



PROJECT IMPLEMENTED BY AN MIT/EP4SA
FINANCED BY SIDA AND COFINANCED BY WBG

Legjislacioni i Sigurisë Rrugore

Kontrata Nr: CS 02
Projekti i mirëmbajtjes dhe Sigurisë Rrugore bazuar në Rezultate (RRMSP)
Hua e Bankës Botërore Nr. 8489-AL



Hyrje

Z. Francisco REINA BARRANCO
Specialist i politikave të sigurisë rrugore






Hyrje

LEGJISLACIONI I SIGURISË RRUGORE



Qëllimet e këtij kursi/trajnimi

- Të kuptojë aspektet kryesore të kornizës ligjore të sigurisë rrugore
- Të paraqesë kornizën aktuale ligjore të sigurisë rrugore në Shqipëri
- Të njihet me kornizën ligjore të BE-së për sigurinë rrugore
- Për të kuptuar se si të ndjekim dhe azhurnojmë legjislacionin e sigurisë rrugore



Axhenda e Trajnimit

Moduli 1: Instrumentet ligjor në sigurinë rrugore


- Instrumentet ligjor në sigurinë rrugore
- Rregulloret ndërkombëtare të sigurisë rrugore
- Kuadri ligjor i BE-së për sigurinë rrugore

Moduli 2: Kuadri ligjor shqiptar për sigurinë rrugore

- Kuadri ligjor kombëtar i sigurisë rrugore
- Harmonizimi i rregullores shqiptare me legjislacionin e BE-së
- Fushat e synuara për tu përmirësuar


Moduli 3: Procedurat për ndjekjen dhe azhurnimin e legjislacionit të sigurisë rrugore

- Procesi legjislativ në Shqipëri
- Procedura për ndjekjen dhe azhurnimin e legjislacionit të sigurisë rrugore



Moduli 1 INSTRUMENTET LIGJORE NË SIGURINË RRUGORE

LEGJISLACIONI I SIGURISË RRUGORE



Ligjet dhe rregulloret në lidhje me sigurinë rrugore

Tligjet e transportit ose automjetëve motorikë

- Privilegjet e vozitjes
- Licensat dhe regjistrimi i automjetëve
- Sjellsistika Rrugore
- Sjellsistika e drëgjuesve të rrethorë
- Kontrollimet e prodhimit të automjetëve motorikë
- Ora e punës së shoferit komercial

Ligjet penale

- Drogën i jepet në mënyrë të përligjuar
- Drogën i jepet nën akuzë e alkoolit ose drogës

Ligjet e sigurimeve

- Përgjegësia e shofertëve
- Kompensimi i viktimave të aksidenteve rrugore

Ligjet kushtetuese

- Të drejtat e njerëzve për kujdesin shëndetësor, përshpër trajtimin e urgjencës

Ligjet e shëndetit publik

- Ndërrhyrjet pas aksidentit, duke filluar nga shpëtimi dhe sigurimi i kujdesit në spital

Ligjet e kundërvajtjes

- Përcaktimi i përgjegjësisë dhe detyrës ligjore bazuar në sjelljen e drejtimit të rrethorë

Miratimi dhe ndryshimi i ligjeve të sigurisë rrugore

- **Statistikat e trafikut**, vullneti politik dhe angazhimi i nivelit të lartë, presioni publik dhe ndryshimet në normat dhe vlerat shoqërore, nxisin legjislacionin e sigurisë rrugore
- Ligjet përkatëse të sigurisë rrugore **ndryshojnë nga vendi në vend**
- **Të ndikuar nga faktorë të ndryshëm**: vullneti politik, kapaciteti i burimeve dhe sfidat në ndryshimin e sjelljes së përdoruesve të rrugës
- Është e rëndësishme të **kuptohet konteksti** brenda të cilit mund të bëhen ndryshime

Ndikimi i ligjeve të sigurisë rrugore

- Ligjet dhe rregulloret kombëtare gjithëpërfshirëse të sigurisë rrugore janë **efektive në uljen e lëndimeve dhe fataliteteve** tek të gjithë përdoruesit e rrugës.
- Ligjet dhe rregulloret mund të **ndryshojnë** kuptimin shoqëror që i atribuohet **sjelljes** së caktuar dhe mund të ndryshojnë sjelljen individuale (p.sh. mbajtja e rripit të sigurimit ose heqja dorë nga aktivitetet të tilla si drejtimi nën efektin e alkoolit)

Rregulloret ndërkombëtare të sigurisë rrugore

- Rregulloret ndërkombëtare shërbejnë si standarde dhe mund të sigurojnë një **kornizë ligjore mbi të cilën rajonet dhe vendet mund të bazojnë ligjet e tyre.**
- Komisioni Ekonomik i Kombeve të Bashkuara për Europën. Konventa për trafikun rrugor, e 19 shtatorit 1949 dhe 8 nëntorit 1968. Gjenevë; 1968
- Komisioni Ekonomik i Kombeve të Bashkuara për Europën. Konventa për Sinjalistikën Rrugore, e 8 nëntorit 1968. Gjenevë; 1968
- Komisioni Ekonomik i Kombeve të Bashkuara për Europën. Rezoluta e Konsoliduar për Trafikun Rrugor, e 14 Gushtit 2009 (ECE / TRANS / 6P.1 / 123). Gjenevë; Partia Punuese për Sigurinë e Trafikut Rrugor, 2010.
- Komisioni Ekonomik i Kombeve të Bashkuara për Europën. Marrëveshja evropiane që plotëson Konventën e vitit 1968 mbi trafikun rrugor, të 1 majit 1971. Gjenevë; 1971

Kuadri ligjor i BE-së për sigurinë rrugore

70 politikat e BE-së

- Patentë
- Zbatimi në fushën e sigurisë rrugore
- Alkooli, ilaçet dhe droga
- Shoferë profesionistë

Trajnim, Kuzhete të punës, Tahografi, Kontrollimi i kushteve të punës

- Vërtetimi i shoferit të vendeve të treta
- Automjetet

Miridimi i topit, Regjistrimet, Kontrolli teknik, Mbrojtja e përparme e përdoruesve, Rripat e sigurisë dhe sistemet e tjera kufizuese të përdoruesve, Gomat, Dritat e ditës, Pasqyrat e vendeve të verbra, Dulchësia, Pajisjet e kufizimit të shpejtësisë, Peshat dhe dimensionet

- Transporti i mallrave të rrezikshëm Pesha dhe dimensionet
- Kërkesat e sigurisë për tunelet
- Menaxhimi i sigurisë së infrastrukturës rrugore
- Thirrjet e urgjencës
- Mbledhja e të dhënave nga aksidenti

Politika e BE-së për sigurinë rrugore synon të sigurojë një **kornizë të përgjithshme qeverisëse dhe objektiva sfidues** të cilët duhet të drejtojnë strategjitë kombëtare ose lokale


Moduli 2 KUADRI LIGJOR SHQIPTAR PËR SIGURINË RRUGORE

LEJSLACIONI I SIGURISË RRUGORE

Kuari ligjor shqiptar për sigurinë rrugore

Ligjet dhe rregulloret shqiptare të sigurisë rrugore adresojnë:


