



www.qbz.gov.al

FLETORJA ZYRTARE E REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË

Botim i Qendrës së Botimeve Zyrtare

Viti: 2025 – Numri: 198

Tiranë – E hënë, 27 tetor 2025

PËRMBAJTJA

	Faqe
Vendim i Kuvendit nr. 71/2025, datë 16.10.2025	Për ngritjen dhe përbërjen e Komisionit të Posaçëm Parlamentar për Shqyrtimin dhe Përzgjedhjen e Kandidaturave të Komisionit Rregullator të Komisionit Qendror të Zgjedhjeve..... 24079
Vendim i Kuvendit nr. 72/2025, datë 16.10.2025	Për ngritjen e nënkomisioneve pranë Komisionit për Bujqësinë, Ushqimin dhe Zhvillimin Rural..... 24079
Rezolutë e Kuvendit datë 16.10.2025	Për vlerësimin e veprimtarisë së Komisionerit për Mbrojtjen nga Diskriminimi, për vitin 2024..... 24080
Rezolutë e Kuvendit datë 16.10.2025	Për vlerësimin e veprimtarisë së Institutit të Studimeve për Krimet dhe Pasojat e Komunizmit në Shqipëri, për vitin 2024..... 24081
Rezolutë e Kuvendit datë 16.10.2025	Për vlerësimin e veprimtarisë së Agjencisë së Sigurimit të Depozitave, për vitin 2024..... 24082
Vendim i Këshillit të Ministrave nr. 606, datë 23.10.2025	Për miratimin e Strategjisë Kombëtare për Sigurinë Kibernetike 2025–2030 dhe të planit të veprimit 2025–2027..... 24083
Vendim i Këshillit të Ministrave nr. 611, datë 23.10.2025	Për miratimin e rregullores “Për përpunimin e të dhënave të udhëtimit” 24100
Urdhër i ministrit të Infrastrukturës dhe Energjisë nr. 137, datë 30.9.2025	Për miratimin e rregullores “Për kushtet teknike për ndërveprimin në lidhje me aksesueshmërinë e sistemit hekurudhor për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar, identifikimin e barrierave, monitorimin dhe raportimin e progresit të aksesueshmërisë” 24114



**VENDIM
Nr. 71/2025**

**PËR NGRITJEN DHE PËRBËRJEN E
KOMISIONIT TË POSAÇËM
PARLAMENTAR PËR SHQYRTIMIN
DHE PËRZGJEDHJEN E
KANDIDATURAVE TË KOMISIONIT
RREGULLATOR TË KOMISIONIT
QENDROR TË ZGJEDHJEVE**

Në mbështetje të nenit 78, pika 1, të Kushtetutës; të nenit 17, pika 3, të ligjit nr. 10 019, datë 29.12.2008, “Kodi Zgjedhor i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar, dhe të nenit 55 të Rregullores së Kuvendit, me propozim të grupeve parlamentare,

**KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË**

VENDOSI:

1. Ngritjen e Komisionit të Posaçëm Parlamentar për Shqyrtimin dhe Përzgjedhjen e Kandidaturave të Komisionit Rregullator të Komisionit Qendror të Zgjedhjeve me përfaqësim proporcional nga çdo grup parlamentar, si më poshtë:

- a) Nga grupi parlamentar i shumicës parlamentare caktohen deputetët:
- i. Damian Gjikhuri kryetar (Grupi Parlamentar i Partisë Socialiste),
 - ii. Aurora Mara anëtare (Grupi Parlamentar i Partisë Socialiste),
 - iii. Ermal Pacaj anëtar (Grupi Parlamentar i Partisë Socialiste);

b) Nga grupet parlamentare të pakicës parlamentare caktohen deputetët:

- i. Oerd Bylykbashi anëtar (Grupi Parlamentar i Partisë Demokratike),
- ii. Ivi Kaso anëtar (Grupi Parlamentar i Partisë Demokratike).

2. Komisioni shqyrton kandidaturat për anëtarë të Komisionit Rregullator të Komisionit Qendror të Zgjedhjeve, verifikon përmbushjen e kriterëve ligjore dhe përgatit raportin përfundimtar me propozimet përkatëse për Kuvendin.

3. Procedura e shqyrtimit dhe përzgjedhjes së kandidaturave kryhet sipas dispozitave të Rregullores së Kuvendit për zgjedhjen në organet kushtetuese ose të krijuara me ligj, përveçse kur përcaktohet ndryshe në nenin 17, të ligjit nr. 10 019, datë 29.12.2008, “Kodi Zgjedhor i Republikës së Shqipërisë”, të ndryshuar.

4. Komisioni i Posaçëm Parlamentar e përfundon veprimtarinë e tij brenda datës 28 tetor 2025. Në rast nevojë, me kërkesë të arsyetuar dhe vendim të Komisionit, Kuvendi vendos për zgjatjen e afatit të ushtrimit të veprimtarisë së tij.

5. Ngarkohet Sekretari i Përgjithshëm për krijimin e kushteve të punës, si dhe për mbështetjen me burime njerëzore, financiare dhe logjistike të veprimtarisë së këtij Komisioni të Posaçëm Parlamentar.

Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

**KRYETAR
Niko Peleshi**

Miraturar në datën 16.10.2025.

**VENDIM
Nr. 72/2025**

**PËR NGRITJEN E NËNKOMISIONEVE
PRANË KOMISIONIT PËR BUJQËSINË,
USHQIMIN DHE ZHVILLIMIN RURAL**

Në mbështetje të nenit 78 të Kushtetutës dhe neneve 19, pika 2, e 55 të Rregullores së Kuvendit, me propozim të Konferencës së Kryetarëve,

**KUVENDI
I REPUBLIKËS SË SHQIPËRISË**

VENDOSI:

I. Ngritjen e 3 (tre) nënkomisioneve pranë Komisionit për Bujqësinë, Ushqimin dhe Zhvillimin Rural:

- Nënkomisioni për Mbështetjen Financiare të Bujqësisë;
- Nënkomisioni për Ushqimin;
- Nënkomisioni për Infrastrukturën dhe Zhvillimin Rural.

II. Fusha e përgjegjësisë, kryesia dhe anëtarësia e nënkomisioneve do të caktohen me vendim Kuvendi.



III. Ky vendim hyn në fuqi menjëherë.

KRYETAR
Niko Peleshi

Miratuar në datën 16.10.2025.

REZOLUTË

PËR VLERËSIMIN E VEPRIMTARISË SË KOMISIONERIT PËR MBROJTJEN NGA DISKRIMINIMI, PËR VITIN 2024

Kuvendi i Shqipërisë,

Duke njohur rolin e Komisionerit për Mbrojtjen nga Diskriminimi si autoriteti përgjegjës që siguron mbrojtjen efektive nga diskriminimi dhe nga çdo formë sjelljeje që nxit diskriminimin;

Duke vlerësuar zbatimin e të gjithë mekanizmave ligjorë kombëtarë dhe ndërkombëtarë për mbrojtjen e të drejtave të njeriut, të ratifikuar nga Republika e Shqipërisë;

Duke synuar forcimin e mekanizmave institucionalë të barazisë në shoqëri dhe rolin e tyre për funksionimin e një shoqërie demokratike, të qëndrueshme dhe gjithëpërfshirëse, pa diskriminim dhe intolerancë;

Duke mbështetur e nxitur bashkëpunimin me këtë institucion, si dhe bashkëpunimin e tij me institucionet e tjera në nivel qendror e vendor, me shoqërinë civile, medien dhe publikun,

Vlerëson veprimtarinë e Komisionerit për Mbrojtjen nga Diskriminimi gjatë vitit 2024 në këto drejtime:

Angazhimin e qëndrueshëm dhe efektiv në trajtimin e një numri të konsiderueshëm çështjesh, përfshirë edhe ankesat e qytetarëve.

Rritjen e ankesave të depozituara nga grupe personash, çka tregon rritjen e ndërgjegjësimit publik për rolin dhe mekanizmat e mbrojtjes nga diskriminimi, megjithëse numri i ankesave të paraqitura nga organizatat me interesa legjitime ka shënuar një rënie në krahasim me vitin 2023.

Komisioneri ka vijuar të ushtrojë funksionet e tij me efikasitet përmes dhënies së një numri të konsiderueshëm vendimesh dhe rekomandimesh, duke kontribuar në forcimin e zbatimit të ligjit dhe në përmirësimin e standardeve të mbrojtjes nga diskriminimi.

Në drejtim të përfaqësimit gjyqësor, institucioni ka ndjekur me përgjegjësi një numër të madh procesesh në juridiksionin civil dhe administrativ, si dhe ka marrë pjesë rregullisht në seanca gjyqësore pranë gjykatave përkatëse. Kuvendi e vlerëson këtë rritje të dukshme të përfshirjes si një tregues të rritjes së rolit aktiv të Komisionerit në mbrojtjen ligjore të të drejtave të individëve.

Nismat ndërgjegjësuere të zhvilluara në institucionet arsimore të ulëta dhe të mesme, të cilat synojnë adresimin e shkaqeve të diskriminimit dhe parandalimin e gjuhës së urrejtjes.

Bashkëpunimin e vazhdueshëm ndërmjet Komisionerit, zyrave rajonale dhe Autoritetit të Mediave Audiovizive, në kuadër të përpjekjeve për parandalimin e gjuhës së urrejtjes dhe të dhunës në hapësirat mediatike dhe *online*, si dhe rolin aktiv të institucionit në nxitjen e një debati publik të shëndetshëm dhe gjithëpërfshirës.

Veprimtarinë ndërgjegjësuere dhe komunikimin publik të zhvilluar nga Komisioneri, përmes daljesh në media dhe organizimit të aktiviteteve informuese e edukative, të cilat kanë kontribuar në përhapjen e vlerave të barazisë, respektit dhe mosdiskriminimit në shoqëri.

Kuvendi i Shqipërisë kërkon që Komisioneri për Mbrojtjen nga Diskriminimi për vitin 2025:

1. Të angazhohet në propozimin e ndryshimeve ligjore “Për mbrojtjen nga diskriminimi”, me qëllim fuqizimin e rolit të Komisionerit për të lëshuar urdhra ekzekutivë në vend të rekomandimeve.

2. Të kryejë një vlerësim të mirëfilltë të situatës, duke monitoruar procesin e përdorimit teknologjik për shërbimet publike bazë arsimore, sociale, etj., për të vlerësuar nëse ka rezultuar diskriminues tek shtresat në nevojë dhe ato në kushte vështirësie ekonomike, e ta përcjellë atë pranë Kuvendit të Shqipërisë brenda muajit dhjetor të vitit 2025.

3. Të rrisë numrin e trajtimit të çështjeve të nisura me iniciativën e vetë Komisionerit.

4. Të angazhohet në përmirësimin e realizimit të treguesve financiarë buxhetorë, sidomos për atë të investimeve.

5. Të angazhohet në realizimin e aktiviteteve ndërgjegjësuere lidhur me fenomenin e gjuhës së



urrejtjes, në shkolla, institucione, si dhe për publikun e gjerë.

6. Të rrisë angazhimin në menaxhimin e kapaciteteve aktuale, në kuadër të rritjes së ndërgjegjësimit, veçanërisht në zonat rurale dhe të largëta.

7. Të angazhohet intensivisht në kryerjen e sondazheve në lidhje me diskriminimin, sipas përcaktimeve të nenit 32, shkronja “e”, të ligjit nr. 10 221, datë 4.2.2010, “Për mbrojtjen nga diskriminimi”, i ndryshuar.

Miratuar në datën 16.10.2025.

KRYETAR
Niko Peleshi

REZOLUTË

PËR VLERËSIMIN E VEPRIMTARISË SË INSTITUTIT TË STUDIMEVE PËR KRIMET DHE PASOJAT E KOMUNIZMIT NË SHQIPËRI, PËR VITIN 2024

Kuvendi i Shqipërisë,

Duke vlerësuar rolin e Institutit të Studimeve për Krimet dhe Pasojat e Komunizmit në grumbullimin, administrimin, ruajtjen dhe dokumentimin e materialeve të kësaj periudhe në Shqipëri;

Duke njohur bashkëpunimin e këtij Instituti me institucionet kërkimore, kulturore, arsimore dhe institucione të tjera vendase e të huaja për shkëmbimin e informacionit e të përvojës, lidhur me objektin e punës së Institutit;

Duke konsideruar se detyrat kryesore të punës së këtij Instituti kërkojnë mbështetjen e vazhdueshme të organeve shtetërore, medias, shoqërisë civile dhe partnerëve, në funksion të ruajtjes së kujtesës sonë kolektive,

Vlerëson veprimtarinë e Institutit të Studimeve për Krimet dhe Pasojat e Komunizmit për vitin 2024 në këto drejtime:

Realizimin e një konference shkencore për artin dhe letërsinë e realizmit socialist, e cila kishte për qëllim nxjerrjen në pah, përmes një debati shkencor, të pasojave të propagandës në arte dhe në letërsi gjatë regjimit komunist.

Përkujtimin përmes disa veprimtarive të ngjarjeve të rëndësishme të qëndresës antikomuniste gjatë regjimit komunist, siç ishte revolta e të burgosurve politikë në kamp-burgun e Qafë-Barit më 22 maj 1984.

Prezantimin e punës së ISKK-së para një audience evropiane, duke bashkëpunuar me Platformën Evropiane të Kujtesës dhe Ndërgjegjes, përmes realizimit të projekteve të përbashkëta, ekspozita dhe forume me partnerët ndërkombëtarë.

- Shpërndarjen e botimeve të Institutit në 38 biblioteka bashkish dhe universitetesh në të gjithë Shqipërinë.

Kuvendi kërkon që Instituti i Studimeve për Krimet dhe Pasojat e Komunizmit për vitin 2025, në përmbushje të detyrave të ngarkuara me ligj, të angazhohet veçanërisht edhe në këto drejtime:

1. Të organizojë konferenca dhe debate publike për trashëgiminë materiale të komunizmit dhe për aspekte të caktuara të saj, si: estetika e ambientit në përgjithësi, arkitektura, planifikimi urban dhe veprat monumentale.

2. Të angazhohet në hartimin e udhëzuesit praktik për mësuesit në bashkëpunim me ekspertë të historisë dhe didaktikë, dhe të ndërmarrë nisma për integrimin e këtij materiali si pjesë mbështetëse në tekstet mësimore.

3. Të zgjerojë fushën gjeografike të veprimtarive edukuese dhe të përfshijë edhe arsimin universitar përmes leksioneve të hapura, bashkëpunimeve me departamente historie, si dhe përmes projekteve të përbashkëta kërkimore-studimore.

4. Të vijojë bashkëpunimin me Ministrinë e Turizmit, Kulturës dhe Sportit për të pasuruar koleksionin e muzeve të ndryshëm në vend me botimet e Institutit të Studimeve për Krimet dhe Pasojat e Komunizmit.

5. Të sigurojë funksionalitetin dhe përditësimin e faqes zyrtare, duke publikuar në mënyrë të rregullt procesverbalet dhe vendimet e Bordit dhe të Këshillit Shkencor.

6. Të angazhohet në përgatitjen e një studimi në lidhje me strukturat e mekanizmave shtypës dhe agresorët e sistemit komunist, me qëllim dokumentimin historik dhe analizimin institucional.



Miratuar në datën 16.10.2025.

KRYETAR
Niko Peleshi

REZOLUTË

PËR VLERËSIMIN E VEPRIMTARISË SË AGJENCISË SË SIGURIMIT TË DEPOZITAVE, PËR VITIN 2024

Kuvendi i Shqipërisë,

Duke njohur e vlerësuar rolin e Agjencisë së Sigurimit të Depozitave për sigurimin dhe kompensimin e depozitave të qytetarëve, të vendosura në bankat që operojnë në Republikën e Shqipërisë;

Duke vlerësuar kontributin e saj në drejtim të rritjes së qëndrueshmërisë së sistemit financiar e bankar;

Duke mbështetur e zhvilluar bashkëpunimin me këtë Agjenci, si dhe duke nxitur bashkëpunimin e saj me institucionet kombëtare e ndërkombëtare,

Vlerëson veprimtarinë e Agjencisë së Sigurimit të Depozitave gjatë vitit 2024 në drejtim të:

Performancës së mirë institucionale, e cila evidentohet nëpërmjet arritjes së një rezultati financiar pozitiv në fund të vitit, në vlerën 6.62 miliardë lekë, me një rritje prej rreth 16% në krahasim me vitin 2023.

Miratimit nga Këshilli Drejtues të Planit Strategjik institucional për periudhën 2024–2026, dokument kyç që përcakton drejtimet strategjike të Agjencisë për periudhën trevjeçare.

Përmirësimit të infrastrukturës së saj teknike dhe kapaciteteve njerëzore, duke investuar në përgatitjen e stafit për të garantuar një reagim të shpejtë dhe efikas në rast të një ngjarjeje kompensimi, si dhe është trajnuar njësia përkatëse për të ofruar sigurinë e nevojshme ndaj sulmeve kibernetike.

Intensifikimit të ndërveprimit me bankat dhe shoqëritë e kursim kreditit për të forcuar mekanizmat e mbrojtjes së depozituesve nëpërmjet zhvillimit të takimeve të rregullta rajonale, si dhe nëpërmjet realizimit të ushtrimeve teknike të simulimit dhe verifikimeve. Për më tepër, bazuar në përcaktimet ligjore dhe

rregullative, është bërë në muajin korrik përzgjedhja e katër bankave që, për periudhën 2024–2026, do të shërbejnë në rolin e bankave agjente në rast të një procesi të mundshëm kompensimi.

Mbështetjes së dhënë në kuadër të procesit të integritetit evropian, si pjesë e grupit negociator për kapitullin 9 “Shërbimet financiare”. Agjencia ka ndërmarrë hapat e nevojshëm për adresimin e çështjeve që nevojiten për përafrimin e mëtejshëm të legjislacionit. Janë miratuar ndërhyrjet e nevojshme në aktet rregullatore, kjo nëpërmjet asistencës teknike të dhënë nga FinSAC të Bankës Botërore, si dhe me asistencën e dhënë nga BERZH-i është bërë gati metodologjia e aplikimit të primeve në bazë rreziku për subjektet anëtare të skemës.

Mbajtjes në fokus të vazhdueshëm institucional ndërgjegjësimin e publikut për skemën e sigurimit të depozitave dhe rritjes së edukimit financiar me ndihmën e grupeve të interesit dhe palëve të tjera të përfshira në proces.

Intensifikimit të marrëdhënieve dhe shkëmbimit të ndërsjellë dhe të vazhdueshëm të përvojave me shoqatat e sigurimit të depozitave dhe organizmave ndërkombëtare, duke marrë pjesë në aktivitete për trajnimin e stafit, si dhe në drejtim të adoptimit të teknologjisë më të fundit në infrastrukturën e kompensimit.

Kuvendi rekomandon që Agjencia e Sigurimit të Depozitave për periudhën në vijim të përmirësojë punën në këto drejtime:

1. Të përshpejtojë përpjekjet për forcimin e kapaciteteve të saj operacionale, në drejtim të përafrimit të plotë me standardet dhe legjislacionin e BE-së në fushën e sigurimit të depozitave, veçanërisht nëpërmjet kryerjes së analizave për rritjen e nivelit të mbulimit për kompensimin e depozitave dhe përditësimit të kornizës së brendshme rregullatore dhe operative, investimit në teknologji të avancuar për mbledhjen dhe analizimin e të dhënave nga bankat anëtare, si dhe zhvillimin e një modeli efikas për menaxhimin e rreziqeve.

2. Të intensifikojë trajnimin e stafit teknik dhe përgatitjen për skenarë të mundshëm të falimentimeve bankare, në mënyrë që të garantohet një ndërhyrje e shpejtë dhe efektive në rastet e mbrojtjes së depozituesve.



3. Të zhvillojë dhe zbatojë një strategji gjithëpërfshirëse komunikimi dhe ndërgjegjësimi për publikun, që fokusohet në rritjen e njohurive të qytetarëve mbi funksionimin e skemës së sigurimit të depozitave, përmes mjeteve të aksesueshme dhe transparente, si: fushata informuese, platforma digjitale, mediat sociale dhe bashkëpunimi me sistemin arsimor.

4. Të përmirësojë raportimin institucional dhe të ndërtojë kanale efektive për komunikim të rregullt me aktorët financiarë, mediat dhe organizatat e shoqërisë civile.

5. Të ndërmarrë hapa konkretë për rritjen e mëtejshme të profesionalizmit të stafit, duke hartuar dhe zbatuar një strategji të zhvillimit të burimeve njerëzore, e cila përfshin kualifikimin dhe certifikimin e punonjësve në standarde ndërkombëtare, si dhe mekanizma të qartë vlerësimi të performancës.

6. Të angazhohet në rritjen e kapaciteteve të menaxhimit financiar, auditimit të brendshëm dhe digjitalizimit të proceseve të brendshme për të përmirësuar efikasitetin dhe transparencën institucionale.

Miratuar në datën 16.10.2025.

KRYETAR
Niko Peleshi

VENDIM

Nr. 606, datë 23.10.2025

PËR MIRATIMIN E STRATEGJISË KOMBËTARE PËR SIGURINË KIBERNETIKE 2025–2030 DHE TË PLANIT TË VEPRIMIT 2025–2027

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës dhe të pikave 4 e 5, të nenit 6, të ligjit nr. 25/2024, “Për sigurinë kibernetike”, me propozimin e Kryeministrit, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

1. Miratimin e Strategjisë Kombëtare për Sigurinë Kibernetike 2025–2030 dhe të planit të saj të veprimit 2025–2027.

2. Vendimi nr. 1084, datë 24.12.2020, i Këshillit të Ministrave, “Për miratimin e Strategjisë Kombëtare për Sigurinë Kibernetike dhe planit të veprimit 2020–2025”, shfuqizohet.

3. Ngarkohen Autoriteti Kombëtar për Sigurinë Kibernetike, 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
Belinda Balluku



Politika	Objektivi specifik	Rezultate	Institucioni përgjegjës	Institucioni shpenzues	Kostoja totale	PBA			Donatorë			Hendek
						Viti 2025	Viti 2026	Viti 2027	Viti 2025	Viti 2026	Viti 2027	
Politika 1: Mbrojtja e Infrastrukturës Digitale (Proceset, kapacitetet njerëzore dhe teknologjia)	Objektivi specifik 0.1 Hartimi dhe zbatimi i kuadrit ligjor për Sigurinë Kibernetike	1.0.1.1 Hartimi i akteve nënligjore në zbatim të ligjit nr. 25/2024, "Për sigurinë kibernetike".	AKSK	AKSK	2,365,164	788,388	788,388	788,388	-	-	-	-
		1.0.1.2 Harmonizimi i kuadrit ligjor me acquis e BE-se	AKSK	AKSK	4,730,328	1,576,776	1,576,776	1,576,776	-	-	-	-
		1.0.1.3 Hartimi i marrëveshjeve kombëtare dhe ndërkombëtare në fushën e sigurisë kibernetike.	AKSK	AKSK	4,680,396	1,560,132	1,560,132	1,560,132	-	-	-	-
		1.0.1.4 Mblidhja dhe zbatimi të ligjit "Për sigurinë kibernetike" nëpërmjet zhvillimit të kontrollëve periodike të OIKI/OIRI.	AKSK	AKSK	2,787,330	929,110	929,110	929,110	-	-	-	-
				Subtotal objektiv	14,563,218	4,854,406	4,854,406	4,854,406	-	-	-	-
	1.1. Proceset	1.1.2.1 Përmirësimi dhe standardizimi i procedurave të monitorimit të rrjeteve dhe sistemeve të informacionit, duke përfshirë raportimin dhe reagimin në kohë reale ndaj incidenteve kibernetike.	AKSK/AKSHI	AKSK/AKSHI	12,643,452	4,214,484	4,214,484	4,214,484	-	-	-	-
		1.1.2.2 Monitorimi i kërcënimeve kibernetike në hapësirën digitale të Shqipërisë nëpërmjet inteligjencës kibernetike	AKSK/AKSHI/MM/PSH/SHISHI	AKSK	11,533,860	3,844,620	3,844,620	3,844,620	-	-	-	-
		1.1.2.3 Përditësimi i masave të sigurisë dhe verifikimi të implementimit të tyre nga OIKI/OIRI, për të reflektuar ndryshimet në legjislacion, teknologji dhe standarde.	AKSK	AKSK	4,730,328	1,576,776	1,576,776	1,576,776	-	-	-	-
		1.1.2.4 Hartimi i udhëzimeve dhe protokolleve të sigurisë në OIKI dhe OIRI.	AKSK	AKSK	12,419,568	4,139,856	4,139,856	4,139,856	-	-	-	-
		1.1.2.5 Rishikimi periodik i politikave dhe procedurave të sigurisë bazuar në evolucionin e kërcënimeve dhe teknologjisë.	AKSK	AKSK	7,095,492	2,365,164	2,365,164	2,365,164	-	-	-	-
		1.1.2.6 Rishikimi i masave të sigurisë kibernetike dhe përfshirja në to e krijimit të ambientit të sigurt në Cloud (PaaS, SaaS, IaaS etj.).	AKSK	AKSK	-	-	-	-	-	-	-	-
		1.1.2.7 Përmirësimi i procedurave në lidhje me vlerësimin dhe testimin e rrjeteve dhe sistemeve të teknologjisë së informacionit	AKSK	AKSK	-	-	-	-	-	-	-	-
		1.1.2.8 Hartimi i procedurave në lidhje me përdorimin e teknologjive IoT, OT, ICS, SCADA dhe teknologjive të avancuara.	AKSK	AKSK	-	-	-	-	-	-	-	-
				Subtotal nënobjektivi	48,422,700	16,140,900	16,140,900	16,140,900	-	-	-	-
		1.1.3.1 Implementimi dhe nishkimi i metodologjisë për vlerësimin e rrezeve kibernetike të të gjitha sistemeve dhe rrjeteve në OIKI dhe OIRI.	AKSK	AKSK	3,120,264	1,040,088	1,040,088	1,040,088	-	-	-	-
		1.1.3.2 Vlerësimi 6-mujor i rrezeve kibernetike përmes identifikimit të dobësive, kërcënimeve teknologjike dhe geopolitike si dhe mundësive për sulme kibernetike.	AKSK	AKSK	6,240,528	2,080,176	2,080,176	2,080,176	-	-	-	-
		1.1.3.3 Krijimi i mekanizmave të shërbimit të informacionit mbi rreziqet kibernetike me institucionet publike dhe OIRI/OIKI.	AKSK/AKSHI	AKSK	150,000,000	150,000,000	-	-	-	-	-	-
		1.1.3.4 Vlerësimi i sigurisë kibernetike në nivel sektorial dhe kombëtar.	AKSK	AKSK	6,290,132	520,044	520,044	5,250,044	-	-	-	-
				Subtotal nënobjektivi	165,650,924	153,640,308	3,640,308	8,370,308	-	-	-	-
		1.1.4.1 Rishikimi dhe përmirësimi i planeve të reagimit dhe menaxhimit të incidenteve kibernetike në nivel kombëtar dhe sektorial.	AKSK	AKSK	4,730,328	1,576,776	1,576,776	1,576,776	-	-	-	-
		1.1.4.2 Rishikimi i një plani kombëtar të reagimit dhe menaxhimit të incidenteve kibernetike pas çdo incidenti në OIRI/OIKI.	AKSK	AKSK	4,730,328	1,576,776	1,576,776	1,576,776	-	-	-	-
		1.1.4.3 Rishikimi i procedurës së komunikimit në rast incidenti kibernetik.	AKSK	AKSK	3,570,804	1,190,268	1,190,268	1,190,268	-	-	-	-
		1.1.4.4 Përditësimi i procedurës për menaxhimin e krizës kibernetike në nivel kombëtar.	AKSK	AKSK	4,730,328	1,576,776	1,576,776	1,576,776	-	-	-	-
		1.1.4.5 Implementimi i mekanizmave të avancuar për gurmimin e sulmeve kibernetike, duke përdorur analiza forensike dhe korrelacion të të dhënave të incidenteve.	AKSK/AKSHI/MM	AKSK/AKSHI/MM	305,643,656	-	-	-	61,128,731	122,257,462	122,257,462	-
		1.1.4.6 Hartimi i raportit për investigimin e thellë të sulmeve kibernetike në sistemet e ruajtjes së të dhënave.	AKSK/PSH	AKSK	9,460,656	3,153,552	3,153,552	3,153,552	-	-	-	-
				Subtotal nënobjektivi	332,866,100	9,074,148	9,074,148	9,074,148	61,128,731	122,257,462	122,257,462	-
		1.1.5.1 Harmonizimi i legjislacionit vendës, në fushën e identifikimit elektronik, shërbimeve të besuar, dhe Portofolit të Identitetit Digital me kuadrin rregullator të Bashkimit Evropian eIDAS 1.0 dhe eIDAS 2.0	AKSK	AKSK	7,095,492	2,365,164	2,365,164	2,365,164	-	-	-	-
		1.1.5.2 Hartimi i akteve nënligjore në kuadër të legjislacionit për identifikimin elektronik, shërbimet e besuar, dhe Portofolin e Identitetit Digital.	AKSK	AKSK	9,460,656	3,153,552	3,153,552	3,153,552	-	-	-	-
		1.1.5.3 Nënshkrimi i marrëveshjeve me vendet e Ballkanit perëndimor për njohjen e shërbimeve të besuar.	AKSK	AKSK	7,095,492	2,365,164	2,365,164	2,365,164	-	-	-	-
		1.1.5.4 Monitorimi i veprimtarisë së ofruesve të kualifikuar të shërbimeve të besuar, për të garantuar përputhshmërinë me kërkesat ligjore në fuqi.	AKSK	AKSK	3,570,804	1,190,268	1,190,268	1,190,268	-	-	-	-
				Subtotal nënobjektivi	27,222,444	9,074,148	9,074,148	9,074,148	-	-	-	-
		1.1.6.1 Hartimi i Skemës së Certifikimit të Sigurisë Kibernetike	AKSK	AKSK	-	-	-	-	-	-	-	-
		1.1.6.2 Alërditimi i Organeve të Vlerësimit të Konformitetit (OVK)	DPA	DPA	-	-	-	-	-	-	-	-
		1.1.6.3. Autorizimi dhe regjistrimi i Organeve të Vlerësimit të Konformitetit (OVK).	AKSK	AKSK	-	-	-	-	-	-	-	-
				Subtotal nënobjektivi	-	-	-	-	-	-	-	-
				Subtotal objektiv	574,162,168	187,929,504	37,929,504	42,659,504	61,128,731	122,257,462	122,257,462	-
	1.2. Kapacitetet Njerëzore	Nënobjektivi specifik 1.2.1 (Kapacitete njerëzore): promovimi dhe zhvillimi i kulturës kibernetike	1.2.1.1. Hartimi dhe zbatimi i fushatave ndërgjegjësuqe për hajienën kibernetike dhe praktikat më të mira të sigurisë, me fokus punonjësit e OIKI-së dhe OIRI-t.	AKSK/AKSHI	AKSK	9,460,656	3,153,552	3,153,552	-	-	-	-
			1.2.1.2. Zhvillimi i fushatave të ndërgjegjësimit mbi promovimin e përdorimit të shërbimeve të besuar.	AKSK	AKSK	1,190,268	396,756	396,756	-	-	-	-
			1.2.1.3. Zhvillimi i një plani trajnimesh të dedikuar për sigurinë kibernetike.	AKSK	AKSK	396,756	132,252	132,252	-	-	-	-
			1.2.1.4. Trajnime për punonjësit e OIKI-së dhe OIRI-t.	AKSK	AKSK	1,069,108,872	170,000,000	-	179,821,774	359,643,549	359,643,549	-
				Subtotal nënobjektivi	1,080,156,552	173,682,560	3,682,560	3,682,560	179,821,774	359,643,549	359,643,549	-
		Nënobjektivi specifik 1.2.2 (Kapacitete njerëzore):	1.2.2.1 Rishikimi dhe integrimi i sigurisë kibernetike në kumkulet e arsimit parauniversitar.	MA/AKSK	AKSK	6,307,104	2,102,368	2,102,368	-	-	-	-
			1.2.2.2 Rrëta e aftësive teknike dhe përmirësimi i përvojave praktike të profesionistëve të sigurisë kibernetike përmes pjesëmarrjes aktive në trajnime teknike periodike, aktivitete ndërkombëtare, dhe konkurse teknologjike që përfshijnë zgjidhjen e kërcënimeve dhe rasteve reale.	AKSK/AKSHI	AKSK	5,770,000	5,770,000	-	-	-	-	-



		mija e kapaciteteve profesionale	1.2.2.3 Identifikimi, rekrutimi dhe zhvillimi i talentëve të reja në sigurinë kibernetike përmes trajnimeve, mentorimit dhe mundësive të karrierës	AKSK/AKSHI	AKSK	12,643,452	4,214,484	4,214,484	4,214,484	-			-
			1.2.2.4 Krijimi i laboratorëve praktikë të sigurisë kibernetike për ushtrimë dhe simulime reale.	AKSK	AKSK	360,820,856	37,088,600			64,746,451	129,492,902	129,492,902	
			1.2.2.5 Ngjithi e kapaciteteve të stafëve shkollorë si dhe organizimi i fushatave sensibilizuese në shkollë "Kunder radikalizmit dhe ekstremizmit të dhunshëm online".	CVE /MA/ASHDMF	CVE	185,859	61,953	61,953	61,953	-			-
			1.2.2.6 Zhvillimi dhe shpërndarja e kunder-narrativave për të ngritur tolerancën dhe për të luftuar gjuhën e urrejtjes <i>online</i> mbi radikalizmin dhe ekstremizmin e dhunshëm.	CVE /MA	CVE	371,721	123,907	123,907	123,907	-			-
					Subtotal nënobjektivi	386,998,992	49,361,312	6,502,712	6,502,712	64,746,451	129,492,902	129,492,902	-
					Subtotal objekti	1,466,255,544	223,043,872	10,185,272	10,185,272	244,568,226	489,136,451	489,136,451	-
1.3. Teknologji	Nënobjektivi specifik 1.3.1 (Teknologji) përdorimi dhe integrimi i teknologjive të avancuara	1.3.1.1 Implementimi dhe integrimi i teknologjive të avancuara si Inteligenca Artificiale (AI) për zbulimin, parandalimin dhe reagimin ndaj sulmeve kibernetike.	AKSK/AKSHI	AKSK	5,765,009,080	3,331,672,720			-				2,433,336,360
		1.3.1.3 Zhvillimi i politikave të bazuara në <i>blockchain</i> për të siguruar integritetin dhe transparencën e transakcioneve digitale.	AKSK/AKSHI	AKSHI	-	-	-	-	-				-
		1.3.1.4 Përmirësimi i laboratorëve të testimit dhe simulimit të kërcënimeve kibernetike.	AKSK	AKSK	442,269,688	-				88,453,938	176,907,875	176,907,875	
		1.3.1.5 Përdorimi i sistemeve të automatizuara për përditësimin dhe menaxhimin e sigurisë.	AKSK/AKSHI	AKSK	450,000,000	-	-	-	-	90,000,000	180,000,000	180,000,000	
					Subtotal nënobjektivi	6,657,278,768	3,331,672,720	-	-	178,453,938	356,907,875	356,907,875	2,433,336,360
	Nënobjektivi specifik 1.3.2 (Teknologji) - monitorimi, zbulimi dhe mbrojtje kibernetike, duke shfrytëzuar teknologjitë e avancuara.	1.3.2.1. Implementimi i mekanizmeve për mbrojtjen proaktive nga kërcënimet e avancuara të vazhdueshme (APT – Advanced Persistent Threats).	AKSK/AKSHI/SHISH/MM	AKSK	895,000,000	-	-	-	-	179,000,000	358,000,000	358,000,000	
		1.3.2.2 Përdorimi i <i>cloud computing</i> për ruajtjen dhe mbrojtjen e të dhënave kritike.	AKSK/AKSHI	AKSK	-	-	-	-	-	-	-	-	-
					Subtotal nënobjektivi	895,000,000	-	-	-	179,000,000	358,000,000	358,000,000	-
		1.3.3.1 Zhvillimi i politikave për të siguruar integritetin e masave të sigurisë në të gjitha fazat e ciklit të jetës së sistemeve digitale.	AKSK/AKSHI	AKSK	2,660,400	886,800	886,800	886,800	-				-
		1.3.3.2 Hartimi i udhëzimeve për infrastrukturat/ operatorët mbi parimet e " <i>secure by design</i> ".	AKSK/AKSHI	AKSK	4,730,328	1,576,776	1,576,776	1,576,776	-				-
	Nënobjektivi specifik 1.3.3 (Teknologji) - Implementimi i komizës " <i>secure by design</i> " për infrastrukturat digitale	1.3.3.3 Krijimi i protokolleve/manualeve për sigurimin e pajisjeve IoT (<i>Internet of Things</i>) dhe mbrojtjen e tyre nga sulmet.	AKSK/AKEP	AKSK/AKEP	1,190,268	396,756	396,756	396,756	-				-
					Subtotal nënobjektivi	8,580,996	2,860,332	2,860,332	2,860,332	-	-	-	-
		1.3.4.1 Hartimi i një plani kombëtar për identifikimin dhe përditësimin/izolimën e teknologjive të vjetra në sistemet kritike.	AKSK	AKSK	1,560,132	520,044	520,044	520,044	-				-
		1.3.4.2 Zhvillimi i një programi për migrimin drejt teknologjive më të sigurta dhe të qëndrueshme.	AKSK/AKSHI	AKSK/AKSHI	2,365,164	788,388	788,388	788,388	-				-
		1.3.4.3 Realizimi i kontrolleve periodike ndaj teknologjive të vjetra.	AKSK	AKSK	6,307,104	2,102,368	2,102,368	2,102,368	-				-
	Nënobjektivi specifik 1.3.5 (Teknologji) përdorimi i teknologjive alternative kompensuese për sigurinë kibernetike				Subtotal nënobjektivi	10,232,400	3,410,800	3,410,800	3,410,800	-	-	-	-
		1.3.5.1 Promovimi dhe përdorimi i teknologjive alternative kompensuese për të mbështetur sigurinë kibernetike dhe për të ofruar zgjidhje në rast të kufizimeve teknologjike ose financiare.	AKSK	AKSK	1,560,132	520,044	520,044	520,044	-				-
		1.3.5.2 Përdorimi i platformave alternative kur teknologjitë më të përshtatshme nuk janë të disponueshme.	AKSK	AKSK	4,160,352	1,386,784	1,386,784	1,386,784	-				-
					Subtotal nënobjektivi	5,720,484	1,906,828	1,906,828	1,906,828	-	-	-	-
					Subtotal objekti	7,576,812,648	3,339,850,680	8,177,960	8,177,960	357,453,938	714,907,875	714,907,875	2,433,336,360
Politika 2: Mbrojtja Online e Qytetarëve dhe Nsitja e Kulturës Kibernetike	Objektivi 2.1: Hartimi dhe zhvillimi i Planit Kombëtar për Ndërgjegjësimin e Qytetarëve (PKNQ)	2.1.1 Analizimi i situatës aktuale lidhur me fushatat/programet e ndërgjegjësimit dhe vlerësimi i nevojave për rishikimin e tyre.	AKSK/MSHMS	AKSK	2,055,000	685,000	685,000	685,000	-				-
		2.1.2 Zhvillimi i një programi që përshfatin trajnime të vazhdueshme të segmentuara/fragmentizuara në varësi të grupeve të interesit dhe nevojave specifike që ata kanë, mbi kërcënimet kibernetike dhe mënyrat për t'i parandaluar ato, si <i>phishing</i> dhe keqpërdorimi i të dhënave.	AKSK	AKSK	795,512	264,504	264,504	264,504	-				-
		2.1.3 Përgatitja dhe shpërndarja e materialeve edukative të qarta dhe të aksesueshme për qytetarët, si dhe në një gjuhë të kuptueshme dhe miqësore për fëmijët mbi higjienën kibernetike dhe sigurinë në internet.	AKSK/MSHMS	AKSK	6,667,275	2,222,425	2,222,425	2,222,425	-				-
		2.1.4 Krijimi i fushatave publitare për të promovuar ndërgjegjësimin dhe mjetin e njohurive mbi sigurinë kibernetike nëpërmjet kanaleve të ndryshme medianike.	AKSK	AKSK	30,000,000	10,000,000	10,000,000	10,000,000	-				-
		2.1.5 Promovimi për mjetin e përdorimit të "RED BUTTON" për raportimin e përmblajtjeve të paligjshme.	CVE /AKSK	AKSK	-	-	-	-	-				-
					Subtotal objekti	39,515,787	13,171,929	13,171,929	13,171,929	-	-	-	-
	Objektivi specifik 2.2: Hartimi i një komizë ligjore për qasjen gjithëpërfshirëse të qytetarëve	2.2.1 Identifikimi i nevojës për ndryshime në legjislacionin ekzistues për të forcuar mbrojtjen <i>online</i> të qytetarëve.	AKSK	AKSK	1,560,132	520,044	520,044	520,044	-				-
		2.2.2 Përgatitja e një projektdigji për mbrojtjen <i>online</i> të qytetarëve nga kërcënimet e mundshme kibernetike.	AKSK	AKSK	4,160,352	1,386,784	1,386,784	1,386,784	-				-
					Subtotal objekti	5,720,484	1,906,828	1,906,828	1,906,828	-	-	-	-
					Subtotal i politikës 1	9,631,793,578	3,755,678,462	61,147,142	65,877,142	663,150,894	1,326,301,789	1,326,301,789	2,433,336,360
	Objektivi 2.3: Përmirësimi i kapaciteteve teknologjike dhe mbrojtjes kibernetike	2.3.1 Zhvillimi i teknologjive të avancuara për mbrojtjen kibernetike.	AKSK/AKSHI	AKSK	1,560,132	520,044	520,044	520,044	-				-
		2.3.2 Zhvillimi i teknologjive të avancuara për mbrojtjen kibernetike.	AKSK/AKSHI	AKSK	1,560,132	520,044	520,044	520,044	-				-
		2.3.3 Zhvillimi i teknologjive të avancuara për mbrojtjen kibernetike.	AKSK/AKSHI	AKSK	1,560,132	520,044	520,044	520,044	-				-
		2.3.4 Zhvillimi i teknologjive të avancuara për mbrojtjen kibernetike.	AKSK/AKSHI	AKSK	1,560,132	520,044	520,044	520,044	-				-
		2.3.5 Zhvillimi i teknologjive të avancuara për mbrojtjen kibernetike.	AKSK/AKSHI	AKSK	1,560,132	520,044	520,044	520,044	-				-



Objekti i specifik 2.3: Krijimi i mekanizmeve të nevojshëm për mbrojtjen <i>online</i> të fëmijëve.	2.3.1 Rishikimi i kumkules së asistimit parauniversitar për të evidentuar përfshirjen e sigurisë kibernetike dhe rekomandimi i përmirësimeve të nevojshme.	AKSK/MA	MA	3,153,552	-	3,153,552	-	-	-	-	-
	2.3.2 Trajnimi i stafit mësor mbi sigurinë kibernetike dhe hartimi i një programi të regullit për ngritjen e kapaciteteve në shkollë.	AKSK/MA	MA	-	-	-	-	-	-	-	-
	2.3.3 Integrimi i moduleve për sigurinë kibernetike dhe mbrojtjen <i>online</i> të fëmijëve dhe të rinjve në kumkulat mësimore në të gjitha nivelet.	AKSK/MA	MA	-	-	-	-	-	-	-	-
	2.3.4 Realizimi i fushatave për informimin dhe edukimin e prindërve mbi përdorimin e aplikacioneve dhe platformave të sigurisë kibernetike që mundësojnë kontrollin prindëror.	AKSK/MA	AKSK	3,221,532	1,073,844	1,073,844	1,073,844	-	-	-	-
			Subtotal objekti	6,375,084	1,073,844	4,227,396	1,073,844	-	-	-	-
	2.4.1 Promovimi i edukimit dhe kamierës së grave dhe vajzave nga të gjitha grupet në fushën e teknologjisë dhe sigurisë kibernetike.	AKSK/AKSHI/MSHMS	AKSK	30,211,293	10,070,431	10,070,431	10,070,431	-	-	-	-
	2.4.2 Organizimi i trajnimeve vjetore të dedikuara për vajzat dhe gratë në këtë fushë.	AKSK	AKSK	2,147,688	715,896	715,896	715,896	-	-	-	-
	2.4.3 Zhvillimi i fushatave për promovimin e mundësive të barabarta për gratë në sektorin digital.	AKSK	AKSK	2,326,662	775,554	775,554	775,554	-	-	-	-
			Subtotal objekti	34,685,643	11,561,881	11,561,881	11,561,881	-	-	-	-
	2.5.1 Promovimi i edukimit të SME-të në fushën e teknologjisë dhe sigurisë kibernetike.	AKSK	AKSK	5,470,056	1,823,352	1,823,352	1,823,352	-	-	-	-
	2.5.2 Përgatitja e udhëzimeve mbi masat e sigurisë kibernetike të SME-të.	AKSK	AKSK	5,470,056	1,823,352	1,823,352	1,823,352	-	-	-	-
	2.5.3 Organizimi i trajnimeve vjetore të dedikuara për Punonjësit e SME-ve.	AKSK	AKSK	5,470,056	1,823,352	1,823,352	1,823,352	-	-	-	-
			Subtotal objekti	16,410,168	5,470,056	5,470,056	5,470,056	-	-	-	-
	2.6.1 Krijimi i një platforme kombëtare me mjete edukative dhe interaktive për rinin e ndërgjegjësimi mbi sigurinë <i>online</i> .	AKSK	AKSK	136,000,000	136,000,000			-	-	-	-
	2.6.2 Hartimi dhe shpërndarja e materialeve edukative të përshtatura për grupet e nënpërfaqësuar.	AKSK	AKSK	3,997,000	1,332,333	1,332,333	1,332,333	-	-	-	-
			Subtotal objekti	139,997,000	137,332,333	1,332,333	1,332,333	-	-	-	-
Politika 3: Forcimi i bashkëpunimit ndërkombëtar			Subtotal i politikës 2	242,704,166	170,516,871	37,670,423	34,516,871	-	-	-	-
	Objekti i specifik 3.1: Harmonizimi i politikave dhe legjislacionit										
	3.1.1 Ngritja e një grupi pune për të analizuar dhe rekomanduar ndryshime legjislative që do të harmonizohen me direktivat dhe standardet ndërkombëtare.	AKSK	AKSK	-	-	-	-	-	-	-	-
	3.1.2 Realizimi i fushatave ndërgjegjëse për autoritetet publike dhe sektorin privat mbi implementimin e politikave dhe legjislacionit të sigurisë kibernetike.	AKSK	AKSK	-	-	-	-	-	-	-	-
			Subtotal objekti	-	-	-	-	-	-	-	-
	Objekti i specifik 3.2: Forcimi i bashkëpunimit rajonal (WB6) dhe ndërkombëtar										
	3.2.1 Hartimi i një programi rajonal për trajnim dhe simulime të përbashkëta mbi sulmet kibernetike për institucionet publike dhe sektorin privat.	AKSK/MEPJ	AKSK	29,775,000	9,925,000	9,925,000	9,925,000	-	-	-	-
	3.2.2 Organizimi i tryezave rajonale për ndajën e praktikave më të mira.	AKSK/MEPJ	AKSK	-	-	-	-	-	-	-	-
			Subtotal objekti	29,775,000	9,925,000	9,925,000	9,925,000	-	-	-	-
	Objekti i specifik 3.3: Zhvillimi i diplomacisë kibernetike										
Politika 4 - Nshtja e Inovacionit dhe Kërkimit Shkencor në Sigurinë Kibernetike	3.3.1 Përgatitja e një plani kombëtar që përcakton qartë objektivat dhe partnerët strategjikë për bashkëpunim në sigurinë kibernetike.	AKSK/MEPJ	AKSK	1,330,200	443,400	443,400	443,400	-	-	-	-
	3.3.2 Përfshirja në mekanizmat ndërkombëtarë për bashkëpunim në fushën e sigurisë kibernetike, me fokus ndajën e përvojave praktike dhe forcimin e dialogut ndërinstitucional mbi sfidat dhe zgjidhjet strategjike.	AKSK	AKSK/MEPJ	-	-	-	-	-	-	-	-
	3.3.3 Ngritja e kapaciteteve kombëtare për diplomacinë kibernetike.	AKSK/AKSHI/MEPJ	AKSK/AKSHI/MEPJ	-	-	-	-	-	-	-	-
			Subtotal objekti	1,330,200	443,400	443,400	443,400	-	-	-	-
			Subtotal i politikës 3	31,105,200	10,368,400	10,368,400	10,368,400	-	-	-	-
	Objekti i specifik 4.1: Ngritja e Qendrës Kombëtare të Ekselencës për Sigurinë Kibernetike										
	4.1.1 Hartimi dhe miratimi i regjullatoreve dhe udhëzimeve për ngritjen dhe funksionimin e QKESK-së.	AKSK/MA/MEI	AKSK	-	-	-	-	-	-	-	-
	4.1.2 Krijimi i mekanizmeve për monitorimin dhe vlerësimin e performancës së QKESK-së.	AKSK/MA/MEI	AKSK	-	-	-	-	-	-	-	-
	4.1.3 Pajisja e QKESK-së me laboratorë kërkimorë dhe infrastrukturë për testimin e teknologjive të reja.	AKSK/MEI	AKSK	-	-	-	-	-	-	-	-
	4.1.4 Nshtja e bashkëpunimit Publik-Privat për zhvillimin e projekteve kërkimore dhe inovative ndërmjet institucioneve publike, akademisë dhe sektori privat.	AKSHI/AKSK/MEI	MEI	-	-	-	-	-	-	-	-
	4.1.5 Nshtja dhe promovimi i shkëlqimit të njohurive, eksperiencave mbi zgjidhjet inovative në fushën e sigurisë kibernetike.	MEI/AKSK/AKSHI	MEI	-	-	-	-	-	-	-	-
			Subtotal objekti	-	-	-	-	-	-	-	-
	Objekti i specifik 4.2: Mbshtetja e <i>startup</i> -eve në fushën e sigurisë kibernetike										
	4.2.1 Krijimi i mekanizmeve për nshtjen dhe lehtësimin e funksionimit të <i>startup</i> -eve të në fushën e teknologjisë së informacionit dhe sigurisë kibernetike.	MEI/AKSK	MEI	-	-	-	-	-	-	-	-
	4.2.2 Sigurimi i hapësirave mbshtetëse për <i>startup</i> -e (<i>incubators</i>).	MEI/AKSK	MEI	-	-	-	-	-	-	-	-
	4.2.3 Ofrimi i laboratorit aktual për zhvillimin dhe testimin e zgjidhjeve inovative si dhe përmirësimin e tij.	AKSK	AKSK	-	-	-	-	-	-	-	-
	4.2.4 Përfshirja e <i>startup</i> -eve në projektet kërkimore për testimin e teknologjive të reja.	MEI/AKSK	MEI	-	-	-	-	-	-	-	-
	4.2.5 Nshtja e partnereteteve strategjike me kompani të mëdha për të mundësuar integrimin e <i>startup</i> -eve inovative në ekosistemin kombëtar të sigurisë kibernetike.	MEI/AKSK	MEI	-	-	-	-	-	-	-	-
	4.2.6 Mbshtetja e projekteve kërkimore ndërmjet <i>startup</i> -eve dhe institucioneve të asistimit të lartë.	AKSK/MA/MEI/	MEI	-	-	-	-	-	-	-	-
	4.2.7 Organizimi i <i>hackathon</i> -eve dhe konkurseve për zgjidhje inovative në sigurinë kibernetike.	MEI/AKSK	AKSK	90,000,000	30,000,000	30,000,000	30,000,000	-	-	-	-
			Subtotal objekti	90,000,000	30,000,000	30,000,000	30,000,000	-	-	-	-
	Objekti i specifik 4.3: Zhvillimi i programeve kombëtare të financimit me zhvillimin e kërkimit dhe inovacionit në sigurinë kibernetike.	MEI/AKSK	MEI	-	-	-	-	-	-	-	-
	4.3.2 Krijimi i një fondi kombëtar për mbshtetjen e kërkimeve në sigurinë kibernetike.	MEI/MA/AKSK	AKSK	-	-	-	-	-	-	-	-
	4.3.3 Lehtësimi i aksesit në grantet e BE-së dhe donatorët ndërkombëtarë për kërkim dhe zhvillim.	MEI/AKSK	MEI/AKSK	-	-	-	-	-	-	-	-
	4.3.4 Ofrimi i stimujve fiskalë për bizneset që investojnë në teknologji të sigurisë dhe kërkim shkencor.	MEI/AKSK	MEI	-	-	-	-	-	-	-	-
			Subtotal objekti	-	-	-	-	-	-	-	-
			Subtotal i politikës 4	90,000,000	30,000,000	30,000,000	30,000,000	-	-	-	-
	5.1.1 Rishikimi i kuantit ligjor ekzistues për adresimin e mbrojtjes ndaj kërcënimeve hibride.	MEPJ/AMA/PSH/MM/SHSH/MA/MEI/CVE/AKSHI/AKSK/AKIP/MPB	AKSK	3,153,552	-	3,153,552	-	-	-	-	-



