




PROJECT IMPLEMENTED BY AN MIT/EP4SA FINANCED BY KIDA AND CO-FINANCED BY NRI

# Menexhimi Sigurise Rrugore

Part 1

Kontrata Nr: CS 02  
 Projekti I Mirëmbajtjes dhe Sigurisë Rrugore Bazuar në Rezultate (RRMSP)  
 Kredi e Bankes Boterore Nr. 8489-AL




# Hyrje

MENEXHIMI SIGURISE RRUGORE




Konsulence Lidhur me Sigurine Rrugore 27/4/2021

# Hyrje

**Z. Francisco REINA BARRANCO**  
Specialist I Sigurise Rrugore









Konsulence Lidhur me Sigurine Rrugore

# Qellimi i sesionit te trainimit

- Kuptimi I shkalles dhe natyres se problemit te sigurise rrugore
- Paraqitja e alternativave, politikave dhe legjislacionit ne kuader te permiresimit te sigurise rrugore
- Shpjegimi dhe principet e konceptit te Sistemeve te Sigurta
- Zhvillimi I njohurive lidhur me principet te Sistemit te Menexhimit te Sigurise Rrugore
- Prezantimi I sistemit Shqiptar te menexhimit te Sigurise Rrugore

Konsulence Lidhur me Sigurine Rrugore

# Programi Trainimit

**Moduli 1: Siguria Rrugore**

- Situata e sigurise rrugore, prijet dhe sfiat

**Moduli 2: Objektivat dhe Iniciativat e Sigurise Rrugore**

- Plani Global I Dekades lidhur me sigurine rrugore per vitet 2011-2020
- Objektivat Qendreshme te

**Moduli 3: Politikat lidhur me Sigurine Rrugore**

- Vizioni Zero
- Siguri e qendreshme
- Politikat e EU lidhur me Sigurine Rrugore

**Moduli 4: Qasja Ssistem I Sigurte ne Sigurine Rrugore**



- Cfare eshte Sistem I Sigurte?
- Koncepti I Sistemit te Sigurte
- Principet e Sistemit te Sigurte
- Eelementet e Sistemit te Sigurte

**Moduli 5: Menexhimi I Sigurise Rrugore: menexhimi I bazuar ne rezultate**

- Lidershimi I sigurise rrugore
- Kuadri I menexhimit te sigurise rrugore
- Sistemi I menexhimit te sigurise rrugore I bazuar ne rezultate
- Projektet bazuar ne Sisteme te Sigurise

**Moduli 6: Rishikimi I kapaciteteve te menexhimit te sigurise rrugore ne Shqiperi**

- Kuadri Institucional I Sigurise Rrugore ne Shqiperi
- Rishikimi kapaciteteve te sigurise rrugore ne Shqiperi






Konsulence Lidhur me Sigurine Rrugore

# Moduli 1

## Problemi I Sigurise Rrugore

MENEXHIMI I SIGURISE RRUGORE

Konsulence Lidhur me Sigurine Rrugore 27/4/2021

### Bilanci global I vdekjeve nga aksidentet rrugore


Burimi: WHO - Raporti mbi Sigurine Rrugore 2018

- 8<sup>ta</sup> Shkaku i vdekjeve per 10 gjithe mubetuz
- 1.35 milion te vdekur cdo vit
- 3 here me q lart se vendet me te ardhura te larta dhe miresare
- 1<sup>ta</sup> shkaku i vdekjeve per moshat 5-29 vjece



- Numri I aksidenteve fatale ne bote mbetet I larte
- Aksidentet rrugore jane vrasesit kryesore tek femijet dhe te rinjte
- Me teper se gjysma e aksidenteve rrugore jane ndermjet kembesoreve, ciklisteve dhe motorciklisteve , te cilet shpesh injorohen nga standartet e projektimit te rrugave
- Jane bere perparime megjithate y progress nuk eshte I njetrajtshem per cdo vend
- Reduktimit aksidenteve fatale dhe te renda nuk mund te ulet pa marre masa drastike.




Konsullence Lidhur me Sigurine Rrugore



**Tirana**  
Popullsia 895,160 (2019)

Konsullence Lidhur me Sigurine Rrugore

### Shkaqet e vdekjeve ne bote

2016		2030		2060	
Renditja	Shkaku	Renditja	Shkaku	Renditja	Shkaku
1	Ishemi zemre	1	Ishemi zemre	1	Ishemi zemre
2	Ishemi cerebrale	2	Ishemi cerebrale	2	Ishemi cerebrale
3	Semundje mushkerie	3	Semundje mushkerie	3	Alzheimer dhe humbje kujtese
4	Infeksione te aparatit respirator	4	Alzheimer dhe humbje kujtese	4	Semundje mushkerie
5	Alzheimer dhe humbje kujtese	5	Infeksione te aparatit respirator	5	Diabeti
6	Kancer i mushkerise	6	Diabeti	6	Infeksione te aparatit respirator
7	Diabeti	7	Kancer i mushkerise	7	Kidney diseases
8	<b>AKSIDENTE RRUGORE</b>	8	Semundje veshkash	8	Kancer i mushkerise
9	Diarrea	9	Ceroze ne melci	9	<b>AKSIDENTE RRUGORE</b>
10	Tuberkulozi	10	<b>AKSIDENTE RRUGORE</b>	10	Ceroze ne melci

Source: [https://www.who.int/healthinfo/global\\_burden\\_diseases/projections/](https://www.who.int/healthinfo/global_burden_diseases/projections/)




Konsullence Lidhur me Sigurine Rrugore

### Kostot Ekonomike te vdekjeve nga aksidentet

3%-5% e GDP  
Kostot e aksidenteve

- Kosto te sherbimeve te emergjences
- Kosto shendetesie
- Kosto te mbeshtetjes sociale
- Humbje nga taksat
- Dite te humbura ne pune
- Deme & riparime
- Humbje te kryefamiljarit
- Humbje te karrieres
- Humbje te aftesisë profesionale
- Humbje te ekspertizes

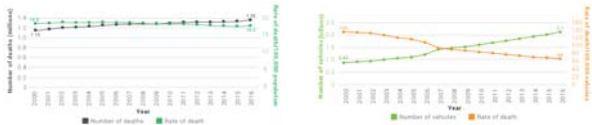
Vendet qe nuk investojne ne drejtim te sigurise rrugore mund te humbin 7-22% ne potencialin per te rritur GDP per person ne nje periuadhe 24 vjecare