- pesë faktorët kryesorë të rrezikut për dëmtimet e trafikut rrugor (shpejtësia, drejtimi nën efektin e alkoolit dhe përdorimi i rripave të sigurimit, mbajtëset e fëmijëve dhe helmimet e motorit)
- kujdesin pas përplasje



Burimi: Raporti i statusit global për sigurinë rrugore 2018

Ligjet dhe rregulloret e sigurisë rrugore në Shqipëri

- Ligjet
- VKM
- Udhëzimet e Ministrisë së Transportit dhe Infrastruktura (rregulloret)



Legjislacioni kryesor i sigurisë rrugore

Legjislacioni shqiptar që rregullon sigurinë rrugore dhe nenet specifike që rregullojnë patentën e shoferit dhe sjelljen e përdoruesve të rrugës janë ndryshuar në mënyrë progresive për t'i harmonizuar ato me legjislacionin e BE:

- Ligji Nr. 8378, datë 22 Korrik 1998, **“Kodi Rrugor Shqiptar”**
- Vendim i Këshillit të Ministrave Nr. 153, datë 7 Prill 2000 **“Për miratimin e rregullores për zbatimin e Kodit Rrugor të Shqipërisë”**

Ndryshimet në Kodin Rrugor

Ligji Nr. 10488, datë 5 Dhjetor 2011 **“Për ndryshimet në Ligjin Nr. 8378, datë 22 Korrik 1998 - Kodi Rrugor në Republikën e Shqipërisë”**

- Prezantimi i sistemit të pikëve (20 pikë)
- Rishikimi i sistemit të autoshkollave, licencimi dhe monitorimi i tyre
- Forcimi i sistemit të gjobave duke rritur kufirin e poshtëm dhe të sipërm të gjobave (neni 121 & 170)
- Rishikimi i nenit 184, drejtimi i makinës nën ndikimin e alkoolit, duke ndaluar ngjarjen pas konsumimit të alkoolit ose nën ndikimin e alkoolit
- Rritja e gjobës kur shoferi është nën ndikimin e lëndëve narkotike

Ligji Nr. 175, datë 18 Dhjetor 2014 **“Për disa ndryshime dhe ndryshime në Ligjin Nr. 8378, datë 22 Korrik 1998 - Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë”**

- Klasifikimi / kategorizimi i lejeve të drejtimit dhe formati i lejes; procedurat e trajnimit dhe testimit, në përputhje me Direktivat e KE (neni 150);
- Kërkesa shtesë për lëshimin e lejeve të drejtimit për personat me aftësi të kufizuara shëndetësore për të drejtuar automet dhe historiku mjekësorë për aplikantët për herë të parë;
- Kërkesa shtesë për lëshimin e certifikatave profesionale (për transportin e mallrave dhe udhëtarëve (neni 115/1).

Harmonizimi i rregullores shqiptare me legjislacionin e BE-së

- Shqipëria mori statusin e një vendi kandidat për anëtarësim në BE në qershor 2014. Kjo arritje erdhi si rezultat i përpjekjeve të reformës së Shqipërisë në vitet e fundit dhe njohjes nga BE të përpjekjeve të bëra dhe progresit të arritur në rrugën e Shqipërisë drejt anëtarësimit.
- Marrëveshja e Stabilizim-Asociimit u nënshkrua me Shqipërinë në qershor 2006 dhe hyri në fuqi në prill 2009.
- Sipas nenit 18 të protokollit 5 të Marrëveshjes (Siguria Rrugore): **Shqipëria do të harmonizojë legjislacionin e saj mbi sigurinë rrugore, veçanërisht në lidhje me transportin e mallrave të rrezikshëm, me atë të legjislacionit përkatës të BE-së deri në fund të vitit të pestë pas datës të hyrjes në fuqi të Marrëveshjes.**
- Shqipëria ka përparuar në mënyrë të konsiderueshme me detyrën për të harmonizuar legjislacionin e saj të sigurisë rrugore me **acquis communautaire** të BE gjatë viteve të fundit

Vlerësimi i legjislacionit shqiptar të sigurisë rrugore

- 51/70 Rregulloret e BE-së për sigurinë rrugore janë zbatuar tashmë (plotësisht ose pjesërisht) në kuadrin ligjor shqiptar
- Aspekte që nuk janë ende në përputhje të plotë me **acquis Communautaire** të BE-së:
 - Automjetet
 - Regjistrimi
 - Mbrojtja e përparme e përdoruesve
 - Rripat e sigurisë dhe sistemet e tjera të kufizimeve të përdoruesve
 - Gomat
 - Dritat e ditës
 - Pasqyra të pikave të verbra
 - Ndjeshmëri
 - Pajisjet e kufizimit të shpejtësisë
 - Peshat dhe dimensionet
 - Përgjigja pas përplasje
 - Thirrjet e urgjencës
 - Patenta
 - Patenta
 - Kategoritë e ekuivalencës së lejeve të drejtimit
 - Zbatimin në fushën e sigurisë rrugore
 - Shkëmbimi ndërkuftar i informacionit
 - Alkooli, drogat dhe ilaçet
 - Substancat psikoaktive
 - Vërtetimi i drejtuesve të vendeve të treta

Masat shoqëruese

- të vendosen **sisteme për të monitoruar efektivitetin** e ligjeve dhe rregulloreve në nivelin kombëtar (p.sh. matja e pajtueshmërisë së ligjit në lidhje me faktorët kryesorë të rrezikut)
- **për të vendosur** të gjitha ligjet, rregulloret dhe sistemet e monitorimit dhe zbatimit **në të njëjtën kohë**
- të **marrë në konsideratë kornizën e politikave shqiptare të sigurisë rrugore në fusha të tjera të politikave** të vendit dhe duhet të marrë parasysh objektivat e këtyre politikave të tjera (energji, mjedisi, punësimi, arsimi, rinia, shëndeti publik, kërkimi, inovacioni dhe teknologjia, drejtësia, sigurimi, tregtia dhe punët jashtme, etj.)

Moduli 3

PROCEDURAT PËR NDJEKJEN DHE AZHORNIMIN E LEGJISLACIONIT TË SIGURISË RRUGORE

LEGJISLACIONI I SIGURISË RRUGORE

Procedurat aktuale për azhornimin e legjislacionit të sigurisë rrugore

Asnjë procedurë specifike nuk është vendosur aktualisht për të ndjekur dhe azhurnuar legjislacionin ekzistues të sigurisë rrugore në Shqipëri.

Legjislacioni i sigurisë rrugore azhornohehet në mënyrë korrekte kur mbërrin ndonjë nga rastet e mëposhtme:

- Kërkesë nga një organ kryesor, siç është BE - Transpozimi i direktivave të BE në kornizën ligjore kombëtare.
- Identifikimi i çështjeve të sigurisë bazuar në analizën e rregullt të të dhënave - Rezultatet nga analiza e të dhënave të aksidenteve rrugore të kryera nga Policia dhe / ose Zyra Drejtuese mund të lindin çështje specifike të sigurisë që duhet të merren parasysh.
- Ndodhja e aksidenteve të papritura në rrugët kryesore (p.sh. Rrëzimi i rrugës me një numër të konsiderueshëm viktimash) - Procedurat dhe legjislacioni ekzistues zakonisht rishikohet për të shmangur përsëritjen e përplasjeve të ngjashme rrugore.