Politika 5- Mbrojtja ndaj kërcënimeve hibride	Objektivi specifik 5.1 Hartimi i kuadrit ligjor për mbrojtjen ndaj kërcënimeve kibernetike hibride	5.1.2 Përditësimi i strategjive ekzistuese për përpunimin me zhvillimet e reja teknologjike dhe taktikat e kërcënimeve hibride.	MEPJ/AMA/PSH/MM/SHISH/MIA/MIE/CVE/AKSHI/AKSK/AKEP	AKSK	3,990,600	1,330,200	1,330,200	1,330,200	-	-	-	-
		5.1.3 Krijimi i strukturave përgjegjëse për bashkëpunimin ndërinstitucional për kërcënimet hibride.	MEPJ/AMA/PSH/MM/SHISH/MIA/MIE/CVE/AKSHI/AKSK/AKEP	AKSK	4,730,328	1,576,776	1,576,776	1,576,776	-	-	-	-
		5.1.4 Implementimi i mekanizmeve mbledhëse që monitorojnë pajtueshmërinë me kuadrin ligjor.	MEPJ/AMA/PSH/MM/SHISH/MIA/MIE/CVE/AKSHI/AKSK/AKEP/MPB	AKSK	4,160,352	1,386,784	1,386,784	1,386,784	-	-	-	-
		5.1.5 Harmonizimi i legjislacionit kombëtar me atë ndërkombëtar për të siguruar një qasje të përbashkët në luftën ndaj kërcënimeve hibride.	MEPJ/AMA/PSH/MM/SHISH/MIA/MIE/CVE/AKSHI/AKSK/AKEP	MEPJ	-	-	-	-	-	-	-	-
		5.1.6 Ngjitha e kapaciteteve për institucionet përkatëse mbi acquis të BE-së.	MEPJ/AMA/PSH/MM/SHISH/MIA/MIE/CVE/AKSHI/AKSK/AKEP	AKSK	1,995,500	665,100	665,100	665,100	-	-	-	-
				Subtotal objektiv	18,030,132	4,958,860	8,112,412	4,958,860	-	-	-	-
	Objektivi specifik 5.2 Koordinimi ndërinstitucional dhe ndërkombëtar	5.2.1 Krijimi i një mekanizmi kombëtar për koordinimin e reagimit ndaj kërcënimeve hibride.	MEPJ/AMA/PSH/MM/SHISH/MIA/MIE/CVE/AKSHI/AKSK/AKEP	AKSK	8,205,084	2,735,028	2,735,028	2,735,028	-	-	-	-
		5.2.2 Zhvillimi i mekanizmeve për shkëmbimin e informacionit mes institucioneve kombëtare dhe ndërkombëtare.	MEPJ/AMA/PSH/MM/SHISH/MIA/MIE/CVE/AKSHI/AKSK/AKEP	AKSK	-	-	-	-	-	-	-	-
		5.2.3 Organizimi i trajnimeve dhe ushtrimeve të përbashkëta me OIKI/OIRI për përballimin e sulmeve hibride.	MEPJ/AMA/PSH/MM/SHISH/MIA/MIE/CVE/AKSHI/AKSK/AKEP	AKSK	60,000,000	20,000,000	20,000,000	20,000,000	-	-	-	-
		5.2.4 Përfshirja e partnerieteve publike dhe private për monitorimin dhe reagimin ndaj kërcënimeve hibride.	MEPJ/AMA/PSH/MM/SHISH/MIA/MIE/CVE/AKSHI/AKSK/AKEP	AKSK	-	-	-	-	-	-	-	-
		5.2.5 Zhvillimi i një infrastrukture të dedikuar dhe të sigurt komunikimi për shkëmbimin në kohë reale të informacionit të ndjeshëm ndërmjet aktorëve kritikë të sigurisë kibernetike.	MEPJ/AMA/PSH/MM/SHISH/MIA/MIE/CVE/AKSHI/AKSK/AKEP	AKSK	-	-	-	-	-	-	-	-
		5.2.6 Nisja e marrëveshjeve të bashkëpunimit ndërkombëtar për mbrojtjen ndaj kërcënimeve hibride.	MEPJ/AMA/PSH/MM/SHISH/MIA/MIE/CVE/AKSHI/AKSK/AKEP	AKSK	-	-	-	-	-	-	-	-
			Subtotal objektiv	68,205,084	22,735,028	22,735,028	22,735,028	-	-	-	-	
	Objektivi specifik 5.3 Krijimi i mekanizmeve të mbrojtjes ndaj kërcënimeve hibride	5.3.1 Implementimi i mjeteve dhe teknologjive të avancuara për monitorim dhe identifikim të hershëm të kërcënimeve hibride.	MEPJ/AMA/PSH/MM/SHISH/MIA/MIE/CVE/AKSHI/AKSK/AKEP	AKSK	-	-	-	-	-	-	-	-
		5.3.2 Implementimi i platformave për shkëmbimin e informacionit mbi kërcënimet hibride.	MEPJ/AMA/PSH/MM/SHISH/MIA/MIE/CVE/AKSHI/AKSK/AKEP	AKSK	200,000,000	-	200,000,000	-	-	-	-	-
		5.3.3 Hartimi i fushatave ndërgjegjëse për rreziqet nga dezinformimi dhe sulmet kibernetike.	MEPJ/AMA/PSH/MM/SHISH/MIA/MIE/CVE/AKSHI/AKSK/AKEP	AKSK	3,941,940	1,313,980	1,313,980	1,313,980	-	-	-	-
		5.3.4 Përditësimi periodik i protokolleve të emergjencës bazuar në analizën e rrezeqeve më të fundit.	MEPJ/AMA/PSH/MM/SHISH/MIA/MIE/CVE/AKSHI/AKSK/AKEP	AKSK	3,153,552	1,051,184	1,051,184	1,051,184	-	-	-	-
		5.3.5 Përdorimi i teknologjive të inteligjencës artificiale për analizimin e të dhënave dhe parashikimin e kërcënimeve hibride.	MEPJ/AMA/PSH/MM/SHISH/MIA/MIE/CVE/AKSHI/AKSK/AKEP	AKSK/AKSHI	-	-	-	-	-	-	-	-
			Subtotal objektiv	207,095,492	2,365,164	202,365,164	2,365,164	-	-	-	-	
	Objektivi specifik 5.4 Krijimi i mekanizmeve për parandalimin dhe hetimin e krimit kibernetik	5.4.1 Forcimi i bashkëpunimit ndërinstitucional në luftën kundër krimit kibernetik.	MEPJ/AKSK/PSH	PSH	-	-	-	-	-	-	-	-
		5.4.2 Përmirësimi i kuadrit ligjor për t'u harmonizuar me legjislacionin dhe konventat ndërkombëtare në fushën e krimeve kibernetike.	MEPJ/PSH	PSH	2,062,500	687,500	687,500	687,500	-	-	-	-
				Subtotal objektiv	2,062,500	687,500	687,500	687,500	-	-	-	-
				Subtotal i politikës 5	295,393,208	30,746,552	233,900,104	30,746,552	-	-	-	-
			Grand total	10,290,996,152	3,997,310,285	373,086,069	171,508,965	663,150,894	1,326,301,789	1,326,301,789	2,433,336,360	

	Kostoja totale	Viti 2025	Viti 2026	Viti 2027	Donatorë 2025	Donatorë 2026	Donatorë 2027	Hendek
AKSHI	-	-	-	-	-	-	-	-
AKSK	10,284,032,252	3,996,040,169	368,662,401	170,238,849	663,150,894	1,326,301,789	1,326,301,789	2,433,336,360
CVE	557,580	185,860	185,860	185,860	-	-	-	-
MAS	-	-	-	-	-	-	-	-
MEKI	-	-	-	-	-	-	-	-
MEPJ	-	-	-	-	-	-	-	-
PSH	2,062,500	687,500	687,500	687,500	-	-	-	-
	10,286,652,332	3,996,913,529	369,535,761	171,112,209	663,150,894	1,326,301,789	1,326,301,789	2,433,336,360

	Kostoja totale	Viti 2025	Viti 2026	Viti 2027	Donatorë 2025	Donatorë 2026	Donatorë 2027	Hendek
AKSHI	-	-	-	-	-	-	-	-
AKSK	10,285,222,520	3,996,436,925	369,059,157	170,635,605	663,150,894	1,326,301,789	1,326,301,789	2,433,336,360
AKEP	-	-	-	-	-	-	-	-
MPB	-	-	-	-	-	-	-	-
MM	-	-	-	-	-	-	-	-
CVE	557,580	185,860	185,860	185,860	-	-	-	-
MA	3,153,552	-	3,153,552	-	-	-	-	-
MEI	-	-	-	-	-	-	-	-
MEPJ	-	-	-	-	-	-	-	-
PSH	2,062,500	687,500	687,500	687,500	-	-	-	-
	10,290,996,152	3,997,310,285	373,086,069	171,508,965	663,150,894	1,326,301,789	1,326,301,789	2,433,336,360

STRATEGJIA KOMBËTARE PËR SIGURINË KIBERNETIKE 2025–2030

Përmbajtja

PJESA I: KONTEKSTI STRATEGJIK

1. Hyrje

2. Vlerësimi i situatës aktuale në Shqipëri

3. Vizioni dhe misioni

3.1 Vizioni

3.2 Misioni

- Qëllimi i politikës 2: Mbrojtja *online* e qytetarëve dhe nxitja e kulturës kibernetike

- Qëllimi i politikës 3: Forcimi i bashkëpunimit ndërkombëtar

- Qëllimi i politikës 4: Nxitja e inovacionit dhe e kërkimit shkencor

- Qëllimi i politikës 5: Mbrojtja ndaj kërcënimeve hibride

Qëllimi i politikës 1: Mbrojtja e infrastrukturës digjitale

1. Proceset

Objektivi specifik 1.1: Hartimi dhe zbatimi i kuadrit ligjor për sigurinë kibernetike

Objektivi specifik 1.2: Përmirësimi i kapaciteteve monitoruese dhe mbrojtjes së sistemeve

Objektivi specifik 1.3: Qeverisja kibernetike dhe menaxhimi i rreziqeve

Objektivi specifik 1.4: Zhvillimi i planeve të reagimit dhe menaxhimit të incidenteve kibernetike

Objektivi specifik 1.5: Garantimi i transaksioneve elektronike përmes shërbimeve të besuara

Objektivi specifik 1.6: Implementimi i skemës së certifikimit të sigurisë kibernetike

2. Kapacitetet njerëzore

Objektivi specifik 2.1: Promovimi dhe zhvillimi i kulturës kibernetike

Objektivi specifik 2.2: Rritja e kapaciteteve profesionale

3. Teknologjia

Objektivi specifik 3.1: Përdorimi dhe integrimi i teknologjive të avancuara

Objektivi specifik 3.2: Monitorimi, zbulimi dhe mbrojtja kibernetike, duke shfrytëzuar teknologjitë e avancuara

Objektivi specifik 3.3: Implementimi i kornizës “*secure by design*” për infrastrukturën digjitale

Objektivi specifik 3.4: Menaxhimi efektiv i teknologjive të vjetruara

Objektivi specifik 3.5: Përdorimi i teknologjive alternative kompensuese për sigurinë kibernetike

Qëllimi i politikës 2: Mbrojtja *online* e qytetarëve dhe nxitja e kulturës kibernetike

Objektivi specifik 1: Hartimi dhe zhvillimi i planit kombëtar për ndërgjegjësimin e qytetarëve (PKNQ)

Objektivi specifik 2: Hartimi i një kornize ligjore për qasjen gjithëpërfshirëse të qytetarëve

Objektivi specifik 3: Krijimi i mekanizmave të nevojshëm për mbrojtjen *online* të fëmijëve

Objektivi specifik 4: Nxitja e barazisë gjinore në hapësirën digjitale

Objektivi specifik 5: Krijimi i mekanizmave të duhur për mbrojtjen e SME-ve *online*

Objektivi specifik 6: Krijimi i mekanizmave të nevojshëm për mbrojtjen dhe fuqizimin e grupeve të nënpërfaqësuar

Qëllimi i politikës 3: Forcimi i bashkëpunimit ndërkombëtar

Objektivi specifik 1: Harmonizimi i politikave dhe legjislacionit

Objektivi specifik 2: Forcimi i bashkëpunimit rajonal (WB6) dhe ndërkombëtar

Objektivi specifik 3: Zhvillimi i diplomacisë kibernetike

Qëllimi i politikës 4: Nxitja e inovacionit dhe kërkimit shkencor në sigurinë kibernetike

Objektivi specifik 1: Ngritja e Qendrës Kombëtare të Ekselencës për Sigurinë Kibernetike

Objektivi specifik 2: Mbështetja e *startup*-eve në fushën e sigurisë kibernetike

Objektivi specifik 3: Zhvillimi i programeve të financimit për kërkim dhe inovacion në sigurinë kibernetike 17

Qëllimi i politikës 5: Mbrojtja ndaj kërcënimeve hibride

Objektivi specifik 1: Hartimi i kuadrit ligjor për mbrojtjen ndaj kërcënimeve kibernetike hibride

Objektivi specifik 2: Koordinimi ndërinstitucional dhe ndërkombëtar për mbrojtjen ndaj kërcënimeve hibride

Objektivi specifik 3: Krijimi i mekanizmave të mbrojtjes ndaj kërcënimeve hibride

Objektivi specifik 4: Krijimi i mekanizmave për parandalimin dhe hetimin e krimit kibernetik

Zbatimi, përgjegjësia e institucioneve, llogaridhënia

Plani i veprimit dhe burimet financiare për zbatim



PJESA I KONTEKSTI STRATEGJIK

1. Hyrje

Në një periudhë, ku transformimi digjital po ndikon thellësisht në të gjitha aspektet e jetës shoqërore, ekonomike dhe institucionale, siguria kibernetike ka marrë një rëndësi të jashtëzakonshme kudo në botë. Shqipëria, si pjesë e pandashme e ekosistemit global të informacionit, është e angazhuar të përballet me sfidat dhe të përqafojë mundësitë që ofron hapësira kibernetike, për të siguruar një mjedis digjital të sigurt e të besueshëm për qytetarët, bizneset dhe institucionet e saj.

Strategjia Kombëtare për Sigurinë Kibernetike 2025–2030 është një dokument i rëndësishëm, që pasqyron këtë angazhim dhe përcakton drejtimit strategjike për zhvillimin e forcimin e sigurisë kibernetike në Shqipëri.

Kjo strategji ka si qëllim kryesor forcimin e kapaciteteve kombëtare për të identifikuar, parandaluar e menaxhuar kërcënimet kibernetike, duke përfshirë mbrojtjen e infrastrukturave kritike dhe të rëndësishme të informacionit, mbrojtjen e të dhënave sensitive dhe garantimin e vazhdimësisë së shërbimeve digjitale. Ajo, gjithashtu, synon rritjen e kapaciteteve teknike dhe profesionale të nevojshme për t'u përballur me sfidat e vazhdueshme për mbrojtjen e hapësirës digjitale dhe promovimin e bashkëpunimit ndërkombëtar për të përmirësuar efikasitetin dhe reagimin ndaj incidenteve kibernetike.

Strategjia vendos një kornizë për të rritur gatishmërinë dhe qëndrueshmërinë e sistemeve dhe shërbimeve të informacionit në vend, duke siguruar që Shqipëria të përmbushë standardet e praktikën më të mira ndërkombëtare në këtë fushë. Ajo reflekton harmonizimin e politikave të sigurisë kibernetike me ato të Bashkimit Evropian dhe partnerëve ndërkombëtarë, për të mbështetur zhvillimin e qëndrueshëm të infrastrukturave të informacionit dhe ekonomisë digjitale të vendit.

Një aspekt i rëndësishëm i kësaj strategjie është angazhimi i të gjithë aktorëve, si: institucionet shtetërore, sektori privat, shoqëria civile dhe institucionet e arsimit të lartë, për të krijuar një ekosistem të koordinuar dhe gjithëpërfshirës të sigurisë kibernetike. Kjo do të mundësojë ndarjen e informacionit dhe të burimeve, zhvillimin e politikave të përbashkëta dhe rritjen e

ndërgjegjësimit rreth rreziqeve dhe masave të sigurisë.

2. Vlerësimi i situatës aktuale në Shqipëri

Në një kohë kur Shqipëria po implementon çdo ditë e më shumë teknologjitë e informacionit e të komunikimit në çdo fushë të jetës, edhe rreziqet e sigurisë kibernetike po evoluojnë me shpejtësi. Tendencat globale tregojnë një rritje të sulmeve kibernetike, të nxitura nga subjekte të sponsorizuara nga shtete, organizata kriminale dhe grupe keqbërëse. Shteti, ekonomia dhe qeveria shqiptare përballen me kërcënime të vazhdueshme kibernetike, që kërkojnë vëmendje të menjëhershme për të mbrojtur infrastrukturën kritike dhe të rëndësishme të informacionit, rrjetet e sektorit publik dhe të dhënat e qytetarëve.

Në Shqipëri janë bërë hapa të rëndësishëm për forcimin e sigurisë kibernetike. Hartimi i Strategjisë Kombëtare për Sigurinë Kibernetike vendosi një kornizë të qartë për mbrojtjen e infrastrukturave kritike e të rëndësishme të informacionit dhe menaxhimin e rreziqeve kibernetike. Autoriteti Kombëtar për Sigurinë Kibernetike fuqizoi dhe përmirësoi ndjeshëm proceset e monitorimit, vlerësimit të rreziqeve dhe menaxhimit të kërcënimeve. Disa nga arritjet më të rëndësishme në nivel kombëtar janë rritja e nivelit të zbatimit të masave të sigurisë në infrastrukturën kritike dhe të rëndësishme të informacionit, si dhe rritja e kapaciteteve teknike të ekspertëve nëpërmjet trajnimeve dhe kontroleve rigorozë.

Shqipëria ka intensifikuar ndjeshëm bashkëpunimin me organizata ndërkombëtare, si NATO-ja dhe Bashkimi Evropian, duke siguruar përputhshmëri me normat ndërkombëtare. Përveç kësaj, janë ndërmarrë hapa për rritjen e ndërgjegjësimit dhe edukimit të qytetarëve e bizneseve për sigurinë kibernetike. Shqipëria ka harmonizuar legjislacionin e saj me direktivat e Bashkimit Evropian, duke forcuar kështu mbrojtjen kibernetike në nivel kombëtar e ndërkombëtar.

Sulmet kibernetike të viteve të fundit kanë theksuar rëndësinë e përmirësimit të proceseve të standardizuara për reagimin ndaj incidenteve, përforcimin e kapaciteteve për monitorimin e rrjetit dhe zhvillimin e mekanizmave të qendëruar për ndarjen efektive të informacionit mbi kërcënimet.

Për më tepër, në Indeksin Global të Sigurisë Kibernetike 2024, Shqipëria ka shënuar një progres të jashtëzakonshëm, duke u ngjitur me 23 vende në



renditjen globale, nga vendi i 80-të në vendin e 57-të, dhe duke avancuar nga vendi i 40-të në atë 30-të në Evropë, ku renditet në grupin “Tier 2”, që përfshin vendet me avancim të shpejtë në sigurinë digjitale.

Në këtë drejtim, Shqipëria është e angazhuar të ndërtojë një hapësirë digjitale të sigurt e të besueshme për qytetarët dhe bizneset, duke fuqizuar qëndrueshmërinë kibernetike të vendit, duke përsheptuar procesin e integritimit në Bashkimin Evropian dhe duke u pozicionuar si një aktor i fuqishëm dhe i besueshëm në epokën digjitale globale.

Pavarësisht progresit të konsiderueshëm që Shqipëria ka arritur në fushën e sigurisë kibernetike, ende mbeten shumë detyra për t’u realizuar. Sfidat e sigurisë kibernetike bëhen edhe më të mëdha si pasojë e rritjes së vazhdueshme të numrit të sulmeve kibernetike, si dhe nga niveli i lartë dhe sofistikuar i këtyre sulmeve, të cilat shfrytëzojnë teknologjitë më të avancuara. Objektivat e këtyre sulmeve po bëhen gjithnjë e më të gjerë, duke përfshirë jo vetëm sektorin publik, por edhe shërbimet jetike, si shëndetësia, financat, transporti dhe energjia.

Përdorimi i internetit për përhapjen e ideologjive ekstremiste dhe rekrutimin e individëve për qëllime terroriste është një kërcënim në rritje, duke bërë që parandalimi i këtyre aktiviteteve të jetë gjithnjë e më i komplikuar. Në këtë kontekst, siguria kombëtare e Shqipërisë është e lidhur ngushtë me aftësinë për të identifikuar, parandaluar e reaguar ndaj kërcënimeve kibernetike, duke përfshirë ato hibride. Një aspekt kyç i kësaj strategjie është zhvillimi i strukturave të inteligjencës, që janë të specializuara për të monitoruar e parandaluar aktivitete ekstremiste dhe terroriste në hapësirën kibernetike. Në kuadër të luftës kundër terrorizmit, një fokus i rëndësishëm është parandalimi i propagandës ekstremiste dhe rekrutimit *online*. Kjo përfshin përdorimin e teknologjive të avancuara për të identifikuar e mbyllur faqe dhe përmbajtje, që promovojnë dhunën dhe radikalizmin, si dhe krijimin e mekanizmave të bashkëpunimit me aktorët ndërkombëtarë dhe platformat *online*.

Gjithashtu, faktorët socialë po ndikojnë gjithnjë e më shumë, përfshirë bullizmin *online*, shfrytëzimin e fëmijëve dhe të grupeve vulnerabël të shoqërisë, si dhe sulmet ndaj organizatave e individëve, me qëllim dezinformimin dhe përfitimet financiare përmes

shkatërrimit të reputacionit, si në nivelin personal, ashtu edhe në atë profesional.

3. Vizioni dhe misioni

3.1 Vizioni

Strategjia Kombëtare për Sigurinë Kibernetike 2025–2030 ka si vizion garantimin e një ekosistemi digjital të sigurt, të qëndrueshëm dhe gjithëpërfshirës, që nxit besimin, inovacionin dhe përparimin ekonomik të vendit.

Duke përqafuar transformimin digjital përmes aplikimit të teknologjive të avancuara si inteligjenca artificiale, superkompjuterat, *blockchain*, strategjia synon forcimin e pozicionit të Shqipërisë si lider në sigurinë kibernetike në rajon dhe integrimin me politikat e në kornizën ligjore e rregullatore të Bashkimit Evropian.

Përtej mbrojtjes teknike, ky vizion reflekton një angazhim më të gjerë për të mbështetur zhvillimin politik, social dhe ekonomik të vendit, që promovon bashkëpunimin ndërmjet institucioneve, sektorit privat dhe partnerëve ndërkombëtarë, duke krijuar një qasje të unifikuar për adresimin e kërcënimeve dhe të mundësive të reja në epokën digjitale.

Nëpërmjet kësaj strategjie, Shqipëria synon jo vetëm të mbrojë hapësirën e saj digjitale, por edhe të krijojë një kulturë të përgjegjësisë e të ndërgjegjësimit për sigurinë kibernetike. Ky angazhim gjithëpërfshirës do të përmirësojë qëndrueshmërinë e vendit ndaj sfidave të vazhdueshme, duke e bërë Shqipërinë një model për qasje të avancuara në sigurinë kibernetike në rajon dhe më gjerë.

3.2 Misioni

Misioni i Strategjisë Kombëtare të Sigurisë Kibernetike 2025–2030 është krijimi i një mburoje të fortë dhe gjithëpërfshirëse për të mbrojtur qytetarët, institucionet, infrastrukturat kritike e të rëndësishme të informacionit në Republikën e Shqipërisë nga kërcënimet e vazhdueshme dhe në zhvillim të hapësirës kibernetike. Kjo strategji synon të konsolidojë një kuadër të avancuar ligjor, teknik dhe organizativ, të përputhur me standardet evropiane dhe ndërkombëtare, për të garantuar siguri të qëndrueshme dhe zhvillim të ekosistemit digjital kombëtar.

Duke ndërtuar një mjedis të sigurt digjital, kjo strategji synon të fuqizojë qytetarët dhe të krijojë kushte për një shoqëri, ku teknologjia shërben si katalizator i inovacionit dhe progresit. Përmes mbështetjes së një zhvillimi të qëndrueshëm

ekonomik dhe shoqëror, strategjia jo vetëm që mbron interesat kombëtarë, por gjithashtu promovon konkurrencën dhe aftësinë e Shqipërisë për të luajtur një rol të rëndësishëm në transformimin digjital të rajonit dhe më gjerë. Misioni thekson, gjithashtu, rëndësinë e bashkëpunimit ndërinstitucional dhe ndërkombëtar për adresimin e sfidave komplekse të sigurisë kibernetike. Ai bazohet në një angazhim për krijimin e një kulture të përgjegjshmërisë kibernetike, duke përfshirë rritjen e ndërgjegjësimit publik dhe ndërtimin e kapaciteteve teknike dhe burimeve njerëzore. Nëpërmjet kësaj strategjie, Shqipëria synon jo vetëm të përballojë kërcënimet kibernetike të së tashmes, por edhe të ndërtojë një themel të fortë për mbrojtjen dhe zhvillimin e sigurt të hapësirës digjitale të së ardhmes, duke rritur qëndrueshmërinë kibernetike në nivel kombëtar.

PJESA II

QËLLIMI I POLITIKAVE DHE OBJEKTIVAT SPECIFIKË TË STRATEGJISË

Objektivat e Strategjisë Kombëtare të Sigurisë Kibernetike 2025–2030 fokusohen në forcimin e mbrojtjes së infrastrukturave kritike dhe të rëndësishme të informacionit në vend, duke krijuar një kuadër ligjor dhe teknik, që siguron vazhdimësinë e shërbimeve dhe stabilitetin e sistemeve të informacionit.

Strategjia synon përmirësimin e bashkëpunimit ndërmjet sektorit publik, privat dhe aktorëve të tjerë për të rritur kapacitetet mbrojtëse dhe për të mundësuar shkëmbimin e informacionit të rëndësishëm në menaxhimin e incidenteve kibernetike.

Një tjetër objektiv kyç është zhvillimi i kapaciteteve teknike dhe profesionale për të përballuar kërcënimet kibernetike, duke investuar në zhvillimin e aftësive dhe në teknologji të avancuara.

Për më tepër, strategjia promovon inovacionin dhe kërkimin shkencor për të përmirësuar aftësitë, me qëllim parashikimin, menaxhimin dhe reagimin ndaj sulmeve kibernetike, si dhe rritjen e ndërgjegjësimit dhe edukimit të shoqërisë mbi sigurinë kibernetike.

Në këtë kuadër, strategjia ka për qëllim përputhshmërinë me normat dhe direktivat e Bashkimit Evropian dhe forcimin e bashkëpunimit me partnerët ndërkombëtarë për të adresuar

kërcënimet e sofistikuara dhe ato hibride, që mund të cenojnë sigurinë kombëtare dhe stabilitetin digjital të vendit.

Politikat

Strategjia Kombëtare për Sigurinë Kibernetike të Shqipërisë 2025–2030 është ndërtuar mbi pesë politika kryesore, ku **mbrojtja e infrastrukturës digjitale** përbën politikën kryesore të të gjithë strategjisë. Zhvillimet e sigurisë kibernetike, të cilat janë të lidhura ngushtësisht me përparimet teknologjike, ekonomike dhe gjeopolitike, rritja e bashkëpunimeve ndërkombëtare, si dhe kërcënimet kibernetike të sofistikuara, kërkojnë një strategji kombëtare të sigurisë kibernetike dinamike dhe të aftë të përshtatet ndaj ndryshimeve të shpejta në mjedisin digjital.

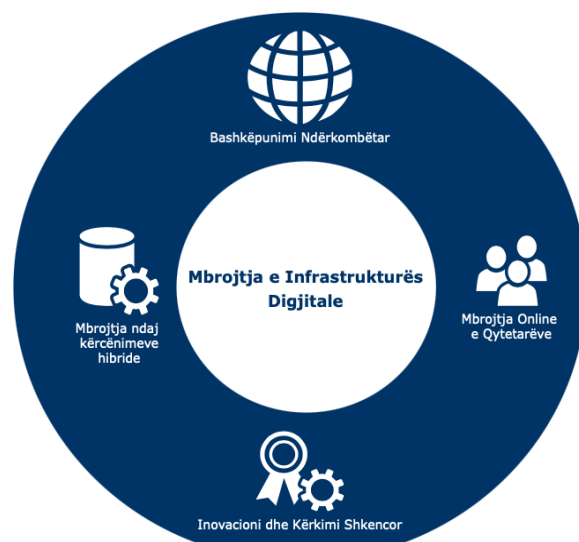


Figura 1. Politikat e Strategjisë

- Strategjia shoqërohet nga një plan veprimi, që përcakton aktivitetet konkrete për implementimin e saj, duke synuar realizimin e objektivave të përcaktuar. Ky plan veprimi specifikon hapa të qartë dhe afate kohore për secilën fazë të procesit.

Qëllimi i politikës 1: Mbrojtja e infrastrukturës digjitale: Baza e Strategjisë Kombëtare të Sigurisë Kibernetike është mbrojtja e infrastrukturave kritike dhe të rëndësishme të informacionit në vend, që përfshin rrjetet, sistemet dhe shërbimet, që mbështesin funksionimin e shtetit dhe jetën e përditshme të qytetarëve. Kjo politikë ka për qëllim sigurimin e vazhdimësisë së shërbimeve dhe mbrojtjen e sistemeve të informacionit, që mbajnë në funksion energjinë, transportin, shëndetësinë,



financat, administratën publike dhe sektorë të tjerë kyç. Pjesë e kësaj politike janë masat parandaluese dhe mbrojtëse për identifikimin e minimizimin e rreziqeve, si dhe zhvillimi i mekanizmave të reagimit të shpejtë në rastet e incidenteve kibernetike, me qëllim rritjen e qëndrueshmërisë digjitale e kibernetike.

Qëllimi i politikës 2: Mbrojtja *online* e qytetarëve dhe nxitja e kulturës kibernetike. Krijimi dhe nxitja e një kulture ndërgjegjësimi për sigurinë kibernetike në të gjitha grupet e shoqërisë janë elemente thelbësore për këtë strategji. Ndërgjegjësimi promovon përgjegjësi të përbashkët. Një qytetar i ndërgjegjshëm kontribuon në një zinxhir më të sigurt në shoqëri, duke minimizuar dobësitë që mund të shfrytëzohen nga sulmuesit. Edukimi dhe ndërgjegjësimi i publikut është një proces i vazhdueshëm, që synon të pajisë qytetarët me njohuri dhe mjete praktike për të adresuar sfidat aktuale dhe për të marrë vendime të informuara. Një shoqëri e informuar ka mundësi të kontribuojë në debatin publik dhe të nxisë për politika më të mira. Po ashtu, është e rëndësishme të promovohet etika kibernetike dhe respektimi i rregullave edukative në internet, si dhe parandalimi i radikalizmit *online*, duke promovuar përdorimin e një gjuhe të respektueshme e të përgjegjshme.

Strategjia Kombëtare e Sigurisë Kibernetike 2025–2030 ka në fokus krijimin e mekanizmave të nevojshëm për mbrojtjen *online* të qytetarëve, veçanërisht mbrojtjen e fëmijëve dhe të të rinjve dhe grupeve të nënperfaqësuar.

Qëllimi i politikës 3: Forcimi i bashkëpunimit ndërkombëtar. Siguria kibernetike është një sfidë ndërkombëtare dhe një përpjekje e përbashkët për të adresuar sfidat, që lidhen me kërcënimet dhe rreziqet në mjedisin digjital. Strategjia promovon forcimin e bashkëpunimit ndërmjet institucioneve dhe partnerëve ndërkombëtarë, duke nxitur shkëmbimin e informacionit, zhvillimin e kapaciteteve të përbashkëta dhe krijimin e standardeve të unifikuara, duke siguruar një mbrojtje kolektive dhe më efektive kundër kërcënimeve kibernetike. Në këtë kuadër, Shqipëria angazhohet për të kontribuar aktivisht në nismat dhe marrëveshjet ndërkombëtare, veçanërisht në zbatimin me përpikëri të detyrimeve ekzistuese si vend anëtar i NATO-s, duke forcuar kështu qëndrueshmërinë e mjedisit digjital global.

Qëllimi i politikës 4: Nxitja e inovacionit dhe e kërkimit shkencor. Strategjia Kombëtare për Sigurinë Kibernetike përqafton përdorimin e teknologjive më të avancuara, përfshirë inteligjencën artificiale, *blockchain* dhe llogaritjen kuantike, për të përforcuar mbrojtjen kibernetike dhe për të adresuar sfidat komplekse të një mjedisi digjital gjithnjë e më të ndërlikuar. Inovacioni është një shtyllë thelbësore që kontribuon në përmirësimin e protokolleve të përparuara të sigurisë, zbulimin e hershëm të kërcënimeve dhe garantimin e qëndrueshmërisë së ekosistemit digjital. Kërkimi shkencor dhe adoptimi i teknologjive të reja rrisin aftësinë strategjike të Shqipërisë për t'u përballur me kërcënimet kibernetike në mënyrë efektive, duke siguruar një mjedis digjital të besueshëm e të qëndrueshëm.

Qëllimi i politikës 5: Mbrojtja ndaj kërcënimeve hibride. Për të frenuar kërcënimet hibride të natyrës komplekse, që shfrytëzojnë dobësitë në fushat kibernetike, Shqipëria po harton një strategji mbrojtëse proaktive, të qëndrueshme dhe të përshtatshme. Një nga politikat kyçe të kësaj strategjie është mbrojtja ndaj kërcënimeve hibride. Këto kërcënime përfshijnë aktivitete të dëmshme, që kombinojnë sulme kibernetike me veprime të tjera, si: manipulimi i informacionit, ndikimi ekonomik, manovrat politike, diplomacia shtrënguese dhe kërcënimet ushtarake. Objektivi i kësaj politike është të identifikohen e të neutralizohen kërcënimet hibride përmes forcimit të kapaciteteve mbrojtëse, përmirësimit të bashkëpunimit ndërmjet institucioneve e partnerëve ndërkombëtarë dhe zhvillimit të mekanizmave të shpejtë reagimi, për të ruajtur sigurinë kombëtare dhe integritetin e infrastrukturave kritike e të rëndësishme të informacionit.

Qëllimi i politikës 1: Mbrojtja e infrastrukturës digjitale

Mbrojtja e infrastrukturës digjitale është politika kryesore e Strategjisë Kombëtare për Sigurinë Kibernetike të Shqipërisë 2025–2030. Sigurimi i sistemeve të informacionit, rrjeteve të komunikimit dhe aseteve të infrastrukturës kritike dhe të rëndësishme të informacionit është thelbësor për sigurinë kombëtare, publike dhe stabilitetin ekonomik.

Qëllimi i mbrojtjes së infrastrukturës digjitale synon të krijojë një model të qëndrueshëm dhe efektiv të mbrojtjes së përbashkët, që shpërndan përgjegjësitë dhe menaxhon rrezikun, duke ofruar



një nivel të lartë sigurie dhe qëndrueshmërie për ekosistemin digjital.

Adresimi dhe trajtimi i kërcënimeve kibernetike do të jetë i suksesshëm vetëm nëse operatorët e infrastrukturave kritike dhe të rëndësishme të informacionit kanë bashkëpunimin dhe ndërgjegjësimin e nevojshëm për rëndësinë e zbatimit të masave të sigurisë kibernetike.

Në mbështetje të objektivit kryesor të kësaj shtylle për sigurimin dhe mbrojtjen sistemeve të informacionit dhe rrjeteve të komunikimit përmes garantimit të disponueshmërisë, integritetit dhe konfidencialitetit të të dhënave, Shqipëria angazhohet të ndër marrë nisma të plota dhe të koordinuara, që përfshijnë trajtimin e sfidave në:

- procese;
- teknologji;
- kapacitete njerëzore.

1. Proceset

Proceset luajnë një rol kryesor në Strategjinë Kombëtare për Sigurinë Kibernetike.

Proceset përfshijnë një sërë hapash të ndërlidhur e të koordinuar, që kanë për qëllim mbrojtjen e aseteve digjitale, sistemeve të informacionit dhe rrjeteve të komunikimit nga kërcënimet dhe sulmet kibernetike. Ato përcaktojnë se si një infrastrukturë digjitale ndërvepron me të gjitha aspektet e sigurisë kibernetike, duke përfshirë praktika:

- të qarta dhe të mirëdokumentuara në përcaktimin e roleve e të përgjegjësisë;
- dinamika ndaj kërcënimeve hibride;
- të vazhdueshme dhe adoptuese drejt maturitetit të posturës së sigurisë kibernetike të infrastrukturës.

Objektivi specifik 1.1: Hartimi dhe zbatimi i kuadrit ligjor për sigurinë kibernetike

Ky objektivi përfshin procesin e harmonizimit të standardeve dhe direktivave ndërkombëtare në hartimin e legjislacionit dhe të kuadrit rregullator, që përcaktojnë mënyrën e menaxhimit të sigurisë kibernetike në nivel kombëtar. Qëllimi i këtij objektivi është të sigurohet një mbrojtje efektive ndaj kërcënimeve dhe sulmeve kibernetike, duke u përputhur me kërkesat e sigurisë dhe nevojat e zhvillimit të teknologjive të reja.

Objektivi specifik 1.2: Përmirësimi i kapaciteteve monitoruese dhe mbrojtjes së sistemeve

Ky objektivi përfshin monitorimin e vazhdueshëm të sistemeve të informacionit dhe rrjeteve të komunikimit, gjurmimin e aktiviteteve të

dyshimta, identifikimin e pikave të dobëta, zhvillimin e produkteve të sigurta *software* dhe *hardware* dhe sigurimin e një qasjeje të sigurt për përdoruesit. Qëllimi i këtij objektivi është minimizimi i rreziqeve përmes implementimit të masave proaktive dhe sigurimit të mbrojtjes së qëndrueshme ndaj sulmeve dhe të kërcënimeve kibernetike, duke përfshirë zgjerimin e aktiviteteve të kontrollit dhe përputhshmërisë për teknologjitë e avancuara, si: *blockchain*, *cloud computing*, AI dhe teknologji të tjera në zhvillim (*emerging technologies*), për të siguruar mbrojtjen e sistemeve të reja dhe integrimin e tyre në ekosistemet ekzistuese të sigurisë.

Objektivi specifik 1.3: Qeverisja kibernetike dhe menaxhimi i rreziqeve

Ky objektivi përfshin vlerësimin e vazhdueshëm të rreziqeve kibernetike, duke përfshirë identifikimin, vlerësimin, analizimin dhe trajtimin e rreziqeve në nivel infrastrukturë, sektori dhe kombëtar. Qëllimi i këtij objektivi vë në fokus bashkëpunimin me partnerë kombëtarë dhe ndërkombëtarë për të adresuar rreziqet kibernetike, si dhe për të krijuar kanale komunikimi të shkëmbimit të informacionit.

Objektivi specifik 1.4: Zhvillimi i planeve të reagimit dhe menaxhimit të incidenteve kibernetike

Ky objektivi mbulon menaxhimin dhe shpërndarjen e informacionit lidhur me incidentet kibernetike, inteligjencën e kërcënimeve, analizën e shkaqeve të incidenteve, raportimin për të përmirësuar masat parandaluese dhe reagimin në kohë. Qëllimi është krijimi i proceseve të qarta për trajtimin e incidenteve dhe reagimin e shpejtë për të parandaluar e kufizuar dëmet potenciale në një kohë më të shkurtër.

Objektivi specifik 1.5: Garantimi i transaksioneve elektronike përmes shërbimeve të besuara

Ky objektivi synon garantimin e transaksioneve të sigurta elektronike për bizneset dhe qytetarët nëpërmjet përdorimit të shërbimeve të besuara. Garantimi i sigurisë në përdorimin e mjeteve të identifikimit elektronik dhe shërbimeve të besuara mundëson e lehtëson pjesëmarrjen në mënyrë të sigurt në shoqërinë digjitale, si dhe përdorimin e shërbimeve publike e private *online*.

***Objektivi specifik 1.6: Implementimi i skemës së certifikimit të sigurisë kibernetike***

Ky objektivi synon krijimin e një mekanizmi kombëtar të besueshëm për certifikimin e sigurisë kibernetike, të harmonizuar me kuadrin ligjor të Bashkimit Evropian. Përmes përdorimit të produkteve, shërbimeve dhe proceseve TIK të certifikuara, do të rritet besueshmëria në tregun digjital, do të garantohet një nivel më i lartë sigurie për produktet, shërbimet e proceset TIK, si dhe do të forcohet mbrojtja dhe qëndrueshmëria e infrastrukturave kritike dhe të rëndësishme të informacionit.

2. Kapacitetet njerëzore

Përmbushja e vizionit dhe e qëllimit të Strategjisë Kombëtare kërkon zhvillimin e aftësive, të njohurive dhe të kulturës së duhur në fushën e sigurisë kibernetike. Kapacitetet njerëzore luajnë një rol të rëndësishëm në rritjen e nivelit të sigurisë kibernetike, duke aplikuar ekspertizën e tyre në projektimin dhe implementimin e masave të sigurisë. Ky proces përfshin të gjithë aktorët si politikëbërësit, specialistët e sigurisë kibernetike dhe përdoruesit e sistemeve digjitale, të cilët duhet të kuptojnë rolet e përgjegjësitë për të menaxhuar e zvogëluar rreziqet dhe duke kontribuar në rritjen e qëndrueshmërisë së sigurisë kibernetike. Programet e edukimit, trajnimit dhe ndërgjegjësimi janë thelbësore për forcimin e kapaciteteve njerëzore, duke mundësuar krijimin e një mjedisi digjital të sigurt.

Objektivi specifik 2.1: Promovimi dhe zhvillimi i kulturës kibernetike

Forcimi i kulturës së sigurisë kibernetike është thelbësor për mbrojtjen e rrjeteve dhe të sistemeve të informacionit, pasi përdoruesit shpesh janë hallka më e dobët e zinxhirit të mbrojtjes. Ky objektivi kërkon trajnime të vazhdueshme, fushata ndërgjegjësimi dhe partneritete me median dhe organizatat e komunitetit. Krijimi i mjediseve proaktive dhe përmirësimi i vazhdueshëm i praktikave janë të domosdoshme për të siguruar qëndrueshmëri digjitale e kibernetike. Po ashtu, përfshirja e të gjitha grupeve të interesit dhe zbatimi i parimeve të sigurisë në të gjitha nivelet kontribuojnë në forcimin e sigurisë kibernetike.

Objektivi specifik 2.2: Rritja e kapaciteteve profesionale

Zhvillimi i kapaciteteve profesionale nëpërmjet integritit të kurrikulave të përmirësuara në sektorin

arsimor, trajnimeve të specializuara, certifikimeve profesionale, tërheqjes dhe angazhimit të talenteve, gjithëpërfshirjes dhe bashkëpunimit me organizatat ndërkombëtare për praktikatat më të mira synon krijimin e një qasjeje efektive në adresimin e sfidave dhe përballimin e rreziqeve të sigurisë kibernetike në nivel kombëtar.

3. Teknologjia

Teknologjia luan një rol të rëndësishëm në mbrojtjen e infrastrukturës digjitale, pasi ajo ofron mjetet dhe burimet e nevojshme për implementimin e masave të sigurisë kibernetike për parandalimin e menaxhimin e kërcënimeve kibernetike. Avancimi i teknologjisë shton nevojën për një reagim të shpejtë ndaj sulmeve kibernetike, gjithmonë e më të sofistikuar. Ky proces përfshin një sërë sfidash të mëdha për të siguruar një mbrojtje të qëndrueshme dhe efikase kundër këtyre kërcënimeve komplekse.

Objektivi specifik 3.1: Përdorimi dhe integrimi i teknologjive të avancuara

Përdorimi dhe integrimi i teknologjive të avancuara, si intelijenca artificiale (AI), programet kompjuterike inteligjente (LLM), kompjuterat kuantikë, kriptografia kuantike dhe teknologjitë e decentralizuara (*blockchain*) do të përmirësojnë sigurinë kibernetike, duke mundësuar identifikimin e avancuar të kërcënimeve dhe reagimeve të automatizuara.

Objektivi specifik 3.2: Monitorimi, zbulimi dhe mbrojtja kibernetike, duke shfrytëzuar teknologjitë e avancuara

Shqipëria angazhohet të sigurojë një nivel të qëndrueshmërisë kibernetike proporcional me rrezikun, duke zgjeruar kapacitetet teknologjike të monitorimit, për të identifikuar, parandaluar e trajtuar kërcënimet kibernetike në të gjitha infrastrukturat kritike dhe të rëndësishme të informacionit.

Objektivi specifik 3.3: Implementimi i kornizës “secure by design” për infrastrukturat digjitale

Zbatimi i parimit “*secure by design*” integron masat e sigurisë kibernetike në të gjitha fazat e ciklit të jetës së sistemeve dhe shërbimeve digjitale, blerje dhe çaktivizimi të sigurt. Kjo qasje do të sigurojë një proces të vazhdueshëm dhe interaktiv për menaxhimin e rrezikut, me përfshirjen e politikave, procedurave dhe ekspertizës të sigurisë në çdo fazë të zhvillimit të shërbimeve digjitale.

