



ISBN 978-9928-210-10-4

ISSN 2413-1334

Konferenca e IV-të Shkencore Ndërkombëtare

VËLLIMI I PARË



Policimi dhe **SIGURIA**

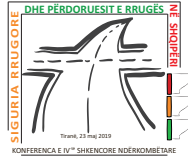
Siguria rrugore dhe përdoruesit
e rrugës në Shqipëri

MAJ
2019

PROCEEDINGS
Botim i Akademisë së Sigurisë, Tiranë 2019



POLICIMI DHE SIGURIA
AKADEMIA E SIGURISË



KONFERENCA E IV-të NDËRKOMBËTARE

Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri

PROCEEDINGS

Vëllimi I

Botimi u financua nga SHELL



© - Akademia e Sigurisë, Tiranë.

Të gjitha të drejtat e botimit dhe ribotimit janë të Akademisë së Sigurisë. Asnjë material nuk mund të riprodhohet, kopjohet, ripublikohet, modifikohet, shpërndalet apo shitet në asnjë mënyrë, i plotë apo pjesë të tij në formë elektronike apo në letër, pa autorizimin e shkruar të Akademisë së Sigurisë. Përdorimi i materialeve të kësaj reviste, pa autorizim, përbën shkelje penale të së drejtave të autorit.

Akademia e Sigurisë zotëron liri akademike dhe respekton detyrimet ligjore të përcaktuara shprehimisht në ligjin për Policinë e Shtetit dhe Arsimin e lartë si dhe të gjitha aktet e tjera ligjore që janë të detyrueshme për institucionet publike. Pikëpamjet e shprehura në revistën "Policimi dhe Siguria", janë të autorëve dhe nuk pasqyrojnë qëndrim zyrtar të Akademisë së Sigurisë. Autorët e publikimeve në revistën "Policimi dhe Siguria" gëzojnë liri të plotë akademike, me kushtin e vetëm që kur shkruajnë, ata të zbatojnë të gjithë legjislacionin përkatës si të komunikimit edhe atë profesional, i cili nuk cenon të drejtat e ndryshme. Autorët janë të vetëdijshëm dhe mbajnë përgjegjësi individuale lidhur me problemet e plagjiaturës. Çdo shkelje në këtë drejtim i ngarkon ata me përgjegjësi sipas ligjeve në fuqi.

CIP Katalogimi në botim BK Tiranë

Akademia e Sigurisë

Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri :
konferenca e IV-ët ndërkombëtare : proceedings / AS.

- Akademia e Sigurisë, 2019

V.1. 235 f. ; 165X240cm.

ISBN 978-9928-210-10-4

1.Transporti rrugor 2.Trafiku rrugor 3.Siguria
4.Aksidente 5.Rregulla të qarkullimit
6.Konferenca 7.Shqipëri

351.81(062)
656.1/.5.05 (062)

NR **15**
MAJ
2019

BORDI EDITORIAL

Kryetari i Bordit

Dr. Xhavit SHALA

Anëtarët e Bordit

Prof. Dr. Ilirjan MANDRO

Prof. Dr. Ismet ELEZI

Prof. Dr. Irakli KOÇOLLARI

Prof. Dr. Giovanni ARCUDI

Prof. Dr. Laura TAFARO

Prof. Asc. Dr. Snezana MOJSOSKA

Prof. Asc. Dr. Bejtush GASHI

Prof. Asc. Dr. Ferdinand ELEZI

Prof. Asc. Dr. Idriz HAXHIJA

Dr. Frank HARRIS

Dr. Albert HITOALIAJ

Redaktor shkencor
Dr. Albert HITOALIAJ

Punimet grafike
MP Andi OSMANI

Realizimi teknik
Qendra Kërkimore Shkencore,
Akademia e Sigurisë

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

AKADEMIA E SIGURISË
ISBN 978-9928-210-10-4
ISSN 2413 - 1334

KONFERENCA E IV-të SHKENCORE NDËRKOMBËTARE
“Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri”

Komiteti shkencor/ Scientific Committee

Kryetar i Bordit/Chair

Prof. Dr. Ismet ELEZI
Kriminolog

Anëtarët/Members

Prof. Dr. Xhovani ARCUDI

Profesor, Universiteti i Romës “Tor Vergata”, Itali.

Prof. Dr. Vasilika HYSI

Kriminologe, ligjvënëse.

Prof. Dr. Ilirjan MANDRO

Dekan i Fakultetit të Sigurisë dhe Hetimit, Akademia e Sigurisë.

Prof. Dr. Irakli KOÇOLLARI

Universiteti “Aleksandër Moisiu” Durrës.

Prof. Dr. Laura TAFARO

Profesor, Universiteti i Barit, Itali.

Prof. Dr. Kseanela SOTIROFSKI

Rektore e Universitetit “Aleksandër Moisiu”, Durrës.

Prof. Dr. Emiljano GIARDINA

Profesor, Universiteti i Romës “Tor Vergata”, Itali.

Prof. Dr. Ethem RUKA

Rektor, Kolegji i Lartë Universitar “Luarasi”.

Prof. Asc. Dr. Odhise KOÇA

Shef Departamenti, Universiteti Politeknik i Tiranës.

Prof. Asc. Idriz HAXHIAJ

Drejtor i Drejtorisë së Politikave dhe Strategjive të Rendit e Sigurisë Publike, Ministria e Brendshme.

Prof. Asc. Ferdinand ELEZI

Prokuroria e Apelit, Durrës, Anëtar.

Dr. Bilbil MEMAJ

Drejtori/Rektori i Akademisë së Sigurisë.

Dr. Xhavit SHALA

Drejtor/Qendra Kërkimore Shkencore, Akademia e Sigurisë.

Dr. Frank HARRIS, MSc, D.Crim.J.,

University of Portsmouth.

Z. Ismail SMAKIQI

Drejtor i Përgjithshëm i Akademisë së Kosovës për Siguri Publike.

Dr. Albert HITOALIAJ

Shefi i sektorit të botimeve, QKSH, Akademia e Sigurisë, Tiranë.

Prof. Asc. Dr. Bejtush GASHI

Dekan i Fakultetit të Sigurisë, Akademia e Kosovës Për Siguri Publike.

Prof. Asc. Dr. Shkëlqim GJEVORI

Drejtor i Institutit të Transporteve.

AKADEMIA E SIGURISË
ISBN 978-9928-210-10-4
ISSN 2413 - 1334

KONFERENCA E IV-të SHKENCORE NDËRKOMBËTARE
"Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri"

Komiteti organizator/Organizational Committee

Kryetari/Chair

Dr. Bilbil MEMAJ, Drejtori/Rektori i Akademisë së Sigurisë.

Zëvendëskryetari

Dr. Xhavit SHALA, Drejtori i Qendrës së Kërkimeve Shkencore, Akademia e Sigurisë

Anëtarët/Members

Prof. Asc. Dr. Elton NOTI

Zëvendësrektor, Universiteti "Aleksandër Moisiu" Durrës

Z. Rohan D'SOUZA

Drejtor për Shqipërinë i SHELL, përfaqësues ligjor

Z. Malfor NURI

Drejtor për Shqipërinë i Trans Adriatic Pipeline (TAP)

Dr. Artur BEU

Oficer Kontakti i Policisë së Shtetit në Itali

Msc. Drejtues Mitat TOLA

Drejtori i Policisë Rrugore

Msc. Gazmend BEJTJA

Përfaqësues i Organizatës Botërore të Shëndetësisë (OBSh), Tiranë

Msc. Artur KATUÇI

Kryqi i Kuq Shqiptar

MSc. Bilbil DERVISHI

Akademia e Sigurisë, Tiranë

Msc.Ing. Shkëlqim GRUDA

Drejtorja e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor, DPSHTRR

Koordinatorët / Coordination

Msc. Anisa AGASTRA

Koordinatore e përgjithshme, Qendra Kërkimore Shkencore, Akademia e Sigurisë

Dr. (proc.) Gjon VORFI

Koordinator, Qendra Kërkimore Shkencore, Akademia e Sigurisë

MP. Andi OSMANI

Koordinator, Qendra Kërkimore Shkencore, Akademia e Sigurisë

Redaktor shkencor

Dr. Albert HITOALIAJ, Qendra e Kërkimeve Shkencore, Akademia e Sigurisë.

Punimet grafike

MP. Andi OSMANI, Qendra e Kërkimeve Shkencore, Akademia e Sigurisë.

Realizimi teknik: Qendra e Kërkimeve Shkencore, Akademia e Sigurisë

© Akademia e Sigurisë, Tiranë 2019



**AKADEMIA E SIGURISË
QENDRA KËRKIMORE SHKENCORE**

KONFERENCA E IV-të SHKENCORE NDËRKOMBËTARE
SIGURIA RRUGORE DHE PËRDORUESIT E RRUGËS NË SHQIPËRI

Në bashkëpunim me:

Universitetin Politeknik të Tiranës, Universitetin "Aleksandër Moisiu" Durrës, Kolegjin Universitar "Luarasi",
Akademinë e Kosovës për Siguri Publike,

dhe me mbështetjen e:

SHELL Albania, Trans Adriatic Pipeline (TAP) Albania, Organizatës Botërore të Shëndetësisë (OBSh),
Drejtorisë së Policisë Rrugore, Kryqit të Kuq Shqiptar, Vespa Club Bari, Institutit të Transportit Rrugor dhe
Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor (DPSHTRR),

Akademia e Sigurisë, organizon
konferencën e IV-të shkencore ndërkombëtare: Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri

23 maj 2019, Tiranë



Trans Adriatic
Pipeline



World Health
Organization



Përmbajtja

SESIONI I PARË

Siguria rrugore si pjesë e rëndësishme e sigurisë publike
Kërkime shkencore e analiza profesionale

Mr. John ABBOTT

The Road to goal zero. Why road safety matters to Shell. 17

MSc. Majlinda MISHAXHIU, Znj. Diana SINOJMERI

Road safety – TAP Experience, risks and mitigations taken. 28

Dr. Xhavit SHALA

Siguria rrugore në Shqipëri mes realitetit dhe perceptimit. 44

Ing. Pasquale MAURELLI, Ing. Alessia IANNUZZI

The role of the technical reconstructor. Analysis and quality of the data collected. 100

Prof. Gentiana QIRJAKO, Dr. Luan NIKOLLARI,

Dr. Dorela VASHA, Dr. Rudina ÇUMASHI

Aksidentet rrugore në Shqipëri (2009-2017), një çështje shqetësuese e Shëndetit Publik. ... 114

Dr. Artur BEU, Msc. Maurizio DE PASQUALE

Teknologjia e gomave të automjeteve dhe siguria rrugore. 130

Prof. Asc. Dr. Shkëlqim GJEVORI

Roli i auditim-inspektimit në sigurinë rrugore. 142

SESIONI I DYTË

Hetimi, legjislacioni shqiptar dhe veprimtaria policore për sigurinë dhe
aksidentet rrugore

Dr. (proces), Msc. Visar BAXHUKU, Dr. Odhisea KOÇA,

Msc. Alishukri SHKODRA, Msc. Visar ÇEKIÇI

Shkaqet e aksidenteve me fatalitet në Kosovë. 150

Msc. Ing. Ferhat HYSA, Msc. Besnik SHEHAJ

Autoshkolla e Policisë së Shtetit. 166

Msc. Ing. Shkëlqim GRUDA, Ing. Astrit NASUFI

Përgatitja e drejtuesve të mjeteve në Shqipëri në kuadër të direktivave të BE-së. 178

MSc. Ali YZEIRI

Analizë krahasuese e aksidenteve në vend për vitet 1992-2018. 190

MSc. Dritan ZOTO

Veçoritë e këqyrjes së vendit të ngjarjes në ngjarjet në autotransport. 204

Dr. Xhevdet KOPANI

Roli i sigurimit të mjeteve motorike për rritjen e sigurisë rrugore. 214

Abstraktet në anglisht / Abstracts. 226



**KONFERENCA E IV-të SHKENCORE NDËRKOMBËTARE
SIGURIA RRUGORE DHE PËRDORUESIT E RRUGËS NË SHQIPËRI**
maj 2019, Tiranë

Akademia e Sigurisë, në bashkëpunim me Universitetin Politeknik të Tiranës, Universitetin "Aleksandër Moisiu" Durrës, Kolegjin Universitar "Luarasi", Akademinë e Kosovës për Siguri Publike, si dhe me mbështetjen e SHELL Albania, TAP Albania, OBSH, Drejtorisë së Policisë Rrugore, Kryqit të Kuq Shqiptar, Institutit të Transportit Rrugor dhe DPSHTRR, organizoi me datën 23 maj 2019 konferencën e IV-të shkencore ndërkombëtare me titull "Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri".

