



**ep<sup>t</sup>isa**

PROJECT IMPLEMENTED BY JV NTU/EPTISA



**WORLD BANK GROUP**

FINANCED BY GOA AND COFINANCED BY WB

**AUTORITETI RRUGOR SHQIPTAR**

**Projekti i Mirëmbajtjes dhe Sigurisë Rrugore Bazuar në Rezultate  
(RRMSP)**

Hua e Bankës Botërore Nr.8489-AL

Nr. i Kontratës: CS 02

**Shërbime Konsulence**

**për**

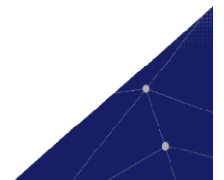
**Asistencë Teknike për Sigurinë Rrugore**

# **Raporti i Rishikuar i Sistemit të Monitorimit dhe Vlerësimit**

D-1.6 Shtojca 5

Versioni Paraparak

Prill 2021



## TË DHËNAT IDENTIFIKUESE TË PROJEKTIT

---

<b>Emri i Projektit:</b>	Shërbime Konsulente për Asistencë Teknike për Sigurinë Rrugore për Projektin e Mirëmbajtjes dhe Sigurisë Rrugore Bazuar në Rezultate (RRMSP)për Rrjetin Rrugor Kombëtar
<b>Numri i Referencës së Kontratës së Projektit</b>	WB2400-05/17, IBRD 84890TF 14761, P132982, CS 2, 8489 – AL
<b>Vendi:</b>	Shqipëri
<b>Konsulenti:</b>	BO NTU InternationalA/S / EPTISA Servicios De Ingenieria S.L.
<b>Adresa:</b>	Vestre Havnepromenade 5, Kati 4 DK-9000 Aalborg Danimarkë
<b>Telefon:</b>	+45 99 30 0000
<b>Fax:</b>	+45 99 30 0001
<b>Person Kontakti:</b>	Dritan Dibra – Menaxher Projekti, Eptisa
<b>E-mail:</b>	<a href="mailto:ddibra@eptisa.com">ddibra@eptisa.com</a>
<b>Data e Raportit:</b>	30 Prill 2021
<b>Autorët e raportit:</b>	Rosemary Rouse, Specialist për Monitorimin e Sigurisë Rrugore K-3 <i>Me të dhëna:</i> Stelios Efstathiadis, Specialist për Menaxhimin e Sigurisë Rrugore K-1 – Drejtuesi i Ekipit të Konsulentëve Francisco Reina Barranco, Specialist i Analizës për Sigurinë Rrugore K-2

---

## SQARIM

"Ky raport (përfshirë shtojcat dhe materialet bashkëlidhëse) është përgatitur ekskluzivisht për përdorim nga Qeveria Shqiptare/ Autoriteti Rrugor Shqiptar dhe Banka Botërore, dhe vetëm për qëllimin për të cilin është hartuar. Përveç rasteve kur BO NTU/EPTISA jep miratimin e saj me shkrim, asnjë pjesë e këtij raporti nuk mund të kopjohet, riprodhohet apo të përdoret nga palë të treta. BO NTU/EPTISA nuk mban asnjë përgjegjësi ky raport përdoret për qëllime të tjera nga i cili është menduar, apo përdoret nga palë të treta."

## DOKUMENTI KONTROLLUES

---

<b>Numri i referencës së Kontratës së Projektit:</b>	WB2400-05/17, IBRD 84890TF 14761, P132982, CS 2, 8489 – AL Shërbime Konsulente për Asistencë Teknike për Sigurinë Rrugore për Projektin e Mirëmbajtjes dhe Sigurisë Rrugore Bazuar në Rezultate (RRMSP)
<b>Vendi</b>	Shqipëri
<b>Datë</b>	30.04.2021
<b>Versioni</b>	N°01

---

---

<b>Versioni</b>	<b>Datë</b>	<b>Përgatiti</b>	<b>Rishikoi</b>
<b>N°01</b>	30.04.2021	Francisco Reina Barranco	Dragan Kostadinov Drejtor Projekti

---

## PËRMBLEDHJE

Ky dokument përmban rezultatet në lidhje me Detyrën 1.7.3 nga Komponenti 1 i Asistencës Teknike të Sigurisë Rrugore (AT) nën Projektin e Mirëmbajtjes dhe Sigurisë e Rrugore të Bazuar në Rezultate (RRMSP).

- *Detyra 1.7.3: Vlerësimi i efikasitetit dhe efektivitetit të sistemeve të monitorimit dhe vlerësimit (M&V) në korridoret dhe zonat me rrezik të lartë (dhe korridoret dhe zonat e kontrollit).*

Aktivitetet e Komponentit 1 synojnë të:

- *Mbështesin Zyrën Qëndrore (Departamenti i Sigurisë Rrugore – MIE) në zhvillimin e kapaciteteve të brendshme, duke i drejtuar institucionet drejt procedurave “Bazuar në rezultate” ... **"Monitorimi dhe Vlerësimi"** të jetë i aftë të monitorojë dhe vlerësojë rezultatet dhe nëse është e nevojshme të delegojë një pjesë të këtij funksioni në organizatat e palëve të treta (p.sh. Instituti i Trafikut ose sektori privat).*
- *Mbështetja e Zyrës Qëndrore në aspektin teknik dhe administrativ në detyrat multidisiplinare në një spektër të gjerë të infrastrukturës rrugore, automjeteve dhe përdoruesve të rrugës.*
- *Sigurimi i trajnimeve të nevojshme dhe ofrimi i mbështetjes në punë për të krijuar kështu një Zyrë Qëndrore të fuqishme.*

Rezultatet kryesore që duhet të arrihen me zbatimin e aktiviteteve dhe detyrave të Komponentit 1 janë këto:

- a) Zhvillimi i kapaciteteve dhe procedurave të brendshme të Zyrës Qendrore për të kryer funksione institucionale “Bazuar në Rezultate”.*
- b) Mbështetja e Zyrës Qëndrore në aspektin teknik dhe administrativ në mënyrë që të sigurohen detyrat multidisiplinare në një spektër të gjerë të infrastrukturës rrugore, mjeteve dhe përdoruesve të rrugës.*
- c) Sigurohet trajnim dhe mbështetje në punë për krijimin e një Zyre Qëndrore të fuqishme*

Ky raport përcakton monitorimin dhe vlerësimin, duke theksuar natyrën plotësuese, por dalluese të secilës veprimtari, detajon parimet e projektimit për zhvillimin e një sistemi monitorimi dhe vlerësimi, përfshirë sfidat që sistemi duhet të adresojë, përbërësit kryesorë të sistemeve të monitorimit dhe vlerësimit dhe parimet e projektimit për monitorimin dhe vlerësimin e projektit dhe programit. Objektivi është të ndërtojme njohuritë, aftësitë dhe udhëheqjen profesionale të nevojshme për të filluar dhe menaxhuar në mënyrë efektive monitorimin dhe vlerësimin e ndërhyrjeve të sigurisë rrugore, të cilat janë thelbësore për një qasje të bazuar në rezultate të menaxhimit të sigurisë rrugore.

## PËRMBAJTJA

<b>1. Hyrje .....</b>	<b>1</b>
<b>2. Proçeset e Monitorimit dhe Vlerësimit.....</b>	<b>3</b>
<b>3. Monitorimi aktual i Sigurisë Rrugore .....</b>	<b>5</b>
<b>4. Praktika më e mirë e Sistemit të Monitorimit dhe Vlerësimit të Sigurisë Rrugore.....</b>	<b>8</b>
4.1 Parakushtet për një Sistem Kombëtar të Monitorimit dhe Vlerësimit.....	8
4.2 Monitorimi dhe Vlerësimi brenda Sistemit të Menaxhimit të Sigurisë Rrugore .....	9
4.3 Menaxhimi i Sistemit M&V .....	10
4.4 Paneli Kombëtar i M&V .....	11
<b>5. Identifikimi i korridoreve me rrezik të lartë dhe korridoreve të kontrollit.....</b>	<b>12</b>
5.1 Identifikimi i korridoreve me rrezik të lartë.....	12
5.2 Përzgjedhja e korridoreve të kontrollit për M&V .....	12
<b>6. Monitorimi në Nivelet e Zbatimit dhe Rezultateve.....</b>	<b>14</b>
6.1 Monitorimi në Nivelin e Zbatimit .....	14
6.2 Monitorimi në Nivelin e Rezultateve .....	14
<b>7. Vendosja e linjave bazë për Monitorim deri në vitin 2030.....</b>	<b>17</b>
7.1 Kostoja socio-ekonomike e aksidenteve .....	17
7.2 Vlera fillestare e aksidenteve fatale .....	18
7.3 Vlera fillestare e fataliteteve .....	18
7.4 Vlerat fillestare të dëmtimeve Serioze .....	19
7.5 Vlerat fillestare për shkallën e fataliteteve/100,000 banorë .....	19
7.6 Vlerat fillestare për shkallën e fataliteteve/10,000 makina .....	19
7.7 Të dhënat fillestare të Alkoolit si një Faktor në Aksidentet Fatale.....	19
7.8 Të dhënat fillestare për përdorimin e rripit të sigurimit nga shoferët dhe pasagjerët.....	19
7.9 Të dhënat fillestare për përdorimin e helmetës nga drejtuesit dhe pasagjerët e motorrit.....	19
7.10 Përdorimi i pajisjeve mobile .....	20
7.11 Kujdesi Pas akidentit .....	20
7.12 Menaxhimi i Sigurisë Rrugore.....	20
7.13 Baza e të dhënave për aksidentet rrugore .....	20
7.14 Risku bazuar në klasifikimin e Rrjetit Rrugor .....	20
<b>8. Qasja e Sistemit Kombëtar të Monitorimit të Propozuar 2021-2030 .....</b>	<b>22</b>
<b>9. Kriteret e vlerësimit .....</b>	<b>27</b>

**10. Karakteristikat e përbashkëta të Sistemeve të Monitorimit dhe Vlerësimit të dobëta ose të dështuara**  
**29**

**Referencat .....30**

## LISTA E SHKURTIMEVE

AADT	Trafiku Ditor Mesatar Vjetor
FSHZH	Fondi Shqiptar i Zhvillimit
ANPR	Njohja automatike e targave
ARRSH	Autoriteti Rrugor Shqiptar
KRRSH	Kodi Rrugor Shqiptar
RRTPRR	Standartet e Projektimit dhe Ndërtimit të Rrugëve
MPRR	Manuali i Projektimit të Rrugëve
ASP	Policia e Shtetit
MAT	Matje Automatikë Trafikut
PRR	Policia Rrugore
PZ	Pikat e zeza
TKMIE	Departamenti i Kontrollit në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë
GDQ	Grupi Drejtues Qendror
DRST	Drejtoria e Trafikut Sigurisë Rrugore
KE	Komisioni Evropian
GE	Grupi i Ekspertëve në Nivel Lokal
BE	Bashkimi Evropian
GoA	Qeveria Shqiptare
GRD	Drejtoriae Përgjithshme e Rrugëve
KNSRR	Komiteti Ndërmintor i Sigurisë Rrugore
INSTAT	Instituti i Statistikave
IoT	Instituti i Transportit
IPA	Instrumenti i Asistencës për Para-Antarësim
Irap	Programi Ndërkombëtar i vlerësimit të Rrugëve
ITS	Sistemi Inteligent i Trafikut
BO	Bashkim Operatorësh
M&V	Monitorim dhe Vlerësim
MIE	Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë
MTI	Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës
MRRRR	Menaxhimi i Rrjetit Rrugor
MAPBESH	Misioni i Asistencës Policore të Bashkisë Evropiane në Shqipëri
RRMSP	Projekti për Mirëmbajtjen dhe Sigurinë Rrugore Bazuar në Rezultate
ASR	Auditimi i Sigurisë Rrugore
ASRNJI	Auditimi i Sigurisë Rrugore dhe Njësia e Inspektimit
RSI	Inspektim i sigurisë rrugore
VNSRR	Vlerësim i Ndikimit të Sigurisë Rrugore
SEETO	Observatori i Transportit për Evropën Juglindore
TA	Asistencë Teknike
RRTE	Rrjeti Rrugor Trans Evropian
ToR	Terma Reference
ST	Sekretariati Teknik

## 1. Hyrje

Ky Raport i Rishikimit të Sistemeve të Monitorimit dhe Vlerësimit i cili përqendrohet në efikasitetin dhe efektivitetin e sistemeve të monitorimit dhe vlerësimit në korridoret dhe zonat me rrezik të lartë (dhe korridoret dhe zonat e kontrollit) përbën Raportin për Detyrën 1.7.3 të Komponentit 1 për Asistencë Teknike për Sigurinë Rrugore (AT) nën Projektin e Mirëmbajtjes dhe Sigurisë Rrugore të Bazuar në Rezultate (RRMSP). Ai përcakton një qasje Kombëtare të Monitorimit dhe Vlerësimit që së pari dhe më kryesorja është realiste dhe e arritshme, e cila do t'i sigurojë QSH, Komitetit Ndërmnistror të Sigurisë Rrugore (KNSRr) të propozuar, agjencive të interesit në KNSRr dhe Sektorit të Sigurisë Rrugore informacion të vazhdueshëm dhe me cilësi të lartë mbi përparimin e sigurisë rrugore në Shqipëri. Qasja pasqyron praktikën më të mirë dhe aty ku është reale përcakton treguesit kryesorë të performancës që janë në përputhje me kërkesat e monitorimit dhe raportimit të përcaktuara nga Komisioni Evropian. Ai do të sigurojë të dhënat e kërkuara nga Organizata Botërore e Shëndetësisë (OBSH) për monitorimin e progresit drejt synimeve globale të sigurisë rrugore 2030.