Source: World Bank, 2018






Konsullence Lidhur me Sigurine Rrugore

### Shkalla e fataliteteve



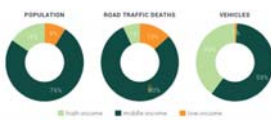
Burimi: WHO



Konsullence Lidhur me Sigurine Rrugore

### Numri I te vdekurve dhe niveli I te ardhurave

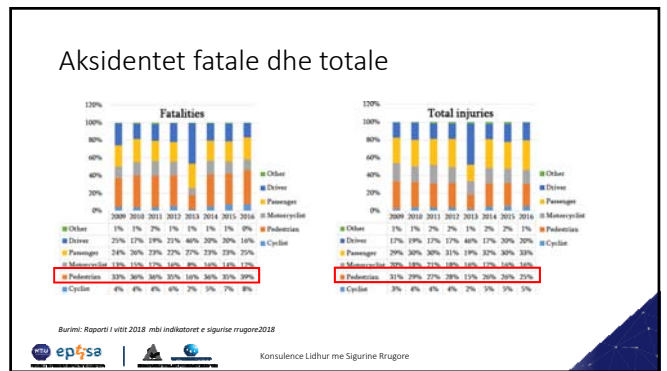
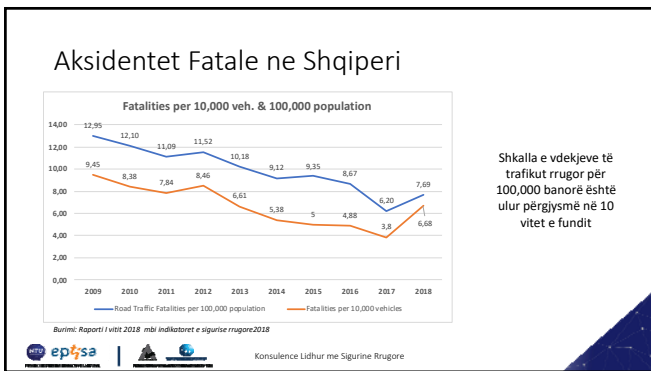
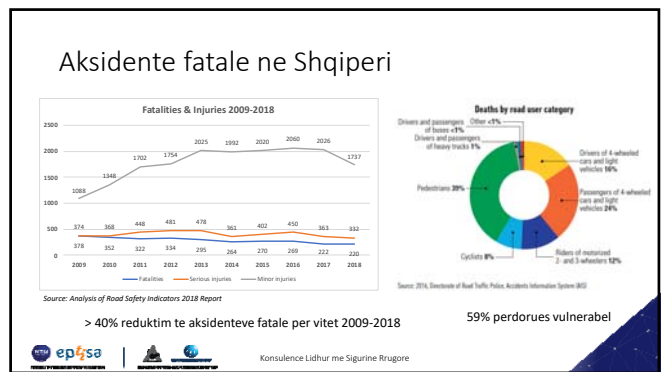
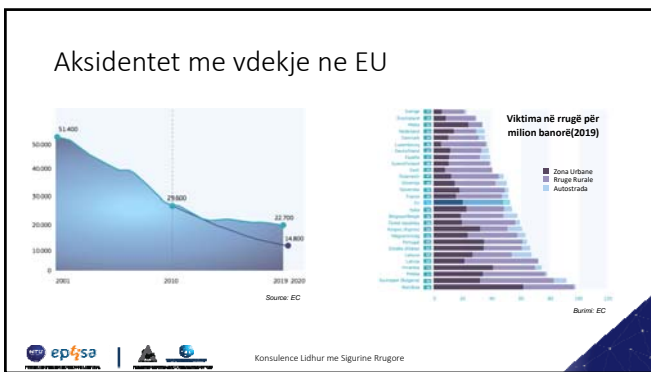
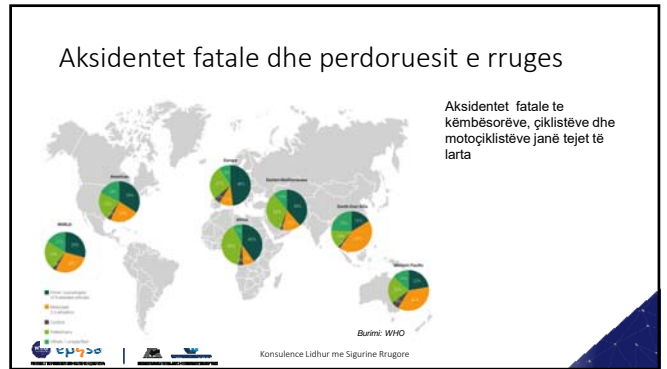
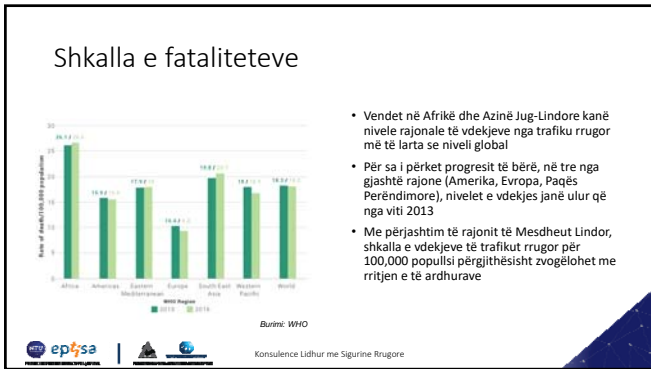
- Numri I fataliteteve eshte I madh ne vendet me te ardhura te vogla dhe te mesme ne krahasim me numrin e popullsisë dhe numrin e mjeteve ne qarkullim
- Vetem 1% e mjeteve qarkullojne ne vendet me te ardhura te vogla ndersa ndodhin 13% e te vdekurve

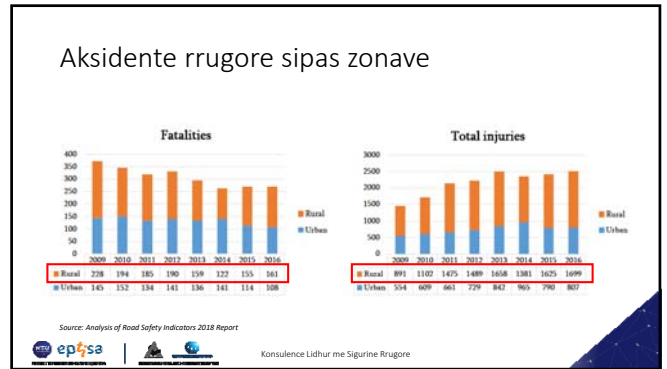
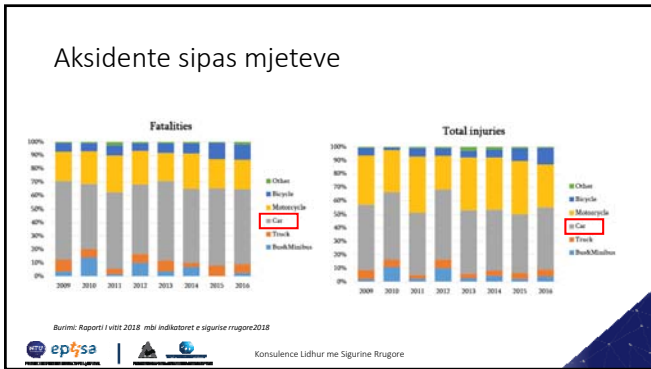


Burimi: WHO

Konsullence Lidhur me Sigurine Rrugore



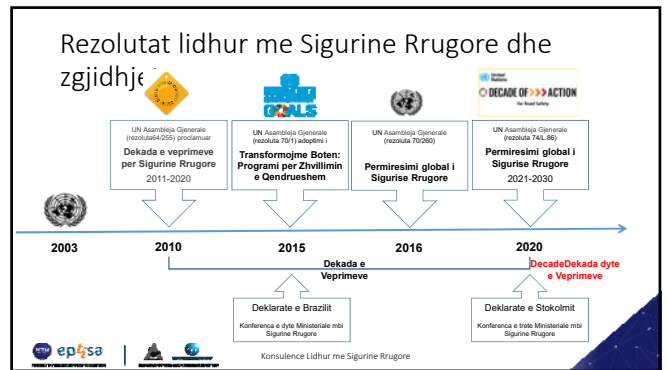


## Moduli 2 Synimet e Sigurisë Rrugore & Iniciativat

MENEXHIMI SIGURISE RRUGORE

Konsulente Lidhur me Sigurinë Rrugore

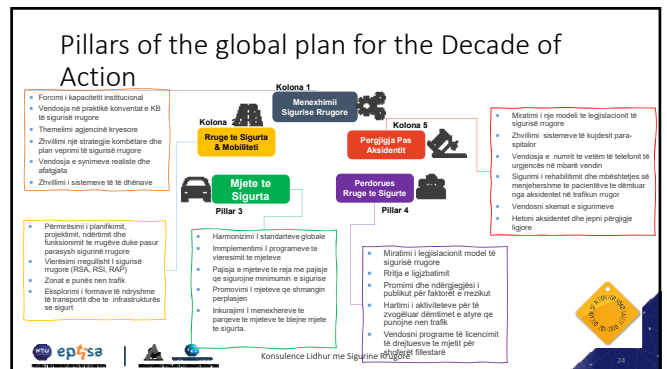
27/4/2021



### Plani Global i Dekadës Veprimit lidhur me Sigurinë Rrugore 2011-2020

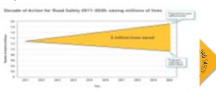
- Rezoluta e Asamblesë së Përgjithshme të KB 64/255 mbi Përmirësimin e sigurisë Rrugore (Mars 2010)
- Supozimi? Aksidentet rrugore mund të parandalohen me ane të ndërhyrjeve efektive.
- Qellimi? Stabilizimi dhe pastaj reduktimi i nivelit të përgjithshëm të vdekjeve duke rritur aktivitetet në nivel kombëtar, rajonal dhe global.
- Perse? mundësi për aktivitetet afatgjata dhe të koordinuara në mbështetje të sigurisë rrugore rajonale, kombëtare dhe lokale.
- Principet? Përfaqja e Sistemit të Sigurisë synon zhvillimin e njëjti që merr parasysh gabimin njëzërisht dhe brishtësinë e trupit të njeriut. Në këtë mënyrë parandalohen aksidentet e rënda si dhe ato fatale.
- Si? Përmes zbatimit të aktivitetëve të Sigurisë Rrugore në nivele lokale, kombëtare, rajonale dhe globale veçanërisht sipas 5 shtyllave në të cilat bazohet Siguria Rrugore.