Akademikë, profesionistë, ekspertë, nga brenda e jashtë vendit, studentë e punonjës të Policisë së Shtetit dhe të institucioneve publike e private që shprehën interes morën pjesë në punimet tyre në këtë konferencë.

Në Shqipëri, efektiviteti i sigurisë rrugore përbën një ndër sfidat kryesore në rang kombëtar në fushën e sigurisë. Si një vend në zhvillim, vendi ynë rezultoi të jetë vend me probleme në fushën e sigurisë rrugore, krahasuar me vendet e zhvilluara dhe aksidentet rrugore regjistrojnë shifra më të larta sesa në ato vende.

Me qëllim nxitjen e debateve, diskutimeve dhe bashkëpunimeve profesionale e akademike, Qendra Kërkimore Shkencore në Akademinë e Sigurisë, duke u bazuar në problematikën e sigurisë rrugore në vend dhe prioritetet e Policisë së Shtetit për vitin 2019 dhe jo vetëm, organizoi konferencën shkencore me titull "Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri". Në këtë konferencë morën pjesë profesionistë, ekspertë e studiues, të cilët prezantuan kërkimet e tyre shkencore në këtë fushë si dhe diskutuar dhe ndanë mendimet, eksperiencat e praktikave rreth problematikës së sigurisë rrugore në vendin tone dhe më gjerë, duke përfshirë dhe jo vetëm, infrastrukturën rrugore ,

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*
« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

mjetet dhe përdoruesit e rrugës.

Në kuadrin shkencor kjo konferencë u shërben institucioneve, programeve, agjencive, dhe ekspertëve për të nxitur debate konstruktive për konceptin e sigurisë rrugore, rreziqet që parashtrihen në Shqipëri dhe masat e nevojshme për të parandaluar dhe reduktuar sa më shumë dhe në mënyrë efektive numrin e aksidenteve rrugore, në bazë të bashkëpunimit gjithëpërfshirës të institucioneve dhe shoqërisë shqiptare.

Objekti kryesor i arritur i kësaj konference ishte paraqitja e analizave e prognozave gjithëpërfshirëse për sigurinë rrugore në Shqipëri, nëpërmjet punimeve profesionale me karakter shkencor dhe zhvillimi i debateve konstruktive rreth kushteve nxitëse, perceptimeve e veçorive të aksidenteve rrugore në shkallë vendi, si dhe rekomandimeve për politika, strategji, plane veprimi, praktika e bashkëpunime, në shërbim të institucioneve përgjegjëse dhe të një policimi efektiv.

Qëllimi i konferencës ishte që nëpërmjet punimeve të thelluara kërkimore shkencore të situatës së sigurisë dhe aksidenteve rrugore në vend, duke përfshirë: problemet në infrastrukturën rrugore, rregullimin, gjendjen e mirëmbajtjen e rrugëve; problemet në mirëmbajtjen e infrastrukturës së automjeteve; sinjalistikën rrugore, ndriçimin, semaforët, etj; veçoritë e sjelljes së përdoruesve shqiptarë të rrugës; perceptimin e sigurisë rrugore nga qytetarët shqiptarë; funksionimit të shërbimeve të policisë rrugore në Policisë së Shtetit, të shërbimeve të emergjencës e të atyre ndihmëse; praktika të punëve të OJF-ve apo forumeve të ndryshme për këtë çështje, e të tjera, të ndihmojë në evidentimin e strategjive, planeve gjithëpërfshirëse të veprimit, masave dhe organizimit të punës së domosdoshme parandaluese për një siguri rrugore më të mirë.

Konferenca i filloi punimet me seancën plenare ku dhe u bënë përshëndetjet e të ftuarve VIP. Konferencën e përshëndetën dhe zëvendëskryetarja e Kuvendit të Shqipërisë Prof. dr. Vasilika Hysi dhe ministri i Brendshëm dr. Sandër Lleshaj.

Më pas konferenca i zhvilloi punimet në katër sesione paralele. Sesioni i I-rë: Siguria rrugore si pjesë e rëndësishme e sigurisë publike. Kërkime shkencore e analiza profesionale; sesioni i II-të: Hetimi, legjislacioni shqiptar dhe veprimtaria policore për sigurinë dhe aksidentet rrugore; sesioni i III-të: Analiza teknike të infrastrukturës rrugore dhe mjeteve rrugore në Shqipëri dhe sesioni IV: Kultura e sjelljes së përdoruesve të rrugës dhe roli i edukimit qytetar në sigurinë rrugore. Në përfundim të katër sesioneve paralele u zhvillua sesioni i përbashkët përmbyllës ku u dhanë ku u bënë diskutimet përmbyllëse dhe u dhanë përfundimet dhe rekomandimet e konferencës.

Konferenca e IV-të Ndërkombëtare e Akademisë së Sigurisë me temë "Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri" arriti të bashkojë njëzëri akademikët, shkencëtarët, profesionistët dhe ekspertët e fushave të sigurisë rrugore e jo vetëm, duke ndarë eksperiencat, praktikat, punimet shkencore dhe gjetjet për të gjitha aspektet gjithëpërfshirëse të fushës së sigurisë rrugore. Konferenca përmbushi qëllimin dhe objektivat e saj.

Konferenca u organizua në katër sesione:

Sesioni I. Siguria rrugore si pjesë e rëndësishme e sigurisë publike. Kërkime shkencore e analiza profesionale, me nënçështje si:

Siguria rrugore si pjesë e rëndësishme e sigurisë publike.

Prirjet dhe treguesit e sigurisë rrugore.

Faktorët kritikë për efektivitet të sigurisë rrugore në Shqipëri.

AKADEMIA E SIGURISË

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Strategji dhe programe veprimi për sigurinë rrugore në Shqipëri dhe në Europë.
Praktika të huaja për përmirësim të sigurisë në rrugë dhe për parandalim e reduktim të aksidenteve rrugore.

Veçoritë e aksidenteve rrugore në botë, Europë, vendet fqinje e Shqipëri: analizë kronologjike e krahasuese.

Niveli i rrezikshmërisë së sigurisë dhe aksidenteve rrugore në Shqipëri.

Analizë e dukurisë së sigurisë rrugore në Shqipëri.

Profil-ngjarja e aksidenteve rrugore në Shqipëri: Detaje dhe veçori.

Roli i sinjalistikës rrugore, ndriçimit, semaforëve, tabelave, etj: situata aktuale dhe rekomandimet për përmirësim.

Analizë e ndikimit të aksidenteve rrugore në aspektin ekonomik dhe në mirëqenien e një kombi.

Roli i kompanive të sigurimit në efektivitetin e sigurisë rrugore në vend.

Rëndësia e kushteve atmosferike në nxitjen e aksidenteve rrugore.

Analizë e barrierave të sigurisë rrugore në vendin tonë.

Sesioni II. Hetimi, legjislacioni shqiptar dhe veprimtaria policore për sigurinë dhe aksidentet rrugore, me nënçështje si:

Legjislacioni shqiptar për sigurinë dhe aksidentet rrugore dhe roli i tij.

Analizë krahasuese mes legjislacionit shqiptar e atij të huaj për sigurinë rrugore.

Kodi rrugor në Shqipëri, ndryshime e risi.

Platformat funksionale dhe në planifikim nga Shërbimet e Policisë Rrugore në fushën e sigurisë e aksidenteve rrugore.

Masat administrative dhe dënimet për përdoruesit e rrugës të përfshirë në aksidente rrugore: Praktika shqiptare e të huaja.

Hetimi i ngjarjeve të aksidenteve rrugore: gjobat e dënimet për përdoruesit e rrugës.

Praktika të tjera të ndjekjes së çështjeve të sigurisë rrugore në Shqipëri në lidhje me trajtimin e përdoruesve të rrugës.

Shërbimet policore aktuale për ruajtjen e sigurisë në rrugë: risi dhe rekomandime.

Metoda dhe puna parandaluese e policisë rrugore: nevojat për bashkëpunim.

Analiza, plane veprimi e praktika ndër vite nga Policia Rrugore për parandalim e reduktim të numrit të aksidenteve në vend.

Sesioni III. Analiza teknike të infrastrukturës rrugore dhe mjeteve rrugore në Shqipëri, me nënçështje si:

Masa inxhinierike dhe standarde për rrugët e mjetet rrugore.

Karakteristika të rrugëve në Shqipëri sipas llojit të tyre në aspektin inxhinierik dhe predispozita të aksidenteve.

Veçoritë e rrugëve në zona të ndryshme të Shqipërisë dhe predispozita për aksidente.

Zonat e "Pikave të zeza" në Shqipëri: analizë, arsyetime dhe rekomandime për përmirësim.

Zhvillimi i transportit publik dhe ndikimi në sigurinë rrugore në vend.

Planimetri rrugore që synojnë reduktimin e aksidenteve rrugore.

Ndikimi dhe problematikat e infrastrukturës rrugore, gjendjes, mirëmbajtjes e ndërtimit të rrugëve në aksidentet e sigurinë rrugore.

Efektiviteti i ndërtimit të rrugëve për biçikleta.

Kujdesi në mirëmbajtjen e automjeteve: rregullat, ligjet, parimet dhe rekomandimet për përmirësim.

Sesioni IV. Kultura e sjelljes së përdoruesve të rrugës dhe roli i edukimit qytetar në sigurinë rrugore, me nënçështje si:

Kultura e respektimit të rregullave të qarkullimit rrugor në Shqipëri.

Aplikimi i "Vizionit Zero" në Shqipëri.

Arsimi publik dhe ndërgjegjësim i përdoruesve të rrugës.

Niveli i rrezikut të sigurisë rrugore dhe opinionit publik për këtë dukuri.

Veçoritë e sjelljes së përdoruesve shqiptarë të rrugës: krahasime me përdorues rrugë në botë.

Tendencat e qytetarëve për të zbatuar/ose jo rregullat e qarkullimit rrugor.

Problematika e statistika për aksidentet rrugore tek grupmoshat e reja.

Praktika të huaja dhe shqiptare për ndërgjegjësim dhe informim të përdoruesve të rrugës dhe publikut.

Faktorët nxitës që çojnë përdoruesit e rrugës drejt aksidenteve rrugore.

Strategji e plane veprimi për fushata ndërgjegjësimi për sigurinë rrugore.

Edukimi, trajnimi dhe liçensimi i drejtuesve të mjeteve në Shqipëri dhe funksionimi i sistemeve të tilla në Europë e botë.

Procesi i përgatitjes/testimit të drejtuesve të mjeteve ndër vite: problematika e rekomandime.

Analiza psikosociale të sjelljes së përdoruesve të rrugës.

Kurikulat mësimore dhe edukuese për sigurisë rrugore, respektimin e rregullave të qarkullimit rrugor, etj: Programet ekzistuese, problematikat dhe evidentimi i nevojave për programe të reja.

Shërbimet e urgjencës dhe shërbimet ndihmëse në rastet e aksidenteve rrugore: problematika dhe veçori.

Shëndeti dhe aksidentet rrugore: statistika, analiza dhe rekomandime.

Kultura e këmbësorëve në rrugët e Shqipërisë.

