruar çiklistët të ndajnë hapësirën me automjetet motorike, duke rritur rrezikun e përplasjeve. Si rezultat, ata janë në risk dukshëm më të lartë për lëndime serioze ose vdekje në rast të një përplasjeje dhe, si rezultat, të dhënat e disponueshme aktualisht tregojnë një rritje të konsiderueshme të aksidenteve të rënda që përfshijnë çiklistët. Ata përballen me risqe të larta për sigurinë rrugore për shkak të mungesës së mbrojtjes, infrastrukturës së pamjaftueshme të çiklizmit, sjelljeve të pasigurt të drejtuesve, përdorimit jo të rregullt të kokores, ndërgjegjësimit të kufizuar për sigurinë që materializohen në një numër të lartë aksidentesh fatale dhe të rënda.

Disa praktika jo të sigurt nga çiklistët rrisin riskun e tyre për aksidente. Këto përfshijnë shpërfilljen e ligjeve të trafikut, kalimin me biçikletë në trotuare, manovrat e papritura në qarkullim, ecjen me biçikletë në drejtimin e gabuar, vizibilitetin e dobët për shkak të mungesës së dritave ose veshjeve të tyre të errëta, mungesën e vëmendjes, mospërdorimin e korsive të disponueshme të biçikletave dhe problemin mbizotërues të mosmbajtjes së kokoreve, gjë që përkeqëson rezultatet e lëndimeve. Gabimet më të zakonshme të bëra nga çiklistët janë injorimi i sinjalistikës dhe semaforëve, ecja nëpër rrugë makine ose ecja kundër rrjedhës së qarkullimit. Këto veprime rrisin mundësinë e një përplasjeje. Në mungesë të infrastrukturës së duhur, çiklistët dhe veçanërisht biçikletat elektrike, ndonjëherë përdorin trotuaret, duke krijuar fërkime dhe risk potencial për këmbësorët.

Ngjashëm me çiklistët, përdoruesit e skuterëve elektrikë konsiderohen një grup i rrezikuar i përdoruesve të rrugës për shkak të risqeve të shumta me të cilat përballen në një mjedis të dominuar nga automjetet motorike, por edhe si një faktor risku i shtuar për këmbësorët, për shkak të shpejtësisë së tyre dhe dëgjueshmërisë së ulët dhe manovrave të paparashikueshme në rrugë. Përdorimi i skuterëve elektrikë po rritet me shpejtësi, duke sjellë me vete sfida të konsiderueshme sigurie. Kuadri rregullator aktual është ende në zhvillim e sipër, ndërsa skuterët elektrikë janë kryesisht subjekt i rregullave për biçikletat. Mungesa e rregullave specifike lidhur me to, e shoqëruar me sjelljet e rrezikshme të përdoruesve, përfshirjen e të miturve dhe rritjen e shkallës së aksidenteve, nxjerrin në pah nevojën urgjente për përgatitjen e legjislacionit më të qartë, zbatimin më të rreptë dhe fushatat gjithëpërfshirëse të ndërgjegjësimit për sigurinë për të siguruar integritetin e sigurt të skuterëve elektrikë në peizazhin e transportit shqiptar.

Përdoruesit e skuterëve elektrikë në Shqipëri shkaktojnë aksidente duke injoruar rregullat e qarkullimit rrugor, duke kaluar semaforin me të kuqe, duke ecur në drejtim kundërt, duke përdorur trotuaret, duke bërë manovra të pamatura, duke shpërqendruar vëmendjen (p.sh., telefonat celularë), duke transportuar pasagjerë shtesë dhe duke pasur shikueshmëri të dobët për shkak të mungesës së dritave ose veshjeve të errëta. Aksidentet rrugore që përfshijnë skuterët elektrikë shpesh rezultojnë në lëndime serioze, më të krahueshme me aksidentet që përfshijnë motoçikletat. Këto përfshijnë lëndime kërcënuese për jetën. Lëndimet në kokë janë deri tani lëndimet më të zakonshme në përplasjet me skuterët elektrikë.

- Përmirësimi i sigurisë së çiklizmit në Shqipëri do të kërkojë mendim strategjik dhe investime të koordinuara në infrastrukturë, edukim publik, ndjekjen e trendeve më të fundit në

legjislacionin për skuterët elektrikë në përputhje me gatishmërinë e Shqipërisë për t'i akomoduar ato plotësisht pa kufizime, dhe politikat që integrojnë çiklizmin në strategjitë më të gjera të planifikimit urban. Përveç kësaj, të gjitha masat duhet të mbështeten nga zbatimi gjithëpërfshirës i rregullave të qarkullimit rrugor.

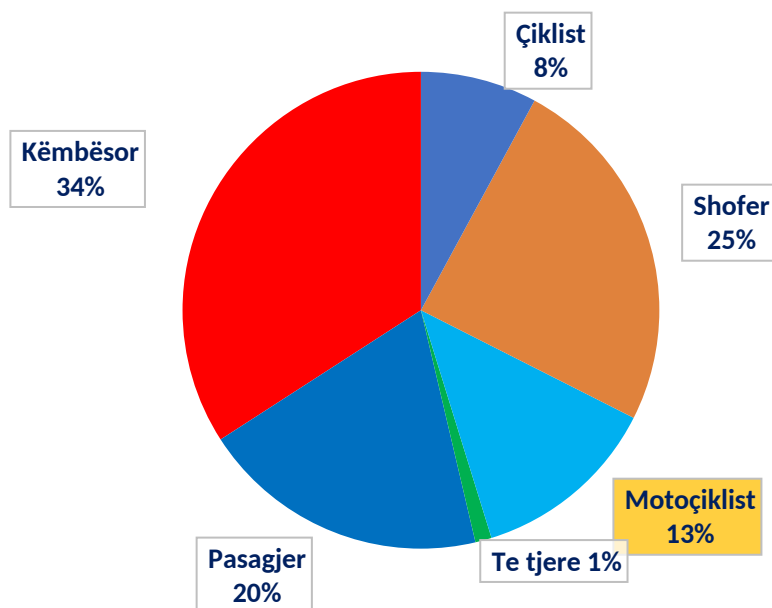
3.2.1.3 Motoçiklistët

Motoçiklistët konsiderohen një grup përdoruesish të rrugës me risk të lartë sepse u mungon mbrojtja fizike, gjë që i bën ata më të prekshëm ndaj lëndimeve serioze ose vdekjes në aksidente. Në Shqipëri, ky rrezik përkeqësohet nga përdorimi i ulët i helmetës, shpejtësia, infrastruktura e dobët rrugore dhe zbatimi i pamjaftueshëm i rregullave të sigurisë. Ata kanë gjithashtu përqindje më të madhe se normalja në numrin e aksidenteve me pasojë vdekjen, veçanërisht në radhët e drejtuesve të rinj dhe pa përvojë të motoçikletave. Numri i motoçikletave të regjistruara është rritur gjithashtu ndjeshëm në dekadën e fundit. Këta faktorë të kombinuar e bëjnë motoçiklizmin një nga mënyrat më të rrezikshme të lëvizjes. Motoçiklistët renditen menjëherë pas këmbësorëve për sa i përket përfshirjes në aksidente rrugore me pasojë vdekjen dhe të rënda. Kjo pasqyron ekspozimin e tyre ndaj riskut dhe mungesën e mbrojtjes që kanë krahasuar me pasagjerët e automjeteve. Motoçiklistët janë një grup shumë i ekspozuar në qarkullimin rrugor, pasi pjesa e tyre në fatalitete dhe lëndime është në rritje. Në periudhën 2021–2024, motoçiklistët përbënin 13% të të gjitha fataliteteve, siç paraqitet në Figurën 3-11, dhe 16% të të gjitha lëndimeve në rrugët e Shqipërisë.

Figura 3-10. Fatalitetet e përdoruesve të rrugës, përfshirë shkallën e vdekshmërisë për motoçiklistët, 2021–2024

(Burimi: Ministria e Punëve të Brendshme)

Fatalitetet e përdoruesve të rrugës(2021–2024)



Rritja e respektimit të detyrimit për të vendosur helmetën do të zvogëlonte ndjeshëm fatalitetet dhe lëndimet me paaftësi afatgjata. Motoçiklistët shpesh përfshihen në udhëtime me shpejtësi të lartë dhe mund të manovrojnë shpejt, gjë që i bën ata më të vështirë për t'u parashikuar dhe shmangur nga përdoruesit e tjerë të rrugës. Ata shpesh anashkalohen ose tejkalohen nga shoferët e tjerë. Shpejtësia është një nga faktorët kryesorë të riskut të sjelljes që kontribuon në aksidentet që përfshijnë motoçiklistët. Sinjalistika rrugore shpesh projektohet duke pasur parasysh makinat dhe jo motomjetet. Përveç kësaj, manovrimi në trafikun e dendur urban mund t'i bëjë motoçikletat më pak të dukshme dhe, për këtë arsye, më të prekshme.

- Duke pasur parasysh mundësinë e rritjes së vazhdueshme të përdorimit të motoçikletave, është thelbësore t'i jepet përparësi përshtatjes së infrastrukturës, edukimit të selektuar, zbatimit më të rreptë të rregullave të sigurisë në qarkullim dhe, ndoshta, mbështetjes financiare për pajisjet e sigurisë për të mbrojtur motoçiklistët.

3.2.1.4 Drejtuesit e mjeteve dhe pasagjerët

Drejtuesit e mjeteve dhe pasagjerët konsiderohen një grup me risk të lartë për sigurinë rrugore në Shqipëri, për shkak të përfshirjes së lartë në aksidente rrugore, shpesh të shkaktuara nga tejkalimi i shpejtësisë, drejtimi agresiv, drejtimi nën efektin e alkoolit dhe gabime të tjera njerëzore. Përdorimi i kufizuar i rripit të sigurimit, veçanërisht nga pasagjerët në sediljet e pasme, rrit ndjeshëm riskun për lëndime të rënda apo vdekje. Edhe pse më të mbrojtur se përdoruesit e pambrojtur të rrugës, drejtuesit e mjeteve dhe pasagjerët mbeten në risk të konsiderueshëm, veçanërisht kur neglizhohen masat e sigurisë ose kur automjetet nuk janë të pajisura me elementet e nevojshme të sigurisë.

Bazuar në vlerësimet e sigurisë rrugore për Shqipërinë, drejtuesit e mjeteve janë një grup i konsiderueshëm risku, kryesisht për shkak të përhapjes së sjelljes së pasigurt dhe një kulture relativisht të ulët të sigurisë rrugore që rezulton nga motorizimi i përhapur dhe i shpejtë. Shpejtësia identifikohet si një kontribues i madh në fatalitete, së bashku me taktikat agresive të drejtimit, të tilla si parakalimet e papërshtatshme dhe ndryshimet e papritura të korsisë. Drejtimi i mjetit nën ndikimin e alkoolit ose drogës mbetet një problem akut. Përveç kësaj, mungesa e përvojës, veçanërisht midis drejtuesve të rinj, e kombinuar me shpërqendrimet dhe mospërdorimin e shpeshtë të rripave të sigurimit, rrit rrezikun për drejtuesit dhe pasagjerët në rrugët shqiptare. Drejtuesit e rinj (të identifikuar si një grup me risk) shpesh përfshihen në më shumë aksidente për shkak të mungesës së përvojës dhe një prirjeje më të madhe për të rrezikuar. Drejtuesit më në moshë mund të jenë më të prekshëm për shkak të rënies fizike ose konjitive që lidhet me moshën. Kjo është një çështje gjithnjë e më e rëndësishme, ndërsa numri i drejtuesve në moshë vazhdon të rritet.

Në vitet 2021–2024, 24% e viktimave ishin drejtues dhe 20% ishin pasagjerë, siç tregohet në Figurën 3-11. Midis të lënduarve, përqindja e shoferëve është 24% dhe ajo e pasagjerëve është 30%. Kjo e fundit konfirmon cenueshmërinë e pasagjerëve në rast aksidentesh rrugore, si dhe lidhet veçanërisht me çështjen e mospërdorimit të rripave të sigurimit dhe sistemeve të mbajtjes së fëmijëve.

Pasagjerët përbëjnë një grup me risk të lartë, duke përfaqësuar vazhdimisht një përqindje të lartë të të lënduarve dhe viktimave në trafik. Cenimi i tyre lidhet kryesisht me normat shumë të ulëta të përdorimit të rripave të sigurimit dhe pajisjeve mbrojtëse për fëmijë, të cilat rrisin ndjeshëm riskun për lëndime të rënda apo vdekje në rast përplasjeje. Mosrespektimi i rregullave të sigurisë është një çështje e theksuar edhe tek drejtuesit e mjeteve, pasi raportet tregojnë se shumica dërrmuese e viktimave në aksidente fatale nuk kanë qenë të pajisur me rrip sigurimi. Pasagjerët ndihen gjithashtu drejtpërdrejt të rrezikuar nga sjelljet e rrezikshme të drejtuesve, duke e bërë sigurinë e tyre të varur nga sjellja e personit që drejton automjetin i cili shpeshherë ka mungesë njohurish për rregullat e sigurisë, përfshirë edhe drejtues profesionistë si taksistët.

- Një nga detyrat e rëndësishme të identifikuar për të përmirësuar sigurinë e drejtuesve dhe pasagjerëve është forcimi i zbatimit të rregullave të qarkullimit duke parandaluar sjelljet kryesore me risk. Kjo përfshin ofrimin e burimeve dhe trajnimeve më të mira për Policinë për të mbështetur vazhdimisht zbatimin e ligjeve kundër shpejtësisë tej normave të lejuara, drejtimit nën ndikimin e alkoolit ose të pakujdesshëm, mospërdorimit të rripave të sigurimit dhe pajisjeve mbrojtëse për fëmijët, ose përdorimit të pajisjeve celulare gjatë drejtimit të automjetit, dhe ofrimi i modeleve edukuese të sjelljes tek të rinjtë, të cilat u theksuan si faktorë kryesorë që kontribuojnë në rëndësinë e lëndimeve.

3.2.2 Sjellje të rrezikshme

Sjelljet e papërshtatshme të përdoruesve të rrugës janë një nga problemet kryesore të sigurisë rrugore. Sjelljet me risk të përhapura gjerësisht, duke përfshirë shpejtësinë tej normave të lejuara, drejtimin e pakujdesshëm, përdorimin e telefonave celularë gjatë drejtimit të automjetit ose gjatë kalimit të rrugës, mospërdorimin e rripave të sigurimit/helmetave, sjelljet e pasigurta nga përdoruesit vulnerabël dhe rritja e drejtimit të automjetit nën ndikimin e alkoolit ose drejtimit nën ndikimin e substancave të tjera, janë faktorët kryesorë që kontribuojnë në shpeshtësinë dhe shkallën e aksidenteve.