Konsulente Lidhur me Sigurinë Rrugore



### Si të arrihen qëllimet e planit global për Dekadën e veprimit të sigurisë rrugore 2011-2020?

- respektimi dhe zbatimi i plotë i marrëveshjeve dhe konventave kryesore të KB lidhur me sigurinë rrugore
- zhvillimin dhe zbatimin e strategjive dhe programeve të qëndrueshme të sigurisë rrugore
- vendosja e një synimi ambicioz por edhe të realizueshëm për zvogëlimin e viktimave në rrugë deri në vitin 2020
- forcimin e infrastrukturës së menaxhimit dhe kapacitetin për zbatimin teknik të aktiviteteve të sigurisë rrugore në nivelet kombëtare, rajonale dhe globale
- përmirësimin e cilësisë së mbledhjes së të dhënave
- monitorimin e progresit dhe performancës në një numër treguesish të paracaktuar
- duke inkurajuar rritjen e fondeve për sigurinë rrugore dhe përdorimin më të mirë të burimeve ekzistuese
- Rritjen e kapaciteteve



Konsulencë Lidhur me Sigurinë Rrugore

### Aksidentet me Vdekje ne Shqiperi

Pillar	Area	Legislation	Enhancement	Education	Technology	International Regulatory Support
Safe user	Behavioral factors	Enforcement of traffic laws	Targeted training and awareness campaigns	Public awareness campaigns	Advanced driver assistance systems (ADAS)	UN Road Traffic Convention
	Vehicle safety	Vehicle safety standards	Vehicle safety audits	Vehicle safety education	Vehicle safety technology	UN Global Technical Regulations (GTR)
	Road safety	Road safety standards	Road safety audits	Road safety education	Road safety technology	UN Road Safety Action Plan
Effective post-crash response	Emergency services	Emergency services training	Emergency services equipment	Emergency services awareness	Emergency services technology	UN Road Traffic Convention
	Legal and financial support	Legal and financial support	Legal and financial support	Legal and financial support	Legal and financial support	UN Road Traffic Convention


- Përpilimi i të gjitha veprimeve në të gjithë zonat dhe kolonat e sigurisë rrugore formulojnë një Plan të Ri Kornizë Globale për Veprim për Sigurinë Rrugore, qëllimi i të cilit është t'i shërbejë çdo vendi në krijimin ose përmirësimin e sistemit të tij kombëtar të sigurisë rrugore

Konsulencë Lidhur me Sigurinë Rrugore

### UN Objektivat e Qendrueshem

**11. Zhvillim te Qendrueshem te Qyteteve dhe Komuniteteve**

SDG 11.2: Deri në vitin 2030 të sigurohet qasje në sisteme transporti të sigurt, të përballueshme, të arritshme dhe të qëndrueshme për të gjithë, duke përmirësuar sigurinë rrugore, veçanërisht duke zgjeruar transportin publik, me vëmendje të veçantë për nevojat e grave, fëmijëve, personave me aftësi të kufizuara dhe personi i moshuar.



**3. SHENDET I MIRE**

SDG 3.6: Deri në 2020 përgjysimi i aksidenteve me vdekje dhe si pasojë e trafikut rrugor


**9. Zhvillimi & INFRASTRUKTURA**

SDG 9.1: zhvillimi i një infrastrukture cilësore, të besueshme, të qëndrueshme, duke përfshirë infrastrukturën rajonale dhe ndërkufitare, për të mbështetur zhvillimin ekonomik dhe mirëqenien njerëzore, me një fokus në qasje të përballueshme dhe barabartë për të gjithë

Konsulencë Lidhur me Sigurinë Rrugore

### Si të arrihet SDG 3.6?


- Përmirësimi i menaxhimit të sigurisë rrugore (agjencia kryesore, strategjitë e RS & plani i veprimit)
- Ligje më efektive (faktorët kryesorë të rrezikut: shpejtësia, nganjë e pajes, përdorimi i helmëtës së motorit, rripi i sigurimit dhe përdorimi i përmbajtjes së fëmijëve)
- Performanca më e sigurt e rrjeteve rrugore (planifikimi, projektimi, ndërtimi dhe mirëmbajtja)
- Mbledhja e përmirësuar e të dhënave (metodologji e harmonizuar statistikore që mbulon statistikat e sigurisë rrugore; rregull 30 ditë)
- Përbushjen e standardeve të larta të sigurisë për të gjitha automjetet
- Përmirësimi i sjelljes së përdoruesve të rrugës (zbatim, ndërgjegjësimi dhe komunikimi)
- Përmirësimi i kujdesit pas aksidentit (minimizoni intervalin kohor midis përplasjes së trafikut rrugor dhe ofrimit të kujdesit të parë profesional të urgjencës)



Konsulencë Lidhur me Sigurinë Rrugore

### Si të arrihet SDG 11.2?

- Qytetet më të sigurt (transporti i sigurt dhe i qëndrueshëm në qytete, dhe infrastruktura e përshtatshme e sigurt për transportin jo-motor dhe atë me motor)
- Forcimi i këmbësorëve dhe biçikletave (infrastruktura e këmbësorëve dhe biçikletave)
- Transport i përballueshëm, i arritshëm, i sigurt dhe miqësor me mjedisin



Konsulencë Lidhur me Sigurinë Rrugore

### Moduli 3 POLITIKAT LIDHUR ME SIGURINE RRUGORE

MENEXHIMI I SIGURISE RRUGORE

Konsulencë Lidhur me Sigurinë Rrugore

27/4/2021

### Road crash components

Një përplasje rrugore është rezultat i konvergencës së disa elementëve të pafavorshëm në lidhje me 3 faktorë:

- drejtuesi: gjendja, sjellja, etj.
- lloji dhe gjendja e automjetit
- Gjendja e rrugës: rrëshqitja e trotuarit, rreza e një kthesë, rreziqe jo të mbrojtura, etj.

Konsulente Lidhur me Sigurinë Rrugore

### Si të zvogëlojmë aksidentet rrugore dhe rezultatet e tyre?

Veprimet për të ulur aksidentet rrugore duhet (të paktën) të përqendrohen në 3 përbërësit e sistemit rrugor

**Behaviour**

- Edukimi
- Legjislatiioni
- Ndërgjegjësimi
- Zbatimi i Ligjit

**Rruga**

- Rrjeti Rrugor
- Elementet ne ane te rruges

**Mjeti**

- Mirembajtje
- Pajisje te Sigurise

Konsulente Lidhur me Sigurinë Rrugore

### Vision Zero

- Qasja suedeze për të menduarit e sigurisë rrugore
- Konceptuar në 1994 dhe për shkak të suksesit të tij të lartë u përkthye në një ligj 3 vjet më vonë
- Synimi përfundimtar
  - Asnjë vdekje ose lëndim serioz në rrugët e Suedisë ("Asnjë humbje e jetës nuk është e pranueshme")
  - Jo i kënaqur me thjesht uljen e aksidenteve në një nivel të menaxhueshëm ekonomikisht
- Bazuar në faktin e thjeshtë se ne jemi njerëz dhe bëjmë gabime

Konsulente Lidhur me Sigurinë Rrugore

### Mendimi tradicional dhe Vizioni Zero

**Traditional thinking**

➔

Përqendrimi në aksidente  
Sjellje e përsosur njerëzore  
Përgjegjësia individuale  
Industria duhet të detyrohet  
Të shpëtosh jetë është e shtrenjtë

**Vision Zero**

←

Përqendrohuni në fatalitete dhe dëmtime serioze  
Integron gabimet e njeriut që në fazën e projektimit  
Përgjegjësia e përbashkët midis sistemit dhe projektimit  
Industria mund të stimulohet  
Të shpëtosh jetë është e lirë

Konsulente Lidhur me Sigurinë Rrugore

### Origjina e modelit të Sistemit të Sigurt

- Kuadër i ri për të menduar për sigurinë rrugore: "Aksidentet" e trafikut rrugor nuk janë në të vërtetë aksidentale, por janë të parashikueshme dhe të parandalueshme (Elvebakk 2007)
- Shumë vende të tjera kanë adoptuar të njëjtën qasje që nganjëherë quhet edhe "QASJA E SISTEMEVE TE SIGURTA"

Konsulente Lidhur me Sigurinë Rrugore

### Parimet e Projektimit te Vizionit Zero

- Dy mënyra kryesore që Vizioni Zero përpiqet të menaxhojë energjinë kinetike janë duke integruar komponentët e pajtueshëm të trafikut dhe duke ndarë fizikisht ato të papajtueshme
- "Sistemi ideal rrugor është ai në të cilin nuk tejkalohet toleranca njerëzore për forcat mekanike" (Haddon 1970)
- "Nëse forcat mekanike (energjinë kinetike) me të cilat përballen njerëzit gjatë përplasjeve të trafikut rrugor mund të mbahen nën pragun për dëmtime të rënda, sistemi i transportit rrugor mund të konsiderohet i sigurt" (Tingvall dhe Haworth 1999).

Konsulente Lidhur me Sigurinë Rrugore



### Parimet e Projektimit te Vizionit Zero me shembuj

- Përdoruesit e brishtë të rrugës (p.sh. këmbësorët ose çiklistët) nuk duhet të ekspozohen ndaj automjeteve me shpejtësi mbi 30 km / orë
- Nëse nuk është e mundur, atëherë zvogëloni shpejtësinë e automjetit në 30 km / orë



Konsulence Lidhur me Sigurine Rrugore

### Parimet e Projektimit te Vizionit Zero me shembuj

- Pasagjerët e makinave nuk duhet të ekspozohen ndaj mjeteve të tjera me shpejtësi mbi 50 km / orë në kalimet 90°.
- Nëse kjo nuk është e mundur, ndani, zvogëloni këndin (duke ndryshuar kështu vektorin e forcës së përplasjes në mënyrë të tillë që të zvogëlojë dëmtimin e rëndë ose vdekjen), ose ulni shpejtësinë në 50 km / ore.



Konsulence Lidhur me Sigurine Rrugore

### Parimet e Projektimit te Vizionit Zero me shembuj

- Pasagjerët e makinave nuk duhet të ekspozohen ndaj trafikut që vijnë me shpejtësi mbi 70 km / orë nëse automjetet janë me të njëjtën peshë. Nëse automjetet janë me peshë të ndryshme, shpejtësia nuk duhet të kalojë 50 km / orë.
- Nëse kjo nuk është e mundur, atëherë ndani trafikun, ekuilibroni peshat e automjeteve ose ulni shpejtësitë sipas diferencës maksimale në peshën e automjetit.