Projekti i Asistencës Teknike të Sigurisë Rrugore përbëhet nga katër rezultate kryesore nën RRMSP, të cilat përfshijnë: (1) Fuqizimin e Departamentit të Sigurisë Rrugore të MIE si zyra kryesore; (2) Sigurimin e Asistencës Teknike për një infrastrukturë të Sigurtë Rrugore; (3) **Vendosjen e Sistemeve të Qëndrueshme të Monitorimit dhe Vlerësimit**; dhe (4) Përmirësimin dhe dhënien përparësi ndaj sjelljeve të pasigurta në rrugët shqiptare me fushata ndërgjegjësuese: Për "Promovimin" - Fushatat e Publikimit dhe Ndërgjegjësimin që synojnë sjelljet e pasigurta.

Brenda Komponentit 1 të Projektit, Aktiviteti 7 synon të *Mbështesë Zyrën Qendrore (Departamenti i Sigurisë Rrugore - MIE) duke zhvilluar kapacitete dhe procedura të brendshme për kryerjen e funksioneve institucionale "Bazuar në Rezultate: ...".*

Aktivitetet e M&V përfshijnë katër Detyra kryesore, me shtatë nën detyra dhe 10 rezultate siç janë detajuar në Tabelën 1.

*Tabela1: Komponenti 1 M&V Detyrat dhe produktet e dorëzueshme*

	Nr. i nën detyrës	Rezultati
<b>Detyra 1.7.1:</b> Projektimi dhe mbështetja e sistemeve të monitorimit dhe vlerësimit të projektit për korridoret dhe zonat me rrezik të lartë (dhe korridoret dhe zonat e kontrollit)	1.7.1a	Dokumenti i specifikimit të masave tipike (karakteristike) të performancës së sigurisë rrugore në korridoret dhe zonat me rrezik të lartë
	1.7.1b	Raporti i Rezultateve të Studimit Bazë në korridoret dhe zonat me rrezik të lartë
	1.7.1c	Specifikimi dhe kostoja e pajisjeve të vrojtimit, sistemi i përpunimit dhe ruajtjes së të dhënave, dhe kërkesat për personel (dhe specifikimet teknike për prokurimin e pajisjeve të vrojtimit, nëse kërkohet)
	1.7.1d	Udhëzime për kryerjen e vrojtimit dhe përpunimit të të dhënave për raportimin tremujor dhe vjetor.
	1.7.1e	Lista e furnitorëve të shërbimeve të vrojtimit të të dhënave
	1.7.1f	Raporti i Zhvillimit të Kapaciteteve për "mbështetjen në punë" për linjat bazë dhe vrojtimit e vazhdueshme të të dhënave.
	1.7.1g	Raporti i Rishikimit të Treguesve të Rezultateve të Projektit
<b>Detyra 1.7.2:</b> Trajnimi i stafit të agjencisë udhëheqëse për M&V, përfshirë ARRSH dhe Policinë dhe stafin kombëtar këshillues dhe institucionet private		Raporti i Workshopeve për Zhvillimin e Kapaciteteve për Monitorimin dhe Vlerësimin



<b>Detyra 1.7.3:</b> <i>Vlerësimi i efikasitetit dhe efektivitetit të sistemeve të monitorimit dhe vlerësimit (M&amp;V) në korridoret dhe zonat me rrezik të lartë (dhe korridoret dhe zonat e kontrollit).</i>	<b>Raporti i Rishikimit të Sistemit të Monitorimit dhe Vlerësimit</b>
<b>Task 1.7.4:</b> Përgatitja e një programi udhëzues (kombëtar) "post-project" për krijimin e një sistemi monitorimi dhe vlerësimi në të gjithë rrjetin rrugor.	Programi "post-project" i monitorimit dhe vlerësimit në gjithë rrjetin, duke përfshirë Udhëzimet e rishikuara.

Rezultati kryesor i detyrës 1.7 është një program kombëtar, mbikëqyrës dhe vlerësues për të gjithë rrjetin, duke përfshirë udhëzime për t'i dhënë mundësi Qeverisë Shqiptare të monitorojë dhe vlerësojë performancën e saj të sigurisë rrugore.

Ky *Raport i Rishikimit të Sistemit të Monitorimit dhe Vlerësimit* duhet të lexohet së bashku me rezultatet e mëposhtme:

- D-1.3 Shtojca 3 - *Specifikimi i masave tipike të performancës së sigurisë rrugore në korridoret dhe zonat me rrezik të lartë.*
- D-1.4 Shtojca 4 - *Sondazhet Bazë të Sigurisë Rrugore në Korridoret dhe Zonat me Rrezik të Lartë (dhe Korridoret dhe Zonat e Kontrollit).*
- D-1.5 Shtojca 4 - *Udhëzime për kryerjen eurvejimeve dhe përpunimin e të dhënave për raportim tremujor dhe vjetor.*
- D1-5 Shtojca 5 - *Specifikimi dhe kostot e pajisjeve të vrojtimit, sistemit të përpunimit dhe ruajtjes së të dhënave, dhe kërkesat për personel.*
- D-2.4 Shtojca 1 – *Lista e vendodhjeve tipike me rrezik të lartë dhe masat e rekomanduara.*
- D-2.5 Shtojca 3 - *Plani Konceptual për Sistemin e Aksidenteve Rrugore i rezultateve të 3.1.*
- D2-5 Shtojca 1 - *Raporti i Monitorimit dhe Vlerësimit për Korridoret me Rrezik të Lartë.*

## 2. Proçeset e Monitorimit dhe Vlerësimit

Matja e rezultateve të sigurisë rrugore është thelbësore për një menaxhimin efektiv drejt zbutjes dhe parandalimit të aksidenteve rrugore. Për një qasje të një Sistemi të Sigurtë, informacioni është i nevojshëm për ekspozimin ndaj rrezikut (vëllimet e trafikut, të dhënat e popullsisë), rezultatet përfundimtare (kostoja socio-ekonomike e aksidenteve rrugore, fatalitetet dhe dëmtimet serioze) dhe rezultatet e ndërmjetme për sjelljet e lidhura me uljen e fataliteteve dhe dëmtimeve serioze (p.sh. shpejtësia mesatare, nivelet e përdorimit të pajisjeve mbrojtëse, etj.).

Monitorimi është i ndryshëm nga vlerësimi dhe ka dallime të qarta midis këtyre dy proçeseve të ndara. Sidoqoftë, të dhënat cilësore të monitorimit përmirësojnë ndjeshëm vlerësimin duke i pajisur me informacion.

**Monitorimi** prodhon një pamje të asaj që po ndodh në kohë reale. Është një proçes i vazhdueshëm që po zhvillohet ndërsa zbatohet një ndërhyrje. Monitorimi i përgjigjet pyetjes "Çfarë po ndodh?". Ai lejon matjen e rregullt të progresit të zbatimit të një strategjie, programi ose instrumenti / veprimi, d.m.th. përqendrohet në marrjen e informacionit në lidhje me progresin real.

Monitorimi ofron informacione të thjeshta, por të menjëhershme menaxheriale që mund të shpërndahen përmes 'panelëve' në kohë reale.

Ky informacion duhet të interpretohet dhe **shpjegohet**, dhe shpjegimi zakonisht ndodh përmes vlerësimit. Për shembull, nëse zbatimi i një ndërhyrje po shkon jashtë planit, monitorimi valvit një flamur të kuq, duke i siguruar menaxherit një paralajmërim të hershëm dhe një sinjal se mund të nevojitet një veprim korigjues. Sidoqoftë, monitorimi nuk do të japë përgjigje se çfarë duhet bërë për të adresuar çështjen.

**Vlerësimi** interpreton të dhënat e monitorimit. Ai shpjegon nëse, pse dhe si funksionon një ndërhyrje (ose jo) dhe adreson pyetje të tilla si "A i ka përmbushur ndërhyrja objektivat e saj?", "A janë ndërhyrjet më efektive?", "A po zbatohen mirë projektet / programet?", "A mund të bëhet më mirë?" Vlerësimi ndihmon për të kuptuar pse u arritën efektet e dhëna, nëse kjo është e mirë apo e keqe duke marrë parasysh rrethanat e dhëna, si ndodhi, dhe nëse ishte një ndërhyrje që shkaktoi ndryshime të vëzhguara ose më mirë nëse kishte faktorë të tjerë që ndikuan në rezultatin. Vlerësimi i jep kuptim dhe kontekst të dhënave dhe ofron kuptim të thellë të proçeseve. Vlerësimi mund të bëhet para, gjatë (në vazhdim) ose pas zbatimit të një ndërhyrjeje dhe përqendrohet në vlerësimin e qëllimeve të arritura nga një ndërhyrje (efektiviteti), dhe / ose proçesin e funksionimit të ndërhyrjes (efikasiteti).



Figura1: Pyetjet e bëra më shpesh për një sistem M&V [Burimi:Wegman, 2003]

Praktika më e mirë monitorimi i sigurisë rrugore ndodh në nivelet e mëposhtme:

Niveli i rezultateve:

- rezultatet përfundimtare të sigurisë (kostoja socio-ekonomike e aksidenteve, fataliteteve dhe lëndimeve të rënda)
- rezultate të ndërmjetme të sigurisë (që lidhen me vlerësimet e rrezikut rrugor, përhapja e sjelljeve të përdoruesve të rrugëve me rrezik të lartë, kohët e përgjigjes pas përplasjes, etj.)