Vendosja dhe integrimi i programeve mësimore në shkolla: procesi dhe rekomandime.

Niveli i sensibilizimit të qytetarëve, drejtuesve të mjeteve e këmbësorëve për respektimin e sigurisë në rrugë: projekte e fushata ekzistuese dhe rekomandime.

Analizë e shpejtësisë, parakalimeve në rrugë dhe përdorim të drogës/alkoolit nga drejtuesit e mjeteve ndër vite në Shqipëri.

"Mosnjohje VS mosrespektim i sinjalistikës rrugore nga përdoruesit shqiptarë të rrugës.

Pjesëmarrja në konferencë

Pjesëmarrja ishte e hapur për akademikë, profesionistë, ekspertë, studentë e punonjës nga Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Ministria e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale, Ministria e Arsimit, Sportit dhe Rinisë, Ministrisë së Brendshme, Policisë së Shtetit, Akademisë së Sigurisë, Autoritetit Rrugor Shqiptar, Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor, Sektorëve për sigurinë rrugore në bashkitë e qyteteve, Institutit të Shëndetit Publik, Kompanive të Sigurimit, Universiteteve, Akademive, Fakulteteve, Instituteve, OJF-ve, medieve dhe grupe të tjera interesi në këtë fushë.

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

**« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »**



~ Sesiioni I ~

Siguria rrugore si pjesë e rëndësishme e sigurisë
publike. Kërkime shkencore e analiza profesionale



THE ROAD TO GOAL ZERO

This **guidance** has been designed to support everyone working for Shell – employees and contractors – to instill the behaviours that achieve **Goal Zero on the road**.

Whether you are a driver, passenger or supervisor, the following pages make clear Shell's expectations on road safety, while providing simple approaches for you to eliminate incidents on your journey. Use it to remind yourself what a difference you can make and how you can contribute to everyone (you, your colleagues, your family and friends) having a safe travel experience.





Road incidents are the single largest cause of fatalities in the oil and gas industry. Shell's vision is to be a world leader in road safety in the markets in which we operate.

MESSAGE FROM

JOHN ABBOTT



Being safe on the road is a global issue and affects all of us. Whether you travel on company business or in your private life, it poses a significant risk to you and potentially to those around you.

At Shell, we have achieved significant improvements in road safety over the last few years, including in Business Travel, but tragic incidents – like the death of our colleague Roy Zhang in 2014 – tell us there's more to do. Goal Zero is possible – but it's going to require every one of us to take it personally and play our part to get there.

Improving road safety is not difficult and everyone can do something to make our roads safer. Following the Life-Saving Rules, demonstrating the right behaviours and intervening where needed are the fundamentals to ensure you and your family go home safely. Getting it wrong can be fatal and sadly, there's often just an instant between a happy life and a destroyed one.

So, please, join us on our road to GOAL ZERO journey and do your bit to make not just Shell a better and safer place, but also share this with your family and friends so we all contribute to making our communities safer places to live and work.

John Abbott

Downstream Director

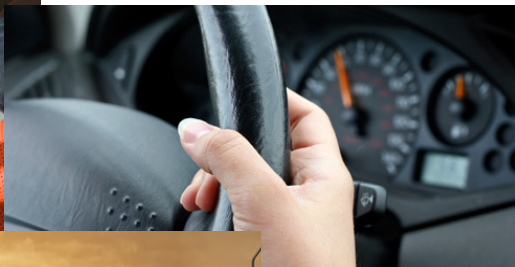
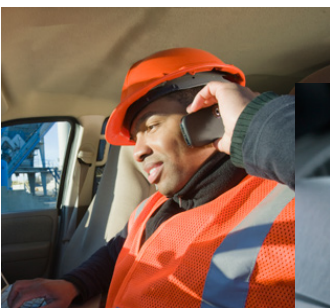
WHY ROAD SAFETY MATTERS TO SHELL

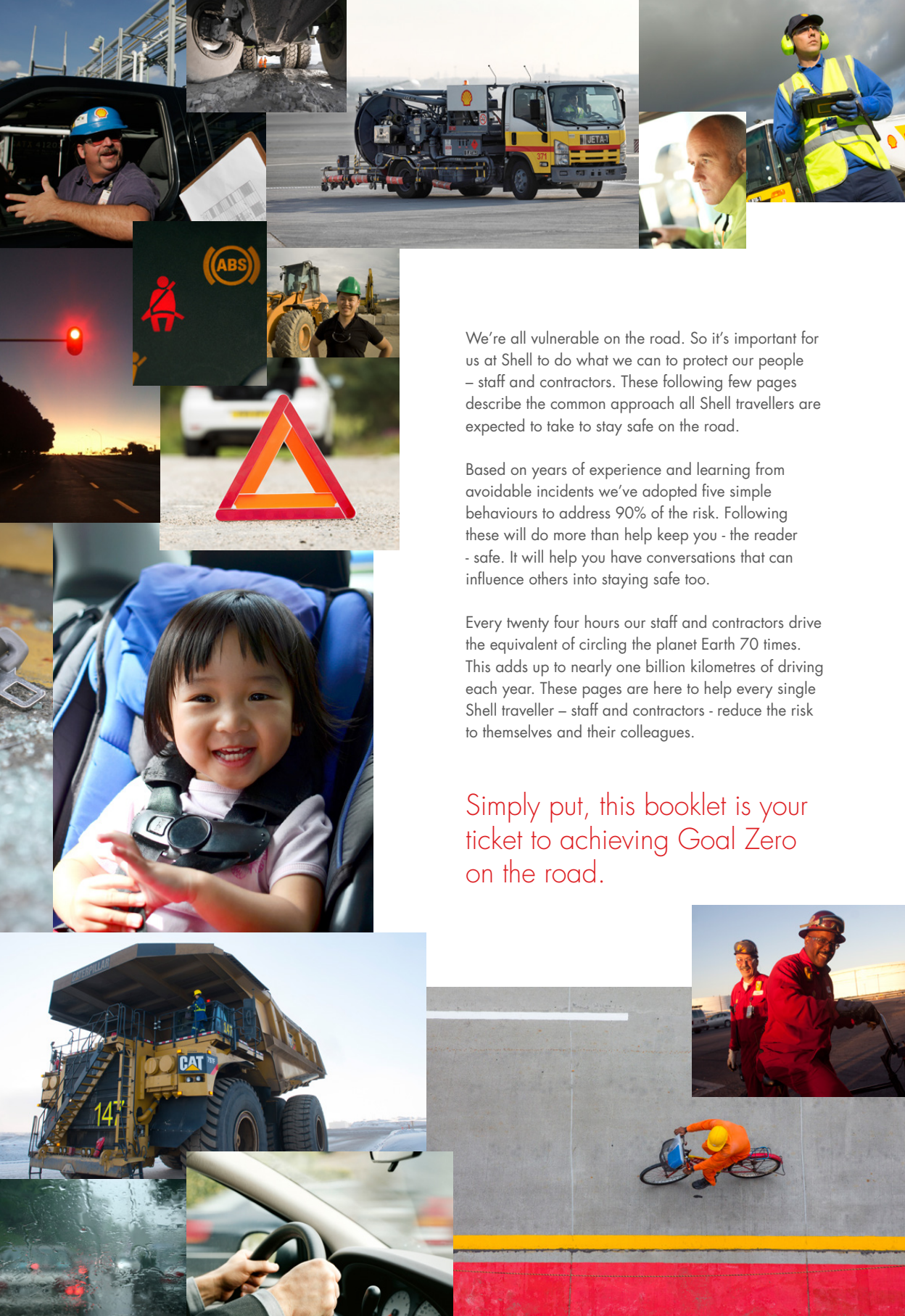
As you read this, thousands of staff and contractors working for Shell are out on the road. Take a moment to picture a few.

Many colleagues and characters in different vehicles from trucks to buses to cars - perhaps you know someone travelling right now? They could be alone or in a group. Maybe they are on their way to a business meeting, driving around an operational site or heading out to start their shift.

The driving conditions might be good or things could be just about to change. Others on the road might not be driving as carefully as they should. In an instant, a slight distraction or unexpected event could change their lives forever.

The journey you're imagining is part of someone's work for Shell, our company. Just like everyone, they want to get home safe today and every day. Tragically, all it takes is for a simple mistake or loss of concentration and that might not happen. They or someone else might end up in a hospital or worse. That's why we at Shell take road safety seriously.





We're all vulnerable on the road. So it's important for us at Shell to do what we can to protect our people – staff and contractors. These following few pages describe the common approach all Shell travellers are expected to take to stay safe on the road.

Based on years of experience and learning from avoidable incidents we've adopted five simple behaviours to address 90% of the risk. Following these will do more than help keep you - the reader - safe. It will help you have conversations that can influence others into staying safe too.

Every twenty four hours our staff and contractors drive the equivalent of circling the planet Earth 70 times. This adds up to nearly one billion kilometres of driving each year. These pages are here to help every single Shell traveller – staff and contractors - reduce the risk to themselves and their colleagues.

Simply put, this booklet is your ticket to achieving Goal Zero on the road.

THE BASICS

The most fundamental of our ingredients for eliminating incidents and protecting the Shell traveller are the four Life-Saving Rules dedicated to road safety.

THE LIFE-SAVING RULES ARE:



No alcohol or drugs while working or driving



While driving do not use your phone and do not exceed speed limits



Wear your seat belt



Follow prescribed Journey Management Plan

IN VEHICLE MONITORING SYSTEMS (IVMS)

At Shell we install IVMS in our vehicles to check safe behaviour is being followed and to recognise good driving.

These Life-Saving Rules reinforce what Shell travellers must know and do to prevent serious injury or fatality. They are mandatory for anyone - employees and contractors - driving on company business.

Our Life-Saving Rules have saved many lives and all staff and contractors are encouraged to continue following them in their personal time.

Remember, Shell travellers must still comply with all other safety rules. If any national law requires an even higher level of compliance, that national requirement must be met.

Shell's HSSE & SP Control Framework provides a more detailed breakdown of mandatory requirements and guidance for drivers and passengers travelling on company business.

FIVE OPPORTUNITIES TO ADDRESS 90% OF INCIDENTS

Managing these five simple behavioural elements will significantly increase the probability of people arriving safely at their destination:

- No Distracted Driving
- Prevent Driver Fatigue
- Follow Journey Management Planning
- Take Care At A New Destination
- Use Defensive Driver Training

Each has been summarised in a simple one pager to help keep every Shell traveller safe, together with a couple of conversation starters that can help those around us to stay safe too.



NO DISTRACTED DRIVING



All activity that might divert a driver's attention away from the primary task of driving endangers the driver, passenger and other road users. Typical distractions that can lead to incidents include using a phone (including hands free), eating, drinking, grooming, reading (including maps), programming a navigation system, watching video and adjusting a radio, CD or MP3 player.

Text messaging is by far the most dangerous distraction, requiring visual, manual and cognitive attention from the driver. Activities that take a driver's eyes off the road, such as using a phone or other portable device, increases the risk of a crash by three times (source: Virginia Tech Transportation Institute). It's just too dangerous to try and multi-task while driving.

DRIVER ACTION TO STOP DISTRACTION

Due to the significant increase in risk from distraction Shell expects all its drivers to:

- Make sure the vehicle's windscreens and mirrors are clean and unobstructed before driving
- Adjust all vehicle controls (including radio, CD player, climate controls, navigation system) before setting off
- Switch off phone throughout journey (even if it's a hands-free device)
- Request passengers to be quiet if they are making it difficult to concentrate on driving
- Stop if you need to eat, drink or groom while driving
- Recognise what causes distraction and either avoid it or find a safe place to pull over for it

Passenger actions

To keep themselves safe, Shell requires all passengers to ensure drivers do not become distracted and to intervene when appropriate. This includes proactively reminding the driver before journeys begin not to use their phone when driving, not to speed and to stay focused on the road.