***Objektivi specifik 3.4: Menaxhimi efektiv i teknologjive të vjetruara***

Kjo qasje do të sigurojë një menaxhim efektiv të teknologjive të vjetruara në nivel kombëtar përmes zhvillimit dhe zbatimit të politikave gjithëpërfshirëse, që synojnë identifikimin, përditësimin, izolimin ose zëvendësimin e tyre, duke kontribuar në forcimin e mbrojtjes kibernetike, qëndrueshmërinë e shërbimeve dhe rritjen e besueshmërisë së infrastrukturave kritike dhe të rëndësishme të informacionit.

Objektivi specifik 3.5: Përdorimi i teknologjive alternative kompensuese për sigurinë kibernetike

Shqipëria do të promovojë dhe do të implementojë teknologji alternative me burim të hapur (*open-source*). Si një masë mbështetëse do të zbatohet në rastet kur teknologjitë me burim të mbyllur nuk janë të disponueshme ose të përballeshme për infrastrukturën kritike dhe të rëndësishme të informacionit (OIKI/OIRI). Kjo qasje synon të garantojë vazhdimësinë e mbrojtjes kibernetike dhe ruajtjen e qëndrueshmërisë operacionale të këtyre infrastrukturave, veçanërisht në kushte të kufizuara teknologjike ose financiare.

Qëllimi i politikës 2: Mbrojtja online e qytetarëve dhe nxitja e kulturës kibernetike

Kjo politikë synon të sigurojë një qasje gjithëpërfshirëse për mbrojtjen *online* dhe promovimin e një kulture të qëndrueshme kibernetike në Shqipëri. Ajo përqendrohet në përshtatshmërinë e kuadrit ligjor, duke siguruar që të gjithë qytetarët, përfshirë grupet e nënpërfaqësuar, janë të mbrojtur dhe kanë mundësi të barabarta për pjesëmarrje në hapësirën kibernetike. Për të arritur këtë qëllim, organizohen tavolina të rrumbullakëta, ku përfaqësues nga institucionet publike, sektori privat, organizatat jofitimprurëse (OJF), media dhe shoqëria civile diskutojnë sfidat dhe zgjidhjet për sigurinë kibernetike. Këto platforma dialogu ndihmojnë në krijimin e politikave të bazuara në konsensus dhe adresimin e nevojave të ndryshme të komuniteteve. Gjithashtu, aktivitetet dhe trajnimet për rritjen e ndërgjegjësimit dhe aftësive kibernetike janë prioritet, ku përfshihen fushata ndërgjegjësimi për rreziqet *online*, programe edukative për të rinjtë dhe grupet e nënpërfaqësuar, si dhe trajnime specifike për profesionistët dhe publikun e gjerë. Bashkëpunimi ndër-institucional dhe ndërsektorial luan një rol të rëndësishëm në zbatimin e kësaj

politikë. Institucionet publike, sektori privat, OJF-të dhe media bashkërendojnë përpjekjet për të ndërtuar një ekosistem të fortë të sigurisë kibernetike, duke garantuar një qasje gjithëpërfshirëse dhe të qëndrueshme për mbrojtjen e nxitjen e qytetarëve.

Objektivi specifik 1: Hartimi dhe zhvillimi i Planit Kombëtar për Ndërgjegjësimin e Qytetarëve (PKNQ)

Ky objektivi synon hartimin dhe zbatimin e një plani gjithëpërfshirës për ndërgjegjësimin e qytetarëve lidhur me sfidat e rreziqet, që lidhen me sigurinë kibernetike, si dhe përfitimet e të qenët pjesë e një mjedisi digjital të sigurt. PKNQ-ja do të përfshijë fushata të organizuara në institucione arsimore, institucione publike, dhe komunitete lokale, me qëllim rritjen e ndërgjegjësimit mbi praktikën më të mira për sigurinë *online*. Në këtë kuadër, do të zhvillohen programe edukative, që synojnë të pajisin qytetarët me aftësi të domosdoshme për të identifikuar e shmangur kërcënimet kibernetike, duke përfshirë mbrojtjen nga krimet e mundshme kibernetike, përfshirë mashtrimet, vjedhjen e identitetit etj., duke krijuar një zinxhir edukimi të vazhdueshëm për të gjithë.

Objektivi specifik 2: Hartimi i një kornize ligjore për qasjen gjithëpërfshirëse të qytetarëve

Ky objektivi synon krijimin dhe përshtatjen e një kuadri ligjor të avancuar, i cili garanton që të gjithë qytetarët të kenë akses të barabartë në hapësirën digjitale. Korniza ligjore do të përfshijë mekanizma, që rregullojnë transparencën, barazinë në aksesin ndaj shërbimeve digjitale dhe mbrojtjen nga diskriminimi *online*. Për të arritur këtë, do të organizohen konsultime gjithëpërfshirëse me qytetarët, institucionet publike, sektorin privat dhe OJF-të, për të siguruar që zëri i të gjithëve reflektohet në politikën dhe legjislacionin përkatës.

Objektivi specifik 3: Krijimi i mekanizmave të nevojshëm për mbrojtjen online të fëmijëve

Fëmijët përbëjnë një nga kategoritë më të cenueshme në ekosistemin digjital, ndaj ky objektivi synon krijimin dhe zbatimin e mekanizmave specifike për garantimin e sigurisë së tyre *online*. Në këtë kuadër, do të zhvillohen platforma të dedikuara, që ofrojnë përmbajtje edukative dhe argëtuese në një mjedis të sigurt e të monitoruar, ndërsa do të implementohen sisteme të avancuara monitorimi dhe plane të përbashkëta ndër-institucionale për të mbështetur prindërit dhe kujdestarët në



mbikëqyrjen efektive të aktiviteteve digjitale të fëmijëve. Si pjesë e këtij objekti, do të realizohen, gjithashtu, fushata të strukturuar ndërgjegjësimi dhe programe trajnuese, duke i pajisur ata me aftësitë e nevojshme për të identifikuar e adresuar rreziqet kibernetike. Kjo qasje gjithëpërfshirëse synon krijimin e një mjedisi digjital të sigurt dhe edukativ, që promovon mirëqenien dhe zhvillimin e fëmijëve.

Objektivi specifik 4: Nxitja e barazisë gjinore në hapësirën digjitale

Ky objektivi ka për qëllim krijimin e një mjedisi digjital gjithëpërfshirës dhe të sigurt për gratë dhe vajzat, duke u fokusuar në fuqizimin e tyre dhe luftimin e çdo forme diskriminimi ose dhune kibernetike. Zbatimi i këtij objekti është i lidhur ngushtë me adresimin e një sërë sfidash, që ndikojnë në pjesëmarrjen e barabartë të grave dhe të vajzave në sektorin digjital, përfshirë:

- **pabarazitë në akses dhe përdorim të teknologjive digjitale**, ku gratë dhe vajzat përballen me mundësi të kufizuara krahasuar me burrat dhe djemtë;

- **ndarjen gjinore në fushat e edukimit**, veçanërisht në shkencë, teknologji, inxhinieri dhe matematikë (*STEM*), ku vajzat kanë më pak gjasa të ndjekin apo të përfaqësohen në këto disiplina;

- **pjesëmarrjen e ulët të grave në tregun digjital të punës**, duke përfshirë përfaqësimin e tyre të kufizuar në karriera në fushën e teknologjisë së informacionit e të komunikimit (TIK);

- **dhunën dhe ngacmimet në internet**, përfshirë bullizmin dhe format e tjera të dhunës me bazë gjinore, që kufizojnë pjesëmarrjen aktive të grave dhe vajzave në mjedisin *online*;

- **përforsimin e roleve stereotipike gjinore dhe promovimin e normave të dëmshme gjinore në internet**, të cilat kontribuojnë në pabarazi;

- **mungesën e të dhënave administrative të ndara sipas gjinisë**, si dhe boshllëqet në koordinimin ndërinstitucional për përcaktimin dhe monitorimin e treguesve kyç gjinorë.

Përmes fushatave ndërgjegjësuere, do të promovohet pjesëmarrja aktive e grave dhe vajzave në sektorin e teknologjisë dhe sigurisë kibernetike. Aktivitetet do të përfshijnë trajnime për fuqizimin e tyre përmes aftësive digjitale, krijimin e platformave të sigurisë, që adresojnë ngacmimet *online*, si dhe zhvillimin e rrjeteve mbështetëse për gratë

profesioniste në fushën e teknologjisë. Ky objektivi do të synojë, gjithashtu, krijimin e politikave, që inkurajojnë barazinë gjinore në çdo aspekt të hapësirës digjitale dhe promovojnë një kulturë mbështetëse për gratë dhe vajzat *online*.

Objektivi specifik 5: Krijimi i mekanizmave të duhur për mbrojtjen e SME-ve online

Brenda përpjekjeve për të forcuar sigurinë digjitale dhe për të përmirësuar qëndrueshmërinë kibernetike të sektorit privat, një fokus i veçantë i është kushtuar promovimit të edukimit në fushën e teknologjisë dhe sigurisë kibernetike të ndërmarrjet e vogla dhe të mesme (SME). Kjo nismë synon të rrisë ndërgjegjësimin dhe të forcojë kapacitetet mbrojtëse të SME-ve, duke u mundësuar atyre të përballen më mirë me sfidat në rritje, që lidhen me kërcënimet kibernetike. Në këtë drejtim, do të hartohen udhëzime praktike për masat e nevojshme të sigurisë kibernetike, të cilat do të shërbejnë si burime orientuese për SME-të në përmirësimin e infrastrukturës së tyre digjitale dhe në zbatimin e praktikave më të mira për mbrojtjen e të dhënave dhe sistemeve të tyre. Gjithashtu, do të organizohen trajnime vjetore të dedikuara për punonjësit e SME-ve, me qëllim zhvillimin e aftësive të tyre praktike në identifikimin dhe menaxhimin e rreziqeve kibernetike. Këto trajnime do të ofrojnë njohuri të specializuara në fushat thelbësore të sigurisë digjitale dhe do të kontribuojnë në krijimin e një kulture më të fortë sigurie brenda sektorit të SME-ve.

Objektivi specifik 6: Krijimi i mekanizmave të nevojshëm për mbrojtjen dhe fuqizimin e grupeve të nënpërfaqësuar

Ky objektivi synon të mbrojë dhe të fuqizojë grupet e nënpërfaqësuar, duke krijuar platforma gjithëpërfshirëse, që adresojnë nevojat specifike të këtyre grupeve, për garantimin në një qasje të barabartë në mjetet dhe shërbimet digjitale. Përmes programeve edukative dhe trajnimeve, këto grupe do të fuqizohen për të qenë më aktive dhe të mbrojtura në hapësirën digjitale. Gjithashtu, do të implementohen politika dhe mekanizma, që adresojnë diskriminimin *online* dhe sigurojnë një mjedis digjital të barabartë e gjithëpërfshirës për të gjithë. Ky objektivi do të realizohet përmes bashkëpunimit të ngushtë me organizatat, që mbështesin këto grupe, institucionet publike dhe sektorin privat.



Qëllimi i politikës 3: Forcimi i bashkëpunimit ndërkombëtar

Siguria kibernetike është një sfidë ndërkombëtare dhe një përpjekje e përbashkët për të adresuar sfidat, që lidhen me kërcënimet e rreziqet në mjedisin digjital. Strategjia promovon forcimin e bashkëpunimit ndërmjet institucioneve dhe partnerëve ndërkombëtarë, duke nxitur shkëmbimin e informacionit, zhvillimin e kapaciteteve të përbashkëta dhe krijimin e standardeve të unifikuara, duke siguruar një mbrojtje kolektive dhe më efektive kundër kërcënimeve kibernetike. Në këtë kuadër, Shqipëria angazhohet për të kontribuar aktivisht në nismat e në marrëveshjet ndërkombëtare për sigurinë kibernetike, duke forcuar kështu qëndrueshmërinë e mjedisit digjital global.

Objektivi specifik 1: Harmonizimi i politikave dhe legjislacionit

Qëllimi i këtij objektivi është të sigurohet përputhshmëria e legjislacionit të sigurisë kibernetike të Shqipërisë me standardet dhe rregulloret ndërkombëtare, duke krijuar një kornizë ligjore të fortë dhe të qëndrueshme. Ky harmonizim do të mundësojë një reagim më efikas dhe të koordinuar ndaj kërcënimeve kibernetike, duke rritur mbrojtjen e hapësirës digjitale dhe kontributin e Shqipërisë në nivel global. Sulmet kibernetike janë më komplekse dhe, nisur nga këto kushte menaxhimi, parandalimi apo rimëkëmbja pas tyre duhet të bazohet në pesë elemente shumë të rëndësishme, si: ligjore, teknike, organizative, kapacitet profesional dhe bashkëpunimi. Duke qenë se natyra e këtyre sulmeve ka treguar se nuk varen nga kufijtë ndërmjet shteteve, situata ekonomike, politike apo sociale, legjislacioni apo standardet e unifikuara janë prioritet në luftën e përbashkët kundër sulmeve të vazhdueshme kibernetike.

Objektivi specifik 2: Forcimi i bashkëpunimit rajonal (WB6) dhe ndërkombëtar

Për të ndërtuar një ekosistem digjital të sigurt e të qëndrueshëm, nuk mund të veprosh i vetëm, pasi sulmet kibernetike apo ato hibride kanë treguar se praktika më e mirë kundër tyre është bashkëpunimi. Edhe kur një shtet është objektivi kryesor i aktorëve keqdashës, pasojat e sulmeve kibernetike shtrihen përtej kufijve të tij, duke ndikuar nivelin rajonal dhe më tej. Kjo e bën bashkëpunimin ndërkombëtar një domosdoshmëri për të përballuar kërcënimet kibernetike, për të ndërmarrë të gjitha masat për

parandalimin e ndikimit të tyre në hapësirën e përbashkët digjitale. Zhvillimi dhe forcimi i bashkëpunimit rajonal e ndërkombëtar për të përballuar kërcënimet kibernetike mund të arrihet duke përmirësuar shkëmbimin e informacionit dhe koordinimin e përgjigjeve ndaj incidenteve kibernetike.

Objektivi specifik 3: Zhvillimi i diplomacisë kibernetike

Zhvillimi i diplomacisë kibernetike, me qëllim krijimin e kornizave të qarta diplomatike në nivel kombëtar e ndërkombëtar për të adresuar efektivisht çështjet e sigurisë kibernetike, duke angazhuar shtetet, organizatat ndërkombëtare dhe aktorët e tjerë në mbrojtjen e infrastrukturave digjitale dhe sistemeve të informacionit.

Qëllimi i politikës 4: Nxitja e inovacionit dhe kërkimit shkencor në sigurinë kibernetike

Shqipëria synon të zhvillojë një ekosistem të qëndrueshëm përmes inovacionit dhe kërkimit shkencor, duke theksuar bashkëpunimin ndërmjet institucioneve të arsimit të lartë, sektorit privat dhe institucioneve publike në rritjen e kapaciteteve kombëtare në fushën e sigurisë kibernetike dhe krijimin e zgjidhjeve të reja teknologjike. Kjo qasje forcon aftësinë për t'u përballur me sfidat kibernetike, por edhe ndihmon në krijimin e një mjedisi inovativ dhe të sigurt digjital për Shqipërinë.

Objektivi specifik 1: Ngritja e Qendrës Kombëtare të Ekselencës për Sigurinë Kibernetike

Krijimi i Qendrës Kombëtare të Ekselencës për Sigurinë Kibernetike (QKESK) si një qendër inovative për kërkim dhe zhvillim teknologjik do të mundësojë bashkëpunimin e ngushtë ndërmjet institucioneve të arsimit të lartë, qendrave kërkimore kombëtare e ndërkombëtare dhe institucioneve publike e private. Ajo do të nxisë kërkimin shkencor, identifikimin e talenteve dhe trajnimin e tyre me teknologjitë më të avancuara. Në fokus do të jetë zhvillimi i zgjidhjeve inovatore, si intelijenca artificiale, analiza e të dhënave dhe kriptografia, për parandalimin dhe zbulimin e sulmeve kibernetike në kohë reale, me synimin për të forcuar sigurinë dhe qëndrueshmërinë digjitale kombëtare.

Objektivi specifik 2: Mbështetja e startup-eve në fushën e sigurisë kibernetike

Ky objektivi synon të mbështesë zhvillimin e startup-eve në fushën e sigurisë kibernetike përmes krijimit të një mjedisi që nxit inovacionin dhe



sipërmarrjen teknologjike. Kjo përfshin lehtësimin e aksesit në burime kërkimore dhe ekspertizë teknike, ofrimin e trajnimeve të specializuara dhe programeve të mentorimit, si dhe nxitjen e bashkëpunimit ndërmjet sektorit publik, privat dhe institucioneve të arsimit të lartë. Një fokus i veçantë do t'i kushtohet nxitjes së pjesëmarrjes së grave dhe vajzave në sektorin e sigurisë kibernetike.

Objektivi specifik 3: Zhvillimi i programeve të financimit për kërkim dhe inovacion në sigurinë kibernetike

Të zhvillohen programe financimi për kërkimin dhe inovacionin në sigurinë kibernetike. Këto programe do të përfshijnë krijimin e fondeve specifike, promovimin e barazisë gjinore në politikën e inovacionit e të kërkimit shkencor, ofrimin e stimujve fiskalë për bizneset, që investojnë në teknologji të sigurta dhe promovimit të partneriteteve publike-private për bashkëfinancimin e projekteve inovative.

Qëllimi i politikës 5: Mbrojtja ndaj kërcënimeve hibride

Kërcënimi hibrid përfshin përdorimin e një plani apo strategjie, ku aktorë të ndryshëm kombinojnë kërcënime kibernetike me sulme në fusha të tjera, si ato fizike, ekonomike dhe informative, për të arritur qëllime specifike. Ky lloj kërcënimi shfrytëzohet shpesh nga shtete apo aktorë joshitetorë, duke përfutur nga dobësitë në sistemet teknologjike, infrastrukturë, politike dhe sociale të objektivave apo qëllimeve të synuara.

Për t'u mbrojtur ndaj kërcënimeve hibride, nevojitet një qasje e integruar, që përfshin forcimin e sigurisë së infrastrukturës kritike e të rëndësishme të informacionit, përmirësimin e kapaciteteve për zbulimin dhe parandalimin e sulmeve kibernetike, si dhe një bashkëpunim të ngushtë ndërinstitucional e ndërkombëtar, përfshirë vendet aleate të NATO-s, për të siguruar një reagim të koordinuar, të shpejtë dhe efektiv.

Objektivi specifik 1: Hartimi i kuadrit ligjor për mbrojtjen ndaj kërcënimeve kibernetike hibride

Hartimi i një kuadri ligjor të përshtatshëm për mbrojtjen ndaj kërcënimeve kibernetike hibride do të mundësojë parandalimin, identifikimin dhe menaxhimin e kërcënimeve. Ky kuadër ligjor do të sigurojë një bashkëpunim të ngushtë ndërinstitucional kombëtar e ndërkombëtar, duke

forcuar mbrojtjen e infrastrukturave ndaj kërcënimeve hibride.

Objektivi specifik 2: Koordinimi ndërinstitucional dhe ndërkombëtar për mbrojtjen ndaj kërcënimeve hibride

Bashkëpunimi dhe koordinimi ndërinstitucional e ndërkombëtar do të adresojë kërcënimet hibride dhe do të optimizojë ndarjen e informacionit dhe të burimeve. Koordinimi i ngushtë siguron një reagim të shpejtë dhe efikas për të parandaluar e menaxhuar pasojat e kërcënimeve hibride.

Objektivi specifik 3: Krijimi i mekanizmave të mbrojtjes ndaj kërcënimeve hibride

Për zhvillimin e një strukture të integruar dhe efikase për parashikimin, identifikimin dhe reagimin ndaj kërcënimeve hibride, që përfshijnë sulme kibernetike dhe dezinformim, është i nevojshëm përdorimi i mjeteve dhe i teknologjive moderne. Platformat për shkëmbimin e informacionit, si dhe rritja e ndërgjegjësimit në publik për të siguruar reagim të shpejtë dhe efektiv ndaj kërcënimeve ruan stabilitetin e sigurinë kombëtare.

Objektivi specifik 4: Krijimi i mekanizmave për parandalimin dhe hetimin e krimit kibernetik

Parandalimi i krimit kibernetik kërkon një qasje proaktive dhe të bazuar në teknologji të avancuar, që përfshin zbulimin e hershëm dhe reagimin e shpejtë ndaj kërcënimeve. Ky objektivi synon krijimin e një mjedisi të sigurt dhe të qëndrueshëm në hapësirën digjitale, duke parandaluar e menaxhuar efektet e mundshme të krimeve kibernetike.

Zbatimi, përgjegjësia e institucioneve, llogaridhënia

Hartimi i Strategjisë Kombëtare të Sigurisë Kibernetike 2025–2030 mbështetet në vendimin nr. 783, datë 18.12.2024, të Këshillit të Ministrave, “Për organizimin dhe funksionimin e Autoritetit Kombëtar për Sigurinë Kibernetike”, si dhe në angazhimet e në standardet e Bashkimit Evropian dhe organizmave të tjerë ndërkombëtarë.

- Angazhimi i institucioneve publike dhe private i jep kësaj strategjie mundësinë për të qenë objektive dhe e realizueshme. Grupi ndërinstitucional i punës, si dhe të gjithë aktorët e përfshirë në konsultime dhanë komente të vlefshme, duke e rishikuar disa herë draftin e përgatitur, me qëllim miratimin e një strategjie gjithëpërfshirëse, ku secili të gjejë veten e të japë kontributin e tij në garantimin e sigurisë kibernetike të vendit.



- Kjo strategji nuk është një strategji vetëm për institucionet, por është një strategji, që nxit dhe mbështet mbrojtjen kibernetike edhe të individit, qytetarëve dhe, veçanërisht, fëmijëve si e ardhmja e këtij vendi. Në të evidentohen edhe masa për të luftuar jo vetëm krimin kibernetik, por edhe nxitjen e terrorizmit e të ekstremizmit të dhunshëm nëpërmjet hapësirës kibernetike.

Plani i veprimit, që shoqëron Strategjinë Kombëtare të Sigurisë Kibernetike 2025–2027, u përgatit, bazuar në:

a) Strategjinë Kombëtare për Sigurinë Kibernetike 2025–2030 dhe politikat përbërëse të saj;

b) planet buxhetore të institucioneve publike.

Sikurse paraqitet edhe në objektivat specifike dhe në aktivitetet kryesore të propozuara në këtë strategji dhe në planin e veprimit, rolin koordinues duhet ta kryejë Autoriteti Kombëtar për Sigurinë Kibernetike. Gjithashtu, në këtë dokument janë marrë parasysh detyrimet, që lindin nga procesi i integritetit evropian dhe përshtatja me direktivat NIS2, EIDAS2, si dhe angazhimet si vend anëtar i NATO-s.

Të gjitha masat/aktivitetet e propozuara, pasi u vlerësuan dhe plotësuan edhe nga grupi ndërinstitucional i punës, përgjegjës për hartimin e strategjisë u detajuan më tej gjatë vlerësimit të efekteve financiare për zbatimin e kësaj strategjie kombëtare dhe planit të saj të veprimit 2025–2027, me nevojën për rishikim periodik, bazuar në dinamikën e zhvillimit në fushën e sigurisë kibernetike.

Secili institucion përgjegjës për aktivitetet duhet të planifikojë realizimin e tyre, duke garantuar buxhetet e planifikuara, burimet njerëzore dhe kapacitetet teknike, me qëllim realizimin e tyre. Çdo vit do të bëhet vlerësimi i zbatimit të aktivitetëve dhe arritjes së objektivave të identifikuar nëpërmjet realizimit të indikatorëve. Institucionet përgjegjëse për realizimin e aktivitetëve dhe arritjes së rezultateve kanë detyrimin e raportimit sipas standardeve raportuese. Koordinator i Strategjisë duhet të përgatitë raportin vjetor dhe ta publikojë atë.

Plani i veprimit dhe burimet financiare për zbatim

Metodologjia e kostimit të aktivitetëve

Shpenzimet e nevojshme për zbatimin e PKV-së janë nxjerrë duke kostuar secilin nga aktivitetet e

këtij plani veprimi. Metodologjia e zbatuar për llogaritjen e kostove paraqet një kombinim të metodave, që mund të përdoren në rastet e strategjive me shumë aktorë. Metodologjia kryesore e përdorur është kostimi i bazuar në aktivitete (*Activity Based Costing-ABC*), ku, për çdo aktivitet, evidentohet institucioni përgjegjës, si dhe burimi i mbulimit të kostove dhe alokohen burimet për të gjitha produktet dhe shërbimet në bazë të konsumit aktual për secilin aktivitet.

Buxheti u hartua mbështetur në koston e secilit aktivitet të pasqyruar në planin e veprimit, kohështirjen dhe frekuencën e zbatimit të tij, si dhe numrin e përfituesve për aktivitete të caktuara. Për llogaritjen e shpenzimeve për aktivitetet kryesore është vepruar, si më poshtë:

- Llogaritja e shpenzimeve për burime njerëzore bazohet në kohën e parashikuar për realizimin e veprimtarisë dhe një pagë mesatare ditore të një kategorie të caktuar.

- Llogaritja e shpenzimeve për shërbime. Për këto aktivitete janë mbajtur parasysh kostot e shërbimeve të institucioneve përkatëse, bazuar në standardet e miratuara.

- Llogaritja e shpenzimeve për aktivitete, që lidhen me hartimin e rishikimin e legjislacionit, monitorimin dhe funksionimin e strukturave të përhershme etj. Për këto aktivitete, gjatë llogaritjeve, janë mbajtur parasysh shpenzimet e vazhdueshme, që do të ndodhin, për shembull, për pagat, kontributet e sigurimeve shoqërore, ekspertizën e huaj (kur është parashikuar në plan) dhe mjetet konsumi.

- Llogaritja e shpenzimeve për aktivitete, që lidhen me studime, fushata ndërgjegjësuere, programe trajnimi, ekspertiza të huaja etj. Llogaritja e kostove është bërë sipas iniciativave specifike të ngjashme, si dhe sipas natyrës së aktivitetëve dhe kostove, që ofron tregu për shërbime të tilla.

- Në llogaritjen e shpenzimeve për trajnime është mbajtur në konsideratë kostoja e trajnimit për një person. Si kosto për njësi janë përdorur kostot e aplikuara për trajnime të ngjashme në të shkuarën.

- Për atë pjesë të aktivitetëve, ku informacioni nuk është i plotë (si në rastin e projekteve apo të studimeve), është ndjekur metoda e vlerësimit për analogji ose janë marrë në konsideratë shpenzimet e bëra për aktivitete të ngjashme, që kanë qenë përfshirë në planet buxhetore të mëparshme.

**Buxheti dhe burimet financiare për zbatimin e planit të veprimit**

Strategjia Kombëtare e Sigurisë Kibernetike do të zbatohet në periudhën 2025–2030. Për të mundësuar zbatimin e saj, janë llogaritur shpenzimet e nevojshme për zbatimin e secilit aktivitet, objektiv specifik dhe qëllim të politikave. Buxheti i përgjithshëm për zbatimin e Strategjisë është reflektuar në disa forma:

- Buxheti i përgjithshëm sipas viteve për secilin aktivitet, objektiv specifik, qëllim strategjik dhe burime të financimit;

- Buxheti i detajuar sipas aktiviteteve, burimeve të financimit dhe institucioneve përgjegjëse.

VENDIM**Nr. 611, datë 23.10.2025****PËR MIRATIMIN E RREGULLORES
“PËR PËRPUNIMIN E TË DHËNAVE
TË UDHËTIMIT”**

Në mbështetje të nenit 100 të Kushtetutës e të neneve 4, pika 6, 5, pika 13, 9, pika 3, 10, pika 4, 15, pika 6, 16, pika 4, 17, pika 3, 18, pikat 3 e 4, 19, pika 3, 20, pika 5, dhe 21, pika 3, të ligjit nr. 38/2025, “Për përpunimin e informacionit të udhëtimit në Republikën e Shqipërisë”, me propozimin e ministrit të Punëve të Brendshme, Këshilli i Ministrave

VENDOSI:

1. Miratimin e rregullore “Për përpunimin e të dhënave të udhëtimit”, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij vendimi.

2. Vendimi nr. 954, datë 2.12.2020, i Këshillit të Ministrave, “Për miratimin e rregullore për përpunimin e të dhënave të pasagjerit”, shfuqizohet.

3. Ngarkohen Ministria e Punëve të Brendshme, Ministria e Mbrojtjes, Ministria e Financave, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Byroja Kombëtare e Hetimit, Shërbimi Informativ i Shtetit, Komisioneri për të Drejtën e Informimit dhe Mbrojtjen e të Dhënave Personale, Drejtoria e Përgjithshme e Policisë së Shtetit, Agjencia e Inteligjencës dhe Sigurisë së Mbrojtjes, Agjencia Kombëtare e Mbrojtjes Civile, Drejtoria e Përgjithshme e Doganave, Agjencia e Inteligjencës

Financiare dhe Policia Ushtarake për zbatimin e këtij vendimi.

Ky vendim hyn në fuqi 15 ditë pas botimit në Fletoren Zyrtare.

**ZËVENDËSKRYEMINISTËR
Belinda Balluku**

RREGULLORE**“PËR PËRPUNIMIN E TË DHËNAVE
TË UDHËTIMIT”****KREU I
TË PËRGJITHSHME****Neni 1
Qëllimi**

Qëllimi i kësaj rregulloreje është përcaktimi i rregullave për përpunimin e informacionit të udhëtimit në Republikën e Shqipërisë, për grumbullimin, përpunimin, shpërndarjen apo shkëmbimin e të dhënave, sipas parashikimeve në nenin 8, të ligjit nr. 38/2025, “Për përpunimin e informacionit të udhëtimit në Republikën e Shqipërisë”.

**Neni 2
Objekti**

Kjo rregullore ka për objekt përcaktimin e rregullave, që kanë të bëjnë me:

1. Organizimin dhe funksionimin e Sektorit të Inteligjencës së Udhëtimit (SIU);

2. Transmetimin dhe mbrojtjen e të dhënave të udhëtimit;

3. Përdorimin dhe kontrollin e aksesit në bazat e të dhënave;

4. Përpunimin dhe shpërndarjen e të dhënave;

5. Shenjëstrimin;

6. Shkëmbimin ndërkombëtar të informacionit të udhëtimit;

7. Përcaktimin e rregullave për funksionimin dhe bashkëpunimin e nëpunësit për mbrojtjen e të dhënave personale me autoritetin kombëtar mbikëqyrës;

8. Përcaktimin e rregullave për procedurat e autorizimit të transmetimit të informacionit të udhëtimit.



Neni 3 Përkufizime

Termat e përdorur në këtë rregullore kanë të njëjtin kuptim me ata të përcaktuar në ligjin nr. 38/2025, “Për përpunimin e informacionit të udhëtimit në Republikën e Shqipërisë”, dhe termat e mëposhtëm kanë këto kuptime:

1. **“Certifikata e sigurisë së personelit (CSP)”** dhe **“Nevojë për njohje”**, i njëjti kuptim siç përcaktohet në nenin 4, të ligjit nr. 10/2023, “Për informacionin e klasifikuar”;

2. **“Kanale të sigurta të komunikimit”**, mjete fizike ose elektronike, të cilat sigurojnë transmetimin e informacionit të klasifikuar pa rrezik komprometimi;

3. **“Personeli SIU”**, punonjësit nga strukturat e Policisë së Shtetit dhe punonjësit e autoriteteve operative, të emëruar apo të caktuar në detyrë pranë SIU-t dhe që ushtrojnë detyrat funksionale sipas ligjit nr. 38/2025, “Për përpunimin e informacionit të udhëtimit në Republikën e Shqipërisë”, dhe kësaj rregulloreje.

KREU II SEKTORI I INTELIGJENCËS SË UDHËTIMIT

Neni 4 Ngritja dhe funksionimi i SIU-t

1. Sektori i Inteligjencës së Udhëtimit (SIU) është një strukturë ndërinstitucionale, që ngrihet dhe funksionon në Departamentin për Policinë Kriminale, në Drejtorinë e Përgjithshme të Policisë së Shtetit.

2. SIU përbëhet nga punonjës të Policisë së Shtetit dhe të autoriteteve operative të përcaktuara në ligjin nr. 38/2025, “Për përpunimin e informacionit të udhëtimit në Republikën e Shqipërisë”.

3. SIU operon 24 orë, pa ndërprerje, sipas përcaktimeve të legjislacionit në fuqi për kohëzgjatjen e punës dhe të pushimit.

4. E drejta e aksesit e punonjësve të SIU-t në bazat e të dhënave të autoriteteve operative përkatëse jepet me urdhër të titullarëve të tyre, bazuar në parimin “nevojë për njohje”.

Neni 5 Statusi i SIU-t

1. Personeli i SIU-t, sipas nenit 4 të kësaj rregulloreje, ka detyrime e të drejta të barabarta dhe kalon në varësi lëndore të SIU-t për periudhën e qëndrimit në këtë strukturë.

2. Të gjithë punonjësit, për njohje me informacionin e klasifikuar, pajisen me certifikatë sigurie të personelit me nivelin “Tepër sekret”.

3. Personeli i SIU-t raporton te shefi i sektorit të SIU-t për detyrat funksionale në këtë strukturë.

Neni 6 Trajtimi financiar i punonjësve të SIU-t

Të gjithë punonjësit e SIU-t, përfshirë përfaqësuesit e autoriteteve operative, trajtohen me pagë bazë sipas nivelit dhe funksionit në strukturat e autoriteteve operative përkatëse, në përputhje me legjislacionin në fuqi.

Neni 7 Kriteret e emërimit e të kualifikimit për punonjësit e SIU-t

1. Të gjithë punonjësit e SIU-t, përfshirë përfaqësuesit e autoriteteve operative, duhet të plotësojnë këto kriteret minimale:

a) të jenë punonjës me përvojë mbi 5 (pesë) vjet në institucionet përkatëse;

b) të kenë njohuri të gjuhës angleze;

c) të zotërojnë certifikatë sigurie të personelit (CSP) të vlefshme, në nivelin “Tepër sekret”;

ç) të kenë njohuri të avancuara për sistemet kompjuterike dhe analizën e të dhënave.

2. Drejtoria e Përgjithshme e Policisë së Shtetit, për emërimin në SIU, përzgjedh punonjës me përvojë në fushat e kufirit e të migracionit, të hetimit të krimit, të terrorizmit, të analizës së informacionit, si dhe punonjës përgjegjës për teknologjinë dhe informacionin.

Neni 8 Pikat e kontaktit të autoriteteve kompetente

1. Autoritetet kompetente caktojnë pika kontakti për bashkëpunimin me SIU-n me një kohëzgjatje njëvjeçare.



2. Në rastet e ndryshimit të pikës së kontaktit, autoritetet kompetente vënë menjëherë në dijeni SIU-n.

3. Pikat e kontaktit duhet të jenë punonjës me përvojë mbi 5 vjet, mundësisht në fushën e analizës së informacionit dhe të pajisur me certifikatë sigurie të vlefshme të nivelit “Tëpër sekret”.

4. Pikat e kontaktit të autoriteteve kompetente janë dhe anëtarë të njësisë së emergjencave të SIU-t, e cila mbledhet në rastet e emergjencave kombëtare dhe drejtohet nga drejtuesi i SIU-t.

Neni 9

Përfaqësuesit e autoriteteve operative pranë SIU-t

1. Çdo autoritet operativ cakton deri në 5 specialistë pranë SIU-t, të cilët veprojnë brenda mjediseve të tij dhe në përputhje me protokollat e sigurisë.

2. Përfaqësuesit e caktuar janë specialistë të SIU-t për kohën e qëndrimit në këtë strukturë.

3. Autoritetet operative ruajnë të drejtën për të mos caktuar përfaqësues fizikisht pranë SIU-t, por bashkëpunojnë sipas procedurave standarde të punës të miratuara nga titullarët e autoriteteve operative.

4. Në rastet e parashikuara nga pika 3 e këtij neni, autoritetet operative komunikojnë nëpërmjet kanaleve të sigurta të komunikimit, të postës elektronike ose sipas rregullave të parashikuara për informacionin e klasifikuar.

Neni 10

Bashkëpunimi ndërinstitucional

1. Bashkëpunojnë me SIU-n për përmbushjen e detyrimeve të ligjit nr. 38/2025, “Për përpunimin e informacionit të udhëtimit në Republikën e Shqipërisë”, të gjitha autoritetet kompetente dhe operative, si më poshtë vijon:

a) Ministria e Punëve të Brendshme:

i. Drejtoria e Përgjithshme e Policisë së Shtetit me të gjitha strukturat e saj;

b) Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë;

c) Ministria e Financave:

i. Drejtoria e Përgjithshme e Doganave;

ii. Agjencia e Inteligjencës Financiare;

ç) Ministria e Mbrojtjes:

i. Agjencia e Inteligjencës dhe Sigurisë së Mbrojtjes;

ii. Agjencia Kombëtare e Mbrojtjes Civile;

iii. Policia Ushtarake;

d) Shërbimi Informativ i Shtetit;

dh) Byroja Kombëtare e Hetimit;

e) Komisioneri për të Drejtën e Informimit dhe Mbrojtjen e të Dhënave Personale.

2. Mospërmbushja e detyrimeve nga institucionet e varësisë raportohet nga Drejtoria e Përgjithshme e Policisë në autoritetet kompetente.

KREU III

PËRPUNIMI I TË DHËNAVE TË UDHËTIMIT

Neni 11

Llojet e informacionit të udhëtimit

1. Të gjithë transportuesit në kuptimin e nenit 5, të ligjit nr. 38/2025, “Për përpunimin e informacionit të udhëtimit në Republikën e Shqipërisë”, transmetojnë të dhënat e udhëtimit pranë SIU-t, si më poshtë vijon:

a) të dhënat paraprake të informacionit të pasagjerit (të gjitha llojet e dhënave API);

b) të dhënat e regjistrimit të emrit të pasagjerit (të dhënat PNR);

c) të dhënat e ngarkesave (kargo të manifestit të udhëtimit për mallrat).

2. Të dhënat e udhëtimit, të përcaktuara në shkronjat “a”, “b” dhe “c”, të pikës 1, të këtij neni, transmetohen për të gjitha udhëtimet e planifikuara me mjete ujore, ajrore dhe tokësore, përfshirë rastet e transportit ujor dhe ajror të përgjithshëm apo udhëtimet me charter, për qëllime joushtarake, që:

a) nisen nga Republika e Shqipërisë me destinacion vende të tjera;

b) nisen nga vende të tjera me destinacion Republikën e Shqipërisë ose transit në të gjithë hapësirën (ajrore, ujore dhe tokësore) nëpërmjet Republikës së Shqipërisë.

3. Kur transporti kryhet me kod të përbashkët, ndërmjet një ose më shumë transportuesve, transportuesi që kryen udhëtimin është i detyruar të transmetojë pranë SIU-t të dhënat, sipas përcaktimeve në pikat 1 dhe 2 të këtij neni, për të gjithë pasagjerët.

4. Kur transportuesi nuk mbledh të dhënat API dhe PNR, por i disponon këto të dhëna në format



tjetër, atëherë ai do të dërgojë të dhënat e udhëtimit, sipas formatit të përcaktuar nga SIU, brenda një muaji nga momenti i informimit nga ana e SIU-t. Transportuesi duhet të përputhë sistemet me ato të standardeve ndërkombëtare për një periudhë kohore të përcaktuar nga SIU.

5. Të dhënat e ngarkesave në të gjitha rastet e transporteve përfshijnë të gjitha elementet e dokumentacionit detyrues për udhëtim, ku janë të përcaktuara të paktën:

- a) të dhënat e manifestit të përgjithshëm:
 - i. numri i manifestit;
 - ii. data e dorëzimit të manifestit;
 - iii. lloji i transportit (ajror, detar, tokësor);
 - iv. emri i mjetit të transportit;
 - v. flamuri ose vendi i regjistrimit të mjetit të transportit;
 - vi. porti/terminali i nisjes;
 - vii. porti/terminali i destinacionit;
 - viii. emri i operatorit ose i kompanisë transportuese;
- b) të dhënat për çdo njësi mallrash/ngarkese:
 - i. numri i ngarkesës (*shipping bill/nybill/B/L*);
 - ii. emri dhe adresa e eksportuesit (dërguesit);
 - iii. emri dhe adresa e importuesit (marrësit);
 - iv. emri i agentit përfaqësues në port/doganë (nëse ka);
 - v. përshkrimi i mallrave;
 - vi. kodi HS (tarifor doganor);
 - vii. pesha bruto dhe neto e ngarkesës;
 - viii. vëllimi (në m³);
 - ix. numri i paketave dhe lloji i paketimit;
 - x. marka dhe numri i kontejnerëve (nëse përdoren);
 - xi. statusi i ngarkesës (import, transit, eksport);
 - xii. vendi i origjinës së mallrave;
 - xiii. vendi i destinacionit final;
 - xiv. të dhëna të tjera ndihmëse (nëse kërkohet nga SIU);
 - xv. deklarata për mallra të rrezikshme (nëse ka);
 - xvi. vlera e deklaruar për doganë;
 - xvii. numri i konosamentit (*Bill of Lading*) ose *Air Waybill*;
 - xviii. informacione për pagesën e transportit (*freight prepaid/collect*);
 - xix. referenca të veçanta ose komente të tjera;
 - xx. nënshkrimi i kapitenit, i agentit apo i përfaqësuesit të transportuesit;
 - xxi. vula e kompanisë ose e operatorit të transportit;

xxii. pika e kalimit kufitar të hyrjes/daljes.

6. Transmetimi i të dhënave të udhëtimit kryhet te SIU në mënyrë të drejtpërdrejtë ose nëpërmjet një operatori ekonomik për të mundësuar leximin e formateve/protokolleve të të dhënave të udhëtimit, si dhe për t'i transmetuar në sistemet e përpunimit të të dhënave të SIU-t.

7. Transportuesit nuk duhet të mbledhin, të përpunojnë dhe të transmetojnë të dhëna sensitive, sipas legjislacionit për mbrojtjen e të dhënave personale. Në rast se transportuesit transmetojnë të dhëna të ndryshme nga ato të përcaktuara në pikën 3, të këtij neni, SIU kryen menjëherë fshirjen e tyre në mënyrë të pakthyeshme.

8. Transmetimi i të dhënave nga transportuesit bëhet elektronikisht në mënyrë të sigurt ("*push*"), sipas përcaktimeve në këtë rregullore.

9. Të dhënat e transmetuara përtej përcaktimeve në këtë rregullore apo që nuk i shërbejnë qëllimit të ligjit nr. 38/205, "Për përpunimin e informacionit të udhëtimit në Republikën e Shqipërisë", fshihen në mënyrë manuale nga punonjësi i caktuar nga drejtuesi i SIU-t.

Neni 12

Baza e të dhënave të udhëtimit

1. Baza e të dhënave të udhëtimit përmban të gjitha informacionet e udhëtimit të përcaktuara në këtë rregullore.

2. Punonjësit e SIU-t kanë akses në bazën e të dhënave të udhëtimit, sipas parimit "nevojë për njohje", për informacionin e klasifikuar dhe në përputhje me legjislacionin për mbrojtjen e të dhënave personale.

3. Administrimi dhe përpunimi i të dhënave të informacionit të udhëtimit bëhet vetëm me qëllim parandalimin, zbulimin, hetimin dhe ndjekjen penale të veprave penale të parashikuara në pikën 1, të neni 8, i ligjit nr. 38/2025, "Për përpunimin e informacionit të udhëtimit në Republikën e Shqipërisë".

4. Zbatimi i legjislacionit për të drejtën e informimit e të mbrojtjes së të dhënave personale gjatë veprimtarisë së përpunimit të të dhënave të udhëtimit mbikëqyret dhe monitorohet nga nëpunësi i mbrojtjes së të dhënave, si dhe nga Komisioneri për të Drejtën e Informimit dhe Mbrojtjen e të Dhënave Personale.



Neni 13

Transmetimi dhe grumbullimi i të dhënave të udhëtimit

1. Transportuesit transmetojnë informacionin e udhëtimit në të gjitha formatet dhe protokollet, që ato kanë dhe në përputhje me ato të përcaktuara në këtë rregullore, të harmonizuara me formularët tip për transmetimin e informacionit të udhëtimit të miratuar nga Bashkimi Evropian.

2. Transportuesit transmetojnë të dhënat paraprake të pasagjerit (të dhënat API) deri në fund të *check-in-it* për të paktën tre shtytje (*push*), sipas përcaktimeve në shkronjën “e”, të pikës 6, të këtij neni dhe përcaktimeve në manualin e udhëzimeve të SIU-t.

3. Transportuesit transmetojnë të dhënat e udhëtimit, sipas kohës dhe afateve të përcaktuara në nenin 7, të ligjit nr. 38/2025, “Për përpunimin e informacionit të udhëtimit në Republikën e Shqipërisë”.

4. Në raste të veçanta, kur vlerësohet se rreziku për kryerjen e veprave penale apo kur personi paraqet rrezik për sigurinë publike dhe atë kombëtare, dhe ky rrezik është real e i çastit, me kërkesën e SIU-t, të dhënat PNR transmetohen menjëherë.

5. Në rastet e vërtetuara dhe pas përpunimit të të dhënave, që lidhen me rrezikun kombëtar apo rrezikun publik, SIU njofton menjëherë autoritetet kompetente, të cilat vendosin menjëherë bllokimin për imbarkim të pasagjerit apo të mallit kargo.

6. SIU grumbullon të dhënat e udhëtimit, që transmetohen nga transportuesit, si më poshtë vijon:

- a) kodin e konfirmimit të rezervimit të pasagjerit;
- b) datën e rezervimit e të lëshimit të biletës;
- c) emrin/emrat dhe mbiemrin e pasagjerit;
- d) adresën dhe të dhënat e kontaktit, përfshirë numrin e telefonit dhe adresën e postës elektronike;
- e) informacionin për biletën, përfshirë numrin, datën e lëshimit, biletat në një drejtim, kuotat e automatizuara të tarifave të biletës, mënyrën e pagesës, adresën IP, si dhe adresën e përdorur për faturimin e saj;
- dh) të gjithë informacionin në lidhje me bagazhin;

e) informacionin paraprak të pasagjerit (API) të mbledhur, përfshirë llojin, numrin, vendin e lëshimit dhe datën e skadimit të çdo dokumenti udhëtimi, shtetësinë, emrin dhe mbiemrin, emrin/emrat e

tjerë, gjininë, datën e lindjes, linjën ajrore, numrin e fluturimit, datën e nisjes, datën e mbërritjes, aeroportin e nisjes, aeroportin e mbërritjes, kohën e nisjes dhe kohën e mbërritjes, si dhe numrin në total të pasagjerëve, që transportohen;

- ë) itinerarin e plotë të udhëtimit;
- f) informacion për pasagjerë të shpeshtë;
- g) agjencinë dhe agjentin e udhëtimit;
- gj) statusin e udhëtimit të pasagjerit, përfshirë konfirmimin, statusin e *check-in-it*, mosparaqitjen për *check-in*, biletën pa rezervim;

h) informacionin mbi kode të ndryshme apo të veçuara të konfirmimit të rezervimit;

i) informacionet për të mitur të pashoqëruar nën 18 vjeç, si: emri dhe gjinia e të miturit, moshë, gjuha/gjuhët që flet, emri dhe detajet e kontaktit të kujdestarit në nisje dhe lidhja/marrëdhënia e tij me të miturin, emrin dhe detajet e kontaktit të kujdestarit në mbërritje dhe lidhja/marrëdhënia e tij me të miturin;

j) numrin e ndenjësës dhe informacione të tjera të lidhura me ndenjësën;

k) informacion për kodin e përbashkët të fluturimit;

l) numrin total të pasagjerëve, si dhe të dhënat identifikuese të udhëtarëve të tjerë, që rezultojnë në regjistrin e rezervimit të pasagjerit;

ll) të gjitha ndryshimet historike në të dhënat e pasagjerëve të listuara nga shkronja “a” deri në shkronjën “ll”, të kësaj pike.

7. SIU grumbullon të dhënat e përcaktuara në këtë nen, që do të transmetohen për të gjitha udhëtimet e planifikuara, përveç transportit me qëllime ushtarake, të cilat:

- a) nisen nga Republika e Shqipërisë me destinacion vende të tjera;
- b) nisen nga vende të tjera me destinacion Republikën e Shqipërisë ose transit në të gjithë hapësirën (ajrore, ujore, tokësore) nëpërmjet Republikës së Shqipërisë.

8. Ndalohet përpunimi i të dhënave të udhëtimit, që zbulojnë karakteristikat e personit, të cilat përbëjnë shkak diskriminimi, sipas legjislacionit të posaçëm për mbrojtjen nga diskriminimi. Në rast se të dhënat e udhëtimit zbulojnë një informacion të tillë, ato fshihen menjëherë nga SIU.

9. Ndalohet përpunimi i të dhënave sensitive, me përjashtim të rasteve të parashikuara në legjislacionin për mbrojtjen e të dhënave personale.



Neni 14

Përpunimi i të dhënave të udhëtimit

1. SIU përpunon të dhënat e udhëtimit vetëm me qëllim parandalimin, zbulimin, hetimin dhe ndjekjen penale të veprave penale të parashikuara në nenin 8, të ligjit nr. 38/2025, “Për përpunimin e informacionit të udhëtimit në Republikën e Shqipërisë”.