Konsulence Lidhur me Sigurine Rrugore

### Parimet e Projektimit te Vizionit Zero me shembuj

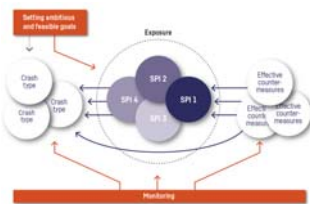
- Banorët e makinave nuk duhet të ekspozohen në anë të rrugës me shpejtësi mbi 70 km / orë, ose 50 km / orë nëse ka pemë ose objekte të tjera potencialisht të rrezikshme.
- Nëse kjo nuk është e mundur, ndani makinat nga ana e rrugës ose ulni shpejtësinë në 70 km / orë ose 50 km / orë (sipas kushteve në anë të rrugës) (Johansson 2009)



Konsulence Lidhur me Sigurine Rrugore

### Vizion I Sigurise Rrugore

- Qasja Hollandeze e të menduarit për sigurinë rrugore (prezantuar nga SWOV në vitet 90)
- "Në një sistem të qëndrueshëm të trafikut të sigurt, përplasjet parandalohen sa më shumë që të jetë e mundur, dhe kur parandalimi nuk është i mundur, probabiliteti i dëmtimit të rëndë zvogëlohet në pothuajse zero"
- Shumë veprime të ndërmarra kishin për qëllim përmirësimin e sigurisë në infrastrukturë



Konsulence Lidhur me Sigurine Rrugore

### Vizion I Sigurise Rrugore

1. Ai pranon që përpjekjet parandaluese pavarësisht, përdoruesit e rrugës do të mbeten të gabueshëm dhe aksidentet do të ndodhin.
2. It stresses that those involved in the design of the road transport system need to accept and **share responsibility** for the safety of the system, and those who use the system need to accept responsibility for complying with the rules and constraints of the system.

- Ai harmonizon vendimet e menaxhimit të sigurisë me vendime më të gjera transporti dhe planifikimi që plotësojnë qëllime më të gjera ekonomike, njerëzore dhe mjedisore.
- Ajo formon ndërhyrjet për të përbushur qëllimin afatgjatë, në vend se të mbështetet në ndërhyrjet tradicionale ne te cilen vendosen kufijtë e çdo objekti afatgjatë.

Konsulence Lidhur me Sigurine Rrugore

### Parimet për një sistem të qëndrueshëm të trafikut të sigurt

- Funksioni i Rrugës**
  - Monofunksioni i rrugeve (rrjet i strukturuar rrugor)
- Homogjeniteti në masë, shpejtësi dhe drejtim**
  - Barazia në masë, shpejtësi dhe drejtim ose e ndarë fizikisht
- Parashikueshmëria e rrjedhës së rrugës dhe sjellja e përdoruesit të rrugës nga dizajni i rrugës**
  - Konsistenca dhe vazhdimësia në hartimin e rrugës
- Mundësia e modernimit si pasojë e gabimeve të bera nga drejtuesi i mjedit**
  - Kufizimi i lëndimit përmes mundësisë së uljes së demiteve si pasojë e mjeditit rrugor
- Gjenja e ndërjegjësimit të përdoruesve të rrugës**
  - Aftësia për të vlerësuar kapacitetin e secilit

Konsullence Lidhur me Sigurinë Rrugore

### Objektivat e sigurisë rrugore të BE-së

Hierarkia e Sistemeve të Sigurta në nivel EU

Burimi: Politika e EU lidhur me Sigurinë Rrugore 2021-2030 – Hapja e menjepërm dhej "Vision Zero"

Politika e BE-së për sigurinë rrugore është e përqendruar në parandalimin e vdekjeve dhe lëndimeve të rënda:

- Qëllimi afatgjatë: të lëvizim afër vdekjeve zero dhe lëndimeve të rënda deri në vitin 2050 Synimet e përkohshme:
- Përgjysmimi i numrit të viktimitave dhe lëndimeve serioze deri në vitin 2030 nga një bazë fillestare e vitit 2020 (Deklarata e Valletta për sigurinë rrugore, Mars

Konsullence Lidhur me Sigurinë Rrugore

### Politikat EU lidhur me Sigurinë Rrugore 2021-2030

**PIKA REFERIMIT**

- EU ka adoptuar Vizionin Zero dhe modelin e sistemit të sigurte.
- Filozofia e "Vision Zero" është e lidhur me berjen përgjegjës të politikeberesve dhe shoqërisë.
- Zbatimi i "Sistemit të Sigurt" në nivelin e BE, përmes sigurimit të automjeteve të sigurta, infrastrukturës së sigurt, përdorimit të sigurt të rrugës (shpejtësia, ngasja e matur, mbajtja e rripave të sigurisë dhe helmetave) dhe kujdesit më të mirë pas përplasjes.
- Përballet me trendet e reja (d.m.th. shpërqendrimet e telefonit celular, lidhja dhe automatizimi, ndarja e ekonomisë, etj.)

Konsullence Lidhur me Sigurinë Rrugore

### KOHA PER PYETJE&DISKUTIME

Konsullence Lidhur me Sigurinë Rrugore

NTU ep4sa  
PROJECT IMPLEMENTED BY AN MTA/EP4SA

FINANCED BY ERM AND CO-FINANCED BY VMS

## Menexhimi Sigurise Rrugore

Pjesa 2

Kontrata Nr: CS 02

Projekt i Mirëmbajtjes dhe Sigurisë Rrugore Bazuar në Rezultate (RRMSP)

Kredi e Bankes Boterore Nr. 8489-AL

Konsullence Lidhur me Sigurinë Rrugore

## Moduli 4

### Qasja e Sistemit te Sigurte

MENEXHIMI SIGURISE RRUGORE

Konsullence Lidhur me Sigurinë Rrugore



## Cfare eshte Sistemi I Sigurte?

- Një qasje e Sistemit të Sigurt brenda sistemit të transportit rrugor ndërtohet rreth premisë që vdekja dhe lëndimi janë të papranueshme dhe janë të shmangshme. Kjo qasje synon të sigurojë që asnjë përdorues i rrugës nuk i nënshtrohet shkëmbimit të energjisë kinetike në një përplasje e cila do të rezultojë në vdekje ose dëmtim serioz të aftësisë së kufizuar afatgjatë.
- Sistemi i Sigurt përfaqëson një ndryshim të madh në krahasim me qasjet e kaluara. Përmbys pikëpamjen fataliste se aksidentet rrugore janë çmimi që duhet paguar në këmbim të lëvizshmërisë. Vendos objektiva për të eliminuar fatalitetet e aksidenteve rrugore dhe dëmtimet serioze në planin afatgjatë.

**Shekulli 20<sup>e</sup> :**  
Fajeson shoferin

**Shekulli 21<sup>e</sup> :**  
Rrjeti rrugor eshte nje system qe nuk duhet te te vrase

Konsullence Lidhur me Sigurine Rrugore

## Principet e Sistemit te Sigurte

Crash Type	Impact speed
head on	70 km/h
side impact	50 km/h
side impact with tree	30 km/h
pedestrian	30 km/h

- PRINCIPI 1: GABUESHMERI E NJERIUT**  
Njerezit bejne gabime qe cojne ne aksidente
- PRINCIPI 2: VULNERABILITETI NJEREZOR**  
Trupi njeriut ka limite fiziologjike per te toleruar perplasjet
- PRINCIPI 3: PERGJEGJESI E DISA AKTOREVE**  
Siguria Rrugore eshte pergjegjesi e projektuesve te sistemit dhe perdoruesve te rruges
- PRINCIPI 4: RRUGE TE SIGURTA & QE TOLEROJNE GABIMETSAFE**  
Ndertimi i nje sistemi rrugor te sigurte dhe toleron gabimet: nje system i mire siguron qe kufijte fizik te trupit te njeriut te mos tejkalohen nga goditja

Konsullence Lidhur me Sigurine Rrugore

## Pse nje Sistem te Sigurte?

- Për të arritur qëllimet ambicioze të KB të Zhvillimit të Qëndrueshëm nevojitet një mënyrë e re e të menduarit dhe strategji të reja për parandalimin e lëndimeve në rrugë.
- Pika fillestare për një qasje të re është njohja se vdekjet në rrugë janë të papranueshme dhe mund të shmangen nëse strategjitë efektive të parandalimit të lëndimeve miratohen në të gjithë botën.
- Përvoja ka treguar se strategjitë më efektive janë ato që parashikojnë gabimet njerëzore në mënyrë që përplasjet të mos rezultojnë në humbje të jetës ose shëndetit.
- Kjo qasje ‘falëse’ ose Sistemi i Sigurt pranon që ndërsa gabimet janë të pashmangshme, vdekjet dhe dëmtimet serioze nga përplasjet rrugore janë të evitueshme.