Procesi legjislativ në Shqipëri



Procedura për ndjekjen dhe azhurnimin e legjislacionit të sigurisë rrugore

Lead Office duhet të marrë rolin udhëheqës në rishikimin, ndjekjen dhe azhurnimin e legjislacionit të sigurisë rrugore në Shqipëri dhe ekspertët e jashtëm ligjorë duhet të angazhohen për të mbështetur Zyrën e Drejtuese.

Procedurat:

1. Analizë e rregullt e hendekut të legjislacionit
2. Analizë e rregullt e të dhënave për identifikimin e çështjeve të sigurisë

Analizë e rregullt e hendekut të legjislacionit

1. Çdo gjashtë (6) muaj një ndjekje dhe kontroll i BE-së dhe vendeve të tjera (p.sh. SHBA, Australia) legjislacioni i sigurisë rrugore do të zbatohet nga Zyra Drejtuese. Rishikimet në tryezë, kërkimet në internet, seminarët, konferencat dhe kurset e trajnimit do të jenë burimet kryesore të informacionit
2. Një analizë e hendekut të legjislacionit shqiptar do të kryhet bazuar në informacionin e mbledhur
3. Dokumentet e ndryshimeve / diskutimeve për të azhurnuar legjislacionin ekzistues ose për të hyrë në legjislacionin e ri do të sugjerohen dhe ndahen me aktorët kryesorë të lidhur me sigurinë rrugore për tu rishikuar.
4. Një draft i legjislacionit të azhurnuar do të përgatitet nga Zyra Drejtuese bazuar në versionin përfundimtar të dokumenteve të ndryshimeve / diskutimeve

Analizë e rregullt e të dhënave

1. Zyra Drejtuese do të identifikojë çdo vit çështjet kryesore të sigurisë rrugore bazuar në analizën e të dhënave të aksidenteve rrugore të implementuara.
2. Legjislacioni ekzistues (ligjet, aktet nënligjore, udhëzimet e ministrisë, artikujt e kodit rrugor, etj.) në lidhje me çështjet e identifikuar të sigurisë rrugore do të identifikohen më pas. Ekspertët e jashtëm ligjorë duhet të angazhohen për të mbështetur Zyrën Drejtuese, nëse është e nevojshme.
3. Efikasiteti i legjislacionit ekzistues në lidhje me çështjet e sigurisë rrugore të identifikuar do të vlerësohet përmes takimeve me grupet e interesit të lidhur me sigurinë rrugore (p.sh. Policia, Ministria e Drejtësisë, etj.) dhe konsultimeve publike me OIQ-të dhe shoqërinë civile.
4. Dokumentet e ndryshmeve / diskutimeve për të azhurnuar legjislacionin ekzistues ose për të hyrë në legjislacionin e ri do të sugjerohen dhe ndahen me grupet e interesit të lidhur me sigurinë rrugore për rishikim.
5. Një draft i legjislacionit të azhurnuar / i ri do të përgatitet nga Zyra Drejtuese bazuar në versionin përfundimtar të dokumenteve të ndryshmeve / diskutimeve.



KOHA PËR PYETJE & DISKUTIME



Financimi dhe ndarja e burimeve

Nr. i kontratës: CS 02
 Projekti i Mirëmbajtjes dhe Sigurisë së Rrugore bazuar në rezultate (RRMSP)
 Kredia e Bankës Botërore Nr. 8489-AL



Qëllimi i këtij kursi/trajnimi

- Për të kuptuar se si të vendosni synimet dhe planifikimi në sigurinë rrugore
- Për të përcaktuar treguesit e performancës
- Për të kuptuar pse është nevojshëm financimi i sigurisë rrugore
- Për të kuptuar kostot e sigurisë rrugore
- Të jemi të vetëdijshëm për burimet kryesore të financimit për sigurinë rrugore
- Për të kuptuar se si të alokohen burimet



Programi i trajnimit

Moduli 1: Synimet dhe planet e sigurisë rrugore

- Vlerësimi i problemeve të sigurisë
- Vendosja e synimeve
- Planet dhe implementimi i investimeve
- Treguesit e performancës së sigurisë

Moduli 2: Financimi i sigurisë rrugore

- Burimet e financimit

Moduli 3: Alokimi i burimeve të sigurisë rrugore

- Analiza e kostos dhe përfitimit
- Vlerësimi me shumë kritere



Moduli 1 QËLLIMET DHE PLANET E SIGURISË RRUGORE

Alokimi i financimit dhe burimeve



Kërkesat për performancë efektive të sigurisë rrugore

Miratimi i një qëllimi të Sistemit të Sigurt për periudhën afatgjatë të mbështetur nga objektiva sasiorë afatshkurtër dhe afatmesëm siguron fokusin për arritjen e një performance më të mirë

FAKTORËT E SUKSESIT KRITIK

Angazhimi politik + Lidhja e fortë midis aktorëve kryesorë dhe aktorëve të sigurisë rrugore

Vlerësimi i problemeve të sigurisë

Sistem menaxhimit

- Ndikimi i modelit politik?
- Ndikimi i komizës ligjore?
- Ndikimi i praktikave kulturore dhe historike?
- Koordinimi i duhur, udhëheqja dhe rregullimet e vendimmarjes?
- Mjafueshmëria e të dhënave të disponueshme?
- Forcimi i kapacitetit të menaxhimit institucional (të mësuarit duke bërë)
- Masat e vendosura për ndërtimin e kapaciteteve të qeverisjes provinciale dhe lokale?
- Hulumtim dhe Zhvillim Mbështetës?

Rreziqet e aksidenteve sipas nivelit të rrjetit rrugor

- Nivelet e sigurimit të një infrastrukture të sigurt
- Përzjerja e llojeve të automjeteve duke përdorur rrjetin rrugor
- Kontrollet mbi drejtuesit dhe automjetet që hyjnë dhe mbeten në rrjetin rrugor
- Nivelet e sigurisë së flotës së automjeteve
- Nivelet e pajtueshmërisë së përdoruesve të rrugës me ligjet dhe rregullat e rrugës
- Menaxhimi i urgjencës mjekësore i viktimave të aksidentit

Kuptimi i rreziqeve të ndërprerjeve në nivelin e rrjetit rrugor

Vendosja e synimeve

Synimet mund të jenë rezultate të vlerësuara të planeve të veprimit të rëna dakord ose nga natyra aspiruese

Dy qasje

- Vendosja e objektivit nga lart poshtë (p.sh. Deklata e Veprimit 50% e fatalitetit dhe zvogëlimi i lëndimit për periudhën nga 2021 deri në 2030)
- Vendosja e synimeve nga poshtë lart bazohet në një grup veprimesh strategjike të negociuara me një ndikim të llogaritur (vlerësuar) në fatalitete dhe lëndime serioze

Aspektet përkatëse për caktimin e synimeve

- Mbështetje politike
- Angazhimi politik për rregullimin dhe legjislacionin
- Financim i duhur
- Miratimi i masave më pak kërkuese në fazën e hershme të zbatimit ("fitimet e hershme")
- Shpërndarja e sukseseve (për të fituar besim në strategji dhe për të ndërtuar mbështetje të mëtejshme brenda qeverisë)

Vendosja e synimeve - Studime të rasteve

Anglia: Rrugë me 3 yje deri në vitin 2020

Autostradat Angli dhe Departamenti për Transport identifikuan nevojën për të zvogëluar fatalitetet në rrugë dhe lëndimet serioze në të gjithë rrjetin e tyre rrugor. Në vitin 2015, Highways England vendosi një objektivi për të arritur 90% të udhëtimin në rrugë me 3 yje ose më të mira nëpër rrjetin rrugor strategjik deri në vitin 2020. Në 2016 Departamenti për Transport nisi një fond inovativ të rrugëve lokale që synon reaktim më të lartë 50 rrugë nëpër vendi siç publikohet nga Fondacioni i Sigurisë Rrugore në bazë vjetore.