2. SIU përpunon të dhënat e udhëtimit, me qëllim identifikimin e personave, për të cilët ka arsye të besohet se kanë kryer ose dyshohet se do të kryejnë një vepër penale të përcaktuar në pikën 1, të nenit 8, të ligjit nr. 38/2025, “Për përpunimin e informacionit të udhëtimit në Republikën e Shqipërisë”.

3. Për qëllimet e parashikuara nga pikat 1 dhe 2, të këtij neni, SIU autorizohet të kryejë veprimet, si më poshtë vijon:

a) të kryejë kërkime automatike kundrejt bazave të të dhënave në përdorim nga autoritetet operative;

b) të kryejë kërkime automatike kundrejt bazave të të dhënave të agjencive ndërkombëtare të zbatimit të ligjit, lidhur me personat apo sendet në kërkim, ku Republika e Shqipërisë është anëtare apo i ka njohur ato;

c) të vendosë, në bashkëpunimin me autoritetet operative, kritere apo rregulla të reja për vlerësimin e riskut të pasagjerëve dhe të mallrave;

ç) të bëjë vlerësimin e të dhënave të udhëtimit përpara mbërritjes ose nisjes së tyre të planifikuar në ose nga Republikën/a e Shqipërisë, me qëllim identifikimin e personave, për të cilët kërkohet ekzaminim i mëtejshëm nga autoritetet operative, kur persona të tillë dyshohen se mund të përfshihen në vepra terroriste ose krime të rënda;

d) të bashkëpunojë me autoritetet kompetente dhe operative, që të hartojnë profilet e riskut, në funksion të zbatimit të përcaktimeve të pikës 1, të nenit 8, të ligjit nr. 38/2025, të cilat përmbajnë kritere të sakta. Këto kritere duhet të kenë objektiv të qartë, të jenë proporcionale dhe specifike. Kriteret nuk duhet të bazohen, në asnjë rrethanë apo rast konkret, në të dhënat e origjinës racore apo etnike, mendimet politike, besimin fetar ose filozofik, anëtarësinë në sindikata, problemet shëndetësore, jetën seksuale ose orientimin seksual. Në rast se të dhënat e përpunuara zbulojnë një informacion të tillë, ato fshihen menjëherë nga SIU;

dh) të analizojë të dhënat e udhëtimit, me qëllim rishikimin, të paktën çdo gjashtë muaj, dhe/ose vendosjen e kritereve të reja, që do të përdoren në vlerësimet që kryhen, me qëllim identifikimin e personave, që mund të jenë të përfshirë në akte terroriste ose të krimit të organizuar dhe krimet e rënda. Rishikimi i kritereve bëhet në bashkëpunim me autoritetet operative dhe nëpunësin e mbrojtjes së të dhënave dhe, për çdo ndryshim apo vendosje të kritereve të reja, njoftohet me shkrim Departamenti i Policisë Kriminale.

4. Kriteret e reja dhe ndryshimi i tyre i mundshëm miratohen nga drejtori i Departamentit të Policisë Kriminale, me propozim të SIU-t, pas konsultimit e dakordësimit me autoritetet operative.

5. Çdo vlerësim i pasagjerit apo i transportuesve, që bëhet bazuar në kriteret e vendosura në zbatim të kësaj rregulloreje, para mbërritjes ose nisjes së tyre të planifikuar, duhet të bëhet në respektim të të drejtave themelore të njeriut.

6. Autoritetet operative nuk marrin asnjë vendim që sjell një efekt të pafavorshëm juridik ndaj një udhëtari apo transportuesi vetëm për shkak të përpunimit automatik të të dhënave. Vendime të tilla nuk do të merren në bazë të racës ose të origjinës etnike të një personi, mendimeve politike, fesë ose bindjeve filozofike, anëtarësimit në sindikata, shëndetit, jetës seksuale ose orientimit seksual.

7. Në çdo rast të rezultateve pozitive nga kërkimet automatike të bazës së të dhënave të udhëtimit, me qëllim vlerësimin e nevojës për marrjen e masave ligjore të mëtejshme nga autoritetet operative, SIU do të bëjë analizimin e mëtejshëm të të dhënave, në mënyrë joautomatike.

8. SIU transferon për ekzaminim të mëtejshëm tek autoritetet operative të dhënat e udhëtimit të personave të identifikuar, në përputhje me pikën 2 të këtij neni ose rezultatin e përpunimit të këtyre të dhënave. Transferimi, në të tilla raste, do të bëhet vetëm rast pas rasti dhe në rast të përpunimit të automatizuar të të dhënave, pas analizimit individual në mënyrë joautomatike.

9. Rezultatet e vlerësimeve të të dhënave të udhëtimit të kryera në zbatim të pikës 2 të këtij neni, në asnjë rast nuk rrezikojnë të drejtën e hyrjes në Republikën e Shqipërisë të shtetasve të huaj, të parashikuar në legjisllacionin kombëtar dhe në marrëveshjet dypalëshe.

10. Autoritetet operative, pasi kanë analizuar informacionin e dërguar nga SIU për verifikime të



mëtejshme, sipas pikës 7 të këtij neni, janë të detyruar t'i kthejnë përgjigje të menjëhershme SIU-t për pasurimin e informacionit.

11. Procedurat për përpunimin dhe shkëmbimin e të dhënave të udhëtimit, sipas këtij neni, do të parashikohen në procedura standarde të punës, që miratohen me urdhër të përbashkët të titullarëve të autoriteteve operative.

Neni 15

Shkëmbimi ndërkombëtar i informacionit

1. Shkëmbimi ndërkombëtar i të dhënave bëhet me vendet anëtare të Bashkimit Evropian, me Interpolin dhe Europolin, në kuadër të marrëveshjes së bashkëpunimit operacional dhe me vendet joanëtare të Bashkimit Evropian, në zbatim të marrëveshjeve dypalëshe dhe të nivelit të sigurisë së të dhënave personale, në rastet kur:

a) nga kontrolli i bërë apo nga përpunimi i informacionit të udhëtimit rezulton se ato janë të nevojshme për autoritetet ligjzbatuese të vendeve dhe agjencive ndërkombëtare, të përcaktuara në pikën 1 të këtij neni, për parandalimin, zbulimin, hetimin apo ndjekjen penale të veprave, të përcaktuara në pikën 1, të nenit 8, të ligjit nr. 38/2025, “Për përpunimin e informacionit të udhëtimit në Republikën e Shqipërisë”.

b) autoritetet ligjzbatuese të vendeve dhe agjencive ndërkombëtare, të përcaktuara në pikën 1 të këtij neni, kanë paraqitur një kërkesë të arsyetuar, që provon se shkëmbimi/marrja i/e të dhënave të regjistrimit të rezervimit të pasagjerit është i nevojshëm për të parandaluar kryerjen e veprave penale, të përcaktuara në pikën 1, të nenit 8, të ligjit nr. 38/2025, “Për përpunimin e informacionit të udhëtimit në Republikën e Shqipërisë”.

2. Në rastet e identifikimit të personave sipas shkronjës “a”, të pikës 1, të këtij neni, SIU dërgon ose shkëmben informacionin e nevojshëm të udhëtimit ose rezultatet e përpunimit të të dhënave pranë strukturave homologe të përpunimit të informacionit të udhëtimit ose sipas kërkesës së agjencisë ndërkombëtare të zbatimit të ligjit, me të cilat Republika e Shqipërisë ka marrëveshje bashkëpunimi.

3. Për çdo rast të parashikuar nga pikat 1 e 2 të këtij neni, SIU informon njëkohësisht Departamentin e Policisë Kriminale.

4. SIU dërgon pranë strukturave homologe të përpunimit të të dhënave të udhëtimit të dhënat, të cilat nuk janë pseudonimizuar dhe/ose, kur është e nevojshme, edhe rezultatit/rezultatet e përpunimit të këtyre të dhënave, nëse është kryer, sa më shpejt të jetë e mundur, bazuar në kërkesa të arsyeshme të autoriteteve të zbatimit të ligjit të vendeve të tjera apo agjencive ndërkombëtare të zbatimit të ligjit, me të cilat Republika e Shqipërisë ka marrëveshje bashkëpunimi, por gjithmonë në funksion të parandalimit, zbulimit, hetimit ose ndjekjes penale të veprave terroriste ose krimeve të rënda.

5. Në rastet kur të dhënat e kërkuara janë pseudonimizuar, SIU do të sigurojë dërgimin e të dhënave të plota vetëm kur vlerësohet e nevojshme, për qëllimet e parashikuara pikën 1 të këtij neni, dhe pas miratimit të drejtorit të Departamentit të Policisë Kriminale.

6. Për çdo rast, shkëmbimi ndërkombëtar i të dhënave për arsyet e parashikuara në këtë nen bëhet nëpërmjet njoftimit të nëpunësit të ngarkuar për mbrojtjen e të dhënave të SIU-t, i cili do të vlerësojë shkëmbimin e të dhënave.

7. Në çdo rast, shkëmbimi ndërkombëtar i të dhënave të udhëtimit dhe/apo i rezultateve të përpunimit të të dhënave kryhet në përputhje me ligjin nr. 124/2024, “Për mbrojtjen e të dhënave personale”.

Neni 16

Formatet dhe protokollet e transferimit të të dhënave të udhëtimit

1. Formatet dhe protokollet e transferimit të të dhënave të udhëtimit janë:

a) formatet për transferimin e të dhënave të pasagjerit:

i. EDIFACT PNRGOV, siç përshkruhet në udhëzimin e implementimit të EDIFACT;

ii. XML PNRGOV, siç përshkruhet në udhëzimin e implementimit të XML;

iii. PAXLISTE EDIFACT;

iv. JSON/XML *Custom Schema*;

v. iAPI,

b) protokollet për transferimin e të dhënave të pasagjerit:

i. IBM MQ;

ii. IATA Type B;



iii. AS4 *Profile of ebMS 3.0 Version 1.0*, OASIS Standard, published on 23 January 2013 dhe përditësimet më pas;

iv. SFTP (*Secure File Transfer Protocol*);

v. HTTPS (REST API/SOAP);

vi. AS2 (*Applicability Statement 2*);

vii. MQ/AMQP (*Message Queues*);

viii. VPN + FTP/HTTP;

c) protokollet për transferimin e të dhënave të kargos janë të paktën:

i. HTTPS (REST API / SOAP);

ii. SFTP (*Secure File Transfer Protocol*);

iii. AS2 (*Applicability Statement 2*);

iv. X.400/VAN;

v. MQ/*Message Queues* (p.sh. IBM MQ, AMQP),

ç) formati i përmbajtjes për të dhënat për manifestin përmban të paktën:

i. UN/EDIFACT CUSCAR;

ii. XML;

iii. CSV/TXT;

iv. ANSI X12 309;

v. IATA Cargo-IMP/Cargo-XML.

2. Protokollet dhe formatet e transmetimit të të dhënave do të përditësohen nga SIU në bazë të nevojës në përmbushje të objektivave të sigurisë kombëtare dhe të asaj publike.

KREU IV

ADMINISTRIMI I INFORMACIONIT DHE MBROJTJA E TË DHËNAVE PERSONALE

Neni 17

Periudha e ruajtjes së të dhënave të udhëtimit

1. Të dhënat e udhëtimit, të transmetuara nga transportuesit të SIU dhe rezultatet e përpunimit të të dhënave të tilla ruhen në bankën e të dhënave të SIU-t për një periudhë pesëvjeçare pas transmetimit të tyre.

2. Të dhënat e udhëtimit dhe rezultatet e përpunimit të të dhënave fshihen pas përfundimit të periudhës 5-vjeçare të transmetimit ose pas një vendimi të formës së prerë nga autoritetet gjyqësore, kur të dhënat janë mbajtur me qëllim të parandalimit, zbulimit, hetimit ose ndjekjes së veprave penale të parashikuara në pikën 1, të nenit 8, të ligjit nr. 38/2025, “Për përpunimin e informacionit të udhëtimit në Republikën e

Shqipërisë”, në përputhje me legjislacionin penal në fuqi.

3. SIU do të fshijë rezultatet e përpunimit të të dhënave të udhëtimit, sapo ato nuk janë më të nevojshme për të informuar autoritetet operative, agjencitë e zbatimit të ligjit të vendeve të tjera apo agjencitë ndërkombëtare të zbatimit të ligjit, me të cilat Republika e Shqipërisë ka marrëveshje bashkëpunimi.

4. Rezultati i përpunimit të të dhënave të udhëtimit për rastet pozitive do të mbahet nga SIU, për aq kohë sa është e nevojshme për të informuar autoritetet kompetente apo agjencitë ndërkombëtare të zbatimit të ligjit, me të cilat Republika e Shqipërisë ka marrëveshje bashkëpunimi, por jo më shumë se 5 (pesë) vjet nga përfundimi i afatit të përcaktuar në pikën 1 të këtij neni.

5. Rezultati i përpunimit të automatizuar pas rishikimit individual me mjete joautomatike, kur është vërtetuar se është negativ, do të mbahet për aq kohë sa të dhënat do të shkatërrohen, në përputhje me këtë rregullore, në mënyrë që të shmanget ky rezultat përpunimi, i vërtetuar se është negativ.

6. Me kalimin e afatit të ruajtjes së të dhënave, fshirja e informacionit bëhet në mënyrë të automatizuar.

Neni 18

Pseudonimizimi i të dhënave të udhëtimit

1. Pas kalimit të një periudhe prej gjashtë muajsh pas transmetimit të të dhënave, të gjitha të dhënat e udhëtimit do të pseudonimizohen nëpërmjet bërjes së padukshme për një përdorues të elementeve të të dhënave, që mund të shërbejnë për të identifikuar drejtpërdrejt pasagjerin, të cilit i referohen, apo kargon, si më poshtë vijon:

a) emrin/emrat, përfshirë emrat e pasagjerëve të tjerë në të dhënat e regjistrit të pasagjerit;

b) numrin e udhëtarëve, që udhëtojnë së bashku;

c) adresën dhe të dhënat e kontaktit;

ç) të gjitha informacionet për format e pagesës, përfshirë adresën e faturimit, në masën që mund të shërbejë për të identifikuar direkt pasagjerin, të cilit i referohet e dhëna e pasagjerit ose ndonjë person tjetër;

d) informacionin për udhëtarë të shpeshtë;

dh) informacionet e përgjithshme, në masën që mund të shërbejnë për të identifikuar direkt pasagjerin, të cilit i referohen të dhënat e pasagjerit;



e) statusin e udhëtimit të pasagjerit, përfshirë konfirmimin, statusin e *check in-it*;

ë) mosparaqitjen për *check-in*, biletë pa rezervim;

f) çdo e dhënë API, që mund të jetë grumbulluar;

g) çdo e dhënë kargo e grumbulluar.

2. Pas kalimit të periudhës prej gjashtë muajsh, të përcaktuar në pikën 1 të këtij neni, dhe pseudonimizimit të të dhënave, zbulimi i të dhënave të plota të udhëtimit lejohet vetëm nëse ekzistojnë shkaqe të besueshme se zbulimi i plotë i tyre është i nevojshëm për autoritetet kompetente, të cilat përpunojnë të dhënat e udhëtimit, me qëllim parandalimin, zbulimin, hetimin e ndjekjen penale të veprave të përcaktuara në nenin 8, të ligjit nr. 38/2025, “Për përpunimin e informacionit të udhëtimit në Republikën e Shqipërisë”.

3. Zbulimi i të dhënave të plota të udhëtimit, pas pseudonimizimit të tyre, bëhet vetëm pas verifikimit të kushteve për zbulimin e tyre nga nëpunësi i ngarkuar për mbrojtjen e të dhënave në SIU.

4. Të dhënat e pseudonimizuar në mënyrë automatike fshihen në mënyrë automatike.

5. Të dhënat e papseudonimizuar në mënyrë automatike, pas përmbushjes së kriterëve për fshirjen e tyre, fshihen në mënyrë manuale nga specialisti i caktuar nga drejtuesi i SIU-t.

Neni 19

Regjistrimi i veprimeve me të dhënat

1. SIU do të regjistrojë në bazën e të dhënave të udhëtimit të paktën veprimet e mëposhtme të përpunimit të të dhënave, që kanë të bëjnë me:

a) mbledhjen;

b) përpunimin;

c) transmetimin;

ç) shkëmbimin për përdorimin kombëtar e ndërkombëtar;

d) ruajtjen;

dh) fshirjen/shkatërrimin;

e) pseudonimizimin;

ë) mbrojtjen dhe garantimin e të dhënave.

2. Regjistrimet e përpunimit, shkëmbimit dhe transmetimit të të dhënave duhet të bëjnë të mundur verifikimin e arsyes, datën dhe kohën e këtyre veprimeve dhe, sa është e mundur, identitetin e personit, që ka konsultuar ose transmetuar të dhënat personale, si dhe identitetin e marrësve të të dhënave.

3. Aktiviteti i plotë i përdoruesve të gjurmë për çdo veprim të kryer.

4. Regjistrimet, sipas pikës 1 të këtij neni, mund të përdoren vetëm nga nëpunësi i ngarkuar për mbrojtjen e të dhënave të SIU-t dhe autoriteti kombëtar mbikëqyrës, për të verifikuar ligjshmërinë e përpunimit dhe për vetëmonitorim, duke siguruar integritetin dhe sigurinë e të dhënave personale, si dhe në rastet e auditimeve.

5. Regjistrimet e veprimeve mbi të dhënat do të fshihen në të njëjtën kohë me të dhënat personale të lidhura me to.

Neni 20

Dokumentacioni i detyrueshëm

1. SIU mban dokumentacion të plotë në lidhje me të gjitha sistemet e përpunimit dhe procedurat që kryhen.

2. Dokumentacioni duhet të përmbajë të paktën informacionin për emrin dhe detajet e kontaktit të SIU-t dhe të personelit, i cili është i autorizuar të përpunojë të dhënat e udhëtimit dhe nivelet e ndryshme të autorizimit të hyrjes në sistem për kërkesat e bëra nga:

a) autoritetet kompetente e operative;

b) autoritetet e zbatimit të ligjit të vendeve të tjera;

c) agjencitë ndërkombëtare të zbatimit të ligjit.

3. Regjistrimet e mbajtura në lidhje me konsultimin dhe zbulimin e të dhënave duhet të tregojnë, veçanërisht:

a) qëllimin, datën dhe kohën e operacioneve të tilla;

b) aq sa është e mundur, identitetin e anëtarit të stafit të SIU-t, i cili aksesoi të dhënat e udhëtimit, si dhe identitetin e marrësve të atyre të dhënave.

4. Regjistrimet e mbajtura, sipas pikës 3 të këtij neni, do të përdoren vetëm për qëllime të verifikimit, vetëmonitorimit, duke siguruar integritetin, sigurinë dhe auditimin e të dhënave, dhe ruhen për një periudhë 5-vjeçare.

Neni 21

Ruajtja e konfidencialitetit

1. Çdo punonjës, që përpunon të dhëna të pasagjerit apo vihet në dijeni të tyre, nuk mund t'u bëjë të njohur përmbajtjen e këtyre të dhënave personave të tjerë të paautorizuar. Ata detyrohen të



ruajnë konfidencialitetin dhe besueshmërinë edhe pas përfundimit të funksionit/detyrës.

2. Çdo punonjës i sektorit të inteligjencës së udhëtimit, me përfundimin e detyrës në këtë njësi, ka për detyrë të nënshkruajë deklaratën përkatëse, me anë të së cilës merr përsipër mosekspozimin e informacionit, me të cilin është njohur për shkaqe të ushtrimit të detyrës funksionale.

3. Ndaj çdo personi që hyn, komunikon ose i përdor të dhënat e udhëtimit në kundërshtim me këtë rregullore, merren masa të menjëhershme, sipas legjislacionit në fuqi.

Neni 22

Të drejtat e subjektit të të dhënave

1. Përpunimi i të dhënave personale duhet të jetë në përputhje me qëllimin, për të cilin janë përpunuar këto të dhëna.

2. Çdo person ka të drejtë të njihet me të dhënat personale të përpunuara nëpërmjet një kërkesë me shkrim drejtuar Departamentit të Policisë Kriminale.

3. Për të gjitha rastet e përpunimit të të dhënave të pasagjerit, SIU është i detyruar të zbatojë këto të drejta të subjekteve të të dhënave:

- a) të drejtën për akses;
- b) të drejtën e informimit;
- c) të drejtën për të kërkuar korrigjimin ose fshirjen;
- ç) të drejtën për t'u ankuar;
- d) të drejtën për kompensimin e dëmit;
- dh) të drejtën e barazisë e të mosdiskriminimit.

4. Kërkesa duhet të përmbajë të dhëna të mjaftueshme për të vërtetuar identitetin e kërkuarit. SIU, brenda 30 ditëve nga data e marrjes së kërkesës, informon subjektin e të dhënave ose i shpjegon atij arsyet e mosdhënies së informacionit.

5. Çdo subjekt i të dhënave ka të drejtë të kontaktojë nëpunësin e ngarkuar për mbrojtjen e të dhënave për çdo çështje që lidhet me grumbullimin, shpërndarjen apo përpunimin e informacionit të udhëtimit.

6. Çdo person, të cilit i është shkaktuar një dëm, si rezultat i përpunimit të paligjshëm të të dhënave personale, ka të drejtë t'i kërkojë kontrolluesit kompensim, sipas rregullave të përcaktuara në Kodin Civil.

Neni 23

Autoriteti kombëtar mbikëqyrës

1. Autoriteti kombëtar mbikëqyrës për të dhënat e pasagjerit është Komisioneri për të Drejtën e Informimit dhe Mbrojtjen e të Dhënave Personale.

2. Komisioneri për të Drejtën e Informimit dhe Mbrojtjen e të Dhënave Personale bashkëpunon me SIU-n, në drejtim të këshillimit e monitorimit të zbatimit të dispozitave ligjore, lidhur me grumbullimin, përpunimin e shkëmbimin e të dhënave të udhëtarëve dhe respektimin e të drejtave themelore të njeriut, në lidhje me përpunimin e të dhënave personale.

3. Komisioneri për të Drejtën e Informimit dhe Mbrojtjen e të Dhënave Personale:

a) trajton, në përputhje me legjislacionin në fuqi, ankesat e paraqitura nga çdo subjekt i të dhënave;

b) verifikon ligjshmërinë e përpunimit të të dhënave, sipas legjislacionit për mbrojtjen e të dhënave personale, me iniciativën e tij ose në bazë të ankesave;

c) me kërkesë të çdo subjekti, jep rekomandime, me qëllim mbrojtjen e të dhënave personale.

4. Komisioneri për të Drejtën e Informimit dhe Mbrojtjen e të Dhënave Personale, me kërkesë të çdo subjekti të të dhënave, këshillon mbi ushtrimin e të drejtave, që gëzon sipas legjislacionit kombëtar e ndërkombëtar për mbrojtjen e të dhënave personale.

Neni 24

Nëpunësi i mbrojtjes së të dhënave

1. Nëpunësi apo nëpunësit e mbrojtjes së të dhënave caktohen nga drejtori i përgjithshëm i Policisë së Shtetit dhe ata janë pjesë e strukturës organike të SIU-t.

2. Nëpunësi i ngarkuar për mbrojtjen e të dhënave ka akses në të dhënat personale, që përpunohen dhe kryen këto detyra:

a) monitoron respektimin e kësaj rregulloreje dhe të politikave të kontrolluesit të të dhënave lidhur me mbrojtjen e të dhënave personale, përfshirë aktivitetin e auditimit;

b) informon dhe këshillon stafin e SIU-t, i cili kryen përpunimin mbi detyrimet e tij në pajtim me këtë rregullore;



c) vepron si pikë kontakti për autoritetin kombëtar mbikëqyrës për çështjet në lidhje me përpunimin, duke përfshirë konsultimin paraprak;

ç) ofron këshilla për aktivitetet e ndërgjegjësimit, trajnimin e stafit dhe shpërndarjen e përgjegjësive, në lidhje me mbrojtjen e të dhënave, si dhe këshillimin e monitorimin e kryerjes së vlerësimeve të ndikimit në mbrojtjen e të dhënave;

d) vepron si një pikë kontakti për çështje që lidhen me përpunimin e të dhënave personale;

dh) duhet të marrë masat dhe të sigurojë që udhëtarët/subjektet janë të informuara qartë lidhur me mbledhjen e të dhënave dhe të drejtat e tyre.

3. Nëpunësi i mbrojtjes së të dhënave merr pjesë në aktivitetet e vlerësimit të ndikimit në mbrojtjen e të dhënave.

4. Subjekti i të dhënave mund të kontaktojë nëpunësin e mbrojtjes së të dhënave, si një pikë e vetme kontakti, për të gjitha çështjet në lidhje me përpunimin e të dhënave të këtij subjekti.

5. Në faqen zyrtare të SIU-t publikohen kontaktet e procedurat për komunikim me SIU-n dhe nëpunësin e mbrojtjes së të dhënave.

6. Në rastet kur e vlerëson të nevojshme, nëpunësi i mbrojtjes së të dhënave mund të referojë çështje për trajtim pranë autoritetit kombëtar mbikëqyrës për të dhënat e pasagjerit.

KREU V RREGULLAT PËR MËNYRËN E NDËRVEPRIMIT TË SEKTORIT TË INTELIGJENCËS SË UDHËTIMIT ME AUTORITETET KOMPETENTE DHE AUTORITETET OPERATIVE

Neni 25

Pikat e kontaktit të autoriteteve kompetente

1. Titullarët e autoriteteve kompetente, brenda 10 ditëve nga hyrja në fuqi e kësaj rregulloreje, caktojnë pikat e kontaktit në SIU dhe ia komunikojnë këtë SIU-t. Në rast ndryshimi të pikës së kontaktit nga titullarët e autoriteteve kompetente, njoftohet menjëherë SIU.

2. SIU ruan një regjistër të përhershëm të pikave të kontaktit, të aksesueshëm vetëm nga personeli i autorizuar i strukturës.

3. Pikat e kontaktit përfaqësojnë autoritetin për komunikimin me SIU-n.

Neni 26

Përfaqësuesit e autoriteteve operative

1. Titullarët e autoriteteve operative, brenda 10 ditëve nga hyrja në fuqi e kësaj rregulloreje, caktojnë përfaqësuesit pranë SIU-t dhe ia komunikojnë këtë SIU-t. Në rast ndryshimi të përfaqësuesit nga titullarët e autoriteteve, njoftohet menjëherë SIU.

2. SIU ruan një regjistër të përhershëm të përfaqësuesve, të aksesueshëm vetëm nga personeli i autorizuar i strukturës.

3. Përfaqësuesit e autoritetit operativ caktohen për të bashkëpunuar me SIU-n dhe janë përgjegjës për:

a) kryerjen e detyrës sipas ligjit nr. 38/2025, “Për përpunimin e informacionit të udhëtimit në Republikën e Shqipërisë”, dhe në përputhje me qëllimin ligjor;

b) përgatitjen dhe formalizimin e kërkesës për informacion, në përputhje me standardet e miratuara nga SIU;

c) dorëzimin e kërkesës nëpërmjet kanaleve të sigurta të komunikimit të miratuara nga SIU;

ç) koordinimin e brendshëm institucional për përdorimin e të dhënave të marra;

d) ruajtjen e konfidencialitetit, përdorimin e drejtë dhe dokumentimin e mëtejshëm të informacionit të shpërndarë nga SIU;

dh) mbajtjen e evidencave të përdorimit të përfundimtar të informacionit, për qëllime transparence, gjurmueshmërie dhe auditimi.

4. Përfaqësuesit e autoriteteve operative veprojnë mbi bazën e parimit të nevojës për njohje dhe janë subjekt i kontrollit nga strukturat përgjegjëse.

Neni 27

Rregullat e ndërveprimit të pikave të kontaktit të autoriteteve kompetente me SIU-n

1. Komunikimi i pikave të kontaktit të autoriteteve kompetente me SIU-n kryhet nëpërmjet kanaleve të sigurta të miratuara nga SIU dhe dokumentohet, duke përfshirë të dhënat e identifikimit të pikës së kontaktit.

2. Furnizimi me informacion realizohet nga pikat e kontaktit, në formën e të dhënave të verifikuara dhe të justifikuara për arsye të ligjshme e të domosdoshme për ta përdorur.

3. Informacioni i dorëzuar nga pikat e kontaktit nuk mund të ripërdoret për qëllime të tjera pa



miratimin e SIU-t dhe u nënshtrohet rregullave për ruajtje, fshirje dhe auditim.

4. Çdo ndërveprim i pikës së kontaktit me SIU-n regjistrohet në regjistrin e gjurmimit, i cili administrohet nga SIU dhe kontrollohet në mënyrë periodike për qëllime transparence e sigurie.

5. Të gjitha komunikimet kryhen vetëm nëpërmjet kanaleve sigurta të miratuara nga SIU, që garantojnë sigurinë teknike, integritetin e përmbajtjes dhe gjurmueshmërinë.

6. Çdo komunikim shoqërohet me kartelën përkatëse, sipas modelit të miratuar nga SIU, ku paraqiten të dhëna për qëllimin e saktë të informacionit të dërguar, identitetin dhe detyrën e pikës së kontaktit, që dërgon informacionin, datën, orën dhe institucion përkatës.

7. Në raste urgjente, pikat e kontaktit mund të përdorin një procedurë të shpejtuar të komunikimit, qoftë edhe verbal, por ky komunikim duhet të formalizohet menjëherë pas ngjarjes dhe SIU duhet të regjistrojë dhe të analizojë ligjshmërinë e përdorimit të procedurës urgjente.

Neni 28

Rregullat për mënyrën e ndërveprimit të përfaqësuesve të autoriteteve operative me SIU-n

1. Shkëmbimi i informacionit zhvillohet vetëm nëpërmjet kanaleve të sigurta të komunikimit dhe sistemeve të mbrojtura me identifikim elektronik institucional dhe autentifikim shumëfaktorësh.

2. Autoritetet operative kanë të drejtë të kërkojnë dhe të marrin të dhëna PNR ose rezultatin e përpunimit të tyre nga SIU ose nëpërmjet SIU-t dhe nën mbikëqyrjen e tij, për analizimin dhe interpretimin e të dhënave të udhëtimit, në përputhje me qëllimin e ligjit nr. 38/2025, “Për përpunimin e informacionit të udhëtimit në Republikën e Shqipërisë”, për përmirësimin e kontrollit kufitar e doganor, parandalimin e migracionit të paligjshëm, si dhe parandalimin, zbulimin, hetimin e ndjekjen penale të krimeve, të parashikuara në pikën 1, të nenit 8, të ligjit nr. 38/2025, “Për përpunimin e informacionit të udhëtimit në Republikën e Shqipërisë”.

3. Çdo ndërveprim regjistrohet dhe i nënshtrohet një sistemi të gjurmimit, që përfshin datën, orën, identitetin e përdoruesit, përmbajtjen e kërkesës,

statusin e trajtimit të kërkesës dhe përmbajtjen e përgjigjes.

4. Përdorimi i informacionit të marrë nga autoritetet kërkuuese dokumentohet për çdo rast përdorimi fundor të tij, për qëllime të auditimit dhe garantimit të përdorimit të të dhënave vetëm për qëllimin, për të cilin janë kërkuar.

Neni 29

Trajnimi dhe autorizimi

1. Përfaqësuesit e autoriteteve operative trajnohen lidhur me mënyrën e ndërveprimit të tyre me SIU-n.

2. Vetëm personat e trajnuar autorizohen të kenë akses në sistemet e SIU-t.

Neni 30

Siguria, mbrojtja e të dhënave dhe mbikëqyrja

1. Ndërveprimet e SIU-t me autoritetet operative u nënshtrohen politikave të menaxhimit të sigurisë së informacionit.

2. Komisioneri për të Drejtën e Informimit dhe Mbrojtjen e të Dhënave Personale ka të drejtën e mbikëqyrjes, në përputhje me legjislacionin në fuqi për mbrojtjen e të dhënave personale.

KREU VI

RREGULLAT PËR PROCEDURAT E AUTORIZIMIT TË TRANSMETIMIT TË INFORMACIONIT TË UDHËTIMIT

Neni 31

Kërkesa për autorizim

1. Transportuesi ose operatori ekonomik, që do të bëjë transmetimin e të dhënave të udhëtimit, do të paraqesë kërkesë me shkrim pranë sektorit të inteligjencës së udhëtimit për pajisjen me autorizim për transmetimin e të dhënave drejt SIU-t.

2. Së bashku me kërkesën për autorizim paraqitet/n edhe:

- a) emri tregtar dhe të dhënat e operatorit ekonomik ose transportuesit;
- b) një përshkrim teknik i sistemit të transmetimit;
- c) detaje për protokollet e sigurisë;
- ç) certifikatat teknologjike të sistemit;



d) konfigurimet teknike për transmetimin e të dhënave (formatin e të dhënave, rrjetit dhe protokollit të transmetimit);

dh) oraret e udhëtimeve dhe të dhënat e lidhura me testimin, konfigurimin dhe miratimin e sistemit të transmetimit të të dhënave të udhëtimit.

Neni 32

Testimi teknik dhe verifikimi

1. Transportuesi ose operatori ekonomik, që do të bëjë transmetimin e të dhënave të udhëtimit i nënshtrohet testimit teknik.

2. Strukturat e SIU-t bashkëveprojnë me autoritetin përkatës për transportin ajror, ujor apo tokësor, sipas rastit, për mundësimin e ushtrimit të testit teknik.

3. Për këtë qëllim, SIU i dërgon autoritetit përkatës për transportin ajror, ujor apo tokësor, sipas rastit, procedurat e kontaktit nëpërmjet të cilave transportuesit e identifikuar do të dërgojnë kërkesat për të filluar procedurën e autorizimit së bashku me oraret e përgjithshme të udhëtimit.

4. Testimi teknik përfshin testet e mëposhtme për transmetimin e informacionit të udhëtimit, sipas formateve të përcaktuara në nenin 16 të kësaj rregulloreje:

a) Testim i lidhjes (VPN, HTTPS, SFTP);

b) Testim i përputhshmërisë së të dhënave me sistemet e SIU-t;

c) Testim i rikuperimit në raste ndërprerjeje.

5. Në përfundim, mbahet raport teknik për rezultatet e testimit, i cili nënshkruhet nga drejtuesi i SIU-t dhe transportuesi/operatori ekonomik.

Neni 33

Vendimarrja për autorizimin

1. Bazuar në raportin teknik të verifikimit e të propozimit të SIU-t, drejtori i përgjithshëm i Policisë së Shtetit merr vendim për dhënie ose refuzim të autorizimit brenda 30 ditësh nga kryerja e testimit.

2. Me marrjen e vendimit për dhënie e autorizimit, transportuesi ose operatori ekonomik i kualifikuar nënshkruan kushtin për përgjegjësinë për transmetimin e të dhënave, për pjesën e kompetencës së tij specifike dhe garanton miratimin e masave të duhura teknike dhe organizative, në përputhje me kërkesat e parashikuara nga legjislacioni në fuqi për mbrojtjen e të dhënave.

Neni 34

Revokimi dhe pezullimi i autorizimit

1. Autorizimi për transmetimin e të dhënave të udhëtimit mund të pezullohet përkohësisht, në rastet kur:

a) konstatohen dështime teknike të përsëritura, që pengojnë transmetimin e rregullt të të dhënave;

b) të dhënat transmetohen në formate të papajtueshme me standardet e përcaktuara nga SIU;

c) transportuesi apo operatori ekonomik nuk bashkëpunon me strukturat përgjegjëse në kuadër të testimeve apo të kontroleve/auditimeve;

ç) konstatohet mosrespektim i kushteve të autorizimit, që nuk përbëjnë rrezik të menjëhershëm për sigurinë ose të drejtat e subjekteve të të dhënave.

2. Autorizimi revokohet me propozim të SIU-t dhe vendim të DPPSH-së, kur:

a) konstatohen shkelje të qëllimshme të kushteve të sigurisë së transmetimit apo të përpunimit të të dhënave;

b) dërgohen të dhëna të pasakta, të fabrikuara ose jashtë kriterëve të përcaktuara në legjislacionin në fuqi;

c) nuk respektohen dispozitat e ligjit nr. 38/2025, “Për përpunimin e informacionit të udhëtimit në Republikën e Shqipërisë”, në veçanti për masat teknike dhe organizative për mbrojtjen e të dhënave personale;

ç) ka ndryshime të njëanshme teknologjike apo organizative pa njoftim paraprak pranë strukturave përgjegjëse;

d) paraqitet rrezik i menjëhershëm për sigurinë kombëtare ose integritetin e sistemit të informacionit të SIU-t.

3. Vendimi për pezullim ose revokim i njoftohet menjëherë transportuesit ose operatorit ekonomik, me shkrim, duke përfshirë:

a) arsyetimin faktik dhe ligjor;

b) afatin dhe kushtet për rivendosjen e autorizimit (nëse zbatohet);

c) të drejtën për ankim, sipas legjislacionit në fuqi.

4. Në rastet e rrezikut të drejtpërdrejtë për sigurinë publike ose për mbrojtjen e të dhënave personale, pezullimi ose revokimi hyn në fuqi menjëherë pas marrjes së vendimit pa kaluar në procedurë të ndërmjetme verifikimi.



5. Pezullimi mund të hiqet kur vërtetohet në mënyrë të dokumentuar se shkelja e rregullave, sipas pikës 1 të këtij neni, ka ardhur si pasojë e:

- a) defekteve teknike të papritura në sistemet e transmetimit, të provuara dhe të dokumentuara;
- b) forcës madhore (fatkeqësi natyrore, gjendje të jashtëzakonshme të konfirmuara me vendim të organit publik, sulme kibernetike), që e bëjnë objektivisht të pamundur transmetimin;
- c) njoftimit paraprak ose të menjëhershëm të problemit dhe është bashkëpunuar me SIU-n për korrigjimin e tij;
- ç) korrigjimit të shkeljes brenda afatit të arsyeshëm, kur nuk kanë ardhur pasoja.

KREU VII
RREGULLAT PËR FUNKSIONIMIN DHE
PROCEDURAT STANDARDE TË PUNËS SË
NJËSISË SË POSAÇME TË
EMERGJENCAVE KOMBËTARE BREND
SIU-t

Neni 35
Mbledhja e njësisë së emergjencave
kombëtare të SIU-t

1. Njësia e emergjencave kombëtare mbledhet me urdhër të ministrit të Punëve të Brendshme, mbi bazën e një njoftimi të verifikuar për emergjencë kombëtare, të paraqitur nga autoritetet kompetente ose operative.

2. Njësia e emergjencave të SIU-t përbëhet nga pika kontakti të autoriteteve kompetente, sipas nenit 9, të ligjit nr. 38/2025, “Për përpunimin e informacionit të udhëtimit në Republikën e Shqipërisë”.

3. Mbledhja e njësisë bëhet sa më shpejt që të jetë e mundur, por jo më vonë se 24 orë nga marrja e urdhrit.

Neni 36
Zhvillimi i mbledhjes së njësisë

1. Pas thirrjes, drejtuesi i njësisë:
 - a) regjistron mbledhjen në protokollin elektronik të SIU-t;
 - b) thërret për pjesëmarrje pikat e kontaktit të autoriteteve kompetente.
2. Pikat e kontaktit paraqesin informacionin për situatën në kohë reale, në përputhje me kompetencat e tyre institucionale.

Neni 37

Komunikimi dhe ndërveprimi

1. Komunikimi ndërmjet anëtarëve të njësisë kryhet nëpërmjet kanaleve të sigurta elektronike të SIU-t.

2. Çdo informacion i klasifikuar “Sekret shtetëror” qarkullon vetëm nëpërmjet kanaleve të sigurta të komunikimit, sipas standardeve dhe rregullave për sigurinë e informacionit të klasifikuar.

Neni 38

Detyrat e njësisë

Detyrat e njësisë së posaçme të emergjencave kombëtare janë, si më poshtë vijon:

- a) Të koordinojë veprimet ndërmjet autoriteteve kompetente dhe operative gjatë emergjencave kombëtare;
- b) Të analizojë e të përpunojë informacionin e udhëtimit dhe të dhënat inteligjente të marra nga SIU për të identifikuar rreziqe në kohë reale;
- c) Të rekomandojë masa urgjente parandaluese dhe operative, të cilat i komunikohen menjëherë drejtorit të përgjithshëm të Policisë së Shtetit dhe ministrit të Punëve të Brendshme;
- ç) Të sigurojë raportim periodik ditor për situatën deri në mbylljen e emergjencës.

Neni 39

Dokumentimi dhe raportimi

1. Çdo mbledhje e njësisë shoqërohet me procesverbal.

2. Procesverbali shpërndahet menjëherë tek të gjitha autoritetet përfaqësuese dhe ruhet në bazën e të dhënave të SIU-t.

3. Pas përfundimit të situatës së emergjencës, njësia përgatit një raport përfundimtar, që i dërgohet drejtorit të përgjithshëm të Policisë së Shtetit dhe ministrit të Punëve të Brendshme.

Neni 40

Përgjegjësia

1. Pikat e kontaktit të autoriteteve kompetente dhe përfaqësuesit e autoriteteve operative janë përgjegjës për cilësinë dhe saktësinë e informacionit që paraqesin.



2. Moszbatimi i detyrimeve përbën shkelje të rëndë dhe raportohet nga drejtuesi i njësisë pranë autoriteteve përkatëse për masat disiplinore dhe administrative.

KREU VIII SANKSIONET

Neni 41

Konstatimi dhe zbatimi i sanksioneve

1. Në çdo rast kur SIU konstaton se të dhënat nuk janë dërguar apo kur të dhënat e dërguara janë të paplota apo të rreme, informon menjëherë autoritetin përgjegjës të vendit të destinacionit apo të nisjes.

2. Konsiderohen kundërvajtje administrative, nëse nuk përbëjnë veprë penale, veprimet apo mosveprimet e çdo transportuesi, që nuk transmeton apo transmeton të dhëna të paplota apo të rreme të pasagjerit.

3. SIU, nëpërmjet titullarit të Departamentit të Policisë Kriminale, vendos sanksionet e parashikuara në nenin 21, të ligjit nr. 38/2025, “Për përpunimin e informacionit të udhëtimit në Republikën e Shqipërisë”.

4. Në rastet e shkeljeve të përsëritura apo të shkeljeve të rënda të detyrimeve, që rrjedhin nga neni 5, i ligjit nr. 38/2025, “Për përpunimin e informacionit të udhëtimit në Republikën e Shqipërisë”, me kërkesën e SIU-it e propozim të Drejtorisë të Përgjithshme të Policisë së Shtetit, ministri i Punëve të Brendshme mund të kërkojë pezullimin ose heqjen e së drejtës së kryerjes së veprimtarisë së transportuesit nga autoritetet përkatëse të Republikës së Shqipërisë.

5. Në zbatimin e procedurave për vendosjen e sanksioneve zbatohen dispozitat e Kodit të Procedurave Administrative dhe legjislacionit në fuqi për kundërvajtjet administrative.

6. Transportuesit kanë të drejtën e ankimit gjyqësor sipas ligjit nr. 49/2012, “Për gjykatat administrative dhe gjykimin e mosmarrëveshjeve administrative”, të ndryshuar.

¹ Kjo rregullore përaftron plotësisht me:

- 32014R1300, rregulloren e Komisionit (BE) nr. 1300/2014, të datës 18 nëntor 2014, mbi specifikimet teknike për ndërveprueshmërinë, në lidhje me aksesueshmërinë e sistemit hekurudhor të Bashkimit për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar.

URDHËR

Nr. 137, datë 30.9.2025

PËR MIRATIMIN E RREGULLORES “PËR KUSHTET TEKNIKE PËR NDËRVEPRIMIN NË LIDHJE ME AKSESUESHMËRINË E SISTEMIT HEKURUDHOR PËR PERSONAT ME AFTËSI TË KUFIZUARA DHE PERSONAT ME LËVIZSHMËRI TË REDUKTUAR, IDENTIFIKIMIN E BARRIERAVE, MONITORIMIN DHE RAPORTIMIN E PROGRESIT TË AKSESUESHMËRISË”¹

Në zbatim të pikës 4, të nenit 102, të Kushtetutës; të nenit 135, të ligjit nr. 142/2016, datë 22.12.2016, “Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë”; të nenit 70, të ligjit nr. 9590, datë 27.7.2006, “Për ratifikimin e marrëveshjes së stabilizim-asociimit ndërmjet Republikës së Shqipërisë dhe Komuniteteve Evropiane e shteteve të tyre anëtare”; të vendimit të Këshillit të Ministrave nr. 621, datë 10.10.2024, “Për miratimin e dokumentit të politikës ‘Agjenda Kombëtare e Reformave 2024–2027’”, në kuadër të instrumentit të Bashkimit Evropian “Faciliteti për reforma dhe rritje për Ballkanin Perëndimor”, R 1.1.5. Ofrimi i sistemeve të transportit elektronik dhe inteligjent të mallrave,

URDHËROJ:

1. Miratimin e rregullores “Për kushtet teknike për ndërveprimin në lidhje me aksesueshmërinë e sistemit hekurudhor për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar, identifikimin e barrierave, monitorimin dhe raportimin e progresit të aksesueshmërisë”, sipas tekstit që i bashkëlidhet këtij urdhri dhe është pjesë përbërëse e tij.

- 32019R0772, rregulloren zbatuese të Komisionit (BE) 2019/772, të datës 16 maj 2019, që ndryshon rregulloren (BE) nr. 1300/2014, në lidhje me inventarin e aseteve, me qëllim identifikimin e pengesave ndaj aksesueshmërisë, ofrimin e informacionit për përdoruesit dhe monitorimin dhe vlerësimin e progresit në aksesueshmërinë.

2. Ngarkohen Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore, administratorët e infrastrukturës dhe sipërmarrësit hekurudhor për ndjekjen dhe zbatimin e këtij urdhri.

Ky urdhër hyn në fuqi menjëherë dhe botohet në Fletoren Zyrtare.

**ZËVENDESKRYEMINISTËR
DHE MINISTËR I INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË
Belinda Balluku**

RREGULLORE

**PËR KUSHTET TEKNIKE PËR
NDËRVEPRIMIN NË LIDHJE ME
AKSESUESHMËRINË E SISTEMIT
HEKURUDHOR PËR PERSONAT ME
AFTËSI TË KUFIZUARA DHE PERSONAT
ME LËVIZSHMËRI TË REDUKTUAR,
IDENTIFIKIMIN E BARRIERAVE,
MONITORIMIN DHE RAPORTIMIN E
PROGRESIT TË AKSESUESHMËRISË**

Neni 1

Objekti

Kjo rregullore përcakton kushtet teknike për ndëreveprimin (TSI), në lidhje me aksesueshmërinë e sistemit hekurudhor për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar, siç përcaktohet në aneks.

Neni 2

Fushëveprimi

1. TSI-të zbatohen për infrastrukturën, funksionimin dhe menaxhimin e trafikut, aplikimet telematike dhe nënsistemet e mjeteve hekurudhore, në përputhje me pikën 2, të nenit 143, të ligjit nr. 142/2016, “Kodi Hekurudhor i Republikës së Shqipërisë”, në vijim Kodi, dhe në pikën 2.1 të aneksit të kësaj rregulloreje. TSI-të mbulojnë të gjitha aspektet e këtyre nënsistemeve që kanë të bëjnë me aksesueshmërinë për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar.

2. TSI-të zbatohen për rrjetin hekurudhor shqiptar, me përjashtim të rasteve të përmendura në pikën 2, të nenit 3, të Kodit.

3. TSI-të zbatohen për të gjitha nënsistemet e reja të infrastrukturës ose mjetet hekurudhore, të përmendura në paragrafin 1, i cili vihet në shërbim

pas datës së aplikimit të parashikuar në nenin 12, duke marrë parasysh pikat 7.1.1 dhe 7.1.2 të aneksit.

4. TSI-të nuk do të zbatohen për infrastrukturën ekzistuese ose mjetet hekurudhore, të përmendura në paragrafin 1, i cili është vënë tashmë në shërbim në rrjetin (ose një pjesë të tij) në datën e aplikimit të parashikuar në nenin 12.

5. Megjithatë, TSI-të do të zbatohen për infrastrukturën ekzistuese dhe mjetet hekurudhore, të përmendura në paragrafin 1, kur ai është subjekt i rinovimit ose përmirësimit në përputhje me nenin 148 të Kodit dhe në zbatim të nenit 8 dhe pikës 7.2 të aneksit të kësaj rregulloreje.

Neni 3

Vlerësimi i konformitetit

1. Procedurat për vlerësimin e konformitetit të përbërësve dhe nënsistemeve të ndëreveprimit të përcaktuara në seksionin 6 të aneksit do të bazohen në modulet për procedurat e vlerësimit të konformitetit, përshtatshmërisë dhe verifikimin CE që do të miratohen në zbatim të Kodit.

2. Certifikata e ekzaminimit të tipit ose projektimit të përbërësve të ndëreveprueshmërisë është e vlefshme për një periudhë pesëvjeçare. Gjatë kësaj periudhe, përbërësit e rinj të të njëjtit lloj lejohen të vihen në shërbim pa një vlerësim të ri të konformitetit.

3. Certifikatat e përmendura në paragrafin 2, të cilat janë lëshuar më parë mbeten të vlefshme, pa pasur nevojë për një vlerësim të ri të konformitetit, deri në datën e përfundimit të afatit të përcaktuar fillimisht. Për të rinovuar një certifikatë, dizajni ose lloji do të rivlerësohet vetëm kundrejt kërkesave të reja ose të modifikuara të përcaktuara në aneksin e kësaj rregulloreje.