Konsullence Lidhur me Sigurine Rrugore

## Sistemi Tradicional dhe Sistemi I Sigurte

	TRADICIONAL	SISTEMI SIGURTE
Cfare eshte problem?	Aksidentet	Aksidente me vdekje dhe aksidentet e renda
Cfare e shkakton problemin?	Faktori Njerëzor	Njerezit bejne gabime dhe jane te brishte
Kush eshte pergjegjesi?	Perdoruesit e rruges	Projektuesit e sistemeve
Kush eshte qasja kryesore e planifikimit?	Qasja e rritjes per te reduktuar problemin	Qasja sistematike per te ndertuar nje system rrugor te sigurte
Kush eshte objektivi i duhur?	Nje numer optimal i aksidenteve me vdekje dhe serioze	Zero aksidente me vdekje dhe aksidente te renda

Konsullence Lidhur me Sigurine Rrugore

## Objektivi Afatgjate

*Sistemi i Sigurt do të ekzistojë kur përdoruesit e rrugës nuk janë më të ekspozuar ndaj vdekjes ose dëmtimeve serioze në rrjet*

The Safe System approach draws upon:

- Vizioni Zero (Suedi, 2005):** ‘Asnjëherë nuk mund të pranohet që njerëzit të vriten ose të lëndohen rëndë kur lëvizin brenda sistemit të transportit rrugor’
- Siguria e Qëndrueshme (Hollandë, 2006):** bazohet në një parim etik për të eliminuar vdekjen dhe dëmtimet serioze nga sistemi i transportit, merr eliminimin e aksidenteve të parandalueshme si pikënisje dhe i jep peshë më të madhe efektivitetit të kostos në përcaktimin e ndërhyrjeve

Konsullence Lidhur me Sigurine Rrugore

## Përgjegjësia e përbashkët

*Nuk është më e pranueshme të presësh që përdoruesi i rrugës të mbajë të gjithë përgjegjësinë për të shmangur përplasjet serioze*

Ajo mbështetet në:

- edukimi adekuat, legjislati dhe përkjetet e zbatimit për të fituar nivele të larta të pajtueshmërisë së përdoruesve të rrugës me rregullat e rrugës
- regjime efektive të licencimit për të kontrolluar sigurinë e drejtuesve që përdorin sistemin (përfshirë anulimin e licencave kur kryhen shkelje të rënda)
- Nevojitet gjithashtu një standard i mirë i kujdesit emergjent pas përplasjes

Konsullence Lidhur me Sigurine Rrugore

## Kolonat e Sigurise Rrugore

**DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY 2011-2020**

- Kolona 1: Menexhimi I Sigurise Rrugore
- Kolona 2: Rruga te sigurta (focus on safe speed limits)
- Kolona 3: Mjete te Sigurta
- Kolona 4: Perdoruues te sigurte
- Kolona 5: Pergjigja Pas Aksidentit

Konsulente Lidhur me Sigurine Rrugore

## Modeli I Sistemit te Sigurte

Konsulente Lidhur me Sigurine Rrugore

## Filozofia e Sistemit te Sigurte

*Ndryshoni mënyrën e të menduarit duke menaxhuar ndërveprimet midis shpejtësive të udhëtimit, infrastrukturës rrugore dhe sistemeve të automjeteve për të zvogëluar rrezikun e rezultateve të aksidenteve serioze*

Qasja e vetme e ndërhyrjes (mbingarkesa e automjeteve OSE trajtoni pikat e zaza OSE mbanin përkrenare wearing)

➔

Ndërveprimi i ndërhyrjeve të sistemit të sigurt (trajttime sigurie të bazuara në rrjete DHË zvogëlim i kufirit të shpejtësisë DHË rritje e ligjzbatimit lidhur me shpajtesinë si dhe përmirësim i ndërhyrjeve individuale si veshja e rripit të sigurimit...)

Konsulente Lidhur me Sigurine Rrugore

### How is a Safe System different?

When the driver of a vehicle travelling on a rural road at higher speeds loses control on a bend and over-turns, the crash is likely to result in a road death.

### Under a Safe System

The driver and any vehicle occupants have a much lower risk of death or suffering serious injury because:

- ✓ Vehicles will increasingly have advanced safety features including Electronic Stability Control (ESC), front and side airbags and head restraints
- ✓ Road surfaces will be improved and roadside objects removed or barriers installed
- ✓ Speed is managed through more appropriate speed limits, self-explaining roads that encourage safe speeds and devices such as Intelligent Speed Adaptation
- ✓ Road users are alert, obey the rules of the road and are aware of the risks associated with using the road

Konsulente Lidhur me Sigurine Rrugore

## Moduli 5

# MENEXHIMI I SIGURISE RRUGORE:

## Menexhim I bazuar ne Rezultate

MENEXHIMI SIGURISE RRUGORE

Konsulente Lidhur me Sigurine Rrugore

## Rendesia e Lidership-it

**Pronësia, udhëheqja dhe vullneti politik afatgjatë i qeverisë kërkohen për të menaxhuar sigurinë rrugore dhe për të arritur rezultate të sigurisë rrugore**

**PSE?**


- Për të vendosur qëllime ambicioze afatgjata, synime hap pas hapi për projekte dhe programe, dhe burime të mjaftueshme njerëzore dhe financiare për t'i arritur ato
- Krijimi i lidershipit institucional, bashkëpunimit dhe kapacitetit shpërndarës brenda agjencive qeveritare, si dhe me industrinë e tyre, sektorin e biznesit dhe partneritetet e shoqërisë civile për një periudhë të qëndrueshme

Konsulente Lidhur me Sigurine Rrugore

## Agjencia Udheheqese e Sigurise Rrugore

**Përpjekja për sigurinë rrugore kombëtare duhet të drejtohet nga një Agjenci Kryesore:**

- sigurimi i udhëheqjes së nevojshme institucionale
- zhvillimi i strategjisë kombëtare të sigurisë rrugore dhe fokusi i rezultateve të saj
- koordinimi i veprimtarisë së sigurisë rrugore në nivel kombëtar marrja e vendimeve, menaxhimi i burimeve dhe mobilizimi i investimeve të nevojshme për të arritur nivelin e dëshiruar të performancës së sigurisë së vendit



## Karakteristikat e një Agjencie Kryesore të sigurisë rrugore


Një agjenci kryesore për sigurinë rrugore është thelbësore për arritjen me sukses të qëllimeve të sigurisë rrugore

Duhet të jetë një organ qeveritar.

Duhet të ketë autoritetin dhe përgjegjësinë për të marrë vendime, kontrolluar burimet dhe bashkërenduar përpjekjet nga të gjithë sektorët e qeverisë (shëndetësia, transporti, arsimit dhe policia). Duhet të ketë financa të përshtatshme për t'u përdorur për sigurinë rrugore dhe duhet të jetë përgjegjës publikisht për performancën dhe veprimet e tij.

Duhet të bëjë përpjekje për të angazhuar të gjitha grupet e rëndësishme të përfshira në sigurinë rrugore.


Ndërgjegjësimi, komunikimi dhe bashkëpunimi janë thelbësore për krijimin dhe mbështetjen e përpjekjeve kombëtare të sigurisë rrugore. Përpjekjet kombëtare do të rriten nëse një ose më shumë udhëheqës të njohur politikë mund të mbështesin në mënyrë aktive kauzën e sigurisë rrugore (p.sh. Kryeministri ose një Ministër i lidhur drejtpërdrejt me Kryeministrin)



## Rekomandime për të përmirësuar performancën e sigurisë rrugore në vend

- Rekomandimi 1 | Identifikoni një agjenci kryesore në qeveri për të drejtuar përpjekjet kombëtare të sigurisë rrugore
- Rekomandimi 2 | Vlerësoni problemin, politikat dhe vendosjet institucionale në lidhje me dëmtimin e trafikut rrugor dhe kapacitetin për parandalimin e dëmtimit të trafikut rrugor në secilin vend
- Rekomandimi 3 | Përgatitni një strategji dhe plan veprimi kombëtar të sigurisë rrugore
- Rekomandimi 4 | Alokontë burimet financiare dhe njerëzore për të adresuar problemin
- Rekomandimi 5 | Zbatoni veprime specifike për të parandaluar përplasjet e trafikut rrugor, minimizoni dëmtimet dhe pasojat e tyre dhe vlerësoni ndikimin e këtyre veprimeve
- Rekomandimi 6 | Mbështetni zhvillimin e kapacitetit kombëtar dhe bashkëpunimin ndërkombëtar

Source: World Report on Road Safety: Safe Road Design (WHO, 2018)




## Kudri i menaxhimit të sigurisë rrugore

Përmirësimi i performancës së sigurisë rrugore kërkon një qasje sistematike dhe të planifikuar


Vendosja e një sistemi efektiv të menaxhimit të sigurisë rrugore është thelbësor për të adresuar problemet sfiduese të sigurisë rrugore në një mënyrë sistematike. Vendet me rrjetet rrugore më të sigurta demonstronjnë shumë karakteristika të përbashkëta në menaxhimin e tyre të sigurisë rrugore, të tilla si:

duke synuar rezultate më të mira të sigurisë duke adoptuar një qasje sistematike të ndërhyrjes vendosja e një varg marrëveshesh institucionale