Driver distraction is a significant (contributing) cause of road transport incidents

(source: Office of Road Safety, Government of Western Australia).

Nearly 20% of all distractions appear to involve driver interaction with technology

(source: Office of Road Safety, Government of Western Australia).

Talking points to help keep each other safe:

- When should we act to stop distraction?
- Are we comfortable intervening on the road?
- What are the incorrect behaviours?



AVOID DRIVER FATIGUE

Know the causes

Fatigue is caused by insufficient sleep. Very early morning starts, working at night, physical and/or mental demands, and general health and fitness can all play significant roles. The risk of fatigue increases when a task is not stimulating, like driving on long straight roads at constant speed. Fatigue occurs more frequently during work or driving when the internal body clock is programmed for sleep during the night, and can also be experienced during a “sleepy dip” around 2pm. Specifically, the three main causes of fatigue are:

- Being awake when your body naturally wants you to sleep (circadian rhythm)
- The length of time you have been awake
- The amount and quality of sleep you’ve had

For more information about driver fatigue visit:
[Driver fatigue training](#) on Shell Open University

Fatigue contributes to more road incidents than drugs and alcohol

(Source: UK’s Royal Society for the Prevention of Accidents).

How to recognise fatigue

Fatigued drivers can be bad tempered, drive aggressively, miss things, show less care and take shortcuts. A driver can dangerously fall asleep for just a couple of seconds (micro sleep) without realising it. Fatigue reduces performance and increases their reaction time.

Stopping fatigue from becoming a danger

Get sufficient sleep. Most people need between 7-8 hours of sleep a night. If a person gets less sleep than needed, they build up a sleep debt. For example, if someone needs eight hours of sleep a night to be alert and only gets six hours each night for five nights in a row, they are carrying a debt of ten hours. To feel awake and alert again they need to pay this back.

IF EXPERIENCING FATIGUE

WHILE DRIVING

Someone who feels fatigued before driving shouldn’t drive. If experiencing fatigue while driving:

- Stop. Pull over to a safe location and call your supervisor
- Revive/refresh. Have a 15-20 minute nap and take at least an additional 10 minutes to wake up fully to avoid sleep inertia (a period of disorientation and reduced performance after waking up)
- Survive. Continue driving if fit to do so until you reach somewhere for a proper sleep

Energy drinks and caffeine drinks can be a useful short-term strategy to combat fatigue, but should be taken with caution as they may cause other problems.

Talking points to help keep each other safe:

- Are we taking the time to get well rested before driving on company business?
- Do we know why fatigue is a risk?
- What do we do to avoid fatigue becoming a danger?

FOLLOW JOURNEY MANAGEMENT PLAN (JMP)

A JMP is the road transport equivalent of a permit to work. The first part of the plan questions how the road journey can be avoided. Can it be eliminated? Could safer alternative modes of transport be used? Can the journey be combined with another journey? Eliminating an unnecessary journey is the most effective way to avoid a road incident.

Only after a journey is deemed necessary, should all risks be assessed and a JMP developed and used. A JMP doesn't just provide required steps to manage a journey, it prepares you for possible consequences if a journey doesn't go to plan.

A JMP is important

Shell requires all journeys with a round trip time of more than four and a half hours to have a JMP. In high risk countries, a local risk assessment should be conducted to determine if journeys of less than four and a half hours also require a JMP. The assessment should look at both safety and security risks.

WHAT'S IN A

JOURNEY MANAGEMENT PLAN (JMP)

Road, environment, vehicle and personal conditions constantly change. The JMP is an opportunity to review these by addressing:

- If and when to drive, including rest breaks, driving and duty hours
- What route to take. When and where to take rest breaks
- What vehicle to use. Is it suitable and in proper condition
- Required driver skills and competence
- A driver's fitness for work
- Road and environmental conditions, including hazards, traffic conditions and other road users
- Emergency response (vehicle breakdown, crashes and medical emergencies)
- Ways to communicate, when to do so and with whom
- Loading and unloading. Is load stable and secure

JMPs normally need supervisor approval and should be completed by reporting any variations encountered after the journey to help future travellers.

Logistics and Road Safety professionals in the business are able to assist with JMP preparation (check with destination host or local HSE representative).

For more information on JMP visit:
the **JMP mini campaign** on
the intranet

Talking points to help keep each other safe:

- How many journeys do we take? Can we take less to reduce the risk?
- Can we change any journeys to a lower risk mode of transport e.g. air or rail?



TAKE CARE AT A NEW DESTINATION

All Shell travellers are required to take extra precautions when travelling by road, using a taxi or hiring a car in a foreign country, new region or new city.

SHELL'S

GUIDANCE IS

- Check local destination information through Corporate Travel website, local host or HSSE representative. Ask for appropriate modes of transport that are safe to use and the traveller will be comfortable and able to use (the use of motorcycle taxis is not allowed)
- If travellers are allowed to and choose to drive themselves, it's their responsibility to ensure they have a valid driver's license for their destination, Defensive Driving Training valid for their destination country and a Journey Management Plan if required. Due to fatigue, driving after a flight is not allowed if the allowable limit for work (business travel is considered work time) has been exceeded. This is 14 hours or 12 hours for high risk countries
- Rideshare services are discouraged and travellers should check with their local host what taxi provider to use

Before getting into a taxi, Shell travellers are encouraged to use the "**Taxi Card**". This requires the driver not to exceed speed limits, not to use a phone and wear a seatbelt. More guidance on the use of taxis can be found on this [website](#).

For more information on travelling abroad visit:

[Corporate Travel web pages](#)

- Do we know what the extra risks are when travelling abroad?
- Would we rent a car or drive after a long flight?
- Are we comfortable intervening if a taxi driver takes risks?
- What would make us more comfortable about intervening?



USE DEFENSIVE DRIVER TRAINING (DDT)

Shell encourages the use of accredited DDT courses to teach safe and responsible driving on the road. It goes beyond mastering the rules of the road and the basic mechanics of driving. It aims to reduce risk by teaching how to use observations and how to anticipate dangers despite any adverse conditions or mistakes by other road users.

In addition to DDT, Shell has a suite of road safety training materials on **Shell Open University** for those who want to improve their road safety skills.

WHEN DDT CAN

KEEP PEOPLE SAFE

DDT can help all drivers and is mandatory for those with a higher exposure to driving risks which is anyone who drives:

- More than 7,500 km per year or 1,875 km per quarter on company business
- In high risk countries on company business, irrespective of the distance driven

Before taking part in a DDT program, a valid driver's license for the type of vehicle and destination is required. The participant should also be fit for the training.

At Shell, if anyone feels they need DDT as part of their job, they are encouraged to discuss it with their supervisor. DDT may also be required for a Shell traveler planning to drive in a high risk country and having DDT from one location cannot necessarily be used to visit another location, due to different hazards.

DDT courses generally take a full day and include both theory and practical (on the road) training elements. Shell prefers participants use the Driver Behavioural Indicator (DBI) where available, before doing the course. The DBI helps drivers better understand how they may think and feel about driving and how this influences their risk of an incident.

For more information on DDT visit the **[internal website](#) or [training pages](#)**

Talking points to help keep each other safe:

- Can we eliminate driving from any business trip?
- Has everyone who drives on company business got the valid driving license?
- Who in our team needs DDT? How do we get on a DDT course?



Shell established a **Road Safety Expertise Centre** in 2008 to implement a Shell wide road

If you have questions or need advice, contact the **Road Safety Expertise Centre!**

Road Safety - TAP Experience, risks and mitigations taken *A journey to ZERO*



■ **Msc. Majlinda MISHAXHIU**
TAP, Albania



■ **Msc. Diana SINOJMERI**
TAP, Albania

Abstract

TAP AG has identified driving activity as the most important risk in the company in all the countries where it operates; Albania, Greece and Italy. TAP will transport natural gas from the giant Shah Deniz II field in Azerbaijan to Europe. The 878 km long pipeline will connect with the Trans Anatolian Pipeline (TANAP) at the Turkish-Greek border at Kipoi, cross Greece and Albania and the Adriatic Sea, before coming ashore in Southern Italy. It is TAP's policy to manage the driving risk in the organisation by taking a risk reduction approach. TAP's collaboration with Police authorities, for escorting pipe transportation, started on July 1st 2016. 30 police officers were part of the TAP pipes and equipment transport escorting services. TAP vehicle escorting was undertaken in accordance with the highest safety standards and in compliance with the requirements of the Albanian legislation and the permits issued by the relevant authorities. Monitoring reports on escort speeding etc, have been shared with Police officials for their information and attention.

TAP and CTRs have been collaborating with Traffic Police and initiated road safety campaigns with the involvement of Local authorities as well in Korca, Berat, Fier, Corovoda. A comprehensive road safety awareness programme has been implemented in Albania targeting TAP project affected areas, by transportation and construction activities, in 18 communities and 70 schools, in Fieri, Korca and Berati regions. As a result of the efforts we have made, we can mention these results: No major Road Traffic accident, involving TAP vehicles during business time; increased employees' and their relatives' awareness; increased awareness on communities where TAP conducts its activities; extracurricular curricula for elementary and secondary school, with road safety topics.

Fjalëkyçe:

TAP, road safety, Traffic Police, driving risk, road traffic accident.

1. TAP project

TAP will transport natural gas from the giant Shah Deniz II field in Azerbaijan to Europe. The 878 km long pipeline will connect with the Trans Anatolian Pipeline (TANAP) at the Turkish-Greek border at Kipoi, cross Greece and Albania and the Adriatic Sea, before coming ashore in Southern Italy.

TAP's routing can facilitate gas supply to several South Eastern European countries. TAP's landfall in Italy provides multiple opportunities for further transport of Caspian natural gas to the wider European market.

TAP promotes economic development and job creation along the pipeline route; it is also a major source of foreign direct investment.

TAP's shareholding is comprised of BP (20%), SOCAR (20%), Snam (20%), Fluxys (19%), Enagás (16%) and Axpo (5%).

2. Safety at TAP: Risks, Policies, Strategies, Procedures and implementing tools

TAP AG has identified driving activity as the most important risk in the company in all the countries where it operates; Albania, Greece and Italy.

It is TAP's policy to manage the driving risk in the organisation by taking a risk reduction approach using the following hierarchy:

- a) *Avoidance* – avoiding travel or identifying safe alternative transport options
- b) *Mitigation* – safety through design. When driving is unavoidable, personnel shall follow TAP Safe Driving Policy and the TAP Journey Management Planning

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Procedure to reduce the risk by identifying journey hazards and applying the following requirements to mitigate them:

i) Service Providers

As part of the procurement process, service providers for drivers and vehicles will be assessed against TAP standards. These standards shall be included as mandatory requirements in the contract / MasterService Agreement between TAP and the service provider.

ii) Driver shall:

(1) have valid driving licenses for the country and type of vehicle to be driven;
(2) be experienced in driving the designated vehicle and driving in the expected conditions;

(3) have completed the mandatory driver training – defensive driving, and if required, off-road driving training and that this training is up-to-date;

(4) be familiar with procedures for notifying relevant authorities, insurance company, etc. in case of an accident;

Prior to and during the journey the driver shall:

(5) carry out a routine visual check of the vehicle every day prior to the start of the journey;

(6) drive at a safe speed for the road conditions – this may be lower than the legal limit;

(7) not use hand-held or hands-free cell/ wireless phones or operate GPS equipment whilst driving the vehicle; and

(8) not initiate calls and adjust navigation devices or other actions that could distract the driver's attention, these actions shall be undertaken whilst the vehicle is stationary in a safe place.

iii) Expatriate Drivers - TAP Contractors' expatriate drivers shall:

(1) Complete defensive driver training in country; and

(2) Only commence driving after a one month 'in country' orientation period.