Niveli i ndërhyrjes:

- rezultate (në lidhje me veprimtarinë e agjencive, p.sh. numri i fushatave të zbatimit të Policisë që synojnë shpejtësinë, ngasjen e makinës në gjendje të dehur, mbajtjen e rripave të sigurimit, etj. të kryera gjatë një periudhe 12-mujore, pa lëshuar sanksione administrative, pezullim liçence etj.).
- Hyrjet p.sh. burimet e shpenzuara për projektet e eliminimit të pikave të zeza ose trajtime të tjera të infrastrukturës

Në Shqipëri, aktualisht raportet kryesore të monitorimit të sigurisë rrugore janë:

- Raporti Vjetor i Sigurisë Rrugore i prodhuar nga Sektori i Sigurisë Rrugore brenda MIE
- Raporti Vjetor i të Dhënave të Aksidenteve të Policisë Rrugore
- Raportet statistikore vjetore të INSTAT.
- Monitorimi i të dhënave të ekspozimit siç janë vëllimet e automjeteve dhe ndërhyrjet kryesore të zbatuara nga agjensitë individuale (p.sh. rehabilitimi i rrugëve dhe projektet e eliminimit të njollave të zeza)

### 3. Monitorimi aktual i Sigurisë Rrugore

Si qeveritë qendrore ashtu edhe ato lokale në Shqipëri ndajnë përgjegjësinë për sigurinë rrugore. Brenda Qeverisë Qendrore, Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE) dhe Ministria e Brendshme (MB) ndajnë përgjegjësinë kryesore për shumicën e funksioneve të M&V të sigurisë rrugore në Shqipëri. Secili departament / agjensi e palëve të interesit zbaton përgjegjësitë e tij thelbësore individualisht, dhe pa u kërkuar zyrtarisht përgjegjës për performancën e tij për të arritur rezultatet e dëshiruara. MIE nuk mund të drejtojë zyrtarisht palët e tjera të interesit të mbledhin ose paraqesin të dhëna dhe informacione në mënyrë që të monitorojnë arritjen e rezultateve të dëshiruara. MIE mbetet e varur nga palët e tjera të interesuara për të dhëna dhe informacion, dhe roli i saj në koordinimin sektorial dhe prodhimin e rezultateve mbetet i kufizuar.

Kapacitetet dhe burimet e MIE dhe MB janë shumë të kufizuara. Aktualisht, veprimet e monitorimit ose vlerësimit të sigurisë rrugore zakonisht ndërmerren si një përbërës i një projekti specifik të financuar nga institucionet ndërkombëtare. Sidoqoftë, Policia Rrugore aktualisht është në proces të azhurnimit dhe rritjes së burimeve për zbatimin dhe raportimin e sigurisë rrugore.

#### **Policia rrugore**

Drejtoria e Policisë Rrugore mbledh të dhëna për aksidentet dhe statistikat e shkeljes së kodit rrugor. Aktualisht, statistikat vjetore të aksidenteve rrugore dhe statistikat e shkeljes së kodit rrugor janë treguesit kryesorë të përdorur në Shqipëri për të monitoruar progresin e përgjithshëm të sigurisë rrugore.

Baza e të dhënave e Policisë mbledh informacion dhe ofron informacion mbi rezultatet dhe masat e rezultateve duke përfshirë sa vijon:

1. Numri i aksidenteve - përfshirë të dhënat e ndara për aksidente fatale, të rënda dhe të lehta.
2. Numri i vdekjeve - përfshirë prishjen për secilin nga 13 sektorët lokalë të Policisë dhe autostradat.
3. Numri i vdekjeve dhe lëndimeve - përdoruesit e rrugës.
4. Faktorët e përkohshëm në aksidente.
5. Numri i vdekjeve nga përplasjet në rrugët kryesore urbane dhe interurbane.
6. Numri i aksidenteve që përfshijnë alkool.
7. Dënimet administrative për shkeljet e ligjit në lidhje me:
  - Shpejtësia
  - Mosvendosja e rripit të sigurimit
  - Parakalimi i paligjshëm
  - Përdorimi i telefonit celular gjatë ngasjes
  - Drejtimi i mjetit me një BAC mbi 0,05 g / dl
8. Dënimet sipas nenit 291 të Kodit Penal për shkelje të ligjit në lidhje me
  - Drejtimi nën ndikimin e alkoolit
  - Drejtimi i makinës pa patentë
9. Pezullimi i liçencës
  - Ngarja nën ndikimin e alkoolit
  - Shpejtësia në ose mbi 20 km / orë mbi kufirin e lejuar të shpejtësisë.

Raporti i vitit 2020 mbi *Analizën e Aksidenteve Rrugore dhe Administrative për 9 muajt e vitit 2020* vëren se "Projekt-ndryshimet në Kodin Rrugor të Republikës së Shqipërisë janë përgatitur në mënyrë që të forcojnë sanksionet për përdorimin e telefonave celularë ose pajisjeve të tjera të lëvizshme gjatë vozitjes, kontrollet teknike, lejet e përkohshme, automjetet e regjistruara dhe lejet e drejtimit lëshuar nga vendet e huaja, kufijtë e shpejtësisë, zbatimi i "lejes së përkohshme të drejtimit 3-vjeçar" dhe ndryshime të tjera që lidhen me kompetencat e trajtimit të masave administrative dhe sanksioneve administrative shtesë në kapitullin "normat e sjelljes".

### **Instituti i Statistikave (INSTAT)**

INSTAT ofron statistika përmbledhëse të vdekjeve nga aksidentet në trafikun rrugor, të dhëna për viktime për të mundësuar llogaritjen e lëndimeve të rënda, të dhëna për përfshirjen e alkoolit në përplasje fatale, automjete dhe të dhëna të popullsisë për të mundësuar llogaritjen e kostove të përplasjes, vdekjeve për 10,000 automjete dhe vdekjeve për 100,000 popullsi.

### **Sektori i Sigurisë Rrugore, MIE**

Sektori i Sigurisë Rrugore (SSRr) brenda MIE i cili quhet edhe Zyra Drejtuese e Sigurisë Rrugore është përgjegjëse për M&V për të siguruar të dhëna dhe informacione të tjera për të zhvilluar politikën e transportit të bazuar në prova, legjislacionin dhe aktet nënligjore, strategjinë dhe për të informuar zhvillimin e Programit Komëtar për Përmirësimin e Sigurisë Rrugore dhe mbrojtjen e tij para Këshillit të Ministrave.

Raportet vjetore të Analizës së Sigurisë Rrugore të SSRr-sëmbledhin dhe analizojnë të dhënat e Policisë Rrugore dhe INSTAT për të paraqitur një pamje të aksidenteve rrugore dhe shkeljeve të kodit rrugor. Informacioni i dhënë përfshin:

1. Vlerësimi i kostos së përplasjes.
2. Numri i aksidenteve - përfshirë të dhënat e ndara për aksidente fatale, të rënda dhe të lehta.
3. Shpenzimet për trajtimet kryesore të infrastrukturës.

Autoriteti Rrugor Shqiptar (ARRSH) është përgjegjës për M&V në lidhje me rrjetin rrugor. ARRSH aktualisht mbledh të dhëna për të monitoruar sigurinë dhe funksionimin e rrjetit rrugor kombëtar siç janë vëllimi i trafikut dhe të dhënat e pikave të zeza.

### **Instituti për Kërkime dhe Analiza mbi Vlerësimet e Aksidenteve Rrugore**

Instituti për Kërkimin dhe Analizën mbi Aksidentet Rrugore që kryen studime për të gjitha mënyrat e transportit në Shqipëri dhe është agjensia kryesore kombëtare e vlerësimit.

Praktika më e mirë e monitorimit të sigurisë rrugore ndodh në nivelet e mëposhtme:

- rezultatet përfundimtare të sigurisë (kostoja socio-ekonomike e aksidenteve, fataliteteve dhe lëndimeve të rënda)
- rezultate të ndërmjetme të sigurisë (që lidhen me vlerësimet e rrezikut rrugor, përhapja e sjelljeve të përdoruesve të rrugëve me rrezik të lartë, kohët e përgjigjes pas përplasjes, etj.)
- rezultatet (në lidhje me aktivitetin e agjencive, p.sh. numri i fushatave të zbatimit të Policisë që synojnë shpejtësinë, ngarjen e majetin nën efektin e alkoolit, mbajtjen e rripave të sigurimit, etj. Të kryera për një periudhë 12-mujore).

Në Shqipëri, monitorimi kryesor i sigurisë rrugore raporton:

- Raporti Vjetor i Sigurisë Rrugore i prodhuar nga Sektori i Sigurisë Rrugore brenda MIE
- Raporti Vjetor i të Dhënave të Aksidenteve të Policisë Rrugore

- Monitorimi i aktiviteteve dalëse të zbatuara nga agjencitë individuale (p.sh. projektet e rehabilitimit të rrugëve).

## 4. Praktika më e mirë e Sistemit të Monitorimit dhe Vlerësimit të Sigurisë Rrugore

Një sistem i mirë kombëtar monitorimi dhe vlerësimi është thelbësor për të arritur përfitimet e shkallës që përshpejtojnë progresin drejt arritjes së synimeve të sigurisë rrugore. Një sistem kombëtar M&V përbëhet nga një sërë aktivitete të ndërlidhura që duhet të ndërmerren në një mënyrë të koordinuar për të planifikuar monitorimin dhe vlerësimin, për të mbledhur dhe analizuar të dhëna, për të raportuar informacion dhe për të mbështetur vendimmarrjen mbi politikën dhe zbatimin e ndërhyrjeve nga programet në vazhdimësi.

Sistemi duhet të pasqyrojë atributet kryesore duke përfshirë:

- koordinimi i përpjekjeve në të gjitha agjencitë kryesore të interesit të qeverisë
- koordinimi i përpjekjeve në nivelet e qeverisjes kombëtare dhe lokale
- shkallë e lartë e krahasueshmërisë së të dhënave M&V, me përkufizime të qarta dhe të dakorduara të termave kyç, dhe protokolle të rrepta për mbledhjen, hyrjen dhe analizën e të dhënave, të cilat janë dakorduar nga të gjitha agjencitë kryesore të përfshira.
- komunikim i rregullt ndërmjet aktorëve të agjencive kryesore të cilët mbledhin dhe analizojnë të dhëna
- koordinimi i përpjekjeve dhe komunikimi midis palëve të interesuara të qeverisë dhe shoqërisë civile
- transparenca dhe ndarja e të dhënave mbi aksidentet në trafikun rrugor, fatalitetet dhe dëmtimet serioze.

### 4.1 Parakushtet për një Sistem Kombëtar të Monitorimit dhe Vlerësimit

Për të qenë efektiv dhe i qëndrueshëm, një sistem kombëtar M&V duhet të ofrojë të dhëna dhe informacione në kohë dhe me cilësi të lartë që shtojnë vlerë. Sistemi duhet t'i shërbejë secilës prej shumë agjencive kryesore të interesit dhe informacioni që buron nga sistemi duhet të përputhet me nevojat e tyre. Për shembull, inxhinierët e autostradave kanë nevojë për të dhëna të gjeokoduara, ashpërsia e përplasjes dhe faktorët e parë që ndikuan në secilën aksident ndërsa menaxherët e fushatës kanë nevojë për të dhëna për klasën e përdoruesit të rrugës, seksin, moshën, statusin e licencës, si dhe të dhëna për faktorët e përkohshëm dhe sjelljen e përplasjes dhe informacionin dhe të dhënat mbi qëndrimet dhe sjelljet. Qeverisja e sistemit M&V është një çështje kryesore - veçanërisht çështjet që lidhen me kontrollin e cilësisë dhe konfidencialitetin.

Një funksion kritik i një sistemi M&V të forcuar të sigurisë rrugore shqiptare është që për dekadën e ardhshme ai të përdorë vazhdimisht një sërë treguesish të performancës së sigurisë (SPI) afatgjatë, të rënë dakord për të monitoruar rezultatet e niveleve të nivelit të lartë dhe gjithashtu rezultatet e nivelit të ndërmjetëm për secilën shtyllë të siguri rrugore. Këto SPI duhet të jenë përgjithësisht në përputhje me SPI të përcaktuara nga Komisioni Evropian.

Për t'u mbështetur gjatë dekadës së ardhshme, sistemet M&V duhet të jenë me kosto efektive dhe 'të dobëta'. Kështu që, sistemi i M&V duhet të mbledhë dhe analizojë vetëm të dhëna për rezultatet e nivelit të lartë dhe rezultati i ndërhyrjeve që tregojnë hulumtim global janë të lidhura shkakësisht me rrezikun serioz të aksidentit dhe / ose ashpërsinë e lëndimit (fatalitetet dhe dëmtimet serioze) dhe vetëm të dhënat që kërkohen, vlera e shtuar dhe e dobishme për zhvillimin e politikës së sigurisë rrugore, strategjisë, legjislativës ose për zhvillimin e programeve / iniciativave kryesore të bazuara në prova.

