



***STRATEGJIA KOMBETARE
PER
SIGURINE RRUGORE
2011 - 2020***

*“Siguria Rrugore
si një e drejtë dhe përgjegjësi për të gjithë”*

PËRMBAJTJA

PARATHËNIE	3
1 HYRJE	4
1.1 Informacion historik.....	4
1.2 Metoda e përdorur.....	5
1.3 Përse shërben kjo strategji.....	6
1.4 Plani i Veprimit.....	6
2 PROBLEMI	8
2.1 Problemi dhe prirjet e kohëve të fundit.....	8
2.2 Faktet (statistikat zyrtare).....	9
3 ZHVILLIMI I STRATEGJISË	13
3.1 Hyrje.....	13
3.2 Vizioni, objektivat dhe qëllimet strategjike.....	13
3.3 Metodatat e përdorura.....	16
3.4 Ulja e rrezikut në rrugët e vëndit.....	16
3.5 Objektivat.....	17
3.6 Zonat që kërkojnë vëmëndje më urgjente.....	18
4 BASHKËPUNIMI / BASHKËRENDIMI	18
4.1 Nevoja për përfshirjen e drejtuesve të lartë.....	18
4.2 Financimi.....	19
5 FAKTORËT KRITIKE PËR SUKSES	19
5.1 Praktikatat më të mira ndërkombëtare.....	19
5.2 Faktorët kritikë për sukses në Shqipëri.....	20
6 STRATEGJIA E SIGURISË RRUGORE	21
6.1 Arritjet e pritura.....	21
6.2 Edukimi i trafikut.....	21
6.3 Inxhinjia.....	23
6.4 Shërbimi i urgjencës.....	25
6.5 Zbatimi i ligjit.....	25
6.6 Organizimet institucionale.....	27
7 PËRGJEGJËSITË	29
8 MONITORIMI DHE RAPORTIMI	29
9 PËRMBLEDHJA	30

PARATHËNIE

Siguria rrugore përbën themelin e parandalimit të aksidenteve që fatkeqësisht në Shqipëri kanë tendencë në rritje të vazhdueshme dhe janë mbi 2 herë më të larta se sa në vendet e zhvilluara.

Ky është një shqetësim i madh shoqëror dhe aksidentet rrugore janë një problem i rëndësishëm shëndetësor dhe ekonomik me të cilin përballet vëndi ynë. Në vitin 2009 rreth 378 persona janë vranë dhe mbi 1462 janë raportuar si të plagosur ose gjymtuar, ku një pjesë e tyre do të jetë me aftësi të kufizuara për pjesën tjetër të jetës së tyre, duke rezultuar në vështirësi financiare për familjet e tyre. Nga aksidentet automobilistike, gjatë 4 viteve të fundit kane vdekur 1342 persona dhe 5108 të tjerë janë plagosur. Vëndi ynë ka humbur miliona euro çdo vit nëpërmjet dëmeve të pronës, shpenzimeve mjekësore dhe produktivitetin e humbur. Fatkeqësisht shumë nga viktimat e aksidenteve rrugore, janë të moshës 16 – 44 vjeç dhe janë anëtarët më produktiv të popullatës sonë dhe më aktiv të kontribuojnë drejt zhvillimit të vëndit tonë. Nqs nuk do te ketë ndërhyrje, këto humbje të tmerrshme njerëzore dhe ekonomike do të vazhdojnë të rriten në vitet e ardhshme.

Shpenzimet në lidhje me sigurinë rrugore, duhet të shihen si një prioritet i lartë dhe si një investim por jo një kosto kështu që ne të gjithë duhet të punojnë së bashku për të zgjidhur këtë çështje urgjente.

Siguria rrugore është përgjegjësi e çdo personi dhe të gjithë duhet të shohim se çfarë ne vetë mund të bëjmë për të ndikuar në familjet tona, shokët dhe bashkëpunorët për të adoptuar mënyra të sigurt të sjelljeve për sigurinë rrugore.

Qeveria e Shqipërisë e përfaqësuar nga Komiteti Ndërmnistror për Sigurinë Rrugore (KNSRr), është përgjegjëse për lëvizjen e sigurtë dhe efijencën e transportit. Misioni i saj është të përgatisë legjislacionin dhe të zhvillojë zgjidhje të integruara për sistemet e transportit rrugor, si dhe për rrjete të sigurt të transportit rrugor/detar, duke garantuar përputhshmërinë e tyre me planet e zhvillimit ekonomik të vëndit dhe me standartet më të larta ndërkombëtare.

Siguria Rrugore përfaqëson një komponent kyç të kësaj përgjegjësie, e cila lidhet direkt me vizionin e KNSRr –së për “Transport të thjeshtë dhe të sigurtë për të gjithë”

Shqipëria përballet me një sfidë të madhe sa i përket garantimit të sigurisë më të lartë të rrugëve në rajon. Kjo sfidë është veçanërisht e vështirë në një mjedis me zhvillim të shpejtë ekonomik, i cili do të çojë në rritjen e transportit rrugor. Në mënyrë që shtimi i udhëtimeve të mos çojë në rritjen e numrit të aksidenteve, duhen marrë masa efektive në lidhje me një sërë aspektesh të sigurisë rrugore siç janë: përgatitja/testimi i drejtuesve të mjeteve, kontrolli i mjeteve për drejtim të sigurtë, sjellja e përdoruesve të rrugës dhe siguria e infrastrukturës rrugore. Juridiksione të ndryshme nëpër botë kanë treguar se vdekjet nga aksidentet rrugore mund të ulen në 30 – 50 % me anë të zbatimit të planeve të veprimit të sigurisë rrugore me bashkërendim shumë sektorial brënda një strategjie të përgjithshme me shumë ambicie por njëkohësisht me objektiva të arritshëm.

Duke konstatuar dhe pranuar problemin në rritje, KNSRr ka inicuar Strategjinë Kombëtare për Sigurinë Rrugore dhe zhvillimin e një Plani Veprimi shumë sektorial, për zbatimin e kësaj strategjie. Zhvillimi i kësaj strategjie ka mbledhur një ekip specialistësh të cilët kanë analizuar problemin dhe kanë vlerësuar nivelet ekzistuese të sigurisë rrugore për të gjithë sektorët dhe agjensitë kyçe në Shqipëri. KNSRr përshëndet për kontributin e shkëlqyer dhe angazhimin e agjencive kyçe të policisë,

shëndetësisë, arsimit dhe palëve të interesuara gjatë ndihmës që i është dhënë ekipit të specialistëve për zhvillimin e kësaj strategjie gjithpërfshirëse që ka për qëllim zgjidhjen e rrethanave, problemeve dhe nevojave specifike të vëndit duke i kthyer kështu rrugët e Shqipërisë në rrugët me të sigurt në rajon.

Siguria Rrugore është një problem shumë sektorial dhe KNSRr e pranon që i vetëm nuk do të mund të arrijë zgjidhjen e problemeve të sigurisë me të cilat do të përballet vëndi në vitet në vazhdim. Për zbatimin e një plani veprimi gjithpërfshirës dhe shumë sektorial nevojitet një bashkëpunim efektiv ndërmjet agjensive dhe palëve të interesuara, jo vetëm agjensitë e rëndësishme qeveritare por edhe sektorin privat dhe OJF-të.

Aksidentet rrugore i kanë kushtuar vëndit rreth 106 milion euro (1% e GDP-së së vitit 2009) Këto humbje të njëpasnjëshme mund të kufizojnë aftësinë e Shqipërisë për të arritur rritjen vjetore ekonomike që duhet për arritjen e qëllimeve të Planit Strategjik Kombëtar të Sigurisë Rrugore për Shqipërinë deri në vitin 2020. Nëse nuk merren masat e duhura dhe lejohet vazhdimi i prirjeve të së shkuarës numri i vdekjeve nga aksidentet do të ketë tendencë rritje duke filluar nga viti 2011 dhe do të jetë rreth 600 deri në vitin 2020.

Nëse nuk merren masa të menjëherëshme, edhe mijëra qytetarë të tjerë do të vdesin ose do të mbeten me aftësi të kufizuara në rrugët tona. Për këtë të gjitha palët e interesuara, qeveritare dhe jo qeveritare, me përgjegjësi për sigurinë rrugore duhet të punojnë për të patur koordinimin dhe bashkëpunimin e duhur për të mundësuar zbatimin me efikasitet të Strategjisë Kombëtare të Sigurisë Rrugore dhe Planit të Veprimit.

Qeveria është e vendosur ta marrë me seriozitetin më të madh situatën për sigurinë rrugore, në mënyrë që dora – dorës t'i japë përgjigjen më të merituar.

1. HYRJE

1.1 Informacion historik

Siguria rrugore është një prioritet në shëndetin publik dhe zhvillimin në vëndet me të ardhura të ulëta dhe të mesme, prandaj dhe humbjet e papranueshme të shëndetit janë të lidhura me ndikimet negative ekonomike dhe sociale të ndodhura në rrjetet rrugore të tyre. Performanca e sigurisë rrugore ka hendek midis vëndeve të varfëra dhe të pasura dhe kjo prirje do të vazhdojë të thellohet, nëse nuk merren iniciativa të reja globale, rajonale dhe kombëtare për ta zvogëluar atë.

Çdo person, ose një anëtar i familjes së tij, është në rrezik të kthehet në viktimë të një aksidenti rrugor. Çdo person, kushdo qoftë, njeri i zakonshëm, punëtor apo drejtues i lartë zyrtar, në çdo kohë mund të jetë i ekspozuar në shkallë të ndryshme ndaj rrezikut të aksidentit, si këmbësor, pasagjer ose drejtues mjeti. Në përgjithësi njerëzit, por veçanërisht prindërit ose gjyshërit do të ishin të shqetësuar për rrezikun që i shfaqet anëtarëve më të rinj të familjes. Siguria rrugore, prandaj, është problem i gjithsecilit dhe të gjithë mund dhe duhet të përfshihen në përmirësimin e saj. Për këtë arsye Strategjia përmban dhe propozime për një mobilizim të mbarë opinionit në përmirësimin e sigurisë rrugore.

Gjatë vitit 2009, nga projekti BE-SEETO “Mbështetje për zbatimin e masave të Plan Veprimit 2008-2012 të rrjetit kryesor të transportit rajonal juglindor”, u zhvillua një strategji rajonale e sigurisë rrugore. Kjo strategji është e bazuar në dokumentat kryesore të Bashkimit Europian (Direktiva, Norma dhe Rekomandime) si dhe në dokumenta të tjera të OKB-së, raportet e Organizatës Botërore të Shëndetësisë

(OBSh), Forumeve Ndërkombëtare të Transportit (CEMT), Organizatës Ndërkombëtare të Sigurisë Rrugore (PRI), Këshillit të Sigurisë së Transportit European (ETSC), dhe dokumente të institucioneve të tjera me praktikat më të mira në lidhje me Sigurinë Rrugore. Si rezultat i kësaj, është e mundur të shkëmbehen të gjitha avantazhet e një politike të koordinuar të sigurisë rrugore në rajon për të siguruar arritjen më të mirë të sistemit të sigurisë rrugore për një integrim të mëtejshëm të vëndeve të SEETO-s në BE.

1.2 Metoda e përdorur

Strategjia e Sigurisë Rrugore në Shqipëri dhe Plani i Veprimit mbështetës janë modeluar mbi bazën e planeve strategjike kombëtare dhe lokale të zbatuara në mënyrë të suksesshme në shumë vënde të tjera. Strategjia ndjek metodën e përgjithshme të Këshillit të Sigurisë Rrugore të Transportit European (ETSC), e cila përfaqëson një strategji shumë sektoriale ku të gjitha palët e interesuara dhe agjencitë kyçe bashkërendojnë veprimet e tyre për zbatimin e strategjisë në zonat e tyre të përgjegjesisë. Për këtë, kjo strategji për sigurinë rrugore është zhvilluar duke marrë parasysh dhe duke ndërthurur të gjitha nevojat dhe rrethanat tipike për Shqipërinë dhe është hartuar në atë mënyrë që të mbështesë qëllimet dhe objektivat politike.

Duke qenë se Shqipëria synon jo vetëm të përmirësojë sigurinë rrugore por që ajo të jetë e një niveli sa më të lartë, ajo duhet të përkrahë nismën e vëndeve të zhvilluara Europiane, të programit të bazuar në filozofinë e “Vizionit Zero”.

Vizioni Zero ose versione të modifikuara të tij janë duke u përshtatur me sukses të madh në mbarë botën dhe sidomos në ato vënde që janë serioze në aspektet e sigurisë rrugore. Në rastin e Shqipërisë, kjo nisëm do të kerkonte pranimin e katër parimeve bazë:

1. Çdo jetë njeriu është unike dhe e pazëvendësueshme dhe nuk duhet të jetë e pranueshme që rreth 300 persona të vdesin çdo vit në aksidente rrugore.
2. Aftësitë fizike dhe mendore dhe limitet e tyre janë të njohura, kështu që sistemi i transportit duhet të projektohet, i tillë që të inkurajojë sjelljen e mirë dhe si rrjedhojë të jetë tolerant në mbrojtjen e përdoruesve të rrugës edhe kur ata gabojnë;
3. Kur një aksident ndodh, niveli i forcave që shkaktojnë dëmtime duhet të jetë më poshtë se niveli i atyre që shkaktojnë dëmtime serioze, paaftësi apo fatale;
4. Përdoruesit e rrugës dhe ata që merren me facilitetet e transportit kanë një përgjegjësi të përbashkët për sigurinë rrugore.