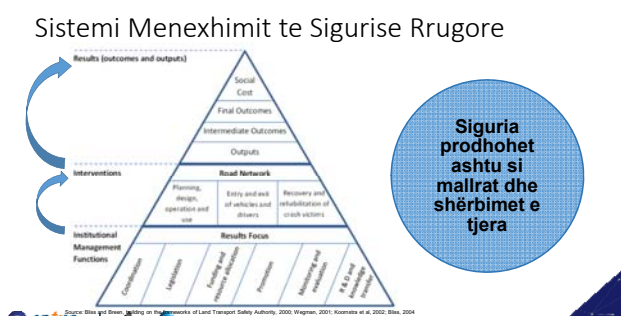


## Evoluimi i Sistemeve të menaxhimit


1950 - 1960	1970 - 1980	1990	Late 90's
<b>Ndërhyrjet e shoferit</b>	<b>Ndërhyrje në të gjithë sistemin</b>	<b>Ndërhyrje në të gjithë sistemin + rezultate të synuara + udhëheqje institucionale</b>	<b>Ndërhyrje në të gjithë sistemin + eliminim afatgjatë i vdekjeve dhe lëndimeve të rënda + s'rgjegjësi e përbashkët</b>
Gabimi njerëzor kontribuon kryesisht në shkaktarin e përplasjeve	Faza para përplasjeve: Edukimi dhe trajnimi	Planet me objektivat të matshëm të rezultateve	Ambitious targets
Edukimi dhe trajnimi i përdoruesit të rrugës për të pasur sjellje Brenda normave	Faza në përplasje: mbrojtje (rugëve dhe automjeteve)	Broad packages of system-wide measures based on monitoring and evaluation	Road safety is a system-wide and shared multi-sectoral responsibility
	Kujdesi pas përplasjeve		



## Sistemi Menaxhimit të Sigurise Rrugore



**Siguria prodhohet ashtu si mallrat dhe shërbimet e tjera**



### Funksionet e menaxhimit institucional

**Fokusi ne rezultate  
niveli i performancës së sigurisë  
që një vend synon të arrijë i  
shprehur në terma të vizionit,  
qëllimeve, objektivave dhe  
synimeve përkatëse**

epçsa Konsullance Lidhur me Sigurinë Rrugore

### Funksionet e menaxhimit institucional

- Koordinimi ka të bëjë me zhvillimin dhe harmonizimin e ndërhyrjeve dhe funksioneve të tjera të lidhura me menaxhimin institucional
- Legjislatiioni ka të bëjë me instrumentet e duhura ligjore për të specifikuar kufijtë legjitimë të institucioneve, përgjegjësitë dhe përgjegjësitë e tyre, ndërhyrjet e tyre dhe funksionet e tyre përkatëse të menaxhimit institucional
- Financimi dhe alokimi i burimeve ka të bëjë me financimin e ndërhyrjeve dhe funksioneve të lidhura me menaxhimin institucional
- Promovimi ka të bëjë me komunikimin mbarëkombëtar dhe të qëndrueshëm të sigurisë rrugore si një aktivitet kryesor për qeverinë dhe shoqërinë
- Monitorimi, analiza dhe vlerësimi ka të bëjë me matjen sistematike dhe të vazhdueshme, analizën dhe vlerësimin e ndërhyrjeve në drejtim të arrijtes së rezultateve dhe rezultateve të dëshiruara të sigurisë rrugore (rezultatet)
- Kërkimi dhe Zhvillimi dhe transferimi i njohurive kanë të bëjnë me krijimin, kodifikimin, transferimin dhe zbatimin sistematik dhe të vazhdueshëm të njohurive që kontribuojnë në përmirësimin e efikasitetit dhe efektivitetit të sistemit të menaxhimit të sigurisë rrugore

epçsa Konsullance Lidhur me Sigurinë Rrugore

### Ndërhyrjet

- Ndërhyrje efektive në rrejtin rrugor duke u përqëndruar në zbatimin e qasjeve të bazuara në prova për të zvogëluar ekspozimin ndaj rrezikut të vdekjes dhe dëmtimit serioz

epçsa Konsullance Lidhur me Sigurinë Rrugore

### Rezultatet

**Rezultatet përfundimtare**  
qëllimi afatgjatë dhe objektivat e përkohshëm, afatshkurter dhe afatmesëm

- Niveli social
- Statistik
- Niveli të rreza
- Norma absolute

**Rezultatet e ndërmjetme**  
të lidhura me përmirësimet në rezultatet përfundimtare

- Shprehësitë mesatare të trafikut
- Përqindja e aksidenteve të datur në aksidente të rënda dhe të rëndë të rreza
- Normat e ripave të sigurimit
- Normat e mbajtjes së përkohshme
- Vlerësimi i sigurisë së rrejt rrugor
- Niveli i sigurisë së rreza të automjeteve
- Reagimi i asistentit emergjent mjekësor

**Produkti Përfundimtar**  
rezultate fizike që mbështesin përmirësimet në rezultatet e ndërmjetme dhe përfundimtare

- Niveli i përmirësimeve të inxhinierisë së sigurisë
- Niveli i operacioneve të zbatimit të policisë
- Niveli i kushteve ndërhyrëse

epçsa Konsullance Lidhur me Sigurinë Rrugore

### Kapaciteti institucional për të menaxhuar drejtuar nga rezultatet

Dobësitë e kapacitetit të vendit janë një pengesë për suksesinNdërtimi i kapacitetit institucional për të menaxhuar rezultatet është i nevojshëm për të përshpejtuar procesin e kalimit nga kapaciteti i dobët në atë të fortë për të qeverisur prodhimin e rezultateve të përmirësuar të sigurisë rrugore

Hapi 1: Kryerja e rishikimit të kapacitetit dhe specifikimi i projekteve të strategjisë së investimeve (duke ndihmuar në identifikimin e pikave të forta dhe të dobëta në qasjet aktuale)

Hapi 2: Zbatimi i projekteve të sistemit të sigurt për të filluar strategjinë e investimeve (Përgatitja dhe implementimi i projekteve të Sigurisë Rrugore të Sistemit të Sigurt)

epçsa Konsullance Lidhur me Sigurinë Rrugore

### Komponentët kryesorë të projekteve të bazuar ne principin e Sistemit të Sigurt

- Prioritetet e forcimit të kapaciteteveAgjenci udhëheqëse
- Zhvillimi i bazës së të dhënave të ndërprerjeve
- Reforma të tjera institucionale
- Korridoret dhe zonat me rrezik të lartë që do të synohen me ndërhyrje të praktikave të mira
- Përmirësimet e sigurisë në infrastrukture
- Programet e përgjithshme të zbatimit të sigurisë së trafikut të bazuar në parandalime, të mbështetura nga fushata intensive të publicitetit dhe ndërgjegjësimit (p.sh. shpejtësia, alkooli, rripat e sigurisë dhe helmelat, lodhja, automjetet tregtare)
- Përmirësimi i reagimit pas përplasjes dhe shërbimet e urgjencës mjekësore dhe rehabilituese
- Reformat e politikave (p.sh. licencimi i shoferit, standardet e sigurisë së automjeteve)
- Marrëveshjet për menaxhimin e projektit
- Roli i agjencisë kryesoreKoordinimiSistemi i monitorimit dhe vlerësimit
- Synimet e performancës për korridoret dhe zonat me rrezik të lartëProceduret
- Marrëveshjet e raportimit

epçsa Konsullance Lidhur me Sigurinë Rrugore



## ISO 39001

Rrëzimet e automjeteve motorike janë shkaku kryesor i vdekjeve dhe dëmtimeve afatgjata në punë dhe në ngjarje të lidhur me punën (40-60% e të gjitha aksidenteve të punës që rezultojnë në vdekje janë aksidente rrugore në BE)

Për të zvogëluar vdekjen dhe dëmtimet serioze, Organizata Ndërkombëtare e Standardeve zhvilloi ISO 39001: Sistemet e Menaxhimit të Sigurisë së Trafikut Rrugor

Objektivi? për të ndihmuar organizatat në integrimin e sigurisë rrugore si një objektivi kryesor në sistemet e tyre të menaxhimit, si dhe përfundimin me qëllim të strategjitë e sigurisë rrugore në vend

Synimi? organizata të vogla dhe të mëdha, si dhe sektori publik dhe privat që punojnë me transportin e mallrave dhe pasagjerëve (p.sh. transporti i mirë, shkolla, supermarkete, etj.) Si Kërkon nga organizatat që të miratojnë qëllimin e Sistemit të Sigurisë dhe të marrin vendime mbi objektivat dhe synimet e përkohshme, si dhe planet për t'i arritur ato






Konsulente Lidhur me Sigurinë Rrugore

## Moduli 6


# SISTEMI SHQIPTAR I MENEXHIMIT TE SIGURISE RRUGORE

MENEXHIMI I SIGURISE RRUGORE

Konsulente Lidhur me Sigurinë Rrugore

## Aktorët kryesorë Shqiptarë të Sigurisë Rrugore



- Ministria e Drejtësisë
- Ministria e Financave
- Bashkitë dhe Komunitet
- Palët e tjera të interesit
- Shoqata e Kompanive të Sigurimeve të Shqipërisë
- Shoqatat profesionale (transporti rrugor dhe të tjerët) Shoqëria Civile (OIQ)



Source: National Transport Strategy, 2016

## Përgjegjësitë e sigurisë rrugore në Shqipëri

Përgjegjësitë e sigurisë rrugore ndahen midis qeverisë qendrore dhe asaj lokale

Qeveria Qendrore është më e përgjegjshme për aspektet ligjore, politikëbërëse dhe zbatimin e politikave

- Politika dhe strategjia kombëtare
- Organizimi institucional/Legjislativ
- Infrastruktura rrugore
- Automjetet
- Trajnimi dhe edukimi i përdoruesve të rrugës
- Zbatimin e ligjit/Shërbime shëndetësore
- Komunikimi dhe ndërgjegjësimi

Konsulente Lidhur me Sigurinë Rrugore



## Përgjegjësitë e qeverisë qendrore

Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE) dhe Ministria e Brendshme (MI) ndajnë përgjegjësinë kryesore për sigurinë rrugore brenda Qeverisë Qendrore:

MIE është institucioni përgjegjës për politikën e transportit. Ai zhvillon politikën, harton strategjinë dhe përgatit legjislacionin dhe aktet nënligjore për të filluar masat e sigurisë rrugore. Ai gjithashtu formulon dhe mbron Programin Kombëtar për Përmirësimin e Sigurisë Rrugore në Këshillin e Ministrave. Ai është gjithashtu përgjegjës për menaxhimin e rrjetit rrugor kombëtar, regjistrimin e automjeteve dhe licencimin e makinës.