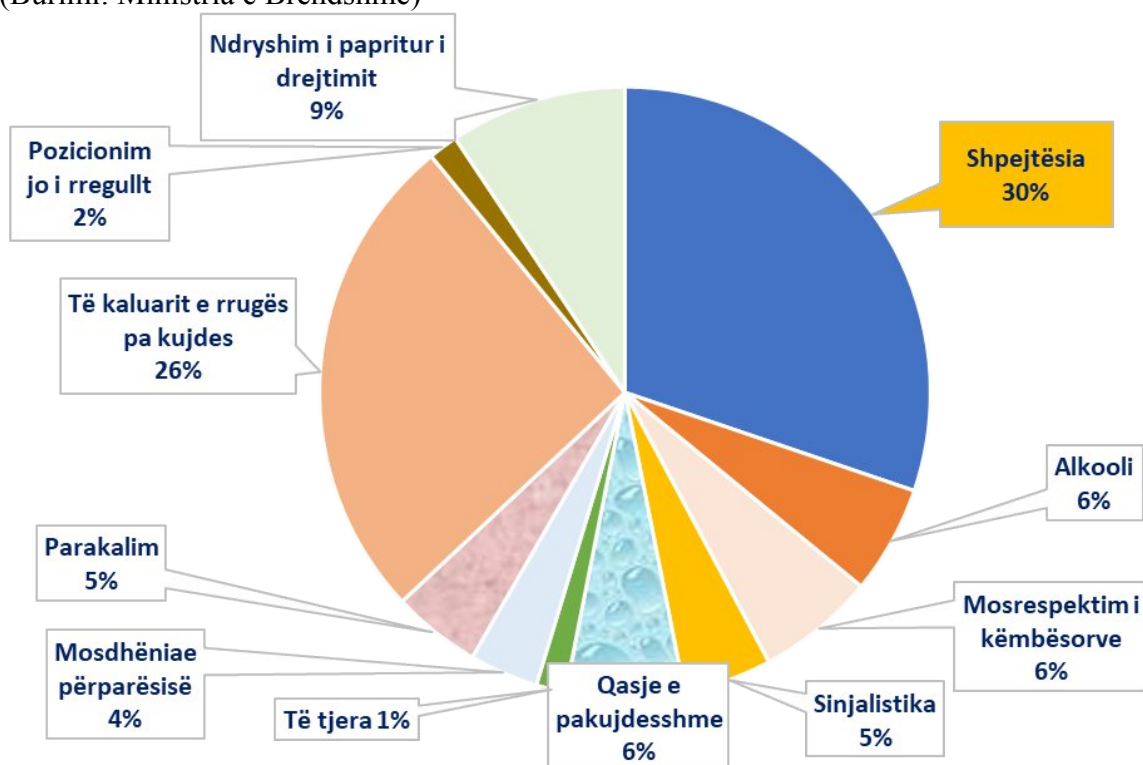
3.2.2.1 Shpejtësia tej normave të lejuara

Shpejtësia tej normave të lejuara është një problem i madh dhe i vazhdueshëm i sigurisë rrugore në Shqipëri, duke kontribuar ndjeshëm në lëndime serioze dhe një numër të lartë vdekjesh. Kjo sjellje e rrezikshme shpesh kombinohet me zakone të tjera të rrezikshme drejtimi, të tilla si ndryshimet e papritura të korsisë, drejtimi agresiv, tejkalimet e pasigurta dhe kalimi i shpejtë i automjetit. Shumica e shkeljeve të qarkullimit rrugor janë për shkak të shpejtësisë ose mosrespektimit të kufirit të shpejtësisë. Përveç kësaj, ekziston një përhapje e gjerë e perceptimit midis drejtuesve se nuk do të ndëshkohen dhe se kufijtë e shpejtësisë janë kufizues të panevojshëm. Kjo dëmton iniciativat e zbatimit të ligjit dhe edukimit.

Figura 3-11: Shpejtësia si një problem i madh në rrugët e Shqipërisë



Figura 3-12. Personat e vrarë në aksidente sipas shkakut të aksidentit, 2023 (Burimi: Ministria e Brendshme)



Numri i lartë i viktimave dhe lëndimeve që vijnë si pasojë e shpejtësisë është i lartë. Trajtimi efektiv i këtij problemi shkon përtej vetëm zbatimit të ligjit. Ai kërkon një ndryshim në qëndrimet e publikut, ndërgjegjësim më të madh, edukim më të mirë të drejtuesve dhe përmirësime strategjike në planifikimin e infrastrukturës.

- Ekziston një nevojë urgjente për të ulur numrin e fataliteteve dhe lëndimeve të shkaktuara nga shpejtësia. Shpejtësia është thellësisht e ngulitur në kulturën e drejtimit të automjeteve, qëndrimet dhe sjelljet e drejtuesve në Shqipëri. Gjetja e zgjidhjes për këtë problem kërkon më shumë sesa thjesht zbatim të ligjit. Ajo kërkon një ndryshim në perceptimin publik, rritjen e ndërgjegjësisë, përmirësimin e edukimit të drejtuesve, dhe përmirësimin e planifikimit strategjik të infrastrukturës..

3.2.2.2. Drejtimi i mjetit nën ndikimin e alkoolit, drogës ose substancave të tjera psikoaktive

Drejtimi i mjetit nën ndikimin e alkoolit, drogës dhe substancave të tjera psikoaktive njihet si një sjellje me risk të konsiderueshëm në rrugët e Shqipërisë. Alkooli dëmton aftësinë për të drejtuar në mënyrë të sigurt duke ndikuar në perceptimin, parashikimin, gjykimin, vendimmarrjen dhe veprimet e duhura. Së bashku me shpejtësinë dhe mosvendosjen e rripit të sigurimit, alkooli është një nga shkaqet kryesore të aksidenteve rrugore fatale. Alkooli shoqërohet më shpesh me faktorë të tillë si shpejtësia, drejtimi kundërvajtje dhe drejtimi i pakujdesshëm në shkaqet e aksidenteve rrugore.

Ndërsa drejtimi i automjeteve nën ndikimin e alkoolit është një problem i njohur me përpjekjet në rritje të zbatimit të ligjit, drejtimi i automjeteve nën ndikimin e drogës përbën një sfidë të rëndësishme për **shkak të aftësive të kufizuara të detektimit**, duke e bërë të vështirë matjen e përhapjes dhe ndikimit të saj të vërtetë, pavarësisht faktit se është i paligjshëm (kundërvajtje administrative).

- Për të përmirësuar sigurinë rrugore në lidhje me drejtimin e automjetit nën ndikimin e substancave në Shqipëri, prioritetet kryesore janë intensifikimi i zbatimit të ligjit kundër drejtimit të automjetit nën ndikimin e alkoolit, pajisja e Policisë me pajisje thelbësore për detektimin e drogës në rrugë dhe zbatimi i fushatave të vazhdueshme të ndërgjegjësisë publike që synojnë të dyja sjelljet.

3.2.2.3 Përdorimi i telefonave celularë dhe pajisjeve të tjera (shpërqendrimi)

Drejtimi i shpërqendruar dhe përdorimi i telefonave celularë është një shqetësim në rritje. Përdorimi i një telefoni celular ose pajisjeje tjetër gjatë drejtimit të automjetit zvogëlon ndjeshëm përqendrimin dhe aftësinë e drejtuesit ose këmbësorit për t'u përqendruar në atë që po ndodh në rrugë dhe përreth tij. Përdorimi i një telefoni celular gjatë drejtimit të automjetit rrit ndjeshëm riskun për aksidente (studimet ndërkombëtare sugjerojnë një rrezik 4 deri në 23 herë më të lartë). Ky është një problem i zakonshëm për të gjithë drejtuesit, përfshirë ata profesionistë.

- Duhet të merren masa për të parandaluar përdorimin e telefonave celularë gjatë drejtimit të automjetit, duke u përqendruar në zbatimin e ligjit me dënime të përshtatshme, kërkitime mbi teknologjitë e reja të detektimit dhe fushata ndërgjegjësimi publik për të dekurajuar këtë sjellje të rrezikshme, me fokus të shtuar tek të rinjtë.

3.2.2.4 Rripi i sigurimit, vendosja e helmetës dhe përdorimi i saktë i pajisjeve mbajtëse për fëmijët

Mospërdorimi i këtyre pajisjeve është shumë i lidhur me shkallë më të larta të vdekshmërisë dhe lëndimeve, veçanërisht në radhët e pasagjerëve dhe motoçiklistëve. Rripat e sigurimit janë një mjet efektiv për të zvogëluar vdekshmërinë e pasagjerëve dhe lëndimet serioze. Mospërdorimi e rrit ndjeshëm riskun. Bazuar në studime të shumta, efekti i reduktimit të lëndimeve vlerësohet të jetë rreth 30% për lëndimet serioze dhe rreth 50% për vdekjet, dhe provat në dispozicion sugjerojnë fuqimisht shkallë shumë të ulëta përdorimi, veçanërisht në rast të vdekjeve.

Legjislacioni kërkon përdorimin e rripave të sigurimit në sediljet përpara dhe prapa, helmetave të motoçikletës dhe pajisjeve kufizuese për fëmijë (deri në moshën 12 vjeç), me penalitete për mosrespektim, duke përfshirë gjoba dhe një pezullim të mundshëm të lejes së drejtimit. Të gjithë drejtuesit dhe pasagjerët janë të detyruar të mbajnë rripin e sigurimit. Mosmbajtja e rripit të sigurimit

mbetet një nga shkeljet më të zakonshme të qarkullimit rrugor. Motoçiklistët dhe pasagjerët e tyre janë të detyruar të mbajnë helmata.

- Përmirësimi i përdorimit të rripave të sigurimit, helmetave dhe sistemeve të mbajtjes për fëmijë kërkon zbatim më të rreptë të ligjeve të përdorimit të detyrueshëm të kombinuar me fushata të synuara të edukimit publik dhe ndërgjegjësimin.

4. NJË QASJE, KUADËR DHE VIZION/QËLLIM/OBJEKTIVA/TARGETE STRATEGJIKË

Strategjia kombëtare për Sigurinë Rrugore në Shqipëri përqendrohet në përmirësimin e sigurisë rrugore përmes një qasjeje të strukturuar. Ajo përfshin:

4.1 Një qasje strategjike

Themeli i Strategjisë për Sigurinë Rrugore të Shqipërisë do të bazohet në Qasjen e Sistemit të Sigurt (SSA) që përfaqëson një ndryshim të paradigmes në menaxhimin e sigurisë rrugore, duke u larguar nga përqendrimi vetëm në sjelljen e përdoruesve të rrugës drejt krijimit të një sistemi transporti rrugor në thelb më të sigurt. E mbështetur nga organizatat kryesore ndërkombëtare, e rajonale, si OBSH-ja, OKB-ja dhe Bashkimi Evropian, kjo qasje pranon se njerëzit janë të gabueshëm dhe në mënyrë të pashmangshme do të bëjnë gabime. Si i tillë, sistemi rrugor duhet të jetë i projektuar për të minimizuar pasojat e këtyre gabimeve, duke parandaluar që ato të rezultojnë me vdekje ose lëndime serioze.

Në thelbin e saj, Qasja e Sistemit të Sigurt e përdorur në Shqipëri do të bazohet në parimet e mëposhtme:

- **Gabueshmëria njerëzore:** Duke pranuar se përdoruesit e rrugës do të bëjnë gabime, sistemi duhet të jetë falës, duke siguruar që gabimet të mos çojnë në rezultate të rënda.

- **Përgjegjësi e përbashkët:** siguria rrugore është një përgjegjësi kolektive e përbashkët midis politikëbërësve, projektuesve të rrugëve, prodhuesve të automjeteve, agjencive të zbatimit të ligjit dhe përdoruesve të rrugës.

- **Cenueshmëria fizike:** Trupi i njeriut ka tolerancë të kufizuar ndaj forcave të përplasjes. Infrastruktura dhe automjetet duhet të projektohen në përputhje me këto kufizime fizike.

- **Redudanca (teprimi):** Sistemi duhet të përfshijë shtresa të shumëfishta mbrojtjeje, në mënyrë që nëse një element dështon, të tjerët të parandalojnë përplasjet ose të zbusin shkallën e tyre.

- **Parandalimi:** Theksimi i masave proaktive për të zvogëluar risqet përpara se të ndodhin përplasjet, në vend që të reagohej vetëm pas incidenteve.

- **Shpejtësi e përshtatshme:** Menaxhimi i shpejtësive në nivele në të cilat përplasjet janë të mbijetueshme, duke pasur parasysh mjedisin rrugor dhe sigurinë e automjeteve.

- **Infrastrukturë dhe automjete të sigurt:** Prioritizimi i projektimit të rrugëve dhe standardeve të automjeteve që minimizojnë riskun e përplasjes dhe mbrojnë përdoruesit e cenueshëm.

- **Kujdesi efektiv pas aksidentit:** Sigurimi i reagimit të shpejtë dhe efektiv në raste urgjente dhe kujdesit mjekësor për të minimizuar vdekjet dhe paaftësinë afatgjatë.

Shqipëria është e përkushtuar për të zbatuar Qasjen e Sistemit të Sigurt si gurthemel të Strategjisë së saj për Sigurinë Rrugore dhe “Vizionit Zero” të miratuar. Kjo do të përfshijë një Strategji shumëplanëshe të përshtatur për sfidat dhe mundësitë specifike në vend, bazuar në sa vijon:

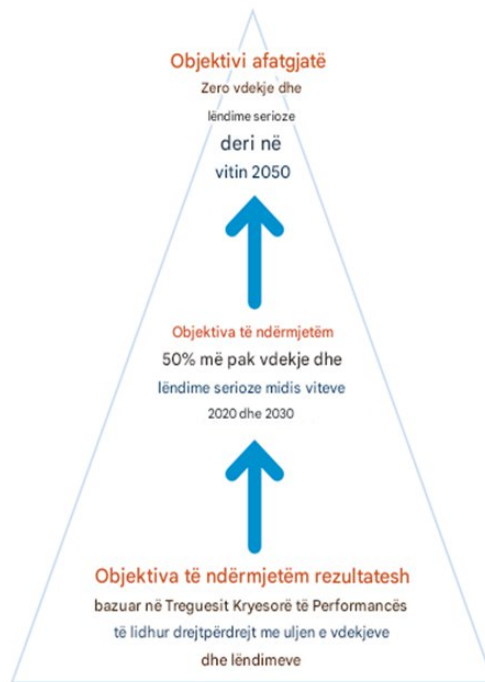


Figura 4-1. Hierarkia e rezultateve të Sistemit të Sigurt në nivelin e BE-së

Burimi: <https://www.krbrd.gov.pl/wp-content/uploads/2022/05/EU-Road-Safety-Policy-Framework-2021-2030.pdf>

- **Vendimmarrja e bazuar në të dhëna:** Krijimi i një sistemi solid për mbledhjen dhe analizimin e Treguesve Kyç të Performancës (TKP) në përputhje me metodologjitë e BE-së. Kjo do t'i lejojë Shqipërisë të monitorojë faktorët kritikë të riskut (si shpejtësia, përdorimi i rripit të sigurimit dhe drejtimi i automjetit nën ndikimin e alkoolit), të vlerësojë efektivitetin e ndërhyrjeve dhe të udhëheqë përshtatjet e politikave në kohë, jo vetëm të mbështetet në rezultatet përfundimtare të sigurisë rrugore.

- **Forcimi institucional:** Zbatimi i njërit prej hapave të parë në MSRR bazohet në rishikimin e kapaciteteve dhe forcimin e kapaciteteve institucionale të nevojshme për ndërmarrjen e të gjitha ndërhyrjeve të tjera.

- **Përmirësimet e Infrastrukturës:** Investimi në përmirësime të infrastrukturës të bazuara në prova që i japin përparësi sigurisë së përdoruesve të prekshëm të rrugës. Kjo përfshin përmirësimin e lehtësirave për këmbësorët dhe çiklistët, zvogëlimin e pikave të zeza dhe përmirësimin e niveleve të përgjithshme të sigurisë rrugore.

- **Promovimi i automjeteve të sigurta:** Inkurajimi i adoptimit të automjeteve më të sigurta përmes fushatave të ndërgjegjësimit publik dhe përputhshmërisë me standardet e Programit Evropian të Vlerësimit të Makinave të Reja. Kjo mund të arrihet përmes stimuljeve, rregullave dhe programeve të informimit të konsumatorëve.

- **Forcimi i zbatimit të ligjit:** Përmirësimi i zbatimit të kuadrit ligjor për qarkullimin rrugor, veçanërisht në lidhje me shpejtësinë, drejtimin e automjetit nën ndikimin e alkoolit dhe drogës dhe përdorimin e mjeteve mbrojtëse. Kjo kërkon burime të mjaftueshme, trajnim dhe koordinim efektiv midis agjencive të zbatimit të ligjit.

- **Përmirësimi i kujdesit pas aksidenteve:** Investimi në përmirësimin e sistemeve të reagimit ndaj emergjencave, qendrave të kujdesit ndaj traumave dhe shërbimeve të rehabilitimit. Ulja e kohës së reagimit dhe përmirësimi i cilësisë së kujdesit janë kritike për minimizimin e pasojave të aksidenteve.

- **Integrimi i teknologjive:** Integrimi i sistemeve inteligjente të transportit (ITS) në rrjetet e transportit për të ofruar informacion në kohë reale, për të përmirësuar menaxhimin e trafikut dhe për të rritur sigurinë rrugore. Kjo përfshin përdorimin e kufijve të shpejtësisë së ndryshueshme, zbatimin automatik të ligjit dhe sistemet e paralajmërimit për përplasje, të njohura edhe si sisteme paralajmërimi për përplasje përpara.

Duke e përafuar Strategjinë e saj për Sigurinë Rrugore me parimet e Qasjes së Sistemit të Sigurt (QSA) dhe duke zbatuar ndërhyrje të bazuara në prova, Shqipëria do të jetë në rrugën e sigurt për të arritur dhe mbështetur uljen e fataliteteve dhe lëndimeve të rënda në qarkullimin rrugor.