Përdoruesit e rrugës duhet të jenë të përgjegjshëm për sjelljen e tyre, e cila duhet të jetë konformë legjislacionit të qarkullimit rrugor. Ndërkohë, autoritetet përkatëse duhet të sigurojnë një sistem transporti rrugor të atillë që inkurajon sjelljen e sigurtë dhe mbron përdoruesit e rrugës kundrejt pasojave serioze apo fatale dhe në ato raste kur ndodh një gabim.

Institucionet që merren me probleme të sigurisë rrugore duhet të luajnë një rol të rëndësishëm në krijimin dhe menaxhimin e politikave të sigurisë rrugore.

Zbatimi i ligjit do të ketë një rol veçanërisht të fortë në këtë strategji për të parandaluar sjelljet e shpeshta të rrezikshme të përdoruesve të rrugës në Shqipëri. Përqëndrimi i përpjekjeve për arritjen e zbatimit të ligjit në pesë pika të sjelljes së

drejtuesve të mjeteve (shpejtësia, drejtimi i mjetit nën efektin e alkoolit, mos respektim i dritës së kuqe të semaforit, ndërrimi i korsive dhe "injorimi i tjetrit") shkaqe të cilat do të mbulonin rreth 78% të vdekjeve dhe 55% të plagosjeve që janë regjistruar gjatë viteve të fundit.

Nëse këtyre përpjekjeve do t'u shtohet edhe ajo e përdorimit të rripit të sigurimit, atëherë do të arrihej një ulje domethënëse e numrit të plagosjeve dhe vdekjeve nga aksidentet rrugore.

Këto ulje mund të arrihen vetëm nëse policia rrugore disponon burimet e nevojshme, pajisjet moderne për monitorimin e zbatimit të ligjit dhe aftësinë për të marrë pjesë në mënyrë proaktive së bashku me MPPT-në dhe agjensitë e tjera në përpjekjet e përbashkëta për të zgjidhur problemet e sigurisë rrugore.

1.3 Përse shërben kjo Strategji

Kjo strategji paraqet ide të reja për veprim, për të shpëtuar jetët në rrugët e Shqipërisë për dekadën e ardhshme. Gjithashtu në këtë dokument mbështetet dhe vizioni i BE-së: "**Siguria Rrugore si një e drejtë dhe përgjegjësi për të gjithë**": ku lëvizshmëria dhe në të njëjtën kohë dhe siguria duhet të jenë një e drejtë themelore e shtetasve të BE - së.

Ky dokument është i hapur e afat-gjatë dhe duhet të vlerësohet dhe të ndryshohet nga KNSRR-ja me qëllim përmirësimi, në intervale kohore (psh. një herë në vit).

Strategjia Kombëtare për Sigurinë Rrugore (2011-2020), mbështetet dhe është në harmoni me Strategjinë Rajonale të Sigurisë Rrugore të zhvilluar nga SEETO. Kjo strategji është hartuar e fokusuar në rezultate të 2009, dhe është shqyrtuar dhe përpunuar me të gjithë institucionet kryesore të interesuara për Sigurinë Rrugore.

Në këtë Strategji përshkruhet mënyra se si mund të përmirësohet siguria rrugore në Shqipëri deri në nivelet e vëndeve më të mira të rajonit, duke u mbështetur në përvojat dhe praktikën më të mira të vëndeve në mbarë botën, të cilat janë në ballë të arritjeve në fushën e sigurisë rrugore dhe janë të njohur botërisht me rrugët më të sigurta.

1.4 Plani i Veprimit

Strategjia jep një kuadër për bashkërendimin e iniciativave të sigurisë rrugore që duhet të ndiqen nga agjensitë kryesore dhe organizata të tjera me aftësi ndikuese në rezultatet e sigurisë rrugore.

Plani i Veprimit përmban ndërhyrjet e kërkuara për zgjidhjen e problemeve dhe mangësi specifike të sigurisë rrugore, si dhe nevojat përkatëse në Shqipëri.

Ai përfshin elementët kryesore dhe aspiratat e të gjitha planeve ekzistuese të sigurisë rrugore të ndërmara nga KNSRR-ja dhe agjensitë e tjera përgjegjëse për sigurinë rrugore.

Ai gjithashtu përfshin iniciativa të ndryshme të sigurisë të ndërmara nga agjencitë e tjera, sektori privat dhe OJF-të. Si i tillë ai ka për qëllim të sigurojë një pasqyrë të plotë në gjithë diapazonin e sigurisë rrugore duke u ndërmarrë ose planifikuar veprimtari të ndryshme sensibilizuese apo operuese në fushën e sigurisë rrugore.

Ai ka për qëllim të lehtësojë përmirësimin e sigurisë rrugore, duke zbatuar një varg të koordinuar të veprimeve që do të ndërmerren në faza brënda 12 muajve, brënda 2-3 vjetëve dhe brënda 4-5 viteve e më shumë, të cilat do të mbështesin përpjekjet e qeverisë, sektorit privat dhe OJF-të me interes në sigurinë rrugore.

Veprimet e propozuara janë të organizuara në 15 sektorë dhe janë zgjedhur për të mbuluar të gjitha sektorët e sigurisë rrugore, por me theks të veçantë në pesë fushat e mëposhtme, të cilat janë zonat e ndikimit më të madh dhe më të shpejte:

- Shpejtësia;
- Zbatimi i ligjit;
- Dëmtimi gjatë drejtimit;
- Edukimi i përdoruesve të rrugës;
- Krijimi i nje ambienti të sigurtë dhe miqësor të rrugës (auditimi i sigurisë rrugore dhe përmirësimi i pikave të zeza)

Plani i Veprimit i detajuar, është përgatitur si një dokument shoqërues dhe tregon aktivitetet dhe ndërhyrje që duhet të kryhen.

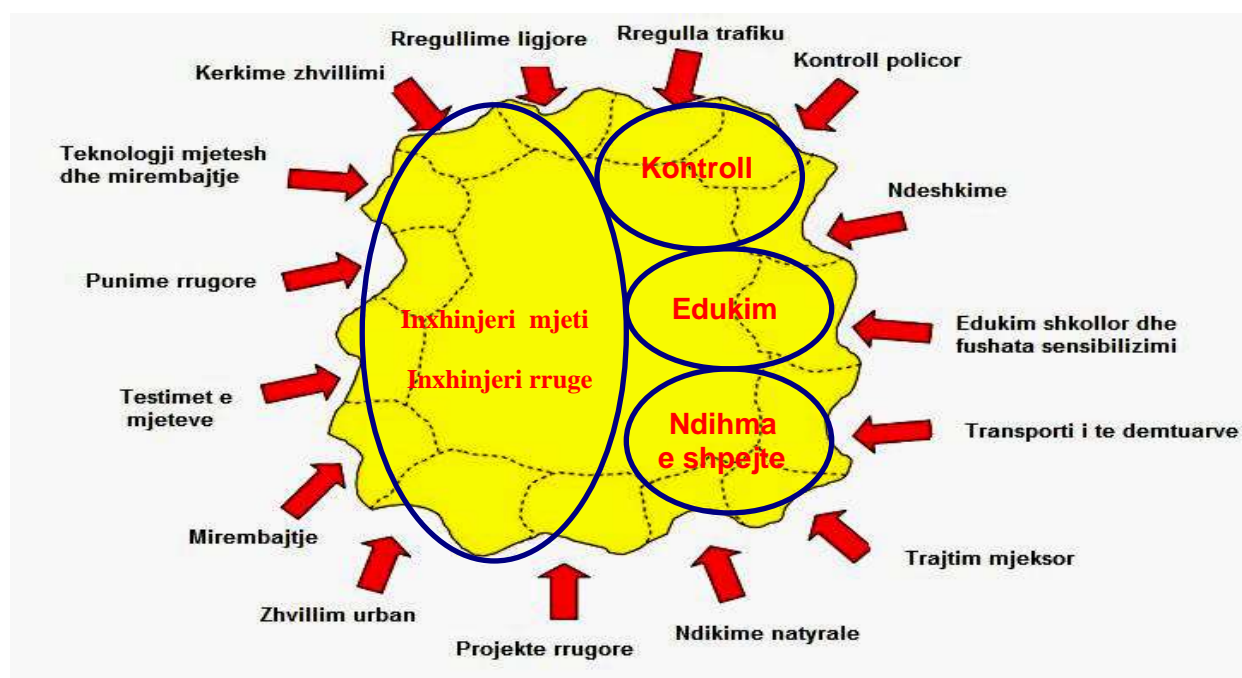
Sekretaria teknike e sigurisë rrugore pranë KNSRr-së, duhet të përgatisë, të raportojë dhe të publikojë raporte vjetore, në lidhje me progresin e arritur për zbatimin e kësaj strategjie.

Përveç kësaj, ky plan veprimi do të monitorohet veçmas nga sekretariati i SEETO-s si pjesë e planit rajonal të sigurisë rrugore.

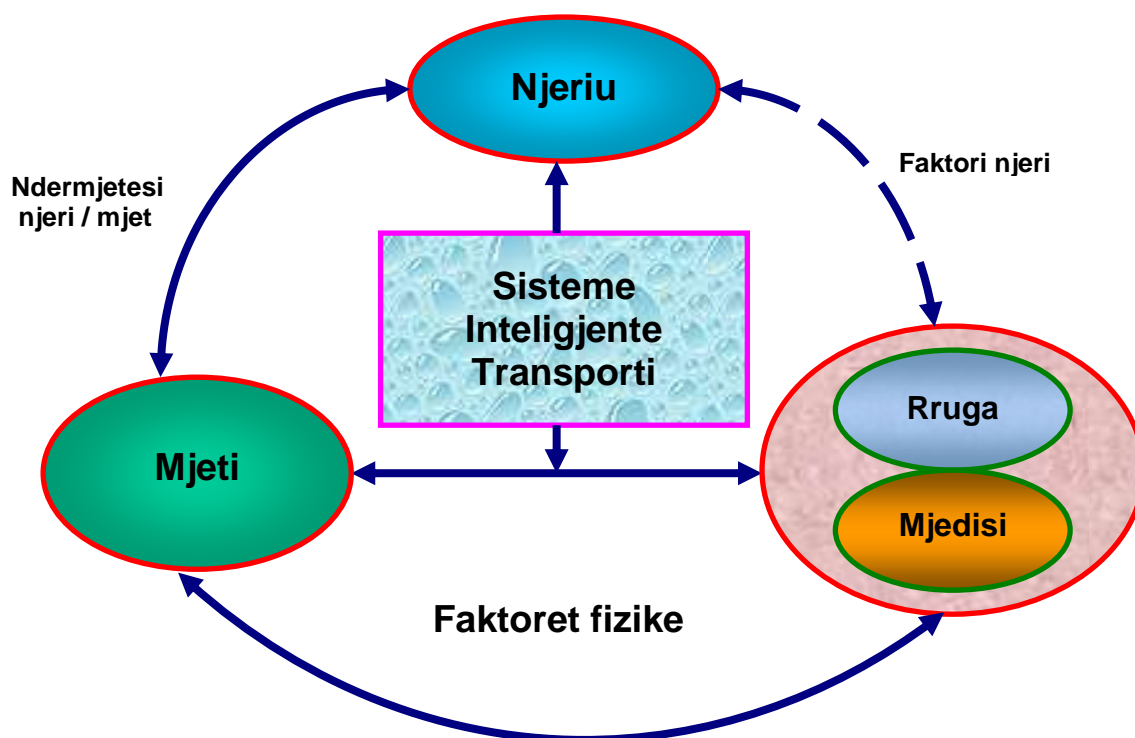
Siguria rrugore është një problem shumë disiplinor dhe kërkon veprime nga të gjithë sektorët me një efektivitet të koordinuar të planit të veprimit të sigurisë rrugore që do të mundësojë të gjithë aktorëve të ndërmarrin masa në fushat e tyre përkatëse që të ndihmojë në uljen e madhësisë së problemit të përgjithshëm.

Plani i Veprimit përfshin 15 sektorë. Sektorët përmbajnë shumë disiplina të ndryshme dhe një gamë shumë të gjërë të veprimtarive. Kjo është një detyrë shumë e komplikuar, e cila ka nevojë për vëmendje të veçantë nga qeveria dhe palët e tjera.