Parakushtet kryesore për një sistem efektiv dhe të qëndrueshëm të M&V janë:

1. Sistemi M&V duhet të sigurojë të dhëna dhe informacione me vlerë të shtuar që janë të vlefshme për të gjithë aktorët e tij.
2. Sistemi M&V duhet të mbahet i thjeshtë dhe i dobët, d.m.th. ai mbledh vetëm të dhëna të vlefshme që mund të përpunohen për të krijuar vlerën e shtuar. Ai nuk duhet të ngarkojë aktorët e tij me shumë kërkesa rreth mbledhjes së të dhënave dhe detyrimeve të raportimit.
3. Agjensitë që ofrojnë informacion duhet të marrin reagime, të dhëna dhe informacione të vlefshme.
4. Aksesimi në sistemin M&V duhet të jetë i gjerë dhe i lehtë. Informacioni duhet të jetë i disponueshëm në internet në formate miqësore për përdoruesit dhe sistemi duhet të lejojë qasje të shpejtë në të dhëna. Pultet janë ideale për paraqitjen e të dhënave përmbledhëse në formatin miqësor të përdoruesit.
5. Sistemet individuale që furnizojnë të dhëna për sistemin M&V duhet të jenë në përputhje me sistemet M&V.
6. Sistemet kombëtare dhe lokale të M&V koordinohen, vendosen dhe përputhen me standardet uniforme të cilësisë dhe mbledhjes së të dhënave. Kjo promovon harmonizimin e qasjeve të vlerësimit dhe zhvillimin e një kulture vlerësimi dhe standardeve të cilësisë brenda sektorit publik.
7. Sistemet M&V përfshijnë mekanizmat e feedback-ut dhe monitorohen për të siguruar që informacioni i sistemit (rezultatet) e siguruara përmbushin nevojat e përdoruesve fundorë dhe përdoret nga ata dhe që të gjitha agjensitë e interesuara janë plotësisht të angazhuara në sistem.
8. Ndërtimi i kapaciteteve u sigurohet profesionistëve në nivelet kombëtare dhe lokale për të ngritur aftësitë metodologjike dhe teknike midis praktikuesve të M&V. Shërbimet mbështetëse ofrohen në nivelin institucional.
9. Konflikti i interesit shmanget. Vlerësimet duhet të kryhen nga një vlerësues i jashtëm dhe i pavarur.
10. Sistemi M&V duhet të marrë fonde të mjaftueshme dhe të qëndrueshme të qeverisë (të paktën) deri në vitin 2030.
11. Aty ku është e mundur, treguesit kryesorë të performancës (IPK) të përdorur në sistemin M&V janë në përputhje me IPK-të e propozuara nga KE për përdorim në vendet anëtare.

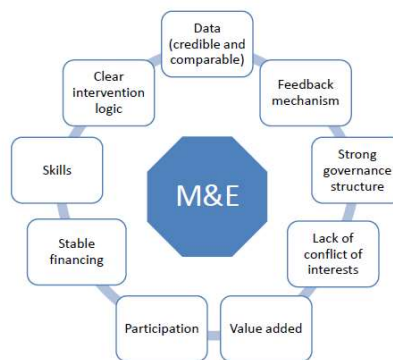


Figura 2: Parakushtet për një sistem M&V të qëndrueshëm me cilësi të lartë (Burimi: Banka Botërore)

## 4.2 Monitorimi dhe Vlerësimi brenda Sistemit të Menaxhimit të Sigurisë Rrugore

Një institucion që kryen M&V kombëtar të nivelit të lartë është një ofrues i shërbimeve dhe gjeneron informacion që duhet të ushqejë një proces vendimmarrje të aktorëve të ndryshëm si agjensitë qeveritare, universitetet dhe qendrat kërkimore të transportit, ofruesit e industrisë së transportit, agjensitë e shoqërisë civile të përfshira në sigurinë rrugore.



Është e nevojshme që agjencia që administron sistemin M&V të konsultohet me grupet e interesit kur planifikon strukturën organizative për Sistemin e M&V. Duhet të merren parasysh përgjegjësitë dhe kërkesat e informacionit të secilit partner. Planifikimi duhet të adresojë buxhetin, nevojat e burimeve fizike, nivelet e stafit dhe kapacitetin dhe pajisjet e kërkuara teknike, përgjegjësitë dhe lidhjet e brendshme, nevojat për trajnim, marrëdhëniet me partnerët dhe palët e interesit, linjat horizontale dhe vertikale të komunikimit dhe autoritetit.

Banka Botërore rekomandon që agjensitë udhëheqëse të sigurisë rrugore të miratojnë sistemin e menaxhimit të sigurisë rrugore (RSM) i cili lidh rezultatet e dëshiruara me ndërhyrjet e sigurisë rrugore dhe rregullimet institucionale të zbatimit për agjensinë kryesore (dhe agjensitë e tjera kryesore të interesit). Karakteristika kryesore e sistemit RSM është fokusi i rezultateve të tij. Të gjitha funksionet e menaxhimit institucional dhe të gjitha ndërhyrjet përqendrohen në rezultate - që është zvogëlimi i numrit të viktimave dhe lëndimeve serioze të shkaktuara nga aksidentet rrugore. Sistemi i menaxhimit gjithashtu siguron që funksionet e menaxhimit dhe ndërhyrjet në të gjitha zonat e shtyllës së sigurisë rrugore të monitorohen për të siguruar që ato të zbatohen në mënyrë efikase siç është synuar. Monitorimi dhe vlerësimi kërkohet gjithashtu për të vlerësuar shkallën në të cilën synimet dhe synimet e vendosura në secilin nivel të rezultateve, rezultatet e ndërmjetme dhe përfundimtare - janë përmbushur. Ky sistem është paraqitur në Figurën 4 që vijon.

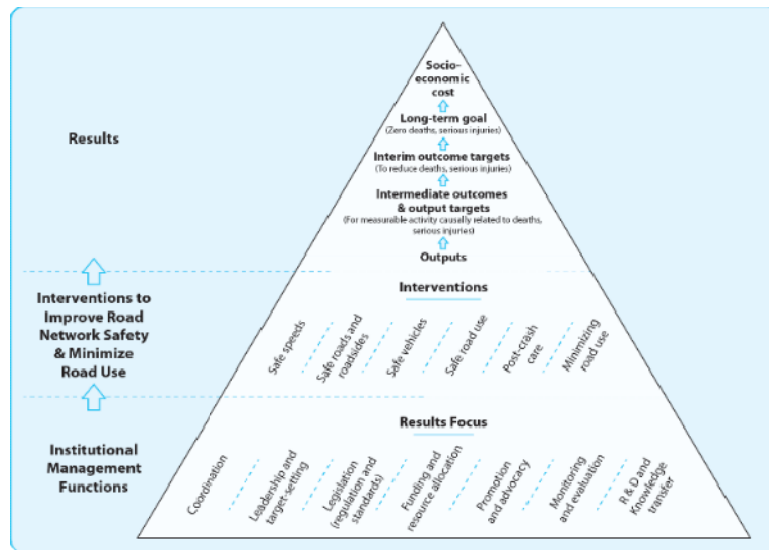


Figura 3 - Sistemi i Menaxhimit të Sigurisë Rrugore. (Burimi: Bliss and Breen)

### 4.3 Menaxhimi i Sistemit M&V

Sektori i Sigurisë Rrugore (SSR) brenda Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë (MIE), duhet të 'zotërojë' dhe të menaxhojë sistemin kombëtar të sigurisë rrugore M&V. Kjo zyrë, e cila është gjithashtu agjencia udhëheqëse e sigurisë rrugore, është propozuar gjithashtu të zotërojë dhe menaxhojë bazën e të dhënave të përditësuara të aksidenteve dhe të veprave si Sekretariati Teknik i Komitetit Ndër-ministror të Sigurisë Rrugore (KNSRr) i cili propozohet të përfshijë përfaqësues të nivelit të lartë nga agjensitë kryesore të interesit të sigurisë rrugore të renditura më poshtë:

- Kryeministri / Zyra e Zëvendës Kryeministrit
- Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë
- Ministria e Brendshme
- Ministria e Mbrojtjes

- Ministria e Turizmit dhe Mjedisit
- Ministri i Arsimit, Sportit dhe Rinisë
- Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale
- Ministria e Drejtësisë

Konsolidimi i të gjithë niveleve të larta, analiza kombëtare e M&V dhe raportimi i aktiviteteve brenda një agjencie do të sigurojë që të përputhen të gjithë sistemet e M&V të të gjithë agjencive të brendshme të MIE si dhe në përputhje me bazën e të dhënave (të propozuara) të Policisë Rrugore. Më e rëndësishmja, ajo do të lehtësojë sigurimin e rregullt të azhurnimeve për SPI-të kryesore për përfaqësuesit e KNSRR-së të cilët mund të japin reagime mbi performancën për agjencitë e tyre përkatëse.

#### 4.4 Paneli Kombëtar i M&V

Të dhënat përmbledhëse të monitorimit duhet të paraqiten në një Pult në kohë reale. Një shembull i Panelit të Sigurisë Rrugore të Qytetit të Londrës është më poshtë.

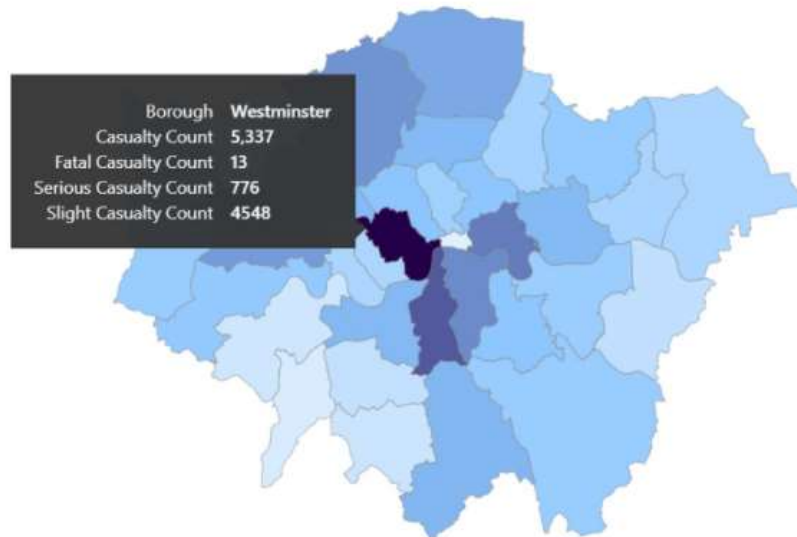


Figura2- Paneli i Sigurisë Rrugore të Qytetit të Londrës

## 5. Identifikimi i korridoreve me rrezik të lartë dhe korridoreve të kontrollit

Për të identifikuar korridoret dhe zonat me rrezik të lartë, Konsulenti analizoi aksidentet e viktimave të ndodhura në rrjetin rrugor të menaxhuar nga Autoriteti Rrugor Shqiptar (ARRSH) për periudhën 3-vjeçare 2016-2018, **duke përdorur** dendësinë e aksidenteve (aksidente për km) si një tregues kryesor. Seksionet rrugore u renditën në pesë kategori rreziku nga Kategoria 1 (rreziku më i lartë i aksidenteve) në Kategorinë 5 (rreziku më i ulët i aksidenteve). Për qëllim të monitorimit dhe raportimit të vazhdueshëm, brenda një sistemi M&V, seksionet rrugore brenda kategorive 1 dhe 2 identifikohen si korridore 'me rrezik të lartë'.