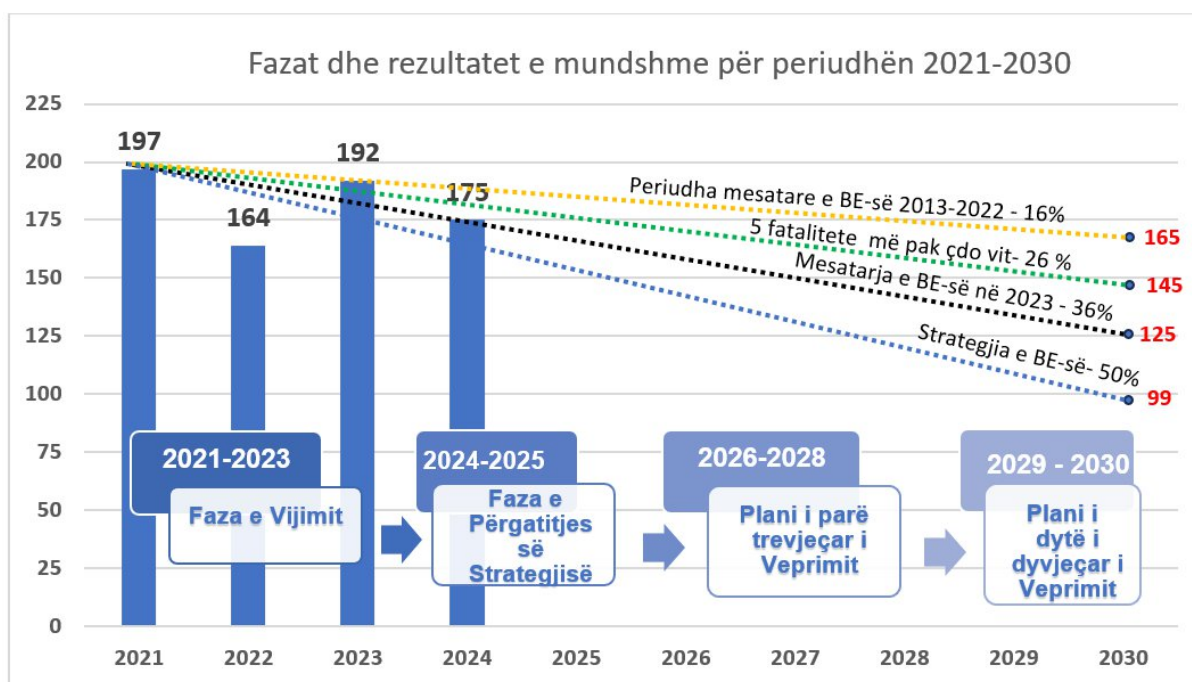
4.2 Kuadri

Me miratimin e Strategjisë së re të Sigurisë Rrugore 2026–2030 (SSRR), Shqipëria po bën një hap të rëndësishëm në rrugën drejt arritjes së objektivave afatgjatë të “Vizionit Zero” deri në vitin 2050. Kjo rrugë përbëhet nga disa faza, të mbështetura nga objektiva të ndërmjetëm që synojnë të ulin ndjeshëm numrin e vdekjeve dhe aksidenteve rrugore dhe lëndimeve të rënda deri në vitin 2030. Objektivat e Strategjisë do të zbatohen bazuar në afatin kohor të strukturuar në Plane Veprimi me faza, të vendosura brenda një kuadri gjithëpërfshirës dhe të koordinuar.

4.2.1 Një plan veprimi me faza

Një objektiv kryesor i Strategjisë për Sigurinë Rrugore të Shqipërisë 2026–2030 është të sigurojë që të gjitha ndërhyrjet të jenë të planifikuara strategjikisht, të bazuara në prova dhe t’u përgjigjen zhvillimeve të reja në sigurinë rrugore në vend dhe në nivel ndërkombëtar. SSRR-ja miraton një qasje me faza që lejon zhvillimin dhe zbatimin progresiv të ndërhyrjeve të parashikuara, të strukturuar si më poshtë:

Figura 4-2. Veprime me faza gjatë periudhës 2021–2030, me disa rezultate të mundshme



- Faza 1 (2021–2023): Faza e Vijimit – Zgjerimi dhe vazhdimi i aktiviteteve të sigurisë rrugore pas përfundimit të afatit të SSRR-së së parë.

Kjo ishte e ashtuquajtura “Faza e Vijimit” që në fakt ishte një zgjatim dhe vazhdim i aktiviteteve të parashikuara në SSRR-në e parë (2011–2020), ku palët kryesore të interesit për sigurinë rrugore ndoqën agjendat e tyre të brendshme të sigurisë rrugore, duke synuar në një farë mënyre arritjen e përmirësimit të sigurisë rrugore.

- Faza 2 (2024–2026): Faza e Përgatitjes së Strategjisë.

Gjatë kësaj faze u zhvillua metodologjia gjithëpërfshirëse për Strategjinë, e shoqëruar me përfundimin e punës teknike përgatitore kyçe dhe hartimin e dokumentit të kuadrit strategjik. Kjo fazë shënon krijimin zyrtar të gjeneratës së dytë të një Strategjie afatgjatë për Sigurinë Rrugore të Shqipërisë me “Vizionin Zero” si parim udhëzues.

- Faza 3 (2027–2029): Zbatimi i Planit të parë trevjeçar të Veprimit.

Kjo fazë do të përqendrohet në ekzekutimin e një Plani Veprimi të synuar dhe të orientuar drejt rezultateve, në përputhje me Qasjen e Sistemit të Sigurt dhe “Vizionin Zero”. Do të përfshijë ndërhyrje me ndikim të lartë të hartuara për të ulur ndjeshëm vdekjet në aksidentet rrugore dhe lëndimet serioze, në përputhje me objektivat kombëtarë të performancës.

- Faza 4 (2029–2030): Zbatimi i Planit të dytë dyvjeçar të Veprimit.

Faza përfundimtare do të ndërtohet mbi rezultatet dhe mësimet e nxjerra nga Faza 3, mbi ekzekutimin e një Plani Veprimi të synuar dhe të orientuar drejt rezultateve, duke rafinuar dhe zgjeruar zbatimin e masave bazuar në prioritetet e azhurnuara, gjetjet e vlerësimit dhe praktikën më të mira ndërkombëtare.

Këto dy Plane Veprimi do të bazohen në vlerësimin sistematik të progresit drejt arritjes së qëllimit të përgjithshëm dhe Treguesve Kryesorë të Performancës (TKP), si dhe në shqyrtimin e zhvillimeve kombëtare dhe kontekstit evropian në zhvillim të sigurisë rrugore. Çdo Plan Veprimi do të përbëhet nga një kombinim i veprimeve prioritare me ndikim të lartë dhe masave plotësuese mbështetëse, që synojnë të sigurojnë një ulje të koordinuar dhe të qëndrueshme të vdekjeve në aksidentet rrugore dhe lëndimeve serioze gjatë periudhës së zbatimit të Strategjisë.

4.2.2 Skenarët e Sigurisë Rrugore

Bazuar në zbatimin e objektivave të Strategjisë së zbatueshme së fundmi, së bashku me monitorimin e të dhënave statistikore dhe njohuritë mbi trendet aktuale dhe efektive të sigurisë rrugore, mund të parashikohen skenarët e mëposhtëm (figura 4-4).

- Skenari 1: Asnjë aktivitet shtesë me trend të ngjashëm krahasuar me periudhën e mëparshme

Aktivitetet e të gjitha palëve të interesit do të mbeten në nivelin e periudhës së mëparshme, siç është hartuar në Strategjinë e mëparshme. Aktivitetet dhe fushëveprimi i tyre do të ulen për shkak të mungesës së burimeve, dhe kursimet e rritura në të gjitha fushat do të ulen pak. Në këtë skenar, mund të ketë edhe periudha të rritjes së ndjeshme të numrit të vdekjeve, pasi shoqërohet me rritje të investimeve në motorizim dhe infrastrukturë. Ky skenar bazohet në një ulje graduale të numrit të vdekjeve me 5 për çdo vit. Kjo do të thotë që numri i personave që humbin jetën në rrugët e Shqipërisë do të bjerë me 26% midis viteve 2021 dhe 2030. Në vitin 2030, 145 përdorues të rrugës do të humbin jetën në këtë skenar, që korrespondon me 53 fatalitete për 1 milion banorë.

- Skenari 2: Kryerja e disa aktiviteteve shtesë (skenari i ndërmjetëm)

Në këtë skenar, palët e interesit do të vazhdojnë aktivitetet e tyre aktuale, ndërkohë që zbatojnë veprime ekzistuese dhe të reja, më të përditësuara, duke iu përgjigjur shpejt mangësive të identifikuar dhe, mbi të gjitha, duke vepruar në një mënyrë më proaktive, të koordinuar dhe të synuar për të zvogëluar numrin e vdekjeve në aksidente rrugore. Ky skenar mund të ndodhë edhe nëse ka vonesë në zbatimin e masave të planifikuara (masat zbatohen më vonë se sa është planifikuar në Planet përkatëse të Veprimit).

Kështu, Shqipëria do të ndjekë trendin mesatar të BE-së të dekadës së kaluar në uljen e numrit të vdekjeve në rrugët evropiane. Në këtë rast, në periudhën 2021–2030, numri i vdekjeve në rrugët shqiptare do të ulet me 36%. Në vitin 2030, 125 përdorues të rrugës do regjistrohen në këtë skenar, që korrespondon me 46 fatalitete për 1 milion banorë.

- Skenari 3: Zbatimi i shumicës së aktiviteteve të parashikuara në Strategji dhe Planin e Veprimit

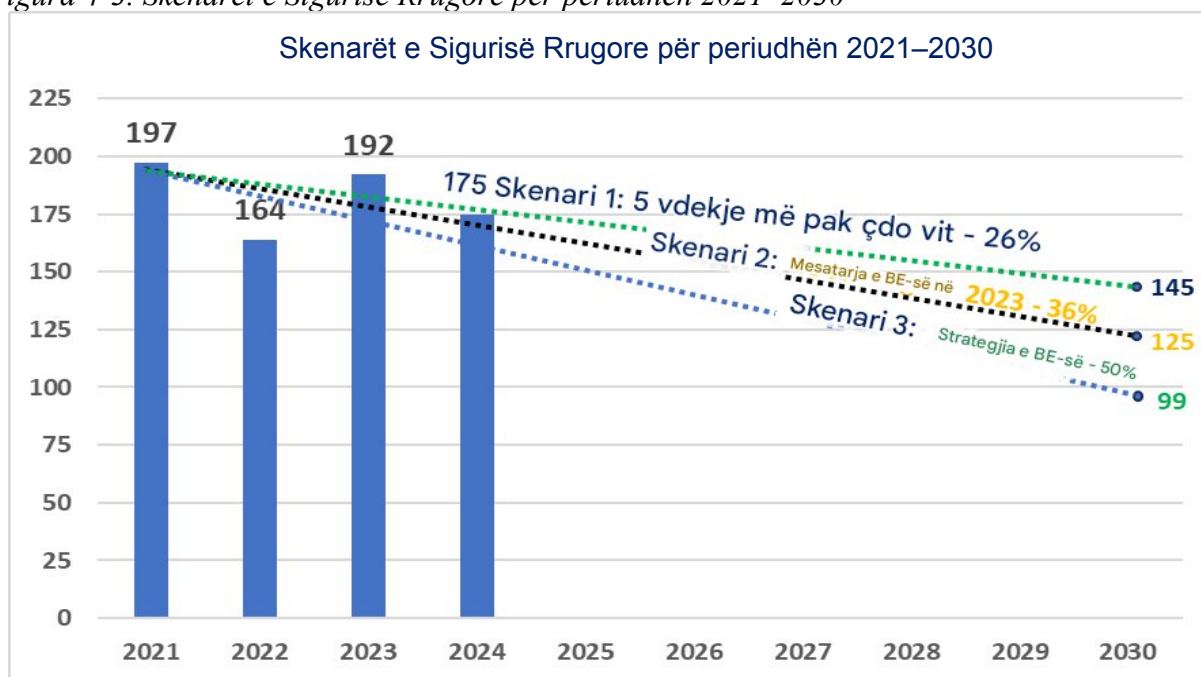
Ky skenar përfshin zgjidhje sistemike afatgjata në të gjitha fushat e veprimit nga palët e interesit të sigurisë rrugore, përfshirje në shkallë të gjerë në të pesë shtyllat, e ndjekur nga fushata efikase publike të mbështetura nga media. Një monitorim i shtuar dhe i vazhdueshëm, veprime të menjëhershme në rrugë dhe ndëshkim i menjëhershëm i shkelësve me dënime të rënda do të jenë gjithashtu pjesë e këtij skenari. Përveç kësaj, legjislacioni do të duhet të forcohet, veçanërisht në fushën e dënimeve më të ashpra për ata që janë më të rrezikuar nga aksidente të rënda rrugore, të shoqëruara me zbatimin e ligjit. Do të jetë gjithashtu e nevojshme të kryhen punime thelbësore në infrastrukturë duke ndërtuar lidhje të reja dhe më të sigurta rrugore për të akomoduar trafikun tranzit, duke marrë në konsideratë ndryshimin sezonal të trafikut, dhe të përshpejtohet zbatimi i rregullave të

trafikut dhe i gjendjes së automjeteve. Do të merren masa të suksesshme për të përmirësuar sigurinë e grupeve të cenueshme përmes edukimit dhe trajnimit dhe infrastrukturës më të sigurt.

Objektivi i përgjysmimit të numrit të fataliteteve në aksidente rrugore deri në fund të vitit 2030 është i arritshëm vetëm nëse të gjitha ndryshimet sistemike të përshkruara në SSRR dhe PVSSRR zbatohen në kohë. Kjo do të kërkojë bashkëpunim aktiv si në nivel kombëtar dhe vendor, si dhe lidhshmëri dhe koordinim të fortë midis të gjithë palëve të interesit dhe aktorëve përkatës. Siguria rrugore do të integrohet në objektiva më të gjerë të qëndrueshmërisë, do të zhvillohen zgjidhje inovative të infrastrukturës dhe përdorimi i transportit publik do të rritet. Parandalimi dhe edukimi për sigurinë rrugore do të forcohen si në nivel kombëtar ashtu edhe në nivel vendor. Kultura e qarkullimit do të përmirësohet nëpërmjet parandalimit e edukimit të vazhdueshëm dhe monitorimit aktiv të të gjithë përdoruesve të rrugës.

Në këtë mënyrë, Shqipëria do ta ulë numrin e fataliteteve në aksidente rrugore në 99 deri në vitin 2030 (një ulje prej 50% në periudhën 2021–2030), që do të ishte e krahasueshme me vendet anëtare të BE-së me numrin më të ulët të fataliteteve në aksidente rrugore për milion banorë sot. Në vitin 2030, 99 përdorues të rrugës do të humbin jetën në këtë skenar, që korrespondon me 36 fatalitete për një milion banorë.

Figura 4-3. Skenarët e Sigurisë Rrugore për periudhën 2021–2030



Shënim: Këto tre skenarë do të lidhen me ndërhyrjet përkatëse sipas PVSSRR.

4.3 Vizioni/qëllimi/objektivat/synimet

- “Angazhimi “Vizioni Zero”

Në zemër të Strategjisë për Sigurinë Rrugore të Shqipërisë 2030, ekziston një riafirmim i angazhimit të vendit ndaj “Vizionit Zero”, i cili pohon se asnjë vdekje ose lëndim serioz në rrugë nuk është i pranueshëm dhe i jep përparësi zhvillimit të një sistemi transporti rrugor që është i sigurt, tolerant dhe i projektuar për të akomoduar gabimet njerëzore. Në këtë kontekst, duhet theksuar se “Vizioni Zero” nuk është i ri për Shqipërinë. Ai u prezantua për herë të parë si një parim udhëzues në SSRR-në e parë të vendit (2011–2020), duke shënuar fillimin e përafrimit formal të Shqipërisë me praktikatat më të mira globale të sigurisë rrugore.

Strategjia aktuale ndërton mbi këtë themel, duke përforcuar “Vizionin Zero” si një forcë shtytëse të objektivit/ave të politikave kombëtare dhe duke përshkruar hapat institucionalë, ligjorë dhe operacionalë të nevojshëm për të ecur vazhdimisht drejt arritjes së tij deri në vitin 2050.