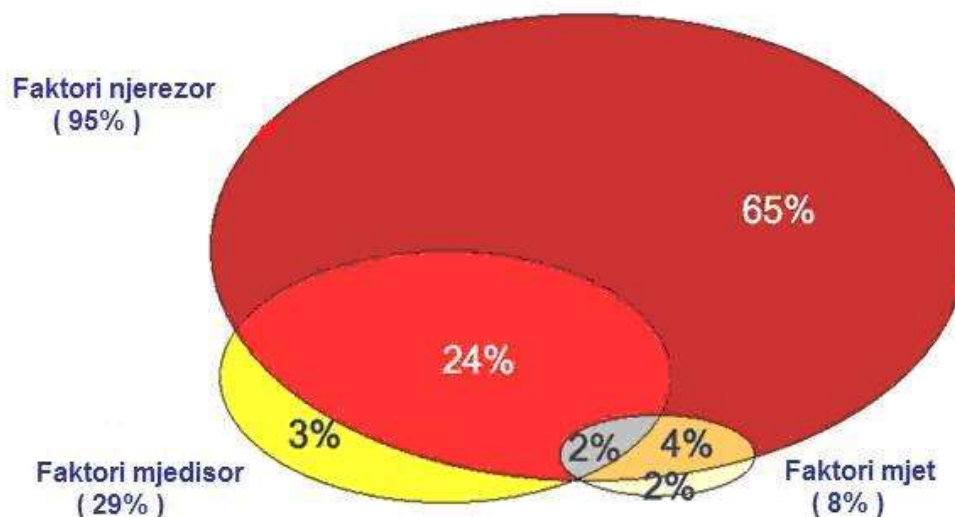
Planet e Sektorëve dhe Sistemet 4 / 5 "E" të Sigurisë Rrugore



Elemente të Transportit Rrugor



Faktorët e aksidenteve



2. PROBLEMI

2.1 Problemi dhe prirjet e kohëve të fundit

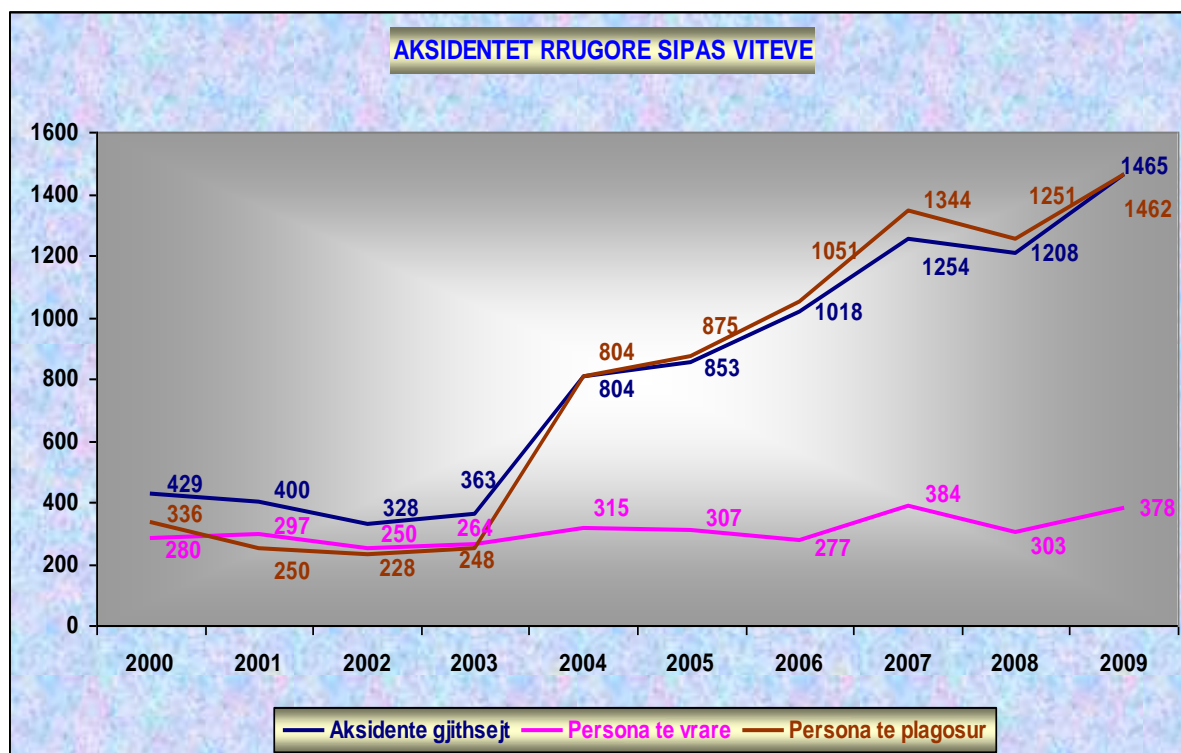
Në vitin 2009 si shkak i aksidenteve rrugore, janë regjistruar 9,45 persona të vdekur dhe 36,54 të plagosur për 10 000 mjete, si dhe 11,81 të vdekur dhe 45,7 të plagosur për 100 000 banorë dhe kjo i ka kushtuar ekonomisë të paktën 106 milion euro. Ky problem mund të ketë tendencë rritje dhe kërkohen ndërhyrje urgjente.

2.2 Faktet (statistika zyrtare)

- Shpejtësia dhe sjellja agresive shkaktojnë 29% të vdekjeve dhe 32% të plagosjeve;
- Mjetet tregtare janë më pak se 11% e inventarit të përgjithshëm, por janë përgjegjës për rreth 18% të vdekjeve dhe 32 % të plagosjeve;
- Kalimtarët llogariten për 34% të të vrarëve;
- Drejtuesit e rinj (18-24 vjeç) janë përgjegjës për 17% të vdekjeve dhe 26% të plagosjeve;
- Drejtuesit e rinj pa eksperiencë janë përgjegjës për 38.5% të të gjithë vdekjeve në dy vitet e fundit;
- Drejtimi në gjëndje të dehur ishte shkak i 6,7% të vdekjeve dhe 5,4% të plagosjeve në 2009;
- Përdorimi i pakët i rripave të sigurimit përpara dhe pas, nënkupton që shumë pasagjerë të palidhur vdesin ose janë të paaftë kur 40% e këtyre pasojave mund të ishin eliminuar duke mbajtur rripin e sigurimit.

Aksidentet e ndodhura gjatë periudhës 1992 - 2009

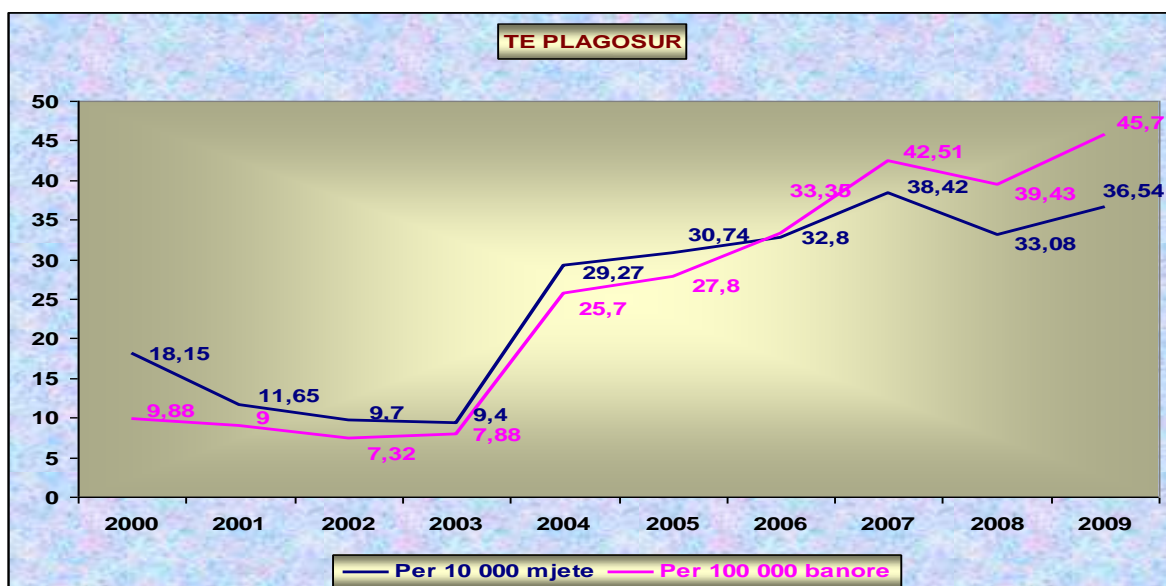
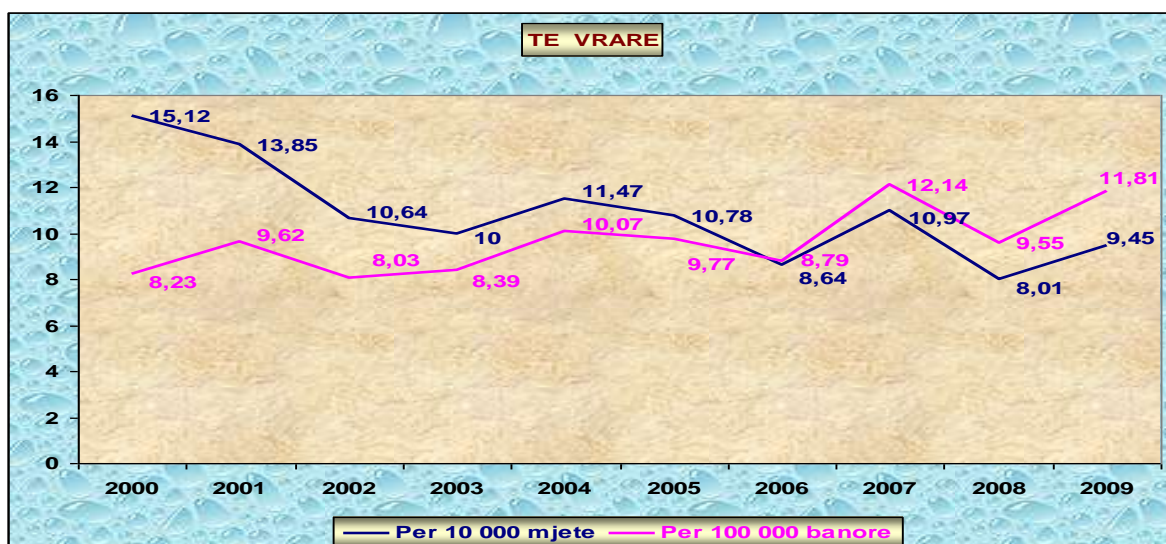
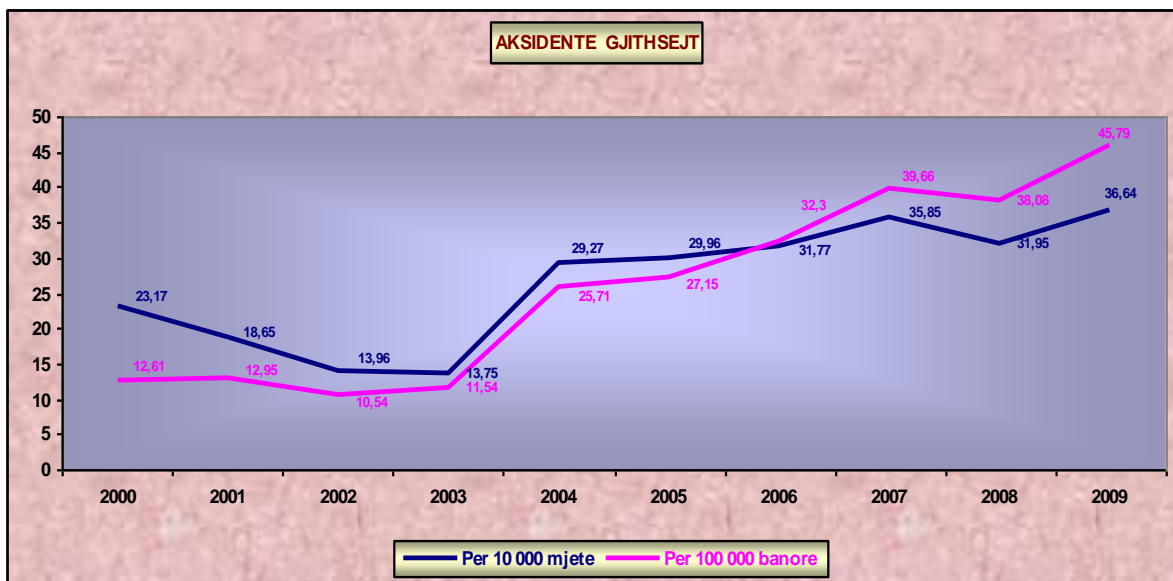
Nr.	Vitet	Aksidente	Të vdekur	Të plagosur	Të aksidentuar gjithsejt
1	1992	574	372	449	821
2	1993	591	375	547	922
3	1994	559	421	535	956
4	1995	399	306	333	639
5	1996	381	257	258	515
6	1997	370	266	319	585
7	1998	434	308	339	647
8	1999	468	274	383	657
9	2000	429	280	336	616
10	2001	400	297	250	547
11	2002	328	250	228	478
12	2003	363	267	250	510
13	2004	804	315	804	1119
14	2005	850	308	875	1183
15	2006	1018	277	1051	1328
16	2007	1254	384	1344	1728
17	2008	1208	303	1251	1554
18	2009	1465	378	1462	1840