TAP direct expat employees are not allowed to drive in Albania, while for local personnel driving is not recommended. TAP direct employees have dedicated approved/ competent drivers for their journeys.

iv) Driver wellbeing. Prior to and during the journey the driver shall:

(1) be medically fit to undertake driving work;

(2) be well rested before commencing the journey;

(3) not be under the influence of alcohol or drugs (including prescription medication);

(4) schedule driving time and rest periods (as per Regulation (EC) No 561/2006) during the journey.

The service provider of professional drivers shall have a system in place for confirming a driver is fit to return to work after a period of illness or injury.

v) Passengers shall:

(1) Wear a seat-belt and check that everybody is wearing their seat belts whenever the vehicle is in motion;

(2) 'speak up' if they feel the driver is driving too erratic, fast or dangerous and

may ask the driver to stop;

- (3) Ensure their personal luggage is secure; and
- (4) Have the TAP emergency number on their mobile phones.

vi) *Vehicle*

TAP discourages the use of private vehicles for business travel. In cases where this is unavoidable, the private vehicle shall comply with TAP standards and it shall be demonstrated by the vehicle owner that the vehicle has valid insurance for business travel. Vehicles shall:

- (1) Be well maintained and in safe working order through regular scheduled and documented maintenance (in accordance with the manufacturer's instructions) with supporting vehicle maintenance records;
- (2) carry the legally required paperwork (insurance, car ownership etc.) for the country; and be fitted with IVMS where kms driven are recorded and the IVMS shall be updated with geofencing of high risk or dangerous areas.



IVMS Device



Driver key tag

(3) import and use operations specific maps and files from the TAP GIS system (ESRI software);

(4) include "geofences" for all speed limit zones along routes to be regularly used; and

(5) provide TAP with data relating to violations of driver rules (e.g. harsh driving, speed limit infractions, failure to use safety belt, not taking rests breaks, etc.) on an anonymous basis using driver identification codes (without the use of driver names) in compliance with GDPR regulation. The type of vehicle is:

(6) appropriate for the journey, taking into consideration the terrain.

(7) trucks are not used for the transportation of personnel.

(8) Vehicle loads shall be:

(9) properly secured, and loose tools or equipment shall not be carried inside the passenger compartment but placed behind a protective screen or lashed down.

(10) not exceed the manufacturer's design specifications, weight limitations or legal limits for the vehicle as on the vehicle registration document;

(11) not extend over the sides of the vehicle; and

(12) Any load, which extends beyond the rear of the vehicle, shall be marked with a red flag and a red light, following relevant legislative requirements, etc

(13) Characteristic of vehicles to be used are included in relevant contractual requirements.

Rented vehicles shall:

(14) be rented from a TAP approved supplier; and

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

(15) have a rental agreement that states that breakdowns shall be covered by the rental company.

vii) Journey Planning

TAP Journey Management Plan procedure defines the requirements for Journey Management or Traffic Management Plan. The degree of detail in the Plan shall directly correlate with the nature, complexity and associated risks of the road transportation activities, time of the journey, weather forecast, security status in the area to be visited.

viii) Journey Management Center

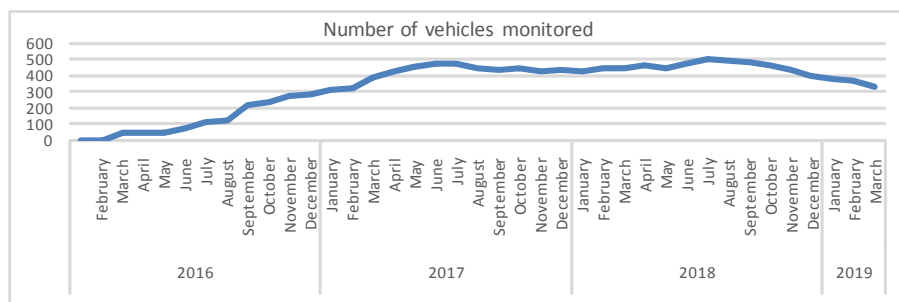
TAP has established a Journey Management Center (JMC), having dedicated operators, in order to have full time live monitoring of transportation and journeys by its direct employees and Contractors' personnel during TAP business. The purpose of having the JMC is to:

- (1) Enhancing road safety, awareness, and accountability of all vehicle drivers.
- (2) Minimizing the number of accidents.
- (3) Provision of emergency services.
- (4) Sending highly relevant messages to all drivers and special travelers.
- (5) Providing reports on weather conditions.
- (6) Providing daily, weekly, monthly and special reports.
- (7) IVMS monitoring and immediate reporting of infringements categorized as "Zero tolerance rules".

JMC is operating in accordance with Regulation (Eu) 2016/679 of The European Parliament And Of The Council of 27 April 2016 "On the protection of natural persons with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data and repealing Directive 95/46/EC (General Data Protection Regulation)"

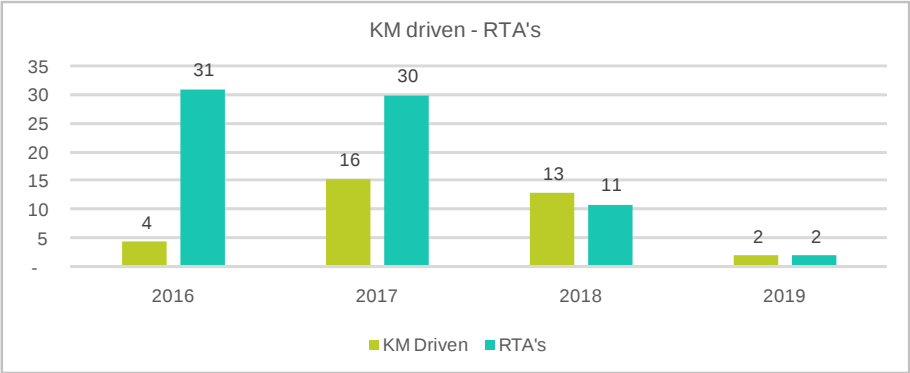
Some of the activities of the JMC can be summarized below:

(1) Total number of vehicles monitored by JMC in Albania

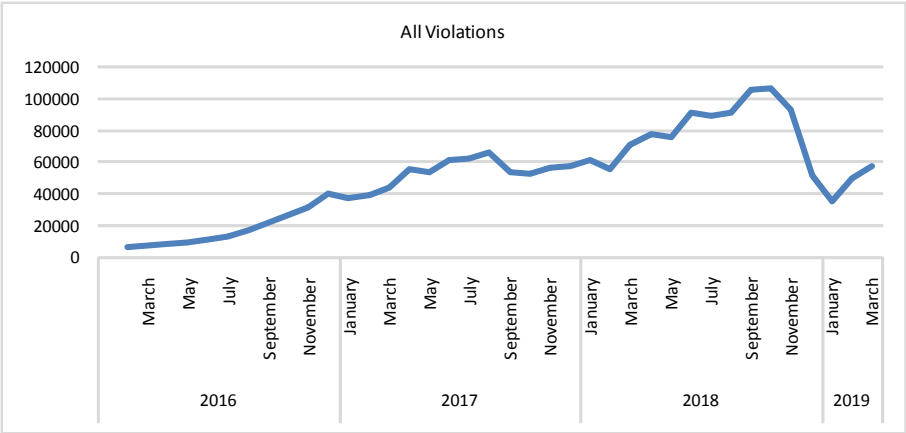


(2) Reporting Road Traffic Accident.

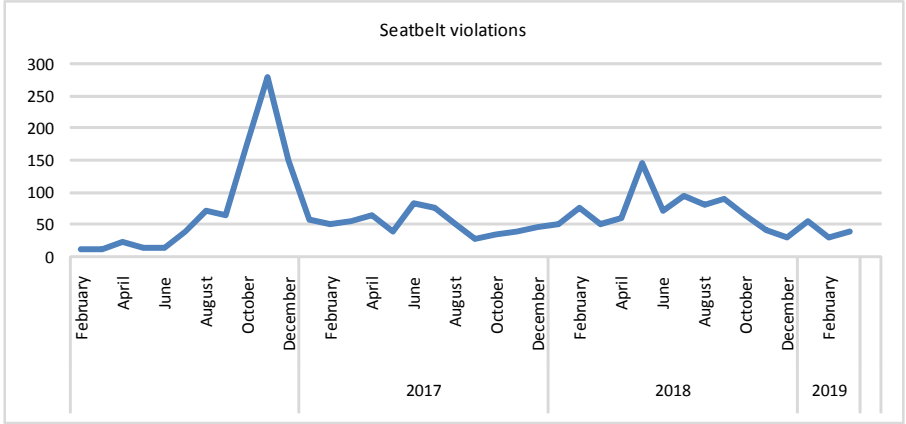
TAP Definition: "Any incident involving one or more moving vehicle which results in injuries and/or damages to property, vehicle(s) or loads being moved or carried by vehicles"



(3) Measuring Violations by all Project vehicles.



(4) Seatbelt violations:

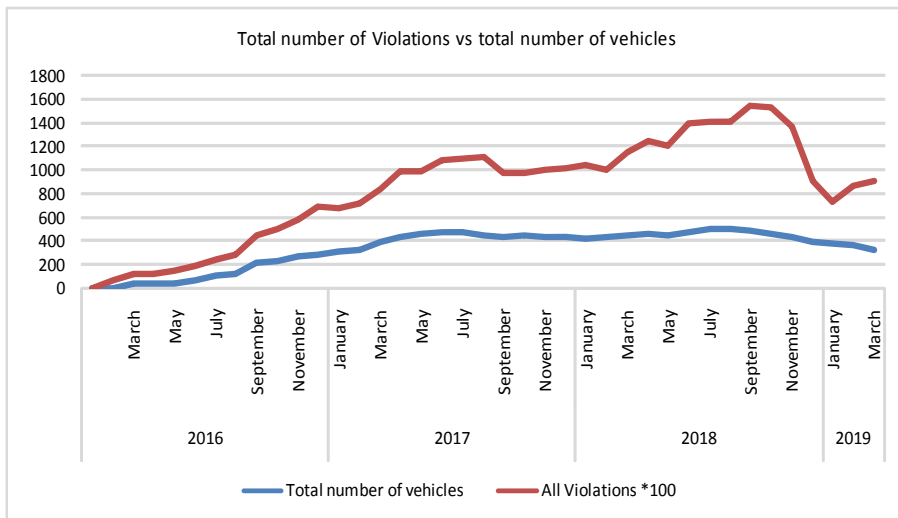


**AKADEMIA
E SIGURISË**

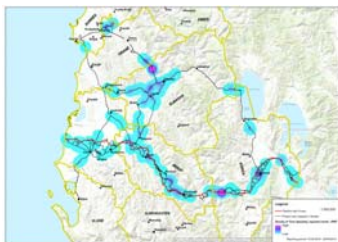
*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

(5) Total number of Violations vs total number of vehicles



(6) Heat maps - produced based on speed violations. Speed limit in TAP project respects and comply with Albanian speed limits.



Heat map produced in monthly basis, for all TAP direct vehicles (4x4)



Heat map produced for one of the CTR on a monthly basis.

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

After identification of hot spots, a team composed of: TAP JMC Operator, GIS engineer and CTR responsible for the fleet department, inspect the area and in cases where there is any change on the speed limit by authorities, we reflect the change into our IVMS system and information of all personnel (including drivers) is the next step.

ii) Pre-Journey and weekly Checks are mandatory for the driver and passengers. They sign the form and the assigned personnel is following up in case there is any finding.

iii) *Convoy Driving*

A dedicated Traffic Management Plan including permits and approvals from authorities, is requested to Contractors, in case that convoy driving is needed. This experience was and is followed when transportation of pipes or heavy machinery is needed.

a) *Management – planning and training*

In order to manage risks of driving and transportation of people and goods on TAP Business, TAP has developed the Journey Management Plan procedure.

The purpose of the procedure is to set a process that will be followed for planning and undertaking road transport journeys in compliance with TAP Health and Safety requirements & local regulation, aiming to minimize driving risk. This document is applicable for:

(1) All TAP personnel and road transportation of equipment and materials.