Australia Perëndimore: Një qasje nga poshtë lart për vendosjen e synimeve

Australia Perëndimore pohon se shikimi i sigurisë nga një vizion afatgjatë për të parandaluar vdekjen dhe dëmtimin serioz do të rezultojë në hartime rrugësh thelbësisht të sigura. Shteti i Australisë Perëndimore (6A), Australi, zhvilloi një strategji të sigurisë rrugore të bazuar në Sistemin e Sigurt për periudhën 2008-2020.

Një model matematikor u zhvillua për të siguruar përfundim të parashikuara të zbatimit të një kombinimi të kundërshtësive të praktikës më të mirë të Sistemit të Sigurt. Opsione të ndryshme dhe kombinime të përfirmave të marra për një sërë zgjedhjesh të politikave dhe financimit të ofruan publikut përmes një programi gjithëpërfshirës të konsultimit publik ndërsa strategjia po zhvillohej

Veprimet dhe planet e investimeve

Strategjitë dhe veprimet e investimeve duhet të miratohen për të mbështetur performancën e përmirësuar të sigurisë rrugore dhe arritjen e synimeve në periudhën afatshkurtër (1-3 vjet), afatmesme (3-10 vjet) dhe afatgjatë (> 10 vjet)

Parimet e veprimit dhe planet e investimeve

- Synimet duhet të lidhen me afatet kohore të përcaktuara në të cilat ato duhet të arrihen
- Financimi i duhur duhet të sigurohet
- Përgjegjësitë duhet të përcaktohen
- Duhet të zbatohet një vendimmarrje efektive dhe rregullimet e konsultimit për të mbështetur zbatimin e masave

Zbatimi i ndërhyrjeve

Faza e themelimit

shpejtësi më të sigurt
siguri e përmirësuar e infrastrukturës rrugore
përmirësimi i mbajtjes së rripit të sigurimit
përmirësimi i sigurisë për përdoruesit e reziqur të rrugës (këmbësorët, motorcyclistët, çiklistët)
redukimi i pijeve alkolike
menaxhimi i përmirësuar mjekësor pasi ndodhin aksidentet
automjetet të rënda më të sigurta (kamionet dhe autobuset)

Faza e rritjes dhe konsolidimit

ndërhyrjet inxhinierike të sigurisë rrugore
përmirësimi i sjelljeve të përdoruesve të rrugës përmes legjislacionit, zbatimit dhe licencimit
standardet e përmirësuara të automjeteve
kujdes i përmirësuar pas aksidentit

pajtuashmëri më e sigurt e drejtuesit të automjeteve të rënda me rregullat e rrugës
masa të mëtejshme për motorcyclistët (veshja e helmetës dhe skorsi të veçanta buzë rrugës)

Rishikimi i performancës

Rishikimi i rezultateve të performancës është i nevojshëm për të përcaktuar suksesin e një programi ose të një ndërhyrjeje

| Category | Examples of possible measures |
|------------------------------|---|
| Risk exposure | Traffic volumes by vehicle and road user type Deaths and injuries recorded by Police |
| Road safety outcomes | Hospital data for road deaths and injuries recorded by health authorities Other causes of death and injury registration |
| Intermediate safety outcomes | Average vehicle speeds by road type, season and winter Front and back seat safety belt wearing rates, driver and passengers Motor cycle helmet wearing rates, driver and pillion Drug impairment levels Blood alcohol levels of road users Road infrastructure road safety ratings (risk and protection scores) Vehicle compliance with testing standards Vehicle crash safety ratings Average emergency medical services response times Targeted audience groups' recall and awareness of publicity and awareness campaign messages Community attitudes to road safety |
| Intervention outputs | Number of safety engineering treatments per section of road network Number of emergency medical services responses to road network crashes Hours of Police involvement targeting high-risk behaviours Numbers of Police traffic enforcement activities issued Media frequency and reach of publicity and awareness campaigns supporting Police enforcement Hours of school based education activities Volume of driver training, testing and licensing activities Volume of activities issued |

Moduli 2 FINANCIMI I SIGURISË RRUGORE

Alokimi i financimit dhe burimeve

Kostot socio-ekonomike të aksidenteve rrugore

Rrëzimet e trafikut janë një nga problemet më kritike me të cilat përballen njerëzit dhe vendet për momentin

Rrëzimet e trafikut rrugor njihen si një problem në rritje i shëndetit publik

Numri në rritje i aksidenteve të trafikut po imponon ngarkesa të konsiderueshme sociale dhe ekonomike mbi viktimat dhe kosto të ndryshme direkte dhe indirekte për individët dhe qeveritë

KOSTOT E FATALITETEVE NE RRUGË 3%-5% GDP

Kostoja e mundësive socio-ekonomike

Vendet që nuk investojnë në sigurinë rrugore mund të humbin midis 7-22% në rritjen e mundshme të GDP-së për frymë për një periudhë 24-vjeçare

"Numri i lartë i lëndimeve në trafik: i papranueshëm dhe i parandalueshëm" (Banka Botërore 2018)

Përfitimti i investimeve në rrugë më të sigurta

Përmirësimi i rrugëve më të rrezikshme me 10% do të kushtonte 681 miliardë dollarë në të gjithë botën

➔

Kjo do të rezultojë në një kursim të më shumë se 3.6 milion viktimave në 20 vite

➔

11% kthim i investimit për vendet me të ardhura të ulëta dhe të mesme

Financimi i sigurisë rrugore

Siguria rrugore është vetëm një nga shumë problemet që **kërkojnë pjesën e saj të fondeve dhe burimeve të tjera**

Një metodë e hartuar për të përcaktuar koston e aksidenteve rrugore dhe vlerën e parandalimit të tyre është thelbësore në mënyrë që të **merren vendime më të mira** për burimet që një qeveri mund t'i kushtojë sigurisë rrugore

Pse kushtojnë aksidentet në rrugë?