2.2.1 Diagrama që tregojnë situatën e sigurisë rrugore 2000 - 2009

AKSIDENTET PER 10 MIJE MJETE DHE 100 MIJE BANORE SIPAS VITEVE PER PERIUDHEN 2000 – 2009

Nr.	Emertimi	V I T E T									
		2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
I	Aksidente gjithsejt	429	400	328	363	804	853	1018	1254	1208	1465
a.	Per 10 000 mjete	23,17	18,65	13,96	13,75	29,27	29,96	31,77	35,85	31,95	36,64
b.	Per 100 000 banore	12,61	12,95	10,54	11,54	25,71	27,15	32,30	39,66	38,08	45,79
II.	Fatale	280	297	250	264	315	307	277	384	303	378
a.	Per 10 000 mjete	15,12	13,85	10,64	10	11,47	10,78	8,64	10,97	8,01	9,45
b.	Per 100 000 banore	8,23	9,62	8,03	8,39	10,07	9,77	8,79	12,14	9,55	11,81
III.	Te plagosur	336	250	228	248	804	875	1051	1344	1251	1462
a.	Per 10 000 mjete	18,15	11,65	9,7	9,4	29,27	30,74	32,80	38,42	33,08	36,54
b.	Per 100 000 banore	9,88	9	7,32	7,88	25,7	27,8	33,35	42,51	39,43	45,7



2.2.2 Menaxhimi i çështjeve kryesore dhe i sjelljeve problematike

Për qëllimin e zbatimit të kësaj Strategjie, sjelljet më kryesore dhe aktivitetet në rrugë që kanë nevojë të ndryshohen janë:

- Forcimi i rolit të drejtimit të mjetit;
- Moskonsideratë për këmbësorët dhe çiklistët, mungesë e mjediseve përkatëse për ta;
- Forcimi i kontrollit për motoçiklistat të cilët përbëjnë një problem në rritje;
- Shpejtësia e lartë dhe përtej limiteve të lejuara;
- Mospërdorimi i rripave të sigurimit dhe mbajtëseve të fëmijëve (në ndenjëset e përparme dhe të pasme).
- Mjete tregtare të pasigurta dhe sjellje të pasigurtë të drejtuesve të këtyre mjeteve (siç janë mikrobusët, të cilët ndalojnë në mes të rrugës për të marrë pasagjerët);
- Ulje të aftësisë së drejtimit të mjetit nga përdorimi i alkoolit dhe drogës;
- Drejtim agresiv i mjetit (ndërrim i shpeshtë i korsive, parakalim i gabuar dhe distancë të pamjaftueshme midis mjeteve);
- Përgatitja, testimi dhe kontrolli i kandidatëve për drejtues mjeti;
- Moskoordinim i duhur i aktiviteteve të sigurisë rrugore;
- Mungesa e trajnimeve dhe e kuptimit të sigurisë rrugore nga policia rrugore.

2.2.3 Problemet administrative (siç detajohen nga analiza e faktorëve kritike të zbatimit të Strategjisë)

Sikurse rezulton nga gjëndja aktuale, faktorët kritike kryesore (pikat e dobta dhe të pasigurta) për zbatimin e Strategjisë së Sigurisë Rrugore janë cilësuar si më poshtë:

- Mungesa e mbështetjes reale administrative në lidhje me metodat sistematike dhe të vazhdueshme për zbatimin e strategjisë në nivel kombëtar;
- Në shumicën e rasteve, ekziston nevoja për përmirësimin dhe forcimin e kapacitetit institucional dhe njerëzor në fushën e sigurisë rrugore;
- Burimet e kufizuara financiare dhe njerëzore për zbatimin e qëllimeve të deklaruara të Strategjisë së Sigurisë Rrugore;
- Mungesa e koordinimit të punës për sigurinë rrugore në nivel kombëtar veçanërisht në fushën e monitorimit dhe vlerësimit të sigurisë rrugore.

2.2.4 Problemet fizike (inxhinierike)

Cilësia e rrugëve të projektuara dhe të ndërtruara nga pikpamja e sigurisë rrugore është shumë larg asaj që kërkohet. Analiza e faktorëve kritike, për zbatimin e Strategjisë së Sigurisë Rrugore evidenton elementët e mëposhtëm:

- Supervizion i pamjaftueshëm;
- Mungesa e udhëzuesve/manualeve të projektimit të rrugëve në Shqipëri;
- Mungesa e konsiderimit të faktorëve që lidhen me sigurinë rrugore gjatë planifikimit, ndërtimit dhe mirëmbajtjes së rrugëve;

- Sinjalitikë rrugore e pamjaftueshme;
- Mungesa për kalim të sigurtë këmbësorësh;
- Programim jo sistematik për përmirësimin e pikave të rrezikshme (pikat e zeza) në rrjetin rrugor;
- Mungesë e Auditimit të Sigurisë Rrugore për rrugët e reja;
- Mungesë e Inspektimit të Sigurisë Rrugore për rrugët ekzistuese.

Shenim: Gjatë 2009, si pjesë e projektit të sigurisë rrugore, është hartuar një listë e pikave të zeza, në përputhje me praktikën më të mira ndërkombëtare. Pikat e zeza janë të ilustruara me koordinata në një Hartë Dixhitale.

3. ZHVILLIMI I STRATEGJISË

3.1 Hyrje

Siguria rrugore është një problem në mbarë botën dhe eksperiencën ndërkombëtare ka treguar se, që të arrihet sukses, çështjet që lidhen me të duhet të trajtohen në mënyrë të koordinuar dhe gjithpërfshirëse.

Gjithashtu, është pranuar që tipe të ndryshme ndërhyrjesh janë efektive në faza të ndryshme të zhvillimit të një vendi dhe që problemi duhet të trajtohet duke patur një plan strategjik dhe sistematik në mënyrë që të maksimizojë përfitimin për të gjithë përdoruesit e rrugës.

3.2 Vizioni, objektivat dhe qëllimet strategjike

3.2.1 Vizioni

Arritja e nivelit të sigurisë rrugore dhe krijimi i tendencave pozitive në uljen e vazhdueshme të numrit të aksidenteve dhe pasojave të tyre si në rastet e përvojave më të mira të vendeve të BE-së (**Vizioni EU-SEETO**)

Shqipëria do të bëjë përpjekjet maksimale për të qenë “një nga vendet më të sigurta në rajon”, nga pikpamja e Sigurisë Rrugore.

3.2.2 Objektivat dhe qëllimet strategjike

Objektivi i Strategjisë Kombëtare për Sigurinë Rrugore është reduktimi me 50% i aksidenteve me vdekje dhe i plagosjeve në v. 2020, krahasuar me v. 2009 (**EU-SEETO**)

Qëllimi është përmirësimi i ndjeshëm i sigurisë rrugore deri në vitin 2020, kur rreziku i vdekjeve dhe plagosjeve nga aksidentet rrugore, të jetë përgjysmuar në krahasim me atë të vitit 2009.

Objektivat do të arrihen nëpërmjet :

- Menaxhimit dhe koordinimit të sigurisë rrugore
 - Forcimi i bashkëpunimit dhe bashkërendimit të punës në nivel kombëtar;
 - Forcimi i rolit të Sekretarisë Teknike të KNSRr-së ;
 - Forcimi i kapacitetit institucional të palëve të interesuara me qëllim rritjen e efikasitetit të aktiviteteve të sigurisë rrugore ;
 - Adoptimi i metodës së partneritetit për të mobilizuar dhe bashkërenduar interesat qeveritare, të sektorit privat dhe shoqërisë civile për zgjerimin e hapësirës së organizatave të përfshira dhe përpjekjeve për të përmirësuar sigurinë rrugore dhe për ta kthyer atë në një problem të gjithëve;
 - Gjithë palët e interesuara duhet të kenë akses për saktësimin e të dhënave të aksidenteve rrugore (SIA) me qëllim ndërmarjen e ndërhyrjeve përkatëse në secilin sektor;

- Administrimit
 - Vazhdimi i aktiviteteve ekzistuese të cilat kanë treguar se janë efektive për uljen e fatkeqësive;
 - Rritja e ndjeshmë e hapësirës dhe thellësisë së aktiviteteve të sigurisë rrugore që ndërmeren në Shqipëri;
 - Suksesi do të arrihet vetëm nëpërmjet zbatimit të iniciativave dhe ndërhyrjeve përkatëse;
 - Çdo ndërhyrje duhet të synojë uljen e numrit të vdekjeve dhe plagosjeve ose në uljen e forcave/energji traumatike të cilat çojnë në minimizimin e dëmtimeve ku është e mundur. Për përmbushjen e këtij objekti duhet të përdoret një metodë e cila integron katër elementet kryesore të *Edukimit, Inxhinjerisë, Urgjencave dhe Zbatimit të Ligjit*;
 - Të gjitha palët e interesuara dhe që kanë përgjegjësi për sigurinë rrugore, duhet të kenë kapacitetin për të projektuar dhe zbatuar ndërhyrje efektive në sektorët përkatës si dhe të punojnë për ngritjen dhe zhvillimin e kapaciteteve për trajtimin e sigurisë rrugore, në rast se mungon.

- Sistemit të informacionit për aksidentet rrugore (SIA)
 - Konsolidimi i përdorimit të SIA dhe ruajtjen e cilësisë së lartë të të dhënave;
 - Palët e interesuara të përfshira në proces duhet të mësojnë përdorimin e SIA për analizimin dhe ndjekjen e situatës.

- Planifikimit dhe projektimit të rrugëve të sigurta
 - Për të garantuar një proces të pranueshëm në lidhje me uljen e numrit të aksidenteve rrugore nevojitet analizimi dhe përmirësimi i rrjetit rrugor ekzistues si dhe projektimi dhe ndërtimi i rrugëve të reja në përputhje me Direktivën 2008/96/EC;
 - Përmirësim sipas Manualit/Udhëzuesit të projektimit;
 - Përmirësimi i situatës së sigurisë për përdoruesit e dobët (të pambrojtur) të rrugës.

- Përmirësimi të zonave të rrezikshme
 - Në bazë të “Listës së Pikave të Zeza” nevojitet një program për përmirësimin e zonave të rrezikshme të rrjetit rrugor;
 - Përmirësimi i cilësisë në lidhje me mësimin e sjelljes së përdoruesve të rrugës;
 - Përmirësimi i cilësisë së librave shkollore dhe materialeve të tjera të përdorura për mësimdhënien e sigurisë rrugore;
 - Përfshirja e policisë rrugore dhe e sektorit shëndetësor;
 - Trajnimi i mësuesve.
- Përgatitjes, testimit dhe pajisjes me leje drejtimi të drejtuesve të mjeteve
 - Përmirësimi i sistemit të pajisjes me leje drejtimi të drejtuesve të mjeteve në harmoni me kërkesat e sigurisë të BE-së;
 - Bazë për amendamentet duhet të shërbejnë direktivat e BE-së në lidhje me pajisjen me leje drejtimi të drejtuesve të mjeteve;
 - Instalimi i një sistemi pikësh penalitetesh në nivel kombëtar;
 - Prezantimi i lejeve provizore për drejtuesit e rinj të mjeteve.
- Fushatave publicitare për sigurinë rrugore
 - Fushatat e ndërgjegjësimit për sigurinë rrugore me fokus drejtuesit e mjeteve dhe këmbësorët;
 - Fushatat duhet të kryhen në partneritet me qeverinë, sektorin privat (kompanitë e sigurimeve), donatorët ndërkombëtarë dhe OJF-të.
- Standarteve dhe rritjes së sigurisë së mjeteve
 - Përmirësimi i menyrave të testimit të mjeteve në përputhje me direktivat e BE-së
- Legjislacionit të trafikut
 - Harmonizimi i kuadrit ligjor ndërmjet gjithë vendeve pjesëmarrëse të SEETO-s me atë të BE-së dhe përdorimi i praktikave më të mira për ASRr dhe ISRr për investigimin e aksidenteve, database-in e aksidenteve, sistemin e pajisjes me leje drejtimi të drejtuesve të mjeteve, penaliteteve dhe fushatave për drejtuesit e rinj të mjeteve, etj.
- Policisë rrugore dhe zbatimit të ligjit
 - Zhvillimi dhe zbatimi i masave specifike me objektiv grupet, aktivitetet, sjelljet apo zonat me rrezikshmëri të lartë që shkaktojnë më së shumti përplasje fatale dhe serioze në Shqipëri;
 - Veprimet dhe ndërhyrjet për sigurinë rrugore duhet të bazohen në një metodë shkencore dhe sistematike ku të analizohen të dhënat e një aksidenti dhe të identifikohet problemi përkatës dhe si rrjedhojë përcaktohen dhe zbatohen ndërhyrjet e nevojshme, rezultatet e të cilave monitorohen ngushtë dhe vlerësohen për të përcaktuar nëse është arritur ndikimi i pritur nga masat e marra.