### 5.1 Identifikimi i korridoreve me rrezik të lartë

**Kategoria 1** përfshin pjesët rrugore me një dendësi përplasjeje 2-14.

**Kategoria 2** përfshin pjesë rrugore me një dendësi përplasjeje prej 1-2. Shtatë seksione rrugore që përfaqësojnë rreth 10% të rrjetit të analizuar të klasifikuar si me rrezik të lartë dhe përfshijnë:

1. A1 Milot – Rubik (10 km)
2. SH1 Tirana – Fushë Krujë (16 km)
3. SH1 Thumane – Lezhë – Shkodër – Ivanaj (92 km)
4. SH2 Tirana – Durrës (34 km)
5. SH4 Durrës – Rogozhinë (33 km)
6. SH52 Vorë – Fushë Krujë (11 km)
7. SH56 Tirana – Ndroq (14 km)

Figura 1 tregon korridoret me rrezik të lartë.

### 5.2 Përzgjedhja e korridoreve të kontrollit për M&V

Kur një ose më shumë seksione rrugore me rrezik të lartë zgjidhen si 'Korridoret e Rastit' për ndërhyrjet e sigurisë rrugore (për shembull trajtimet inxhinierike, instalimi i pajisjeve të monitorimit të shpejtësisë fikse ose fushatat e koordinuara të zbatimit të policisë dhe mediave), ato duhet të përputhen me kategorinë e ngjashme të kategorisë 1 dhe 2 seksione rrugore për të vepruar si 'Korridore Kontrolli' të cilat nuk i nënshtrohen ndërhyrjes dhe të cilat kanë një distancë të përshtatshme nga korridoret e trajtuara në mënyrë që të mos mund të ketë ndonjë efekt 'halo' të trajtimeve në sjelljen e shoferit.

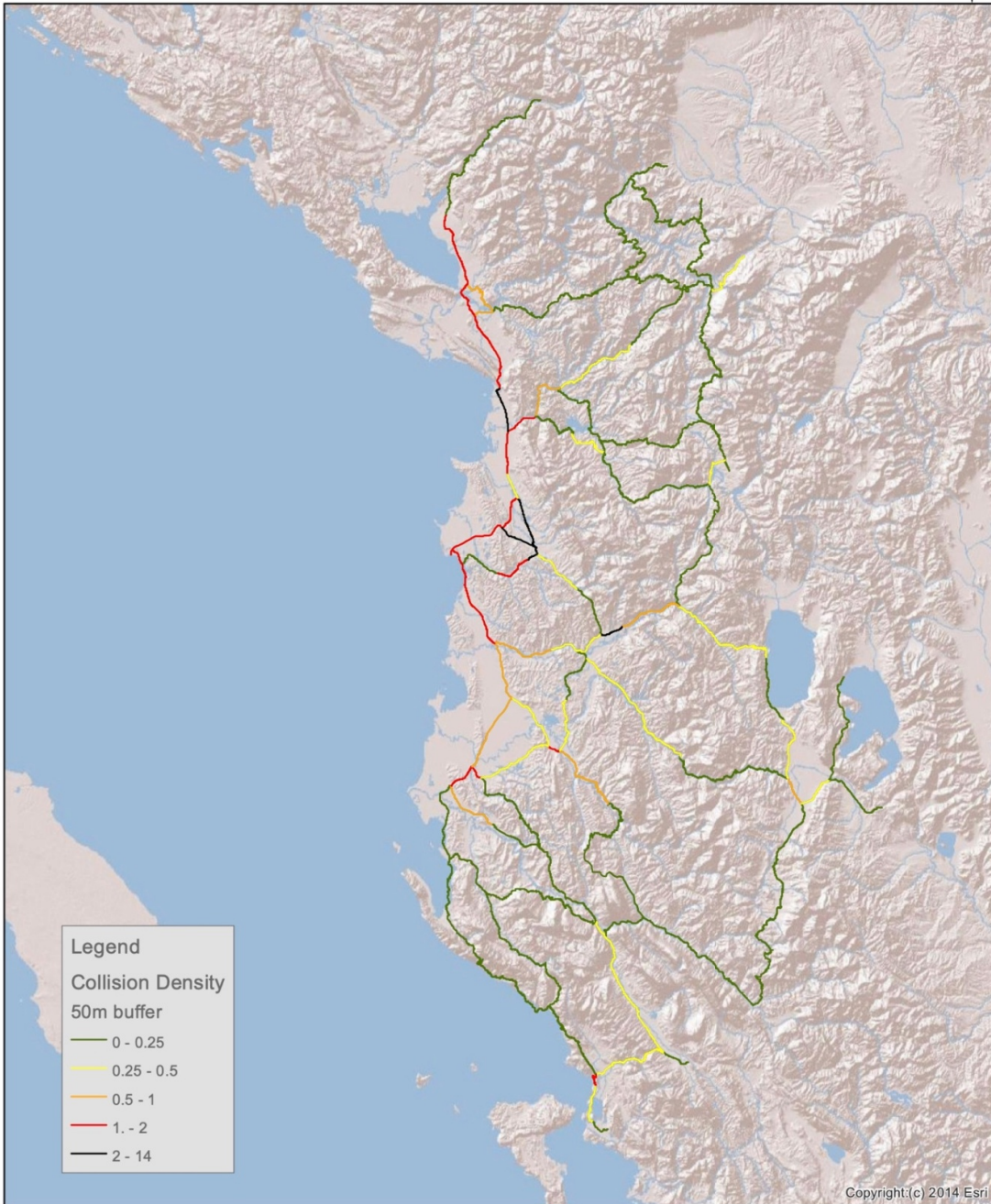


Figura3– Vlerësimi i rrezikut të rrjetit rrugor kombëtar rrugor

## 6. Monitorimi në Nivelet e Zbatimit dhe Rezultateve

Ekzistojnë dy nivele kryesore të monitorimit dhe të dyja janë të rëndësishme. E para është monitorimi në nivelin e zbatimit për të kontrolluar rezultatet dhe gjithashtu inputet siç kërkohet.

E dyta është kryer në nivelin e rezultateve për të vlerësuar nëse aktivitetet e zbatuara po japin rezultatet e dëshiruara - zvogëlimi i kostos socio-ekonomike të traumës rrugore dhe zvogëlimi i numrit të vdekjeve dhe lëndimeve të rënda. Monitorimi i nivelit të rezultateve duhet të jetë fokusi i monitorimit kombëtar nga 1 janari 2021 deri më 31 dhjetor 2030.

### 6.1 Monitorimi në Nivelin e Zbatimit

#### 1. Monitorimi i nivelit të zbatimit

Ç'do agjensi e grupeve të interesit për sigurinë rrugore duhet të monitorojë zbatimin që përfshin mbledhjen e të dhënave për të ndjekur rezultatet dhe rezultatet e programit. Këto rezultate duhet t'u paraqiten agjensive kryesore të grupeve të interesit.

Table 2 - Masat e rezultateve të nivelit të zbatimit

Rezultatet	Numri i Takimeve të Komitetit Ndërmintor të Sigurisë Rrugore të mbajtura që nga Janari 2021 Numri i Instrumenteve Ligjorë të KB të Sigurisë Rrugore të pranuar nga QSH Numri i operacioneve të zbatimit të Policisë të zbatuara që nga janari 2021 % e testeve të frymëmarrjes alkoolike në rrugë për 1.000 banorë % e numrit të gjobave për shpejtësi për 1.000 banorë Numri i fushatave të kryera të sigurisë rrugore. Azhurnimi i të dhënave të aksidenteve që ka Policia në standardet e KE	Të dhënat duhet të mblidhen nga agjensitë individuale të agrupeve të interesit dhe
Hyrjet	Burimet për eliminimin e pikave të zeza	

#### 2. Monitorimi i nivelit të rezultateve

### 6.2 Monitorimi në Nivelin e Rezultateve

Duhet të krijohet një sistem kombëtar M&V për t'u përqëndruar në monitorimin në nivelin e rezultateve. Gjurmët e monitorimit të nivelit të rezultateve:

1. **Rezultatet përfundimtare** siç janë kostoja socio-ekonomike e aksidenteve, aksidenteve fatale, vdekjeve dhe lëndimeve të rënda.
2. **Rezultatet e ndërmjetme** të cilat përqëndrohen në aktivitetet në zonat e ndërhyrjes të lidhura në mënyrë shkakësore me zvogëlimin e vdekjeve dhe dëmtimeve serioze.

Treguesit e rekomanduar të performancës së sigurisë rrugore për të siguruar informacionin e "nivelit të rezultateve" për QSH dhe KNSRr janë dhënë në Tabelën 6.

Agjensitë kryesore të grupeve të interesit duhet të konfirmojnë këta tregues të performancës, të mbështesin linjat bazë dhe frekuencën e propozuar për mbledhjen e të dhënave të monitorimit, të konfirmojnë përgjegjësitë e alokuara për secilën agjenci kryesore të palëve të interesit, të konfirmojnë oraret e raportimit dhe të bëjnë plane për:

- Çfarë të dhënash për rezultatet duhet të mblidhen dhe kur.
- Si grumbullohen dhe analizohen të dhënat e rezultateve.
- Kush i mbledh dhe i analizon të dhënat e rezultateve.
- Si ndahen dhe raportohen të dhënat e rezultateve.

Komisioni Evropian (KE) *Siguria Rrugore për vlerësimin e përkohshëm të Raportit të Orientimit të Politikave mbi Sigurinë Rrugore 2011-2020* në 2015 theksoi nevojën për t'u përqëndruar në monitorimin e performancës për sa vijon:

Rezultatet e infrastrukturës rrugore:

- përplasje kokë më kokë;
- përplasje jashtë rrugës;
- rrëzime kryqëzimesh dhe;
- përplasjet e përdoruesve të rrugëve për këmbësorë dhe të tjerë të rrezikuar.

Faktorët kryesorë që lidhen zakonisht me rrezikun dhe numrin e lëndimeve fatale:

- janë nivelet e shpejtësisë, pirjes dhe ngasjes
- mos përdorimi i pajisjeve mbrojtëse si rripat e sigurimit, mbajtëset e fëmijëve dhe helmetat e motorëve
- përdorimi i pajisjes mobile dore (celular)
- cilësia e sigurisë së automjeteve dhe rrugëve dhe
- përgjigje urgjente mjekësore (kujdesi pas përplasjes).

Tabela3 – Masat e monitorimit të nivelit të ekspozimit dhe rezultateve

Niveli i Monitorimit	Përshkrimi	Komente
Të dhënat e ekspozimit	Numërimi vjetor i vëllimit të trafikut	ARrSh-ja ka vendosur matëse për matjen e numrit të automjeteve në të gjithë rrjetin kombëtar nën juridiksionin e saj
	Të dhënat e popullsisë	Të dhënat e popullsisë
Rezultatet e Nivelit të Lartë	Rrëzime fatale Fatalitetet Lëndime të rënda	Të dhënat vjetore të viktimave të INSTAT duhet të përdoren për të llogaritur dëmtimet serioze. Në përkufizimet afatgjata, mbledhja e të

		dhënave nga Policia Rrugore dhe Spitalet për dëmtimet serioze duhet të kenë përputhje të plotë.
Rezultatet ndërmjetme	Të dhënat në lidhje me ndërhyrjet brenda zonave të shtyllës së sigurisë rrugore: Rrugët Shpejtësitë Automjetet Përdoruesit e rrugës Përgjigja pas përplasjes	Këto ndërhyrje janë provuar të jenë zakonisht të lidhura me aksidentet rrugor dhe traumat.

Treguesit kryesorë të performancës janë thelbësorë në përcaktimin e performancës së sigurisë rrugore. Masat e rezultateve tregojnë qartë trendet aktuale të traumës rrugore dhe mundësitë për ndërhyrje. KPI-të duhet të përfshijnë elementët e mëposhtëm:

- Ato duhet të përcaktohen qartë;
- Matja duhet të jetë e besueshme;
- Matja duhet të jetë në dispozicion;
- Matja duhet të jetë në dispozicion brenda një afati kohor të arsyeshëm.



## 7. Vendosja e linjave bazë për Monitorim deri në vitin 2030

Raporti *Specifikimi i masave tipike (karakteristike) të performancës së sigurisë rrugore në korridoret dhe zonat me rrezik të lartë* rekomandon që linjat bazë të vendosura në vitin 2020 duhet të përdoren për monitorimin e vazhdueshëm deri në vitin 2030.