4. Modulet universale të tualetit që janë vlerësuar në përputhje me kërkesat ligjore në fuqi nuk do të rivlerësohen kur ato janë të destinuara për mjetet hekurudhore të një dizajni ekzistues.

Neni 4

Raste specifike

1. Në lidhje me rastet specifike të përmendura në seksionin 7.3 të aneksit, kushtet që duhet të plotësohen për verifikimin e ndëreveprimit në përputhje me nenin 62 të Kodit, janë rregullat teknike të zbatueshme që autorizojnë vënien në



shërbim të nënsistemeve të përcaktuara nga kjo rregullore.

2. Me plotësimin e kushteve për verifikimin e ndërveprimit dhe vënien në shërbim të nënsistemeve, Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore, në vijim ASH-ja, informon Komisionin e BE-së, në vijim Komisionin, për:

a) rregullat teknike të përmendura në paragrafin 1 të këtij neni;

b) procedurat e vlerësimit dhe verifikimit të konformitetit që do të kryhen me qëllim zbatimin e rregullave kombëtare të përmendura në paragrafin 1;

c) organet e përcaktuara për të kryer procedurat e vlerësimit dhe verifikimit të konformitetit, në lidhje me rastet specifike të përcaktuara në seksionin 7.3 të aneksit.

Neni 5

Projektet në një fazë të avancuar zhvillimi

Me hyrjen në fuqi të kësaj rregulloreje i komunikohet Komisionit nëse kanë filluar projekte që zbatohen apo që janë në një fazë të avancuar të zhvillimit.

Neni 6

Zgjidhje novatore

1. Progresi teknologjik mund të kërkojë zgjidhje novatore, të cilat nuk përputhen me specifikimet e përcaktuara në aneks ose për të cilat metodat e vlerësimit të përcaktuara në aneks nuk mund të zbatohen.

2. Zgjidhjet novatore mund të kenë të bëjnë me infrastrukturën dhe nënsistemet e mjeteve lëvizëse, pjesët e tyre dhe përbërësit e tyre të ndërveprimit.

3. Nëse propozohet një zgjidhje novatore, prodhuesi ose përfaqësuesi i tij i autorizuar duhet të deklarojë se si ajo devijon nga dispozita përkatëse të TSI-së të përcaktuar në aneks dhe ja paraqet ASH-së për analizë. ASH-ja kur është e nevojshme, mund të konsultohet me palët e interesuara përkatëse dhe me Agjencinë Evropiane të Hekurudhave, ERA, dhe nëse e konsideron të vlefshme ia përcjell ministrit si propozim.

4. Ministri jep një opinion për zgjidhjen e propozuar novatore. Nëse ky opinion është pozitiv, specifikimet e duhura funksionale dhe metoda e vlerësimit të nevojshme në TSI për të mundësuar përdorimin e kësaj zgjidhjeje novatore do të

zhvillohen dhe më pas do të përfshihen në TSI gjatë procesit të rishikimit. Nëse opinioni është negativ, zgjidhja novatore e propozuar nuk mund të zbatohet.

5. Në pritje të rishikimit të TSI-së, opinioni pozitiv i dhënë nga ministri konsiderohet si akt i pranueshëm për përputhjen me kërkesat thelbësore të Kodit dhe mund të përdoret për vlerësimin e nënsistemeve dhe projekteve.

Neni 7

Inventari i aseteve

1. Në zbatim të kësaj rregulloreje, ASH-ja krijon një inventar të aseteve, me qëllim:

a) identifikimin e barrierave për aksesueshmërinë;

b) ofrimin e informacionit për përdoruesit;

c) monitorimin dhe vlerësimin e progresit në aksesueshmërinë.

2. Për krijimin e inventarit ASH-ja ngre dhe drejton një grup pune të ngarkuar për të bërë propozimin për rekomandim, lidhur me strukturën dhe përmbajtjen minimale të të dhënave që do të mblidhen për inventarizimin e aseteve. ASH-ja i paraqet ministrit një rekomandim, duke përfshirë përmbajtjen, formatin e të dhënave, arkitekturën funksionale dhe teknike, mënyrën e funksionimit, rregullat për futjen dhe konsultimin e të dhënave dhe rregullat për vetëvlerësimin, dhe përcaktimin e subjekteve përgjegjëse për sigurimin e të dhënave. Për të identifikuar zgjidhjen më të qëndrueshme, rekomandimi merr parasysh kostot dhe përfitimet e vlerësuara të të gjitha zgjidhjeve teknike të marra në konsideratë. Ai do të përfshijë një propozim për kohën e krijimit të inventarit të aseteve.

3. Mbi bazën e rekomandimit të përmendur në paragrafin 2, kapitulli 7 i aneksit do të përditësohet në përputhje me nenin 135 të Kodit.

4. Objekti i këtyre inventarëve të aseteve shtrihet të paktën në:

a) zonat publike të stacioneve të dedikuara për transportin e udhëtarëve, siç përcaktohet në pikën 2.1.1 të aneksit;

b) mjetet hekurudhore siç përcaktohet në pikën 2.1.2 të aneksit.

5. Inventari i aseteve përditësohet për të përfshirë të dhëna për infrastrukturën e re dhe mjetet hekurudhore dhe për punën e rinovimit ose përmirësimit të tyre.



Neni 8

Mbledhja, mirëmbajtja dhe shkëmbimi i të dhënave të aksesueshmërisë

1. Ministri përgjegjës për transportet vendos se cilat subjekte janë përgjegjëse për mbledhjen, mirëmbajtjen dhe shkëmbimin e të dhënave të aksesueshmërisë.

2. Mund të kërkohet një zgjatje afati e cila do të jetë e jashtëzakonshme, e justifikuar siç duhet dhe e kufizuar në kohë. Në veçanti, konsiderohet e justifikuar nëse mjeti i mbledhjes së të dhënave dhe mënyrat e funksionimit të përcaktuara në aneksin e kësaj rregulloreje nuk vihen në dispozicion dhe nuk janë plotësisht funksionale nga ASH-ja dy muaj pas hyrjes në fuqi të saj.

3. Për çdo stacion do të ketë një subjekt përgjegjës për shkëmbimin e të dhënave të aksesueshmërisë.

4. Mbledhja dhe konvertimi i të dhënave finalizohet brenda 36 muajve nga hyrja në fuqi e kësaj rregulloreje.

5. Derisa arkitektura për shkëmbimin e të dhënave të jetë plotësisht funksionale, shkëmbimi i të dhënave të aksesueshmërisë do të konsistojë në transferimin e atyre të dhënave në bazën e të dhënave të aksesueshmërisë së stacioneve hekurudhore.

Neni 9

Planet kombëtare të zbatimit

1. Ministria përgjegjëse për transportin, në zbatim të planeve kombëtare për personat me aftësi të kufizuara në fuqi, miraton plane kombëtare zbatimi, duke përfshirë të paktën informacionin e renditur në shtojcën C të aneksit, me synimin për të eliminuar në mënyrë progresive të gjitha barrierat e identifikuar për aksesueshmërinë.

2. Planet kombëtare të zbatimit do të bazohen në planet ekzistuese kombëtare dhe, në varësi të disponueshmërisë, në inventarin e aseteve të përmendura në nenin 7, ose në çdo burim tjetër të rëndësishëm dhe të besueshëm informacioni. Shtrirja dhe shpejtësia e zbatimit të planeve kombëtare do të vendosen nga ministri.

3. Planet kombëtare të zbatimit do të zgjasin një periudhë prej të paktën 10 vjetësh dhe do të përditësohen rregullisht, të paktën çdo pesë vjet.

4. Planet kombëtare të zbatimit përmbajnë një strategji, duke përfshirë një rregull prioritizimi që përcakton kriteret dhe prioritetet për stacionet dhe njësitë e mjeteve hekurudhore që do të caktohen për rinovim ose përmirësim. Kjo strategji formulohet në bashkëpunim me administratorët e infrastrukturës dhe të stacioneve, sipërmarrjet hekurudhore dhe, nëse nevojitet, autoritetet e tjera vendore (përfshirë autoritetet lokale të transportit). Do të konsultohen shoqatat përfaqësuese të përdoruesve, duke përfshirë personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të zvogëluar.

5. Rregulli i prioritizimit i përmendur në paragrafin 4 zëvendëson rregullin e përcaktuar në shtojcën B të aneksit, i cili do të zbatohet deri në miratimin e planit kombëtar.

6. Ministri njofton Komisionin për planet e tyre kombëtare të zbatimit jo më vonë se data 1 janar 2027.

7. Ministri rishikon planin kombëtar të zbatimit në përputhje me prioritetet dhe kriteret e përbashkëta për të çuar më tej zbatimin e TSI-së brenda 12 muajve nga miratimi i TSI-së së rishikuar dhe informon Komisionin.

Neni 10

Organi këshillimor

1. Ministri krijon një organ këshillues për monitorimin nga afër të zbatimit të TSI-së. Ky organ kryesohet nga një përfaqësues i ministrit.

2. Organi këshillimor krijohet jo më vonë se data 1 shkurt 2027 dhe përbëhet nga:

- a) ASH-ja;
- b) organet përfaqësuese nga sektori hekurudhor;
- c) organet përfaqësuese të përdoruesve.

3. Detyrat e organit këshillimor përfshijnë:

- a) monitorimin e zhvillimit të një strukture minimale të të dhënave për inventarin e aseteve;
- b) mbështetjen për plotësimin e inventarit të tyre të aseteve dhe planeve të zbatimit;
- c) monitorimin e zbatimit të TSI-së;
- ç) lehtësimin e shkëmbimit të praktikave më të mira;

d) asistimin në identifikimin e prioritetëve dhe kriterëve të përbashkëta për zbatimin e TSI-së siç përmendet në nenin 8.

dh) bërjen e rekomandimeve për forcimin e zbatimit të TSI-së.



4. Kryesuesi i organit këshillimor informon ministrin për aktivitetet e zhvilluara.

Neni 11

Dispozitat përfundimtare

Pajtureshmëria e plotë me TSI-në është e detyrueshme për projektet për rinovimin ose përmirësimin e mjeteve hekurudhore ekzistuese ose pjesëve të tyre ose për rinovimin ose përmirësimin e infrastrukturës ekzistuese, në veçanti stacioneve, platformave dhe pjesëve përbërës të tyre.

ANEKSI

1. Hyrje

Objekti i kësaj TSI-je është të rrisë aksesin në transportin hekurudhor për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar.

1.1 Shtrirja teknike

Objekti teknik i kësaj TSI-je përcaktohet në nenin 2, pika 1, të rregullores.

1.2 Shtrirja gjeografike

Shtrirja gjeografike e kësaj TSI-je përcaktohet në nenin 2, pika 2, të rregullores.

2. Fusha e nënsistemeve dhe përkufizimeve

2.1 Fushëveprimi i nënsistemeve

2.1.1 Fushëveprimi në lidhje me nënsistemin e infrastrukturës

Kjo TSI zbatohet për të gjitha zonat publike të stacioneve të dedikuara për transportin e udhëtarëve që kontrollohen nga sipërmarrja hekurudhore, administratori i infrastrukturës ose administratori i stacionit. Kjo përfshin dhënien e informacionit, blerjen e një bilete dhe vërtetimin e saj nëse është e nevojshme, dhe mundësinë për të prituri trenin.

2.1.2 Fushëveprimi në lidhje me nënsistemin e mjeteve lëvizëse

Kjo TSI zbatohet për mjetet hekurudhore që janë në objektin e TSI-së, lokomotiva dhe udhëtarë, dhe që synojnë të transportojnë udhëtarë.

2.1.3 Fushëveprimi që lidhet me nënsistemin e aspekteve operacionale

Kjo TSI zbatohet për procedurat që mundësojnë një funksionim koherent të nënsistemeve të infrastrukturës dhe mjeteve hekurudhore kur udhëtarët janë persona me aftësi të kufizuara dhe persona me lëvizshmëri të reduktuar.

2.1.4 Fushëveprimi në lidhje me nënsistemin e aplikacioneve telematike për udhëtarët

Kjo TSI zbatohet për sistemet e informacionit vizual dhe zanor të udhëtarëve të vendosura në stacione dhe në mjetet hekurudhore.

2.2 Përkufizimi i “personit me aftësi të kufizuara dhe personit me lëvizshmëri të reduktuar”

“Person me aftësi të kufizuara dhe person me lëvizshmëri të reduktuar” nënkupton çdo person që ka një dëmtim të përhershëm ose të përkohshëm fizik, mendor, intelektual ose shqisor, i cili, në ndërveprim me pengesa të ndryshme, mund të pengojë përdorimin e plotë dhe efektiv të transportit në baza të barabarta me udhëtarët e tjerë ose lëvizshmëria e të cilëve gjatë përdorimit të transportit është zvogëluar për shkak të moshës.

Transporti i artikujve me përmasa të mëdha (për shembull: biçikleta dhe bagazhe të mëdha) nuk është brenda objektit të kësaj TSI-je.

2.3 Përkufizime të tjera

Përkufizimet në lidhje me mjetet hekurudhore: referojuni TSI-së, lokomotiva & udhëtarë pika 2.2.

Rrugë pa pengesa

Një rrugë pa pengesa është një lidhje midis dy ose më shumë zonave publike të dedikuara për transportin e udhëtarëve siç specifikohet në pikën 2.1.1. Mund të përdoret nga të gjithë personat me aftësi të kufizuara dhe lëvizshmëri të reduktuar. Për të arritur këtë, rruga mund të ndahet për të përmbushur më mirë nevojat e të gjithë personave me aftësi të kufizuara dhe lëvizshmëri të reduktuar. Kombinimi i të gjitha pjesëve të rrugës pa pengesa përbën rrugën e aksesueshme për të gjithë personat me aftësi të kufizuara dhe lëvizshmëri të reduktuar.

Të dhënat e aksesueshmërisë përbëhen nga informacioni në lidhje me aksesueshmërinë e stacioneve hekurudhore të udhëtarëve që duhet të mbledhen, mirëmbahen dhe shkëmbehen, domethënë nga një përshkrim i karakteristikave dhe pajisjeve të stacioneve hekurudhore të udhëtarëve. Kur është e nevojshme, ky përshkrim plotësohet nga informacioni në lidhje me gjendjen e konformitetit të stacioneve me këtë TSI.

Rrugë pa hapa

Një rrugë pa hapa është një ndarje e një rruge pa pengesa që plotëson nevojat e personave me aftësi të kufizuara në lëvizje. Ndryshimet në nivel shmanget ose, kur ato nuk mund të shmangen, kalohen përmes rampave ose ashensorëve.



“Shenjat me prekje” dhe “Kontrollet me prekje”

“Shenjat me prekje” dhe “kontrollet me prekje” janë shenja ose kontrolle, të cilat përfshijnë piktograme të ngritura, karaktere të ngritura ose germa *Braille*. Kodi *Braille* është një sistem shkrimi i cili u mundëson personave të verbër dhe me shikim të pjesshëm të lexojnë dhe shkruajnë përmes prekjës.

Administrator i stacionit

Administratori i stacionit është një ent organizativ i cili është bërë përgjegjës për menaxhimin e një stacioni hekurudhor dhe që mund të jetë administratori i infrastrukturës.

Informacioni i Sigurisë

Informacioni i sigurisë është informacion që u jepet udhëtarëve në mënyrë që ata të dinë paraprakisht se si duhet të sillen në rast emergjence.

Udhëzimet e sigurisë

Udhëzimet e sigurisë janë udhëzimet që u jepen udhëtarëve në rast emergjence në mënyrë që ata të kuptojnë se çfarë të bëjnë.

Qasje në nivel

Një akses në nivel është një akses nga një platformë në hyrje të një mjeti hekurudhor për të cilin demonstron se:

- Hapësira midis pragut të derës (ose të pllakës së zgjatur të urës së asaj dere) dhe platformës nuk i kalon 75 mm të matur horizontalisht dhe 50 mm të matur vertikalisht; dhe

- Mjeti hekurudhor nuk ka asnjë hap të brendshëm midis pragut të derës dhe platformës.

3. Kërkesat themelore

Tabelat e mëposhtme tregojnë kërkesat thelbësore që plotësohen nga specifikimet e përcaktuara në seksionin 4 të kësaj TSI-je për objektin e kësaj TSI-je.

Kërkesat thelbësore që nuk janë renditur në tabelë nuk janë relevante brenda objektit të kësaj TSI-je.

Tabela 1. Kërkesat thelbësore për nënsistemin e infrastrukturës.

Infrastruktura		Referenca për kërkesat thelbësore					
Elementi i domen-it TSI	Pika referuese e kësaj shtojce	Siguria	Besueshmëria dhe disponueshmëria	Shëndeti	Mbrojtja e mjedisit mendor	Pajtueshmëria teknike	Aksesueshmëria
Ambiente parkimi për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të kufizuar	4.2.1.1						2.1.2
Rrugë pa pengesa	4.2.1.2	2.1.1					2.1.2
Dyer dhe hyrje	4.2.1.3	1.1.1 2.1.1					2.1.2
Sipërfaqet e dyshemesë	4.2.1.4	2.1.1					2.1.2
Theksimi i pengesave transparente	4.2.1.5	2.1.1					2.1.2
Tualete dhe objekte për ndërrimin e pelenave për fëmijë	4.2.1.6	1.1.5 2.1.1					2.1.2
Mobilie dhe pajisje me qëndrim të lirë	4.2.1.7	2.1.1					2.1.2
Biletat, tavolinat e informacionit dhe pikat e asistencës ndaj klientit	4.2.1.8	2.1.1	2.7.3			2.7.1	2.1.2 2.7.5
Ndriçimi	4.2.1.9	2.1.1					2.1.2
Informacion vizual: tabela, piktograme, informacione të printuara ose dinamike	4.2.1.10					2.7.1	2.1.2 2.7.5
Informacion i folur	4.2.1.11	2.1.1	2.7.3			2.7.1	2.1.2 2.7.5



Gjerësia e platformës dhe skaji i platformës	4.2.1.12	2.1.1					2.1.2
Fundi i platformës	4.2.1.13	2.1.1					2.1.2
Ndihma për hipjen në platforma	4.2.1.14	1.1.1					2.1.2
Kalimi i shinave në nivel në stacione	4.2.1.15	2.1.1					2.1.2

Tabela 2: Kërkesat thelbësore për nënsistemin e mjeteve hekurudhore.

Mjetet hekurudhore		Referenca për kërkesat thelbësore					
Elementi i domen-it TSI	Pika referuese e kësaj shtojce	Siguria	Besueshmëria dhe disponueshmëria	Shëndeti	Mbrojtja e mjedisit mendor	Pajtueshmëria teknike	Aksesueshmëria
Vendet	4.2.2.1			1.3.1			2.4.5
Hapësirat e karrigeve me rrota	4.2.2.2	2.4.1					2.4.5
Dyer	4.2.2.3	1.1.1 1.1.5 2.4.1	1.2				2.4.5
Ndriçimi	4.2.2.4	2.4.1					2.4.5
Tualete	4.2.2.5	2.4.1					2.4.5
Qartë	4.2.2.6			1.3.1			2.4.5
Informacioni i klientit	4.2.2.7	2.4.1	2.7.3			2.7.1	2.4.5 2.7.5
Ndryshimet e lartësisë	4.2.2.8	1.1.5					2.4.5
Parmakë	4.2.2.9	1.1.5					2.4.5
Akomodimi për të fjetur me akses për karrige me rrota	4.2.2.10	2.4.1					2.4.5
Pozicioni i hapit për hyrjen dhe daljen e automjetit	4.2.2.11	1.1.1	2.4.2			1.5 2.4.3	2.4.5
Ndihmat për hipje	4.2.2.12	1.1.1				1.5 2.4.3	2.4.5

4. Karakterizimi i nënsistemeve

4.1 Hyrje

1. Sistemi hekurudhor shqiptar, për të cilin zbatohet Kodi dhe pjesë e të cilit janë nënsistemet, është një sistem i integruar, qëndrueshmëria e të cilit duhet të verifikohet dhe kontrollohet, veçanërisht në lidhje me specifikimet e secilit nënsistem, ndërveprimet e tij kundrejt sistemit në të cilin është integruar, si dhe rregullat e funksionimit dhe mirëmbajtjes.

2. Specifikimet funksionale dhe teknike të nënsistemeve dhe ndërveprimeve të tyre, të përshkruara në pikat 4.2 dhe 4.3, nuk imponojnë përdorimin e teknologjive specifike ose zgjidhjeve teknike, përveç rasteve kur kjo është rreptësisht e nevojshme për ndërveprueshmërinë e rrjetit hekurudhor shqiptar. Por zgjidhjet novatore për ndërveprim mund të kërkojnë specifikime të reja dhe/ose metoda të reja vlerësimi. Për të lejuar inovacionin teknologjik, këto specifikime dhe metoda vlerësimi zhvillohen me procesin e përshkruar në nenin 6 të rregullores.

3. Duke marrë parasysh të gjitha kërkesat thelbësore të zbatueshme, parametrat bazë që lidhen me aksesueshmërinë për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar përcaktohen për infrastrukturën e nënsistemeve dhe mjetet hekurudhore në pikën 4.2 të kësaj TSI-je. Kërkesat dhe përgjegjësitë operacionale përcaktohen në TSI OPE dhe në pikën 4.4 të kësaj TSI-je.

4.2 Specifikimet funksionale dhe teknike

4.2.1 Nënsistemi i infrastrukturës

1. Në funksion të kërkesave thelbësore në seksionin 3, specifikimet funksionale dhe teknike të nënsistemit të infrastrukturës, në lidhje me aksesueshmërinë për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar rregullohen si më poshtë:

- Ambiente parkimi për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar;



- Rugë pa pengesa;
- Dyer dhe hyrje;
- Sipërfaqet e dyshemesë;
- Theksimi i pengesave transparente;
- Tuatele dhe objekte për ndërrimin e pelenave për fëmijë;
- Mobilie dhe pajisje me qëndrim të lirë;
- Biletat, vendet e informacionit dhe pikat e asistencës ndaj klientit;
- Ndriçimi;
- Informacion vizual: tabela, piktograme, informacione të printuara ose dinamike;
- Informacion i folur;
- Gjerësia e platformës dhe skajet e platformave;
- Fundi i platformave;
- Ndihmat për hipje të ruajtura në platforma;
- Kalimet e shinave në nivel.

2. Parametrat bazë që janë specifikuar në pikat 4.2.1.1–4.2.1.15 zbatohen për objektin e nënsistemit të infrastrukturës që përcaktohet në pikën 2.1.1 dhe mund të ndahen në dy kategori:

- Ato për të cilat duhet të specifikohen detajet teknike, si p.sh. parametrat në lidhje me platformat dhe mënyra e arritjes së platformave. Në rastin e parë, parametrat bazë përshkruhen në mënyrë specifike dhe tregohen detajet teknike që duhet të plotësohen për të përmbushur kërkesën;

- Ato për të cilat nuk është e nevojshme të specifikohen detaje teknike, si vlera e rampave apo karakteristikat e vendeve të parkimit. Në rastin e dytë, parametri bazë përcaktohet si një kërkesë funksionale që plotësohet duke aplikuar disa zgjidhje teknike.

Tabela 3, më poshtë, tregon kategorinë e secilit prej parametrave bazë.

Tabela 3. Kategoritë e parametrave bazë.

Parametri bazë	Detajet teknike të dhëna	Kërkesa vetëm funksionale
Ambiente parkimi për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të kufizuar		Plotësoni pikën 4.2.1.1.
Rugë pa pengesa	Vendndodhja e rrugëve; gjerësia e rrugës pa pengesa; pragu; pamkë të dyfishtë; lloji i asensorit; lartësia e shenjave <i>braille</i> .	Karakteristikat e detajuara.
	4.2.1.3 (2): gjerësia e derës. 4.2.1.3 (4): lartësia e pajisjes së funksionimit të derës.	4.2.1.3, 1. 4.2.1.3, 3.
Sipërfaqet e dyshemesë		Plotësoni pikën 4.2.1.4.
		Plotësoni pikën 4.2.1.5.
Tuatele dhe objekte për ndërrimin e pelenave për fëmijë		Plotësoni pikën 4.2.1.6.
Mobilie dhe pajisje me qëndrim të lirë		Plotësoni pikën 4.2.1.7.
Biletat, vendet e informacionit dhe pikat e asistencës ndaj klientit	4.2.1.8 (5): kalim për makinat e kontrollit të biletave.	4.2.1.8, 1) - 4) 4.2.1.8, 6)
Ndriçimi	4.2.1.9 (3): ndriçimi në platforma.	4.2.1.9, 1), 4.2.1.9, 2), 4.2.1.9, 4): ndriçimi në vende të tjera.
Informacion vizual: tabela, piktograme, informacione të printuara ose dinamike	Detaje të informacionit që do të jepet; vendndodhja e informacionit.	Karakteristikat e hollësishme të informacionit vizual.
Informacion i folur	Plotësoni pikën 4.2.1.11.	
Gjerësia e platformës dhe skaji i platformës	Plotësoni pikën 4.2.1.12.	
Fundi i platformës	Plotësoni pikën 4.2.1.13.	
Ndihmat për hipje të ruajtura në platforma	Plotësoni pikën 4.2.1.14.	
Kalimi në nivel të shinave të udhëtarëve në stacione	Plotësoni pikën 4.2.1.15.	



4.2.1.1 Ambiente parkimi për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar

1. Aty ku ekziston një zonë parkimi specifik për stacion, duhet të ketë hapësira parkimi të mjaftueshme dhe të përshtatura të rezervuara për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar të destinuar për përdorim në pozicionin më të afërt praktik, brenda zonës së parkimit, në një hyrje të aksesueshme.

4.2.1.2 Rrugë pa pengesa

1. Do të sigurohen rrugë pa pengesa që ndërlidhin zonat e mëposhtme publike të infrastrukturës nëse ofrohen:

- pikat e ndalimit për mënyra të tjera lidhëse transporti brenda kufijve të stacionit (për shembull: taksi, autobus, tramvaj, metro, traget, etj.);
- parkingjet e makinave;
- hyrje-daljet e aksesueshme;
- vendet e informacionit;
- sistemet e informacionit vizual dhe zanor;
- objektet e biletave;
- ndihmën e klientit;
- zonat e pritjes;
- objektet e tualetit;
- platformat.

2. Gjatësia e rrugëve pa pengesa duhet të jetë distanca praktike më e shkurtër.

3. Sipërfaqet e rrugës pa pengesa dhe sipërfaqet e platformës duhet të kenë veti të ulëta reflektimi.

4.2.1.2.1 Qarkullimi horizontal

1. Të gjitha rrugët pa pengesa, urat e këmbësorëve dhe metrotë, duhet të kenë një gjerësi të lirë prej të paktën 160 cm, përveç në zonat që janë të specifikuar në pikat 4.2.1.3, 2) (dyert), 4.2.1.12. 3) (platformat) dhe 4.2. 1.15. 2) (kalime në nivel)).

2. Kur pragjet vendosen në një rrugë horizontale, ato duhet të jenë në nivel me dyshtemenë përreth dhe nuk duhet të jenë më të larta se 2,5 cm.

4.2.1.2.2 Qarkullim vertikal

1. Kur një rrugë pa pengesa përfshin një ndryshim në nivel, do të ketë një rrugë pa shkallë që ofron një alternativë ndaj shkallëve për personat me aftësi të kufizuara në lëvizje.

2. Shkallët në rrugët pa pengesa duhet të kenë një gjerësi minimale prej 160 cm të matur midis parrakëve. Minimumi hapat e parë dhe të fundit do të tregohen nga një brez kontrasti dhe si minimum duhet të instalohen treguesit e sipërfaqes paralajmëruese prekëse përpara hapit të parë zbritës.

3. Për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me aftësi të reduktuara, të paaftë për të përdorur shkallët ku nuk ka ashensorë, do të vendosen rampa. Ata duhet të kenë një pjerrësi mesatare. Një lëvizje e pjerrët lejohet vetëm për rampat në distanca të shkurtra.

4. Shkallët dhe rampat duhet të pajisen me parrakë në të dyja anët dhe në dy nivele.

5. Ashensorët do të sigurohen aty ku rampat nuk janë të disponueshme dhe duhet të jenë të paktën të tipit 2, në përputhje me specifikimet e referuara në shtojcën A, indeksi 1. Ashensorët e tipit 1 lejohen vetëm në rastin e stacioneve që rinovohen ose përmirësohen.

6. Shkallët lëvizëse dhe platformat lëvizëse do të projektohen në përputhje me specifikimet e referuara në shtojcën A, indeksi 2.

7. Kalimet e trasesë në nivel mund të jenë pjesë e një traseje pa pengesa kur ato përputhen me kërkesat e pikës 4.2.1.15.

4.2.1.2.3 Identifikimi i rrugës

1. Rrugët pa pengesa duhet të identifikohen qartë nga informacioni vizual siç detajohet në pikën 4.2.1.10.

2. Informacioni mbi rrugën pa pengesa u jepet personave me shikim të dëmtuar si minimum nga treguesit e sipërfaqes së ecjes prekëse dhe të kundërta. Ky paragraf nuk zbatohet për rrugët pa pengesa për në dhe nga parkingjet e makinave.

3. Zgjidhjet teknike që përdorin pajisje zanore të kontrolluara nga distanca ose aplikacione telefonike lejohen të përdoren shpesh ose si alternativë. Kur ato synohen të përdoren si alternativë, ato do të trajtohen si zgjidhje novatore.

4. Nëse ka parrakë ose mure brenda rrugës pa pengesa për në platformë, ato duhet të kenë informacion të shkurtër (për shembull, numrin e platformës ose informacionin e drejtimit) në alfabetin *Braille* ose me shkronja prizmatike ose numra në parrakë, ose në mur në një lartësi midis 145 cm dhe 165 cm.

4.2.1.3 Dyer dhe hyrje

1. Kjo pikë vlen për të gjitha dyert dhe hyrjet që janë në rrugë pa pengesa, me përjashtim të dyerve që japin akses në tualete, të cilat nuk janë të dedikuara për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me aftësi të reduktuara.

2. Dyert duhet të kenë një gjerësi minimale të qartë të përdorshme prej 90 cm dhe duhet të



përdoren nga personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar.

3. Lejohet përdorimi i dyerve manuale, gjysmëautomatike ose automatike.

4. Pajisjet e funksionimit të dyerve duhet të jenë të disponueshme në një lartësi prej 80 cm deri në 110 cm.

4.2.1.4 Sipërfaqet e dyshemesë

1. Të gjitha sipërfaqet e dyshemesë, sipërfaqet e tokës dhe sipërfaqet e shkallëve duhet të jenë rezistente ndaj rrëshqitjes.

2. Brenda ndërtesave të stacionit nuk duhet të ketë disnivel mbi 0,5 cm në çdo pikë të caktuar të sipërfaqeve të ecjes në dysheme, me përjashtim të pragjeve, kanaleve kulluese dhe treguesve të sipërfaqes së ecjes prekëse.

4.2.1.5 Theksimi i pengesave transparente

1. Pengesat transparente në ose përgjatë rrugëve të përdorura nga udhëtarët, të përbëra nga dyer xhami ose mure transparente, duhet të shënohen. Këto shenja duhet të nxjerrin në pah pengesat transparente. Ato nuk kërkohen nëse udhëtarët mbrohen nga ndikimi me mjete të tjera – për shembull me parmakë ose stola të vazhdueshëm.

4.2.1.6 Tualete dhe objekte për ndërrimin e pelenave për fëmijë

1. Nëse tualetet ofrohen në një stacion, atëherë të paktën një kabinë uniseks duhet të jetë e aksesueshme për karriget me rrota.

2. Nëse tualetet ofrohen në një stacion, duhet të sigurohen pajisje për ndërrimin e pelenave të foshnjës, të cilat janë të aksesueshme për burrat dhe gratë.

4.2.1.7 Mobilie dhe pajisje me qëndrim të lirë

1. Të gjitha sendet e mobilieve dhe pajisjet e lira në stacione duhet të jenë në kontrast me sfondin e tyre dhe të kenë skaje të rrumbullakosura.

2. Brenda kufijve të stacionit, mobilet dhe pajisjet me qëndrim të lirë (përfshirë sendet e dala dhe të varur) duhet të pozicionohen aty ku nuk pengojnë personat e verbër ose me shikim të dëmtuar, ose duhet të dallohen nga një person që përdor një bastun të gjatë.

3. Në çdo platformë ku udhëtarët lejohen të presin për trenat dhe në çdo zonë pritjeje duhet të ketë të paktën një zonë të pajisur me ndenjësë, dhe një hapësirë për një karrige me rrota.

4. Kur kjo zonë është e mbrojtur nga moti, ajo duhet të jetë e aksesueshme nga një përdorues i karriges me rrota.

4.2.1.8 Biletat, tavolinat e informacionit dhe pikat e asistencës ndaj klientit

1. Kur sportelet e shitjes manuale të biletave, tavolinat e informacionit dhe pikat e ndihmës së klientit ofrohen përgjatë rrugës pa pengesa, të paktën një tavolinë duhet të jetë e aksesueshme për një përdorues të karriges me rrota dhe për njerëzit me shtat të vogël, dhe të paktën një tavolinë duhet të pajiset me një sistem lak induksioni për ndihmën e dëgjimit.

2. Nëse ka një pengesë xhami midis udhëtarit dhe personit të shitjes në sportelin e biletave, kjo ose duhet të jetë e lëvizshme ose, nëse nuk mund të hiqet, duhet të vendoset një sistem intercom (një pajisje elektrike që lejon komunikimin e njëanshëm ose të dyanshëm). Çdo pengesë e tillë qelqi duhet të përbëhet nga xhami i pastër.

3. Nëse vendosen pajisje elektronike që shfaqin informacionin e çmimit të shitësi, do të vendosen edhe pajisje të tilla që i shfaqin çmimin personit që blen biletën.

4. Kur makinat shitëse të biletave ofrohen në një rrugë pa pengesa në një stacion, të paktën njëra prej këtyre makinave duhet të ketë një ndërfaqe të arritshme nga një përdorues i karriges me rrota dhe njerëz me shtat të vogël.

5. Nëse instalohen makineritë e kontrollit të biletave, të paktën njëra prej makinave duhet të ketë një vendkalim të lirë me një gjerësi minimale prej 90 cm dhe duhet të jetë në gjendje të akomodojë një karrige me rrota deri në 1250 mm të gjatë. Në rastin e përmirësimit ose rinovimit, lejohet një gjerësi minimale prej 80 cm.

6. Nëse përdoren rrotulla, duhet të ketë një pikë aksesu pa rrotullim të disponueshëm për t'u përdorur nga personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar gjatë të gjithë kohës së funksionimit.

4.2.1.9 Ndryshimi

1. Niveli i ndryshimit të zonave të jashtme të stacionit duhet të jetë i mjaftueshëm për të lehtësuar gjetjen e rrugës dhe për të theksuar ndryshimet e nivelit, dyerve dhe hyrjeve.

2. Niveli i ndryshimit përgjatë rrugëve pa pengesa duhet të përshtatet me aftësinë vizuale të udhëtarit. Vëmendje e veçantë do t'i kushtohet ndryshimeve të niveleve, sporteleve dhe makinerive të shitjes së biletave, tavolinave të informacionit dhe ekraneve të informacionit.



3. Platformat të ndriçohen sipas specifikimeve të referuara në shtojcën A, indeksi 3 dhe indeksi 4.

4. Ndriçimi i emergjencës duhet të sigurojë shikueshmëri të mjaftueshme për evakuim dhe për identifikimin e pajisjeve të zjarrfikësve dhe sigurisë.

4.2.1.10 Informacion vizual: tabela, piktogramë, informacione të printuara ose dinamike

1. Duhet të jepet informacioni i mëposhtëm:

- informacioni i sigurisë dhe udhëzimet e sigurisë;
- shenjat e paralajmërimit, ndalimit dhe veprimeve të detyrueshme;
- informacion në lidhje me nisjen e trenave;
- identifikimi i objekteve të stacionit, aty ku ofrohen, dhe rrugëve të aksesit në ato objekte.

2. Shkronjat, simbolet dhe piktogramet e përdorura për informacionin vizual duhet të jenë në kontrast me sfondin e tyre.

3. Tabelat duhet të sigurohen në të gjitha pikat ku udhëtarët duhet të marrin një vendim për marrjen e rrugës dhe në intervale në itinerar. Sinjalet, simbolet dhe piktogramet do të aplikohen në mënyrë të vazhdueshme në të gjithë trasenë.

4. Informacioni në lidhje me nisjen e trenave (përfshirë destinacionin, ndalesat e ndërmjetme, numrin e platformës dhe kohën) duhet të jetë i disponueshëm në një lartësi maksimumi 160 cm të paktën në një vend në stacion. Kjo kërkesë zbatohet për informacionin e printuar dhe dinamik çfarëdo që ofrohet.

5. Shkronjat e përdorura për tekste duhet të jenë lehtësisht të lexueshme.

6. Të gjitha shenjat e sigurisë, paralajmërimit, veprimet të detyrueshëm dhe ndalimit duhet të përfshijnë piktogramë.

7. Shenjat e informacionit të prekshëm duhet të vendosen në:

- tualete, për informacion funksional dhe thirrja për ndihmë nëse është e nevojshme;
- ashensorët në përputhje me specifikimet e referuara në shtojcën A, indeksi 1.

8. Informacioni kohor i paraqitur me shifra do të jetë në sistemin 24-orësh.

9. Simbolet dhe piktogramet specifike grafike të mëposhtme do të pajisen me simbolin e karriges me rrota në përputhje me shtojcën N:

- informacion udhëzues për rrugët specifike të karrigeve me rrota;

- tregimi i tualeteve të aksesueshme për karriget me rrota dhe lehtësive të tjera nëse ofrohen;

- nëse ka informacione për vendosjen e trenit në platformë, treguesi i vendndodhjes së hipjes së karriges me rrota.

Simbolet lejohen të kombinohen me simbole të tjera (për shembull ashensor, tualet, etj.).

10. Kur vendosen unaza induktive, këto duhet të tregohen me një shenjë siç përshkruhet në shtojcën N.

11. Në tualetet e aksesueshme për karriget me rrota, ku sigurohen parrakë me mentesha, duhet të sigurohet një simbol grafik që tregon shinat si në pozicionin e vendosur ashtu edhe në atë të vendosur.

12. Nuk duhet të ketë më shumë se pesë piktogramë, së bashku me një shigjetë drejtimi, që tregojnë një drejtim të vetëm të vendosur ngjitur me njëri-tjetrin në një vend të vetëm.

13. Ekranet duhet të jenë në përputhje me kërkesat e pikës 5.3.1.1. Në këtë pikë, termi “shfaqje” do të kuptohet si çdo mbështetje e informacionit dinamik.

4.2.1.11 Informacion i folur

1. Informacioni i folur duhet të ketë një nivel minimal STI-PA prej 0,45, në përputhje me specifikimet e referuara në shtojcën A, indeksi 5.

4.2.1.12 Gjerësia e platformës dhe skaji i platformës

1. Zona e rrezikut të një platforme fillon në skajin anësor të hekurudhës së platformës dhe përcaktohet si zona ku udhëtarët nuk lejohen të qëndrojnë kur trenat kalojnë ose mbërrijnë.

2. Lejohet që gjerësia e platformës të jetë e ndryshueshme në të gjithë gjatësinë e platformës.

3. Gjerësia minimale e platformës pa pengesa duhet të jetë gjerësia e zonës së rrezikut plus gjerësia e dy rrugëve të kundërta prej 80 cm (160 cm). Ky dimension mund të zvogëlohet në 90 cm në skajet e platformës.

4. Brenda kësaj rruge 160 cm lejohet të ketë pengesa. Pajisjet e nevojshme për sistemin e sinjalizimit dhe pajisjet e sigurisë nuk do të konsiderohen si pengesë në këtë pikë. Distanca minimale nga pengesat në zonën e rrezikut do të jetë sipas tabelës së mëposhtme:

**Tabela 4.** Distanca minimale nga pengesat në zonën e rrezikut

Gjatësia e pengesave (e matur paralelisht me skajin e platformës)	Distanca minimale nga zona e rrezikut
< 1 m (shënimi 1) - pengesë e vogël	80 cm
1 m deri < 10 m - pengesë e madhe	120 cm

Shënim 1. Nëse distanca ndërmjet dy pengesave të vogla është më e vogël se 2,4 m e matur paralel me skajin e platformës, ato do të konsiderohen si një pengesë e madhe.

Shënim 2. Brenda kësaj distancë minimale nga një pengesë e madhe në zonën e rrezikut, lejohet të ketë pengesa të vogla shtesë për sa kohë që plotësohen kërkesat për pengesa të vogla (distanca minimale nga zona e rrezikut dhe distanca minimale nga pengesa tjetër e vogël).

5. Nëse ka pajisje ndihmëse në trena ose në platformë, për të lejuar përdoruesit e karrigeve me rrota të hipin ose të zbresin nga trenat, një hapësirë e lirë (pa pengesa) prej 150 cm nga buza e objektit drejt drejtimit ku hipën/zbret karriget me rrota për/nga nivelin e platformës, do të sigurohet aty ku ka të ngjarë të përdoren objekte të tilla. Një stacion i ri duhet të plotësojë këtë kërkesë për të gjithë trenat që janë planifikuar të ndalojnë në platformë.

6. Kufiri i zonës së rrezikut, më i largët nga buza anësore e platformës së hekurudhës, duhet të ketë një shenjë vizuale dhe tregues të sipërfaqes së ecjes me prekje.

7. Shenja vizuale duhet të jetë një vijë paralajmëruese me kontrast, rezistente ndaj rrëshqitjes me një gjerësi minimale prej 10 cm.

8. Treguesit e prekshëm të sipërfaqes së ecjes mund të jenë një nga dy llojet:

- një model vëmendjeje që tregon një rrezik në kufirin e zonës së rrezikut;

- një model udhëzuesi që tregon një rrugë udhëtimi në anën e sigurt të platformës.

9. Materiali në skajin anësor të platformës duhet të jetë në kontrast me errësirën e hendekut.

4.2.1.13 Fundi i platformës

1. Fundi i platformës ose duhet të jetë i pajisur me një pengesë që pengon aksesin e publikut ose duhet të ketë një shenjë vizuale dhe tregues të sipërfaqes së ecjes me prekje me një model vëmendjeje që tregon një rrezik.

4.2.1.14 Ndhimat për hipje të ruajtura në platforma

1. Nëse përdoret një rampë platforme, ajo duhet të jetë në përputhje me kërkesat e pikës 5.3.1.2.

2. Nëse përdoret një ashensor platforme, ai duhet të jetë në përputhje me kërkesat e pikës 5.3.1.3.

3. Duhet të sigurohet një metodë e sigurt e ruajtjes për të siguruar që mjetet ndihmëse për evadim, duke përfshirë rampat portative, kur ruhen në një platformë, të mos shkaktojnë pengesa ose të paraqesin ndonjë rrezik për udhëtarët.

4.2.1.15 Kalimi i shinave nga udhëtarët në platforma

1. Kalimet e shinave në nivel në stacione lejohen të përdoren si pjesë e një itinerari, duke mos nevojë të përdoren hapa, ose të një traseje pa pengesa sipas Rregullave Kombëtare.

2. Nëse kalimet e trasesë në nivel përdoren si pjesë e itinerareve pa shkallë, përveç rrugëve të tjera, ato duhet të:

- kenë një gjerësi minimale prej 120 cm (më pak se 10 m në gjatësi) ose 160 cm (10 m ose më shumë në gjatësi);

- kanë pjerrësi të moderuar; një pjerrësi lejohet vetëm për rampat në distanca të shkurtra;

- të projektohen në mënyrë që rrota më e vogël e një karrigeje me rrota, siç përcaktohet në shtojcën M, të mos bllokohet brenda sipërfaqes së kalimit dhe hekurudhës;

- aty ku akseset në vendkalimet në nivel janë të pajisura me shenja sigurie për të parandaluar kalimin e paqëllimshëm/të pakontrolluar të shinave, gjerësia minimale e vendkalimeve në vijë të drejtë dhe në shenjat e sigurisë mund të jetë më pak se 120 cm me një minimum prej 90 cm në mënyrë që të jetë e mjaftueshme të manovrojë që një përdorues i karriges me rrota.

3. Nëse kalimet e trasesë në nivel përdoren si pjesë e rrugëve pa pengesa, zgjidhje unike për të gjithë udhëtarët, ato duhet të:

- plotësojnë të gjitha specifikimet e mësipërme;

- të ketë shenja vizuale dhe prekëse për të identifikuar fillimin dhe fundin e sipërfaqes së kryqëzimit;

- të mbikëqyret ose në bazë të rregullave kombëtare, të sigurohen pajisje për një kalim të sigurt të personave të verbër, ose me shikim të dëmtuar dhe/ose kalimi në nivel do të operohet për një kalim të sigurt të personave me shikim të dëmtuar

4. Nëse ndonjë nga kërkesat e mësipërme nuk mund të plotësohet, kalimi në shina nuk do të konsiderohet pjesë e një traseje pa shkallë ose e një traseje pa pengesa.



4.2.2 Nën sistemi i mjeteve hekurudhore

1. Në zbatim të kërkesave thelbësore në seksionin 3, specifikimet funksionale dhe teknike të nënsistemit të mjeteve hekurudhore në lidhje me aksesueshmërinë për personat me aftësi të

kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar plotësohen, si më poshtë:

- vendet;
- hapësirat e karrigeve me rrota;
- dyert;
- ndriçimi;
- tualete;
- rrugë të lira;
- informacioni i klientit;
- ndryshimet e lartësisë;
- parmakë;
- akomodimi për të fjetur me akses për karrige

me rrota;

- pozicioni i hapit për hyrjen dhe daljen e automjetit.

4.2.2.1 Vendet

4.2.2.1.1 Të përgjithshme

1. Dorezat ose parmakët vertikalë ose sende të tjera që mund të përdoren për siguri personale, gjatë përdorimit të korridorit, duhet të sigurohen në të gjitha sediljet në anë të korridorit, përveç rasteve kur sedilja, kur është në pozicion vertikal, është brenda 200 mm nga:

- pjesa e pasme e një ndenjëseje tjetër e kthyer në drejtim të kundërt, e cila është e pajisur me një dorezë ose një parmak vertikal ose sende të tjera që mund të përdoren për siguri personale,
- një parmak ose një ndarje.

2. Dorezat ose sendet e tjera që mund të përdoren për siguri personale duhet të vendosen në një lartësi midis 800 mm dhe 1200 mm mbi dysheme, të matura nga qendra e pjesës së përdorshme të dorezës, nuk duhet të dalin në hapësirën e hapur dhe duhet të kenë kontrast me ndenjësen.

3. Në vendet e ndenjësve me ndenjësore gjatësore fikse, parmakët duhet të përdoren për siguri personale. Këto parmakë duhet të jenë në një distancë maksimale prej 2000 mm nga njëra-tjetra, do të vendosen në një lartësi midis 800 mm dhe 1200 mm mbi dysheme dhe duhet të jenë në kontrast me mjedisin e brendshëm të mjetit.

4. Dorezat ose sendet e tjera nuk duhet të kenë tehe të mprehta.

4.2.2.1.2 Vendet me përparësi

4.2.2.1.2.1 Të përgjithshme

1. Jo më pak se 10 për qind e vendeve me tren fiks ose mjet individual dhe sipas klasave do të caktohen si vende me përparësi për përdorimin e personave me aftësi të kufizuara dhe personave me lëvizshmëri të reduktuar.

2. Vendet prioritare dhe mjetet që i përmbajnë ato duhet të identifikohen me anë të shenjave në përputhje me shtojcën N. Duhet të theksohet se udhëtarët e tjerë do t'i vënë në dispozicion ndenjës et tilla për ata që kanë të drejtë t'i përdorin ato kur kërkohet.

3. Vendet prioritare do të vendosen brenda sallorit të udhëtarëve dhe në afërsi të dyerve të jashtme. Në mjetet ose grupet e trenave me dy kate, sediljet me përparësi mund të jenë të pranishme në të dy katet.

4. Niveli i pajisjeve të montuara në sediljet prioritare, minimalisht, duhet të jetë i njëjtë me atë të vendosur në sediljet e përgjithshme të të njëjtit lloj.

5. Kur sediljet e një lloji të caktuar janë të pajisura me mbështetëse krahësh, sediljet prioritare të të njëjtit lloj duhet të pajisen me mbështetëse krahësh të lëvizshëm. Kjo përjashton mbështetëset e krahëve të vendosur përgjatë anës së trupit të mjetit ose përgjatë një muri ndarës në rast ndarjesh. Mbështetësja e lëvizshme e krahut duhet të lëvizë në një pozicion në përputhje me mbështetësen e shpinës së sediljes për të mundësuar akses të pakufizuar në sedilje ose në çdo sedilje prioritare ngjitur.

6. Vendet prioritare nuk duhet të kenë ndenjës e të ngritura.

7. Çdo ndenjës e prioritare dhe hapësira në dispozicion të përdoruesit të saj duhet të përputhet me figurat E1 deri në E4 nga shtojca E.