- Shërbimit të urgjencës
 - Zhvillimi i një programi special për përmirësimin e shërbimit të shpëtimit;
 - Sjellja e sigurtë në vendngjarje;
 - Numri i telefonit për shërbimet e urgjencës.
- Përlogaritjes së kostos të aksidenteve rrugore
 - Eshtë zhvilluar një model për përlogaritjen e kostove të aksidenteve, i cili duhet të përdoret për të ndjekur zhvillimet dhe rritjen e ndërgjegjësimit të rëndësisë së investimeve dhe lëvrimin të fondeve.
- Kërkimeve për sigurinë rrugore
 - Përdoren për të përcaktuar shkaqet e aksidenteve dhe masat që duhet të ndërmerren për parandalimin e tyre
- Financimit të sigurisë rrugore
 - Duhet të disponohen fonde të dedikuara për zbatimin e Strategjisë Kombëtare të Sigurisë Rrugore dhe Planit të Veprimit.

Strategjia duhet të arrihet nëpërmjet plotësimit të këtyre objektivave:

- ❖ Përmirësim i sjelljes së përdoruesve të rrugës nëpërmjet Edukimit dhe Ndëshkimit (zbatimit të ligjit);
- ❖ Siguria në rrugët ekzistuese dhe të ardhshme nëpërmjet Inxhinierisë;
- ❖ Përmirësimi i sigurisë së mjeteve dhe mbrojtja e pasagjerëve (inxhinieria) ;
- ❖ Përmirësimi i menaxhimit të sigurisë rrugore dhe sistemeve të saj;
- ❖ Përmirësimi i shërbimeve të urgjencës.

3.3 Metodatat e përdorura

1. Shpenzimet për sigurinë rrugore janë "investim" dhe jo "kosto" duke qenë se përqindjet e kthimit do të jenë shumë më të larta se pothuajse për çdo lloj investimi tjetër që mund të bëjë qeveria;
2. Përplasjet në trafik nuk janë "**aksidente**" por rezultat i "**dështimit**" të sistemit **rrugë-automjet-njeri** dhe për këtë duhet të bëhen shumë përpjekje për të reduktuar numrin e këtyre dështimeve dhe për pasojë zbutjen e konsequencave të këtyre "dështimeve";
3. Përdoruesit e rrugës janë qenie njerëzore dhe do të bëjnë gabime herë pas here, kështu që projektuesit e sistemit kanë përgjegjësinë për të siguruar një ambient rrugor "që i fal gabimet" që shfaqen dhe kështu ka mundësi për rikuperimin e një përdoruesi rrugor;
4. Siguria rrugore është një disiplinë e shumfishtë, e cila duhet të trajtohet nga shumë agjensi njëherësh dhe në mënyrë efikente. Të gjitha palët e interesuara bashkëpunojnë për të zbatuar një plan-veprimi gjithpërfshirës me qëllimin final përmirësimin e sigurisë rrugore;
5. Të gjithë institucionet me përgjegjësi në sigurinë rrugore duhet të kenë kapacitetin për projektimin dhe zbatimin me efikasitet të ndërhyrjeve për sektorin e tyre dhe duhet të ngrejë dhe zhvillojnë kapacitetet përkatëse nëse këto nuk ekzistojnë;

6. Veprimet dhe ndërhyrjet për sigurinë rrugore duhet të bazohen në një metodë shkencore dhe sistematike ku të analizohen të dhënat e një aksidenti dhe të identifikohet problemi përkatës dhe si rrjedhojë përcaktohen dhe zbatohen ndërhyrjet e nevojshme, rezultatet e të cilave monitorohen ngushtë dhe vlerësohen për të përcaktuar nëse është arritur ndikimi i pritur nga masat e marra;
7. Zbatimi i një metode partneriteti me përfshirjen e institucioneve qeveritare, sektorit privat dhe OJF-ve, është mënyra më e mirë për të përmirësuar sigurinë rrugore;
8. Të gjithë institucionet e interesuara duhet të kenë akses në të dhënat e sakta në lidhje me aksidentet rrugore, në mënyrë që të arrihet në zbatimin e ndërhyrjeve përkatëse për secilin sektor;
9. Çdo ndërhyrje duhet të ketë për qëllim uljen e dëmtimeve ose uljen e forcave/energjisë traumatike për të arritur minimizimin sadopak të dëmeve.

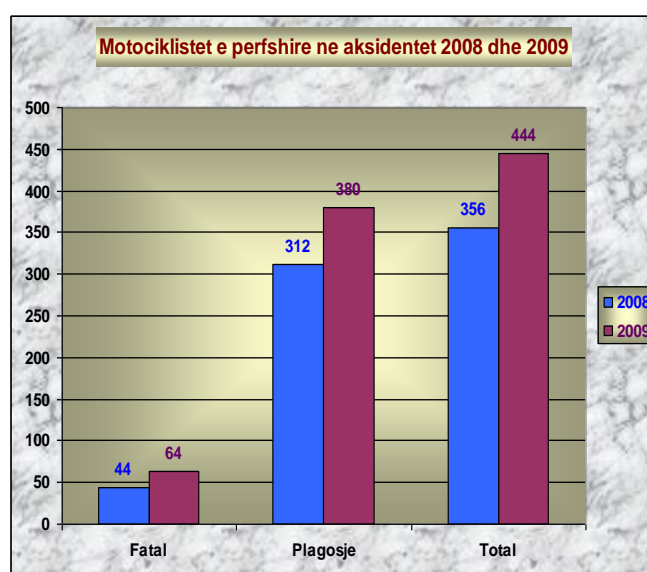
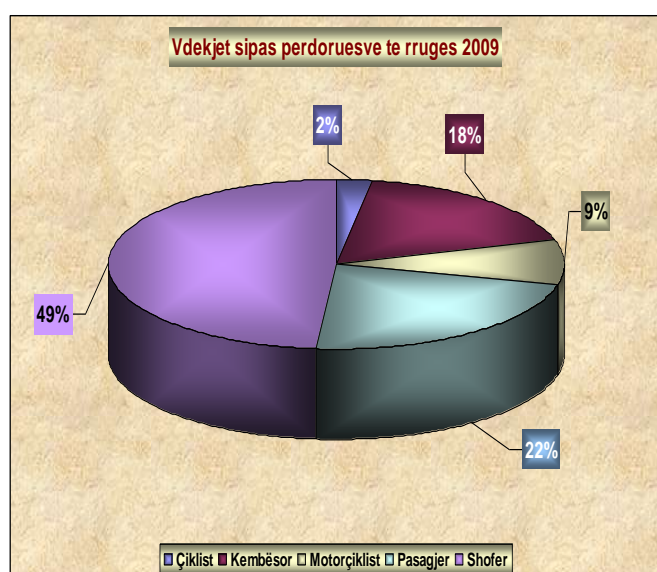
3.4 Ulja e rrezikut në rrugët e vëndit.

Me 11,81 të vdekur për 100 000 banorë dhe 9,45 të vdekur për 10 000 mjete, Shqipëria është disa herë më e pasigurtë se sa vëndet më të zhvilluara europiane.

Ndryshimi do të shfaqet nga zbatimi i ndërhyrjeve të ngjashme të përdorura në vëndet e zhvilluara, të cilat kanë dhënë prova në uljen e numrit të vdekjeve nga aksidentet rrugore.

Numri i madh i vdekjeve dhe plagosjeve nga aksidentet përbën një barrë të rëndë për sektorin e shëndetësisë dhe përvoja ndërkombëtare ka treguar që në shumë vënde, barra e dëmtimeve nga aksidentet përfaqëson 20-30 % të të gjithë traumave të rregjistruara dhe mund të zenë 30-50% të shtretërve në dhomat e urgjencave.

Aksidentet përveç se janë tragjedi njerëzore, sjellin humbje të konsiderushme ekonomike, duke e kthyer këtë në një problem të zhvillimit. Përveç humbjeve njerëzore, këto aksidente rezultojnë në humbje të mëdha për ekonominë. Nëse nuk merren veprime urgjente dhe konkrete për të reduktuar numrin vjetor të vdekjeve dhe plagosjeve të tilla humbje ekonomike dhe humane do të vazhdojnë në të ardhmen.



Motoçiklistët përbëjnë një problem në rritje për sigurinë rrugore në Shqipëri.

Strategjia jep një pamje të përgjithshme të vizionit, metodikës dhe masave që do të kenë një ndikim të shpejtë, të vazhdueshëm dhe për kohë të gjatë në Shqipëri. Strategjia e Sigurisë Rrugore paraqet një program shumë ambicioz ndërhyrjesh në të gjithë sektorët kryesore - zbatimi i të cilave, do të arrijë qëllimin e kthimit të Shqipërisë në “një nga vëndet më të sigurta në rajon”, në terma të sigurisë rrugore.

3.5 Objektivat

Objektivat strategjike që propozohen janë:

- Ulja e numrit të vdekjeve për 10 000 mjete (risku i trafikut) me rreth 50% nga 9,45 në vitin 2009 në rreth 5 në vitin 2020;
- Ulja e numrit të vdekjeve për 100 000 banorë (risku i shëndetit) me rreth 50% nga 11,8 në vitin 2009 në rreth 6 në vitin 2020 ;
- Ulja e numrit të vdekjeve me 25% deri në vitin 2015 në krahasim me vitin 2009; Shpëtimi i rreth 1500 jetëve që do të kishin humbur deri në vitin 2020 në qofte se nuk do të zbatohet Plani i Veprimit.

3.6 Zonat që kërkojnë vëmendje më urgjente

Zonat prioritare që duhet të kenë vëmendjen e duhur rradhiten si vijon:

- 1) Forcimi i institucionit bashkërendues qeveritar (sekretaria teknike e KNSRr –së)
- 2) Përmirësimi i menaxhimit koordinues dhe financimit të sigurisë rrugore ;
- 3) Ndryshimet e nevojshme të legjislacionit për të përmirësuar aspektet e sigurisë rrugore;
- 4) Përmirësimi i sigurisë së kalimtarëve (ura dhe rrugëkalime për këmbësorët);
- 5) Përmirësimet e nevojshme në trajnimin dhe testimin e drejtuesve të mjeteve sidomos për drejtuesit profesionistë;
- 6) Përmirësimi i formave dhe programeve për edukimin e nxënësve të shkollave;
- 7) Përmirësimi i standarteve të inspektimeve teknike të mjetit;
- 8) Përmirësimet e ndjeshme nevojiten në financimin e aktiviteteve të policisë rrugore;
- 9) Përmirësimet e nevojshme në sistemin e të dhënave të aksidenteve veçanërisht në përdorimin e tyre për analiza dhe kërkime;
- 10) Ka një rritje të dukshme në përmirësimin e pikave të zeza të aksidenteve, por kërkohet më shumë;
- 11) Shtimi i fushatave ndërgjegjësuese për sigurinë rrugore me objekt sjelljet dhe grupet me rrezikshmëri më të lartë;
- 12) Masat për përmirësimin e sjelljeve në rrugë dhe respektimin e rregullave të trafikut të përdoruesve të rrugës;

- 13) Masat për zhvillimin e rrugëve më të sigurta, psh. duke riparuar pikat e zeza dhe duke përdorur ASR dhe ISR si mjete të dobishëm për garantimin e cilësisë së sigurisë rrugore;
- 14) Masat për zhvillimin e menaxhimit dhe sistemeve të sigurta.

Këto ndërhyrje prekin sjelljet specifike të pasigurta dhe përdoruesit e rrugës më të rrezikshëm, të cilët përbëjnë shkakun më të madh të fatkeqësive. Në disa raste i njëjti grup do të preket nga disa ndërhyrje të ndryshme me qëllim arritjen e ndikimit të dëshiruar të sjelljes së ndryshuar dhe veçanërisht të uljes së numrit të vdekjeve nga aksidentet rrugore.

4. BASHKËPUNIMI/ BASHKËRENDIMI

4.1 Nevoja për përfshirjen e drejtuesve të lartë

Përkushtimi i drejtuesve të lartë është një element kryesor për suksesin në sigurinë rrugore. Në vendet me sigurinë më të mirë rrugore, ka patur një histori të gjatë të mbështetjes politike dhe pranimit të faktit që siguria rrugore është një problem serioz. Në këto vende, nëpërmjet bashkërendimit proaktiv të aktiviteteve të sigurisë rrugore dhe ndërhyrjeve sistematike është arritur ulja e ndjeshme e numrit të vdekjeve deri në 3 - 5 vdekje /100 000 banorë.

Siguria rrugore është një problem i një disipline të shumfishtë dhe që kërkon bashkërendimin dhe bashkëpunimin e shumë agjensive. Mund të ketë rivalitete, diskutime territoriale dhe xhelozira ndërinstucionale midis departamenteve qeveritare dhe agjensive të ndryshme dhe kjo mund të krijojë barriera për një koordinim efektiv dhe kooperim në kompleksitetin e problemeve shumë institucionale siç është siguria rrugore ku shumë institucione duhet të bashkëpunojnë në aktivitetet e tyre. Në raste të tilla, ka shumë rëndësi që siguria rrugore të ngrihet në një departament të vetëm në mënyrë që udhëzimet të vijnë nga një autoritet i lartë (KNSRr) me qëllim që veprimet e kryera të maksimizojnë ndikimin e tyre në nivel kombëtar edhe në rastin kur roli i bashkërendimit t'i jepet një departamenti të vetëm.