Për të mbështetur këtë angazhim shumë ambicioz, SSRR-ja e dytë përcakton **një qëllim dhe objektiva të qartë të ndërmjetëm për vitin 2030, që synojnë uljen ndjeshëm të vdekjeve dhe lëndimeve të rënda në qarkullimin rrugor**. Këto objektiva do të mbështeten nga Qasja e Sistemit të Sigurt (SSA) dhe do të mbështeten nga tregues të matshëm dhe veprime të koordinuara në të gjithë sektorët. Strategjia bazohet në parimet e përpjekjes për arritjen e standardeve më të larta të mundshme të sigurisë rrugore, një qasje të integruar ndaj sigurisë rrugore dhe parimet e subsidiaritetit, proporcionalitetit dhe përgjegjësisë së përbashkët.

- Objektivi i përgjithshëm deri në vitin 2030 dhe objektivat sipas shtyllave të sigurisë rrugore (rezultatet)

Me vizionin afatgjatë “Vizioni Zero” deri në vitin 2050, SSRR 2030 e Shqipërisë ndërtohet mbi një objektiv të përgjithshëm të ndërmjetëm (për dekadën), të përafruar me angazhimet e BE-së dhe OKB-së. **Prandaj, qëllimi i dytë strategjik i SSRR është të reduktojë fatalitetet nga qarkullimi rrugor me 50% deri në vitin 2030, në krahasim me shifrat e vitit 2021 (figura 4-4, skenari 3).**

Duke pasur parasysh se SSRR-ja e dytë në realitet do të nisë me një Plan Veprimi të plotë nga viti 2026, qëllimi ambicioz i BE-së për dekadën do të mbetet përparësi dhe do të vazhdojë të shërbejë si objektiv politik i miratuar në mënyrë strategjike.

Duke qenë se strategjia shtrihet në gjysmën e dekadës 2021–2030 do të konsiderohej një objektiv më realist objektiv i skenarit 2, reduktimi i fataliteteve me rreth 30%.

Arritja e këtij objektivi do të kërkojë përpjekje të koordinuara, ndërsektoriale, duke zbatuar elementet e Sistemit të Sigurt (pesë komponentët e sigurisë rrugore) dhe objektiva të qartë, të lidhura me komponentët (rezultatet).

- Përmirësimi i kapacitetit të menaxhimit të sigurisë rrugore në vend përmes forcimit të funksioneve të agjencive drejtuese kryesore për sigurinë rrugore. **Rezultati specifik për Komponentin 1:** krijimi i një sistemi mbrojtës efektiv për sigurinë rrugore, me një qeverisje të qartë për sigurinë rrugore dhe me komunikim, bashkëpunim dhe koordinim efektiv mes aktorëve kryesorë të sigurisë rrugore në zbatimin e ndërhyrjeve të rëna dakord.

- Rritja e sigurisë së rrugëve, përfshirë shpejtësitë e sigurta, për të reduktuar shkallën e pasojave kur ndodhin përplasje, me fokus të veçantë në përmirësimet infrastrukturore që mbrojnë përdoruesit e rrezikuar të rrugës, si p.sh., këmbësorët dhe çiklistët. **Rezultati specifik për komponentin 2:** sigurimi i rrugëve të sigurta, në mënyrë që shumica e udhëtimeve të kryhen në rrugë të projektuara në mënyrë të sigurt, të ndërtuara mirë dhe të mirëmbajtura rregullisht, me një risk më të ulët aksidentesh.

- Përmirësimi i sigurisë së mjeteve përmes forcimit të teknologjive aktive dhe pasive të automjeteve. **Rezultati specifik për komponentin 3:** përmirësimi i standardeve të sigurisë së automjeteve për të mundësuar një siguri më të lartë në qarkullim dhe për të përmirësuar lidhjen mes faktorëve: mjet–rrugë–njeri, me synim përmirësimin e standardeve të sigurisë së mjeteve në përputhje me *acquis* të BE-së.

- Nxitja e një kulture të fortë për sigurinë rrugore përmes edukimit të vazhdueshëm, ndërgjegjësimit publik dhe fushatave për ndryshimin e sjelljes, me fokus tek të rinjtë, përfshirë modernizimin e mekanizmave të zbatimit të ligjit për trafikun në mënyrë që të sigurohet pajtueshmëri më e madhe me rregulloret dhe efekt ndëshkues. **Rezultati specifik për komponentin 4:** rritja e njohurive, qëndrimeve dhe sjelljeve të përdoruesve të rrugës në një nivel të krahasueshëm me mesataren e vendeve anëtare të BE-së, duke monitoruar nga afër treguesit kryesorë të performancës së sjelljes (pesë TKP) dhe qëndrimet e përdoruesve të rrugës ndaj risqeve kryesore të sigurisë rrugore.

- Përmirësimi i sistemeve të reagimit emergjent, kujdesit pas-aksidentit dhe rehabilitimit, për të ulur shkallën e pasojave kur ndodhin aksidente. **Rezultati specifik për komponentin 5:** sigurimi i një reagimi emergjent efektiv dhe në kohë, i kujdesit pas-aksidentit dhe rehabilitimit, që do të maksimizojë mbijetesën dhe rikuperimin pas aksidenteve, në përputhje me praktikën më të mira dhe *acquis*-in përkatëse të BE-së.

Këto rezultate specifike pasqyrojnë angazhimin e Shqipërisë ndaj **Qasjes së Sistemit të Sigurt**, ku të gjitha elementet e sistemit të qarkullimit rrugor funksionojnë së bashku për të parandaluar fatalitetet dhe lëndimet e rënda.

- Treguesit kyç mbështetës të performancës

Për të ndjekur progresin e sigurisë rrugore drejt arritjes së objektivave strategjike (të përgjithshëm) dhe atyre të lidhura me komponentët (specifikë) të vitit 2030, të mbështetur nga ndërhyrjet/masat e specifikuar dhe të zbatuara në Planin e Veprimit, ekziston një nevojë e madhe për të parashikuar disa tregues të ndërmjetëm që do të mundësojnë monitorim dhe vlerësim periodik përpara se të arrihen rezultatet përfundimtare. Prandaj, do të përfshihen një grup Treguesish Kryesorë të Performancës (TKP) të miratuar nga BE-ja në lidhje me sigurinë rrugore. TKP-të pasqyrojnë faktorët më kritikë të riskut që kontribuojnë në aksidentet rrugore dhe lëndimet. Këta tregues do të shërbejnë si bazë për monitorimin e trendeve, vlerësimin e ndikimit të ndërhyrjeve dhe përshtatjen e strategjive sipas nevojës. TKP-të do të regjistrohen dhe mbledhen nga sistemet kombëtare të të dhënave të lidhura me sigurinë rrugore dhe do të jenë në përputhje me metodologjinë e miratuar nga Komisioni Evropian për krahasimin ndërkombëtar. KPI-të kryesore që do të monitorohen. Ato paraqiten në Tabelën 4-1⁴.

Tabela 4-1: TKP-të kryesore dhe përkufizimet e tyre

TKP	Përkufizimi
Respektimi i normave të shpejtësisë	Përqindja e automjeteve që udhëtojnë brenda kufijve të shpejtësisë së përcaktuar në kushte qarkullimi të lirë dhe në lëvizje.
Përdorimi i rripit të sigurimit	Përqindja e pasagjerëve të automjetit që përdorin në mënyrë korrekte rripat e sigurimit ose sistemet e mbajtjes së fëmijëve.
Përdorimi i pajisjeve mbrojtëse	Përqindja e drejtuesve të mjeteve me dy rrota (ose me tri dhe katër rrota) dhe biçikletave që mbajnë helmata kokore mbrojtëse.
Respektimi i normave të alkoolit	Përqindja e drejtuesve të mjeteve që drejtojnë brenda limitit të lejuar të përmbajtjes së alkoolit në gjak (BAC).
Shmangia e shpërqendrimit	Përqindja e drejtuesve që NUK përdorin pajisje celulare gjatë drejtimit të automjetit.
Vlerësimi i sigurisë së automjeteve	Përqindja e makinave të reja të pasagjerëve me një vlerësim sigurie Euro NCAP të barabartë ose mbi një prag të paracaktuar.
Vlerësimi i sigurisë së infrastrukturës	Përqindja e distancës së përshkuar në rrugë me një vlerësim sigurie në pragun e BE-së.
Koha e reagimit ndaj kujdesit pas aksidentit	Koha mesatare e kaluar midis thirrjes së emergjencës pas një aksidenti dhe mbërritjes së shërbimeve të emergjencës në vendin e aksidentit.

5. FUSHAT PRIORITARE TË NDËRHYRJES PËR VEPRIM

Fushat prioritare të ndërhyrjes për veprim të identifikuar në Strategjinë për Sigurinë Rrugore përzgjidhen bazuar në shqyrtimin e kapacitetit të sigurisë rrugore të ndërmarrë, me fokus në vendet e identifikuar ku nevojiten përmirësime për të qenë në gjendje të arrihen rezultate specifike shumë kërkuese (rezultate të shtyllës së sigurisë rrugore). Fushat e ndërhyrjes të identifikuar do të strukturohen në përputhje me Qasjen e Sistemit të Sigurt (SSA).

Përveç kësaj, të gjitha fushat e ndërhyrjes së propozuara në SSRR do të mbulohen me një numër masash dhe aktiviteteve specifike brenda PVSSRR -së si një dokument i veçantë.

⁴https://road-safety.transport.ec.europa.eu/document/download/b4b82a6b-9e1f-4934-97bf-c0754ef19278_en?filename=Baseline_conclusions_and_recommendations.pdf.

5.1 Menaxhimi i Sigurisë Rrugore

Menaxhimi i sigurisë rrugore, përfshirë qeverisjen e sigurisë rrugore, është komponent thelbësor i strategjive efektive të sigurisë rrugore. Pa një MSRR efikase, do të jetë e vështirë të arrihet rezultati (specifik) i lidhur me komponentin 1 dhe të zbatohen ndërhyrjet/masat e SSRR dhe PVSSRR.

Janë identifikuar fushat e mëposhtme strategjike kryesore dhe prioritare të përmirësimeve brenda MSRR:

5.1.1 Përmirësimi i kuadrit legjislativ për menaxhimin e sigurisë rrugore

Kuadri strategjik i sigurisë rrugore të Shqipërisë do të bazohet në Qasjen e Sistemit të Sigurt dhe elementet e saj (pesë shtyllat e sigurisë rrugore). Përdorimi i QSS kërkon një riorientim themelor të politikës dhe praktikës së sigurisë rrugore gjatë zbatimit të SSRR dhe PVSSRR drejt arritjes së “Vizionit Zero”. Politikat ndërkombëtare dhe të BE-së për sigurinë rrugore dhe dokumentet përkatëse do të ndiqen dhe praktikat më të mira do të zbatohen në dokumentet strategjike dhe planifikuese në vend (p.sh., SSRR\PVSSRR me objektiva afatgjatë, bazat e të dhënave kryesore të lidhura me sigurinë rrugore, duke përfshirë TKP-të, etj.)

Në përputhje me praktikën më të mirë të BE-së dhe nevojat e vendit, ligjet dhe mundësisht aktet nënligjore të rëndësishme për sigurinë rrugore do të analizohen, nëse është e nevojshme do të përmirësohen dhe zbatohen, veçanërisht ato që lidhen me krijimin e një sistemi mbrojtës të sigurisë rrugore (p.sh., mekanizmat e koordinimit/bashkëpunimit), si dhe me rrugët/mjetet e sigurt dhe teknologjia e automjeteve) dhe në lidhje me përdorues më të sigurt të rrugës dhe kujdesin pas aksidentit. Një vëmendje e veçantë do t’i kushtohet legjislacionit që lidhet me përdoruesit e rrugës, mobilitetit urban, mikro-mobilitetit, përdorimit të pajisjeve të sigurisë për automjetet me dy, tre dhe katër rrota, drejtuesit e pakujdesshëm të automjeteve etj.

5.1.2 Përmirësimi i kapaciteteve institucionale për sigurinë rrugore (ndërtimi i kapaciteteve)

Kapaciteti institucional dhe puna e aktorëve kyç të sigurisë rrugore do të rishikohen periodikisht dhe, në përputhje me nevojat e sistemit të sigurisë rrugore dhe të aktorëve kyç, kapaciteti do të forcohet përmes krijimit të njërive të reja për sigurinë rrugore dhe/ose shtimit të personelit. Personeli aktualisht i punësuar në fushën e sigurisë rrugore do të trajnohet në mënyrë profesionale dhe do të përfshihet në edukimin e vazhdueshëm. Në veçanti, do të forcohet kapaciteti institucional i institucioneve që merren me sigurinë e infrastrukturës rrugore, sigurinë e mjeteve si dhe sigurinë e përdoruesve të rrugës. Për më tepër, për të siguruar një nivel më të lartë pajtueshmërie me rregullat nga përdoruesit e rrugës, do të forcohen kapacitetet e institucioneve që përbëjnë sistemin e zbatimit të ligjit, dhe në veçanti, kapacitetet e Policisë Rrugore përmes trajnimeve të rregullta dhe aksesit në pajisje më të mira, që mundësojnë një zbatim më efikas, sidomos në lidhje me oficerët e angazhuar në kontrollin direkt të qarkullimit. Pjesëmarrja e Policisë Rrugore në drejtimin e qarkullimit mund të vlerësohet më tej, për t’u përqendruar në situatat kur pajisjet standarde të kontrollit të trafikut janë jofunksionale ose mungojnë, gjatë situatave emergjente apo në zonat pa mjete kontrolli të qarkullimit. Gjithashtu, është e nevojshme të përmirësohet në mënyrë të vazhdueshme edukimi i oficerëve të policisë si dhe pajisjet e tyre teknike. Për të përmirësuar efikasitetin e procedurave për shkeljet e rregullave të qarkullimit dhe për të rritur sigurinë e vendosjes dhe zbatimit të sanksioneve, është thelbësore të rritet kapaciteti i gjykatave që shqyrtojnë shkeljet e rregullave të qarkullimit rrugor dhe të mundësohet automatizimi i sistemit të lëshimit të gjobave dhe ekzekutimit të tyre.

5.1.3 Përmirësimi i komunikimit, koordinimit dhe bashkëpunimit të aktorëve kyç të sigurisë rrugore

Koordinimi dhe bashkëpunimi ndërmjet aktorëve kyç të sigurisë rrugore do të përmirësohet, çka përfshin, nëse mungon, krijimin e komunikimit dhe raportimit të rregullt midis të gjitha subjekteve dhe institucioneve të përfshira në sigurinë rrugore. Kjo do të shoqërohet me shkëmbimin elektronik të detyrueshëm të të dhënave që lidhen me menaxhimin e sigurisë rrugore, me persona përgjegjës të përcaktuar në çdo institucion (institucionet anëtare të GNIP– Grupit Ndërinstitucional të Punës).

Vëmendje e veçantë duhet t’i kushtohet koordinimit dhe bashkëpunimit horizontal dhe, më së shumti, atij vertikal, midis subjekteve kombëtare dhe vendore të përfshira në sigurinë rrugore.

Njësitë vendore duhet të përfshihen më fuqishëm në planifikimin dhe zbatimin e aktiviteteve për sigurinë rrugore në nivel vendor. Përtej përmirësimeve në sigurinë e automjeteve dhe sjelljen e përdoruesve të rrugës, ky është një nga sektorët ku janë identifikuar mundësitë më të mëdha për përparim drejt objektivit “Vizioni Zero” (Vizioni Zero për humbje jete në rrugë).

5.1.4 Përmirësimi i financimit dhe shpërndarjes së burimeve për sigurinë rrugore

Fondet aktualisht të disponueshme (buxheti i Shtetit) të destinuara për përmirësimin e sigurisë rrugore do të përdoren në mënyrë të qëndrueshme, me mbikëqyrje mbi shpenzimin e fondeve të dedikuara. Do të studiohen dhe do të propozohen mënyra inovative financimi për sigurinë rrugore, të cilat mund të përdoren për zbatimin e ndërhyrjeve dhe procedurave të ndryshme në fushën e sigurisë rrugore.

Vëmendje e veçantë do t’i kushtohet shpërndarjes më të mirë të burimeve në përputhje me programet dhe ndërhyrjet e SSRR dhe PVSSRR.