8. E gjithë sipërfaqja e dobishme e uljes së sediljes prioritare duhet të jetë minimalisht 450 mm e gjerë (shih figurën E1).

9. Pjesa e sipërme e çdo jastëku prioritari të sediljes duhet të jetë ndërmjet 430 dhe 500 mm mbi nivelin e dyshemesë në skajin e përparmë të sediljes.

10. Hapësira e pastër e kokës mbi çdo ndenjës e duhet të jetë së paku 1680 mm nga niveli i dyshemesë, me përjashtim të trenave me dy kate, në të cilët janë vendosur raftet e bagazheve mbi ndenjës et. Në këtë rast, hapësira e reduktuar e kokës prej 1520 mm lejohet për sediljet prioritare nën



raftet e bagazheve, me kusht që të paktën 50 % e sediljeve prioritare të kenë hapësirë për kokën prej 1680 mm.

11. Aty ku vendosen ndenjëset e shtrira, dimensionet do të maten kur ndenjëset janë në pozicionin e tyre plotësisht vertikal.

4.2.2.1.2.2 Vende me një drejtim

1. Aty ku ofrohen ndenjëse me përparësi me një drejtim, hapësira para çdo ndenjëseje duhet të jetë në përputhje me figurën E2.

2. Distanca ndërmjet sipërfaqes së përparme të sediljes së pasme dhe rrafshit vertikal përmes pjesës më të pasme të sediljes përpara duhet të jetë së paku 680 mm, duke pasur parasysh se hapi i kërkuar i sediljes duhet të matet nga qendra e sediljes 70 mm mbi vendin ku jastëku takohet me suportin e shpinës.

3. Duhet të ketë gjithashtu një hapësirë të pastër midis skajit të përparmë të jastëkut të sediljes dhe të njëjtit rrafsh vertikal për sediljen përpara një minimum prej 230 mm.

4.2.2.1.2.3 Rregullimi i sediljeve përballë

1. Aty ku ofrohen sedilje me përparësi, distanca ndërmjet skajeve të përparme të mbështetëseve të

sediljeve duhet të jetë minimalisht 600 mm (shih figurën E3). Një distancë e tillë duhet të mbahet edhe nëse një nga ndenjëset përballë nuk është ndenjëse me përparësi.

2. Aty ku sediljet me përparësi janë të pajisura me një tavolinë, duhet të ketë një distancë minimale të qartë horizontale midis skajit të përparmë të jastëkut të sediljes dhe skajit të përparmë të tavolinës prej të paktën 230 mm (shih figurën E4). Kur një nga sediljet përballë nuk është ndenjëse prioritare, distanca e saj nga tavolina mund të reduktohet me kusht që distanca ndërmjet skajeve të përparme të mbështetëseve të sediljeve të mbetet 600 mm. Tavinat e montuara anësore, gjatësia e të cilave nuk shtrihet mbi vijën qendrore të sediljes së dritares nuk ka nevojë të merren parasysh për përputhje me këtë paragraf.

4.2.2.2 Hapësirat e karrigeve me rrota

1. Sipas gjatësisë së njësive, me përjashtim të lokomotivës ose kokës tërheqëse, në atë njësi duhet të ketë jo më pak se numri i hapësirave të aksesueshme të karrigeve me rrota të paraqitur në tabelën e mëposhtme:

Tabela 5. Numri minimal i hapësirave të karrigeve me rrota për njësi gjatësie.

Gjatësia e njësive	Numri i hapësirave për karriget me rrota sipas njësive
Më pak se 30 m	1 vend për karrige me rrota
30 deri në 205 metra	2 hapësira për karrige me rrota
Më shumë se 205 deri në 300 metra	3 hapësira për karrige me rrota
Më shumë se 300 metra	4 hapësira për karrige me rrota

2. Për të garantuar qëndrueshmëri, hapësira e karriges me rrota duhet të projektohet për karrigen me rrota që të pozicionohet ose përballë ose mbrapa në drejtimin e lëvizjes.

3. Gjatë gjithë gjatësisë së hapësirës së karrigeve me rrota, gjerësia duhet të jetë 700 mm nga niveli i dyshemesë deri në një lartësi minimale prej 1450 mm me një gjerësi shtesë 50 mm për të dhënë hapësirë për duart në secilën anë që është ngjitur me çdo pengesë, që do të pengojë hapjen për përdoruesit e karrigeve me rrota duart (p.sh. muri ose struktura) nga një lartësi prej 400 mm deri në 800 mm mbi nivelin e dyshemesë (nëse njëra anë e karriges me rrota është ngjitur me rreshtin nuk ka asnjë kërkesë shtesë prej 50 mm për atë anë të karriges me rrota pasi ajo tashmë është hapësirë e lirë).

4. Distanca minimale në rrafshin gjatësor ndërmjet pjesës së pasme të hapësirës së karrigeve

me rrota dhe sipërfaqes tjetër duhet të jetë në përputhje me shtojcën F, figurat F1 deri në F3.

5. Nuk duhet të ketë asnjë pengesë në hapësirën e caktuar midis dyshemesë dhe tavanit të mjetit, përveç një rafti sipër bagazhesh, një parmak horizontal në përputhje me kërkesat e pikës 4.2.2.9 të ngjitur në mur ose tavan të mjetit, ose një tabela.

6. Pjesa e pasme e hapësirës së karrigeve me rrota duhet të jetë një strukturë ose pajisje tjetër e pranueshme me gjerësi të paktën 700 mm. Lartësia e strukturës, ose e montimit, duhet të jetë në gjendje të parandalojë një karrige me rrota që është pozicionuar me shpinën kundër strukturës ose pajisjes, të mos kthehet prapa.

7. Ulëset mbështetëse mund të instalohen në hapësirën e karrigeve me rrota, por, kur janë në pozicionin e pushimit, nuk duhet të cenojnë kërkesat dimensionale të hapësirës së karrigeve me rrota.



8. Nuk lejohet instalimi i ndonjë pajisjeje të përhershme si grepa për biçikleta ose rafte skish në hapësirën e karrigeve me rrota ose drejtpërdrejt përpara saj.

9. Të paktën një vend duhet të jetë i disponueshëm ose ngjitur, ose përballë secilës prej hapësirave të karrigeve me rrota për një shoqërues që të udhëtojë me përdoruesin e karriges me rrota. Kjo ndenjësë duhet të ofrojë të njëjtin nivel komoditeti si sediljet e tjera të udhëtarëve dhe mund të vendoset gjithashtu në anën e kundërt të korridorit.

10. Në trenat me një shpejtësi të projektuar më të madhe se 250 km/h, me përjashtim të trenave me dy kate, duhet të jetë e mundur që një përdorues i karriges me rrota që zë një hapësirë për karrige me rrota të transferohet në një ndenjësë udhëtari, e cila duhet të jetë e pajisur me një mbështetëse krahu të lëvizshëm. Një transferim i tillë bëhet nga përdoruesi i karriges me rrota në mënyrë të pavarur. Në atë rast, lejohet që ndenjësja shoqëruese të zhvendoset në një rresht tjetër. Kjo kërkesë është e zbatueshme deri në numrin e hapësirave të karrigeve me rrota për njësi të specifikuar në tabelën 5.

11. Hapësira e karrigeve me rrota duhet të pajiset me një pajisje për thirrje për ndihmë, e cila, në rast rreziku, do t'i ofrojë një përdoruesi të karriges me rrota mundësinë për të informuar një person që mund të ndërmarrë veprimet e duhura.

12. Pajisja e thirrjes për ndihmë duhet të vendoset brenda rrezes së aksesit të rehatshëm të personit që përdor karrigen me rrota, siç tregohet në shtojcën I, figura I1.

13. Pajisja e thirrjes për ndihmë nuk duhet të vendoset brenda një hapjeje të ngushtë që parandalon funksionimin e menjëhershëm të qëllimshëm të pëllëmbës, por mund të mbrohet nga përdorimi i paqëllimshëm.

14. Ndërfaqja e pajisjes për thirrjen për ndihmë duhet të jetë siç përcaktohet në pikën 5.3.2.6.

15. Një shenjë në përputhje me shtojcën K do të vendoset menjëherë pranë ose në hapësirën e karrigeve me rrota në mënyrë që të identifikojë hapësirën si hapësirë për karriget me rrota.

4.2.2.3 Dyer

4.2.2.3.1 Të përgjithshme

1. Këto kërkesa zbatohen vetëm për dyert që ofrojnë akses në një pjesë tjetër publike të trenit, me përjashtim të dyerve të tualetit.

2. Për të mbyllur ose zhblokuar një derë të operuar me dorë, për përdorim nga publiku, pajisja e kontrollit duhet të funksionojë me pëllëmbën e dorës duke ushtruar një forcë jo më të madhe se 20 N.

3. Kontrollat e dyerve, qofshin manuale, butona ose pajisje të tjera, duhet të jenë në kontrast me sipërfaqen në të cilën janë montuar.

4. Ndërfaqja e tyre me udhëtarët duhet të jetë në përputhje me specifikimet e pikës 5.3.2.1.

5. Nëse të dyja pajisjet e kontrollit të dyerve të hapura dhe të mbyllura vendosen njëra mbi tjetrën, pajisja e sipërme duhet të jetë gjithmonë kontrolli i hapur.

4.2.2.3.2 Dyert e jashtme

1. Të gjitha dyert e jashtme të udhëtarëve duhet të kenë një gjerësi minimale të qartë të përdorshme prej 800 mm kur janë të hapura.

2. Në trenat me një shpejtësi të projektuar më të ulët se 250 km/h, dyert e aksesit për karriget me rrota që ofrojnë një akses në nivel, siç përcaktohet në pikën 2.3, duhet të kenë një gjerësi minimale të qartë të përdorshme prej 1 000 mm kur janë të hapura.

3. Të gjitha dyert e jashtme të udhëtarëve duhet të shënohen nga jashtë në një mënyrë që të japin një kontrast me anën e trupit të mjetit që i rrethon.

4. Dyert e caktuara të aksesueshme të jashtme të karrigeve me rrota duhet të jenë dyert më të afërta me hapësirat e caktuara për karriget me rrota.

5. Dyert që do të përdoren për aksesin e karrigeve me rrota duhet të etiketohen qartë me një shenjë në përputhje me shtojcën K.

6. Nga pjesa e brendshme e mjetit, pozicioni i dyerve të jashtme duhet të shënohet qartë me përdorimin e dysHEMEVE ngjitur me kontrast.

7. Kur një derë lëshohet për hapjen duhet të jepet një sinjal që është qartësisht i dëgjueshëm dhe i dukshëm për personat brenda dhe jashtë trenit. Ky sinjal alarmi do të zgjasë për një minimum prej pesë sekondash, përveç rastit kur dera vihet në punë, në të cilin rast ai mund të pushojë pas 3 sekondash.

8. Kur një derë hapet automatikisht ose nga distanca nga makinisti ose anëtar i tjetër i ekuipazhit të trenit, sinjali i alarmit duhet të zgjasë për të paktën 3 sekonda nga momenti që dera fillon të hapet.

9. Kur një derë që mbyllet automatikisht ose nga distanca është gati të funksionojë, një sinjal alarmi i dëgjueshëm dhe i dukshëm duhet t'u jepet



personave brenda dhe jashtë trenit. Sinjali i alarmit duhet të fillojë të paktën 2 sekonda përpara se dera të fillojë të mbyllet dhe do të vazhdojë ndërkohë që dera mbyllet.

10. Burimi i zërit për sinjalet e alarmit të derës duhet të vendoset në zonën lokale të pajisjes së kontrollit ose, nëse nuk ka një pajisje të tillë kontrolli, ngjitur me portën e derës.

11. Sinjali i dukshëm duhet të jetë i dukshëm nga brenda dhe jashtë trenit dhe duhet të vendoset në mënyrë të tillë që të minimizojë mundësinë që ai të errësohet nga udhëtarët e vendosur në holl.

12. Sinjalet e sinjalizimit zanor të dyerve të udhëtarëve duhet të jenë sipas specifikimeve në shtojcën E.

13. Metoda e aktivizimit të derës duhet të jetë me ekuipazh treni, gjysmëautomatike (p.sh. funksionimi i butonit të udhëtarit) ose automatik.

14. Kontrolli i derës duhet të vendoset ose pranë, ose mbi fletën e derës.

15. Qendra e kontrollit të hapjes së dyerve të jashtme, e operueshme nga platforma, duhet të jetë jo më pak se 800 mm dhe jo më shumë se 1200 mm e matur vertikalisht mbi platforma, për të gjitha platformat për të cilat është projektuar treni. Nëse treni është projektuar për një lartësi të vetme platforme, qendra e kontrollit të hapjes së derës së jashtme duhet të jetë jo më pak se 800 mm dhe jo më shumë se 1100 mm e matur vertikalisht mbi atë lartësi të platformës.

16. Qendra e kontrollit të hapjes së derës së brendshme për derën e jashtme duhet të jetë jo më pak se 800 mm dhe jo më shumë se 1100 mm e matur vertikalisht mbi nivelin e dyshemesë së mjetit.

4.2.2.3 Dyert e brendshme

1. Dyert e brendshme automatike dhe gjysmëautomatike duhet të përfshijnë pajisje që parandalojnë bllokimin e udhëtarëve gjatë funksionimit të dyerve.

2. Dyert e brendshme që vihen në dispozicion për përdoruesit e karrigeve me rrota duhet të kenë një gjerësi minimale të qartë të përdorshme prej 800 mm.

3. Forca e nevojshme për të hapur ose mbyllur një derë manuale nuk duhet të kalojë 60 N.

4. Qendra e kontrolleve të dyerve të brendshme duhet të jetë jo më pak se 800 mm dhe jo më shumë se 1100 mm e matur vertikalisht mbi nivelin e dyshemesë së automjetit.

5. Dyert automatike lidhëse ndërmjet automjeteve duhet të funksionojnë ose në mënyrë sinkronike si çift, ose dera e dytë do të zbulojë automatikisht personin që lëviz drejt saj dhe do të hapet.

6. Nëse më shumë se 75% e sipërfaqes së një dera është prej një materiali transparent, ajo duhet të shënohet qartë me tregues vizualë.

4.2.2.4 Ndriçimi

1. Vlerat minimale të ndriçimit mesatar në zonat e udhëtarëve duhet të jenë sipas pikës 4.1.2 të specifikimit të referuar në shtojcën A, indeksi 6. Kërkesat në lidhje me uniformitetin e këtyre vlerave nuk janë të zbatueshme për përputhjen me këtë TSI.

4.2.2.5 Tuatele

1. Kur tualetet vendosen në një tren, duhet të sigurohet një tualet universal i aksesueshëm nga hapësira e karrigeve me rrota.

2. Tualeti standard duhet të jetë në përputhje me kërkesat e pikave 5.3.2.2 dhe 5.3.2.3.

3. Tualeti universal duhet të jetë në përputhje me kërkesat e pikave 5.3.2.2 dhe 5.3.2.4.

4. Kur tualetet vendosen në një tren, duhet të sigurohet një pajisje për ndërrimin e pelenave të foshnjës. Nëse nuk ofrohen ambiente të veçanta për çerdhe ose nëse sigurohen ambiente të veçanta për çerdhe, por nuk janë të aksesueshme për një përdorues të karrigeve me rrota, një tavolinë duhet të inkorporohet brenda tualetit universal. Ai duhet të jetë në përputhje me kërkesat e pikës 5.3.2.5.

4.2.2.6 Rrugë të lira

1. Nga hyrja e mjetit, seksioni i rrugës së lirë duhet të jetë si më poshtë:

- ndërmjet mjeteve sipas figurës G1, të shtojcës G;

- ndërmjet mjeteve lidhëse të një grupi të vetëm treni, sipas figurës G2, të shtojcës G;

- nga dhe për dyert e aksesueshme për karriget me rrota, hapësirat për karriget me rrota dhe zonat e aksesueshme për karriget me rrota, duke përfshirë akomodimin e gjumit dhe tualetet universale nëse ofrohen, sipas figurës G3, të shtojcës G.

2. Kërkesa për lartësinë minimale nuk ka nevojë të verifikohet në:

- të gjitha zonat e mjeteve me dy kate;

- rruga dhe zonat e dyerve të mjeteve me një kat.

Në ato zona, lartësia e reduktuar pranohet si pasojë e kufizimeve strukturore (hapësira fizike).

3. Një hapësirë rrotullimi, me një diametër minimal prej 1500 mm, duhet të sigurohet ngjitur



me hapësirën e karrigeve me rrota dhe në vende të tjera ku karriget me rrota supozohet të rrotullohen 180°. Hapësira e karrigeve me rrota mund të jetë pjesë e harkut të kthesës.

4. Nëse kërkohet një ndryshim në drejtim për një përdorues të karriges me rrota, gjerësia e rrugës së lirë të të dy korridoreve duhet të jetë në përputhje me tabelën H1, të shtojcës H.

4.2.2.7 Informacioni i klientit

4.2.2.7.1 Të përgjithshme

1. Do të jepet informacioni i mëposhtëm:

- Informacioni i sigurisë dhe udhëzimet e sigurisë;
- Udhëzime zanore sigurie të shoqëruara me sinjale të dukshme në rast emergjence;
- Shenjat e paralajmërimit, ndalimit dhe veprimeve të detyrueshme;
- Informacion në lidhje me itinerarin e trenit, duke përfshirë informacionin për vonesat dhe ndalesat e paplanifikuara;
- Informacion në lidhje me vendndodhjen e objekteve në bord.

2. Informacioni vizual duhet të jetë në kontrast me sfondin e tij.

3. Shkronjat e përdorura për tekste duhet të jenë lehtësisht të lexueshme.

4. Informacioni kohor i paraqitur me shifra do të jetë në sistemin 24-orësh.

4.2.2.7.2 Sinjalizime, piktograme dhe informacione prekëse

1. Të gjitha shenjat e sigurisë, paralajmërimit, veprimit të detyrueshëm dhe ndalimit do të përfshijnë piktograme dhe dizajnohen sipas specifikimeve të referuara në shtojcën A, indeksi 7.

2. Nuk duhet të ketë më shumë se pesë piktograme, së bashku me një shigjetë drejtimi, që tregojnë një drejtim të vetëm të vendosur ngjitur me njëri-tjetrin në një vend të vetëm.

3. Piktogramet e mëposhtme specifike pajisen me simbolin e karriges me rrota, në përputhje me shtojcën N:

- Informacion udhëzues për pajisjet e aksesueshme për karriget me rrota;
- Tregimi i vendndodhjes së derës së aksesueshme për karriget me rrota jashtë trenit;
- Tregimi i hapësirës së karrigeve me rrota brenda trenit;
- Tregimi i tualetit universal.

Simbolet mund të kombinohen me simbole të tjera (për shembull: numri i karrocës, tualeti, etj.).

4. Aty ku vendosen qarqe induktive, këto duhet të tregohen me një piktogram që përputhet me shtojcën K.

5. Në tualetet universale, ku sigurohen parrakë me mentesha, duhet të sigurohet një piktogram që tregon shinat si në pozicionet e vendosura ashtu edhe në ato të vendosura.

6. Nëse një mjet ofron vende të rezervuara, atëherë numri ose shkronja e atij mjeti (siç përdoret në sistemin e rezervimit) do të shfaqet jashtë ose ngjitur me të gjitha dyert e tij të hyrjes. Numri ose shkronja duhet të shfaqen me karaktere jo më pak se 70 mm të larta dhe duhet të jenë të dukshme kur dera është e hapur dhe e mbyllur.

7. Nëse sediljet identifikohen me numra ose shkronja, numri ose shkronja e sediljes duhet të shfaqet në ose ngjitur me çdo ndenjësë me karaktere jo më pak se 12 mm të larta. Numra dhe shkronja të tilla duhet të jenë në kontrast me sfondin e tyre.

8. Shenjat e informacionit të prekshëm duhet të vendosen në:

- Tualete dhe akomodim për të fjetur me akses për karriget me rrota, për informacion funksional dhe pajisje për thirrje ndihme nëse është e nevojshme;
- Mjetet lëvizëse, për butonin e hapjes/mbylljes së dyerve të aksesueshme për udhëtarët dhe thirrjes për pajisje ndihmëse.

4.2.2.7.3 Informacion vizual dinamik

1. Destinacioni ose itinerari përfundimtar shfaqet në pjesën e jashtme të trenit në anën e platformës ngjitur me të paktën një nga dyert e hyrjes së udhëtarëve në një minimum mjetesh alternative të trenit.

2. Kur trenat funksionojnë në një sistem, në të cilin informacioni vizual dinamik jepet në platformën e stacionit çdo 50 m ose më pak, dhe informacioni i destinacionit ose itinerarit jepet gjithashtu në pjesën e përparme të trenit, nuk është e detyrueshme të jepet informacion në anët e trenit.

3. Destinacioni ose itinerari përfundimtar i trenit duhet të shfaqet brenda çdo mjeti.

4. Ndalesa tjetër e trenit duhet të shfaqet në mënyrë të tillë që të mund të lexohet nga një minimum prej 51% të vendeve të udhëtarëve brenda çdo mjeti, duke përfshirë 51% të vendeve prioritare, dhe nga të gjitha hapësirat e karrigeve me rrota.

5. Ky informacion duhet të shfaqet të paktën dy minuta para mbërritjes në stacionin përkatës. Nëse stacioni tjetër është më pak se dy minuta nga koha e



planifikuar e udhëtimit, stacioni tjetër do të shfaqet menjëherë pas nisjes nga stacioni i mëparshëm.

6. Kërkesa për të bërë të dukshme informacionin e destinacionit dhe “ndalimit të ardhshëm” nga 51 % e vendeve të udhëtarëve nuk zbatohet për vagonët e udhëtarëve ku ndarjet kanë një maksimum prej 8 vendesh dhe shërbehen nga një korridor ngjitur. Megjithatë, ky informacion duhet të jetë i dukshëm për një person që qëndron në një korridor jashtë një ndarjeje dhe për një udhëtar që zë një hapësirë për karrige me rrota.

7. Informacioni për ndalesën e ardhshme mund të shfaqet në të njëjtën mënyrë si destinacioni përfundimtar. Megjithatë, ai do të kthehet për të treguar destinacionin përfundimtar sapo treni të ndalojë.

8. Nëse sistemi është i automatizuar, do të jetë e mundur të shtypni ose korrigjoni informacionin e pasaktë ose të gabuar.

9. Ekranet e brendshme dhe të jashtme duhet të jenë në përputhje me kërkesat e pikës 5.3.2.7. Në këtë pikë, termi “shfaqje” do të kuptohet si çdo mbështetje e informacionit dinamik.

4.2.2.7.4 Informacion zanor dinamik

1. Treni duhet të pajiset me një sistem dëgjimi me altoparlant, i cili përdoret ose për njoftime rutinë, ose emergjente nga makinisti ose nga një anëtar tjetër i ekuipazhit që ka përgjegjësi specifike për udhëtarët.

2. Sistemi i dëgjimit me altoparlant mund të funksionojë në një bazë manuale, të automatizuar ose të paraprogramuar. Nëse sistemi i dëgjimit me altoparlant është i automatizuar, do të jetë e mundur të fshihet ose të korrigjohet informacioni i pasaktë, ose i gabuar.

3. Sistemi i dëgjimit me altoparlant duhet të jetë në gjendje të lajmërojë destinacionin dhe stacionin e ardhshëm të trenit në çdo ndalesë ose në nisje nga çdo ndalesë.

4. Sistemi i dëgjimit me altoparlant duhet të jetë në gjendje të njoftojë ndalimin e ardhshëm të trenit të paktën dy minuta para mbërritjes së trenit në atë ndalesë. Nëse stacioni tjetër është më pak se dy minuta nga koha e planifikuar e udhëtimit, stacioni tjetër do të lajmërohet menjëherë pas nisjes nga stacioni i mëparshëm.

5. Informacioni i folur duhet të ketë një nivel minimal STI-PA prej 0,45, në përputhje me specifikimet e referuara në shtojcën A, indeksi 5. Sistemi i dëgjimit me altoparlant duhet të plotësojë

kërkesat në të gjitha vendet e sediljeve dhe hapësirat e karrigeve me rrota.

4.2.2.8 Ndryshimet e lartësisë

1. Shkallët e brendshme (përveç atyre për akses të jashtëm) duhet të kenë një lartësi maksimale prej 200 mm dhe një thellësi minimale prej 280 mm, të matur në boshitun qendror të shkallëve. Për trenat me dy kate lejohet të zvogëlohet kjo vlerë në 270 mm për shkallët që hyjnë në katin e sipërm dhe të poshtëm.

2. Minimumi, hapi i parë dhe i fundit duhet të tregohen nga një brez kontrasti me një thellësi prej 45 mm deri në 55 mm që shtrihet gjerësia e plotë e shkallëve si në sipërfaqen e përparme ashtu edhe në sipërfaqen e sipërme.

3. Shkallët e përbëra nga më shumë se tre shkallë duhet të jenë të pajisura me parmakë në të dyja anët dhe në dy nivele. Parmaku më i lartë do të vendoset në një lartësi prej 850 mm deri në 1000 mm mbi nivelin e dyshemesë. Parmaku i poshtëm duhet të vendoset në një lartësi prej 500 mm deri në 750 mm mbi nivelin e dyshemesë.

4. Shkallët e përbëra nga një, dy ose tre shkallë duhet të pajisen në të dyja anët me të paktën një parmak ose send tjetër që mund të përdoret për stabilitet personal.

5. Parmakët duhet të jenë në përputhje me pikën 4.2.2.9.

6. Asnjë hap nuk lejohet midis hollit të një dere të jashtme të aksesueshme për karriget me rrota, hapësirës së karrigeve me rrota, një ndarje universale të gjumit dhe tualetit universal, përveç një shiriti të pragut të derës që nuk duhet të kalojë 15 mm në lartësi ose me përjashtim të rastit kur sigurohet një ashensor për të kapërcyer hapin. Ashensori duhet të jetë në përputhje me kërkesat e pikës 5.3.2.10.

7. Për rampat në mjetet hekurudhore, pjerrësia maksimale nuk duhet të kalojë vlerat e mëposhtme:

Tabela 6. Pjerrësia maksimale për rampat në mjetet lëvizëse.

Gjatësia e rampës	Gradient maksimal (gradë)	Gradienti maksimal (%)
Shtigjet midis hollit të një dere të jashtme të aksesueshme për karriget me rrota, hapësirës së karrigeve me rrota, një akomodimi për të fjetur për karriget me rrota dhe tualetit universal		
Deri në 840 mm në karrocet me një kuvertë	6,84	12



Deri në 840 mm në karrocet me dy kate	8,5	15
> 840 mm	3,58	6,25
Zonat e tjera të trenit		
> 1000 mm	6,84	12
600 mm deri në 1000 mm	8,5	15
Më pak se 600 mm	10,2	18
<i>Shënim.</i> Këto pjerrësi duhet të maten kur mjeti është i palëvizshëm në binar të drejtë dhe të nivelit.		

4.2.2.9 Parmakët

1. Të gjithë parmakët e vendosur në një mjet duhet të jenë të rrumbullakëta në seksion me një diametër të jashtëm prej 30 mm deri në 40 mm dhe duhet të kenë një distancë minimale të qartë prej 45 mm në çdo sipërfaqe ngjitur, përveç montimeve të saj.

2. Nëse parmaku është i lakuar, rrezja në pjesën e brendshme të kurbës duhet të jetë së paku 50 mm.

3. Të gjithë parmakët duhet të jenë në kontrast me sfondin e tyre.

4. Dyert e jashtme duhet të pajisen me parmakë në të dyja anët, të vendosura nga brenda sa më afër që të jetë e mundur me murin e jashtëm të mjetit. Përrjashtim mund të bëhet për njërën anë të derës nëse është e pajisur me një pajisje të tillë si një ashensor në bord.

5. Këta parmakë do të jenë:

- parmakë vertikale që do të shtrihen nga 700 mm në 1200 mm mbi prapen e shkallës së parë për të gjitha dyert e jashtme;

- parmakë shtesë në një lartësi ndërmjet 800 mm dhe 900 mm mbi shkallën e parë të përdorshme dhe paralele me pjesën e dalëse të shkallës për portat e dymve me më shumë se dy shkallë hyrjeje.

6. Aty ku pjesa e lirë e rrugës është më e ngushtë se 1000 mm dhe më e gjatë se 2000 mm, do të ketë parmakë ose mbajtëse dore të parashikuara në, ose ngjitur me ndarëset ndërmjet vagonëve për përdorim udhëtarësh.

7. Aty ku hapësira e lirë e kalimit është më e gjerë se ose e barabartë me 1000 mm parmakët, ose mbajtëset duhet të sigurohen në vendkalim.

4.2.2.10 Akomodimi për të fjetur me akses për karrige me rrota

1. Kur një tren është i pajisur me akomodim për të fjetur për udhëtarët, ai duhet të sigurojë një mjet që përmban të paktën një vendqëndrim të aksesueshëm për karriget me rrota.

2. Nëse në një tren ka më shumë se një vagon për gjumë për udhëtarët, në tren duhet të ketë jo më pak se dy akomodime për të fjetur me karrige me rrota.

3. Nëse një mjet hekurudhor ofron strehim të aksesueshëm për karriget me rrota, pjesa e jashtme e derës përkatëse të mjetit dhe derës së akomodimit të aksesueshëm për karriget me rrota duhet të shënohen me një shenjë në përputhje me shtojcën K.

4. Hapësira e brendshme e akomodimit për karriget me rrota duhet të marrë parasysh kërkesat e pikës 4.2.2.6 për veprimet e pritshme nga përdoruesi i karrigës me rrota në akomodimin e fjetjes.

5. Akomodimi i fjetjes duhet të jetë i pajisur me jo më pak se dy pajisje për thirrje ndihmëse, të cilat kur përdoren, do t'i dërgojnë një sinjal një personi që mund të ndërmarrë veprimet e duhura, ata nuk kanë nevojë për komunikim.

6. Ndërveprimi i pajisjeve të thirrjes për ndihmë duhet të jetë siç përcaktohet në pikën 5.3.2.6.

7. Një pajisje për thirrje ndihme duhet të vendoset jo më shumë se 450 mm mbi dyshe, e matur vertikalisht nga sipërfaqja e dyshemesë deri në qendër të komandimit. Ai duhet të jetë i pozicionuar në mënyrë që kontrolli të mund të arrihet nga një person i shtrirë në dyshe.

8. Pajisja tjetër e thirrjes për ndihmë duhet të jetë jo më pak se 600 mm dhe jo më shumë se 800 mm mbi dyshe, e matur vertikalisht në qendër të komandimit.

9. Këto dy pajisje për thirrje ndihme duhet të vendosen në sipërfaqe të ndryshme vertikale të akomodimit të fjetjes.

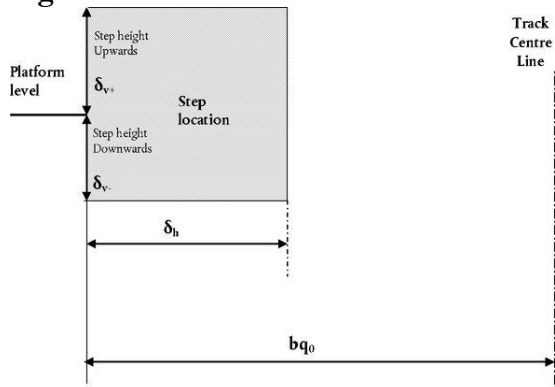
10. Mjetet për thirrje ndihme duhet të jenë të dallueshme nga çdo komandë tjetër brenda dhomës së fjetjes, të jenë të ngjyrosura ndryshe nga pajisjet e tjera të kontrollit dhe në kontrast me sfondin e tyre.

4.2.2.11 Pozicioni i hapit për hyrjen dhe daljen nga mjeti

4.2.2.11.1 Kërkesat e përgjithshme

1. Duhet të demonstrohet se pika e vendosur në pozicionin qendror në prapen e hyrjes të secilës derë hyrjeje udhëtarësh në të dyja anët e një mjeti në gjendje pune me rrota të reja që qëndrojnë në qendër mbi shina, duhet të vendoset brenda sipërfaqes së identifikuar si “vendndodhja e hapave” në figurën 1 më poshtë.

Figura 1



Teksti i imazhit

2. vlerat e bq_0 , δ_h , δ_{v+} dhe δ_{v-} varen nga lloji i platformës ku synohet të ndalojë mjetet lëvizëse. Ato do të jenë si më poshtë:

- bq_0 do të llogaritet bazuar në matësin e trasesë në të cilën synohet të operojë treni në përputhje me specifikimet e referuara në shtojcën A, indeksi 8. Matësit përcaktohen në kapitullin 4.2.3.1;

- δ_h , δ_{v+} dhe δ_{v-} janë përcaktuar në tabelat 7–9.

Tabela 7 për të gjithë mjetet hekurudhore të destinuara për të ndaluar, në funksionim normal, në platforma me lartësi 550 mm:

Tabela 7. Vlerat e δ_h , δ_{v+} dhe δ_{v-} për një platformë 550 mm.

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
Në një rrugë të drejtë në nivel	200	230	160
Në një trase me rreze kthese 300 m	290	230	160

Tabela 8 për të gjithë mjetet hekurudhore të destinuara për të ndaluar, në funksionim normal, në platformat me lartësi 760 mm:

Tabela 8. Vlerat e δ_h , δ_{v+} dhe δ_{v-} për një platformë 760 mm.

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
Në një rrugë të drejtë në nivel	200	230	160
Në një trase me rreze kthese 300 m	290	230	160

Tabela 9 për të gjithë mjetet hekurudhore që synojnë të ndalojnë, në funksionim normal, në të dyja platformat me lartësi 760 mm dhe platformat me lartësi 550 mm, dhe që kanë dy ose më shumë hapa aksesi:

Për një hap, zbatohen vlerat e tabelës 7 më sipër, dhe për hapin tjetër drejt pjesës së brendshme të trenit, zbatohen vlerat e mëposhtme, bazuar në një lartësi nominale të platformës prej 760 mm:

Tabela 9. Vlerat e δ_h , δ_{v+} dhe δ_{v-} për hapin e dytë për një platformë 760 mm

	δ_h mm	δ_{v+} mm	δ_{v-} mm
Në një rrugë të drejtë në nivel	380	230	160
Në një trase me rreze kthese 300 m	470	230	160

3. Dokumentacioni teknik i kërkuar në pikën 4.2.12 përfshin informacion për lartësinë dhe zhvendosjen e platformës teorike që rezultojnë në një hendek vertikal (δ_{v+}) prej 230 mm dhe në një hendek horizontal (δ_h) prej 200 mm nga pika e vendosur në pozicionin qendror të pragut së shkallës më të ulët të nivelit të drejtë të trenit.

4.2.2.11.2 Hapat e hyrjes/daljes

1. Të gjitha shkallët për hyrje dhe dalje nuk duhet të jenë të rrëshqitshme, dhe duhet të kenë një gjerësi të qartë efektive sa gjerësia e derës.

2. Shkallët e brendshme për akses të jashtëm duhet të kenë një thellësi minimale prej 240 mm ndërmjet skajeve vertikale të shkallës dhe një lartësi maksimale prej 200 mm. Lartësia e çdo hapi mund të rritet në një maksimum prej 230 mm nëse mund të demonstron se kjo arrin një reduktim prej një në numrin total të hapave të kërkuar.

3. Lartësia në rritje e çdo hapi duhet të jetë e barabartë.

4. Minimumi hapat e parë dhe të fundit do të tregohen nga një brez kontrasti me një thellësi prej 45 mm deri në 55 mm që shtrihet minimalisht 80%



të gjerësisë së shkallëve në sipërfaqen e sipërme të hapit. Një brez i ngjashëm do të tregojë sipërfaqen e përparme të hapit të fundit kur hyni në njësi.

5. Një shkallë e hyrjes së jashtme, fikse ose e lëvizshme, duhet të ketë një lartësi maksimale prej 230 mm ndërmjet shkallëve dhe një thellësi minimale prej 150 mm.

6. Nëse është vendosur një dërrasë shkallësh dhe është një zgjatim i një pragu dere jashtë mjetit, dhe nuk ka ndryshim në nivel ndërmjet dërrasës së shkallës dhe dyshemesë së mjetit, kjo nuk do të konsiderohet si një shkallë për qëllimet e këtij specifikimi. Një rënie minimale e nivelit, me një maksimum prej 60 mm, ndërmjet sipërfaqes së dyshemesë në pragun e derës dhe asaj të pjesës së jashtme të mjetit, e përdorur për drejtimin dhe mbylljen e derës është gjithashtu e lejueshme dhe nuk duhet të konsiderohet si një shkallë.

7. Qasja në korridorin e mjetit do të arrihet me maksimum 4 hapa nga të cilët njëri mund të jetë i jashtëm.

8. Mjetet hekurudhore që synojnë të ndalojnë, në funksionim normal, në platformat ekzistuese nën lartësinë 380 mm dhe që kanë dyert e hyrjes së udhëtarëve mbi platformë, nuk duhet të jenë në përputhje me pikat 2 dhe 5 më sipër nëse mund të demonstron se kjo arrin një shpërndarje më të barabartë të lartësisë së shkallëve.

4.2.2.12 Ndhimat për hipje

1. Duhet të sigurohet magazinim i sigurt për të siguruar që mjetet ndihmëse të hipjes, duke përfshirë rampat portative, të mos prekin karrigen me rrota të udhëtarit ose mjetin hekurudhor ose të paraqesin ndonjë rrezik për udhëtarët në rast ndalimi të papritur.

2. Llojet e mëposhtme të mjeteve ndihmëse për hipjen mund të jenë të pranishme në mjetet hekurudhore sipas rregullave të përcaktuara në pikën 4.4.3.

4.2.2.12.1 Hap i lëvizshëm dhe pllakë urë

1. Një hap i lëvizshëm është një pajisje e tërhequr e integruar në tren më e ulët se niveli i pragut të

derës, plotësisht automatik dhe i aktivizuar në lidhje me sekuenat e hapjes/mbylljes së derës.

2. Një pllakë lidhëse është një pajisje e tërhequr e integruar në tren sa më afër nivelit të pragut të derës, plotësisht automatike dhe e aktivizuar në lidhje me sekuenat e hapjes/mbylljes së derës.

3. Në rastin e shkallës së lëvizshme ose pllakës së urës që shtrihet përtej asaj të lejuar nga rregullat e matjes, treni duhet të jetë i ndaluar ndërkohë që hapi ose pllaka zgjatet.

4. Zgjatja e shkallës së lëvizshme ose pllakës së urës duhet të përfundojë përpara se hapja e derës të lejojë kalimin e udhëtarëve dhe anasjelltas, heqja e shkallës ose pllakës mund të fillojë vetëm kur hapja e derës nuk lejon më asnjë kalim të udhëtarëve.

5. Shkallët e lëvizshme dhe pllakat lidhëse duhet të jenë në përputhje me kërkesat e pikës 5.3.2.8.

4.2.2.12.2 Rampa në bord

1. Një rampa në bord është një pajisje që pozicionohet midis pragut të derës së trenit dhe platformës. Mund të jetë manual, gjysmëautomatik ose automatik.

2. Rampat në bord duhet të jenë në përputhje me kërkesat e pikës 5.3.2.9.

4.2.2.12.3 Ashensori në bord

1. Një ashensor në bord është një pajisje e integruar në hyrjen e një treni që duhet të jetë në gjendje të kapërcejë diferencën maksimale të lartësisë midis dyshemesë së trenit dhe platformës së stacionit ku operohet.

2. Kur ashensori është në pozicionin e vendosur, porta e derës duhet të ketë një gjerësi minimale të përdorshme sipas pikës 4.2.2.3.2.

3. Ashensorët në bord duhet të jenë në përputhje me kërkesat e pikës 5.3.2.10.

4.3 Specifikimet funksionale dhe teknike të ndërveprimeve

4.3.1 Ndërveprimet me nënsistemin e infrastrukturës

Tabela 10. Ndërveprimi me nënsistemin e infrastrukturës.

TSI PRM		INF TSI	
Parametri	Pika	Parametri	Pika
Pozicioni i hapit për hyrjen dhe daljen e trenit	4.2.2.11	Platformat	4.2.9
Raste specifike për pozicionin e hapit për hyrjen dhe daljen e trenit	7.3.2.6	Raste specifike rreth platformave	7.7

4.3.2 Ndërveprimet me nënsistemin e mjeteve hekurudhore

Tabela 11. Ndërveprimet me nënsistemin e mjeteve hekurudhore.

TSI PRM		TAP TSI	
Parametri	Pika	Parametri	Pika
Nënsistemi i mjeteve hekurudhore	4.2.2	Artikuj që lidhen me udhëtarët	4.2.5

4.3.3 Ndërveprimet me nënsistemin e aplikacioneve telematike për udhëtarët

Tabela 12. Ndërveprimet me nënsistemin e aplikacioneve telematike për udhëtarët.

TSI PRM		TAP TSI	
Parametri	Pika	Parametri	Pika
Aksesueshmëria në stacion		Trajtimi i informacionit, në lidhje me transportin dhe ndihmën e personave me aftësi të kufizuara dhe personave me lëvizshmëri të zvogëluar.	4.2.6
Ndihmë për të hipur dhe zbritur në tren	4.4.1		
Ndihmë për të hipur dhe zbritur në tren	4.4.2	Trajtimi i informacionit, në lidhje me transportin dhe ndihmën e personave me aftësi të kufizuara dhe personave me lëvizshmëri të zvogëluar.	4.2.6
Qasja dhe rezervimi	4.4.2	Trajtimi i disponueshmërisë/rezervimit.	4.2.9
Informacioni vizual	4.2.1.10	Trajtimi i dhënies së informacionit në zonën e stacionit.	4.2.12
Informacioni i folur	4.2.1.11	Trajtimi i dhënies së informacionit në zonën e stacionit.	4.2.12
Informacioni i klientit	4.2.1.7	Trajtimi i dhënies së informacionit në zonën e trenit.	4.2.13

4.4 Rregullat e funksionimit

Rregullat e mëposhtme të funksionimit nuk janë pjesë e vlerësimit të nënsistemeve.

Kjo TSI nuk specifikon rregullat e funksionimit për evakuimin në rast situatash të rrezikshme, vetëm kërkesat teknike përkatëse. Qëllimi i kërkesave teknike për infrastrukturën dhe mjetet hekurudhore është të lehtësojë evakuimin për të gjithë, përfshirë personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar.

4.4.1 Nënsistemi i infrastrukturës

Në zbatim të kërkesave thelbësore në seksionin 3, rregullat e funksionimit specifike për nënsistemin e infrastrukturës, në lidhje me aksesueshmërinë për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar janë si më poshtë:

- Të përgjithshme

Administratori i infrastrukturës ose administratori i stacionit duhet të ketë një politikë të shkruar për të garantuar që të gjithë personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar të kenë akses në infrastrukturën e udhëtarëve në çdo kohë operationale, në përputhje me kërkesat teknike të kësaj TSI-je. Për më tepër, politika duhet të jetë në përputhje me politikën e çdo sipërmarrjeje hekurudhore që mund të dëshirojë të përdorë lehtësirat (referojuni pikës 4.4.2) sipas rastit. Politika zbatohet përmes ofrimit të informacionit kryesor për personelin, procedurat dhe trajnimet. Politika e infrastrukturës përfshin, por pa u kufizuar, në rregullat e funksionimit për situatat e mëposhtme:

- Aksesueshmëria në stacion

Rregullat e funksionimit bëhen për të siguruar që informacioni në lidhje me nivelin e aksesit të të gjitha stacioneve është i disponueshëm.

- Stacionet pa staf – Bileta për udhëtarët me shikim të dëmtuar

Rregullat e funksionimit shkruhen dhe zbatohen në lidhje me stacionet pa staf ku bazohen makinat shitëse për shitjen e biletave (referojuni pikës 4.2.1.8). Në situata të tilla, një mjet alternativ biletash, i aksesueshëm për udhëtarët me shikim të dëmtuar, duhet të jetë gjithmonë i disponueshëm (për shembull, lejimi i blerjes ose në tren ose në destinacion).

- Kontrolli i biletave – Kontroll i automatizuar

Në rastet kur kontrolli i automatizuar përdoren për kontrollin e biletave, duhet të zbatohen rregullat operative, ku personave me aftësi të kufizuara dhe personave me lëvizshmëri të reduktuar u ofrohet akses paralel përmes pikave të tilla të kontrollit. Ky akses special do të lejojë përdoruesit e karrigeve me rrota dhe mund të kontrollohet nga stafi ose të jetë automatik.

- Ndriçimi i platformave

Lejohet që ndriçimi të fiket në platformat ku nuk pritet asnjë tren.

- Informacioni vizual dhe i folur – Arritja e korrektesisë

Rregullat e funksionimit zbatohen për të siguruar lidhjen korrekte midis informacionit thelbësor vizual dhe atij të folur (referojuni pikave 4.2.1.10 dhe



4.2.1.11). Stafi që bën njoftimet duhet të ndjekë procedurat standarde për të arritur lidhjen korrekte të informacionit thelbësor.

Reklamat nuk duhet të kombinohen me informacionin e itinerarit.

Shënim. Informacioni i përgjithshëm për shërbimet e transportit publik nuk do të konsiderohet si reklamë për qëllimet e kësaj pike.

- Sistemi i informacionit me zë të udhëtarëve sipas kërkesës

Kur informacioni me zë nuk ofrohet nëpërmjet një sistemi në një stacion (referojuni pikës 4.2.1.11), rregullat e funksionimit zbatohen për të siguruar një sistem informacioni alternativ, ku udhëtarët janë në gjendje të marrin të njëjtin informacion në mënyrë dëgjimore në stacion (p.sh. një shërbim informacioni telefonik me personel ose të automatizuar).

- Platforma – Zona Operacionale e ndihmës për hipjen në karrige me rrota

Sipërmarrja hekurudhore dhe administratori i infrastrukturës ose i stacionit përcaktojnë së bashku zonën(t) në platformën ku ka të ngjarë të përdoret objekti, duke marrë parasysh variacionet e përbërjes së trenit.

Rregullat operative zbatohen për të përcaktuar, aty ku është e mundur, pikën e ndalimit të trenave sipas vendndodhjes së kësaj (ose këtyre) zonave operative.

- Siguria e mjeteve ndihmëse manuale dhe me motor për hipjen në karrige me rrota

Rregullat e operimit zbatohen në lidhje me funksionimin e mjeteve ndihmëse në hipje nga personeli i stacionit (referojuni pikës 4.2.1.14).

Një rregull operativ zbatohet në lidhje me përdorimin nga stafi i pengesës së lëvizshme të sigurisë të vendosur në ashensorët e karrigeve me rrota (referojuni pikës 4.2.1.14).

Rregullat operative zbatohen për të garantuar që personeli të jetë në gjendje të përdorë në mënyrë të sigurt rampat e hipjes, në lidhje me vendosjen, sigurimin, ngritjen, uljen dhe pushimin (referojuni pikës 4.2.1.14).

- Ndhimë për të hipur dhe zbritur në tren

Rregullat operative zbatohen për të siguruar që personeli të jetë i vetëdijshëm se personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar mund të kenë nevojë për ndihmë për të hipur dhe zbritur në tren, dhe do ta ofrojnë një ndihmë të tillë nëse kërkohet.

Kushtet në të cilat ofrohet ndihma për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar përcaktohen në udhëzimin nr. 15, datë 14.12.2023, “Për shërbimet publike të transportit hekurudhor të udhëtarëve”.

- Kalim në nivel i mbikëqyrur i binarëve

Aty ku lejohet kalimi në nivel i mbikëqyrur i binarëve, duhet të zbatohen rregullat e funksionimit për të siguruar që personeli në vendkalimet e shiritit në nivel të mbikëqyrur t’u japë asistencën e duhur personave me aftësi të kufizuara dhe personave me lëvizshmëri të reduktuar, duke përfshirë treguesin se kur është e sigurt të kalosh trasenë.

4.4.2 Nën sistemi i mjeteve hekurudhore

Në zbatim të kërkesave thelbësore në seksionin 3, rregullat e funksionimit specifike për nën sistemin e mjeteve hekurudhore, në lidhje me aksesueshmërinë për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar janë, si më poshtë:

- Të përgjithshme

Sipërmarrja hekurudhore duhet të ketë një politikë të shkruar për të garantuar aksesin e mjeteve hekurudhore të udhëtarëve në të gjitha kohërat operative, në përputhje me kërkesat teknike të kësaj TSI-je. Për më tepër, politika duhet të jetë në përputhje me politikën e administratorit të infrastrukturës ose administratorit të stacionit (referojuni pikës 4.4.1) sipas rastit. Politika do të zbatohet përmes ofrimit të informacionit të mjaftueshëm për personelin, procedurat dhe trajnimet. Politika e mjeteve hekurudhore përfshin, por pa u kufizuar, në rregulla funksionimi për situatat e mëposhtme:

- Qasja dhe rezervimi i vendeve me përparësi

Ekzistojnë dy kushte të mundshme, në lidhje me vendet e klasifikuara si ‘përparësi’: i. i rezervuar; dhe ii. i rezervuar (referojuni pikës 4.2.2.1.2). Në rastin i. rregullat e funksionimit do t’u drejtohen udhëtarëve të tjerë (d.m.th. sigurimi i sinjalistikës) duke u kërkuar atyre që të sigurojnë që t’u jepet përparësi të gjithë personave me aftësi të kufizuara dhe personave me lëvizshmëri të reduktuar që përkufizohen si të pranueshëm për të përdorur ndenjëse të tilla dhe se vendet e zëna prioritare duhet të hiqen sipas rastit. Në rastin ii. rregullat e funksionimit do të zbatohen nga sipërmarrja hekurudhore për të siguruar që sistemi i rezervimit të biletave të jetë i barabartë, në lidhje me personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri



të reduktuar. Rregulla të tilla do të sigurojnë që ndenjëset me përparësi të jenë fillimisht të disponueshme për rezervim vetëm nga personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar deri në një periudhë të caktuar ndërprerjeje përpara nisjes. Pas kësaj periudhe kohore, vendet me përparësi do të vihen në dispozicion të gjithë udhëtarëve, duke përfshirë personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të kufizuar.