- Lejon inxhinierët të marrin vendime të informuara
- Ndërton të kuptuarit se çfarë funksionon dhe çfarë jo
- Demonstrimi i kthimit të mirë të investimeve mund të ndihmojë në justifikimin e shpenzimeve

Nevoja për koston e aksidentit rrugor

- për të siguruar që **siguria rrugore të renditet në mënyrë të barabartë në aspektin e investimeve** në përmirësimin e saj në nivelin e planifikimit të burimeve kombëtare
- për të siguruar që përdorimi më i mirë është bërë i **çdo investimi dhe që përmirësimet më të mira dhe më të përshatshme të sigurisë janë futur në drejtim të përfitimeve** që ata do të gjenerojnë në lidhje me koston e zbatimit të tyre

Vendimet racionale mbi alokimin e burimeve për sigurinë rrugore do të kërkojnë përdorimin e analizës kosto-përfitim me koston e qarta të aksidenteve rrugore dhe vlerat e parandalimit të aksidenteve rrugore

Klasifikimi i aksidenteve rrugore

Shtë e rëndësishme që një vend ka një metodë të qëndrueshme klasifikimi në mënyrë që të vlerësojë aksidentet rrugore

- AKSIDENTI FATAL RRUGOR**
është ai në të cilin një ose më shumë persona vriten si rezultat i një aksidenti në rrugë, me kusht që vdekja të ndodhë brenda 30 ditëve
- AKSIDENTI SERIOZ NË RRUGË**
është ai në të cilin nuk ka vdekje, por një ose më shumë persona janë plagosur rëndë
- AKSIDENTI I LEHTË NË RRUGË**
është një aksident rrugor në të cilin nuk ka vdekje ose lëndime serioze por një person është plagosur lehtë
- AKSIDENTI RRUGOR NË MATERIALE**
është ai në të cilin askush nuk është dëmtuar, por dëmtimi i automjeteve dhe ose i pasurisë është i REALIZUAR.

Ashpërsia e aksidentit rrugor përcaktohet nga klasa më serioze e viktimave të ndonjë prej viktimave të incidentit

Viktima të aksidenteve rrugore

"Kostoja e një aksidenti rrugor" nuk është e njëjtë me "koston e viktimave" që rezultojnë nga aksidenti rrugor

- FATALITETI**
njerëzit që vdesin menjëherë ose brenda 30 ditëve si rezultat i një aksidenti rrugor
- LËNDIM I RËNDË**
njerëzit që janë të shtruar në spital për më shumë se 6 ditë si rezultat i një aksidenti rrugor
- DËMTIME TË LEHTA**
njerëzit që nuk janë të shtruar në spital për një periudhë jo më shumë se gjashtë ditë si rezultat i një aksidenti rrugor

përkufizimet e përdorura aktualisht në Shqipëri janë në përputhje me këto standarde ndërkombëtare

Kostot e Aksidenteve

Kostot sociale të aksidenteve rrugore janë një vlerësim i dëmit ekonomik të pësuar nga shoqëria si rezultat i ngjarjeve të tilla



Metoda e koston së aksidenteve për Shqipërinë

Asnjë metodologji specifike nuk përcaktohet nga ligji për vlerësimin e kostove të aksidenteve rrugore në Shqipëri

Neni 26 i Ligjit Nr. 10076, datë 12 Shkurt 2009 mbi Sigurimin e Detyrueshëm në Sektorin e Transportit, kostoja e një aksidenti fatal është deri në 150,000 USD

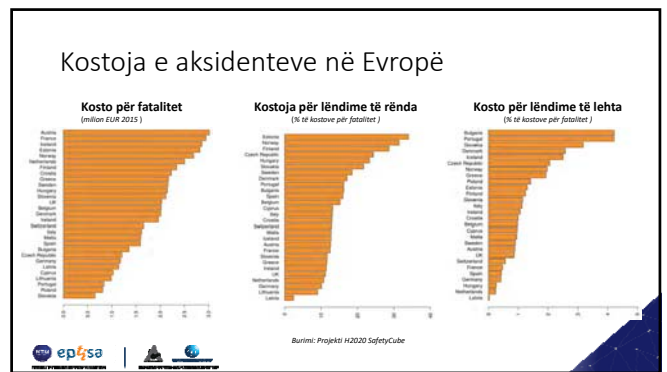
Kufijtë minimale të përgjegjësisë të mbuluar nga sigurimi për dëmet biologjike, ekzistenciale dhe morale (kostoja njerëzore) e shkaktuar nga një vdekje ose dëmtim serioz në një aksident rrugor

| | | | | |
|--|--|--|--|--|
| •dëmi moral dhe ekzistencial nga vdekja ose paafësia e pjeshme e përherëshme | •dëmi moral dhe ekzistencial nga dëmet e tjera | •dëmi moral nga një paafësi totale e përherëshme | •dëmtimi ekzistencial nga një paafësi totale e përherëshme | •dëmtimi biologjik nga vdekja ose paafësia e pjeshme e përherëshme |
| •7,700 € | •3,850 € | •15,400 € | •11,550 € | 7,700 € |

Metoda e vlerësimit të koston së aksidenteve për Shqipërinë

"Vlerësimi i kostove sociale dhe përfitimeve nga rrugët më të mira dhe më të sigurta për 40 përqind të fundit dhe grupe të tjera të rrezikuara: çështja shqiptare"(Banka Botërore, 2015)

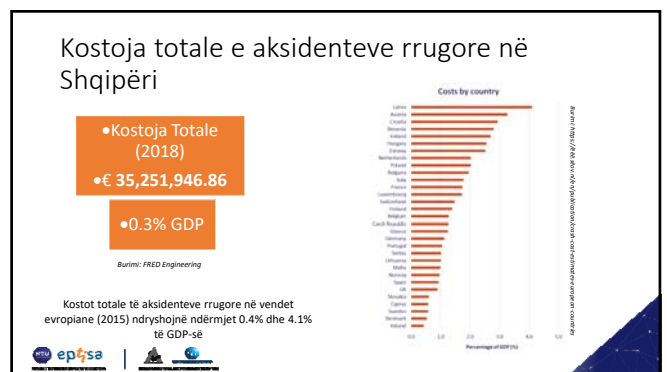
| | | |
|-------------------------------|--|--|
| •Aksident Fatal •€ 143,099 | •Aksidente me Lëndime Serioze •€ 11,283 | •Aksidente me Lëndime të Lehta •€ 1,307 |
|-------------------------------|--|--|



Metoda e Kapitalit Njerëzor për Shqipërinë

| | | | |
|--------------------------------|-------------------------------|--|--|
| KOSTO PËR AKSIDENT RRUGOR 2018 | •Aksident Fatal •€ 135,391 | •Aksidente me Lëndime Serioze •€ 22,987 | •Aksidente me Lëndime të Lehta •€ 2,526 |
| KOSTO PËR VIKTIMË 2018 | •Fataliteti •€ 116,413 | •Dëmtime serioze •€ 17,427 | •Dëmtime të Lehta •€ 1,836 |

Burimi: FRED Engineering



Të dhënat e aksidenteve rrugore

Hetimet e thelluara të aksidenteve rrugore janë të nevojshme për të identifikuar fushat me përparësi dhe për të zhvilluar kundërmasat e aksidenteve rrugore

| Modi | 2018 | 2017 | % | Ndryshimi |
|------------|------|------|------|-----------|
| Autobus | 777 | 777 | 100% | 0% |
| Pedestri | 456 | 456 | 100% | 0% |
| Motorcikli | 354 | 354 | 100% | 0% |
| Motori | 99 | 99 | 100% | 0% |
| Other | 98 | 98 | 100% | 0% |