(2) All Contractors and Subcontractors driving activities

This procedure provides roles and responsibilities for all project road users, setting speed limits, parking rules, as well as mandatory rules in the working area.

Trip planning is a very important part of driving safety strategy of TAP. Maximum driving time is two hours, then a break of 15 minutes, in an approved location follows. Planning includes:

- Schedule
- Route – all routes are firstly assessed and then approved. In case of any change i.e. on speed limit by authorities or any by pass, IVMS (In Vehicle Monitoring System) is updated and all TAP personnel is informed.

- Potential hazards
- Road conditions
- Driver fatigue
- Emergency response planning

b) *Recovery – emergency response action plans*

This approach requires compliance with all regulatory requirements, both national and European that are applicable to drivers, passengers and vehicles. The same approach is requested to all TAP Contractors and subcontractors.

i. **IVMS and Zero tolerance**

They IVMS Zero Tolerance Rules do not replace any local or National laws in the countries we work.

All local and National laws must be adhered to by all drivers particularly if the IVMS Zero Tolerance Rules are not as stringent as the requirements of local or National laws.

Zero Tolerance Guidelines	Disciplinary action
Driving over the legal speed limit	Drivers who frequently breach the legal speed limit will be subject to disciplinary action in line with TAP/contractor policy
Not wearing a seatbelt whilst your vehicle is in motion	Drivers who frequently breach the project requirement to wear a seat belt will be subject to disciplinary action in line with TAP/contractor policy
Driving for more than 2 hrs 15 minutes (135 minutes) without a rest break of a minimum of 15 continuous minutes	Drivers who frequently breach fatigue management will be subject to disciplinary action in line with TAP/contractor policy
Using your phone (including hands free) while your vehicle is in motion	Using mobile telephone First offence - Final written Warning Second offence – following investigation may result in termination from the project
Driving under the influence of prohibited/illegal drugs or alcohol (BAC 0.00)	Driving under the influence equates to a significant zero tolerance breach and following investigation may result in termination from the project
Tampering with your IVMS key or swapping keys with someone else or tampering with the in-vehicle unit	Tampering with the IVMS system or swapping key fobs equates to a significant zero tolerance breach and following investigation may result in termination from the project

ii. Trainings and incentives

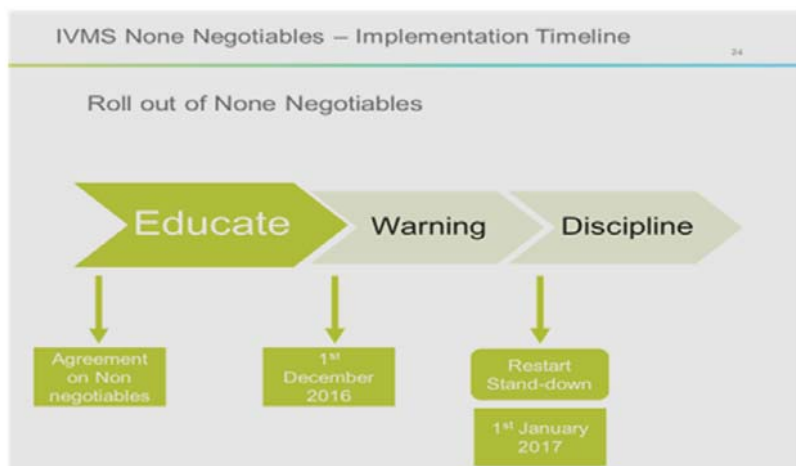
Prior to start any activity on TAP business, all the employees must attend the Induction trainings program, which takes hour hours.

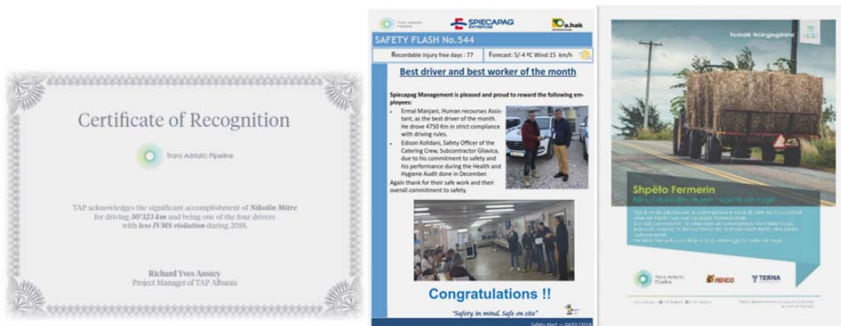


Other mandatory trainings are related to:

- Golden Rules
- Online trainings – Driving safely
- IVMS policy
- ZERO tolerance

For specific positions (those related to driving/ operating a vehicle or machinery) it is mandatory attendance of defensive and off-road trainings. After those trainings, an assessment of the knowledge is undertaken by the trainer.





i. Contractors' obligations regarding safety

Safety Flash No.605

Recordable injury free days: **38** Forecast: 10/4 °C Wind: 20 km/h

Seat Belts

The wearing of seat belts in vehicles is a legal requirement and on this project is **MANDATORY**. There are no excuses for not wearing a seat belt!!!! We have had some accidents on this project and 1 involved a matrius in a head on collision. All the injuries have been to the 3rd party drivers. We have had none because all the drivers were wearing their seatbelts. Please stop and think about the consequences. Spacocap are not policemen and we are not trying to make life difficult for you. We are trying to advise you on ways to make driving safer for you and your families. Good advice costs nothing so you should also follow this advice when you are driving your own cars, make sure your family wear their seat belts - your wife and children, your parents, brothers and sisters..... **TAKE SAFETY HOME** INSTAT is the main statistical institution in Albania and these are the statistics from January to August 2017. There were 1313 accidents - 149 deaths - 1620 injuries. Notice that there were more injuries than accidents because generally there is more than 1 person in a vehicle - think midbuses!!!! Don't let anybody travel without a seat belt inside your vehicle!!!! Disciplinary action will be taken against people not complying with this requirement. **Don't be a statistic**

Golden Rule # 4 - Do not over speed and follow project driving rules

Safety Flash No.585

Recordable injury free days: **13** Forecast: 11/2 °C Wind: 13 km/h

Respecting the speed limits

There has been a large increase in the number of traffic violations along these 2.9 sections of road. Speed limits and signposted speed limits are set to reduce risk of accidents, injuries and damage. It is important that all drivers adjust their speed and driving behaviour to the weather, road and a busy conditions such as dirt, mud, wet, rain, etc. New road direction sign post 4 - Corvella - the speed limit is 40 km/h. Access road 308 and 308 from sign post 4 to main road to Pukon the speed limit is 20 km/h. For your Safety and the Safety of passengers, please respect the speed limits on these new road

Social Flash No.19

Recordable injury free days: **39** Forecast: 10/5 °C Wind: 28 km/h

Driving Safe around residential areas

107 of March is officially the first day of Spring. This means more sunny days and also more people outdoors in residential areas and more kids playing around in afternoons, even near the site fence. Driving safely around children means keeping in mind their unpredictable nature, which translates to slow driving and paying more attention to the road. The special attention near schools, residential neighbourhoods, and other areas where kids tend to congregate but keep your eyes peeled whenever you see or hear kids playing around. Golden Rule No.4 - Do not over speed - Follow Project Driving Rules.

Safety Flash - 19th February 2019

Recordable Injury Free Days: **104 days** Forecast: 7/11 °C Wind: 15 km/h

Security Current Temperature: **MTC** Worker cut his finger with a grinder

Vehicle Condition

Vehicle condition is one of the cause of Road Traffic accident. To ensure your vehicle is in safe condition, inspect the followings daily:

- Engine oil level
- Radiator water level
- Wind screen washer reservoir level
- Head and rear lights
- Indicators
- Brakes for excessive pedal / hand brake travel
- Tyre condition and depth of tread
- Horn
- Safety items: First Aid Kit, Spare tyre, Car jack, Wheel wrench

All drivers shall complete a daily vehicle check list for each vehicle and any problem should be reported to mechanical workshop. To ensure to have a good visibility and to be viewed by other road users, keep windows, mirrors and lights clean at all time. Accordingly to regulation, ensure your vehicle plates are also clean at all time.

Golden Rule # 4 - Do not over speed - Follow project driving rules

OTHER SAFETY INFORMATION: In the case of an emergency, if you don't speak Greek, call the 112. This is the European Emergency number that will coordinate with Greek Police, Emergency Ambulances Services and Fire Brigades.

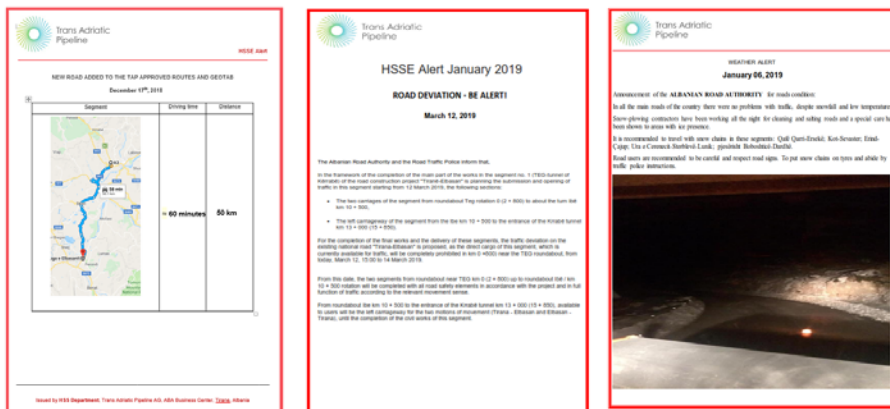
112

AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë shkencore ndërkombëtare:

« Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri »

ii. Raising awareness on road safety and collaboration with Traffic road Police



Developed and issued leaflets providing advises on winter driving.



3. Collaboration with Traffic Police

Collaboration with Police authorities for escorting pipe transportation, started on July 1st 2016.

30 police officers were part of the TAP pipes and equipment transport escorting services.

The Traffic Police fleet was composed of some 15 vehicles provided by TAP's contractor, Spiecapag.

Starting from the Port of Durrës, the Traffic Police escorted the TAP pipes and equipment vehicles until they reached their destination in the most remote areas of the country up to 1,500 meters above sea level.

The Traffic Police travelled around 1'830'000 kilometres to escort the TAP pipes and equipment in Albania through 30th April 2019.

The Traffic Police units have travelled around 42.800hours up to 30 April 2019.

The TAP vehicle movement was scheduled in order to avoid disturbing other road users.

TAP vehicle escorting was undertaken in accordance with the highest safety stan-

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

dards and in compliance with the requirements of the Albanian legislation and the permits issued by the relevant authorities.

Monitoring reports on escort speeding etc, have been shared with Police officials for their information and attention.

TAP and CTRs have been collaborating with Traffic Police and initiated road safety campaigns with the involvement of Local authorities as well in Korca, Berat, Fier, Corovoda.

As part of the Road Safety week during 2017-2018, speed and sign road assessment have been installed on the road Berat – Corovoda – Potom. Following the assessment, new road signs have been installed by TAP and CTRs.

Horizontal and vertical road signs were installed in different locations.

Reflecting key holders, bracelet, stickers, doorhangers, books, leaflets with different messages have been prepared and printed by TAP and distributed by Police in several schools, small local shops, etc

Posters on Digital Police have been shared and displayed around the workplaces.

Random lottery – 10 best drivers caught by road police camera has been awarded during November 2017.



AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë shkencore ndërkombëtare:

« Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri »

4. Road safety campaign and curricula

A comprehensive road safety awareness programme has been implemented in Albania targeting TAP project affected areas, by transportation and construction activities, in 18 communities and 70 schools, in Fieri, Korca and Berati regions.

The program aimed to enhance community road safety awareness and safety in general and include activities such as school' events (both 'train the trainer' and directly with school children), outreach to parents and more broadly in the community, and engagement with key local and national Government bodies responsible for safety.