5.1.5 Përmirësimi i sistemeve mbështetëse të sigurisë rrugore

Sistemet mbështetëse të sigurisë rrugore, si databazat që lidhen me sigurinë rrugore, janë thelbësore për një menaxhim të suksesshëm të sigurisë rrugore në Shqipëri. Një menaxhim efektiv i të dhënave për sigurinë rrugore duhet të jetë themeli për identifikimin e trendeve, vlerësimin e efektivitetit të ndërhyrjeve dhe formulimin e politikave dhe ndërhyrjeve të bazuara në prova për sigurinë rrugore. Platforma ekzistuese e programit të databazës së aksidenteve rrugore duhet të përditësohet dhe struktura e të dhënave të aksidenteve të përmirësohet dhe harmonizohet me protokollin Evropian të databazave të aksidenteve. Kjo duhet të jetë një nga prioritetet, pasi si SSRR-ja dhe PVSSRR-ja janë të bazuara në të dhëna. Të dhënat në lidhje me rrugët dhe automjetet duhet gjithashtu të përmirësohen në lidhje me karakteristikat e sigurisë rrugore (hartëzimi i riskut dhe një databazë për automjetet) dhe të ndahen ndërmjet aktorëve kyç të sigurisë rrugore. Një theks i veçantë duhet vendosur tek dokumentimi dhe monitorimi i TKP-ve. Duhet bërë përpjekje gjithashtu për integrimin e të gjitha grupeve të të dhënave që lidhen me sigurinë rrugore në një databazë gjithëpërfshirëse kombëtare për sigurinë rrugore. Zbatimi i sistemeve ITS (Sistemet Inteligjente të Transportit) dhe RAMS (Sistemet e Menaxhimit të Aseteve Rrugore) do të mbështetet gjithashtu në vitet në vijim, duke u siguruar që sistemet të përditësohen, stafi të trajnohet dhe të kryhet kujdesi i duhur për të siguruar funksionimin e tyre të vazhdueshëm. Një sistem cilësor i monitorimit dhe vlerësimit duhet të bëhet një mjet efikas për të ndjekur progresin në reduktimin e fataliteteve dhe lëndimeve nga aksidentet rrugore. Kërkimi dhe zhvillimi në fushën e sigurisë rrugore, përfshirë transferimin e njohurive si dhe fushatat ndërgjegjëse, duhet të përmirësohen ndjeshëm dhe të koordinohen mirë ndërmjet institucioneve.

5.1.6 Mbështetja për kalimin e përdoruesve drejt mënyrave më të sigurta të transportit

Dihet mirë se ekzistojnë dallime të konsiderueshme në nivelin e riskut për lëndime fatale dhe të rënda ndërmjet mënyrave të ndryshme të transportit. Nxitja dhe rritja e përdorimit të transportit publik mund të japë një kontribut të rëndësishëm në uljen e fataliteteve dhe lëndimeve të rënda, përmirësimin e shëndetit publik, rritjen e sigurisë rrugore për të gjithë përdoruesit, reduktimin e ndikimeve mjedisore, uljen e trafikut dhe promovimin e mobilitetit të drejtë për të gjithë. Për këtë arsye, mënyrat e sigurta dhe të shëndetshme të udhëtimit janë veçanërisht të rëndësishme në procesin e përgatitjes së gjeneratës së ardhshme të Strategjisë së Transportit për Shqipërinë. Multimodaliteti i ardhshëm do të inkurajohet për të mbështetur kalimin modal drejt transportit hekurudhor apo detar në vitet në vijim, në rastet kur analizat kosto-përfitim do ta justifikojnë një përmirësim të tillë.

- Shqipëria do të përafrojë përpjekjet e saj për sigurinë rrugore me politikat ndërkombëtare dhe ato të Bashkimit Evropian duke miratuar praktika më të mira të planifikimit dhe strategjisë. Prioritetet kryesore përfshijnë forcimin e kapaciteteve të institucioneve të sigurisë rrugore përmes trajnimeve, shtimit të personelit dhe përmirësimit të pajisjeve, si dhe përmirësimin e infrastrukturës, sigurisë së mjeteve dhe përdoruesve të rrugës. Do të vendoset një bashkërendim i rregullt, ndarje e të dhënave dhe bashkëpunim ndërmjet palëve të interesit, së bashku me një alokim më të mirë të fondeve në nivel kombëtar dhe vendor. Është thelbësore të përmirësohet mbledhja e të dhënave, monitorimi dhe kërkimi shkencor, me një fokus të veçantë në promovimin

e mënyrave më të sigurta të transportit, siç janë transporti publik, ecja dhe çiklizmi, me qëllim uljen e fataliteteve dhe mbështetjen e mobilitetit të qëndrueshëm.

5.2 Rrugë dhe mobilitet më i sigurt, përfshirë shpejtësinë e sigurt

Rrugët të sigurta kërkojnë planifikimin, projektimin dhe funksionimin e tyre, duke ofruar kuadrin për përdorimin e sigurt të rrugëve dhe të mjeteve autonome në të ardhmen.



Për të arritur rezultatin (specifik) të komponentit 2, janë identifikuar disa fusha strategjike për përmirësim në paragrafët pasues.

5.2.1 Përmirësimi i planifikimit, projektimit, ndërtimit dhe mirëmbajtjes së rrugëve

Rrugët e reja do të planifikohen, projektohen dhe ndërtohen duke zbatuar plotësisht të gjitha procedurat e Menaxhimit të Sigurisë së Infrastrukturës Rrugore (MSIRR) të përcaktuara në Direktivën e BE-së (96/2008 dhe 1936/2019). Rrugët ekzistuese do të rindërtohen, rehabilitohen dhe mirëmbahen në një mënyrë që siguron një standard të lartë sigurie rrugore përmes përdorimit të procedurave të MSIRR dhe zbatimit të propozimeve përkatëse. Një fokus i veçantë do t'i kushtohet zbatimit të QSA (Qasjes së Sistemit të Sigurt) dhe koncepteve të shpejtësisë së sigurt, duke përfshirë përdoruesit e rrezikuar të rrugës dhe kërkesat e ardhshme për mjetet e automatizuara. Me garantimin e një standardi kaq të lartë të sigurisë së infrastrukturës rrugore, rrugët do të jenë më tolerante ndaj gabimeve dhe pritet qër risku për humbje jete nga aksidentet rrugore të ulët.

Vëmendje e veçantë do t'i kushtohet masave për qetësimin e qarkullimit, veçanërisht në hyrjet e zonave të banuara, në afërsi të institucioneve arsimore dhe në vendkalimet për këmbësorë dhe çiklistë. Shumë nga infrastruktura aktuale ka nevojë për t'u rinovuar në mënyrë që të përmirësohen kushtet e sigurisë për të gjithë përdoruesit. Ulja e shpejtësisë përmes masave infrastrukturore, si rrethrotullimet, ishujt e trafikut dhe pengesat (gungat), ka rezultuar efektive, por këto masa duhet të projektohen dhe zbatohen siç duhet. Masat e sigurisë në zonat e punimeve rrugore gjithashtu do të duhet të forcohen. E njëjta gjë vlen edhe për mirëmbajtjen e infrastrukturës ekzistuese, në vendet ku ka sinjalistikë dhe pajisje të dëmtuara apo të padukshme, karrexhata të dëmtuara dhe bankina të pa mirëmbajtura siç duhet, si edhe ndriçim të pamjaftueshëm të rrugëve. Si mirëmbajtja ashtu edhe ndërtimi i ri do të kërkojnë planifikim më të kujdesshëm dhe rritje të burimeve financiare të dedikuara dhe masave të bazuara sipas udhëzuesve dhe metodologjive moderne.

5.2.2 Hartimi dhe zbatimi i treguesve të vlerësimit të sigurisë për infrastrukturën rrugore kombëtare

Zbatimi i Qasjes së Sistemit të Sigurt do të kërkojë hartëzimin sistematik të riskut të aksidenteve me pasoja fatale dhe lëndime të rënda në të gjithë rrjetin rrugor, si dhe përdorimin e një mekanizmi të vlerësimit të nivelit të sigurisë për të identifikuar ndërhyrjet prioritare, proaktive dhe me kosto-efektivitet për të mbrojtur të gjitha grupet e përdoruesve të rrugës.

Zhvillimi dhe zbatimi i treguesve të vlerësimit të nivelit të sigurisë për infrastrukturën rrugore kombëtare, qoftë përmes hartëzimit të riskut apo përmes sistemit të vlerësimit me yje, do të ndihmojë në orientimin e investimeve drejt segmenteve të rrugëve kombëtare me riskun më të lartë për vdekje ose lëndime të rënda. Duhet të prezantohen dhe ndiqen TKP -të infrastrukturore. Indikatorët e mbledhur

duhet të integrohen në të dhënat e sistemit RAMS dhe të adresohen përmes proceseve të rregullta të raportimit, monitorimit dhe vlerësimit. Të dhënat nga sistemi i ri Qendrës së Kontrollit të Trafikut do të shërbejnë si bazë për zhvillimin e një metodologjie që do t'i ndihmojë menaxherët e rrugëve të përcaktojnë përparësitë në shpërndarjen e burimeve të disponueshme për infrastrukturën rrugore, duke përfshirë të dhënat financiare, të qarkullimit dhe të gjendjes së rrugëve.

5.2.3 Përmirësimi i sigurisë rrugore në rrugët kombëtare dhe në vendndodhjet rrugore me risk të shtuar për përdoruesit e rrezikuar të rrugës

Siguria rrugore në rrugët kryesore kombëtare do të përmirësohet dhe vendndodhjet e pasigurta (p.sh., pikat apo segmentet e zeza) në rrjetin rrugor do të trajtohen në mënyrë të veçantë. Vëmendje e veçantë do t'u kushtohet të ashtuquajturave “vendbanime lineare” përgjatë akseve kombëtare (pjesë të rrugëve kombëtare që kalojnë përmes zonave të banuara me numër të lartë përdoruesish të rrezikuar të rrugës). Për këto vendndodhje do të kryhen analiza shitesë të sigurisë rrugore, me fokus të veçantë tek përdoruesit e rrezikuar dhe zonat ku ka shkolla dhe, nëse është e nevojshme, do të përgatiten dhe zbatohen projekte përmirësimi. Numri i përmirësimeve të sigurisë që do të realizohen çdo vit do të identifikohet në të gjithë rrjetin rrugor kombëtar, dhe do të hartohen dhe zbatohen planet përkatëse të sigurisë. Përveç kësaj, Autoriteti Rrugor Shqiptar (ARRSH) do të zbatojë një sërë masash me kosto të ulët në vendet e identifikuar, ndërsa do të zbatohen edhe planet afatgjata. Vëmendje shitesë do t'i kushtohet realizimit të infrastrukturës së veçuar për këmbësorët dhe çiklistët në segmente të përzgjedhura rrugore.

5.2.4 Shpejtësitë e sigurt si thelb i QSS-së dhe i sigurisë së infrastrukturës

Qasjet e suksesshme të Sistemit të Sigurt sigurojnë që kufijtë e vendosur të shpejtësisë në pjesë të rrjetit rrugor të mos jenë më të lartë sesa niveli i mbrojtjes që ofrohet nga rrugët, anët e rrugëve, mjetet dhe trupi i njeriut. Edhe pse përplasjet mund të ndodhin, ato nuk duhet të çojnë në vdekje apo lëndime serioze.

Progresi me TKP -të që lidhen me shpejtësitë e sigurt (p.sh., “Përqindja e mjeteve që udhëtojnë brenda kufijve të vendosur të shpejtësisë në kushte të qarkullimit të lirë dhe në lëvizje”) do të monitorohet, vlerësohet dhe raportohet gjatë gjithë periudhës së zbatimit të Strategjisë së Sigurisë Rrugore (SSRR). Në përputhje me rezultatet, do të planifikohen dhe zbatohen fushata ndërgjegjësuere dhe të zbatimit të ligjit.

5.2.5 Forcimi i kapaciteteve institucionale të administratave rrugore

Për të siguruar zbatimin e aktiviteteve të planifikuara dhe arritjen e një standardi të lartë të sigurisë së infrastrukturës rrugore, kapacitetet e institucioneve që merren me sigurinë e infrastrukturës rrugore do të forcohen përmes krijimit të njësive të posaçme për sigurinë rrugore dhe trajnimit të një numri të mjaftueshëm ekspertësh për të trajtuar çështjet e sigurisë në qarkullimin rrugor.

Sistemi ekzistues i licencimit/trajnimeve (p.sh., për auditimin/inspektimin e sigurisë rrugore) do të rishikohet dhe, nëse është e nevojshme, do të përmirësohet, ashtu si edhe zhvillimi periodik profesional i stafit. Do të promovohet puna kërkimore akademike dhe transferimi i njohurive në lidhje me sigurinë e infrastrukturës. Në këtë mënyrë do të krijohen mundësi për zbatimin e plotë të mjeteve të sigurisë rrugore për përmirësimin e infrastrukturës rrugore.

Bashkëpunimi me komunitetet vendore duhet të forcohet duke inkurajuar krijimin e Grupeve Teknikë Vendorë për Sigurinë Rrugore, të cilët do të kontribuonin gjithashtu në identifikimin dhe inspektimin e zonave me risk të lartë në rrugët vendore.

- Siguria e infrastrukturës rrugore në Shqipëri do të përmirësohet përmes zbatimit të plotë të procedurave të sigurisë rrugore të Bashkimit Evropian, duke u dhënë përparësi shpejtësisë së sigurt, përdoruesve të rrezikuar të rrugës dhe mirëmbajtjes së planifikuar më mirë. Një Sistem i ri i Menaxhimit të Sigurisë Rrugore, i bazuar në të dhënat për aksidentet dhe gjendjen e rrugëve, do të udhëheqë investimet në zonat me risk të lartë, ndërsa masa të menjëhershme me kosto të ulët dhe ndërhyrje më të mëdha do të adresojnë pikat kritike. Siguria rrugore në nivel bashkiak duhet të fokusohet tek përdoruesit e rrezikuar përmes masave të synuara për qetësimin e trafikut, përmirësimet në zonat ku ka shkolla dhe angazhimin aktiv të komunitetit vendor. Kufijtë e shpejtësisë do të pasqyrojnë parimet e Sistemit të Sigurt, të mbështetura nga monitorimi dhe

ndërgjegjësimi publik. Kapaciteti institucional do të forcohet përmes trajnimit të ekspertëve, njësive të dedikuara dhe përfshirjes së komunitetit.

5.3 Automjete më të sigurta

Për të siguruar përmbushjen e rezultatit specifik të lidhur me komponentin 3, do të zbatohen masa që synojnë përmirësimin e sistemit të aksesit të mjeteve në rrjetin rrugor, si dhe përmirësimin e gjendjes teknike të mjeteve, emetimeve dhe standardeve të sigurisë aktive dhe pasive. Sistemi i mirëmbajtjes, të gjendjes regjistrimi i mjeteve dhe sistemi i kontrollit teknik të tyre do të përmirësohen gjithashtu, për të përfshirë edhe mjetet që aktualisht nuk i nënshtrohen kontrolleve teknike dhe për të rritur cilësinë e kontrolleve të kryera në rrugë dhe në ambientet e kompanive.



Në veçanti, fushat strategjike të mëposhtme në lidhje me përmirësimin e sigurisë së mjeteve janë paraqitur në paragrafët më poshtë.

5.3.1 Përmirësimi dhe kontrolli i gjendjes teknike të mjeteve

Ekziston nevoja për përmirësimin e sistemit të kontrollit teknik periodik, pasi një numër i konsiderueshëm i mjeteve nuk i nënshtrohen inspektimeve vjetore periodike. Në të njëjtën kohë, kontrolli i gjendjes teknike të mjeteve në rrugë nga Policia dhe Task-Forca duhet të forcohet, me qëllim transpozimin dhe zbatimin e kërkesave të *acquis* të BE-së për kontrollet teknike periodike, përfshirë procedurat shtesë të veçanta për inspektime teknike për mjetet e specializuara, p.sh., për mjetet që transportojnë mallra të rrezikshme (ADR).

Përveç kësaj, kontrolli teknik i jashtëzakonshëm i automjeteve si pjesë e procedurës pas aksidenteve duhet të rishikohet dhe, nëse është e nevojshme, të përmirësohet, duke përfshirë trajnime të detyrueshme për ekspertët e mjeteve që do të marrin pjesë në vlerësimin pas aksidentit.

5.3.2 Kontrolle të specializuara/të orientuara në rrugë (peshimi i mjeteve dhe inspektime teknike rrugore)

Peshimi i automjeteve është një nga elementet kyçe i menaxhimit të infrastrukturës rrugore, i cili mundëson mbrojtjen e investimeve publike, përmirësimin e sigurisë, promovimin e transportit të qëndrueshëm dhe kontributin në mbrojtjen e mjedisit.