Pandemia Covid 19 kufizoi ndjeshëm lëvizjen në rrugë si dhe ekspozimin ndaj rrezikut të aksidenteve rrugore që solli një ndikim në zbatimin e policisë rrugore gjatë gjithë vitit 2020, për periudhën aktuale në 2021 e deri në një të ardhme të parashikueshme afatshkurtër. Gjithashtu, ajo parandaloi kryerjen e sondazheve gjatë vitit 2020, si dhe P1 dhe P2 në 2021. Ndryshimi në të dhënat vjetore të vitit 2020 dhe 2021 do të tregojë nëse po bëhet përparim i qëndrueshëm.

Ndikimi i pandemisë Covid 19 demonstron më poshtë në të dhënat e Policisë Rrugore të cilat krahasojnë të dhënat për nëntë muajt e parë të 2019 dhe 2020.

Table 4- Aksidentet rrugore 2019 kundrejt vitit 2020 (Burimi: Të dhënat e Policisë Rrugore Shqiptare)

Muaji	Aksidentet	Fatalitetet	Dëmtime Serioze	Dëmtime të lehta
9 muajt e parë të 2019	1136	157	199	1214
9 muajt e parë të 2020	903	138	136	890
Diferenca (numra)	-233	-19	-64	-324

Për të siguruar që të dhënat fillestare përshkruajnë me saktësi situatën para periudhës para ndërhyrjes, asnjë e dhënë e vitit 2020 ose 2021 nuk duhet të përdoret për të vendosur linjat bazë për monitorimin kombëtar. Për qëndrueshmëri rekomandohet që bazë për të gjitha rezultatet e nivelit të lartë të përcaktohet duke mesatarizuar të dhënat për periudhën 2017-2019. Progresi gjatë dekadës 2021 - 2030 duhet të monitorohet në krahasim me këtë bazë tre-vjeçare.

### 7.1 Kostoja socio-ekonomike e aksidenteve

Raporti vjetor RSS i *Analizës së Sigurisë Rrugore* (2018) përfshiu një vlerësim të përgjithshëm të kostos socio-ekonomike të aksidenteve në Shqipëri duke përdorur metodologjinë e Organizatës Botërore të Shëndetësisë prej 1-3% të produktit të brendshëm bruto. Duke përdorur një supozim prej 2-2.5% të PBB-së dhe vlerësimin e PBB-së Banore (Banka Botërore) 2016 prej 11.9 miliardë USD, RSS vlerësoi se kostoja socio-ekonomike e aksidenteve në 2018 ishte dyqind e pesëdhjetë milion USD (250,000,000 USD)

Rekomandohet që kjo llogaritje e vlerësimit të gjerë të zëvendësohet me metodologjinë e përdorur nga OBSH (bazuar në formulën e vlerësimit të kostos së rrëzimit iRAP) për të llogaritur koston mesatare socio-ekonomike të aksidenteve në vit gjatë periudhës 3-vjeçare 2017-2019 duke përdorur këtë si një bazë për llogaritjen e koston vjetore të aksidentit deri në vitin 2030. Siç tregohet në Tabelë, kostoja mesatare vjetore e aksidenteve në 2017-2019 është **79,025,725** USD. Kjo metodologji duhet të përdoret vazhdimisht çdo vit nga 2021-2030 për të ndjekur ndryshimet.

Metodologjia e Bankës Botërore (bazuar në metodologjinë iRAP) është propozuar për llogaritjen e vlerës fillestare për koston socio-ekonomike të aksidenteve. Të dhënat e përdorura përfshijnë PBB-në kombëtare 2018 dhe të dhënat e fatalitetit dhe dëmtimeve të rënda për periudhën tre-vjeçare 2017-2019.



Tabela5- Metodologjia e Rekomanduar për Vlerësimin e Kostos së Aksidenteve

Kostoja socio-ekonomike e aksidenteve duke përdorur metodologjinë e Bankës Botërore (bazuar në metodologjinë iRAP)	Vlerat e Bazuara në të dhënat e Banore (Banka Botërore) dhe INSTAT		
PBB 2018 / Kapital (Shqipëri)	USD \$5,268.85		
Kostoja e 1 fatalitetit	30x PBB / Kapital (\$5,268.85) = \$158,065.50		
Fatalitete në 2017, 2018, 2019	222 (2017)	213 (2018)	227 (2019)
Kostoja e viktimave në 2017	\$158,065.50 x 222 = \$35,090,541		
Kostoja e viktimave në 2018	\$158,065.50 x 213 = \$33,667,951.50		
Kostoja e viktimave në 2019	\$158,065.50 x 227 = \$35,880,868.50		
Kostoja mesatare tre vjeçare e fatalitetit, 2017-2019	\$34,879,787		
Kostoja e 1 dëmtimi të rëndë	4 x \$5,268.85 = \$21,075.40		
INSTAT të dhëna për dëmtime serioze (SI) OSE 10 x Fatalitet	Të dhënat e INSTAT OSE 10 x numri i viktimave në vit /		
Numri i SI në 2017, 2018 dhe 2019 [TË DHËNA NGA INSTAT]	2389 (2017)	2078 (2018)	1817 (2019) [TË DHËNA NGA INSTAT]
Kostoja mesatare tre vjeçare e SI, 2017-2019	= \$21,075.40 x (6284) = 132,437,813.60 /3 = \$44,145,937.90		
Kostoja mesatare vjetore socio-ekonomike e aksidenteve në trafik në 2017-2019	Kostoja Mesatare = \$79,025,724.90 [rreth \$79,025,725]		

## 7.2 Vlera fillestare e aksidenteve fatale

Vlera fillestare e aksidentit fatal duhet të përcaktohet duke mesatarizuar të dhënat vjetore të aksidenteve fatale të Policisë Rrugore për periudhën tre-vjeçare 2017-2019<sup>1</sup>. Të dhënat për periudhën 2021-2030 duhet të mblidhen dhe raportohen çdo vit.

## 7.3 Vlera fillestare e fataliteteve

Vlera fillestare e fatalitetit duhet të përcaktohet duke mesatarizuar të dhënat vjetore të fatalitetit të Policisë Rrugore për periudhën tre-vjeçare 2017-2019<sup>2</sup>. Të dhënat duhet të mblidhen dhe raportohen çdo vit për periudhën 2021-2030, duke përfshirë ndryshimin e përqindjes kundrejt vlerës fillestare.

<sup>1</sup>Kjo rekomandohet për të shmangur përdorimin e të dhënave 2020 dhe 2021 që pasqyrojnë ndikimin e pandemisë globale Covid19

#### 7.4 Vlerat fillestare të dëmtimeve Serioze

Të dhënat vjetore të viktimeve të INSTAT duhet të përdoren për të nxjerrë të dhënatë lëndimeve serioze për të dhënat tre-vjeçare për periudhën 2017-2019 dhe mesataren tre-vjeçare të përdorur. Të dhënat duhet të mblidhen dhe raportohen çdo vit për periudhën 2021-2030, duke përfshirë ndryshimin e përqindjes kundrejt vlerës fillestare.

#### 7.5 Vlerat fillestare për shkallën e fataliteteve/100,000 banorë

Vlerat fillestare për shkallën e fataliteteve / 100,000 popullsi duhet të përcaktohet duke përdorur vlerësimet e popullsisë së INSTAT dhe të dhënat vjetore të fatalitetit të Policisë Rrugore për periudhën tre-vjeçare 2017-2019<sup>3</sup>.

2017	2018	2019	2017-2019 Mesatarja 3-vjeçare
7.8	7.4	8.0	7.7

Të dhënat duhet të mblidhen dhe raportohen çdo vit për periudhën 2021-2030, duke përfshirë ndryshimin e përqindjes kundrejt vlerës fillestare.

#### 7.6 Vlerat fillestare për shkallën e fataliteteve/10,000 makina

Vlerat fillestare për shkallën e fataliteteve / 10,000 automjete duhet të përcaktohet duke përdorur të dhënat e regjistrimit të automjeteve dhe të dhëna vjetore të fataliteteve nga Policia Rrugore për periudhën tre-vjeçare 2017-2019<sup>4</sup>.

2017	2018	2019	2017-2019 Mesatarja 3-vjeçare
4.1	3.7	3.3	3.7

Të dhënat duhet të mblidhen dhe raportohen çdo vit për periudhën 2021-2030, duke përfshirë ndryshimin e përqindjes kundrejt vlerës fillestare.

#### 7.7 Të dhënat fillestare të Alkoolit si një Faktor në Aksidentet Fatale

Të dhënat e Policisë Rrugore për përfshirjen e alkoolit në aksidentet fatale për periudhën 2017-2019 dhe mesataren tre-vjeçare të përdorur. Të dhënat duhet të mblidhen dhe raportohen çdo vit për periudhën 2021-2030, duke përfshirë ndryshimin e përqindjes kundrejt vlerës fillestare.

#### 7.8 Të dhënat fillestare për përdorimin e rripit të sigurimit nga shoferët dhe pasagjerët

Vlera fillestare duhet të përcaktohet duke përdorur të dhënat e vitit 2016 të ofruara nga policia rrugore për OBSH.

#### 7.9 Të dhënat fillestare për përdorimin e helmetës nga drejtuesit dhe pasagjerët e motorrit

Të dhënat fillestare duhet të përcaktohet duke përdorur të dhënat e vitit 2016 të ofruara nga policia rrugore për OBSH. Të dhënat duhet të mblidhen dhe raportohen çdo 2-3 vjet (siç lejojnë burimet) duke filluar P4 2021 ose P1 2022 dhe të raportohen duke përfshirë ndryshimin e përqindjes kundrejt vlerës fillestare.

---

<sup>2</sup>Kjo rekomandohet për të shmangur përdorimin e të dhënave 2020 dhe 2021 që pasqyrojnë ndikimin e pandemisë globale Covid19.

<sup>3</sup>Kjo rekomandohet për të shmangur përdorimin e të dhënave 2020 dhe 2021 që pasqyrojnë ndikimin e pandemisë globale Covid19.

<sup>4</sup>Kjo rekomandohet për të shmangur përdorimin e të dhënave 2020 dhe 2021 që pasqyrojnë ndikimin e pandemisë globale Covid19.

### 7.10 Përdorimi i pajisjeve mobile

Vlerat fillestare duhet të vendoset në P4 2021 ose P1 2022. Të dhënat duhet të mblidhen dhe raportohen çdo 2-3 vjet (siç lejojnë burimet) duke filluar dhe raportuar duke përfshirë ndryshimin e përqindjes kundrejt linjës fillestare.

### 7.11 Kujdesi Pas akidentit

Duhet të përdoret KPI i KE i 'Koha kaloi në minuta dhe sekonda midis thirrjes së urgjencës pas një përplasjeje që rezultoi në dëmtim personal dhe mbërritjes në vendin e përplasjes së shërbimeve të urgjencës'. Në Shqipëri rekomandohet, në varësi të pajtimit të Ministrisë së Shëndetësisë dhe burimeve të disponueshme që vijat bazë dhe monitorimi i vazhdueshëm për këtë IKP të ndodhin në pesë nivele. Ministria e Shëndetësisë për të përcaktuar vitin / et fillestarë, numrin dhe llojin e mjedisit që do të vlerësohet dhe frekuencën e mbledhjes së të dhënave të monitorimit në vazhdim pasi burimet lejojnë:

1. Qytetet e nivelit 1 dhe qytezat me popullsi prej 100,000
2. Qytetet e nivelit 2 dhe qytezat me popullsi prej 30,000-100,000
3. Qytetet e nivelit 3 me popullsi prej 10,000 - 30,000 njerëz
4. Zonë e rrafshët rurale
5. Zonë malore rurale

Pas kësaj të dhënat duhet të mblidhen ashtu siç lejojnë burimet.