Fuqia dhe pushteti i autoriteteve të larta është shpesh e nevojshme për të arritur përqëndrimin e vëmendjes së të gjithëve mbi problemin urgjent. Në shumë vende të përparuara të botës, ka shumë shembuj të rasteve kur siguria rrugore i është dhënë një autoriteti të lartë të vendit për të garantuar një bashkëpunim të efektshëm.

Është e njohur gjërësisht nga Kombet e Bashkuara, OBSH, Organizatat Ndërkombëtare të Kryqit të Kuq / Gjysmë Hënës së Kuqe, Banka Botërore etj. që siguria rrugore është një problem shëndetësor, ekonomik dhe shoqëror, të cilin e përballojnë shumë vende, ndërkohë që kërkohet përfshirja e udhëheqjes së niveleve më të larta politike për të nxitur dhe për të zbatuar veprimet efektive që ulin rrezikun e madh të vdekjeve dhe plagosjeve në botë.

4.2 Financimi

Në dispozicion të Planit të Veprimit duhet të vihen fonde me destinacion që të jenë të vlefshme për zbatimin e Strategjisë së Sigurisë Rrugore. Kjo duhet të bashkojë financimin për ndërhyrjet kritike për përmirësime të sigurisë rrugore sipas Planit të

Veprimet ndërkohë që gjithshka përfshihet në buxhetet e brendshme të agjensive kryesore përgjegjëse. Kjo mund të krijohet dhe transferohet nga të ardhurat e vogla nga policat e siguracioneve, inspektimet e automjeteve, testet për drejtimin e mjeteve, shitja e gomave, shitja e mjeteve, gjobot e trafikut etj. Për të krijuar kështu një rrymë në rritje dhe të vazhdueshme të ardhurash për problemet e sigurisë rrugore.

5. FAKTORËT KRITIKE PËR SUKSES

5.1 Praktikrat më të mira ndërkombëtare

Vëndet që njihen në nivel ndërkombëtar për arritjen e rezultateve të mira në sigurinë rrugore, e kanë ulur riskun shëndetësor në 3 – 5 vdekje për 100 000 banorë. Ajo çka i dallon këto vënde të “praktikave më të mira” nga vëndet e tjera është zbatimi i një plani të integruar edukimi, inxhinjerie, zbatimi ligji dhe shërbime urgjente me nivele shumë të larta bashkëpunimi ndërmjet departamenteve dhe agjensive të përfshira.

Faktorët e njohur në nivel ndërkombëtar për zbatimin e strategjisë së sigurisë rrugore bazuar në përvojën e vëndeve më të suksesshme dhe të përshtatura me realitetin e vendit tonë, janë si më poshtë:

- Përkushtimi politik i niveleve më të larta;
- Forcim institucionesh;
- Bashkëpunim ndërmjet institucioneve dhe menaxhim i sigurisë rrugore;
- Sisteme informatike për ruajtjen dhe shkëmbimin e të dhënave;
- Kontrolle efektive përsa i përket mjeteve dhe drejtuesve të sigurtë;
- Përmirësime efektive legjislacioni dhe kontrolli policor i trafikut;
- Financimi;
- Ndërgjegjësimi në lidhje me aktivitetet e sigurta;
- Infrastrukturë e sigurtë;
- Marketing, ndërveprim dhe informim publik.

5.2 Faktorët kritikë të suksesit.

5.2.1. Përkushtimi politik i niveleve më të larta

Përkushtimi dhe mbështetja e niveleve më të larta politike është shumë e nevojshme për dhënien e rëndësisë së duhur sigurisë rrugore. Përvojat e ndryshme botërore sugjerojnë që kjo bëhet më së miri duke e ngritur atë mbi çdo lloj dikasteri tjetër qeveritar me qëllim mënjanimin e rivaliteteve dikasteriale dhe garantimin e bashkëpunimit të duhur ndërmjet tyre. Një përkushtim dhe angazhim i tillë është i domosdoshëm për arritjen e zbatimit efektiv të saj.

5.2.2. Udhëheqja

Qeveria duhet të tregojë udhëheqjen e saj në mobilizimin e të gjithë institucioneve për të luajtur rolin e tyre në zgjidhjen e problemeve të sigurisë rrugore.

5.2.3. Financimi

Për zbatimin e Planit të Veprimit të Strategjisë së Sigurisë Rrugore duhet të vihen në dispozicion fondet e nevojshme.

5.2.4. Institucionet përgjegjëse

Me qëllim arritjen e suksesit, secili institucion duhet të njohë mirë çfarë aktiviteteve dhe masash janë të nevojshme të ndërmeren në sektorin e tij.

5.2.5. Infrastrukturë e sigurtë

Futja e auditimit të sigurisë rrugore (ASRr), inspektimit të sigurisë rrugore (ISRr) dhe eliminimit të Pikave të Zeza, do të ndikojë shumë në përmirësimin e rrjetit rrugor. Sidoqoftë, shumë probleme mbeten në rrjetin ekzistues rrugor dhe nevojat për kalimtarët, të cilët meritojnë më shumë vëmendje dhe investim. Kërkohej investime të konsiderueshme dhe zgjerim të aktiviteteve për të përmirësuar sigurinë e këmbësorëve. Gjithashtu kërkohej një bashkëpunim më i ngushtë me policinë rrugore.

6. STRATEGJIA E SIGURISË RRUGORE

6.1 Arritje të pritshme

Strategjia Kombëtare e Sigurisë Rrugore (SKSRr), si dhe Strategjia Rajonale e Sigurisë Rrugore (SRSRr), bazohet mbi katër elementët kryesorë (4 E-të), Edukimit, Inxhinjerisë, Urgjencave dhe Zbatimit të Ligjit, me qëllim arritjen e uljes drastike të aksidenteve rrugore.



Diagrama tregon impaktin e pritshëm të strategjisë së propozuar për aksidentet rrugore 2011 - 2020 (ilustrim -jo shkallë)

6.2 Edukim për trafikun

Analizat e situatës së aksidenteve në Shqipëri, me një numër kaq të lartë të tyre dhe me rritje të papranushme krahasuar me ato të vendeve të tjera të Europës, tregon që ka një nevojë urgjente për të rritur ndërgjegjësimin e publikut në këtë problem. Ka

nevojë për të ndryshuar sjelljen jo të përshtatshme të drejtuesve dhe për të përmirësuar edukimin e të gjithë njerëzve të cilët do të marrin pjesë në trafik. Vëmendje e veçantë duhet t'u jepet drejtuesve të rinj të mjeteve si dhe fëmijëve të shkollave.

6.2.1 Edukimi i fëmijëve të shkollave me rregullat e trafikut

Për të siguruar një sjellje të duhur të të gjithë pjesëmarrësve në trafik, kërkohet trajnim i rregullt i tyre në të gjitha fazat e edukimit, parashkollore, shkollave fillore, nëntëvjeçare, shkollave të mesme dhe universiteteve në mënyrë intensive rreth:

- Hapat e parë në trafik;
- Mësimet elementare mbi rolet bazë të sigurisë rrugore,
- Si të sillen adoleshentët në trafik;
- Sjelljet e çiklistëve (njohuritë bazë rreth shenjave të trafikut, dhënia e përparësisë etj.) për nxënësit më të rritur;
- Përgatitja për marrjen e lejeve të drejtimit të mjetit;
- Udhëtime të sigurta për punonjësit etj.

Është e nevojshme të vendoset një bashkëpunim i mirë ndërmjet administratave dhe institucioneve të ndryshme si Ministria e Arsimit dhe Ministria e Brendshme për të organizuar një trajnim të vazhdueshëm për mësuesit me qëllim garantimin e mësimëve të specializuara në shkolla.

Praktika e deritanishme dhe problemet e mprehta që fokuson strategjia, shtrojnë si detyrë për të qenë më të kujdesshëm në sigurimin e vëmendjes dhe interesit të nxënësve dhe të përfshijmë sfidat dhe përgjegjësitë e reja brënda një kuadri racional dhe interes-ndritës.

Një nga konstatimet e deritanishme është se drejtimi do të jetë i pamjaftueshëm nëse konsiston vetëm në aspektin informues dhe propagandues. Në komunikim me autoritetet arsimore lokale, kanë rezultuar një sërë problemesh të mprehta lidhur me sigurinë e fëmijëve në ambientet shkollore, si mungesa e vijave të bardha, e mjeteve për kufizimin e shpejtësisë apo mjete të tjera në funksion të sigurisë së nxënësve. Kjo shton si prioritetet që këto mangësi të plotësohen si për sigurinë e nxënësve, por edhe në kuadrin e përgjithshëm të strategjisë. Objektivat e përcaktuara nuk do të jenë realiste nëse neglizhenca nga ana e autoriteteve është e dukshme dhe me pasoja të mundshme.

Një linjë tjetër paralele me procesin mësimor është edhe ajo e ndërgjegjësimit, por e aktualizuar edhe në një aspekt tjetër, që lidhet me shkaqet e situatës dhe mjedisit në përgjithësi. Neglizhenca lidhur me sigurinë rrugore është një nga shfaqjet e neglizhencës dhe respektit jo të mjaftueshëm për jetën dhe në veçanti për jetën e tjetrit. Duke e orientuar fushatën e ndërgjegjësimit edhe në këtë aspekt, kjo linjë do të jetë më efektive dhe do të kontribuojë direkt në arritjen e qëllimeve të strategjisë në fjalë.

Bazuar në sa më sipër, në sferën e edukimit dhe në lidhje me moshën shkollore dhe ambientet shkollore, drejtimit kryesorë të jenë si më poshtë.

1. **Kurrikula.** Informimi, formimi dhe ndërgjegjësimi i brezit që shumë shpejt do të jenë drejtues mjetesh, përdorues rruge, si dhe edukimi i tyre në funksion të një mjedisi publik që do ushtrojë presionin e duhur dhe do të imponojë ndërtimin dhe respektimin e standardeve. Për këtë qëllim, ka nevojë të rishikohet dhe të përmirësohet kurrikula ekzistuese, duke patur parasysh kuadrin e kësaj Strategjie dhe që t'i shërbejë qëllimeve të saj. MASH duhet të angazhohet për realizimin e detyrave të mëposhtme:
 - a. ndërtimin e objektivave të reja kurrikulare,
 - b. përgatitjen e një CD dhe broshure paraprake dhe pilotimin e saj në 5-6 rrethe me probleme më të mprehta;
 - c. trajnimin e mësuesve të shkollave përfshirë në pilotim,
 - d. zbatimin e materialit të ri kurrikular në shkollat e përzgjedhura
 - e. mbledhjen e komenteve dhe feedback nga zbatimi, vlerësimin si dhe fazën e dytë të trajnimit organizuar nga autoritetet qendrore
 - f. përgatitjen e CD dhe broshurës finale si dhe të gjithë paketës kurrikulare, me temat e shtuara dhe të rishikuara, projektet dhe aktivitetet ekstrakurrikulare.
 - g. Trajnimin e mësuesve sipas një grafiku
 - h. Vlerësimi i impaktit
2. **Ndërgjegjësimi.** Në vijim të impaktit që synon procesi mësimor, do të përgatitet informacioni i nevojshëm për këtë qëllim, i aktualizuar dhe i kundruar në përputhje me qëllimet e strategjisë, përfshi dhe listën të pikave të zeza, rreziqet aktuale etj. Do të organizohen edhe aktivitete të planifikuara për ndërgjegjësimin, mundësisht në një ditë të unifikuar, që do të shoqërohen edhe me efekt mediatik. Një linjë paralele, do të jetë një plan i detajuar me fokus “respektin dhe vëmendjen për jetën”, që ka nevojë të ndërtohet si një bosht i rëndësishëm, pasi është një nga shkaqet e problemeve tek ne.
3. **Ambienti i Sigurtë.** Pas konstatimeve të para, do të planifikohen në detaje çfarë nevojiten për çdo shkollë dhe do monitorohen deri në realizim. Çdo shkollë do të ketë objektivat dhe planin konkret, që do të realizohet me mbështetjen e autoriteteve të policisë lokale, në bashkëpunim me qeverinë lokale. Gjithë procesi do të monitorohet dhe mbështetet nga autoritetet qendrore – MASH dhe MB.

Masat e propozuara duhet të futen sa më shpejt të jetë e mundur, por jo më vonë se në fund të vitit 2011.