The main objective of the project was to go beyond the mitigation of TAP related construction risks and:

- c) Create a safety culture in the communities by sharing experiences and good safety behaviours;
- d) Nurture the TAP safety culture (felt safety leadership) in the communities affected by project and general public;
- e) Encourage and contribute to alter the know-how and prioritization of government officials on safety issues, especially Ministry of Education with the aim to improve capacities and learning skills in schools

To achieve the intended impact to local stakeholders, the intervention consisted of two main directions:

- (a) Community Information and Awareness on TAP transportation activities
- (b) Behavior Change.

Through the program it was intervened with community and pupils level aiming to influence other categories such as parents, and community' members not directly involved, but targeted through direct beneficiaries, who may influence others that cannot be directly targeted through this campaign. Referring to official statistical figures on road accidents, clearly the most important factors influencing accidents in Albania are behavior based, that is why the program aimed to influence the change of behaviors considering the youngest part of the populations such as school pupils and involving their families, communities etc.

As stated in different theoretical and successful practical approaches the change of behavior has some important steps, which were considered in the program. Such approach included the making people aware on the problems and the desired changes in behaviors, taking concrete actions and sharing experiences on the problems resolving strategies, experiences which have to be visualized during implementation of the trainings sessions, as well as on how to maintain/consolidate and strengthen the achieved results.

Considering the above the program implemented the following steps and activities:

- 1. In school activities:
 - a. Training school teachers as Trainers. Specialized experts organized 5 workshops with teachers from 70 schools (elementary and high schools) in Berati, Korca and Fieri regions and 1,232 training hours were conducted for 154 teachers.
 - b. Special training for pupils and students. Professional Trainers organized training sessions and activities for 1,851 pupils
 - c. Safety Promotion and Follow up Activities. Trained teachers continued the work by training 5,811 pupils on road safety behavior, supported by the presence of professional trainers. The intention was that school teachers train as many pupils as

possible on road safety and other safety topics as well as to organize related activities in school during the academic year.

In total 22,986 training hours, on road safety have been conducted to 7,762 pupils in 70 schools.

d. In-School Safety Art Works. Different types of competitions were organized in schools on art works related with safety topics (drawing, picture competitions, etc) where 1,000 artworks (drawings, essays) were prepared by trained pupils on HSE subject.

e. Safety corners. As part of the programme, 50 safe corners were installed in the schools which participated in the program, containing Guidelines and information on safety road behavior and First Aid Boxes.

f. Reading materials. 16000 pieces of safety brochures for pupils have been distributed during training in 70 schools and about 10 copies from each of 2 brochures (for communities & pupils) contributed to 70 school' libraries.

2. Out of school activities:

a. Dissemination of Information to Parents. After received trainings and classes in schools, children have tested parents at home by using a quiz so children and their families work together at home in solving the test exercises which will influence dissemination of information. About 1,000 family members have been involved in this activity.

b. Organize Safety Art Exhibition. All best pieces of artworks selected from those prepared by schools, were exhibited and five events organized on these occasions with the participation of more than 500 participants from parent community, schools and relevant authorities' representatives.

3. Community trainings

Not only schools, but communities affected by TAP, were involved as well in the program, being trained in the topics such as road safety behavior, safety in workplace and in home (including safety for children at home as well) and first aid. 700 members of 18 communities participated in road safety trainings. 800 pieces of safety brochure for community have been distributed in the communities

4. First Aid Trainings

First Aid Trainings have been organized with 8 Health Centers in Fier, Berat, Lushnje, Pogradec, Elbasan, Librazhd, Korce, Ura Vajgurore during which 82 employees and key community members participated and were trained by Red Cross.

5. Related institutions Round Table

As one of the program' objective was to increase the awareness of respective authorities by improving safety teaching in the primary and secondary school curricula, in addition to one year engagement with authorities, a round table was organized with the participation of the representatives from the Ministry of Education, Sports and Youth, Regional Education Directories, school directors and Ministry of Infrastructure and Energy.

As a conclusion Ministry of Education representative, forwarded the Minister support to recommend to the educational directorates the following actions:

- 2-4 hours per month, per each class, to involve the safety topics to their extracurricular hours

- The safety regulation prepared by the experts of the TAP awareness program' implementing partner, to be distributed to Regional Education Directorates which than

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

*« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »*

have distributed, for implementation to the schools

Awareness campaign in cooperation with State Police Institutions broadcasting PAMECA movie

Awareness campaign organized with high schools in Fieri, Corovoda and Policani where a movie on road safety behavior sensitization prepared by PAMECA in the frame of similar programs' implementation in Albania during past years, was broadcasted in the city' cinemas and school gym' halls, for the pupils and teachers. Regional police authority representatives participated in these events and shared their messages on the road safety behavior importance.

More than 1,000 students and teachers watched the movie and commented the messages delivered via the movie.

5. Radio Road Safety Awareness Campaign

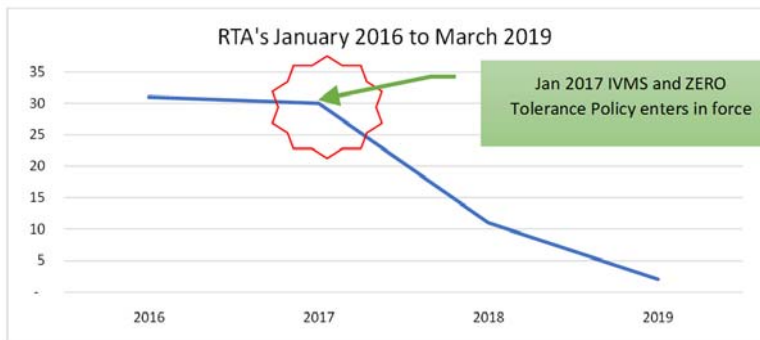
The Trans Adriatic Pipeline (TAP) kicked off a radio awareness campaign, calling on drivers to be more careful while behind the wheel. The high number of road accidents compared to the population of Albania remains a concern, especially during the summer.

Two radio announcements reminding drivers to stay vigilant and respect traffic rules and regulations are broadcasted mainly during the days and times with the highest numbers of fatal accidents. In addition, TAP has engaged radio speakers to reinforce the importance of safe driving and discuss ways to improve Albania's road safety record. The cooperation with radio stations helps raise awareness for both drivers and travelers in general.

The awareness campaign will continue throughout the summer. The national radio stations participating are: Radio Tirana, Top Albania Radio and Club FM. The local radio stations joining the campaign are: Radio Globi of Berat; Radio Korça and Radio City FM of Korça; Radio Fieri and Radio Star of Fier.

6. Results

- No major Road Traffic accident, involving TAP vehicles during business time.
- Increased employees' and their relatives' awareness.
- Increased awareness on communities where TAP conducts its activities.
- Extracurricular curricula for elementary and secondary school, with road safety topics.
- Decreased the number of RTA during business driving as per below graph:



On the 11th April 2017 one truck drivers that was driving back to Pipeyard 2 in Korce, intervened and potentially saved the life of a young boy. The story is best told in the pictures below:

Driver stopped the trailer to save kid's life.

Safely handed to his mother.

The driver was rewarded by TAP at a small celebration held at camp 2 in the presence of the young boy and his parents, and the workforce.



Driver stopped the trailer to save kid's life.



Safely handed to his mother.



The driver was rewarded by TAP at a small celebration held at camp 2 in the presence of the young boy and his parents, and the workforce.

References

1. TAP QHSE Policy
2. TAP Safe Driving Policy
3. TAP Journey Management Plan

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Siguria rrugore në Shqipëri, mes realitetit dhe perceptimit



■ **Dr. Xhavit SHALA**

Drejtori i Qendrës Kërkimore Shkencore,
Akademia e Sigurisë

Abstrakt

Qëllimi i këtij punimi është skanimi, analizimi, vlerësimi dhe identifikimi i problematikave që lidhen me aksidentet automobilistike e sigurinë rrugore, si dhe të faktorëve ndikues, me synim dhënien e rekomandimeve për përmirësimin e politikave për parandalimin dhe reduktimin e aksidenteve e përmirësimin e sigurisë rrugore. Aksidentet automobilistike dhe pasojat që i shoqërojnë ato (traumat sociale, humbjet e mëdha ekonomike dhe jo vetëm) po perceptohen si rrezik e kërcënim permanent jo vetëm për këmbësorët e drejtuesit e mjeteve të transportit, por dhe për sigurinë publike e më gjerë. Për këtë siguria rrugore duhet kuptuar e vlerësuar si një e mirë publike dhe personale, pjesë e rëndësishme e sigurisë publike e kombëtare, e pranuar dhe e zbatuar si e drejtë themelore e njeriut. Procesi i sigurisë rrugore është një ndërveprim i vazhdueshëm midis disa faktorëve ku ndër më kryesorët janë sjellja e përdoruesve të rrugëve, siguria dhe kushtet e infrastrukturës rrugore si dhe karakteristikat e automjeteve. Ajo është një ndërthurje mes sigurisë parandaluese (parandalimin e aksidenteve) me sigurinë reaktive (rikuperimin e një situatë emergjente).

Në kushtet e një mjedisi në ndryshim e zhvillim të shpejtë ekonomik, i cili nuk mund të kuptohet pa ritjen e transportit rrugor, është shtuar shumë presionin pozitiv mbi strukturat e Policisë së Shtetit për më tepër siguri rrugore. Në këto kushte, është i domosdoshëm identifikimi i problematikave që lidhen me sigurinë rrugore si dhe i faktorëve ndikues, me synimin dhënien e rekomandimeve për përmirësimin e politikave për parandalimin dhe reduktimin e aksidenteve e forcimin e sigurisë rrugore. Gjatë këtij punimi janë aplikuar metodat dhe instrumentet bazë kërkimore shkencore. Analizimin dhe vlerësimin e sigurisë rrugore në vendin tonë në këtë punim, do ta realizojmë duke u bazuar në dy shtylla kryesore. E para duke u bazuar në treguesit objektivë, aksidentet rrugore të evidentuara realisht, pasojat e shkaqet e tyre. Për këtë janë bërë kërkime dhe administruar të dhëna për një periudhë rreth 100 vjeçare të shtetit shqiptar. E dyta, duke u bazuar në treguesit subjektivë, perceptimet e qytetarëve për sigurinë rrugore, sjelljet e përdoruesve të rrugës në Shqipëri si dhe nivelin e kënaqësisë e vlerësimin e tyre për strukturat që menaxhojnë sigurinë rrugore. Gjetjet e këtij punimi vërtetojnë plotësisht hipotezën tonë se, siguria rrugore është një proces ndërveprimi i vazhdueshëm i sjelljes së përdoruesve të rrugëve, sigurisë dhe kushteve të infrastrukturës rrugore si dhe sigurisë së vetë automjeteve. Në përfundim të punimit jepen rekomandimet përkatëse për zhvillimin e politikave për përmirësimin e sigurisë rrugore në vendin tonë.

Fjalëkyçe:

aksidente rrugore, siguri rrugore, përdorues rrugë, transporti rrugor, perceptim i sigurisë.

I. Hyrje

Në ditët e sotme aksidentet rrugore po u marrin jetën si dhe po shkaktojnë plagosje serioze të miliona personave nëpër botë, shoqëruar kjo me trauma sociale dhe me humbje të mëdha ekonomike. Për këtë siguria rrugore mbetet një nga shqetësimet kryesore jo vetëm për qeveritë në shtete të veçanta, por edhe në nivel rajonal, evropian e global. Aksidentet perceptohen si rrezik e kërcënim permanent jo vetëm për këmbësorët e drejtuesit e mjeteve të transportit. Siguria rrugore mbetet një shqetësim edhe për industrinë e automjeteve, kompanitë e sigurimeve, organizatat joqeveritare dhe në përgjithësi për çdo përdorues të rrugës. Për këtë edhe prodhuesit e makinave janë përpjekur dhe kanë arritur të përmirësojnë në mënyrë rrënjësore sigurinë pasive, por edhe aktive të automjeteve të prodhuar prej tyre në dekadën e fundit.