### 7.12 Menaxhimi i Sigurisë Rrugore

Një rekomandim kryesor i Projektit është krijimi i plotë operacional i Komitetit Ndërmintor të Sigurisë Rrugore. Asnjë takim nuk ka ndodhur ende. Ky duhet të jetë një tregues i nivelit të lartë të prodhimit i matur çdo vit deri në vitin 2030.

### 7.13 Baza e të dhënave për aksidentet rrugore

Raporti i Baza e të Dhënave të Aksidenteve rekomandoi azhurnimin e bazës së të dhënave aktuale të Policisë Rrugore në Grupin e Përbashkët të të Dhënave të Aksidenteve (CADaS) dhe plotësimin plotësisht të grupit minimal të elementeve të standardizuara të të dhënave siç rekomandohet nga të dhënat e Komunitetit të KE për aksidentet rrugore (CARE).

Kur baza e të dhënave azhurnohet në CADaS, të dhënat e gjeokoduara duhet të mblidhen dhe raportohen çdo vit për periudhën 2021-2030, duke përfshirë ndryshimin e përqindjes kundrejt vlerës fillestare për:

1. Numri i vdekjeve nga përplasjet në kryqëzime;
2. Të aksidenteve fatale dhe vdekjeve në autostrada;
3. Numri i aksidenteve fatale dhe i vdekjeve në rrugët ndërrurbane parësore;
4. Numri i aksidenteve fatale dhe i vdekjeve në rrugët dytësore interurbane;
5. Numri i aksidenteve fatale dhe i vdekjeve në rrugët kryesore urbane;
6. Numri i aksidenteve fatale dhe i vdekjeve në rrugët dytësore urbane;
7. Numri i aksidenteve fatale dhe i vdekjeve në rrugët lokale;
8. Numri i vdekjeve nga përplasjet në korridoret e identifikuar me rrezik të lartë.

### 7.14 Risku bazuar në klasifikimin e Rrjetit Rrugor

Direktiva 2019/1936 / EC mbi administrimin e rrugëve në infrastrukturën rrugore paraqet një qasje të re proaktive në vlerësimin e sigurisë së infrastrukturës ekzistuese të rrjetit rrugor<sup>5</sup>. Qëllimi është të vendoset një bazë e rrezikut të aksidentit dhe ashpërsisë së ndikimit për të gjitha sektorët / zonat me rrezik të lartë të rrjetit rrugor. Rishikimet fillestare duhet të kryhen përmes vlerësimit vizual në vend ose përmes rishikimit elektronik të karakteristikave të projektimit të rrugës dhe klasifikimit të të gjitha seksioneve / zonave me rrezik të lartë të rrjetit rrugor në klasifikuar në tre kategori sipas nivelit të tyre të sigurisë. KE po prodhon udhëzime për vlerësimin dhe klasifikimin. KE rekomandoi që mbledhja e të dhënave bazë të përfundojë deri në vitin 2024. Pas kësaj, vlerësimet e vazhdueshme të monitorimit duhet të kryhen çdo pesë vjet.

### **Eliminimi i pikave të zeza**

Eliminimi i pikave të zeza ka të bëjë me zvogëlimin e përplasjeve fatale, fataliteteve dhe dëmtimeve serioze. Aktualisht ky është një fokus kryesor i ARRSH dhe duhet të raportohet çdo vit.

---

<sup>5</sup>Direktiva 2019/1936 / EC për vlerësimin e seksioneve të rrjetit rrugor në veprim për më shumë se tre vjet të cilat kanë një numër të madh të aksidenteve të rënda në proporcion me fluksin e trafikut.

## 8. Qasja e Sistemit Kombëtar të Monitorimit të Propozuar 2021-2030

Masat e mëposhtme të rezultateve rekomandohen të jenë në fokus të Sistemit Kombëtar të M&V 2021 - 2030

Table 6–Qasja e Sistemit Kombëtar të Monitorimit 2021-2030

<i>Masat e Rezultateve të Menaxhimit të Sigurisë Rrugore të Nivelit të Lartë</i>							
Përshkrimi i Treguesit Kryesor të Performancës	Periudha fillestare	Frekuenca e Monitorimit	Agjensia Përgjegjëse	Të dhënat fillestare	Viti aktual	% e ndryshuar krahasuar me vlerën fillestare	Komente
i. Numri i takimeve të KNSRR të mbajtura	2020	Vjetore	RSS, MIE	0			
ii. Numri i Instrumenteve Ligjore të KB në të cilat Qeveria Shqiptare ka aderuar	2020	Vjetore	RSS, MIE				
iii. Miratohet Plani i veprimit për sigurinë rrugore	2020.	Vjetore	RSS, MIE				
iv. Baza e të dhënave për aksidentet përputhet plotësisht me grupin standard të të dhënave të aksidenteve të zakonshme (CADaS) dhe grupin minimal të elementeve të standardizuara të të dhënave siç rekomandohet nga të dhënat e Komunitetit të KE për aksidentet rrugore (CARE).	2020	Vjetore	Policia Rrugore				
v. Sistemi Kombëtar i Monitorimit dhe Vlerësimit i RS themeluar brenda RSS, MIE	2020	Vjetore	RSS, MIE				

<i>Masat e rezultateve të nivelit të lartë</i>							
Përshkrimi i Treguesit Kryesor të Performancës	Periudha fillestare	Frekuenca e Monitorimit	Agjensia Përgjegjëse	Të dhënat fillestare	Viti aktual	% e ndryshuar krahasuar me vlerën fillestare	Komente
1. Kostoja social-ekonomike e aksidenteve	2017-2019 mes.	Vjetore	RSS, MIE	\$79,025,725			

Projekti i Mirëmbajtjes dhe Sigurisë Rrugore të Bazuar në Rezultate (RRMSP)  
Shërbime Konsulente për Asistencë Teknike të Sigurisë Rrugore

2. Numri i vdekjeve nga përplasjet e trafikut rrugor (RTC)	2017-2019 mes.	Vjetore	Policia Rrugore	220.6			
3. Numri i lëndimeve të rënda që rezultojnë nga RTC	2017-2019 mes.	Vjetore	Policia Rrugore	2,315.3			
4. Numri i RTC që rezulton në të paktën një vdekje	2017-2019 mes.	Vjetore	Policia Rrugore				
5. Numri i vdekjeve për 100,000 banorë	2017-2019 mes.	Vjetore	RSS, MIE	7.7 (Të dhënat e Policisë & INSTAT)			
6. Numri i vdekjeve për 10,000 automjete të regjistruara	2017-2019 mes.	Vjetore	RSS, MIE	3.8 (Të dhënat e INSTAT)			
<i>Rezultatet nga masat e sigurisë rrugore</i>							
<b>Përshkrimi i Treguesit Kryesor të Performancës</b>	<b>Periudha fillestare</b>	<b>Frekuenca e Monitorimit</b>	<b>Agjensia Përgjegjëse</b>	<b>Të dhënat fillestare</b>	<b>Viti aktual</b>	<b>% e ndryshuar krahasuar me vlerën fillestare</b>	<b>Komente</b>
7. Numri i vdekjeve nga aksidentet ballë për ballë	2017-2019 mes.	Vjetore	Policia Rrugore				Përmirësi met kërkohen në bazën e të dhënave të aksidenteve të Policisë
8. Numri i vdekjeve nga aksidentet në kryqëzime	2017-2019 mes.	Vjetore	Policia Rrugore				
9. Numri i vdekjeve nga përplasjet në rrugët kryesore urbane në zonat metropolitane	2017-2019 mes.	Vjetore	Policia Rrugore				
10. Numri i vdekjeve nga përplasjet në rrugët kryesore urbane në zonat metropolitane	2017-2019 mes.	Vjetore	Policia Rrugore				
11. Numri i vdekjeve nga përplasjet në korridoret e identifikuar-me rrezik të lartë '.	2017-2019 mes.	Vjetore	Policia Rrugore				
12. Numri i seksioneve rrugore të vlerësuara në Kategorinë 1 me Rrezik të Lartë	2024	Çdo 5 vjet	ARRSH	0			
13. Numri i seksioneve rrugore të vlerësuara në Kategorinë 2 me Rrezik të Lartë	2024	Çdo 5 vjet	ARRSH	0			
14. Numri i seksioneve rrugore të vlerësuara në	2024	Çdo 5 vjet	ARRSH	0			

Kategorinë 3 me Rrezik të Lartë							
15. Numri i njollave të zeza të trajtuara / eleminuara	2019	Vjetore	ARRSH				
<i>Masat e rezultateve të shpejtësisë së sigurtë</i>							
Përshkrimi i Treguesit Kryesor të Performancës	Periudha fillestare	Frekuenca e Monitorimit	Agjensia Përgjegjëse	Të dhënat fillestare	Viti aktual	% e ndryshuar krahasuar me vlerën fillestare	Komente
16. Përçindja e automjeteve të lehta të pasagjerëve që udhëtojnë brenda kufirit të shpejtësisë në trafikun e rrjedhës së lirë në orët e dritës - [autostradat, autostradat rurale, rrugët kryesore urbane] NB të gjitha shpejtësitë e automjeteve duhet të vlerësohen nëse lejojnë burimet.	Policia Rrugore të vendosë	Minimumi çdo 2 vite	Policia Rrugore				Kërkohen burime të rritura
<i>Masat e Rezultateve të Mjeteve të Sigurta</i>							
Përshkrimi i Treguesit Kryesor të Performancës	Periudha fillestare	Frekuenca e Monitorimit	Agjensia Përgjegjëse	Të dhënat fillestare	Viti aktual	% e ndryshuar krahasuar me vlerën fillestare	Komente
17. Moshë mesatare e pasagjerëve në automjete(vite) [NB kjo është propozuar si një përfaqësues për KPI të KE-së në lidhje me yjet e EuroNCAP]	2017-2019 mes.	Vjetore					
<i>Masat e rezultateve të përdoruesit të rrugës së sigurt</i>							
Përshkrimi i Treguesit Kryesor të Performancës	Periudha fillestare	Frekuenca e Monitorimit	Agjensia Përgjegjëse	Të dhënat fillestare	Viti aktual	% e ndryshuar krahasuar me vlerën fillestare	Komente
18. Numri i vdekjeve të shoferëve të rinj	2017-2019 mes.	Vjetore	Policia				

Projekti i Mirëmbajtjes dhe Sigurisë Rrugore të Bazuar në Rezultate (RRMSP)  
Shërbime Konsulente për Asistencë Teknike të Sigurisë Rrugore

dhe drejtuesve të rinj të motorëve / motorçikletave (deri në moshën 25 vjeç)			Rrugore				
19. Numri i vdekjeve të shoferëve më të vjetër dhe drejtuesit e motorëve (të moshës 65 vjeç ose më shumë)	2017-2019 mes.	Vjetore	Policia Rrugore				
20. Numri i vdekjeve të motoristëve	2017-2019 mes.	Vjetore	Policia Rrugore				
21. Numri i vdekjeve të çiklistave	2017-2019 mes.	Vjetore	Policia Rrugore				
22. Numri i vdekjeve të këmbësorëve	2017-2019 mes.	Vjetore	Policia Rrugore				
23. Numri i vdekjeve nga aksidentet që përfshijnë një automjet të rëndë (pavarësisht nëse automjeti i rëndë konsiderohet se ka faj).	2017-2019 mes.	Vjetore	Policia Rrugore				
24. Numri i drejtuesve nën efektin e alkoolit që janë përfshirë në aksident	2017-2019 mes.	Vjetore	Policia Rrugore				
25. % e drejtuesve mbi normën e lejuar të alkoolit në gjak (BAC)	Policia Rrugore të vendosë	Vjetore	Policia Rrugore				
26. Përqindja e SHOFERËVE që përdorin rripin e sigurimit	2016 (Të dhënat e Polisë)	Çdo 2-3 vjet	Policia Rrugore	85%			
27. Përqindja e PASAGJERËVE që përdorin rripin e sigurimit	2016 (Të dhënat e Polisë)	Çdo 2-3 vjet	Policia Rrugore	80%			
28. Përqindja e FËMIJËVE që përdorin ulësen	2016 (Të dhënat e Polisë)	Çdo 2-3 vjet	Policia Rrugore	-			
29. Përqindja e drejtuesve të mjeteve me dy rrota që mbajnë helmetën	2016 (Të dhënat e Polisë)	Çdo 2-3 vjet	Policia Rrugore	75%			
30. Përqindja e pasagjerëve të mjeteve me dy	2016		Policia	60%			