6.2.2 Edukimi i drejtuesve të mjeteve

Kërkimet në lidhje me aksidentet kanë treguar që drejtuesit e rinj dhe pa eksperiencë përfshihen shpesh në aksidente serioze në rrugë. Për të përmirësuar situatën dhe për të parandaluar aksidentet në të ardhmen, kërkohet:

- Përmirësimi i edukimit të drejtuesve të mjeteve në autoshkolla. Të gjitha procedurat dhe materialet e trajnimit duhet të rishihen nga pikpamja e kërkesave të sigurisë rrugore dhe dhe të përafrohen me ato të BE-së;
- Vendosja e një kodi identifikimi të autoshkolles, në lejen e drejtimit;
- Të futet një sistem i ri i lejeve të drejtimit duke përfshirë programin e heqjes së pikëve. Drejtuesi i mjetit që pajiset për herë të parë me leje drejtimi mjeti, duhet

t'i nënshtrohet një periudhe prove për të paktën dy vjet, me qëllim testimin e tij/saj në lidhje me njohuritë e marra dhe me sjelljen përkatëse. Kjo do të thotë që në rast të neglizhencës serioze të rregullave të qarkullimit rrugor, d.m.th. në rast të tejkalimit të shpejtësisë dhe drejtimit të mjetit nën efektin e alkoolit, gjykata duhet t'i heqë lejen e drejtimit këtij drejtuesi, nëpërmjet një procedure shumë të thjeshtuar. Kjo mund të bëhet në kombinim me sistemin e pikëve penalizuese;

- Monitorimi i drejtuesve të rinj të mjeteve dhe ndërhyrja e shpejtë në raste sjelljesh agresive dhe të rrezikshme;
- Ngritja e sistemit të edukimit dhe përgatitjes extra të drejtuesve të mjeteve;
- Aktivizimi i sistemit të kufizimit për drejtuesit e rinj të mjeteve të cilët nuk zbatojnë kodin rrugor, psh. toleranca "zero" për perqindjen e alkoolit ne gjak;
- Eliminimi i sjelljeve korruptive në lidhje me testimin e kandidatëve për drejtues mjeti.

Masat e propozuara duhet të zbatohen gradualisht deri në fund të vitit 2014.

6.2.3 Fushatat për ndërgjegjësimin e publikut.

Aktualisht ka shumë pak informacion apo udhëzime efektive në lidhje me drejtimin e mjetit në mënyrë të sigurtë ose përdorimin e rrugës nga përdoruesit e saj dhe për këtë nuk është çudi që shumë drejtues mjetesh dhe këmbësorë shfaqen me shumë pak apo aspak njohuri në lidhje me risqet e larta ku ata ekspozojnë veten apo të tjerët prej sjelljeve të tyre të rrezikshme. Ekziston një nevojë e veçantë për të trajnuar këmbësorët, të cilët përfshihen më së shumti në aksidentet me përplasje këmbësorësh (të cilët përbëjnë rreth 30% të numrit total të vdekjeve) dhe drejtuesit e mjeteve të cilët përfshihen në drejtimin e mjetit në mënyrë agresive ose nën efektin e alkoolit, si dhe pasagjerëve të cilët nuk lidhin rripin e sigurimit. Drejtuesit e mjeteve duhet të informohen në lidhje me rrezikun që shfaqet nga sjellje të tilla nëpërmjet fushatave të dedikuara të cilat duhet të pasohen nga vlerësimet përkatëse me qëllim përcaktimin e ndikimit të arritur në lidhje me përmirësimin e sjelljes së drejtuesve të mjeteve.

Fushata periodike të sigurisë rrugore duhet të zhvillohen në intervale periodike me qëllim shtimin e ndërgjegjes publike (për të gjithë shoqërinë) në lidhje me problemet e aksidenteve rrugore. Fushatat duhet të prekin sjelljet më të rrezikshme të pjesmarrësve në trafikun rrugor. Praktikrat më të mira ndërkombëtare tregojnë se fushatat që organizohen në bashkëpunim me qeverinë, biznesin privat dhe shoqatat jo fitimprurëse, kanë një angazhim më serioz dhe japin rezultat më të mirë.

Temat kryesore të këtyre fushatave duhet të jenë:

- Drejtimi agresiv i mjetit;
- Drejtimi i mjetit nën efektin e alkoolit;
- Përdorimi i rripave të sigurimit;
- Përdorimi i helmetave;
- Sigurimi i fëmijëve në automjet;
- Dhënia rrugë kalimtarëve në vijat e bardha;
- Zbatimi i dritës së kuqe të semaforit (edhe nga këmbësorët) etj.

Fushatat duhet të organizohen në mënyrë profesionale me të gjithë elementët përkatës duke i kushtuar vëmendje të veçantë monitorimit dhe vlersimit të rezultateve. **Me qëllim që të përforcohet efekti, fushatat duhet të bashkërendojnë veprime të të gjitha institucioneve.**

Fushatat e sensibilizimit duhet të organizohen menjëherë pas miratimit të Strategjisë Kombëtare të Sigurisë Rrugore dhe duhet të vazhdojnë në mënyrë periodike.

6.3 Inxhinieria

Përmirësimi i sigurisë rrugore është një nga faktorët më të rëndësishëm në uljen e numrit të aksidenteve. Eksperiencat ndërkombëtare tregojnë që përdorimi i metodave pak të kushtueshme për përmirësimin e pikave të zeza tashmë të njohura, mund të japë një përqindje kthimi deri në 300 % ose më shumë, kështu që aktivitetet duhet të jenë një pjesë thelbësore dhe e rëndësishme për çdo lloj strategjie të sigurisë rrugore. Madje dhe përdorimi i kamerave stacionare për vëzhgimin e shpejtësisë, të instaluar në ato segmente rrugore, që janë konstatuar problematike nga policia rrugore, mund të japë qindra përqindje kthimi.

Rrugët që po ndërtohen, do të formojnë rrjetin bazë infrastrukturor të këtyre viteve të ardhshëm, kështu që është e rëndësishme që të mënjanoen ndërtimet me karakteristika të tilla, të cilat do të kthehen në problem madhor në të ardhmen.

Aksesi efektiv dhe zhvillimi i kontrolluar janë elemente të rëndësishëm për mënjanimin e zhvillimit të rrjeteve rrugore të pasigurtë dhe sistemi i detyrueshëm i auditimit të sigurisë rrugore dhe kontrolleve të tjera përbëjnë masat parandaluese për problemet rrugore.

Studimi sistematik që do t'i bëhet rrjetit rrugor ekzistues nëpërmjet Inspektimit të Sigurisë Rrugore (ISRR) do të mundësojë identifikimin dhe eliminimin e problemeve potenciale të sigurisë si dhe do të mundësojë edhe rishikimin e limiteve aktuale të shpejtësisë dhe sinjalitikës paralajmëruese e cila nuk është në nivelin e duhur.

Për shembull, ka disa pozicione ku janë instaluar shenjat dhe vijëzimet stop, por që përdoren në "kryqëzime me prioritet" duke injoruar shenjën stop. Kjo çon në mosrespektim të shenjave/vijëzimeve stop dhe duhet të bëhet një rivijëzim i këtyre pikave për t'i dalluar si "kryqëzime me prioritet" duke lënë shenjat stop vetëm atje ku nevojiten. Shenjat paralajmëruese nuk janë gjithnjë konsistente ose të vendosura në mënyrë korrekte dhe kjo mund të çojë në manovra të rrezikshme të minutës së fundit nga drejtuesit e mjeteve që ndryshojnë korsitë, duke shtuar konfliktet dhe rrezikun potencial për aksidente. Normat e shpejtësisë janë gjithashtu të pasakta për disa pozicione. Për më tepër një program me afate të përcaktuara për përmirësimin e pikave të zeza do të ndihmojë në përmirësimin e situatës së sigurisë rrugore.

6.3.1 Ruajtja e standarteve të sigurisë

Për të garantuar një progres të pranueshëm në lidhje me uljen e numrit të aksidenteve serioze, është e nevojshme të analizohet dhe përmirësohet rrjeti ekzistues rrugor si dhe projektimi dhe ndërtimi i rrugëve të reja në përputhje me Direktivën 2008/96/EC e datës 19 nëntor 2008, "Për menaxhimin e sigurisë në infrastrukturën rrugore".

Për këtë, duhet të organizohet përdorimi i mjeteve të miratuara në nivel ndërkombëtar:

- Vlersimi i ndikimit të sigurisë rrugore;
- Auditimi i sigurisë rrugore;
- Inspektimi i sigurisë rrugore;
- Analizë e hollësishme me dateje e aksidenteve.

Këto instrumente do të ndihmojnë në integrimin e sigurisë, dhe konsideratën për shpejtësi të përshtatshme në të gjitha fazat e planifikimit, projektimit dhe funksionimit të infrastrukturës rrugore. Përveç kësaj nevojitet dhe plotësimi i kuadrit ligjor për rrugët dhe rregullat e qarkullimit rrugor, për t'i bërë të detyrueshme masat e përmendura inxhinierike për sigurinë rrugore, të cilat tashmë janë të detyrueshme.

Sidoqoftë, respektimi dhe zbatimi i ligjit duhet të monitorohet vazhdimisht.

6.3.2 Përmirësime në lidhje me Manualin/Udhëzuesin e Projektimit

Udhëzuesit dhe normat aktuale në lidhje me projektimin e rrugëve, janë disa llojesh, por megjithatë, po hartohen udhëzues të rinj të cilët duhet të tentojnë një projektim të sigurtë dhe duhet të ndjekin parimet e “rrugëve vetëshpjeguese” dhe “ambiente rrugore që falin gabimet” (koncepti i Vizionit Zero).

Ka shumë rëndësi edhe zhvillimi i zgjidhjeve moderne, të sigurta dhe të standartizuara për kalime më të sigurta këmbësorësh, kalimet hekurudhore, tunelet, barrierat e mesme, ndalimet e autobuzëve, përmirësimet e hyrjeve në zonat e banimit, rrethrotullimet, kalimet e këmbësorëve dhe ato të biçikletave. Vëmëndje e veçantë duhet t'u kushtohet rrugëve dytësore. Një nga problemet madhore të rrugëve lidhet me rrugët e jashtligjeshme dytësore që intersektohen me rrugët rajonale dhe kombëtare. Ekziston nevoja e kontrollit të të gjitha rrugëve dytësore për të mbyllur rrugët e paligjshme dhe ato të rrezikshmet.

6.3.3 Përmirësimi i situatës së sigurisë rrugore për përdoruesit e dobët të rrugës

- Kalime të sigurta për këmbësorët të paktën përgjatë seksioneve të drejta të rrjetit kryesor dhe të rrugëve të tjera me volum të konsiderueshëm trafiku, ku ekzistojnë shumë këmbësorë dhe në të njëjtën kohë dhe shumë mjete të tjera bujqësore;
- Ambiente më të sigurta për kalimtarët si, mbikalime, vija të bardha, sinjalizime ose xhepa në lidhje me trafikun, veçanërisht aty ku rrugët kryesore kalojnë përmes qytetit;
- Zbatimi i masave për garantimin e kufizimeve të shpejtësisë në rrugët kryesore;
- Ndërtimi i ishujve hyrës, zvogëlimi i gjërësisë së korsive dhe medianeve në zonat e ndërtuara me qëllim mbështetjen fizike të normave të diktuar të shpejtësisë;
- Zbatimi dhe përforcimi i zonave me shpejtësi të kufizuar me 30 km/h, ose shpejtësisë kalimtare në zonat e banuara, e në qytete, si zgjidhje standarte;
- Zhvillimi i një rrjeti rrugor të sigurt për biçikletat veçanërisht në zonat e banuara që varen nga volumi i trafikut të tyre etj.

- Organizmi i një përmirësimi të sistemit të autobuzëve të shkollave duhet të merret në konsideratë. Psh. detyrimi për përdorimin e rripave të sigurimit për fëmijët dhe vendndalime të posaçme.

Masat e propozuara duhet të zbatohen gradualisht dhe hap pas hapi deri në vitin 2018

6.4 Shërbimi i Urgjencës

6.4.1 Informacion në lidhje me sjelljen e sigurtë në vendndodhjen e aksidenteve

Me përdorimin e detyrueshëm të veshjeve reflektuese në rast aksidenti ose defekti teknik duhet të përmirësohet shikueshmëria veçanërisht natën.

Të gjithë drejtuesit duhet të kenë jelekë reflektues në mjetet e tyre, të detyrueshme deri në vitin 2011.

6.4.2 Numri i telefonit të urgjencës

Duhet të përgatitet instalimi i një rrjeti telefonik emergjence "SOS". Në kohën që do të vihet në punë ky numër, të gjithë duhet të informohen për këtë. Numri unik për urgjencat nga aksidentet rrugore do të jetë "112".

6.5 Zbatimi i ligjit

Policia Rrugore aktualisht ka mungesa në pajisje, trajnim dhe burime të tjera të nevojshme për një kontroll të përfunduar sipas strategjisë së sigurisë rrugore, në lidhje me kërkesat për zbatimin e ligjit. Ekziston një nevojë urgjente për rritjen e efektivitetit të aktiviteteve të policisë rrugore dhe kjo do të kërkojë shtimin e buxhetit të tyre me një përqindje të caktuar në totalin e buxhetit të policisë së shtetit, për ta sjellë atë në linjë me buxhetet e forcave efektive policore në vende të tjera. Ai mund të reduktohet më vonë sapo policia rrugore të ketë arritur në nivelet e duhura të pajisjeve, mjeteve, fuqisë punëtore dhe trajnimit.

Sipas EU - SEETO policia rrugore në të gjitha vendet pjesëmarrëse të SEETO-s duhet të përgatisë një program pune për zbatimin e rregullave të qarkullimit rrugor në përputhje me kërkesat e BE-së (psh. "Respektimi i rregullave për një kontroll më të mirë të sigurisë rrugore në BE", Bruksel, 6 Nentor 2006).