Nevojitet një kornizë më e plotë për paraqitjen e të dhënave të aksidenteve të trafikut rrugor

Moduli 3

ALOKIMI I BURIMEVE TË SIGURISË NË RRUGË

ALOKIMI I FINANÇIMIT DHE BURIMEVE

Qasja e alokimit të burimeve

Nevoja për përmirësime është normalisht shumë më e madhe se ajo që është e mundur të zbatohet me burimet në dispozicion

Kur planifikoni për zbatimin e përmirësimeve, është e nevojshme të vendosni se cili përmirësim duhet të zbatohet dhe në çfarë radhe dhe kur duhet të kryhen ndërhyrjet e zgjedhura

Duhet të vendoset një ekuilibër i përshtatshëm midis nevojave dhe asaj që mund të zbatohet në të vërtetë

Fokusi duhet të vihet në efektet më të përshtatshme të sigurisë, dhe veprimet / projektet duhet të përcaktohen me përparësi në përputhje me rrethanat

Analiza e kosto-përfitimit

Teknika mikroekonomike analitike e bazuar në ekonominë e mirëqenies për krahasimin e investimeve dhe fitimet e gjeneruara

- Analizë e pranuar gjerësisht për përdorim në vlerësimin e projektit dhe **për vlerësimin e efikasitetit ekonomik të alokimit të burimeve.**
- Kjo lejon krahasimin e qasjeve alternative ndaj projekteve individuale dhe përcaktimin e përparësive midis projekteve konkurruese
- Kjo lejon të **krahasosh përfitimin me koston e përgjithshme**, për të ofruar dhe mbështetur projektin: nëse përfitimet e përgjithshme > koston e pritura, një projekt konsiderohet i dobishëm ekonomikisht

Hapat e analizës Kosto-Përfitim

- Zhvilloni masa ose programe që synojnë të ndihmojnë në uljen e një problemi të caktuar shoqëror (p.sh. aksidentet rrugore ose ndotja e mjedisit)
- Zhvilloni opsione alternative të politikave për përdorimin e secilës masë ose program
- Përkrahni një skenar referimi (ndonjëherë i referuar si "biznes-si-zakonisht" ose alternativa "mos bëj asgjë")
- Identifikoni ndikimet përkatëse të secilës masë ose program. Zakonisht do të ketë disa ndikime përkatëse
- Vlerësoni ndikimet e secilës masë ose program
- Merrni vlerësime të kostove të secilës masë ose program për secilin opsion të politikave
- Shndërroni ndikimet e vlerësuar në terma monetarë, duke zbatuar vlerësimet në dispozicion të këtyre ndikimeve
- Krahasoni përfitimet dhe koston për secilin opsion të politikave për secilën masë ose program
- Identifikoni opsionet në të cilat përfitimet janë më të mëdha se koston
- Kryeni një analizë të ndjeshmërisë ose një vlerësim zyrtar të pasigurisë së përfitimeve dhe kostove të vlerësuar
- Rekomandoni opsione të politikave me kosto efektive për zbatim

Skenarët e Kosto-Përfitim

Skenarë të ndryshëm duhet të krahasohen kundër njëri-tjetrit:

- Skenari "Mos Bëj Asgjë"**
 - Situata aktuale duke mos përfshirë një program mirëmbajtjeje (grandj plani afatgjatë nuk do të ishte në gjendje të përmbushë as nivelet ekzistuese të kërkesës)
- Skenari "Bëj-Minimumin"**
 - Ai përfshin kryerjen e investimeve dhe mirëmbajtjeve të nevojshme për të mbajtur sistemin në funksionim pa përkeqësim të tepruar
- Skenari "Bëni - Diçka"**
 - Veprimet / masat / programet që përmirësojnë sigurinë rrugore ose ndikojnë në mënyrë të favorshme në faktorët e rrezikut që dihet se kontribuojnë në aksidente ose lëndime

Metodat e Vlerësimit Ekonomik

•Vlera neto aktuale •(NPV)

•Anuiteti


•Raporti kosto-përfitim(CBR)

Shkalla e brendshme e kthimit(IRR)

Periudha e Të Kthyerit Mbrapsht

Raporti i NPV dhe mbështetjes së sektorit public (RNPSS)

Shkalla e kthimit në vitit të pare (FYRR)




Rast Studimi- Programi Blackspot

Programi Blackspot (qasja sistematike për identifikimin, analizën dhe trajtimin e vendeve të rrezikshme në rrjetin rrugor)

Analiza e zbatuar Kost-Përfitim:

1. analizat dhe renditja e segmenteve të rrjetit rrugor në funksionim dhe mbi të cilat kanë ndodhur një numër i madh aksidentesh dhe për të njohur shkaqet
2. zgjedhja e kundërmasave të mundshme
3. identifikimin e atyre që kanë një potencial për përmirësim

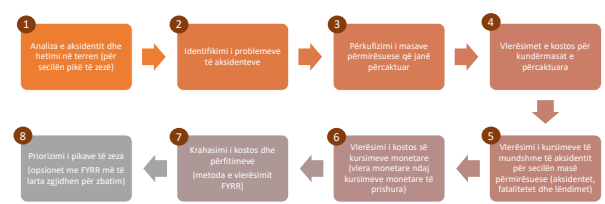



Rast-Studimi – Lista e Pikave Të Zeza

| Blackspot | Location | Type of road | Description |
|-----------|----------------------------|--------------|-----------------------------------|
| B002 | SH72 - Berat-Ura Vajgurore | 2-way road | settlement crossing |
| DU07 | SH84 - Xhafzotaj | 2-way road | roundabout |
| DU09 | SH1 - F.Kruje-Tirane | 2-way road | T-junction |
| FR02 | SH8 - Fier-Vlore | 2-way road | T-junction in semi-urban area |
| FR06 | SH4 - Lezha-Elbasan | expressway | exit ramp |
| GU01 | SH76 - Tepelene-Velqot | 2-way road | T-junction |
| KO01 | SH3 - Pogradec-Korce | 2-way road | 4-leg junction (with minor roads) |
| SH03 | SH1 - Shkoder-Koplik | 2-way road | T-junction |
| TR01 | SH2 - Vlore-Fushë Kruje | 2-way road | series of T-junctions |
| TR09 | SH4 - Kavaje-Lekaj | expressway | interchange |