Projekti i Mirëmbajtjes dhe Sigurisë Rrugore të Bazuar në Rezultate (RRMSP)  
Shërbime Konsulente për Asistencë Teknike të Sigurisë Rrugore

rrotaqë mbajnë helmetën		(Të dhënat e Polisë)		Rrugore				
31. Përqindja e drejtuesve të mjeteve me dy rrotaqë NUK mbajnë helmetën		2019 ose përpara Q3 2021 / Q2 2022	Çdo 2-3 vjet	Policia Rrugore	-			
<i>Masat e rezultatit të kujdesit pas përplasjes</i>								
Koha e kaluar në minuta dhe sekonda nga telefonimi i urgjencës pas një aksidenti që rezultoi në dëmtim personal dhe mbërritjes së ambulancës në vendin e aksidentit.								
Përshkrimi i Treguesit Kryesor të Performancës		Periudha fillestare	Frekuenca e Monitorimit	Agjensia Përgjegjëse	Të dhënat fillestare	Viti aktual	% e ndryshuar krahasuar me vlerën fillestare	
Zona Urbane	32. Koha e kaluar në qytetet e nivelit 1 dhe qytezat me popullsi prej 100,000 ose më shumë	Për tu vendosur nga Ministria e Shëndetësisë	Çdo 1-2 vite.	Ministria e Shëndetësisë				
	33. Koha e kaluar në qytetet e Nivelit 2 me popullsi prej 30,000-100,000							
	34. Koha e kaluar në qytetet e Nivelit 3 me popullsi prej 10,000 - 30,000							
Zonë rurale ushore	35. Koha e kaluar në minuta dhe sekonda nga telefonimi i urgjencës pas një aksidenti që rezultoi në dëmtim personal dhe mbërritjes së ambulancës në vendin e aksidentit.							
Zona rurale malore	36. Koha e kaluar në minuta dhe sekonda nga telefonimi i urgjencës pas një aksidenti që rezultoi në dëmtim personal dhe mbërritjes së ambulancës në vendin e aksidentit.							

## 9. Kriteret e vlerësimit

Vlerësimet janë të kushtueshme. Ato fillimisht duhet të përqëndrohen në vlerësimin e trajtimeve të infrastrukturës me vlerë të lartë dhe të vlerësojnë ndërhyrjet pilot të cilat kanë potencialin të zbatohen në nivel kombëtar nëse janë efektive.

Vlerësimet duhet t'i japin përparësi trajtimeve të infrastrukturës, programeve teknike (p.sh. sisteme të reja të kamerës së shpejtësisë; sisteme të reja të regjistrimit të trafikut; bazë e re e të dhënave për gjokat/patentat ose baza e të dhënave të aksidenteve dhe programeve të zbatimit të policisë (duke u përqëndruar në shpejtësinë dhe drejtimin e makinës në gjendje të dehur).

Vlerësimet duhet të kryhen nga një agjensi e jashtme për të siguruar objektivitetin.

Kalimi nga monitorimi në vlerësim kërkon përdorimin e kriterëve. Kriteret thelbësore që përdoren zakonisht në vlerësimin e ndërhyrjeve të sigurisë rrugore janë:

Ndikimi	Ndikimi i projektit në aksidentet serioze, fatale dhe dëmtime serioze.
Relevanca	Përshtatshmëria e objektivave të projektit për çështjet e sigurisë rrugore që synohet të adresohen, dhe shkalla në të cilën këto çështje janë të lidhura me traumën rrugore.
Efektiviteti	Sa mirë kontribuan rezultatet në arritjen e qëllimit të projektit dhe qëllimit (eve) të përgjithshëm.
Efiçenca	Nëse rezultatet e projektit janë arritur me kosto të arsyeshme, d.m.th. sa mirë janë përdorur inputet në aktivitete dhe janë shndërruar në rezultate.

Para fillimit të ndërhyrjes / ve në një korridor ose zonë me rrezik të lartë, të dhënat përkatëse duhet të mbledhen si për korridorin ose zonën e trajtimit (Rasti) ashtu edhe për korridorin ose zonën e Kontrollit të përputhur për tu vendosur para vijave bazë, për të monitoruar performancën e zgjedhur treguesit pas ndërhyrjes.

### 1. Mbledhja e të dhënave të rezultateve të pas ndërhyrjes

Pas përfundimit të ndërhyrjes në Korridorin e Rastit / Monitorimit sistematik të treguesve të zgjedhur të performancës si për Korridorin e Rastit ashtu edhe për Korridorin e Kontrollit është ndërmarrë në një periudhë specifike të caktuar në fund të viteve 1, 2 dhe 3 për të mundësuar vlerësimin.

### 2. Vlerësimi i Rezultateve të Pas Ndërhyrjes

- Ndryshimet që kanë ndodhur në përplasje serioze, fatalitete dhe dëmtime serioze në Korridorin e Rastit dhe Korridorin e Kontrollit për të parë nëse ndërhyrja ka pasur ndonjë efekt dhe nëse janë përmbushur objektivat e sigurisë.
- Vlerësoni ndikimin e ndërhyrjes në trafik dhe sjelljen e shoferit (sidomos shpejtësia e shpejtë)
- Nxirrni në pah efektet e padëshiruara në lëvizjet e trafikut ose ndodhjen e aksidenteve (p.sh. migrimi i aksidenteve serioze në drejtim të rrymës nga një vend i kamerës së shpejtësisë, rritja e shpejtësisë së udhëtimit dhe përplasjet si rezultat i rehabilitimit të rrugës)
- Vlerësoni efektet e trajtimit në mjedisin lokal (veçanërisht sigurinë dhe lëvizjen e përdoruesve të rrezikuar të rrugës)

- Vlerësoni reagimin e publikut ndaj trajtimit: pranueshmërinë e tij në përgjithësi dhe çdo shqetësim në lidhje me sigurinë në veçanti.

Vlerësimi kryhet në mënyrë periodike në pika të caktuara. Bëhet fjalë për vlerësimin objektiv të efektivitetit të një programi në vazhdim, një iniciative të përfunduar inxhinierike ose një projekti të sjelljes. Për të siguruar objektivitetin, vlerësimet duhet të kryhen nga një agjenci e jashtme.

Qëllimi i një vlerësimi është të përcaktojë rëndësinë e rezultateve dhe rezultateve të paracaktuara, efikasitetin, efektivitetin, ndikimin dhe qëndrueshmërinë.

Një vlerësim duhet të sigurojë informacion të besueshëm dhe të dobishëm se cilat elemente dhe aktivitete kanë ose nuk kanë funksionuar dhe pse. Reagimi mbi mësimet e marra do të përmirësojë strategjitë, politikat dhe iniciativat e ardhshme dhe do të sigurojë një bazë për përgjegjësi. Tabela e mëposhtme përcakton parimet dhe kërkesat më të rëndësishme të vlerësimit:

*Tabela7: Parimet e Vlerësimit të Sigurisë Rrugore*

<b>Parimet e Vlerësimit</b>	<b>Çështjet kyçe</b>
1. Me kosto efektive	Rezultatet / gjetjet nga procesi i vlerësimit duhet të përdoren për të përfituar nga politikat, projektet dhe programet e ardhshme. Përfitimet e rezultateve / gjetjeve duhet të jenë më të mëdha se kostoja e kryerjes së vlerësimit.
2.Përdoret nga menaxhimi	Rezultatet / gjetjet dhe "mësimet e marra" duhet të përdoren si bazë për vendimet e ardhshme të politikave të menaxhimit.
3.E dobishme	Gjetjet e vlerësimit duhet të shihen si të rëndësishme dhe të dobishme për të përmirësuar praktikën e sigurisë rrugore.
4. E besueshme	Proçesi i vlerësimit duhet të jetë transparent dhe duhet të përfshijë suksese dhe dështime.
5.Pjesëmarrës	Menaxherët e programit, partnerët e zbatimit (p.sh. industria e kamionëve dhe autobusëve, prefekturat, rrethet) dhe grupet e synuara (p.sh. shoferët e kamionëve, këmbësorët) duhet të përfshihen në procesin e vlerësimit.
6.Projektuar profesionalisht	Proçesi i vlerësimit duhet të hartohet dhe planifikohet në mënyrë profesionale. Duhet të përcaktohet objektivi dhe fusha e vlerësimit, metodat e hulumtimit, standardet, treguesit e performancës dhe burimet e nevojshme për të përfunduar vlerësimin.

## 10. Karakteristikat e përbashkëta të Sistemeve të Monitorimit dhe Vlerësimit të dobëta ose të dështuara

Vlerësimet e sistemeve ekzistuese të M&V kanë treguar disa karakteristika të përbashkëta, dobësi dhe probleme të përsëritura të cilat janë shkaqe të rëndësishme të divergjencës midis teorisë së M&V dhe praktikës aktuale në këtë fushë.

- projektimi i dobët i sistemit për sa i përket mbledhjes së më shumë të dhënave nga sa nevojiten ose mund të përpunohen;
- personel joadekuat i sistemeve M&V si për nga sasia ashtu edhe nga aftësia profesionale e stafit
- mungojnë ose vonohen studimet fillestare;
- vonesat në përpunimin e të dhënave, shpesh si rezultat i pajisjeve joadekuate të përpunimit, programeve kompjuterikë të pasakta / të vjetruara dhe mungesave të stafit;
- vonesa në analizën dhe prezantimin e rezultateve, të shkaktuara nga mungesa e udhëheqjes së agjencisë, mungesa e vullnetit politik, mungesa e stafit të lartë dhe nga hartimet e gabuara të studimit që prodhojnë të dhëna që nuk mund të përdoren;
- rezultatet e monitorimit të cilat mbeten të papërdorura edhe kur monitorimi është efektiv.

Sistemet M&V zakonisht dobësohen për tre arsye kryesore:

1. Ndërhyrjet ose programet nuk janë krijuar në një mënyrë që lehtëson monitorimin dhe / ose vlerësimin e tyre (p.sh. ato nuk kanë qëllime të deklaruara, objektiva, objektiva të përcaktuar dhe efekte të synuara).
2. Sistemet M&V nuk sjellin vlerë të shtuar për agjencitë e jashtme për shkak të dështimit për të mbledhur të dhëna të sakta dhe të dobishme që shtojnë vlerë.
3. Sistemet M&V dështojnë në shkëmbimin në kohë të të dhënave që agjencive të tjera u duhen për të zhvilluar politikat, strategjitë dhe programet e tyre dhe / ose për vlerësime ose kërkime.

Në këto situata, sistemet mund të bëhen shpejt të paqëndrueshme përmes mos-financimit / nën-financimit dhe mungesës së burimeve njerëzore të nevojshme dhe niveleve të aftësive profesionale të kërkuara.

## Referencat

European Commission. *Commission Staff Working Document: EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Next Steps Towards Vision Zero*, Brussels 2019

European Commission Directive 2019/1936 /EC, Brussels 2019

Hakkert, A.S, Gitelman, V. and Vis, M.A. (Eds.) (2007) *Road Safety Performance Indicators: Theory*. Deliverable D3.6 of the EU FP6 project SafetyNet.

World Bank (2013) *Road Safety Management Capacity Reviews and Safe System Projects Guidelines*. Washington D.C. 2013.

World Health Organization. *Save LIVES – A road safety technical package*. Geneva: World Health Organization; 2017

Wegman, F. (2003) *Implementing, monitoring, evaluating, and updating a road safety programme. Contribution to the Best in Europe 2003 Conference of the European Transport Safety Council: Targeted Road Safety Programmes in the EU*, June 10, 2003, Brussels