6.5.1 Drejtimi agresiv i mjetit

Sipas informacionit nga policia rrugore, tejkalimi i shpejtësisë dhe drejtimi i mjetit në mënyrë agresive janë shkak kryesor i aksidenteve rrugore të shkaktuar nga drejtuesit e mjeteve. Duhet të përmendet fakti që në shumicën e rasteve të aksidenteve, përveç shpejtësisë, faktorë të tjerë kontribues kanë patur ndikimin e tyre në to. Por, nuk ka aspak dyshim që zgjedhja e një shpejtësie të përshtatshme sipas kushteve të trafikut dhe respektimi i normave të shpejtësisë do të ndihmojë në uljen e pasojave dhe vetë numrit të aksidenteve.

Masa konkrete policore të cilat duhet të ndërmerren dhe të jenë intensive janë:

- Instalimi i kamerave stacionare veçanërisht në zonat urbane dhe në kryqëzimet me rrezikshmëri të lartë, hap pas hapi deri në vitin 2013;
- Instalimi i kamerave në përputhje me parimet “kontroll seksioni” duhet të përdoren sidomos në seksionet rrugore me rrezikshmëri të lartë dhe në të gjithë rrjetin Trans European, hap pas hapi deri në vitin 2015. Kjo ka të bëjë dhe me masat në lidhje me shpejtësitë mesatare në distancë;
- Instalimi i njësive të lëvizshme me kamera të shpejtësisë me mundësinë e penalizimit të drejtuesve të mjeteve në moment;
- Futja e ngadalësuesve të trafikut;
- Përgjegjësi e qartë për zotëruesit e mjeteve në rast të shkeljeve të rregullave të qarkullimit;
- Policia duhet të ndjekë një politikë “tolerancë zero” etj.

6.5.2 Drejtimi i mjetit nën ndikimin e alkoolit

- Duhet të kryhet një punë më e madhe në lidhje me drejtimin e mjetit nën ndikimin e alkoolit. Pas çdo aksidenti serioz duhet të kryhet dhe të raportohet hetimi në lidhje me ndikimin e alkoolit apo drogave në aksident;
- Duhet të organizohen njësi të lëvizshme për të realizuar kontrole të befasishme në trafik. Policia duhet të ketë të drejtën e marrjes në moment të lejes për drejtimin e mjetit;
- Legjislacioni mbi trafikun duhet të ndryshohet në lidhje me përqindjen e përqëndrimit të alkoolit në gjak. Në të ardhmen limiti alkoolit në gjak, duhet të jetë 0,2 deri 0,3 mg/liter për të gjithë drejtuesit e mjeteve dhe 0,00 mg/liter për drejtuesit e rinj për dy vitet e para.

Ndryshimet e nevojshme në legjislacion për prezantimin e këtyre masave duhet të bëhet menjëherë pasi të miratohet Strategjia Kombëtare e Sigurisë Rrugore (SKSRr)

6.5.3 Përdorimi i rripave të sigurimit, helmetave dhe sediljeve për fëmijët

Rripat e sigurimit janë një mënyrë efektive për reduktimin e vdekjeve dhe plagosjeve të rënda për pasagjerët. Bazuar në shumë studime të ndryshme efekti i reduktimit të plagosjeve vlerësohet të jetë rreth 30% për plagosjet e rënda dhe rreth 50% për vdekjet.

Sediljet dhe lidhjet përkatëse për fëmijët janë një metodë efikase në reduktimin e vdekjeve dhe plagosjeve për fëmijët gjatë aksidenteve rrugore. Lidhjet e fëmijëve kanë për qëllim kryesor mbrojtjen e fëmijës në rast përplasjeje. Shansi për të humbur jetën apo për t'u plagosur është rreth 7 herë më i lartë në rastet kur fëmijët nuk janë të lidhur. Mbatja e fëmijëve të palidhur dhe në ndenjësën e parë duhet të ndalohet dhe të penalizohet.

Për të mënjanuar dëmtimet në kokë në rast aksidentesh të motoçiklistëve, përfshirë dhe përdoruesit e triçiklave dhe pasagjerëve të tyre, duhet të kërkohet përdorimi i helmetave si brënda edhe jashtë zonave të banuara.

Për të arritur objektivin e një përdorimi më të lartë të këtyre pajisjeve në fushën e kontrollit të policisë duhet të ndërmerren hapat e mëposhtme:

- Kontrolle intensive të befasishme në trafik dhe aplikimi i gjobave në rast të mospërdorimit të rripave të sigurimit. Rripat e sigurimit duhet të përdoren në të gjitha sedilet e makinave të vogla dhe furgonëve, përfshirë dhe kamionët apo mjetet e tipeve të tjera;
- Kontrolle intensive të befasishme në trafik për përdorimin e helmetave nga drejtuesit e motoçikletave dhe pasagjerëve të tyre;
- Ndryshime ligjore për të kërkuar një përdorim të detyrueshëm të ndenjësive dhe lidhjeve përkatëse për fëmiët. Kjo duhet të jetë në përputhje me kërkesat teknike të Direktivës Europiane 2003/20/EC.

6.5.4 Instalimi i një sistemi kombëtar pikësh penalizuese

Futja e sistemit kombëtar të pikëve penalizuese ka patur shumë sukses në vënde të ndryshme të Europës. Në disa vënde është arritur ulja e numrit të aksidenteve me anën e këtij sistemi. Ky sistem ka sukses veçanërisht për arësyen që penalizon pikërisht drejtuesit e mjeteve që shkelin rregullat në mënyrë të përsëritur. Do të kishte efekt edukativ në se do të kërkonte trajnim të mëtejshëm me qëllim rikuperimin e pikëve të humbura. Disiplina e drejtuesve të mjeteve do të shtohet ndjeshëm edhe nga fakti që autoritetet përkatëse do të kenë të drejtë të revokojnë lejen e drejtimit pas përsëritjeve të shkeljeve.

Për këtë si vënd pjesëmarrës i SEETO-s duhet të prezantohet sistemi i pikëve penalizuese deri në vitin 2015.

6.6 Organizimet institucionale

Për të patur një progres të qëndrueshëm të sigurisë rrugore në nivel kombëtar, rekomandohet prezantimi i një administrate të qartë drejtuese për bashkërendimin e punës së sigurisë rrugore dhe dhënien e një roli të pavarur.

Pas krijimit të kapaciteteve administrative, hapi tjetër ka të bëjë me përgatitjen dhe adoptimin e dokumentave strategjike në të gjitha nivelet (nga niveli qendror në atë lokal).

Gjithashtu ekziston nevoja e trajnimit dhe pajisjes me mjetet e nevojshme të të gjithë ekspertëve lokale nga fusha të ndryshme të sigurisë rrugore – administrata e rrugëve, policia rrugore, shërbimet shëndetësore, shërbimet e urgjencave dhe zjarrfikses.

Masat duhet të prezantohen të paktën deri në vitin 2011.

6.6.1 Përmirësim i strukturës së organizimit

Roli i Komitetit Ndërmintor për Sigurinë Rrugore duhet të fuqizohet.

Autoriteti Rrugor Shtetëror (ARSH) duhet të forcojë sektorin e sigurisë rrugore me njohuri të mira në projekte rrugësh, planifikim trafiku, planifikim të përmirësimit të pikave të zeza, ASRr dhe ISRr.

6.6.2 Përmirësimi i edukimit dhe përgatitjes së drejtuesve të mjeteve

Sistemi ekzistues i paisjes me leje drejtimi të drejtuesve të mjeteve duhet të përmirësohet dhe harmonizohet në përputhje me praktikën më të mirë në Bashkimin Europian. Baza për këtë amendim duhet të jenë Direktivat e BE -së mbi lejet e drejtimit.

Objektivi i harmonizimit duhet të arrihet të paktën për:

- Kategorizimin e lejeve për drejtim mjeti;
- Kushtet për lëshimin e lejeve të drejtimit, mosha minimale për kategoritë e ndryshme
- Testet;
- Drejtuesit profesionistë (edukimi bazë dhe shtesë);
- Standartet minimale të gjëndjes fizike dhe mendore;
- Minimizimi i mundësive për sjellje korruptive;
- Një kod i autoskollës i treguar në lejen e drejtimit të automjetit.

Masat duhet të prezantohen të paktën deri në vitin 2015.

6.6.3 Përmirësimi i inspektimit teknik të mjeteve dhe rimorkjove.

Të dhënat statistikore të viteve të fundit, kanë treguar se rreth 2% e aksidenteve kanë ndodhur për shkak të difekteve teknike. Për këtë arsye duhet të merren masa për të përmirësuar inspektimin teknik të mjeteve në përputhje me Direktivat e BE-së.

Legjislacioni shqiptar është në përputhje me keto Direktiva.

7. PERGJEGJËSITË (marrë nga Strategjia Rajonale e Sigurisë Rrugore)

“Çdo pjestar i SEETO-s ka përgjegjësi për zbatimin e Strategjisë Kombëtare për Sigurinë Rrugore ose për ndjekjen e një Programi Kombëtar për Sigurinë Rrugore e cila do të mundësojë realizimin e qëllimeve të vendosura në këtë Strategji.

Qeveria e çdo vëndi pjesmarrës të SEETO-s, duhet të miratojë të gjitha dokumentat e nevojshme për Sigurinë Rrugore dhe të japë mbështetje cilësore (politike dhe financiare) brënda dy viteve të ardhshëm.

Edhe nëse Qeveria është në fazën e parë të përgjegjësisë për sigurinë rrugore, është me rëndësi që të realizohet konstituimi i saj si një përgjegjësi e ndarë ndërmjet palëve të interesuara dhe madje dhe vetë qytetarëve. Kjo do të thotë që e gjithë shoqëria duhet të mobilizohet në luftën kundër aksidenteve rrugore, dhe të gjithë qytetarët janë përgjegjës”.

8. MONITORIMI DHE RAPORTIMI

Suksesi i përgjithshëm i Strategjisë Kombëtare të Sigurisë Rrugore do të vlerësohet kundrejt kritereve të mëposhtme:

- Impakti në trafik në lidhje me reduktimin e shpejtësisë mesatare ;
- Monitorim i përdorimit të rripave të sigurimit;
- Monitorim i drejtimit nën efektin e pijeve alkoolike;
- Monitorim i sjelljes agresive; duke përfshirë goditjet nga pas, kalimi me të kuqe, ndryshimi i shpeshtë i korsive në trafik të dendur;
- Monitorim i drejtuesve kundrejt prioritetit të kalimtarve;
- Monitorim i mjeteve tregtare kundrejt shkeljeve;
- Reduktim i vdekjeve dhe shkallës së fataliteteve në raport me numrin e popullsisë dhe të mjeteve.

“Në nivel Rajonal, Zyra e SEETO-s, duhet të monitorojë situatën e përgjithshme të Sigurisë Rrugore në të gjitha vëndet pjesëmarrëse dhe të bëjë raporte bazë vjetore, me rekomandime të përgjithshme për të gjithë pjesëmarrësit. Për këtë detyrë, Grupi i Sigurisë Rrugore do të japë mbështetjen e duhur. Zyra e SEETO-s duhet të mundësojë transferimin e praktikave më të mira tek të gjithë shtetet anëtare, nëpërmjet konferencave dhe seminareve si dhe bashkëpunimin e drejtëpërdrejtë të ekspertëve rajonalë të sigurisë rrugore”.

Në Shqipëri KNSRr-ja nëpërmjet sekretarisë teknike do të monitorojë të dhënat e trafikut dhe aksidenteve, të dhëna me referime, gjoba etj dhe të bëjë raport të detajuar vjetor mbi situatën dhe progresin e sigurisë rrugore.

Një kopje e Raportit Vjetor duhet të dergohet dhe në zyrat perkatëse të UNECE –s dhe EU –SEETO -s.

9. PERMBLEDHJE DHE AFATE

9.1 Kalendar i propozuar për zbatimin e masave

Kjo Strategji dhe Plani i Veprimit i detajuar ka cilësuar veprime specifike të nevojshme për të ngadalësuar dhe ndaluar trendin në ngjitje të aksidenteve. Kur kjo të arrihet atëherë duhen reduktuar sistematikisht aksidentet me vdekje vit pas viti derisa Shqipëria të ketë një raport të vdekjeve të ngjashme me vëndet e BE-së.

Suksesi mund të arrihet në se të gjithë institucionet bashkëpunojnë plotësisht dhe pa komplekse për të kryer pjesën e tyre në këtë plan Veprimi dhe në se ka burime të nevojshme për të forcuar kapacitetet e agjensive kryesore qeveritare për të zbatuar iniciativa të caktuara dhe të propozuara.

Aktualisht numri në rritje i aksidenteve dhe fataliteteve është alarmues dhe në fund të fundit nuk duhet të jetë i pranushëm për Shqipërinë dhe mbarë Rajonin. Një sistem funksional transporti duhet të ofrojë cilësi pa nevojën për të numëruar aksidentet në bazë ditore.

Strategjia është një sistem kryesor dhe sistematik për uljen e numrit të aksidenteve. Prandaj, ajo duhet të adoptohet dhe integrohet në të gjithë legjislacionin dhe dokumentacionet e tjera të nevojshme. Të gjitha instrumentat e sugjeruara duhet të përdoren dhe monitorohen.