- Transporti i qenve ndihmës

Do të vendosen rregullat e funksionimit për të siguruar që personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar me një qen ndihmës nuk do të tarifohen shtesë.

- Qasja dhe rezervimi i hapësirave të karrigeve me rrota

Rregullat prioritare të aksesit dhe rezervimit të ndenjëseve zbatohen edhe për hapësirat e karrigeve me rrota, me përparësi vetëm përdoruesit e karrigeve me rrota. Për më tepër, rregullat e funksionimit do të parashikojnë i. personat shoqëruar të par rezervuar; ose ii. të rezervuar të ulur ngjitur ose përballë hapësirës së karrigeve me rrota.

- Qasja dhe rezervimi i ndarjeve universale të gjumit

Rregullat e rezervimit të ndenjëseve me përparësi zbatohen edhe për ndarjet universale të gjumit (referojuni pikës 4.2.2.10). Megjithatë, rregullat operative do të parandalojnë zënien e par rezervuar të ndarjeve universale të gjumit (d.m.th. rezervimi i avancuar do të jetë gjithmonë i nevojshëm).

- Ekuipazhi i trenit – aktivizimi i dyerve të jashtme

Do të zbatohen rregullat operative, në lidhje me procedurën për aktivizimin e dyerve të jashtme nga ekuipazhi i trenit për të garantuar sigurinë e të gjithë udhëtarëve, përfshirë personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar (referojuni pikës 4.2.2.3.2).

- Thirrni për ndihmë për pajisje ndihmëse në hapësirën e karrigeve me rrota, tualete universale ose akomodime të aksesueshme për karriget me rrota

Rregullat operative do të zbatohen për të siguruar reagimin dhe veprimin e duhur nga stafi në rast të aktivizimit të pajisjes për thirrje për ndihmë (referojuni paragrafëve 4.2.2.2, 4.2.2.5 dhe 4.2.2.10). Përgjigjja dhe veprimi nuk duhet të jenë të njëjta sipas origjinës së thirrjes për ndihmë.

- Udhëzime zanore të sigurisë në rast emergjence

Do të zbatohen rregullat operative, në lidhje me transmetimin e udhëzimeve të sigurisë zanore tek udhëtarët në rast emergjence (referojuni pikës 4.2.2.7.4). Këto rregulla përfshijnë natyrën e udhëzimeve dhe transmetimin e tyre.

- Informacion vizual dhe zanor – Kontrolli i reklamave

Detajet e linjës në të cilin operon treni do të jenë të disponueshme (sipërmarrja hekurudhore do të vendosë mënyrën në të cilën jepet ky informacion).

Reklamat nuk duhet të kombinohen me informacionin e rrugës.

Shënim. Informacioni i përgjithshëm për shërbimet e transportit publik nuk do të konsiderohet si reklamë për qëllimet e kësaj pike.

- Sistemet automatike të informacionit – Korrigjimi manual i informacionit të pasaktë ose të gabuar

Do të zbatohen rregullat operative për vlefshmërinë dhe aftësinë për të korrigjuar informacionin automatik të gabuar nga ekuipazhi i trenit (referojuni pikës 4.2.2.7).

- Rregullat për tregimin e destinacionit përfundimtar dhe ndalesës së radhës

Do të zbatohen rregullat operative për të siguruar që ndalesa e radhës të lajmërohet jo më vonë se 2 minuta përpara ngjarjes (referojuni pikës 4.2.2.7).

- Rregullat për përbërjen e trenit për t'i bërë pajisjet ndihmëse për hipjen në karrige me rrota të përdorshme sipas rregullimit të platformave

Rregullat e funksionimit do të zbatohen për të marrë parasysh ndryshimet e përbërjes së trenave, në mënyrë që zonat e sigurta të funksionimit për mjetet ndihmëse për hipjen në karrige me rrota të mund të përcaktohen në lidhje me pikën e ndalimit të trenave.

- Siguria e mjeteve ndihmëse manuale dhe me motor për hipjen në karrige me rrota

Rregullat e operimit do të zbatohen në lidhje me funksionimin e mjeteve ndihmëse për hipje nga personeli i trenit dhe i stacionit. Në rastin e pajisjeve manuale, procedurat duhet të sigurojnë që të kërkohej përpjekje minimale fizike nga personeli. Në rastin e pajisjeve me energji elektrike, procedurat duhet të sigurojnë funksionim të sigurt nga veprimi emergjent në rast të humbjes së energjisë. Një rregull operativ duhet të zbatohet në lidhje me përdorimin nga stafi i trenit ose i stacionit të pengesës së lëvizshme të sigurisë të vendosur në ashensorët e karrigeve me rrota.



Rregullat operative do të zbatohen për të siguruar që personeli i trenit dhe i stacionit të jetë në gjendje të operojë në mënyrë të sigurt rampat e hipjes, në lidhje me vendosjen, sigurimin, ngritjen, uljen dhe vendosjen.

- Ndhimë për të hipur dhe zbritur në tren

Do të zbatohen rregullat operative për të siguruar që personeli të jetë i vetëdijshëm se personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar mund të kenë nevojë për ndihmë për të hipur dhe zbritur në tren dhe do të ofrojnë një ndihmë të tillë nëse kërkohet.

Platforma – Zona operative dhe ndihmës për hipjen në karrige me rrota

Sipërmarrja hekurudhore dhe administratori i infrastrukturës ose administratori i stacionit duhet të përcaktojnë së bashku zonën në platformë ku objekti ka të ngjarë të përdoret dhe duhet të demonstrojnë vlefshmërinë e tij. Kjo zonë duhet të jetë në përputhje me platformat ekzistuese ku treni ka të ngjarë të ndalojë.

Si pasojë e sa më sipër, pika e ndalimit të trenit në disa raste do të rregullohet për të përmbushur këtë kërkesë.

Do të zbatohen rregullat operative për të marrë parasysh variacionet e përbërjes së trenave (referojuni pikës 4.2.1.12) në mënyrë që pika e ndalimit të trenave të mund të përcaktohet në lidhje me zonat operative të ndihmës për hipje.

- Metoda e urgjencës për të vendosur pllakë lidhëse të lëvizshme

Do të zbatohen rregullat operative për vendosjen emergjente ose vendosjen e pllakës lidhëse në rast të ndërprerjes së energjisë.

- Kombinimet operative të mjeteve hekurudhore në përputhje dhe jo në përputhje me këtë TSI

Kur formohet një tren nga një përzierje e mjeteve hekurudhore të përputhshme dhe të papajtueshme, duhet të zbatohen procedura operative për të siguruar që në tren të sigurohen një minimum prej dy hapësirash për karriget me rrota në përputhje me këtë TSI. Nëse ka tualete në tren, duhet të sigurohet që përdoruesit e karrigeve me rrota të kenë akses në një tualet universal.

Nën kombinime të tilla të mjeteve hekurudhore, duhet të ekzistojnë procedura për të siguruar që informacioni vizual dhe zanor i linjës është i disponueshëm në të gjitha mjetet.

Pranohet që sistemet dinamike të informacionit dhe hapësira e karrigeve me rrota/tualeti

universal/thirrja e akomodimit me karrige me rrota për pajisjet ndihmëse mund të mos jenë plotësisht funksionale kur punoni në formacione të tilla.

- Formimi i trenave nga mjete individuale në përputhje me këtë TSI

Kur mjetet që janë vlerësuar individualisht në përputhje me pikën 6.2.7 formohen në një tren, duhet të krijohen procedura operative për të siguruar që treni i plotë përputhet me pikën 4.2 të kësaj TSI-je.

4.4.3 Sigurimi i mjeteve ndihmëse për hipje dhe ofrimi i ndihmës

Administratori i infrastrukturës ose administratori i stacionit dhe sipërmarrja hekurudhore do të bien dakord për sigurimin dhe menaxhimin e ndihmave për hipje, si dhe ofrimin e asistencës dhe transportit alternativ, me qëllim që të përcaktohet se cila palë është përgjegjëse për funksionimin e mjeteve ndihmëse. Administratori i infrastrukturës (ose administratori(ët) e stacionit) dhe sipërmarrja hekurudhore duhet të sigurojnë që ndarja e përgjegjësisë për të cilat bien dakord të jetë zgjidhja e përgjithshme më e zbatueshme.

Këto marrëveshje përcaktojnë:

- platformat e stacionit ku duhet të operohet një ndihmë për hipje nga administratori i infrastrukturës ose administratori i stacionit dhe mjetet hekurudhore për të cilat do të përdoret;

- platformat e stacionit ku duhet të operohet një ndihmë për hipje nga sipërmarrja hekurudhore dhe mjetet hekurudhore për të cilat do të përdoret;

- mjetet hekurudhore ku duhet të sigurohet dhe operohet një ndihmë për hipjen nga sipërmarrja hekurudhore dhe platforma e stacionit ku do të përdoret;

- mjetet hekurudhore ku duhet të sigurohet ndihma për hipjen nga sipërmarrja hekurudhore dhe të operohet nga administratori i infrastrukturës ose administratori i stacionit, dhe platformat e stacionit ku do të përdoret;

- kushtet për ofrimin e transportit alternativ kur:

- platforma nuk mund të arrihet përmes një rruge pa pengesa; ose

- nuk mund të ofrohet asistencë për vendosjen e një ndihme për hipjen midis platformës dhe mjeteve hekurudhore.

4.5 Rregullat e mirëmbajtjes

4.5.1 Nën sistemi i infrastrukturës

Administratori i infrastrukturës ose administratori i stacionit duhet të ketë procedura që

përfshijnë ofrimin e ndihmës alternative për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar gjatë mirëmbajtjes, zëvendësimit ose riparimit të objekteve që janë për përdorim të personave me aftësi të kufizuara dhe personave me aftësi të reduktuara.

4.5.2 Nën sistemi i mjeteve hekurudhore

Nëse një objekt që është përfshirë për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar bëhet me defekt (kjo përfshin shenjat prekëse), ndërmarrja hekurudhore duhet të sigurojë që ka procedura që objekti të riparohet ose zëvendësohet brenda 6 ditëve të punës nga raportimi i ndodhisë.

4.6 Kualifikimet profesionale

Kualifikimet profesionale të personelit që kërkohen për funksionimin dhe mirëmbajtjen e infrastrukturës ose nën sistemeve të mjeteve hekurudhore, sipas fushëveprimit teknik të përcaktuar në pikën 1.1 dhe sipas pikës 4.4 që jep listën e rregullave operative, të lidhura me këtë TSI, janë si më poshtë:

Trajnimi profesional i personelit që kryen detyrat e shoqërimit të trenave, ofrimin e shërbimit dhe ndihmës për udhëtarët në një stacion dhe shitjen e biletave do të përfshijë temën e ndërgjegjësimit dhe barazisë për aftësinë e kufizuar, duke përfshirë nevojat specifike të të gjithë personave me aftësi të kufizuara dhe personave me aftësi të reduktuara.

Trajnimi profesional i inxhinierëve dhe drejtuesve, përgjegjës për mirëmbajtjen dhe funksionimin e infrastrukturës ose mjeteve hekurudhore, do të përfshijë temën e ndërgjegjësimit dhe barazisë për aftësinë e kufizuar, duke përfshirë nevojat specifike të të gjithë personave me aftësi të kufizuara dhe personave me lëvizshmëri të reduktuar.

4.7 Kushtet e shëndetit dhe sigurisë

Nuk ka asnjë kërkesë specifike në objektin e kësaj TSI-je, në lidhje me kushtet e shëndetit dhe sigurisë së personelit të kërkuar për funksionimin e infrastrukturës ose nën sistemit të mjeteve hekurudhore dhe as për zbatimin e TSI-së.

4.8 Regjistrat e infrastrukturës dhe mjeteve lëvizëse

4.8.1 Regjistri i infrastrukturës

Karakteristikat e infrastrukturës që duhet të regjistrohen në “Regjistrin e infrastrukturës hekurudhore” do të renditen në regjistrin e mjeteve hekurudhore.

4.8.2 Regjistri i mjeteve hekurudhore

Karakteristikat e mjeteve hekurudhore që duhet të regjistrohen në “Regjistrin Evropian të llojeve të autorizuar të automjeteve” do të renditen në regjistrin e mjeteve hekurudhore.

5. Përbërësit e ndërveprimit

5.1 Përkufizimi

Sipas pikës 51, të nenit 5, të Kodit, “përbërësit e ndërveprimit” janë çdo përbërës elementar, grup përbërësish, disa pjesë ose një tërësi pjesësh të pajimeve të përfshira ose që synohen për t’u përfshirë në një nën sistem, nga të cilët varet direkt ose indirekt ndërveprimi i sistemit hekurudhor, përfshirë edhe objektet materiale dhe jomateriale, siç është softueri.

5.2 Zgjidhje inovative

Siç thuhet në pikën 4.1 të kësaj TSI-je, zgjidhjet inovative mund të kërkojnë specifikime të reja dhe/ose metoda të reja vlerësimi. Këto specifikime dhe metoda vlerësimi do të zhvillohen me procesin e përshkruar në nenin 6 të rregullores.

5.3 Lista dhe karakteristikat e përbërësve

Përbërësit e ndërveprimit mbulohen nga dispozitat përkatëse të Kodit dhe janë renditur më poshtë.

5.3.1 Infrastruktura

Artikujt e mëposhtëm janë identifikuar si përbërës të ndërveprimit për infrastrukturën:

5.3.1.1. Ekranet

1. Ekranet duhet të jenë të madhësisë për të treguar emrat e stacioneve individuale ose fjalët e mesazheve. Emri i çdo stacioni, ose fjalët e mesazheve, do të shfaqet për një minimum prej 2 sekondash.

2. Nëse përdoret një ekran lëvizës (ose horizontal ose vertikal), çdo fjalë e plotë duhet të shfaqet për një minimum prej 2 sekondash dhe shpejtësia e lëvizjes horizontale nuk duhet të kalojë 6 karaktere për sekondë.

3. Ekranet do të projektohen dhe vlerësohen për një zonë përdorimi të përcaktuar nga distanca maksimale e shikimit sipas formulës së mëposhtme:

Distanca e leximit në mm e ndarë me 250 = madhësia e shkronjave (për shembull: 10 000 mm/250 = 40 mm).

5.3.1.2 Rampat e platformës

1. Rampat do të projektohen dhe vlerësohen për një zonë përdorimi të përcaktuar nga boshllëku maksimal vertikal që mund të kapërcejnë brenda një pjerrësi maksimale prej 18%.



2. Rampat duhet të akomodojnë një karrige me rrota me karakteristika të detajuara në shtojcën M.

3. Rampat duhet të përballojnë një peshë prej të paktën 300 kg, të vendosura në qendër të pajisjes të shpërndarë në një sipërfaqe prej 660 mm me 660 mm.

4. Nëse rampa funksionon me energji elektrike, ajo duhet të përfshijë një metodë të funksionimit manual nëse rryma ndërpritet.

5. Sipërfaqja e rampës duhet të jetë rezistente ndaj rrëshqitjes dhe duhet të ketë një gjerësi të qartë efektive prej të paktën 760 mm.

6. Rampat që kanë një gjerësi të qartë më të vogël se 1 000 mm duhet të kenë skaje të ngritura në të dyja anët për të parandaluar rrëshqitjen e rrotave të ndihmës lëvizëse.

7. Mbështetjet në të dyja skajet e rampës duhet të jenë të pjerrëta dhe nuk duhet të jenë më të larta se 20 mm. Ata duhet të kenë breza paralajmërues rreziku të kundërta.

8. Rampa duhet të jetë e pajisur me një mekanizëm për vendosjen e sigurt të rampës në mënyrë që të mos jetë subjekt i zhvendosjes kur përdoret për hipje ose zbritje.

9. Rampa duhet të pajiset me shenja kontrasti.

5.3.1.1.3 Ashensorët e platformës

1. Ashensorët do të projektohen dhe vlerësohen për një zonë përdorimi të përcaktuar nga boshllëku maksimal vertikal që mund të kapërcejnë.

2. Ashensorët duhet të akomodojnë një karrige me rrota me karakteristika të detajuara në shtojcën M.

3. Ashensorët duhet të përballojnë një peshë prej të paktën 300 kg, të vendosur në qendër të pajisjes të shpërndarë në një sipërfaqe prej 660 mm me 660 mm.

4. Sipërfaqja e platformës së ngritjes duhet të jetë rezistente ndaj rrëshqitjes.

5. Në nivelin e sipërfaqes, platforma e ngritjes duhet të ketë një gjerësi minimale të pastër prej 800 mm dhe një gjatësi prej 1 200 mm. Sipas shtojcës M, një gjatësi shtesë prej 50 mm do të jetë e disponueshme për këmbët mbi një lartësi prej 100 mm mbi platformën e ashensorit, duke marrë parasysh orientimet brenda dhe jashtë të përdoruesit të karriges me rrota.

6. Pllaka lidhëse që kapërcen hendekun midis platformës së ashensorit dhe dyshemesë së karrocës duhet të ketë një gjerësi minimale prej 760 mm.

7. Aty ku sigurohet, çdo kontroll për vendosjen, uljen në nivelin e tokës, ngritjen dhe vendosjen e ashensorit duhet të kërkojë presion të vazhdueshëm manual nga operatori dhe nuk duhet të lejojë një sekuençë të gabuar të ngritjes kur platforma e ashensorit është e zënë.

8. Ashensori duhet të përfshijë një metodë vendosjeje, uljeje në nivelin e tokës me një banor në ashensor dhe ngritjes dhe vendosjes së ashensorit bosh nëse fuqia e ashensorit stakohet.

9. Asnjë pjesë e platformës së ashensorit nuk duhet të lëvizë me një shpejtësi më të madhe se 150 mm/sekondë gjatë uljes dhe ngritjes së një udhëtari dhe nuk duhet të kalojë 600 mm/sekondë gjatë vendosjes ose grumbullimit (përveç nëse ashensori vendoset ose punon manualisht).

10. Nxitimi maksimal i platformës së ngritjes horizontale dhe vertikale kur është i zënë duhet të jetë 0,3 g.

11. Platforma e ashensorit duhet të jetë e pajisur me barriera për të parandaluar që ndonjë nga rrotat e një karrigeje me rrota të rrokulliset nga platforma e ashensorit gjatë funksionimit të saj.

12. Një pengesë e lëvizshme ose veçori e natyrshme e projektimit duhet të parandalojë që një karrige me rrota të rrokulliset nga skaji më afër mjetit derisa ashensori të jetë në pozicionin e tij plotësisht të ngritur.

13. Secila anë e platformës së ngritjes, e cila shtrihet përtej mjetit në pozicionin e saj të ngritur, duhet të ketë një pengesë me lartësi minimale 25 mm. Barriera të tilla nuk duhet të ndërhyjnë në manovrimin brenda ose jashtë rreshtit.

14. Barriera e skajit të ngarkimit (barriera e jashtme) e cila funksionon si një rampë ngarkimi kur ashensori është në nivelin e tokës, duhet të jetë i mjaftueshëm kur ngrihet ose mbyllet, ose duhet të sigurohet një sistem shtesë, për të parandaluar një karrige me rrota me rrota që të kalojë mbi të ose ta mposhtë atë.

15. Ashensori duhet të lejojë orientimin brenda dhe jashtë të përdoruesit të karriges me rrota.

16. Ashensori duhet të pajiset me shenja të kundërta.

5.3.2 Mjetet hekurudhore

Termat e mëposhtëm janë identifikuar si përbërës të ndërveprimit për mjetet hekurudhore.



5.3.2.1 Ndërveprimi i pajisjes së kontrollit të derës

1. Një pajisje e kontrollit të derës duhet të ketë tregues vizual, mbi ose rreth saj kur aktivizohet dhe duhet të funksionojë me pëllëmbën e dorës, duke ushtruar një forcë jo më të madhe se 15 N.

2. Ai duhet të identifikohet me prekje (për shembull: shenja prekëse); ky identifikim do të tregojë funksionalitetin.

5.3.2.2 Tualete standarde dhe universale, parametra të përbashkët

1. Qendra e çdo doreze të derës, bllokimit ose pajisjes së kontrollit të derës në pjesën e jashtme, ose të brendshme të ndarjes së tualetit duhet të vendoset në një minimum prej 800 mm dhe një maksimum prej 1 100 mm mbi pragun e derës së tualetit.

2. Një tregues vizual dhe i prekshëm (ose i dëgjueshëm) duhet të jepet brenda dhe jashtë tualetit për të treguar kur një derë është mbyllur.

3. Çdo pajisje e kontrollit të derës dhe pajisje të tjera brenda ndarjes së tualetit (përveç objekteve për ndërrimin e pelenave të foshnjës dhe pajisjeve të thirrjes për ndihmë) duhet të funksionojnë duke ushtruar një forcë jo më të madhe se 20 N.

4. Çdo pajisje kontrolli, duke përfshirë sistemin e shpëlarjes, duhet të jetë në kontrast me sipërfaqen e sfondit dhe duhet të identifikohet me prekje.

5. Informacioni i qartë dhe i saktë për funksionimin e çdo pajisjeje kontrolli duhet të sigurohet duke përdorur piktograme dhe duhet të jetë i prekshëm.

6. Sedilja dhe kapaku i tualetit dhe çdo parmak duhet të jenë në kontrast me sfondin.

5.3.2.3 Tuallet standard

1. Një tuallet standard nuk është projektuar që të jetë i aksesueshëm nga një përdorues i karriges me rrota.

2. Gjerësia minimale e përdorimit të derës duhet të jetë 500 mm.

3. Një parmak i fiksuar vertikal dhe/ose horizontal sipas pikës 4.2.2.9 duhet të sigurohet ngjitur me sediljen e tualetit dhe lavamanit.

5.3.2.4 Tuallet universal

1. Një tuallet universal është një tuallet i projektuar për t'u përdorur nga të gjithë pasagjerët duke përfshirë të gjithë personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të zvogëluar.

2. Zona e përdorimit të një tualeti universal përcaktohet nga metoda e përdorur për vlerësimin e tij (A ose B sipas pikës 6.1.3.1).

3. Dera e hyrjes në tualet duhet të sigurojë një gjerësi minimale të qartë të përdorshme prej 800 mm. Kur dera është automatike ose gjysmëautomatike, duhet të jetë e mundur të hapet pjesërisht në mënyrë që të lejohet ndihmësi i përdoruesit të karriges me rrota të largohet dhe të rihyjë në modulin e tualetit.

4. Pjesa e jashtme e derës duhet të shënohet me një shenjë, në përputhje me shtojcën N.

5. Brenda ndarjes së tualetit duhet të ketë hapësirë të mjaftueshme për të mundësuar manovrimin e një karrigeje me rrota, siç përcaktohet në shtojcën M, në një pozicion që lejon transferimin anësor dhe diagonal të personit të karriges me rrota në ndenjësen e tualetit.

6. Duhet të ketë një hapësirë minimale prej 700 mm përpara ndenjëses së tualetit që duhet të ndjekë profilin e ndenjëses.

7. Një parmakë horizontale që përputhet me kërkesat e pikës 4.2.2.9 duhet të sigurohet në secilën anë të ndenjëses së tualetit që shtrihet të paktën deri në skajin e përparmë të ndenjëses së tualetit.

8. Parmaku në anën e aksesueshme të karriges me rrota duhet të jetë i varur në mënyrë të tillë që të mundësojë një transferim të papenguar për përdoruesin e karriges me rrota nga dhe në ndenjësen e tualetit.

9. Sipërfaqja e ndenjëses së tualetit, kur ulet, duhet të jetë në një lartësi prej 450 mm deri në 500 mm mbi nivelin e dyshemesë.

10. Të gjitha lehtësitë duhet të jenë lehtësisht të aksesueshme për një përdorues të karriges me rrota.

11. Kabina e tualetit duhet të pajiset me jo më pak se dy pajisje ndihmëse për thirrje, të cilat, kur operohen, do t'i dërgojnë një sinjal një personi që mund të ndërmarrë veprimet e duhura; ata nuk kanë nevojë të fillojnë një komunikim.

12. Ndërfaqja e pajisjeve të thirrjes për ndihmë duhet të jetë siç përcaktohet në pikën 5.3.2.6.

13. Një pajisje për thirrje për ndihmë duhet të vendoset jo më shumë se 450 mm mbi dysheme, e matur vertikalisht nga sipërfaqja e dyshemesë deri në qendër të komandimit. Ai duhet të jetë i pozicionuar në mënyrë që kontrolli të mund të arrihet nga një person i shtrirë në dysheme.

14. Pajisja tjetër e thirrjes për ndihmë duhet të jetë jo më pak se 800 mm dhe jo më shumë se 1 100 mm mbi dysheme, e matur vertikalisht në qendër të komandimit.



15. Këto dy pajisje ndihmëse për thirrje duhet të vendosen në sipërfaqe të ndryshme vertikale të kabinës në mënyrë që ato të mund të arrihen nga një sërë pozicionesh.

16. Kontrolli i pajisjeve të thirrjes për ndihmë duhet të jetë i dallueshëm nga çdo kontroll tjetër brenda tualetit, të jetë i ngjyrosur ndryshe nga pajisjet e tjera të kontrollit dhe në kontrast me sfondin e tyre.

17. Nëse ofrohet një tavolinë ndërrimi e pelenave për fëmijë, në pozicionin e ulur sipërfaqja e saj e përdorshme duhet të jetë ndërmjet 800 mm dhe 1 000 mm mbi nivelin e dyshemesë.

5.3.2.5 Tavolinë për ndërrimin e pelenave për bebe

1. Sipërfaqja e përdorshme e tavolinës së ndërrimit të pelenave të foshnjës duhet të jetë minimalisht 500 mm e gjerë dhe 700 mm e gjatë.

2. Ai duhet të projektohet për të parandaluar rrëshqitjen e padashur të një foshnjeje, nuk duhet të ketë skaje të mprehta dhe duhet të jetë në gjendje të mbajë një ngarkesë minimale prej 80 kg.

3. Duhet të jetë e mundur të vendoset në pozicionin e vendosur vetëm me njërën dorë, duke përdorur një forcë jo më të madhe se 25 N.

5.3.2.6 Ndërveprimi i pajisjes së thirrjes për ndihmë

Një pajisje për thirrje për ndihmë duhet:

1. Të tregohet me një shenjë me sfond të gjelbër ose të verdhë (sipas specifikimeve të referuara në shtojcën A, indeksi 10) dhe një simbol të bardhë, që përfaqëson një zile ose një telefon; shenja mund të jetë në butonin ose kornizën ose në një piktogram të veçantë;

2. Përfshijnë simbole prekëse;

3. Të lëshojë një tregues vizual dhe të dëgjueshëm për përdoruesin se është përdorur;

4. Jepni informacion shtesë operativ nëse është e nevojshme;

5. Të jetë i operueshëm nga pëllëmba e dorës së një personi dhe të mos kërkojë një forcë më të madhe se 30 N për të vepruar.

5.3.2.7 Ekranet e brendshme dhe të jashtme

1. Emri i çdo stacioni (i cili mund të jetë i shkurtuar) ose fjalët e mesazheve, do të shfaqet për një minimum prej 2 sekondash.

2. Nëse përdoret një ekran me lëvizje (horizontal ose vertikal), çdo fjalë e plotë duhet të shfaqet për një minimum prej 2 sekondash dhe shpejtësia e

lëvizjes horizontale nuk duhet të kalojë një mesatare prej 6 karaktere për sekondë.

3. Shkronjat e përdorura për tekste duhet të jenë lehtësisht të lexueshme.

4. Shkronjat e mëdha dhe numrat e përdorur në ekranet e jashtme duhet të kenë një lartësi minimale prej 70 mm në ekranet e përparme dhe 35 mm në ekranet anësore.

5. Ekranet e brendshme do të projektohen dhe vlerësohen për një zonë përdorimi të përcaktuar nga distanca maksimale e shikimit sipas formulës së mëposhtme:

Tabela 13. Zona e përdorimit të ekraneve të brendshme për mjetet hekurudhore.

Largësia e leximit	Lartësia e shkronjave dhe numrave të mëdhenj
< 8 750 mm	(distanca e leximit/250) mm
8 750 deri në 10 000 mm	35 mm
> 10 000 mm	(distanca e leximit/285) mm

5.3.2.8 Mjetet ndihmëse për hipje: shkallë të lëvizshme dhe pllaka urë

1. Një shkallë e lëvizshme ose pllakë urë duhet të projektohet dhe vlerësohet për një zonë përdorimi të përcaktuar nga gjerësia e portës së derës që mund të përshtatet.

2. Forca mekanike e pajisjes duhet të jetë sipas specifikimeve të referuara në shtojcën A, indeksi 11.

3. Duhet të instalohet një mekanizëm i përshtatshëm për të siguruar qëndrueshmërinë e pajisjes në pozicionin e vendosur dhe të tërhequr.

4. Sipërfaqja e pajisjes duhet të jetë rezistente ndaj rrëshqitjes dhe duhet të ketë një gjerësi të qartë efektive sa gjerësia e portës.

5. Pajisja duhet të jetë e pajisur me zbulimin e pengesave sipas specifikimeve të referuara në shtojcën A, indeksi 11.

6. Pajisja duhet të inkorporojë një metodë vendosjeje dhe vendosjeje nëse fuqia në shkallë dështon.

5.3.2.9 Mjetet ndihmëse për hipje: rampa në bord

1. Rampat do të projektohen dhe vlerësohen për një zonë përdorimi të përcaktuar nga boshllëku maksimal vertikal që mund të kapërcejnë brenda një pjerrësi maksimale prej 18%.

2. Rampat duhet të përballojnë një peshë prej të paktën 300 kg, të vendosura në qendër të rampës së shpërndarë në një sipërfaqe prej 660 mm me 660 mm.



3. Një rampë e hyrjes duhet të pozicionohet manualisht nga personeli ose të vendoset në mënyrë gjysmëautomatike me mjete mekanike, të operuara nga personeli ose nga pasagjeri.

4. Nëse rampa funksionon me energji elektrike, ajo duhet të inkorporojë një metodë të funksionimit manual nëse rryma dështon.

5. Sipërfaqja e rampës duhet të jetë rezistente ndaj rrëshqitjes dhe duhet të ketë një gjerësi të qartë efektive prej të paktën 760 mm.

6. Rampat që kanë një gjerësi të qartë më të vogël se 1 000 mm duhet të kenë skaje të ngritura në të dyja anët për të parandaluar rrëshqitjen e rrotave të ndihmës lëvizëse.

7. Mbështetjet në të dyja skajet e rampës duhet të jenë të pjerrëta dhe nuk duhet të jenë më të larta se 20 mm. Ata duhet të kenë breza paralajmërues rreziku të kundërta.

8. Kur përdoret për hipje ose zbritje, rampa duhet të sigurohet në përdorim në mënyrë që të mos jetë subjekt i zhvendosjes gjatë ngarkimit ose shkarkimit.

9. Një rampë gjysmëautomatike duhet të pajiset me një pajisje të aftë për të ndaluar lëvizjen e asaj hapi nëse buza e përparme e saj bie në kontakt me ndonjë gjë ose person ndërsa pllaka është në lëvizje.

10. Rampa duhet të pajiset me shenja kontrasti.

5.3.2.10 Ndihma për hipjen: ashensorët në bord

1. Ashensorët do të projektohen dhe vlerësohen për një zonë përdorimi të përcaktuar nga boshllëku maksimal vertikal që mund të kapërcejnë.

2. Sipërfaqja e platformës së ngritjes duhet të jetë rezistente ndaj rrëshqitjes. Në nivelin e sipërfaqes, platforma e ngritjes duhet të ketë një gjerësi minimale të pastër prej 760 mm dhe një gjatësi prej 1 200 mm. Sipas shtojcës M, një gjatësi shtesë prej 50 mm do të jetë e disponueshme për këmbët mbi një lartësi prej 100 mm mbi platformën e ashensorit, duke marrë parasysh orientimet brenda dhe jashtë të përdoruesit të karriges me rrota.

3. Pllaka lidhëse që kapërcen hendekun midis platformës së ashensorit dhe dyshemesë së karrocës duhet të ketë një gjerësi minimale prej 720 mm.

4. Ashensori duhet të përballojë një peshë prej të paktën 300 kg, e vendosur në qendër të platformës së ashensorit të shpërndarë në një sipërfaqe prej 660 mm me 660 mm.

5. Aty ku sigurohet, çdo kontroll për vendosjen, uljen në nivelin e tokës, ngritjen dhe vendosjen e

ashensorit duhet të kërkojë presion të vazhdueshëm manual dhe nuk duhet të lejojë një sekuençë të gabuar të ngritjes kur platforma e ashensorit është e zënë.

6. Ashensori duhet të përfshijë një metodë vendosjeje, uljeje në nivelin e tokës me një banor ashensori dhe ngritjes dhe vendosjes së ashensorit të zbrazët nëse fuqia e ashensorit dështon.

7. Asnjë pjesë e platformës së ashensorit nuk duhet të lëvizë me një shpejtësi më të madhe se 150 mm/sekondë gjatë uljes dhe ngritjes së një pasagjeri dhe nuk duhet të kalojë 600 mm/sekondë gjatë vendosjes ose grumbullimit (përveç nëse ashensori vendoset ose vendoset manualisht).

8. Nxitimi maksimal i platformës së ngritjes horizontale dhe vertikale kur është i zënë duhet të jetë 0,3 g.

9. Platforma e ashensorit duhet të jetë e pajisur me barriera për të parandaluar që ndonjë nga rrotat e një karrigeje me rrota të rrokulliset nga platforma e ashensorit gjatë funksionimit të saj.

10. Një pengesë e lëvizshme ose veçori e natyrshme e projektimit duhet të parandalojë që një karrige me rrota të rrokulliset nga skaji më afër mjetit derisa ashensori të jetë në pozicionin e tij plotësisht të ngritur.

11. Secila anë e platformës së ngritjes, e cila shtrihet përtej mjetit në pozicionin e saj të ngritur, duhet të ketë një pengesë me lartësi minimale 25 mm. Barriera të tilla nuk duhet të ndërhyjnë në manovrimin brenda ose jashtë rreshtit.

12. Barriera e skajit të ngarkimit (barriera e jashtme) e cila funksionon si një rampë ngarkimi kur ashensori është në nivelin e tokës, duhet të jetë i mjaftueshëm kur ngrihet ose mbyllet, ose duhet të sigurohet një sistem shtesë, për të parandaluar një karrige me rrota me rrota që të kalojë mbi të ose ta mposht atë.

13. Ashensori duhet të lejojë orientimin brenda dhe jashtë të përdoruesit të karriges me rrota.

14. Ashensori duhet të pajiset me shenja të kundërta.

6. Vlerësimi i konformitetit dhe/ose përshtatshmërisë për përdorim

Modulet për procedurat për vlerësimin e konformitetit, përshtatshmërisë për përdorim dhe verifikimin KE janë përshkruar në Kod.



6.1 Përbërësit e ndërveprueshmërisë

6.1.1 Vlerësimi i konformitetit

Një deklaratë KE e konformitetit ose përshtatshmërisë për përdorim, në përputhje aktet ligjore në fuqi, do të hartohet nga prodhuesi ose përfaqësuesi i tij i autorizuar i vendosur në bashkim përpara se të vendosë një përbërës ndërveprueshmërie në treg.

Vlerësimi i konformitetit të një përbërësi të ndërveprueshmërisë duhet të bëhet sipas modulit(ve) të përshkruara të atij përbërësi të veçantë të specifikuar në pikën 6.1.2 të kësaj TSI-je.

6.1.2 Aplikimi i moduleve

Modulet për certifikimin EC të konformitetit të përbërësve të ndërveprueshmërisë janë renditur në tabelën e mëposhtme:

Tabela 14. Modulet për certifikimin EC të konformitetit të përbërësve të ndërveprueshmërisë

Moduli AC	Kontrolli i brendshëm i prodhimit
Moduli CA1	Kontrolli i brendshëm i prodhimit plus verifikimi i produktit me ekzaminim individual
Moduli CA2	Kontrolli i brendshëm i prodhimit plus verifikimi i produktit në intervale të rastësishme
Moduli CB	Ekzaminimi i tipit EC
Moduli CC	Përputhshmëria me llojin bazuar në kontrollin e brendshëm të prodhimit
CD e modulit	Përputhshmëria me llojin bazuar në sistemin e menaxhimit të cilësisë së procesit të prodhimit
Moduli CF	Përputhshmëria me llojin bazuar në verifikimin e produktit
Moduli CH	Konformiteti i bazuar në sistemin e menaxhimit të cilësisë së plotë
Moduli CH1	Konformiteti i bazuar në sistemin e plotë të menaxhimit të cilësisë plus ekzaminimin e projektimit
Moduli CV	Vërtetimi i llojit sipas përvojës në shërbim (përshtatshmëria për përdorim)

Prodhuesi ose përfaqësuesi i tij i autorizuar i vendosur brenda Bashkimit do të zgjedhë një nga modulet ose kombinimet e moduleve të treguara në tabelën e mëposhtme për përbërësin që do të vlerësohet:

Tabela 15. Kombinimi i moduleve për certifikimin EC të konformitetit të përbërësve të ndërveprueshmërisë

Pika e kësaj shtojce	Përbërësit që do të vlerësohen	Moduli AC	Moduli CA1 ose CA2 (*)	Moduli CB +CC	Moduli CB +CD	Moduli CB +CF	Moduli CH (*)	Moduli CH1
5.3.1.1	Shfaq		X	X	X		X	X
5.3.1.2 dhe 5.3.1.3	Rampat e platformës dhe ashensorët e platformës		X		X	X	X	X
5.3.2.1	Ndërfaqja e pajisjes së kontrollit të derës	X		X			X	
5.3.2.2, 5.3.2.3 dhe 5.3.2.4	Modulët e tualetit		X	X	X		X	X
5.3.2.5	Tavolinë për ndërrimin e pelenave për bebe	X		X			X	
5.3.2.6	Thirrje për pajisje ndihmëse	X		X			X	
5.3.2.7	Ekrane të brendshme dhe të jashtme		X	X	X		X	X
5.3.2.8 deri në 5.3.2.10	Pajisjet e hipjes		X		X	X	X	X

Kur një procedurë e veçantë do të përdoret për vlerësimin, kjo specifikohet në pikën 6.1.3.

6.1.3 Procedurat e veçanta të vlerësimit

6.1.3.1 Moduli universal i tualetit

Hapësira brenda ndarjes së tualetit që mundëson manovrimin e një karrigeje me rrota, siç përcaktohet në shtojcën M, në një pozicion që lejon transferimin anësor dhe diagonal të personit të karriges me rrota në ndenjësën e tualetit, do të vlerësohet duke përdorur metodën A të përshkruar në specifikimin e referuar në shtojcën A, indeksi 9.

Përndryshe, kur metoda A nuk mund të përdoret, lejohet të përdoret metoda B e përshkruar në specifikimin e referuar në shtojcën A, indeksi 9. Ky lejim parashikohet vetëm në rastet e mëposhtme:

- mjetet ku gjerësia e disponueshme e dyshemesë është më e ngushtë se 2 400 mm;
- mjetet lëvizëse ekzistuese kur rinovohen ose përmirësohen.

6.1.3.2 Moduli i tualetit dhe moduli universal i tualetit

Kur një modul tualeti ose një modul tualeti universal nuk është ndërtuar si një ndarje e pavarur, karakteristikat e tij mund të vlerësohen në nivelin e nënsistemit.



6.2 Nën sistemet

6.2.1 Verifikimi KE (i përgjithshëm)

Procedurat e verifikimit KE që do të zbatohen për nënsistemet përshkruhen në Kod.

Procedura e verifikimit të KE-së do të kryhet sipas moduleve(ve) të përcaktuara në pikën 6.2.2 të kësaj TSI-je.

Për nënsistemin e infrastrukturës, nëse aplikanti demonstroi se testet ose vlerësimet e një nënsistemi ose pjesëve të një nënsistemi janë të njëjta ose kanë qenë të suksesshme për aplikimet e mëparshme të një projekti, organi i notifikuar do të marrë në konsideratë rezultatet e këtyre testeve dhe vlerësimeve për verifikimin KE.

Procesi i miratimit dhe përmbajtja e vlerësimit përcaktohen ndërmjet aplikantit dhe një organi të notifikuar sipas kërkesave të përcaktuara në këtë TSI dhe në përputhje me rregullat e përcaktuara në seksionin 7 të kësaj TSI-je.

6.2.2 Procedurat për verifikimin KE të një nënsistemi (module)

Modulët për verifikimin KE të nënsistemeve janë renditur në tabelën e mëposhtme:

Tabela 16. Modulët për verifikimin KE të nënsistemeve.

Moduli SB	Ekzaminimi i tipit EC
Moduli SD	Verifikimi KE i bazuar në sistemin e menaxhimit të cilësisë së procesit të prodhimit
Moduli SF	Verifikimi KE i bazuar në verifikimin e produktit
Moduli SG	Verifikimi KE i bazuar në verifikimin e njësisë
Moduli SH1	Verifikimi KE i bazuar në sistemin e plotë të menaxhimit të cilësisë plus ekzaminimi e projektimit

Aplikanti do të zgjedhë një nga modulët ose kombinimet e moduleve të treguara në tabelën 17.

Tabela 17. Kombinimi i moduleve për verifikimin KE të nënsistemeve.

Nënsistemi që do të vlerësohet	Moduli SB+SD	Moduli SB+SF	Moduli SG	Moduli SH1
Nënsistemi i mjeteve lëvizëse	X	X		X
Nënsistemi i infrastrukturës			X	X

Karakteristikat e nënsistemit që do të vlerësohen gjatë fazave përkatëse tregohen në shtojcën E të kësaj TSI-je, tabela E.1 për nënsistemin e infrastrukturës dhe tabela E.2 për nënsistemin e mjeteve lëvizëse. Aplikanti duhet të konfirmojë që çdo nënsistem i prodhuar është në përputhje me llojin.

6.2.3 Procedurat e veçanta të vlerësimit

6.2.3.1 Sedilje për transferimin e karrocave

Vlerësimi i kërkesës për sigurimin e sediljeve të transferimit do të konsistojë vetëm në verifikimin që ato janë të pranishme dhe të pajisura me mbështetëse të lëvizshme krahu. Në veçanti, mënyra e transferimit nuk do të vlerësohet.

6.2.3.2 Pozicioni i hapit për hyrjen dhe daljen e mjetit

Kjo kërkesë do të vërtetohet me anë të llogaritjes duke përdorur vlerat nominale të vizatimit të konstruksionit të mjetit dhe vlerat nominale të platformës ose platformave përkatëse ku mjetet hekurudhore synojnë të ndalojnë. Fundi i jashtëm i dyshemesë në derën e hyrjes së udhëtarëve do të konsiderohet si një shkallë.

6.2.4 Zgjidhjet teknike që japin supozimin e konformitetit në fazën e projektimit

Në lidhje me këtë TSI, nënsistemi i infrastrukturës mund të konsiderohet si një asamble e përbërë nga një varg nën komponentësh të përsëritur si:

- ambiente parkimi;
- dyert dhe hyrjet, pengesat transparente me shënjimin e tyre;
- treguesit e sipërfaqes së ecjes me prekje, informacione prekëse përgjatë rrugëve pa pengesa;
- rampa dhe shkallë me parmakë;
- montimi dhe nxjerrja në pah e mobilie;
- sportelet e biletave ose informacionit;
- makinat e shitjes dhe kontrollit të biletave;
- informacion vizual: tabela, piktograme, informacion dinamik;
- platformat, duke përfshirë skajet dhe qoshtet, strehëzat dhe zonat e pritjes kur ofrohen;
- kalimet e trasesë në nivel.

Për ata nën komponent të nënsistemit të infrastrukturës, supozimi i konformitetit mund të vlerësohet në fazën e projektimit përpara dhe në mënyrë të pavarur nga ndonjë projekt specifik. Një



deklaratë e ndërmjetme e verifikimit do të lëshohet nga një organ i autorizuar në fazën e projektimit.

6.2.5 Vlerësimi i mirëmbajtjes

Një organ i notifikuar është përgjegjës për përpilimin e dosjes teknike, që përmban dokumentacionin e kërkuar për funksionim dhe mirëmbajtje.

Organi i autorizuar verifikon vetëm që të sigurohet dokumentacioni i kërkuar për funksionimin dhe mirëmbajtjen, siç përcaktohet në pikën 4.5 të kësaj TSI-je. Organit të notifikuar nuk i kërkohej të verifikojë informacionin që përmban dokumentacionin i ofruar.

6.2.6 Vlerësimi i rregullave operative

Sipërmarrjet hekurudhore dhe administratorët e infrastrukturës duhet të demonstrojnë përputhjen me kërkesat operationale të kësaj TSI-je brenda sistemit të tyre të menaxhimit të sigurisë kur aplikojnë për çdo certifikatë sigurie ose autorizim sigurie të re ose të ndryshuar.

Për qëllime të kësaj TSI-je, organi i autorizuar nuk verifikon asnjë rregull operational, edhe nëse ato janë të renditura në pikën 4.4.

6.2.7 Vlerësimi i njësive të destinuara për t'u përdorur në funksionimin e përgjithshëm

Kur mjetet hekurudhore furnizohen si mjete individuale dhe jo në njësi fikse, mjete të tilla do të vlerësohen në përputhje me pikat përkatëse të kësaj TSI-je, duke pranuar që jo çdo mjet i tillë do të ketë hapësira për karrige me rrota, pajisje të aksesueshme për karriget me rrota ose një tualet universal.

Zona e përdorimit për sa i përket llojit të mjeteve hekurudhore, e cila, së bashku me njësinë që do të vlerësohet, siguron që treni të jetë plotësisht në përputhje me TSI-në, nuk verifikohet nga organi i notifikuar.

Pasi një njësi e tillë të ketë marrë autorizimin për t'u vënë në shërbim, është përgjegjësi e sipërmarrjes hekurudhore të sigurohet që, kur formohet treni me mjete të tjera të përputhshme, të respektohet pika 4.2 e kësaj TSI-je në nivel treni, sipas rregullave të përcaktuara në pikën 4.2.2.5 të TSI OPE (përbërja e trenit).

7. Zbatimi i TSI-së

7.1 Zbatimi i kësaj TSI-je në infrastrukturën e re dhe mjetet hekurudhore

7.1.1 Infrastruktura e re

Kjo TSI është e zbatueshme për të gjitha stacionet e reja në objektin e saj.

Kjo TSI nuk zbatohet për stacionet e reja të cilave u është dhënë tashmë leje ndërtimi ose që janë subjekt i një kontrate për punime ndërtimi, e cila është ose e nënshkruar ose në fazën përfundimtare të procedurës së tenderimit në datën e aplikimit të kësaj TSI-je. Gjithsesi, në raste të tilla, TSI PRM 2008 duhet të zbatohet brenda fushëveprimit të tij të përcaktuar. Për ato projekte stacionesh, ku PRM TSI 2008 do të duhet të zbatohet, është e lejueshme (por jo e detyrueshme) përdorimi i versionit të rishikuar, tërësisht ose për seksione të veçanta; në rast aplikimi të kufizuar në seksione të veçanta, aplikanti duhet të justifikojë dhe dokumentojë që kërkesat e zbatueshme mbeten të qëndrueshme, dhe kjo duhet të miratohet nga organi i autorizuar.

Kur stacionet e mbyllura për një kohë të gjatë për shërbimin e pasagjerëve vihen sërish në shërbim, kjo mund të trajtohet si rinovim ose përmirësim sipas pikës 7.2.

Në të gjitha rastet e ndërtimit të një stacioni të ri, drejtuesi i stacionit duhet të organizojë konsultime me subjektet përgjegjëse për menaxhimin e lagjes, për të mundësuar plotësimin e kërkesave të aksesueshmërisë jo vetëm në stacion, por edhe për aksesin në stacion. Në rastin e stacioneve multimodale, autoritetet e tjera të transportit duhet gjithashtu të konsultohen për qasje në dhe nga hekurudha dhe mënyra të tjera të transportit.

7.1.2 Mjetet hekurudhore të reja

Kjo TSI është e zbatueshme për të gjitha njësitë e mjeteve hekurudhore në objektin e saj, të cilat vihen në shërbim pas datës së zbatimit të kësaj TSI-je, përveç rasteve kur zbatohen pikat 7.1.1.2 “Faza e tranzicionit” dhe 7.1.3.1 (Nënsistemi i mjeteve hekurudhore) të TSI-së.

7.2 Zbatimi i kësaj TSI-je në infrastrukturën ekzistuese dhe mjetet hekurudhore

7.2.1 Hapat e kalimit gradual në sistemin e synuar

Kjo TSI zbatohet për nënsistemet kur ato rinovohen ose përmirësohen.