Rast Studimi- Procedurat

Rast Studimi– Veprimet për përmirësimin e sigurisë rrugore

| Blackspot | Countermeasure | Cost (€) | Collision reduction |
|-----------|--|----------|---------------------|
| B002 | Speed management through self-enforcing engineering measures containing clear speed limit signage (both signs and markings) and a 'gateway' marking the entrance to the built-up area are provided. Fumble strips are also provided to alert the drivers of the transition between rural and built-up area. Footpaths are provided for pedestrians and to mark the road edges in the built-up area (capital network). A raised pedestrian crossing is also provided to slow down vehicles and create pedestrian crossings. | 17,266 | 40% |
| DU07 | Implementation of an oval-shaped roundabout to convert all motorways to a safer and more fluid manner. The intervention does not touch the road edges which will be realized only with road markings, bollards and road studs. | 48,983 | 40% |
| DU09 | Implementation of a lane dedicated to left turning vehicles and general improvement of signage. | 22,697 | 20% |
| FR02 | Implementation of a traffic island and general improvement of signage. | 18,582 | 25% |
| FR06 | Improvement of signage aimed at reducing speed and improving the perception of exit from the express road. | 20,309 | 20% |



Rast Studimi - Rezultatet


$FYRR = \frac{\text{Annual collisions savings}}{\text{Scheme cost}}$

| Blackspot | Treatment cost | Average annual crash cost | Average annual collision savings | Effectiveness estimate | Scheme crash savings (SPS) | Minor crash savings (SPM) | FYRR | Priorita | | |
|-----------|----------------|---------------------------|----------------------------------|------------------------|----------------------------|---------------------------|------|----------|------|----|
| B002 | € 17,266 | € 68,200 | € 2,526 | 0.7 | 0.4 | 20% | 0.25 | 0.13 | 20% | 10 |
| DU07 | € 48,983 | € 68,200 | € 2,526 | 0.8 | 4.2 | 20% | 0.82 | 1.88 | 131% | 3 |
| DU09 | € 22,697 | € 68,200 | € 2,526 | 0.9 | 2.8 | 20% | 0.35 | 0.75 | 101% | 4 |
| FR02 | € 18,582 | € 68,200 | € 2,526 | 0.7 | 0.2 | 20% | 0.18 | 0.00 | 64% | 6 |
| FR06 | € 20,309 | € 68,200 | € 2,526 | 1.1 | 0.4 | 20% | 0.27 | 0.09 | 89% | 5 |
| GU01 | € 18,517 | € 68,200 | € 2,526 | 0.5 | 0.0 | 20% | 0.16 | 0.00 | 30% | 9 |
| KO01 | € 32,443 | € 68,200 | € 2,526 | 0.9 | 1.1 | 20% | 0.23 | 0.27 | 49% | 7 |
| SH03 | € 17,195 | € 68,200 | € 2,526 | 1.1 | 0.8 | 20% | 0.31 | 0.21 | 137% | 2 |
| TR01 | € 21,009 | € 68,200 | € 2,526 | 1.6 | 5.1 | 20% | 0.61 | 1.27 | 144% | 1 |
| TR09 | € 10,771 | € 68,200 | € 2,526 | 0.7 | 0.0 | 20% | 0.18 | 0.00 | 30% | 8 |

SHENIM PËR KUJDES!


Vlerat e larta të FYRR-së zakonisht arrihen me skema me kosto të ulët, por duke kursyer më pak aksidente (tundimi për të zgjidhur çdo problem duke vendosur vetëm një tabelë duhet të shmangët!)

Duhet të merret parasysh numri i aksidenteve të ruajtura brenda secilit opsion (një ulje minimale e parashikuar e aksidenteve prej 25-30% për secilin vendngjarje)



Kufizimet e analizës Kosto-Përfitim

- Vështirësi në vlerësimin e ndikimeve specifike kundrejt një shkalle vlerash monetare (p.sh. ndikimet mjedisore dhe sociale)
- Mos marrja parasysh e ndërveprimeve midis ndikimeve të ndryshme




Vlerësimi i shumë kriterëve

Procedura e krahasimit midis këndvështrimeve të ndryshme që synon zhvillimin e një aktiviteti mësimor që ushqen të njëjtin proces vendimmarrje



metoda jo-monetare / jo-financiare që synon të inspektojë përshatshmërinë e projekteve të investimeve që kanë një ndikim thelbësor në aspektin mjedisor, social dhe ekonomik

e dobishme për të analizuar problemet reale komplekse për shkak të aftësisë së tyre të qenësishme për të gjykuar alternativa të ndryshme bazuar në kriteret të ndryshme për zgjedhjen e mundshme të alternativës më të mirë / të përshatshme

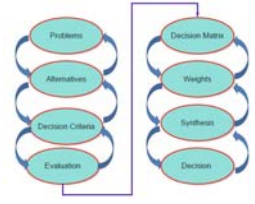
ai mbledh të gjithë informacionin, të gjitha pasojat dhe të gjitha perspektivat në lidhje me një zgjedhje të mundshme **(qasja shumëdimensionale)**




Procedura e vlerësimit të shumë kriterëve

Procedura e detajuar




- Establish the decision context.
 - 1.1 Establish aims of the MCDA, and identify decision makers and other key players.
 - 1.2 Design the socio-technical system for conducting the MCDA.
 - 1.3 Consider the context of the appraisal.
- Identify the options to be appraised.
- Identify objectives and criteria.
 - 3.1 Identify criteria for assessing the consequences of each option.
 - 3.2 Organize the criteria by clustering them under high-level and lower-level objectives in a hierarchy.
- 'Scoring': Assess the expected performance of each option against the criteria. Then assess the value associated with the consequences of each option for each criterion.
 - 4.1 Describe the consequences of the system.
 - 4.2 Score the options on the criteria.
 - 4.3 Check the consistency of the scores on each criterion.
- 'Weighting': Assign weights for each of the criteria to reflect their relative importance to the decision.
 - 5.1 Combine the weights and scores for each option to derive an overall value.
 - 5.2 Calculate overall weighted scores at each level in the hierarchy.
 - 5.3 Calculate overall weighted scores.
- Examine the results.
 - 6.1 Conduct a sensitivity analysis: do other preferences or weights affect the overall ordering of the options?
 - 6.2 Look at the advantages and disadvantages of selected options, and compare pairs of options.
 - 6.3 Check for possible new options that might be better than those originally considered.
 - 6.4 Repeat the above steps until a 'reasonable' model is obtained.



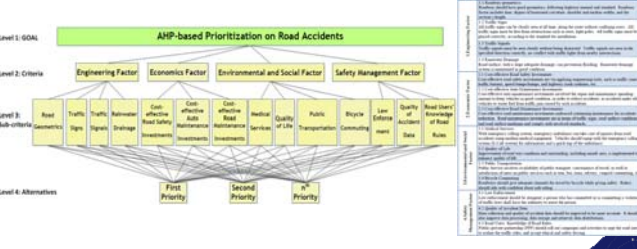

Rast studimi

Zhvilluar në Tajlandë

- Ai synon t'u japë rëndësi aksidenteve në mënyrë që të parandalojë dhe zvogëlojë rrezikun e tyre nga ngjarjet në të ardhmen (ëarich Temrungsie et al., 2015)
- Vëzhgon dhe mbledh faktorët e perceptimit në lidhje me shkaqet e përplasjeve dhe vlerëson mendimet në lidhje me këta faktorë duke përdorur pyetëtorin e krahasimit në çift për të pyetur grupe të zgjedhur policësh, stafesh të kujdesit shëndetësor (mjekë dhe infermierë), personel të departamentit të autostradës dhe stafë akademike dhe inxhinierike, me gjithsej 100 të anketuar.
- Ai përqendrohet në krahasimet dyshe të kriterëve dhe nën-kriterëve të faktorëve të përplasjeve