Drejtorja e Policisë Rrugore, nën MI, është përgjegjëse për zbatimin e Kodit Rrugor, dhe gjithashtu për mbledhjen e të dhënave të aksidenteve rrugore.

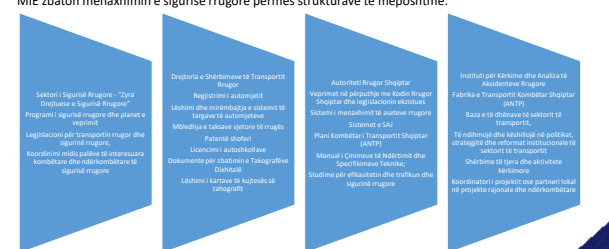
Natyrë ndër-sektoriale e sigurisë rrugore përfshin ministri të tjerë, qeveri lokale dhe aktorë privatë të cilët gjithashtu luajnë role të rëndësishme plotësuese në lidhje me infrastrukturën, zbatimin e ligjit, arsimin, shërbimet e urgjencës, drejtësinë, financat, etj.



Konsulente Lidhur me Sigurinë Rrugore

## Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë

MIE zbaton menaxhimin e sigurisë rrugore përmes strukturave të mëposhtme:



- Drejtoria e Sigurisë Rrugore - "Tëra Detyra e Sigurisë Rrugore"**  
Programi i sigurisë rrugore dhe planet e veprimit  
Legjislativ për transportin rrugor dhe sigurinë rrugore  
Koordinoim masa pozitive të interesuarit kombëtar dhe ndërkombëtar të sigurisë rrugore
- Drejtoria e Shërbimeve të Transportit Rrugor**  
Regjistrimi i automjeteve  
Lëshimi dhe rishikimi i sistemit të targave të automjeteve  
Mbledhja e llogarive vjetore të rrugës  
Fizikisht anëtar  
Licencimi i autobusëve  
Dokumentet për zbatimin e Targaveve dhe Lëshimi i kartave të kufësive së targaveve
- Autoriteti Rrugor Shqiptar**  
Veprimet në përputhje me Kodin Rrugor Shqiptar dhe legjislacionin ekzistues  
Sistemi i menaxhimit të aseteve rrugore  
Sistemi SIA  
Plani Kombëtar i Transportit Shqiptar (NATP)  
Manxhi i (Gjenera të Ndërtimit dhe Speçifikimeve Teknike,  
Studime për efikasitetin dhe trafikun dhe Sigurisë Rrugore
- Instituti për Kërkime dhe Analiza të Aksidenteve Rrugore**  
Fabrika e Transportit Kombëtar Shqiptar (NATP)  
Baza e të dhënave të sektorit të transportit  
Të ndihmojë dhe kërkime në politikën, strategjitë dhe informacionin institucional të sektorit të transportit  
Shërbime të tjera dhe aktivitate të tjera  
Koordinoim i projektet ose partitë lokale në projektet rajonale dhe ndërkombëtare

Konsulente Lidhur me Sigurinë Rrugore

## Rishikimi i kapacitetit të Menaxhimit të Sigurisë Rrugore

Results focus at system level

Sistem	Funksi
Planifikimi, projektimi, funksionimi dhe përdorimi i rrjetit rrugor	
Hyrja dhe dalja e automjeteve nga dhe në rrjetin rrugor	
Hyrja dhe dalja e përdoruesve të rrugës nga dhe në rrjetin rrugor	
Riparimi dhe rehabilitimi i viktimave të aksidentit nga rrjeti rrugor	
Koordinimi	
Legjislacioni	
Financimi dhe alokimi i burimeve	
Promovimi	
Monitorimi dhe vlerësimi/kërkimi dhe zhvillimi dhe transferimi i njohurive	
Agjencia Kryesore dhe funksionet menexhuese	

Konsulencë Lidhur me Sigurinë Rrugore

## Niveli sistemit I udhehequr nga rezultatet

MEGJITHATE...

Qeveria e Shqipërisë ka rritur vëmendjen e saj ndaj reformave të sigurisë rrugore gjatë viteve të fundit: miratimi i një Strategjie dhe Planit të Veprimit të Sigurisë Rrugore në 2011

përmirësimin dhe zbatimin e ligjeve dhe rregullore të sigurisë rrugore

modernizimi i standardeve të sigurisë në hartimin dhe ndërtimin e rrugëve

koordinim më i mirë midis aktorëve të interesuar/rritjen e ndërgjegjësimit të publikut për çështjet e sigurisë

angazhimi për të arritur qëllimin strategjik të zvogëllimit të fataliteteve në planin afatgjatë me 50%

Sfida akoma të rëndësishme për t'u përballur për të krijuar nivele të pranueshme të sigurisë

Përgjegjësitë institucionale dhe mekanizmat e koordinimit të aktorëve nuk janë të përcaktuara qartë/monitorimi i dobët i progresit të zbatimit dhe efektivitetit të strategjisë dhe planit të veprimit (raport vjetor)

Mungesa e vlerësimit dhe udhëzimit zyrtar për shkak të mungesës së takimeve të IMRSC që nga viti 2014

palët e interesuara zyrtarisht nuk mbajnë llogari për performancën e arritur për të arritur fokusin e dëshiruar në rezultate

Burimet e qëndrueshme të financimit nuk janë në dispozicion për të zbatuar siç duhet Planin e Veprimit të Sigurisë Rrugore

Konsulencë Lidhur me Sigurinë Rrugore

## Planifikimi, projektimi, funksionimi dhe përdorimi i rrjetit rrugor

Aspektet e sigurisë rrugore nuk janë konsideruar ende mjaftueshëm për të pasur rrjet rrugor të sigurte

HOWEVER...

- Kufijtë zyrtarë të shpejtësisë shpesh nuk përputhen me parimet e dizajnit të sistemit të sigurisë;
- Kontrollet e sigurisë në shpejtësi, nganjë të makinës në gjendje të dehur dhe përdorimin e rripit të sigurimit dhe helmetës nuk janë sistematike dhe shteruese për sa i përket performancës;
- Veprimet për të përmirësuar sigurinë e infrastrukturës rrugore, të tilla si RSA / RSI, nuk zbatohen rregullisht edhe nëse ato janë të detyrueshme në përputhje me ligjin shqiptar;
- Standardet dhe rregullat e sigurisë nuk adresojnë sa duhet përparësitë specifike të sigurisë për grupet e pambrojtura ose me rrezik të lartë të përdoruesve, siç janë këmbësorët ose motoçikletat / ciklet;
- Mungesa e hetimeve të thelluara të aksidenteve do të thotë që kontributi i infrastrukturës rrugore në aksidentet rrugore dhe viktimat nuk merret plotësisht në konsideratë

Konsulencë Lidhur me Sigurinë Rrugore

## Hyrja dhe dalja e automjeteve nga dhe në rrjetin rrugor

HOWEVER...

Qeveria e Shqipërisë ka bërë përpjekje të rëndësishme për të vendosur standardet dhe rregulloret e sigurisë që rregullojnë kushtet e automjeteve:

Standardet e homologimit të automjeteve në lidhje me karakteristikat (dimensionet dhe peshat), moshën dhe kushtet e importit

Përcaktohen standardet dhe rregullat për inspektimin teknik të automjeteve dhe sigurinë aktive dhe karakteristikat e tjera

Sigurimi i përgjegjësive dhe inspektimi teknik rregullisht janë të detyrueshëm dhe të zbatueshëm

Standardet dhe rregulloret e automjeteve të vendosura në Kodin Rrugor Shqiptar nuk janë plotësisht në përputhje me kërkesat ndërkombëtare dhe të BE-së

Kapacitet dhe performancë mesatare për të siguruar një siguri më të mirë për automjetet

Konsulencë Lidhur me Sigurinë Rrugore

## Hyrja dhe dalja e përdoruesve të rrugës nga dhe në rrjetin rrugor

Qeveria e Shqipërisë ka bërë dispozita që rregullojnë hyrjen dhe daljen e përdoruesve të rrugës gjatë viteve të fundit:

Kushtet e qasjes në drejtimin e makinës për të gjitha kategoritë e përdoruesve janë të rregulluara dhe ato duken të zbatuara mjaftueshëm

Standardet dhe rregullat e sigurisë adresojnë qartë dhe në mënyrë të mjaftueshme përparësitë e sigurisë për drejtuesit e përgjithshëm dhe shoferët profesionistë (kaske , rrip sigurimi dhe mbajtëse për fëmijë, drejtim ne gjendje të dehur, tahograf, etj.)