Kjo TSI nuk zbatohet për stacionet e rinovuara ose të përmirësuara, të cilave u është dhënë tashmë një leje ndërtimi ose që janë subjekt i një kontrate për punime ndërtimi, e cila është ose e nënshkruar ose në fazën përfundimtare të procedurës së tenderimit në datën e aplikimit të kësaj TSI.

Kjo TSI nuk zbatohet për mjetet hekurudhore të rinovuara ose të përmirësuara, të cilat i nënshtrohen një kontrate tashmë të nënshkruar ose në fazën

përfundimtare të procedurës së tenderimit në datën e zbatimit të kësaj TSI-je.

Për infrastrukturën ekzistuese dhe mjetet hekurudhore, qëllimi kryesor i TSI është arritja e përputhshmërisë me TSI-n nëpërmjet identifikimit dhe eliminimit progresiv të pengesave ekzistuese për aksesueshmërinë.

Shtetet anëtare sigurojnë që organizohen inventarët e aseteve dhe miratojnë plane zbatimi për të arritur qëllimin e kësaj rregulloreje.

7.2.1.1 Inventari i aseteve – infrastruktura

7.2.1.1.1 Arkitektura funksionale dhe teknike

Funksionet e inventarit të aseteve përbëhen nga:

1. Identifikimi i pengesave dhe barrierave ekzistuese ndaj aksesit;
2. Ofrimi i informacionit praktik për përdoruesit;
3. Monitorimin dhe vlerësimin e progresit në aksesueshmërinë.

Arkitektura për shkëmbimin e të dhënave të aksesueshmërisë është parashikuar në urdhrin e MIE-s nr. 302, datë 27.11.2024.

Për formatimin dhe shkëmbimin e të dhënave të aksesueshmërisë do të zbatohen standardet e mëposhtme:

1. CEN/TS 16614-1:2014 Transporti publik – Rrjeti dhe shkëmbimi i orarit (NeTEx) – Pjesa 1: Format i shkëmbimit të topologjisë së rrjetit të transportit publik 2014-05-14;

2. EN 12896-1:2016 Transporti publik. Modeli i të dhënave të referencës. Konceptet e zakonshme (Transmodel).

Për përdorimin e caktuar të synuar, një profil specifik i harmonizuar i transmodelit siç parashikohet në dokumentet teknike të referuara në shtojcën O, indeksi 1.

7.2.1.1.2. Rregullat për futjen dhe vetëvlerësimin e të dhënave të aksesueshmërisë

Rregullat për futjen dhe vetëvlerësimin e të dhënave të aksesueshmërisë do të jenë si më poshtë:

1. Subjektet që mbledhin të dhënat e aksesueshmërisë, në lidhje me aktivet nuk duhet të jenë të pavarura nga administrimi i përditshëm i këtyre aseteve;

2. Gjatë mbledhjes së parë të të dhënave të aksesueshmërisë gjendja e konformitetit të stacioneve me këtë TSI mund të inventarizohet si e pavlerësuar;

3. Kur një stacion ose elemente të tij, i nënshtrohet një përmirësimi, rinovimi ose çdo lloj pune të parashikuar nga një plan kombëtar zbatimi

për këtë TSI, të dhënat përkatëse të aksesueshmërisë do të përditësohen, duke përfshirë gjendjen e konformitetit me këtë TSI, sipas rastit;

4. Gjendja e konformitetit me këtë TSI mund të përditësohet siç përshkruhet në pikën 6.2.4 të kësaj TSI;

5. Funksioni i pajisjes nuk ka nevojë të inventarizohet.

Një mjet për mbledhjen e të dhënave, mënyrat e funksionimit të të cilit përshkruhen në dokumentet teknike të përmendura në shtojcën O, indeksi 2, do të vihet në dispozicion nga Komisioni.

Përndryshe, aty ku ekzistojnë të dhëna të strukturuar të aksesueshmërisë dhe mund të konvertohen në profilin e harmonizuar, ato të dhëna mund të transferohen pas konvertimit. Metodologjia për konvertimin e të dhënave ekzistuese të aksesueshmërisë dhe protokoli i komunikimit parashikohen në dokumentet teknike të referuara në shtojcën O, indeksi 3.

7.2.1.1.3 Rregullat për konsultim

Udhëzime të përgjithshme:

1. Publiku do të jetë në gjendje të aksesojë informacionin nga një faqe interneti publike e organizuar nga Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore;

2. Autoriteti i Sigurisë Hekurudhore do të marrë të gjitha të dhënat e aksesueshmërisë që janë të rëndësishme;

Baza e të dhënave të udhëzime të përgjithshme nuk do të lidhet me bazën e të dhënave të tjera.

7.2.1.1.4 Rregullat për menaxhimin e reagimeve të përdoruesve

Reagimet nga përdoruesit mund të marrin formën e:

1. Reagimet institucionale nga shoqatat e përdoruesve, duke përfshirë organizatat që përfaqësojnë personat me aftësi të kufizuara: strukturat ekzistuese mund të përdoren për aq kohë sa ato përfshijnë përfaqësues nga organizatat e personave me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar dhe pasqyrojnë situatën në një nivel të përshtatshëm, jo domosdoshmërisht në nivel kombëtar. Procedura për dhënien e komenteve nga përdoruesit do të organizohet në mënyrë që të lejojë pjesëmarrjen e këtyre organizatave në baza të barabarta;

2. Reagime individuale: vizitorëve të faqes në internet do t'u ofrohet mundësia për të raportuar informacion të pasaktë në lidhje me të dhënat e aksesueshmërisë, në lidhje me një stacion të caktuar



dhe për të marrë një konfirmim se komenti i tyre është marrë.

Në të dyja situatat, reagimet nga përdoruesit do të merren në konsideratë në mënyrë adekuate nga subjekti(et) përgjegjës për mbledhjen, mirëmbajtjen dhe shkëmbimin e të dhënave.

3. Shtojca e mëposhtme është shtuar.

7.2.2 Zbatimi i kësaj TSI në infrastrukturën ekzistuese

Për infrastrukturën, përputhja me këtë TSI është e detyrueshme për ato pjesë që rinovohen ose përmirësohen. Megjithatë, TSI-ja pranon se, për shkak të karakteristikave të sistemit të trashëguar hekurudhor, përputhshmëria e infrastrukturës ekzistuese mund të arrihet nëpërmjet një përmirësimi gradual të aksesit.

Përveç kësaj qasjeje graduale, sistemi i synuar për infrastrukturën ekzistuese lejon përjashtimet e mëposhtme:

- Në rast se krijohet një rrugë pa pengesa nga urat e këmbësorëve, shkallët dhe metrotë ekzistuese, duke përfshirë dyert, ashensorët dhe makineritë e kontrollit të biletave, respektimi i kërkesave, në lidhje me dimensionet e atyre në lidhje me gjerësinë nuk është i detyrueshëm.

- Pajtuueshmëria me kërkesat në lidhje me gjerësinë minimale të platformës nuk është e detyrueshme për stacionet ekzistuese nëse shkak i mospërputhjes është prania e disa pengesave të platformës (p.sh. kolona strukturore, shkallët, ashensorët, etj.) ose gjurmët ekzistuese që nuk ka gjasa të jenë të lëvizshme.

- Kur një stacion ekzistues, ose një pjesë e tij, është një ndërtesë historike e njohur dhe mbrohet nga ligji kombëtar, lejohet të përshtaten kërkesat e kësaj TSI-je në mënyrë që të mos cenohet ligji kombëtar për mbrojtjen e ndërtesës.

7.2.3 Zbatimi i kësaj TSI-je në mjetet hekurudhore ekzistuese

Për mjetet hekurudhore, përputhshmëria me këtë TSI, për ato pjesë që rinovohen ose përmirësohen, do të jetë siç përshkruhet në shtojcën F.

7.3 Raste specifike

7.3.1 Të përgjithshme

Rastet specifike, siç renditen në pikën 7.3.2, përshkruajnë dispozita të veçanta që nevojiten dhe autorizohen në rrjetë të veçanta.

Këto raste specifike klasifikohen si:

- Rastet 'P': raste 'të përhershme';

- Rastet 'T': raste 'të përkohshme', ku planifikohet që sistemi i synuar të arrihet në të ardhmen.

7.3.2 Lista e rasteve specifike

7.3.2.1 Vendet me përparësi (pika 4.2.2.1)

10% e të gjitha vendeve do të jenë ulëse me përparësi. Në trenat me rezervim vullnetar dhe të detyrueshëm, minimumi 20% e atyre vendeve prioritare duhet të kenë një piktogram, 80% e vendeve të tjera prioritare mund të rezervohen ose rezervohen paraprakisht.

Në trenat pa mundësi rezervimi, të gjitha vendet me përparësi duhet të kenë një piktogram të veçantë sipas pikës 4.2.2.1.2.1.

7.3.2.2 Hapësirat e karrigeve me rrota (pika 4.2.2.2)

Numri i hapësirave të karrigeve me rrota është i kufizuar në dy për çdo njësi që synohet të përdoret në linjat e rrjetit pavarësisht nga gjatësia e saj.

7.3.2.3 Dyert e jashtme (pika 4.2.2.3.2)

Për shkak të kohës së shkurtër të qëndrimit dhe kohës së udhëtimit ndërmjet stacioneve, nuk kërkohet asnjë sinjal zanor kur një derë e hyrjes së udhëtarëve lëshohet për t'u hapur në çdo njësi që synohet të përdoret në linjat e rrjetit.

7.3.2.4 Hapësirat e hapura (pika 4.2.2.6)

Për arsye të matjes së strukturës së kufizuar, lakimit të gjurmës dhe gjerësisë së kufizuar të mjetit si pasojë, lejohet që pika 4.2.2.6 (pika e parë) të respektohet vetëm për aksesin në sediljet prioritare.

Ky rast specifik nuk pengon aksesin e mjeteve hekurudhore në përputhje me TSI-n në rrjetin kombëtar.

7.3.2.5 Ndryshimet në lartësi (pika 4.2.2.8)

Për trenat me dy kate, shkallët e brendshme (përveç atyre për akses të jashtëm) duhet të kenë një lartësi maksimale prej 208 mm dhe një thellësi minimale prej 215 mm, të matur në boshtin qendror të shkallëve.



SHTOJCA A

STANDARDET OSE DOKUMENTET NORMATIVE TË REFERUARA NË KËTË TSI

Indeksi	TSI		Dokument normativ	
	Karakteristikat që duhen vlerësuar	Pika e kësaj shtojce	Dokumenti N°	Dispozitat e detyrueshme
1	Dimensionet e ashensorëve. Sinjalizime me prekje.	4.2.1.2.2 4.2.1.10	EN 81-70:2003+A1:2004	Pika 5.3.1, tabela 1 shtojca E.4.
2	Projektimi i shkallëve lëvizëse dhe shëtitjet lëvizëse.	4.2.1.2.2	EN 115-1:2008+A1:2010	
3	Ndriçimi në platforma.	4.2.1.9	EN 12464-2:2014	Tabela 5.12, me përjashtim të pikave 5.12.16 dhe 5.12.19.
4	Ndriçimi në platforma.	4.2.1.9	EN 12464-1:2011	Pika 5.53.1.
5	Indeksi i transmetimit të të folurit, stacionet dhe mjetet lëvizëse.	4.2.1.11 4.2.2.7.4	EN 60268-16:2011	Shtojca B.
6	Ndriçimi në mjetet lëvizëse.	4.2.2.4	EN 13272:2012	Pika 4.1.2.
7	Shenjat e sigurisë, paralajmërimit, veprimi të detyrueshëm dhe ndalimit.	4.2.2.7.2	ISO 3864-1:2011	Të gjitha.
8	Llogaritja e bq ₀ .	4.2.2.11.1	EN 15273-1:2013	Pika H.2.1.1.
9	Vlerësimi i Modulit të Tualetit Universal.	6.1.3.1	TS 16635:2014	Të gjitha.
10	Përkufizimi i ngjyrave.	5.3.2.6	ISO 3864-1:2011 ISO 3864-4:2011	Kapitulli 11.
11	Forca mekanike e pajisjes së hipjes. Zbulimi i pengesave.	5.3.2.8 5.3.2.8	EN 14752:2014	Pika 4.2.2, pika 5.4.
12	Simboli për shenjë që identifikon zonat e aksesueshme për karriget me rrota.	Shtojca N N.3	ISO 7000:2004 ISO 7001:2007	Simboli 0100, simboli PIPF 006.
13	Simboli për shenjë që tregon sythe induktive.	Shtojca N N.3	ETSI EN 301 462 (2000-03)	4.3.1.2.
14	Rast specifik për Finlandën.	7.3.2.6	EN 15273-2:2013	Shtojca F.

SHTOJCA B

RREGULLI I PËRKOHSHËM I PRIORITIZIMIT PËR PËRMIRËSIMIN/ RINOVIMIN E STACIONEVE

Kur rinovohen ose përmirësohen, stacionet ekzistuese që kanë një fluks ditor udhëtarësh prej 1 000 udhëtarë ose më pak, hipje dhe zbritje i kombinuar, mesatarisht gjatë një periudhe 12-mujore, nuk kërkohet të kenë ashensorë ose rampa ku përndryshe do të ishin të nevojshme për të ofruar një rrugë pa hapa, nëse një stacion tjetër brenda 50 km në të njëjtën rrugë ofron një rrugë plotësisht të pajtueshme. Në rrethana të tilla, dizajni i stacioneve do të përfshijë dispozita për instalimin e ardhshëm të një ashensori dhe/ose rampave për ta bërë stacionin të aksesueshëm për të gjithë personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të reduktuar. Rregullat kombëtare do të zbatohen për organizimin e transportit të personave me aftësi të kufizuara dhe personave me lëvizshmëri të reduktuar me një mjet të aksesueshëm ndërmjet këtij stacioni të paarrtshëm dhe stacionit tjetër të aksesueshëm në të njëjtën rrugë.

SHTOJCA C

INFORMACIONI QË DUHET TË JEPET NË NJË PLAN KOMBËTAR ZBATUES (PKZ)

Konteksti

- Vendosja e skenës (fakte dhe shifra – të dhëna sociale – evolucioni i nevojave të lëvizshmërisë dhe dëmtimet e lëvizshmërisë);
- Sfondi legjislativ;
- Për përpunimin e PKZ-së (shoqatat e konsultuara, autoritetet lokale të transportit të konsultuara, ndërlidhja me PKZ të tjera, etj.).

Gjendja aktuale

- Pasqyrë e inventarëve: stacione;
- Pasqyrë e inventarëve: mjetet hekurudhore;
- Pasqyrë e inventarëve: rregullat operative.

Përkufizimi i një strategjie



- Rregulli i prioritizimit;
- Kriteret sipas të cilave nënsistemet trajtohen në plan.

Mjetet teknike dhe operacionale

- Shtrirja e përmirësimit ose rinovimit të stacioneve dhe mjeteve lëvizëse;
- Të gjitha punët e tjera që synojnë eliminimin e barrierave për aksesueshmërinë të cilat janë jashtë objektit i Kodit;

- Vendosja e masave operacionale (ndihma) për të kompensuar mungesën e mbetur të aksesit.

Financimi

- Referencat e kryqëzuara për marrëveshjet e kontratave në zbatim të Kodit dhe kontratat e shërbimeve publike;

- Burime të tjera.

Përcjellja dhe reagimet

- Përditësimi i inventarit të aseteve dhe krahasimi me objektivat;
- Përditësimi i planit.

SHTOJCA Ç VLERËSIMI I PËRBËRËSVE TË NDËRVEPRUESHMËRISË

Ç.1 Qëllimi

Kjo Shtojcë tregon vlerësimin e konformitetit dhe përshtatshmërisë për përdorim për përbërësit e ndërveprueshmërisë.

Ç.2 Karakteristikat

Karakteristikat e përbërësve të ndërveprimit që do të vlerësohen në faza të ndryshme të projektimit, zhvillimit dhe prodhimit janë shënuar me X në tabelën D.1.

Tabela Ç.1. Vlerësimi i përbërësve të ndërveprueshmërisë.

1	2	3	4	5
Ndërveprueshmëria, përbërësit dhe karakteristikat që duhen vlerësuar	Vlerësimi në fazën vijuese			
	Faza e projektimit dhe zhvillimit		Faza e prodhimit	
	Rishikimi i projektimit dhe/ose ekzaminimi i projektimit	Rishikimi i procesit të prodhimit	Testi i llojit	Verifikimi i konformitetit me llojin
5.3.1.1 Ekrani	X		X	X
5.3.1.2 Rampat e platformës	X		X	X
5.3.1.3 Ashensorët e platformës	X		X	X
5.3.2.1 Ndërfaqja e pajisjes së kontrollit të derës	X		X	X
5.3.2.2 & 5.3.2.3 Tualetet standarde	X		X	X
5.3.2.2 & 5.3.2.4 Tualetet universale	X		X	X
5.3.2.5 Njësi për ndërrimin e pelenave për fëmijë	X		X	X
5.3.2.6 Thirrje për pajisjen e ndihmës	X		X	X
5.3.2.7 Ekrani	X		X	X
5.3.2.8 Hap i lëvizshëm dhe pllakë urë	X		X	X
5.3.2.9 Rampa në bord	X		X	X
5.3.2.10 Ashensori në bord	X		X	X



SHTOJCA D VLERËSIMI I NËNSISTEMEVE

D.1 Qëllimi

Kjo shtojcë tregon vlerësimin e konformitetit të nënsistemeve.

D.2 Karakteristikat dhe modulet

Karakteristikat e nënsistemit që do të vlerësohen në fazat e ndryshme të projektimit, zhvillimit dhe prodhimit janë shënuar me X në tabelën E.1 për nënsistemin e infrastrukturës dhe tabelën E.2 për nënsistemin e mjeteve lëvizëse.

Tabela D.1. Vlerësimi i nënsistemit të infrastrukturës (i ndërtuar dhe furnizuar si një njësi e vetme).

1	2	3
Karakteristikat që duhen vlerësuar	Faza e projektimit dhe zhvillimit	Faza e ndërtimit
	Rishikimi i projektimit dhe/ose ekzaminimi i projektimit	Inspektimi i vendit
Ambiente parkimi për personat me aftësi të kufizuara dhe personat me lëvizshmëri të kufizuar	X	(X) ^(*)
Rrugë pa pengesa	X	(X) ^(*)
Identifikimi i rrugës	X	(X) ^(*)
Dyer dhe hyrje	X	(X) ^(*)
Sipërfaqet e dyshemesë	X	(X) ^(*)
Pengesat transparente	X	(X) ^(*)
Tualete	X	(X) ^(*)
Mobilie dhe pajisje me qëndrim të lirë	X	(X) ^(*)
Biletat/banaku ose makinat shitëse/banaku i informacionit/makina e kontrollit të biletave/rotulla/pikat e ndihmës për klientët	X	(X) ^(*)
Ndriçimi	X	X
Informacion vizual: tabela, piktograme, informacion dinamik	X	(X) ^(*)
Informacion i folur	X	X
Gjerësia e platformës dhe skaji i platformës	X	(X) ^(*)
Fundi i platformës	X	(X) ^(*)
Kalimi i pistave në nivel në stacione	X	(X) ^(*)

Tabela D.2. Vlerësimi i nënsistemit të mjeteve lëvizëse (të ndërtuara dhe të furnizuara si produkte serike).

1	2	3	4
Karakteristikat që duhen vlerësuar	Faza e projektimit dhe zhvillimit	Lloji test	Faza e prodhimit
	Rishikimi i projektimit dhe/ose ekzaminimi i projektimit		Test rutinë
Vendet			
Gjeneral	X	X	
Vendet me përparësi të përgjithshme	X		
Vende me një drejtim	X	X	
Rregullimi i sediljeve përballë	X	X	
Hapësirat e karrigeve me rota	X	X	
Dyer			
Gjeneral	X	X	
Dyert e jashtme	X	X	
Dyert e brendshme	X	X	
Ndriçimi		X	
Tualete	X		
Qartë	X		
Informacioni i klientit			
Gjeneral	X	X	
Sinjalizime, piktograme dhe informacione prekëse	X	X	
Informacion vizual dinamik	X	X	
Informacion i dëgjueshëm dinamik	X	X	
Ndryshimet e lartësisë	X		
Parmakë	X	X	
Akomodimi për të fjetur me akses për karrige me rota	X	X	
Pozicioni i hapit për hyrjen dhe daljen e automjetit			
Kërkesat e përgjithshme	X		
Hapat e hyrjes/daljes	X		
Mjetet ndihmëse për hipje	X	X	X

^(*) Do të sigurohen vizatime të ndërtuara ose do të kryhet një inspektim në terren kur realizimi ndryshon nga rregullat e projektimit ose vizatimet që janë ekzaminuar.



SHTOJCA DH RINOVIMI OSE PËRMIRËSIMI I MJETEVE HEKURUDHORE

Kur mjetet hekurudhore rinovohen ose përmirësohen, duhet të jenë në përputhje me kërkesat e kësaj TSI-je. Pajtueshmëria me përmbajtjen e kësaj TSI-je nuk është e detyrueshme në rastet e mëposhtme:

Strukturat

Përputhshmëria nuk është e detyrueshme nëse puna do të kërkonte ndryshime strukturore në portalet e dyerve (të brendshme ose të jashtme), kornizat e poshtme, shtyllat e dyerve, shasinë e trenit, mbrojtëset anësore, ose në përgjithësi nëse puna do të kërkonte rivlerësim të integritetit strukturor të trenit.

Vendet

Pajtueshmëria me pikën 4.2.2.1, në lidhje me dorezat e kapjes së sediljeve është e detyrueshme vetëm nëse strukturat e sediljeve rinovohen ose përmirësohen brenda një treni të tërë.

Pajtueshmëria me pikën 4.2.2.1.2, në lidhje me dimensionet e sediljeve prioritare dhe përreth është e detyrueshme vetëm nëse plani i ndenjësive ndryshohet brenda një treni të tërë dhe kjo mund të arrihet pa reduktuar kapacitetin ekzistues të trenit. Në rrethanat e fundit do të sigurohet numri maksimal i vendeve me përparësi, duke ruajtur kapacitetin ekzistues.

Pajtueshmëria me kërkesat, në lidhje me hapësirën e kokës mbi ndenjëset prioritare nuk është e detyrueshme nëse faktori kufizues është një raft bagazhesh që nuk ndryshohet strukturisht gjatë punës së rinovimit ose përmirësimit.

Hapësirat e karrigeve me rrota

Sigurimi i hapësirave për karriget me rrota kërkohet vetëm kur paraqitja e ndenjësive është ndryshuar brenda një formacioni të plotë treni. Megjithatë, nëse dera e hyrjes, ose hapësirat e hapura, nuk mund të modifikohen për të mundësuar aksesin e karrigeve me rrota, nuk duhet të sigurohet një hapësirë për karriget me rrota nëse shtrirja e ndenjësive është ndryshuar. Hapësirat e karrigeve me rrota të krijuara në një tren ekzistues lejohen të rregullohen sipas shtojcës I, figura I4.

Sigurimi i mjeteve të thirrjes për ndihmë në pozicionet e karrigeve me rrota nuk është i detyrueshëm nëse treni nuk ka një sistem

komunikimi elektrik që mund të përshtatet për të përfshirë një pajisje të tillë.

Sigurimi i një karrige transferimi është i detyrueshëm vetëm kur nuk kërkon modifikimin e paraqitjes së një hapësire ekzistuese për karriget me rrota.

Dyert e jashtme

Pajtueshmëria me kërkesat për të përcaktuar pozicionin e brendshëm të dyerve të jashtme në kontrast në nivelin e dyshemesë është i detyrueshëm vetëm kur mbulesa e dyshemesë rinovohet ose përmirësohet.

Pajtueshmëria me kërkesat për sigurimin e sinjaleve të hapjes dhe mbylljes së dyerve është e detyrueshme vetëm kur sistemi i kontrollit të derës rinovohet ose përmirësohet.

Pajtueshmëria e plotë me kërkesat në lidhje me pozicionin dhe ndriçimin e komandave të derës është e detyrueshme vetëm kur sistemi i kontrollit të derës rinovohet ose përmirësohet dhe kur kontrollet mund të ri pozicionohen pa ndryshuar strukturën ose derën e mjetit. Megjithatë, në një rast të tillë, kontrollet e rinovuara ose të përmirësuara do të instalohen sa më afër që të jetë e mundur me pozicionin në përputhje.

Dyert e brendshme

Pajtueshmëria me kërkesat për forcat e funksionimit dhe pozicionimin e funksionimit të kontrollit të derës është e detyrueshme vetëm nëse mekanizmi dhe/ose kontrolli i derës dhe derës po përmirësohen ose rinovohen.

Ndriçimi

Pajtueshmëria me kërkesën nuk kërkohet nëse mund të vërtetohet se ka kapacitet të pamjaftueshëm në sistemin elektrik për të mbështetur ngarkesën shtesë, ose se një ndriçim i tillë nuk mund të akomodohet në nivel lokal pa ndryshime strukturore (hyrjet e dyerve etj.).

Tualete

Sigurimi i një tualeti universal plotësisht të përputhshëm është i detyrueshëm vetëm kur tualetet ekzistuese janë duke u rinovuar ose përmirësuar plotësisht dhe është siguruar një hapësirë për karriget me rrota dhe një tualet universal i përputhshëm mund të vendoset pa ndryshime strukturore në trupin e automjetit.

Sigurimi i pajisjeve të thirrjes për ndihmë në tualetin universal nuk është i detyrueshëm nëse

automjeti nuk ka një sistem komunikimi elektrik që mund të përshtatet për të përfshirë një pajisje të tillë.

Ndalimi i qëndrimit

Pajtueshmëria me kërkesat e pikës 4.2.2.6 është e detyrueshme vetëm nëse shtrirja e ndenjësive është ndryshuar brenda një treni të tërë dhe është siguruar një hapësirë për karriget me rrota.

Pajtueshmëria me kërkesat për hapësirat e lira ndërmjet vagonëve lidhës është e detyrueshme vetëm nëse kalimi është duke u rinovuar ose përmirësuar.

Informacion

Pajtueshmëria me kërkesat e pikës 4.2.2.7 në lidhje me informacionin e itinerarit nuk është e detyrueshme gjatë rinovimit ose përmirësimit. Megjithatë, kur një sistem informacioni i automatizuar i itinerarit instalohet si pjesë e një programi rinovimi ose përmirësimi, ai duhet të jetë në përputhje me kërkesat e kësaj pike.

Pajtueshmëria me pjesët e tjera të pikës 4.2.2.7 do të jetë e detyrueshme sa herë që rinovohen ose përmirësohen tabelat ose dekorimet e brendshme.

Ndryshimet në lartësi

Pajtueshmëria me kërkesat e pikës 4.2.2.8 nuk është e detyrueshme gjatë rinovimit ose përmirësimit, me përjashtim të faktit që duhet të sigurohet një brez paralajmërues i kundërt në hapjet e hapave kur materialet e sipërfaqes së shkelës rinovohen ose përmirësohen.

Parmakë

Pajtueshmëria me kërkesat e pikës 4.2.2.9 është e detyrueshme vetëm kur parmakët ekzistues janë duke u rinovuar ose përmirësuar.

Akomodimi për të fjetur me akses për karrige me rrota

Pajtueshmëria me kërkesën për të siguruar akomodim të aksesueshëm për karriget me rrota është e detyrueshme vetëm kur akomodimi ekzistues i fjetjes është duke u rinovuar ose përmirësuar.

Sigurimi i pajisjeve të thirrjes për ndihmë në akomodimin e gjumit të aksesueshëm për karriget me rrota nuk është e detyrueshme nëse automjeti nuk ka një sistem komunikimi elektrik që mund të përshtatet për të përfshirë një pajisje të tillë.

Pozicionet e hapave, hapat dhe mjetet ndihmëse për hipje

Pajtueshmëria me kërkesat e pikave 4.2.2.11 dhe 4.2.2.12 nuk është e detyrueshme gjatë rinovimit ose përmirësimit, me përjashtim që nëse vendosen hapa të lëvizshëm ose pajisje të tjera integrale për hipjen,

ato duhet të jenë në përputhje me nën-klauzolat përkatëse në këtë pikë të TSI-je.

Megjithatë, nëse një hapësirë për karriget me rrota në përputhje me pikën 4.2.2.3 krijohet në rinovim ose përmirësim, atëherë do të jetë e detyrueshme të sigurohet një lloj ndihme për hipjen në përputhje me pikën 4.4.3.

SHTOJCA E

PARALAJMËRIME ZANORE PËR DYERT E JASHTME TË UDHËTARËVE

Hapja e derës – Karakteristikat

- Një puls i ngadaltë me shumë tingull (deri në 2 tinguj në sekondë) prej 2 tingujsh të emetuara në mënyrë sekuenciale.

- frekuencat 2 200 Hz +/- 100 Hz; dhe

- 1 760 Hz +/- 100 Hz;

- niveli i presionit të zërit të sigurohet nga njëri prej tyre:

- një pajisje paralajmëruese zanore adaptive e vendosur në 5 dB L Aeq min mbi ambientin deri në maksimum 70 dB L Aeq, T (+ 6/- 0);

- ose një pajisje jopërshtatëse e vendosur në 70 dB L Aeq, T (+ 6/- 0);

- matja e brendshme në pikën qendrore të hollit në një lartësi prej 1,5 m mbi nivelin e dyshemesë. (T = kohëzgjatja totale e tingullit të zërit) duke përdorur grupin e matjes (horizontale dhe më pas vertikale) dhe leximet mesatare;

- matja e jashtme, 1,5 m larg nga vija qendrore e derës anësore të trupit në 1,5 m mbi nivelin e platformës. (T = kohëzgjatja totale e tingullit të zërit) duke përdorur grupin e matjes (horizontale) dhe leximet mesatare.

Mbyllja e derës – Karakteristikat

- Një tingull i shpejtë pulsues (6–10 impulse në sekondë);

- Frekuenca 1 900 Hz +/- 100 Hz

- Niveli i presionit të zërit të sigurohet nga:

- një pajisje paralajmëruese zanore adaptive e vendosur në 5dB L Aeq min mbi ambientin deri në maksimum 70 dB L Aeq, T (+ 6/- 0);

- ose një pajisje jo-përshtatëse e vendosur në 70 dB L Aeq, T (+ 6/- 0);

- matja e brendshme në pikën qendrore të hajatit në një lartësi prej 1,5 m mbi nivelin e dyshemesë. (T = kohëzgjatja totale e tingullit të zërit) duke përdorur aureolën e matjes (horizontale dhe më pas vertikale) dhe leximet mesatare;

- matja e jashtme, 1,5 m larg nga vija qendrore e derës anësore të trupit në 1,5 m mbi nivelin e Platformës;

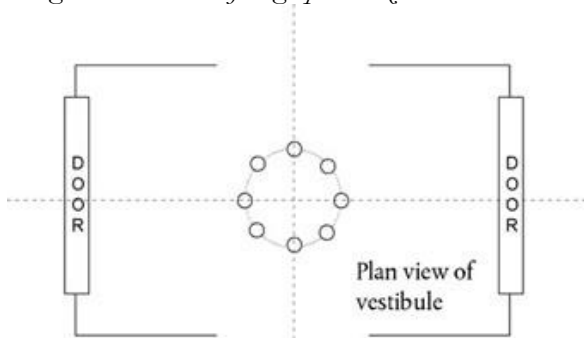
- (T = kohëzgjatja totale e ngjarjes së zërit) duke përdorur aureolën e matjes (horizontale) dhe leximet mesatare.

Metoda e matjes së brendshme për paralajmërimet zanore të derës së udhëtarëve (hapja dhe mbyllja).

- Testet që do të kryhen në holl duke përdorur një lexim mesatar nga një grup mikrofonash të shumëfishtë të përbërë nga 8 mikrofona të vendosur në mënyrë të barabartë rreth një rrethi me rreze 250 mm;

- Testimi do të kryhet me grupin e rregulluar horizontalisht (të gjithë mikrofonat në të njëjtën distancë mbi dyshe, siç tregohet në figurën G1). Për vlerësim do të përdoret mesatarja e leximeve nga të 8 mikrofonat.

Figura E1: Vendosja e grupit horizontal



Metoda e jashtme e matjes për paralajmërimet zanore të derës së udhëtarit (hapja dhe mbyllja)

- Testet që do të kryhen duke përdorur një lexim mesatar nga një grup mikrofonash të shumëfishtë (i projektuar për matjen e zhurmës së borisë në kabinë në përputhje me TSI-n për zhurmën 2006/66/EC); grupi përbëhet nga 8 mikrofona të vendosur në mënyrë të barabartë rreth një rrethi me rreze 250 mm;

- Për testin e jashtëm, lartësia e supozuar e platformës duhet të jetë specifike për itinerarin në të cilin treni është projektuar për t'u operuar (nëse rruga e operuar mbulon më shumë se 1 lartësi të platformës, atëherë duhet të përdoret lartësia më e ulët, d.m.th. platformat 760 dhe 550 mm të larta janë në itinerarin e operuar, atëherë testi do të kryhet për atë më të ulët që do të ishte 550 mm);

- Testimi do të kryhet me grupin e rregulluar horizontalisht (të gjitha mikrofonat në të njëjtën distancë mbi platformën) Për vlerësimin do të përdoret mesatarja e leximeve nga të 8 mikrofonat.

Në rast se përdoret një pajisje paralajmëruese zanore adaptive, pajisja duhet të përcaktojë nivelin e zhurmës rrethuese përpara sekuencës së paralajmërimit. Do konsiderohet një brez frekuencash nga 500 Hz deri në 5 000 Hz.

Matjet për të demonstruar pajtueshmërinë do të kryhen në tre lokacione dyerësh në një tren.

Shënim. Dera duhet të jetë plotësisht e hapur për provën e mbylljes dhe plotësisht e mbyllur për provën e hapjes.

SHTOJCA Ë DIAGRAMET E VENDEVE ME PËRPARËSI

Treguesi për figurat H1 deri në H4

1. Niveli matës për sipërfaqet e ndenjësve.
2. Distanca ndërmjet sediljeve përballë.
3. Dhoma e kokës sipër karriges.

Figura E1: Hapësira kryesore e sediljes me përparësi

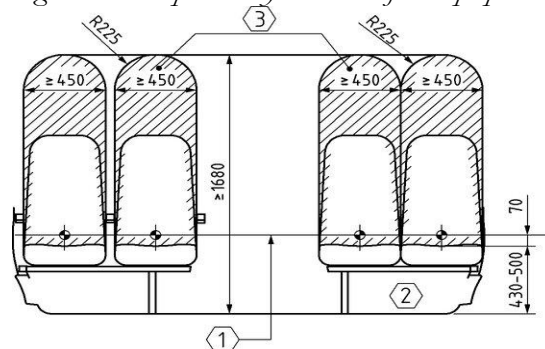


Figura E2: Vendet me përparësi të njëanshme

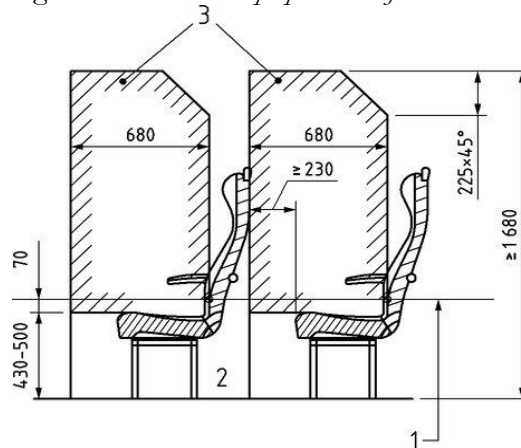


Figura E3: Përballë vendeve me përparësi

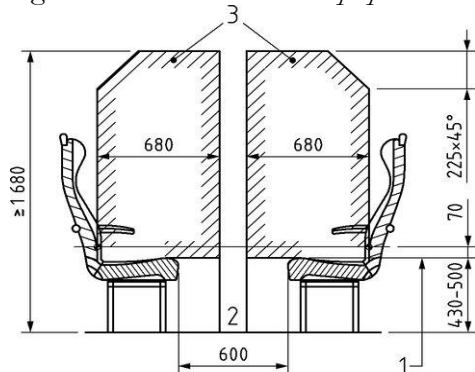
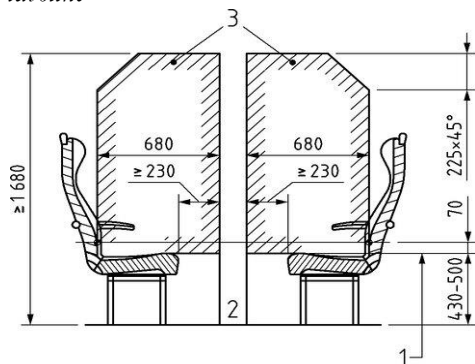
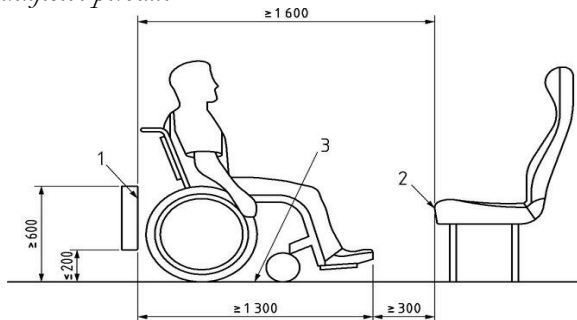


Figura E4: Pozicionet e sediljeve prioritare të ruajtura me tavolinë



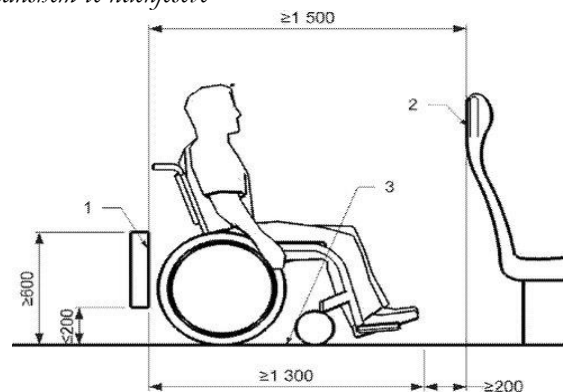
SHTOJCA F DIAGRAMET E HAPËSIRAVE TË KARRIGJEVE ME RROTA

Figura F1: Hapësira e karriges me rrota në rregullimin e ndenjësive përballë



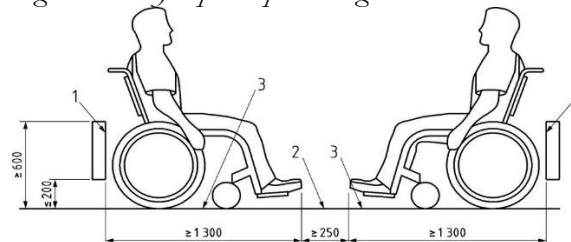
1. Struktura në fund të hapësirës së karrigeve me rrota.
2. Buza e përparme e jastëkut të sediljes së pasagjerit.
3. Hapësirë për karrige me rrota.

Figura F2: Hapësirë për karrige me rrota në rregullim të njëanshëm të ndenjësive



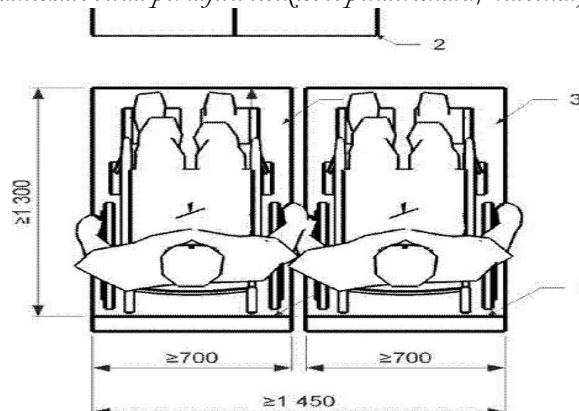
1. Struktura në fund të hapësirës së karrigeve me rrota.
2. Pjesa e pasme e sediljes së pasagjerit të përparmë.
3. Hapësirë për karrige me rrota.

Figura F3: Dy hapësira për karriget me rrota



1. Struktura në fund të hapësirës së karrigeve me rrota.
2. Hapësira ndërmjet hapësirave të karrigeve me rrota min. 250 mm.
3. Hapësirë për karrige me rrota.

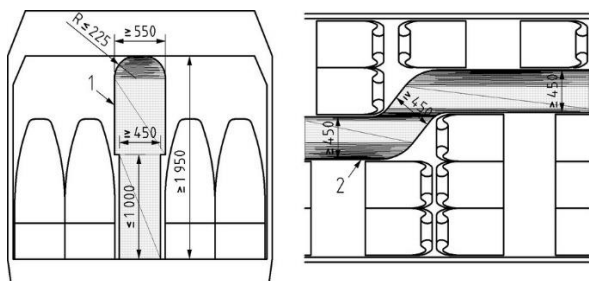
Figura F4: Dy hapësira ngjitur për karriget me rrota (e zbatueshme vetëm për mjete lëvizëse të përmirësuara/ rinovuara)



1. Struktura në fund të hapësirës së karrigeve me rrota.
2. Struktura përballë hapësirës së karrigeve me rrota.
3. Hapësirë e dyfishtë për karrige me rrota.

SHTOJCA G DIAGRAMET E RRUGËVE TË HAPURA

Figura G1: Gjerësia minimale e rrugës së hapur nga niveli i dyshemesë deri në një lartësi prej 1 000 mm



1 Përmes seksionit të rrugës së lirë.

2 Planifikoni pamjen në diapazonin e lartësisë 25–975 mm nga niveli i dyshemesë.

Figura G2: Profili minimal i rrugës së lirë midis mjeteve lidhëse të një grupi të vetëm treni

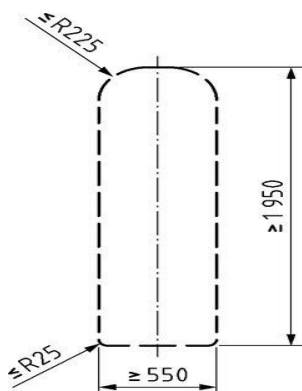
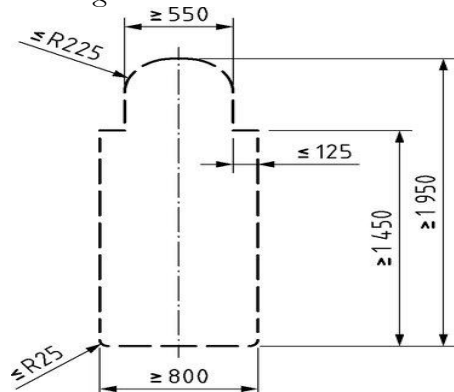


Figura G3: Profili minimal i rrugës për në dhe nga hapësirat e karrigëve me rrota



SHTOJCA GJ TABELA E GJERËSISË SË KORRIDORIT PËR ZONAT E AKSESUESHME PËR KARRIGET ME RROTA NË TRENA

Tabela K1

Gjerësia e rrugës së hapur të korridorit (mm)	1200	1100	1000	900	850	800
Gjerësia e përdorshme e derës ose gjerësia pingul e hapjes së korridorit (mm)	800	850	900	1000	1100	1200

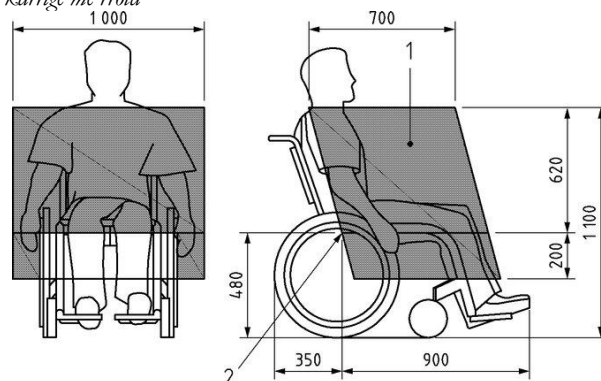
SHTOJCA H TABELA E GJERËSISË SË KORRIDORIT PËR ZONAT E AKSESUESHME PËR KARRIGET ME RROTA NË MJETET HEKURUDHORE

Tabela H1

Gjerësia e rrugës së hapur të korridorit (mm)	1200	1100	1000	900	850	800
Gjerësia e përdorshme e derës ose gjerësia pingul e hapjes së korridorit (mm)	800	850	900	1000	1100	1200

SHTOJCA I ZONA E REHATSHME E NJË PËRDORUESI TË KARRIGES ME RROTA

Figura I1: Realizoni dimensionet e mëposhtme të një personi me karrige me rrota



1 zonë e rehatshme.

Pika referimi me 2 vende.

SHTOJCA J KARRIGE E TRANSPORTUESHME ME TREN

J.1 Fushëveprimi

Kjo shtojcë identifikon kufijtë maksimale inxhinierikë për një karrige me rrota të transportueshme me tren.

J.2 Karakteristikat

Kërkesat minimale teknike janë:

Dimensionet bazë

- Gjerësia 700 mm plus 50 mm min çdo anë për duart kur lëvizni;

- Gjatësia 1 200 mm plus 50 mm për këmbët.

Rrotat

- Rrota më e vogël duhet të akomodojë një hendek me dimensione 75 mm horizontale dhe 50 mm vertikale.

Lartësia

- 1 375 mm max, duke përfshirë një banor mashkull me përqindje të 95-të.

Rrethi rrotullues

- 1500 mm.

Pesha

- Pesha plotësisht e ngarkuar prej 300 kg për karrigen me rrota dhe pasagjerin (duke përfshirë çdo bagazh) në rastin e një karrigeje me rrota elektrike për të cilën nuk kërkohet asistencë për kalimin e një ndihme për hipje.

- Pesha plotësisht e ngarkuar prej 200 kg për karrigen me rrota dhe pasagjerin (duke përfshirë çdo bagazh) në rastin e një karrigeje me rrota manuale.

Lartësia e pengesës që mund të kapërcehet dhe hapësira nga toka

- Lartësia e pengesës që mund të kapërcehet 50 mm (maksimumi).

- Hapësirë nga toka 60 mm (min.) me një kënd pjerrësi lart prej 10° sipër për të ecur përpara (nën pjesën e mbështetëses së këmbës).

Pjerrësia maksimale e sigurt në të cilën karrige me rrota do të mbetet e qëndrueshme:

- Të ketë qëndrueshmëri dinamike në të gjitha drejtimet në një kënd prej 6 gradë.

- Duhet të ketë qëndrueshmëri statike në të gjitha drejtimet (përfshirë frenimin e vendosur) në një kënd prej 9 gradë.

SHTOJCA K SINJALIZIM PRM

K.1 Qëllimi

Kjo shtojcë identifikon sinjalistikën specifike për përdorim si në infrastrukturë ashtu edhe në mjetet lëvizëse.

K.2 Dimensionet e shenjave

Dimensionet e sinjalistikës PRM të infrastrukturës do të llogariten sipas formulës:

- Distanca e leximit në mm pjesëtuar me 250, shumëzuar me 1,25 = madhësia e kornizës në mm, ku përdoret një kornizë.

Madhësia minimale e pllakave të shenjave PRM të brendshme të mjeteve lëvizëse duhet të jetë 60 mm me përjashtim të shenjave që tregojnë shërbimet në tualete ose në çerdhe që mund të jenë më të vogla.

Madhësia minimale e pllakave të shenjave PRM të jashtme të mjeteve lëvizëse duhet të jetë 85 mm.

K.3 Simbole për përdorim në shenja

Shenjat e parashikuara në pikën 4.2.1.10 duhet të kenë një sfond blu të errët dhe një simbol të bardhë. Blu e errët do të ketë një kontrast prej 0,6 në krahasim me të bardhën.

Kur këto shenja vendosen në një panel blu të errët, lejohet të përmbysen ngjyrat e simbolit dhe sfondit (d.m.th. simboli blu i errët në sfond të bardhë).

Shenja ndërkombëtare e karrigeve me rrota

Shenja që identifikon zonat e aksesueshme për karriget me rrota duhet të përfshijë një simbol në përputhje me specifikimet e referuara në shtojcën A, indeksi 12.

Shenja e lakut induktiv

Shenja që tregon se ku janë vendosur sythe induktive duhet të përfshijë një simbol në përputhje me specifikimin e referuar në shtojcën A, indeksi 13.

Shenja e uljes me përparësi

Shenja që tregon se ku ka vende me përparësi duhet të përfshijë simbolet në përputhje me figurën K1.

Figura K1: Simbolet për vendet me përparësi



SHTOJCA L LISTA E DOKUMENTEVE TEKNIKE

Indeksi nr.	Etiketa
1	Profil i specifik i harmonizuar i rrjetit dhe i shkëmbimit të orareve (NeTEx) i përdorur për përshkrimin e stacioneve.
2	Mënyrat e funksionimit të mjetit të mbledhjes së të dhënave
3	Metodologjia për konvertimin e të dhënave ekzistuese të aksesueshmërisë duke përfshirë përshkrimin e ndërfaqes së jashtme dhe të protokollit të komunikimit.



	Formati 61x86/8
--	-----------------

Shtypshkronja e Qendrës së Botimeve Zyrtare
Tiranë, 2025

Adresa: Rr. “Nikolla Jorga”, Tiranë
Tel./fax: +355 4 24 27 004 Tel.: +355 4 24 27 006

Çmimi 336 lekë