Inspektimet teknike rrugore janë të përfshira në kuadrin ligjor, megjithatë, zbatimi i tyre duhet të përmirësohet. Policia Rrugore në bashkëpunim me Task-Forcën e Transportit Rrugor janë të autorizuar për të kryer inspektime teknike të mjeteve tregtare.

5.3.3 Zbatimi i *acquis* të BE-së për miratimin e tipit të mjeteve dhe promovimi i përdorimit të mjeteve me sisteme të avancuara sigurie (ADAS)

Mjetet e reja Evropiane janë të pajisura me sisteme të avancuara të asistencës për drejtuesit ADAS. Për të promovuar në mënyrë efektive sistemet ADAS (Sistemet e Avancuara të Asistencës për Drejtuesit) tek qytetarët shqiptarë, duhet të fillohet me rritjen e ndërgjegjësimit publik. Prandaj, fushatat e mirëplanifikuara të informimit dhe edukimit janë jashtëzakonisht të rëndësishme. Është thelbësore të theksohen përfitimet që sistemet ADAS ofrojnë për sigurinë, lehtësinë e përdorimit dhe mundësitë për ulje në çmimin e primeve/policave të sigurimeve, veçanërisht për sigurimin e detyrueshëm të palës së tretë (TPL), që mund të shihet nga qytetarët shqiptarë si një përparësi. Një

partner i rëndësishëm i qeverisë në këto aktivitete është DPSHTRR. Ky institucion mund të zhvillojë fushata informuese për ADAS, të prezantojë vlerësime të sistemeve të sigurisë gjatë regjistrimit të mjeteve dhe të mbikëqyrë cilësinë e sistemeve të instaluar në automjetet e përdorura të importuara nga jashtë. Nëse është e nevojshme, duhet bërë forcimi i kapaciteteve të këtij institucioni.

Gjithashtu, është e domosdoshme transpozimi dhe zbatimi i plotë i *acquis* të BE-së për miratimin e tipit, si dhe i një autoriteti të mbikëqyrjes së tregut të automjeteve në Shqipëri, për të garantuar sigurinë e mjeteve në rrugët shqiptare. Spote televizive dhe video të shkurtra edukative në rrjetet sociale mund të demonstrojnë lehtësisht funksionimin e veçorive të veçanta të ADAS, si Frenimi Automatik Emergjent (AEB), Paralajmërimi për Përplasje Përpara (FCW) apo Asistenca për Qëndrimin në Korsi (LKA). Këto fushata duhet të përqendrohen në skenarë realë nga jeta në rrugë, për të treguar sesi ADAS parandalon aksidente dhe shpëton jetë.

Ekspozitat e makinave, evente lokale dhe demonstrimet e hapura të teknologjisë, ku qytetarët kanë mundësi të përjetojnë vetë funksionimin e këtyre sistemeve, janë gjithashtu një pjesë e rëndësishme e edukimit. Mundësia për të provuar një automjet të pajisur me ADAS mund të bindë shumë skeptikë që kanë frikë nga risitë teknologjike.

5.3.4 Kushte për futjen e sigurt në qarkullim të mjeteve të mikro-mobilitetit në qarkullimin rrugor

Mobiliteti urban po nxit fuqishëm përdorimin e mjeteve të mikro-mobilitetit në transportin urban. Me synimin për të reduktuar numrin e aksidenteve ku përfshihen këto mjete të reja të mikro-mobilitetit, është e nevojshme të përmirësohen rregullat në lidhje me kushtet e përdorimit që këto mjete duhet të përmbushin për të pasur akses të sigurt në transportin urban. Përveç kësaj, do të jetë e nevojshme zbatimi i legjislacionit përkatës, si dhe trajnimi i personelit të zbatimit të ligjit dhe rritja e ndërgjegjësimit publik.

- Përmirësimi i sigurisë së mjeteve përfshin rinovimin e flotës me mjete më të sigurta dhe me emetime më të ulëta, përmirësimin e sistemit të kontrollit teknik dhe kontrolleve në rrugë, zbatimin e plotë të sistemit të miratimit të tipit sipas BE-së dhe promovimin e sistemeve ADAS, rregullimin e sigurisë së mjeteve të mikro-mobilitetit dhe forcimin e masave të sigurisë për drejtuesit profesionistë. Këto përpjekje synojnë të përmirësojnë aksesin e mjeteve në rrjetin rrugor dhe të rrisin standardet e përgjithshme të sigurisë.

5.4 Përdorues Rrugorë më të Sigurt

Nëse Qasja e Sistemit të Sigurt pranohet dhe integrohet në Strategjinë për Sigurinë Rrugore (SSRR), veçanërisht në tre komponentët e parë të sigurisë rrugore, mund të reduktohet probabiliteti dhe shkalla e aksidenteve. Megjithëse ka pasur përparime në infrastrukturë dhe në zbatimin e ligjit, numri ende i lartë i aksidenteve rrugore në Shqipëri nënvizon nevojën për masa shtesë sigurie, veçanërisht për të mbrojtur pasagjerët dhe përdoruesit e rrugës më të rrezikuar, si këmbësorët, çiklistët dhe motoristët, të cilët përbëjnë shumicën e viktimave dhe të lënduarve. Faktorët kryesorë që kontribuojnë përfshijnë tejkalimin e shpejtësisë, drejtimin e pakujdesshëm dhe nën efektin e alkoolit, përdorimin e telefonit gjatë drejtimit, përdorimin e ulët të pajisjeve të sigurisë dhe sjellje jo të sigurta që burojnë nga mungesa e respektit të ndërsjellë, shpërfillja e rregullave dhe ndërgjegjësimi i pamjaftueshëm për riskun, si nga drejtuesit (të rinj dhe të moshuar) ashtu edhe nga përdoruesit e rrezikuar të rrugës. Në çdo rast, aksidentet që rezultojnë nga sjellje të rrezikshme të qëllimshme mund të parandalohen përmes edukimit të përdoruesve të rrugës për të bërë zgjedhje më të sigurta. Në fakt, përdorimi i sigurt i rrugës përfshin një sërë sjelljesh të sigurta që identifikohen përmes disa treguesve kyç të performancës (TKP), si: respektimi i kufijve të shpejtësisë, përdorimi i rripit të sigurimit, përdorimi i pajisjeve mbrojtëse, pajtueshmëria me kufizimet ndaj alkoolit dhe shmangia e shpërqendrimin. Për të arritur rezultatin specifik që lidhet me komponentin 4, është e nevojshme të monitorohen TKP-të, si edhe qëndrimet e përdoruesve ndaj sjelljeve të rrezikshme në trafik dhe të zbatohen ndërhyrje dhe masa të përshtatshme të fokusuara në grupet specifike të përdoruesve të rrugës.



Prandaj, në paragrafët më poshtë identifikohen disa fusha strategjike për përmirësime.

5.4.1 Përmirësime në sistemin e edukimit për sigurinë rrugore

Edukimi për sigurinë rrugore bazohet në spektrin e masave që zhvillojnë dhe përmirësojnë njohuritë, qëndrimet dhe sjelljet (aftësitë), të cilat janë thelbësore për pjesëmarrje të sigurt në trafik. Ky sistem duhet të mbulojë përdoruesit e rrugës që nga moshat e vogla (fëmijët e moshës parashkollore dhe shkollorë), pastaj të rinjtë, të rriturit dhe veçanërisht ata që janë prindër ose kujdestarë, si dhe pjesëmarrësit më të vjetër në qarkullim. Përmirësimi i njohurive dhe krijimi i një qasje kritike ndaj sjelljeve të rrezikshme në trafik do të mundësojë zhvillimin e sjelljeve të sigurta të përdoruesve të rrugës. Kjo, në fund të fundit, do të çojë në uljen e aksidenteve dhe pasojave të tyre për të gjithë përdoruesit e rrugës dhe ekonominë si të tillë. Për të arritur rezultatet e dëshiruara, edukimi dhe trajnimi për sigurinë rrugore duhet të kryhet vazhdimisht. Kurrikulat dhe programet e sigurisë rrugore në disa pjesë do të përmirësohen dhe zhvillohen (p.sh., në institucionet parashkollore dhe shkollorë, më shumë vëmendje do të përqendrohet në trajnimet praktike të cilat do t'u mundësojnë fëmijëve të fitojnë njohuri praktike, qëndrime dhe së fundmi zakone dhe sjellje pozitive të dëshiruara).

Përdoruesit e mikro-mobilitetit (p.sh., biçikleta, biçikleta elektrike, skuterë elektrikë, *skateboarde* dhe madje edhe automjete kompakte si mopedët, etj.) duhet të përfshihen gjithashtu në edukimin formal ose informal në lidhje me risqet më të zakonshme të identifikuara në qarkullim (shpejtësi, drejtim nën ndikimin e alkoolit, mospërdorim i pajisjeve mbrojtëse, etj.) dhe sjelljet e duhura në rrugë, duke përfshirë shpejtësinë e sigurt dhe dhënien e përparësisë së kalimit.

5.4.2 Përmirësimi dhe intensifikimi i fushatave të ndërgjegjësimit parandalues

Për të rritur sigurinë e përdoruesve të rrugës në nivelin më të lartë të mundshëm dhe për të arritur objektivat strategjike dhe specifike të përcaktuar, është e domosdoshme të përmirësohen aktivitetet parandaluese dhe promovuese të sigurisë rrugore, kryesisht përmes fushatave ndërgjegjëse të dizajnuara mirë dhe me cilësi të lartë, të cilat synojnë grupet kryesore të përdoruesve me rrezik të lartë dhe sjelljet e rrezikshme. Përmes këtyre fushatave ndërgjegjëse, pjesëmarrësit në qarkullim do të informohen mbi rregullat e reja të trafikut, rreziqet e reja dhe ekzistuese në qarkullim, sistemet e reja në automjete, gjendjen e rrugëve dhe mjedisin rrugor. Për më tepër, do të promovohen sjellje pozitive në rrugë. Më saktë, do të zbatohen fushata sigurie rrugore të koordinuara, të bazuara në fakte dhe të dhëna, me mbështetje të qartë politike, institucionale, mediatike dhe veçanërisht të Policisë. Kjo do të çojë në ndryshime pozitive në sjelljen e pjesëmarrësve në trafik. Bashkëpunimi i mirë ndërmjet institucioneve kombëtare dhe komuniteteve vendore është thelbësor në procesin e edukimit dhe zbatimit të fushatave parandaluese për të përmirësuar sigurinë rrugore, pasi kjo ndihmon për të arritur në mënyrë më efektive një gamë më të gjerë përdoruesish të rrugës. Rekomandohet si shembull i një praktike të mirë, krijimi i grupeve vendore për parandalimin dhe edukimin mbi sigurinë rrugore, të përbërë nga të gjithë aktorët e prekur në nivel lokal.

5.4.3 Përmirësimi i sistemit të zbatimit të ligjit

Përveç edukimit të përdoruesve të rrugës, për të siguruar respektimin e standardeve ligjore ekzistuese që përshkruajnë rregullat e sjelljes në qarkullim, është e nevojshme të aplikohet sistemi i kontrollit rrugor me dukshmëri të lartë dhe të udhëhequr nga të dhëna inteligjente, me kapacitet të plotë (institucional dhe të lidhur me personelin). Në mënyrë që të gjithë përdoruesit e rrugës të përshtaten me një sistem të sjelljes së sigurt në rrugë, të bazuar në njohuri dhe qëndrime pozitive, nevojitet një ekuilibër midis zbatimit të masave që synojnë përmirësimin e njohurive dhe aftësive, nga njëra anë, dhe masave detyruese, nga ana tjetër. Masat detyruese i mundësojnë një numri më të vogël të përdoruesve të rrugës, të prirur për të kryer shkelje në qarkullim, të ndryshojnë qëndrimet ose sjelljet e tyre ekzistuese përmes aplikimit të sanksioneve të përshtatshme që kanë karakter edukativ dhe parandalues. Në këtë kuptim, është e nevojshme të përdoren masat detyruese për të rritur ndjesinë (riskun subjektiv) të çdo përdoruesi të rrugës se një shkelje e mundshme do të zbulohet shpejt, do të dokumentohet qartë dhe më pas do të ndëshkohet shpejt, gjë që mund të arrihet, ndër të tjera, përmes përmirësimit të sistemit, mirëmbajtjes dhe përmirësimit të rregullave dhe sistemeve ekzistuese dhe instalimit të sistemeve të reja për zbulimin automatik të shkeljeve (p.sh., matja e shpejtësisë aktuale dhe mesatare, etj.).

5.4.4 Monitorimi i nivelit të njohurive, qëndrimeve dhe sjelljes së sigurt të përdoruesve të rrugës

Për zbatimin e suksesshëm të qëllimeve dhe objektivave specifike të Strategjisë së Sigurisë Rrugore (SSRR), është e domosdoshme të krijohet një sistem gjithëpërfshirës monitorimi. Një sistem i tillë duhet të përmbajë rezultatet përfundimtare të sigurisë rrugore dhe, më e rëndësishmja, të mundësojë monitorimin periodik të Treguesve Kyç të Performancës (TKP-ve). Kjo qasje do të mundësojë përgatitjen e ndërhyrjeve në kohë që synojnë sjelljet specifike të rrezikshme që mund të çojnë në aksidente. Përveç monitorimit të rezultateve përfundimtare dhe TKP-ve, është gjithashtu e rëndësishme të monitorohen qëndrimet e përdoruesve kundrejt TKP-ve (sjelljeve me risk) dhe, nëse është e nevojshme, të zbatohen masa korrigjuese. Së fundi, vlerësimet periodike të nivelit të njohurive në një kampion të përzgjedhur të përdoruesve të rrugës mund të tregojnë probleme specifike ndaj të cilave duhet të drejtohen ndërhyrjet.

- Edukimi për sigurinë rrugore dhe të mësuarit gjatë gjithë jetës kanë një rëndësi parësore. Edukimi për sigurinë rrugore duhet të integrohet në të gjitha fazat e jetës, që nga parashkollorët deri në moshën e tretë. Kjo përfshin programe udhëtimi të sigurt për fëmijët, edukim për sigurinë rrugore në shkollë, trajnim për drejtuesit e mjeteve si dhe mundësi për të mësuar gjatë gjithë jetës për drejtuesit e mjeteve.

5.5 Kujdesi pas aksidentit dhe rehabilitimi

Kujdesi pas aksidentit ka të bëjë me shpëtimin, trajtimin dhe rehabilitimin e të mbijetuarve nga aksidentet rrugore dhe synon të zvogëlojë nivelin e rëndë dhe pasojat e dëmtimeve. Ky kujdes përfshin përdorimin e sistemeve efikase të njoftimit të emergjencës, mbërritjen e sigurt dhe në kohë të personelit mjekësor të kualifikuar në vendin e aksidentit si dhe diagnostikimin e saktë dhe stabilizimin e pacientit në vendngjarje. Më tej, procesi vazhdon me transportin e sigurt të pacientit drejt qendrës më të përshtatshme për trajtim, me ofrimin e ndihmës cilësore në urgjencë dhe trajtimin të traumave, disponueshmërinë e shërbimeve të specializuara të rehabilitimit, si dhe mbështetjen për rehabilitimin e të dëmtuarit dhe rikthimin e tij në jetën që kishte para aksidentit.

Për të arritur rezultatin specifik të lidhur me komponentin 5, ekzistojnë disa fusha që kanë nevojë për përmirësim:

5.5.1 Përmirësimi dhe standardizimi i komunikimit ndërmjet shërbimeve të para pas një aksidenti rrugor

Përmirësimi dhe standardizimi i dy qendrave kombëtare: 112 dhe 127 mbi procedurat e mbledhjes fillestare të të dhënave (triazhimi), me vëmendje të veçantë ndaj shkëmbimit cilësor të të dhënave të mbledhura, në mënyrë që të shmanget dyfishimi i mbledhjes së të dhënave (triazhimit) midis dy shërbimeve. Përmirësimi/standardizimi i shkëmbimit të të dhënave për personat e lënduar ndërmjet shërbimit 127 dhe spitaleve ku janë dërguar pacientët (spitali më i afërt me qendër traume) dhe

vendosja e një procedure ndjekjeje për pacientin (sinkronizimi i të dhënave ndërmjet kujdesit paraspitalor dhe atij spitalor). Përmirësimet e propozuara do të kenë efekte pozitive të menjëhershme pas zbatimit të tyre në shkurtimin e kohës së reagimit.