HOWEVER...

- Qëndrimet dhe kultura e sigurisë rrugore nuk merren parasysh plotësisht gjatë trajnimit
- zbatimin i rregulloreve ekzistuese përballat me vështirësi për një zbatim të duhur (sjellja e reaktiviteteve e përdoruesve të rrugës, mungesa e burimeve të policisë rrugore, ndikimi i dobët i programeve arsimore të sigurisë rrugore dhe fushatat e ndërgjegjësimit, etj.)

Kapacitet dhe performancë mesatare / e dobët për të siguruar siguri më të mirë për përdoruesit e rrugës

Konsulencë Lidhur me Sigurinë Rrugore

## Rikuperimi dhe rehabilitimi i viktimave të aksidentit

Sistemi shëndetësor në Shqipëri dominohet nga sektori publik:

Qendra Kombëtare e Mjekësisë Emergjente (QKUM) duke siguruar gatishmëri, transport mjekësor dhe evakuim

Spitalet rajonale dhe të rrethit, duke siguruar shërbime urgjente për trajtim mjekësor

- Tani për tani nuk janë vendosur standarde dhe rregulla gjithëpërfshirëse të sigurisë dhe objektiva të performancës
- Nuk janë vendosur standarde dhe rregulla sigurie dhe regjime të pajtueshmërisë që adresojnë grupet e përdoruesve të rrugëve me rrezik të lartë

Nevojë e fortë për rregullimin e shërbimeve të urgjencës dhe ndërtimin e kapaciteteve të aktorëve kryesorë të shëndetit

Konsulencë Lidhur me Sigurinë Rrugore




## Koordinimi

Përpjekje të rëndësishme janë bërë për të ndjekur Strategjinë Kombëtare të Sigurisë Rrugore dhe Planin e Veprimit

**Aksion kordinues i dobët nga pikepamja institucionale**

**HOWEVER...**

- veprimet e sigurisë rrugore janë kryesisht të organizuara dhe zbatuara individualisht, gjë që zakonisht nuk çon në ndikimet e pritshme
- pasiviteti i Komitetit Ndërmnistror të Sigurisë Rrugore (përgjegjësi kryesor për koordinimin dhe përcaktimin e politikave qeveritare dhe strategjinë kombëtare) ka çuar në një koordinim të dobët midis aktorëve
- marrëdhëniet midis palëve të interesit aktualisht janë shumë të kufizuara dhe kryesisht të përqendruara në shkëmbimet e informacionit
- mungesa e koordinimit vertikal me qarqet dhe



## Legjislacioni


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

Ligji Nr. 8376, datë 22 Korrik 1998, "Kodi Rrugor i Shqipërisë" vendim i Këshillit të Ministrave Nr. 153, datë 7 Prill 2000 "Për miratimin e rregullores për zbatimin e Kodit Rrugor të Shqipërisë"

**Nevoja për përmirësimin e kornizës ligjore**

**MEGJITHATE...**

- Ende nuk është në përputhje të plotë me acquis communautaire të BE-së dhe instrumentet ligjore ndërkombëtare / të Kombeve të Bashkuara
- azhurnimi i legjislacionit ekzistues është i nevojshëm për një zbatim të qëndrueshëm të ndryshimeve në trafik dhe në kushtet e rrugës
- miratimi i rregullores të reja janë të nevojshme për të rritur më tej zbatimin e qëndrueshëm të ligjeve dhe rregullave të trafikut
- duhet të sigurohet zbatimi i rreptë dhe rigoroz i ligjit në mënyrë që të bëhet efektive legjislacioni i sigurisë rrugore



## Financimi dhe alokimi i burimeve

Shqipëria vuan një mungesë të fondeve të vazhdueshme dhe të qëndrueshme për ndërhyrjet e sigurisë rrugore:


Nuk ka buxhet të veçantë për sigurinë rrugore brenda buxhetit të përgjithshëm të Qeverisë së Shqipërisë

agjencitë qeveritare që merren me sigurinë rrugore zakonisht nuk kanë buxhet specifik për ndërhyrjet e sigurisë rrugore dhe zakonisht vuajnë një mungesë të përgjithshme fondesh për të

veprimet e kufizuara të sigurisë rrugore financohen nëse përfshihen në projekte zhvillimi ose plane përmirësimi të trafikut

asnjë kontribut financiar për të rritur sigurinë rrugore nuk ofrohet nga kompanitë shqiptare të sigurimeve ose sektori privat

**Financimi aktual për sigurinë rrugore nuk është i mjaftueshëm i qëndrueshëm**




## Promocioni

Shumë pak përpjekje po bëhen nga Qeveria e Shqipërisë për të promovuar vazhdimisht ambicet e tyre për të zvogëluar aksidentet rrugore dhe viktimat:

Aktivitetet promovuese të sigurisë rrugore nuk zbatohen rregullisht në Shqipëri dhe rezultatet e saj nuk monitorohen zakonisht.

Fushatat e të komunikimit dhe fushata të ndërgjegjësimit për sigurinë në rrugë kanë qenë të pakta dhe të rastësishme

**Promovim i dobët i qëllimeve dhe rezultateve të sigurisë**





## Monitoring and evaluation

Treguesit kryesorë të përdorur në Shqipëri për të matur progresin e sigurisë rrugore:

Statistikat vjetore të aksidenteve në rrugë  
Statistikat e shkeljes së kodit rrugor

- Te dhenat e aksidenteve të prodhuara nga Policia Rrugore nuk integrojnë të dhënat e Shërbimeve Shëndetësore
- Sistemi ekzistues i bazës së të dhënave të aksidenteve rrugore i mungon shterueshmëria dhe besueshmëria (Nën raportimi i aksidenteve dhe viktimave, mungesa e një baze hartografike, parametra të shumtë të regjistruar si "të panjohur" ose "të tjerë", etj.).


**Nevoja për të përmirësuar sistemin ekzistues të menaxhimit të aksidenteve rrugore dhe për të shtuar tregues të rinj**

## Kërkimi dhe zhvillimi dhe transferimi i njohurive

- Instituti i Transportit kryen kërkime të përqendruara vetëm në aspektet e transportit
- nuk zbatohen rregullisht kërkime, seminare dhe punëtori, dhe veprime trajnuese
- disa veprime për ndërtimin e kapaciteteve në lidhje me sigurinë rrugore janë zbatuar në kuadrin e disa projekteve ndërkombëtare

**Hulumtimi si dhe zhvillimi e transferimi i njohurive shumë i dobët**



## Agjencia Udheheqese

MIE (së bashku me MI) njihet nga të gjithë aktorët e sigurisë rrugore si udhëheqësi i sigurisë rrugore në Shqipëri, megjithatë roli kryesor i këtyre institucioneve nuk është përcaktuar qartë në legjislacion

MIE zbaton Programet dhe rregulloret që lidhen me sigurinë rrugore dhe rrugore përmes Autoritetit Rrugor Shqiptar (ARRSH) dhe Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor (GDRTS) dhe monitoron performancën e përgjithshme të sigurisë rrugore përmes Sektorit të Sigurisë Rrugore (RSS)

Policia Rrugore (MI) luan një rol kryesor si në zbatimin dhe promovimin e sigurisë rrugore

- MIE / MI nuk ka autorizim mbi ministritë e tjera për të kryer politikën dhe veprimet e sigurisë rrugore dhe kështu nuk mund të sigurojë udhëheqje dhe koordinim për përpjekjet kombëtare të sigurisë rrugore.
- Mungesa e një kornize të qartë monitorimi dhe vlerësimi për të matur progresin dhe rezultatet e veprimeve të kryera ka për efekt lehtësimin e përgjegjësisë nga MIE dhe palët e tjera të interesit. Kapacitetet dhe burimet e kufizuara të MIE dhe MI



Konsulence Lidhur me Sigurinë Rrugore

## Agjencia Udheheqese

mungesa e një organi ndër-ministorral të vendimmarrjes dhe koordinimit

dobësi e shëndoshë në sistemin organizativ dhe institucional shqiptar të sigurisë rrugore

ndikim të fortë në menaxhimin e sigurisë rrugore dhe kapacitetin koordinues



Konsulence Lidhur me Sigurinë Rrugore

## KOHA PER PYETJE DHE DISKUTIME



Konsulence Lidhur me Sigurinë Rrugore

## FALEMINDERIT PER VEMENDJEN!

Francisco Reina Barranco  
[francisco.reina@fredeng.eu](mailto:francisco.reina@fredeng.eu)



Konsulence Lidhur me Sigurinë Rrugore