Rast studimi

Financimi i sigurisë rrugore në Shqipëri

- Mungesa e fondeve të qëndrueshme të sigurisë rrugore dhe ndërhyrjeve me përparësi
- Asnjë buxhet i veçantë nuk është caktuar për sigurinë rrugore në buxhetin e përgjithshëm të shtetit
- Asnjë zë i dedikuar i buxhetit të sigurisë rrugore për asnjë nga agjencitë qeveritare që merren me sigurinë rrugore në Shqipëri
- Veprimet e kufizuara të sigurisë rrugore financohen nëse përfshihen në projekte zhvillimi ose plane përmirësimi të trafikut
- Alokimet e drejtpërdrejta të buxhetit për sigurinë rrugore janë të pazakonta
- Organet publike që merren me çështje të sigurisë rrugore zakonisht vuajnë nga një mungesë fondesh



Financimi i sigurisë rrugore në Shqipëri

- Megjithatë qeveria shqiptare mbledh taksa që duhet të përdoren për përmirësimin e sigurisë rrugore (të ardhurat e përgjithshme të taksave, fondet e rrugëve, taksa e karburantit, etj.), Publiku nuk është i informuar se si përdoren këto taksa për përmirësimet e sigurisë rrugore dhe të përcaktuara për të mbështetur shpenzimet për çështjet e sigurisë rrugore në përgjithësi
- Përkundër një angazhimi zyrtar, kontributi i agjencive të sigurimeve në sigurinë rrugore mungon, ashtu si pothuajse çdo sponsorizim nga bizneset private në përgjithësi.



Qasja e financimit të sigurisë rrugore

- duhet të vijnë kryesisht nga fondet e alokuara në buxhet.
- duhet t'i caktohet secilit organ qeveritar në fjalë dhe të konsiderohet si pjesë e detyrave të tyre të rregullta që duhet të kryhen
- KNSRR duhet të ketë një buxhet të dedikuar nga Qeveria Shqiptare
- duhet të promovohet mbështetje shtesë nga kompanitë e sigurimeve dhe bizneset private

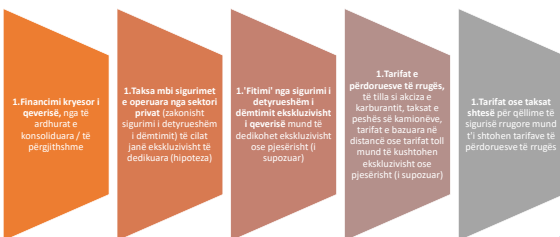


Mangësitë e sigurisë rrugore në Shqipëri

- Mbështetje e kufizuar politike dhe qeveritare / administrative periodike për zbatimin e strategjisë së sigurisë rrugore, planeve të veprimit dhe praktikave më të mira, si dhe zbatimit të ligjit në përgjithësi
- KNSRR shihet më shumë si një organizatë politike, nuk takohet rregullisht dhe sekretaria ekzistuese teknike nuk ka fuqi reale koordinuese
- Nuk ka një fond të dedikuar për sigurinë rrugore
- Ekziston një kapacitet dhe fuqi e kufizuar për t'u marrë me çështjet e sigurisë rrugore brenda pushtetit vendor që nga ana tjetër rezultojnë në përfshirje të dobët në sigurinë rrugore dhe mungesë të mjeteve dhe njohurive të duhura në menaxhimin e sigurisë rrugore
- Mungesa e përvojës, koordinimit dhe veprimeve të përbashkëta për të arritur rezultate të prapshme në të gjitha aspektet e sigurisë rrugore, me ndikim më të dukshëm negativ në monitorimin dhe vlerësimin



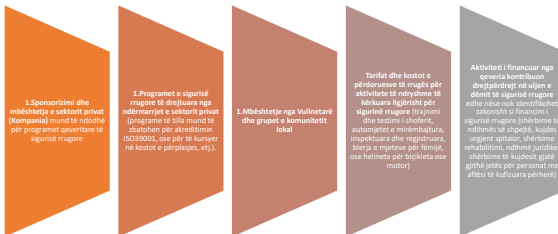
Burimet e financimit për sigurinë rrugore



Burimet e financimit për sigurinë rrugore



Burimet e financimit për sigurinë rrugore



Karakteristikat kryesore për financimin e sigurisë rrugore

- Financimi i Sigurisë Rrugore duhet të jetë i mjaftueshëm për programin e punëve të kërkuara
- Financimi i Sigurisë Rrugore duhet të jetë i qëndrueshëm
- Financimi i Sigurisë Rrugore duhet të jetë i sigurt ose të paktën i parashikueshëm. Planifikimi për sigurinë rrugore shpesh bazohet në një strategji ose program i cili mbulon një dekadë dhe plane veprimi prej 1 ose 2 ose 3 vjet
- Një fond i sigurisë rrugore duhet të krijohet në përparësi të një fondi rrugor
- Rasti specifik i biznesit për financimin e sigurisë rrugore duhet të zhvillohet, bazuar në vuajtjet e kursyera dhe kursimet reale ekonomike që do të arrihen përmes vdekjeve të zvogëluara, lëndimeve dhe përplasjeve

Karakteristikat kryesore për financimin e sigurisë rrugore

- Mekanizmat e Financimit të Sigurisë Rrugore duhet të lehtësojnë akuzat për mbledhjen e të ardhurave
- Financimi i Sigurisë Rrugore duhet të përmirësohet nga elementë të qartë të drejtësisë sociale dhe miratimit selektiv të parimit të përdoruesit që paguan
- Shpenzimet e fondit të sigurisë rrugore duhet të kontrollohen plotësisht nga ata që janë përgjegjës për sigurinë rrugore
- Shumë agjenci përkatëse duhet të financohen përmes agjencisë kryesore në mënyrë që aftësitë dhe rregullimet e specializuara të agjencive të ndryshme të shfrytëzohen për sigurinë rrugore
- Mirëmbajtja e rrugës nuk duhet të shihet si siguri në rrugë dhe të financohet nga burimet e sigurisë rrugore

Karakteristikat kryesore për financimin e sigurisë rrugore

- Veprimet e Sigurisë Rrugore dhe fondet e kërkuara për to, çdo vit duhet të përfshihen në buxhetet dhe planet e agjencive të shpërndarjes
- Shpenzimi i fondeve të sigurisë rrugore duhet të jetë fleksibël nga viti në vit. Kjo lejon ndryshime në planet e veprimt pas natyra e problemit evoluon dhe vërehen efektet e veprimeve të mëparshme (ose nuk shihen)
- Shpenzimet e sigurisë rrugore nga secila agjenci duhet të raportohen veçmas dhe të identifikohen në mënyrë të qartë në Raportet Vjetore për të lejuar kështu gjurmimin e fondeve.

KOHA PËR PYETJE DHE DIKUTIME



FALEMINDERIT PËR VEMENDJEN TUAJ!

Francisco Reina Barranco
francisco.reina@fredeng.eu