5.5.2 Përmirësimi i ekspertizës, kompetencës dhe trajnimit të personelit të shërbimeve të urgjencës për veprimet pas aksidenteve

Zhvillimi profesional dhe programet e trajnimit duhet të përmirësohen për fitimin e njohurive, aftësive dhe kompetencës së personelit të shërbimeve të urgjencës në veprimet pas aksidenteve, duke përfshirë reagimin e shpejtë dhe të koordinuar në rast të aksidenteve masive. Kjo përfshin përfshirjen e përmbajtjes përkatëse në sistemin e arsimit të mesëm të lartë dhe të lartë, studime të specializuara, edukim të vazhdueshëm dhe trajnim shtesë, si dhe krijimin e një sistemi trajnimi të përbashkët të vazhdueshëm për personelin e shërbimeve të urgjencës (Policia Rrugore, shërbimi i urgjencës mjekësore dhe zjarrfikësit). Iniciativa të tilla pritet të kenë një ndikim pozitiv në shkallën e mbijetesës së individëve të përfshirë në aksidente rrugore.

5.5.3 Përmirësimi i regjistrave spitalorë dhe i komunikimit me Policinë Rrugore në lidhje me pacientët e përfshirë në aksidente

Ka nevojë për krijimin e regjistrave të digjitalizuar në të gjitha spitalet që përfshijnë të dhëna në lidhje me aksidentet (mbledhja e të dhënave, ruajtja, ndjekja dhe shkëmbimi). Përveç kësaj, është e nevojshme të përmirësohet dhe standardizohet sistemi i rregullt i komunikimit (shkëmbimi i të dhënave përkatëse) midis spitaleve dhe Policisë Rrugore në lidhje me pacientët e përfshirë në aksidente. Kjo do të përmirësojë mundësinë e nën-raportimit të viktimit nga aksidentet e identifikuar nga sistemi i raportimit të OBSH-së dhe do t'i mundësojë Shqipërisë të harmonizojë zyrtarisht të dhënat sipas standardeve të OBSH-së.

5.5.4 Futja e shkallës së dëmtimit MAIS3+

Edhe pse shkalla MAIS3+ (Shkalla Maksimale e Shkurtuar e Lëndimit) me një vlerësim 3 ose më të lartë, një sistem i njohur globalisht që përdoret për të klasifikuar dhe renditur shkallën e dëmtimeve bazuar në dëmtimet anatomike, është relativisht i ri në Evropë, ekziston një nevojë e fortë për të pasur të dhëna krahasuese për dëmtimet e rënda edhe në Shqipëri. Prandaj, futja e shkallës së dëmtimit MAIS3+ në sektorin shëndetësor (spitalet) duhet të nisë dhe të implementohet hap pas hapi në praktikë.

5.5.5 Përmirësimi i shërbimeve të rehabilitimit

Përmirësimi dhe disponueshmëria e mënyrave të qëndrueshme të rehabilitimit për pacientët e aksidenteve pasi të jenë stabilizuar, janë me rëndësi, duke siguruar shërbimet e duhura të rehabilitimit dhe mbështetjes. Kjo përfshin ofrimin e kujdesit dhe mbështetjes psikologjike për viktimat, familjet dhe ekipin e reagimit ndaj emergjencave të prekur nga një aksident për të siguruar që ata të marrin kujdesin dhe mbështetjen e duhur për t'u rikuperuar nga përvoja e tyre traumatike.

- Kujdesi dhe rehabilitimi pas aksidentit përfshijnë përmirësimin e të gjithë sistemit të shpëtimit, trajtimit dhe rikuperimit për të mbijetuarit e aksidenteve rrugore për të zvogëluar ashpërsinë e lëndimeve dhe pasojat përmes komunikimit më të mirë, ekspertizës, menaxhimit të të dhënave, shkallëzimit të lëndimeve dhe shërbimeve të rehabilitimit.

6. MENAXHIMI, ZBATIMI DHE MONITORIMI I STRATEGJISË PËR SIGURINË RRUGORE

Zbatimi i suksesshëm i SSRr-së dhe PVSSRR-së shoqëruese varet nga disa faktorë, siç janë:

Angazhim politik në nivel të lartë për objektivin e përgjithshëm dhe objektivat specifike të sigurisë rrugore;

- Dokumente zyrtare të politikave të sigurisë rrugore të miratuara (SSRR dhe PVSSRR) dhe përmirësim i legjislacionit të nevojshëm për menaxhimin dhe zbatimin e ndërhyrjeve në sigurinë rrugore;

- Sistem i krijuar i menaxhimit të sigurisë rrugore me aktorë kyç të dedikuar dhe me burimet e nevojshme (institucionale dhe njerëzore) si dhe me përgjegjësi të qarta;

- Mundësimi i ndarjes efikase e të dhënave në lidhje me sigurinë rrugore, me krahasim periodik dhe përdorim të Treguesve Kyç të Performancës (TKP) nga të gjithë aktorët kryesorë;

- Zbatim i plotë dhe në kohë i PVSSRR me ndërhyrje të bazuara në prova;
- Financim i mjaftueshëm dhe i qëndrueshëm dhe ndarje burimesh për ndërhyrjet e planifikuara; dhe
- Mundësimi i mbështetjes së gjithanshme dhe të vazhdueshme nga publiku dhe mediat për ndërhyrjet dhe aktivitetet e planifikuara.

Si një mënyrë për të zbutur risqet potenciale për zbatimin e SSR dhe PVSSRR dhe, në përgjithësi, për të rritur shanset për sukses, menaxhimi i sigurisë rrugore, financimi i aktiviteteve dhe monitorimi/vlerësimi do të paraqiten më në detaje.

6.1 Modeli i qeverisjes dhe koordinimit (përgjegjësi e përbashkët)

Një përgjegjësi e përbashkët në të gjitha pjesët e MSRR-së është një nga parimet themelore të Qasjes së Sistemit të Sigurt dhe SSRR-së. Përgjegjësia për zbatimin e QSS -së në të gjitha politikat dhe praktikatat e sigurisë rrugore do të ndahet në të gjitha palët e interesuara kryesore të sigurisë rrugore.

Për të mundësuar koordinim dhe mbështetje për aktivitetet e Planit të Veprimit të Strategjisë do të krijohet një grup ndërinstitutional pune me përfaqësues nga institucionet përgjegjëse të sigurisë rrugore.

6.2 Financimi dhe investimet

Sigurimi i fondeve dhe burimeve të dedikuara për përmbushjen e Strategjisë së Sigurisë Rrugore (SSRR) dhe Planit të Veprimit për Sigurinë Rrugore (PVSSRR) duhet të bëhet përkatësisht nga buxheti i shtetit, nga fonde të vetë institucioneve jo-buxhetore, partnerë ndërkombëtarë dhe vendas.

Megjithatë, struktura aktuale e financimit të rrugëve në Shqipëri mund të mos jetë e mjaftueshme për zbatimin e ndërhyrjeve të parashikuara në këtë strategji. Prandaj, duhet shqyrtuar krijimi i mekanizmave inovativë për financimin e sigurisë rrugore. Veçanërisht, shpërndarja e duhur e të ardhurave të lidhura me rrugët është thelbësore për të mundësuar zbatimin e masave të parashikuara në PVSSRR dhe për të përmirësuar performancën e përgjithshme të sigurisë rrugore si dhe për të forcuar qëndrueshmërinë financiare.

Është e rëndësishme që të adoptohet një strategji më efikase e financimit, nëse sistemi aktual nuk garanton investime afatgjata dhe të qëndrueshme në sigurinë rrugore.

6.3 Monitorimi, raportimi dhe vlerësimi i performancës

Monitorimi gjithëpërfshirës, raportimi dhe vlerësimi janë procese thelbësore që duhet të vendosen për qëllimin e monitorimit sistematik të gjendjes së sigurisë rrugore. Kjo përfshin analizën periodike të rezultateve përfundimtare dhe të ndërmjetme të sigurisë rrugore, së bashku me shpërndarjen e vazhdueshme publike të rezultateve. Përveç kësaj, duhet të vendoset edhe monitorimi i rregullt lidhur me këto karakteristika më të rëndësishme të sigurisë rrugore: aksidentet dhe pasojat e tyre, TKP-të e sjelljes, qëndrimet e përdoruesve të rrugës ndaj risqeve kryesore, ekspozimi i përdoruesve të rrugës, treguesit për rrugët dhe infrastrukturën rrugore, treguesit për automjetet dhe parkun e mjeteve, treguesit për kujdesin pas aksidenteve, kapaciteti institucional për sigurinë rrugore, etj. Ashtu si në rastin e indikatorëve përfundimtarë dhe të ndërmjetëm, edhe rezultatet e treguesve TKP duhet të publikohen periodikisht. Të gjitha të dhënat që lidhen me sigurinë rrugore mund të organizohen nën një bazë të dhënash kombëtare të integruar për sigurinë rrugore.

Është e nevojshme të përgatitet një raport mbi rezultatet e zbatimit të strategjisë dhe të objektivave/qëllimeve të saj. Si pjesë e monitorimit, raportimit dhe vlerësimit të rregullt, në fund të secilës fazë të Planit të Veprimit për Sigurinë Rrugore (PVSSRR) duhet të kryhet një vlerësim. Kjo do të japë mundësinë për të nxjerrë mësim dhe për të zbatuar përmirësimet e nevojshme në ato pjesë të PVSSRR-it që mund të përmirësohen. Monitorimi i afërt i zbatimit të aktiviteteve, bazuar në një numër treguesish dhe variablash, do të mundësojë identifikimin në kohë të fushave dhe aktiviteteve ku nevojitet mbështetje shtesë (dhe masa korrigjuese). Mbështetja për procesin e monitorimit, raportimit dhe vlerësimit, në formën e aktiviteteve specifike, është parashikuar brenda PVSSRR-it.

7. STRUKTURA E PLANIT TË VEPRIMIT PËR SIGURINË RRUGORE QË SHOQËRON STRATEGJINË

Realizimi i objektivave të përgjithshëm dhe specifike (në shtyllat e sigurisë rrugore) të Strategjisë Afatgjatë për Sigurinë Rrugore (SSRR) bazohet në një sërë Planesh të Veprimit Afatshkurtër (PVSSRR) të hartuar mirë për periudhën 2–3-vjeçare. Prandaj, në praktikë, zbatimi i plotë dhe efektiv

i PVSSRR-it është çelësi për të arritur një përmirësim strategjik dhe të vazhdueshëm të sigurisë rrugore në vend.

Plani i Veprimit të Strategjisë së Sigurisë Rrugore (PVSSRR), që shoqëron zbatimin e Strategjisë për Sigurinë Rrugore (SSR), përmban dhe përcakton fushat kryesore, ndërhyrjet specifike (masat) dhe aktivitetet, dinamikën e tyre, institucionet kryesore përgjegjëse dhe mbështetëse, kornizën e financimit për zbatimin e tyre dhe treguesit e synuar për monitorim/vlerësim si dhe tregues të tjerë.

Një Plan Veprimi për Sigurinë Rrugore (PVSSRR) zakonisht përgatitet në formë tabelash, në të cilat aktivitetet kryesore të identifikuar në Strategjinë për Sigurinë Rrugore (SSRR) paraqiten/shpjegohen në mënyrë më të detajuar, si për shembull: institucioni/organizata përgjegjëse për zbatimin, institucionet mbështetëse, fillimi/përfundimi i një aktiviteti, burimi i financimit, financimi vjetor, objektivi i pritur i aktivitetit (tregues rezultati) dhe burimi i verifikimit. Një shembull i përmbajtjes së PVSSRR-it, në nivel aktiviteti, paraqitet në Tabelën 7-1.

Tabela 7-1: Përmbajtja e propozuar e Planit të Veprimit për Sigurinë Rrugore (PVSSRR).

Numri dhe emërtimi i plotë i aktivitetit	Institucioni përgjegjës	Institucioni mbështetës/kontribues	Viti i fillimit dhe mbarimit	Burimi i financimit	Kostoja indikative për 2026	Kostoja indikative për 2027	Kostoja indikative për 2028	Treguesi i rezultatit	Burimi i verifikimit me frekuencë dhe publikim	Shënim
--	-------------------------	------------------------------------	------------------------------	---------------------	-----------------------------	-----------------------------	-----------------------------	-----------------------	--	--------

Plani i Veprimit të Strategjisë së Sigurisë Rrugore (PVSSRR) u hartua fillimisht dhe kaloi nëpër një procedurë konsultimesh intensive me institucionet kryesore pjesëmarrëse në sigurinë rrugore, të cilat do të jenë përgjegjëse për zbatimin e tij. Gjatë diskutimeve, një vëmendje e veçantë iu kushtua sigurimit të një kuptimi të qartë të ndërhyrjeve/aktiviteteve dhe monitorimit e vlerësimit të tyre ndërmjetës, për të vlerësuar ndikimin e masave të reja të zbatuara në praktikë.

Plani trevjeçar i PVSSRR-it, për periudhën 2027–2029, paraqitet në një dokument të veçantë.

Referencat

Plani Strategjik i Veprimit të BE-së për Sigurinë Rrugore, Aneksi 1 i Komunikimit nga Komisioni, *Evropa në lëvizje – Mobilitet i Qëndrueshëm për Evropën: e sigurt, e lidhur dhe e pastër*.

[Web]: https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar%3A0e8b694e-59b5-11e8-ab41-01aa75ed71a1.0003.02/DOC_2&format=PDF,

BE: Komisioni Evropian, Drejtoria e Përgjithshme për Lëvizshmëri dhe Transport, *Hapat e radhës drejt "Vision Zero": Kuadri i politikave të sigurisë rrugore të BE-së 2021–2030*, Zyra e Publikimeve, 2020.

[Web]: <https://data.europa.eu/doi/10.2832/261629>,

Raporti Global për Gjendjen e Sigurisë Rrugore 2023. Gjenevë: Organizata Botërore e Shëndetësisë; 2023. Licencë: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.

[Web]: <https://iris.who.int/bitstream/handle/10665/375016/9789240086517-eng.pdf?sequence=1>,

PIARC: Menaxhimi i sigurisë rrugore – Sistemi i sigurisë – Parimet shkencore të sigurisë dhe zbatimi i tyre.

[Web]: <https://roadsafety.piarc.org/en/road-safety-management-safe-system-approach/safe-system-principles>,

Komuniteti i Transportit: Plani i Veprimit për Sigurinë Rrugore për Ballkanin Perëndimor.

[Web]: <https://www.transport-community.org/wp-content/uploads/2020/04/Road-Safety-Action-Plan.pdf>,

Këshilli Ekonomik dhe Social i OKB-së ECE/Trans/2012/4, Komisioni Ekonomik për Evropën i Kombeve të Bashkuara: *Plani për zbatimin e Dekadës së Veprimit për Sigurinë Rrugore (2011–2020)*.

[Web]: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2012/itc/ECE-TRANS-2012-4e.pdf>,

OKB: Konferenca e Parë Ministrore Globale për Sigurinë Rrugore: *Koha për Veprim*, Deklarata e Moskës, Moskë, 19–20 Nëntor 2009.

[Web]: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/un-road-safety-collaboration/moscow_declaration_en.pdf,

OKB: Rezoluta A/RES/74/299, 02.09.2020.

[Web]: <https://undocs.org/en/A/RES/74/299>,

OKB: Konferenca e Tretë Globale Ministrore për Sigurinë Rrugore: *Arritja e Objektive Globale 2030*, Stokholm, 19–20 Shkurt 2020, Deklarata e Stokholmit.

[Web]: <https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/b37f0951c837443eb9661668d5be439e/stockholm-declaration-english.pdf>,

OKB: *Transformimi i botës sonë: Agjenda 2030 për Zhvillim të Qëndrueshëm*, A/RES/70/1.

[Web]: <https://sustainabledevelopment.un.org/content/documents/21252030%20Agenda%20for%20Sustainable%20Development%20web.pdf>,

OKB: *Deklarata e Valletës për Sigurinë Rrugore*, Valletë, 2017.

[Web]: https://eumos.eu/wpcontent/uploads/2017/07/Valletta_Declaration_on_Improving_Road_Safety.pdf,

Organizata Botërore e Shëndetësisë (OBSh), *Dekada e Veprimit për Sigurinë Rrugore 2011–2020*.

[Web]: <https://www.who.int/publications/m/item/decade-of-action-for-road-safety-2011-2020---global-launch>,

Organizata Botërore e Shëndetësisë (OBSh), *Plani Global për Dekadën e Veprimit për Sigurinë Rrugore 2011–2020*.

[Web]: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/un-road-safety-collaboration/global_plan_doa_2011-2020.pdf?sfvrsn=a34009ff_3&download=true,

Organizata Botërore e Shëndetësisë (OBSh), *Plani Global për Dekadën e Veprimit për Sigurinë Rrugore 2021–2030*.

[Web]: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/global-plan-for-road-safety.pdf?sfvrsn=65cf34c8_33&download=true,

Bliss T (2004), *Zbatimi i Rekomandimeve të Raportit Botëror për Parandalimin e Lëndimeve nga Trafiku Rrugor*, Shënim Transporti Nr. TN-1, Banka Botërore, Washington DC.

[16]. DaCoTA (2012), *Menaxhimi i Sigurisë Rrugore*, Dorëzimi 4.8d i projektit të BE-së FP7 DaCoTA, Bruksel.

Paneli ESRA [Web]:

<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiYTl1MDg4NDgtM2VhYS00ZTA2LTg1NWEtMjEzMzIxNmUzOTk1IiwidCI6IjlkMWIyYjIyLWE5ZTA0NDg1Mi1hMTEwLWZlYzRmZDc1N2M2ZSIiImMiOjIh9>

Direktivë e BE-së 2008/96/EC e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit e datës 19 nëntor 2008 mbi menaxhimin e sigurisë së infrastrukturës rrugore.

Global Road Safety Facility – GRSF (2009), *Zbatimi i Rekomandimeve të Raportit Botëror për Parandalimin e Lëndimeve nga Trafiku Rrugor. Udhëzime për vendet për zhvillimin e vlerësimeve të kapaciteteve të menaxhimit të sigurisë rrugore dhe përcaktimin e reformave të agjencive drejtuese, strategjive të investimit dhe projekteve sipas sistemit të sigurt*, nga Bliss T & Breen J; Global Road Safety Facility i Bankës Botërore, Washington DC.

Global Road Safety Facility – GRSF (2013), *Vlerësimet e kapaciteteve të menaxhimit të sigurisë rrugore dhe projektet sipas sistemit të sigurt*, nga Bliss T & Breen J; Banka Botërore, Washington DC.

Turner, B., Job, S. dhe Mitra, S. (2021), *Udhëzues për Ndërhyrjet në Sigurinë Rrugore: Provat për atë që funksionon dhe çfarë nuk funksionon*, Washington DC, SHBA: Banka Botërore.

Komuniteti i Transportit: *Plani i Veprimit për Sigurinë Rrugore për Ballkanin Perëndimor*, [Web]: [Road-Safety-Action-Plan.pdf](#)

Bashkëpunimi për Sigurinë Rrugore i Kombeve të Bashkuara – UNRSC (2011), *Plani Global për Dekadën e Veprimit për Sigurinë Rrugore 2011–2020*, Organizata Botërore e Shëndetësisë, Gjenevë.

Organizata Botërore e Shëndetësisë – WHO (2021), *Plani Global për Dekadën e Veprimit për Sigurinë Rrugore 2021–2030*, Organizata Botërore e Shëndetësisë, Gjenevë. *Raporti për gjendjen e sigurisë rrugore 2013: mbështetje për dekadën e veprimit*, Organizata Botërore e Shëndetësisë, Gjenevë.

PLANI I VEPRIMIT PËR SIGURINË RRUGORE 2027–2030

Shkurtesat

AKSHI	Agjencia Kombëtare e Shoqërisë së Informacionit
ARRSH	Autoriteti Rrugor Shqiptar
ASCAP	Agjencia për Sigurimin e Cilësisë në Arsimin Parauniversitar
PSH	Policia e Shtetit
KM	Këshilli i Ministrave
SHUM	Shërbimi i Urgjencës Mjekësore
BE	Bashkimi Evropian
Euro NCAP	Programi Evropian për Vlerësimin e Sigurisë së Automjeteve të Reja
DPSHTRR	Drejtoria e Përgjithshme për Shërbimet e Transportit Rrugor
AMVV	Agjencia për Mbështetjen e Vetëqeverisjes Vendore
BB	Banka Botërore
GPNI	Grupi Punës Ndërinstitucional
IT	Instituti i Transportit
PNVRR	Programi Ndërkombëtar i Vlerësimit të Rrugëve
SIT	Sisteme Inteligjente të Transportit
KM	Këshilli i Ministrave
Aktorët kryesorë të Sigurisë Rrugore	MIE, MPB/PRr, MSHMS, MA, DPSHTRR, IT, ARRS, etj.
TKP	Tregues Kryesor i Performancës
SHMSHL	Shkalla Maksimale e Përmbledhur e Dëmtimeve me një vlerësim prej 3 ose më shumë
MM	Ministria e Mbrojtjes
MF	Ministria e Financave
MSHMS	Ministria e Shëndetësisë dhe Mirëqenies Sociale
MPB	Ministria e Punëve të Brendshme
MIE	Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë
MSHPV	Ministri Shtetit për Pushtetin Vendor
MA	Ministria e Arsimit
SR	Siguria Rrugore
PVSSRr	Plani i Veprimit të Strategjisë së Sigurisë Rrugore
SSR	Strategjia e Sigurisë Rrugore
QSS	Qasja e Sistemit të Sigurt
QKMT	Qendra e Kontrollit dhe Menaxhimit të Trafikut
PRr	Policia Rrugore
OKB	Kombet e Bashkuara
PDRr	Përdorues i Dobët i Rrugës
CADAS	Sistemi i përbashkët i të dhënave të aksidenteve
AKKSHI	Agjencia Kombëtare e Kërkimit Shkencor dhe Inovacionit

Komponenti 1: Menaxhimi i Sigurisë Rrugore

Numri i masës dhe detajet	Treguesi i rezultimit të masës	Treguesi (njësia)	Përgjegjësi	Viti bazë				Burimi i verifikimit, frekuenca dhe raportimi		Numri dhe detajet e aktivitetit	Përgjegjësi	Mëkëmbësi viti i fillimit dhe i mbarimit	Viti i fillimit dhe i mbarimit	Financimi i parashikuar 2027 (në 000/ALL)						Financimi i parashikuar 2028 (në 000/ALL)						Financimi i parashikuar 2029 (në 000/ALL)						Treguesi i Produktivitetit të Aktivitetit	Burimi i verifikimit, frekuenca dhe raportimi	Shënime	
				2026	2027	2028	2029							Financim cion korre kt	Financim cion kapit al	Totali	Financuar nga buxheti	Financuar nga donatorë Bankës Botërore	Hendeku financiar	Financim cion Korre kt	Financim cion kapit al	Totali	Financuar nga buxheti	Financuar nga donatori	Hendeku financiar	Financim cion kapit al	Financim cion kapit al	Totali	Financuar nga buxheti	Financuar nga donatori	Hendeku financiar				
1.1 Përmirësimi i kushteve ligjor për menaxhimin e sigurisë rrugore	Akt rregullor për grupin ndërmarrës në pol. menaxhimin e zbatimit të Planit të Veprimt.	Numri i aktave të miratuar	KM	0	1	-	-	Raportimi i MIE-s		1.1.1 Krijimi dhe funksionimi i Grupit Ndërinstitucional për monitorimin e zbatimit të PVSSR	Institucionet përfaqësues të grupit ndërmarrës, udhëhequr nga MIE	Agjenci të tjera zbatuese të përfshira nga ato në përfaqësim të grupit dhe jashtë përfshirës të PVSSR	2027	0	0	0															Udhëzimet për krijimin e grupit ndërmarrës shtojnë monitorimin e zbatimit të PVSSR	Raportimi i MIE-s			
										1.1.2 Promovimi i SSR dhe PVSSR	Ministria e Punëve të Brendshme dhe PV	Agjencitë e varësive të përdoruesve të SSR dhe PV	2027	0	0	0																Komiteti me mediatike për SSR dhe PV, aktivitetet të ndërlidhura, komunikimi me nënrytë sociale etj.	Raportimi i DPSH/RR-së		
1.2 Përmirësimi i kapaciteteve institucionale për sigurinë rrugore (pundërkëmbore)										1.2.1 Përmirësimi i punës kërkimore-shkencore lidhur me SSR dhe PV	AKKSH	Universiteti i T. DPSH, OQ	2027-2029	5359		5359		2359	3000	4000		400			4000	5000		500	0		5000	Numri i kërkimeve të kryera	Raportimi i MA		
1.3 Përmirësimi i komunikimit, koordinimit dhe bashkëpunimit të aktorëve kyq të sigurisë rrugore	Grupi Ndërinstitucional i Punëve Operacionale dhe Aktiv	Pojojtë e riutit	MIE	Jo	Pjesërisht	Po	-	Raportimi i MIE-s		1.3.1 Funksionimi i GPN (Monitorimi i zbatimit të PV)	Institucionet përfaqësues të grupit ndërmarrës	Agjenci të tjera zbatuese të përfshira nga ato në përfaqësim të grupit dhe jashtë përfshirës të PVSSR	2027-2028	0	0	0				0	0	0									Grupi i Punëve Operacionale dhe Aktivitetet (2 herë në vit)	Raportimi i MIE-s			
	Krijimi i grupeve të ekspertëve lokale në 12 prefekturat	Numri i grupeve	Prefektura	Jo	4	8	12	Raportimi i prefekturës		1.3.2 Funksionimi i grupeve lokale të SSR për propozime masash për mirëmbajtje me kushte të mirëmbajtjes	Prefekturat	MSHPV/A MVV	2027-2029	0	0	0				0	0	0			0	0	0					Mbledhjet periodike të 12 grupeve lokale të punës	Raportimi i prefekturës		
1.4 Përmirësimi i financimit dhe shpërndarjes së burimeve për sigurinë rrugore	Shpërndarja e burimeve të financimit për sigurinë rrugore	Pojojtë e riutit	MP	Jo	Pjesërisht	Po	-	Raportimi i MP-së		1.4.1 Analizimi dhe implementimi i shpërndarjes së burimeve për SSR	MP	MIE, MPB, MSIDS, MA, MSHPV	2027-2028	0	0	0				0	0	0										Financimi dhe mirëmbajtja sipas programeve të bashkëpunimit	Raportimi i MP		
1.5 Përmirësimi i sistemeve mbikëmbëse të sigurisë rrugore	Sistemi i të dhënave të aksidenteve të përhapshme	Pojojtë e riutit	MPB	Jo	Pjesërisht	Po	Po	Raportimi i MPB-së		1.5.1 Përmirësimi i sistemit të të dhënave për aksidente (përdorimi i bazës së të dhënave dhe trajtimi i stafit të PIR për mbledhjen e të dhënave në përputhje me CADA-s dhe përdorimi i bazës së të dhënave)	MPB/PIR	MIE (IT, DPSH/RR, ARSH), AKSH	2027-2029	14155		14155		14155			20745	207	845		20745	5	0	0	0				Baza e të dhënave për aksidente të përmirësuara, studimet trajnim për përdorimin e bazës së të dhënave dhe raporte të sigurisë	Raportimi i MPB	
	Përgatitja e metodologjisë të TKP	Pojojtë e riutit	IT	Jo	Pjesërisht	Pjesërisht	Po	Raportimi i IT-së		1.5.2 Përgatitja e metodologjisë për mbledhjen e TKP-ve, trajtimi i stafit të ARSH/DPSH/RR/PIR/MSH/MSIDS dhe IT-së	IT	MPB/PIR, MSIDS, DPSH/RR, ARSH	2027-2029	941		941		941			1000	1883	283		1883	1000	2000		200	0		2000	Metodologjia për mbledhjen e TKP-ve të përgatitura, studimet trajnim	Raportimi i IT-së	
	Baza e të dhënave të integruara të bazës së SR-së dhe e krijuar	Pojojtë e riutit	IT	Jo	Pjesërisht	Po	Po	Raportimi i MIE-s dhe IT-së		1.5.3 Krijimi i një baze të të dhënave të integruara për SSR që do të mundësojë monitorimin e defekteve (krijimi i bazës së të dhënave dhe trajtimi i stafit nga paletë kyq të integruara për SSR)	IT	MPB/PIR, ARSH, AKSH, DPSH/RR, MSIDS	2027-2029	941		941		941			5650	565	0		5650	500	500	500					Baza e të dhënave të integruara e krijuar	Raportimi i MIE-s dhe IT-së	
																21396	0	18396	3000			220	0	21537	5000			750	500	0	7000			24927	

Komponenti 2: Rregullat dhe tërësit e sigurisë, duke përfshirë shpejtësinë e sigurisë

Numri i Masës dhe Detajet	Treguesi i rezultateve të masës (Ma)	Treguesi (njësia)	Përgjigjës	Viti bazë				Burimi i verifikimit, frekuenca dhe raportimi		Numri dhe detajet e aktivitetit	Përgjigjës	Mëkëmbësi Viti i fillimit dhe i mbarimit	Viti i fillimit dhe i mbarimit	Financimi i parashikuar 2027 (në 000/ALL)					Financimi i parashikuar 2028 (në 000/ALL)					Financimi i parashikuar 2029 (në 000/ALL)					Treguesi i Produktit të Aktivitetit	Burimi i verifikimit, frekuenca dhe raportimi	Shënime			
				2026	2027	2028	2029							OpEx	CaPe x	Totali	Financuar nga buxheti	Financuar nga donatorë bankës Botërore	Hedeku financiar	OpEx	CaPe x	Totali	Financuar nga buxheti	Financuar nga donatorë bankës Botërore	Hedeku financiar	OpEx	CaPe x	Totali				Financuar nga buxheti	Financuar nga donatorë bankës Botërore	Hedeku financiar
2.1 Përmirësimi i planifikimit	Përmirësimi i legjislacionit me qëllim	Pojojtë e riutit	MIE	Pjesërisht	Pjesërisht	Po		Raportimi i MIE-s		2.1.1 Përgatitja e akteve ligjore që	MIE	ARRSH, IT, MPB/PIR,	2027-2028	0	0	0				0	0	0								Akt rregullor i miratuar	Raportimi i MIE-s			

[illegible]

[illegible]

Numri i Masës dhe Detajet	Treguesit e rezultateve të masës (Mat)	Treguesit (njësia)	Përkryeqës	Viti bazë				Burimet i verifikimit, frekuenca dhe raportimi	Numri dhe detajet e aktivitetit	Përkryeqës	Mëshkruajtë VITI i fillimit dhe i mbarimit	Viti i fillimit dhe i mbarimit	Financimi i parashikuar 2027 (në 000 ALL)					Financimi i parashikuar 2028 (në 000 ALL)						Financimi i parashikuar 2029 (në 000 ALL)						Treguesit e Produktit të Aktivitetit t	Burimet i verifikimit, frekuenca dhe raportimi	Shënime	
				2026	2027	2028	2029						OpEx	CaPE x	Totali	Financuar nga buxheti	Financuar nga donatorët Banka Botërore	Hedekua financiar	OpEx	CaPE x	Totali	Finan cuar nga buxhe ti	Finan cuar nga donat orët	Hed eku finan ciar	OpEx	CaPE x	Tot ali	Finan cuar nga buxhe ti	Finan cuar nga donat orët				Hed eku finan ciar
4.1 Përmbledhje në shkurtim e cakimit për shtetet rregulare	Integriteti i sistemit të sigurisë së rrjetit	Po/Pas/Pasivitet	MA	Jo	Pjesërisht	Po	Po	Raportimi i MAS-it	4.1.1 Rishikimi i përmirësimit të kurrikulës së shkollore rregulare në kapitullin e shkolle, dhe shprehja e korrupsionit në përmirësimin të shkollave fillore dhe të mesme	MA	MFR, DPSHTRR, ASCAP, CIOQ	2027-2028	0	0	0				0	0	0								Kurrikula shkollore për fëmijë dhe materialet për mbështetje të përmirësimit	Raporti i MAS-it			
4.2 Përmbledhje e informacionit të fashatave paraqitëse të									4.2.1 Zhvillimi i manualeve për konsumimin, rapordin dhe	DPSHTTR	MFR/PKZ	2027	1000		1000	1000														Manualet janë përgatitur	Raporti i DPSHTRR-së		

Komponenti 5: Kujdesi pas aksidentit[illegible]

Total	Buxheti	Donatorë	Hendeku financiar
923948	112960	748998	62000