Gjithashtu, vazhdojnë të bëhen shumë kërkime shkencore në këtë fushë në rang botëror. Shumë ekspertë, për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore, bien dakord për domosdoshmërinë e ndërthurjes të sigurisë parandaluese (parandalimin e aksidenteve) me sigurinë reaktive (rikuperimin e një situatë emergjente). Procesi i sigurisë rrugore është një ndërveprim i vazhdueshëm midis disa faktorëve ku, ndër më kryesorët janë sjellja e përdoruesve të rrugëve, siguria dhe kushtet e infrastrukturës rrugore si dhe karakteristikat e automjeteve. Për këtë, përmirësimi i sigurisë rrugore është një proces kompleks që përfshin, ndërmjet të tjerave, jo vetëm rrugë të sigurta, por mjete rrugore më të sigurta, drejtues mjetesh më të aftësuar, ndërgjegjësim dhe informim i përdoruesve të rrugës dhe publikut, si dhe ndëshkim i shkelësve të ligjit. Garantimi i sigurisë në rrugë është prioritet për të gjitha shtetet. Ashtu sikundër është e drejtë dhe përgjegjësi e çdo qytetari për t'u ndjerë të sigurt në rrugë.

Nga studimi i dokumenteve të shumta arkivore, të cilat do të trajtohen në këtë

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

**« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »**

punim, provohet se në Shqipëri aksidentet automobilistike kanë ardhur vazhdimisht në rritje. Përveç jetëve njerëzore, vendi ynë ka humbur miliona euro çdo vit nëpërmjet dëmeve të pronës, shpenzimeve mjekësore dhe produktivitetit të humbur. Vetëm në vitin 2009 aksidentet rrugore i kanë kushtuar vendit rreth 106 milion euro (1% e GDP-së së vitit 2009), me një tendencë në rritje nëse nuk merren masat e duhura.¹ Sfidë për siguri më të lartë rrugore në Shqipëri vështirësohet akoma më tepër në kushtet e një mjedisi me ndryshim e zhvillim të shpejtë ekonomik, i cili nuk mund të kuptohet pa rritjen e transportit rrugor.

Qeveria e Shqipërisë, është përgjegjëse për lëvizjen e sigurt dhe eficientë të transportit. Misioni i saj është të përgatisë legjislacionin dhe të zhvillojë zgjidhje të integruara për sistemet e transportit rrugor, si dhe për rrjetet e sigurta të transportit rrugor/detar, duke garantuar përputhshmërinë e tyre me planet e zhvillimit ekonomik të vendit dhe me standardet më të larta ndërkombëtare.²

Analizimin dhe vlerësimin e sigurisë rrugore në vendin tonë në këtë punim, do ta realizojmë duke u bazuar në dy shtylla kryesore:

a. Në treguesit objektivë, aksidentet rrugore të evidentuara, pasojat e shkaqet e tyre. Për këtë janë bërë kërkime dhe administruar të dhëna për një periudhë rreth 100 vjeçare të shtetit shqiptar. Kjo me qëllim jo vetëm për të analizuar dinamikën në vite të këtyre aksidenteve por dhe që të arrijmë të identifikojmë ata faktor ekonomik, social e psikologjik të përsëritshëm në periudha të ndryshme, që nga krijimi i Shtetit të Pavarur Shqiptar e deri në ditët e sotme, që kanë ndikuar në tipologjinë e aksidenteve rrugore, sjelljen e përdoruesve të rrugës si dhe në profilin e autorëve dhe të viktimave të aksidenteve rrugore.

b. Në treguesit subjektivë, perceptimet e qytetarëve për sigurinë rrugore, sjelljet e përdoruesve të rrugës në Shqipëri si dhe nivelin e kënaqësisë e vlerësimin e tyre për strukturat që menaxhojnë sigurinë rrugore. Kjo pasi edhe për sigurinë rrugore, ashtu si për sigurinë në përgjithësi perceptimi, përjetimi dhe kënaqësia janë elementë shumë të rëndësishëm. Këto të dhëna janë siguruar nëpërmjet një anketimi të gjerë të realizuar me shtresa të ndryshme të popullsisë gjatë muajit prill 2019. Për më tepër, në vijim të punimit.

1. Analizimin dhe vlerësimin e sigurisë rrugore në vendin tonë bazuar në treguesit objektivë, aksidentet rrugore të evidentuara, pasojat e shkaqet e tyre

Në këtë punim, përveç analizimit të treguesve objektivë të matshëm të aksidenteve automobilistike dhe të sigurisë rrugore, i kemi kushtuar rëndësi dhe trajtimit të analizës në planin historik e shoqëror të saj, kjo me qëllim që të arrijmë të identifikojmë edhe ata faktorë ekonomikë, socialë e psikologjikë të përsëritshëm në periudha të ndryshme, që nga krijimi i Shtetit të Pavarur Shqiptar e deri në ditët e sotme, që kanë ndikuar në tipologjinë e aksidenteve rrugore, sjelljen e përdoruesve të rrugës si dhe në profilin e autorëve dhe të viktimave të aksidenteve rrugore.

¹ Strategjia Kombëtare për Sigurinë Rrugore 2011-2020, miratuar me VKM Nr. 125, datë 23.2.2011 "Për zbatimin e objektivave për përmirësimin e sigurisë rrugore". Faqe 3.

² Po aty.

1. 1. Çështjet e sigurisë rrugore në periudhën 1912-1944

Në vitin 1912 Shqipëria e pavarur trashëgoi nga sundimi shekullor osman një nivel shumë të ulët ekonomik. Me gjithë përparimin që ishte dukur në periudhën e fundit të këtij sundimi, Shqipëria në vitin 1912 ishte vendi më i prapambetur në Evropë.³ Komisioni Ndërkombëtar i Kontrollit në vitin 1914 aprovoi Statutin Organik të Shqipërisë. Në bazë të këtij Statuti, territoret shqiptare të mbetura brenda kufijve të Shtetit të Pavarur Shqiptar, të përcaktuara në Traktatin e Londrës, u ndanë në 7 prefektura, aq sa ishin sanxhakët nën administrimin osman. Këto ishin Sanxhaku i Shkodrës, Durrësit, Elbasanit, Dibrës, Korçës, Beratit dhe Gjirokastrës. Në njëzet vitet në vijim u shtuan dhe tre prefektura të tjera, ajo e Tiranës, Vlorës dhe e Kosovës me qendër në Kukës⁴.

Rrjeti rrugor që trashëgoi Shqipëria nga periudha e sundimit osman ishte shumë i kufizuar, rreth 300 kilometra, në një gjendje të mjerueshme dhe të palidhura me njëra tjetrën. Edhe rruga që ka qenë në gjendje më të mirë, ajo që lidhte Sarandën me Janinën u bë e pa shfrytëzueshme pasi, në pjesën më të madhe, mbeti në territoret greke. Qytetet më të mëdha të Shqipërisë, me përjashtime të rralla, nuk qenë të lidhura me rrugë midis tyre. Transporti i mallrave ndërmjet krahinave të brendshme bëhej më qerre ose me karvanë. Vetëm ndërmjet qyteteve të bregdetit transporti kryhej me anije të vogla ose me barka me vela.⁵



Duëm të bajm me dijt se tash
femi përfaqësuesit e vetëm të
«Ford»-it me një zyrë në Tiranë.
Kemi tani në depozitë një ka-
mion Ford 1000 kilosh me «worm
drive» dhe gomma të fryshme.
Ky kamion mund mbathet
dhe me gomma të forta.
Kemi dhe një automobil shëtie
pesë vetësh të pilotuëm me dri-
ta elektrike, një vegël për t'a nis
vetë si dhe një mblesë që mund
të ngrihet e të vlihet.
Dot kemi të kënaqun t'a pa-
raqesim për provim kta auto-
mobila çdo njeriu që interesohet
në çdo kohë që të dojë.
Mbë një nga një të Marsit do të
kemi për të pasë një makinë për
tërheqje Fordson të cilën do t'a
shfaqim si Tractor (makinë tër-
heqse) ose si makinë fuqie.
Çmimi i ktyne makinavev është
shum i ultë. Mundemi të bëjm
dhe makina bujqësie të bame
n' Amerikë.
Shoqnija e Transportit Tiranë.
Tiranë Shqipni. P. 15 (Nr. 52)



Fordson
Mbaron punen
e 6 kuajve
Ha vetëm
kur
punon
Përse të mos i qvillo-
imë pasuritë bujqësore
të Shqipërisë, edhe të
nëdalim importimin e
mjellit, orisit dhe të
tjerave ushqimore?
Shiten prej
TIRANA TRANSPORTATION COMPNY
Neve kemi edhe makina bujqësore,
automobila dhe kamione Ford.
P. 15 (Nr. 83)

AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

³ Historia e Popullit Shqiptar. Vëllimi III. Periudhë e Pavarësisë 28 Nëntor 1912-7 Prill 1939. Faqe 31. Botime Toena. Tiranë 2007.

⁴ Po aty.

⁵ Po aty. Faqe 32.

Në një gjendje të tillë të sistemit rrugor në fillimet e para të shtetit shqiptar të pas vitit 1912, qarkullimi i mjeteve motorike ishte mjaft i rrallë dhe i kufizuar. Për pasojë, nuk mund të mendohej për probleme lidhur me aksidentet, qarkullimin e mjeteve dhe sigurinë rrugore.

Ndërkohë, përpjekjet e para për ndërtimin e një rrjeti rrugor në Shqipëri filluan gjatë Luftës së Parë Botërore. Për të plotësuar nevojat e tyre për lëvizshmërinë e forcave dhe të mjeteve, ushtritë pushtuese austro-hungareze, franceze e italiane ndërtuan për një periudhë të shkurtër rreth 1000 kilometra rrugë të improvizuar. Nga këto, rreth 650 kilometra u ndërtuan nga ushtria austriake. Me këto rrugë një pjesë e qyteteve u lidhën mes veti. Megjithatë, në përfundim të luftës, ky rrjet u bë pjesërisht i pashfrytëzueshëm. Kjo sepse, në tërheqje, trupat austriake shkatërruan urat.

Pas Kongresit të Lushnjës, kur filloi rimëkëmbja e shtetit shqiptar, u ndje nevoja për më shumë rrugë e mjete komunikacioni. Që në vitin 1921, ndër detyrat e përcaktuara për forcat policore ishte dhe siguria në rrugë. Kështu në Rregulloren e Policisë, miratuar më 20.2.1921, u përcaktua se "Policët janë të detyruar kurdoherë për me mos i lanë automobilat, llandonet dhe kalorësit që të vrapojnë me rrëmbim nëpër rrugë dhe nëpër shumicë njerëzish, tue i u ndalue rrëmbimin e tyre, që të mos ndodhë ndonjë ngjarje"⁶. Në vitin 1925 nëpër prefektura u krijuan zyrat policore të drejtuara nga një komiser policie në prefekturat e mëdha (Korçë e Shkodër), me nënkomiser në prefektura e tjera si dhe me një trupë policore nga 6 deri 20 policë, sipas madhësisë së prefekturës.⁷ Ndërsa, një vit më vonë, krijohet dhe Drejtoria e Policisë në Ministrinë e Brendshme.⁸

Për shkak të vështirësive për financimin e projekteve rrugore, më një ligj të veçantë u vendos që, ndërtimi dhe rregullimi i rrugëve, të bëhej më punë angari (të papaguar).⁹ Ligji detyronte çdo mashkull shqiptar nga mosha 18 deri 58 vjeç që të punonte shtatë deri në dhjetë ditë në vit për rrugët, ose të paguante vlerën në të holla, sipas të ardhurave,¹⁰. Gjithashtu edhe mjetet e "të bartunit" e kafshët e punës sipas llojit do të punonin 3 deri 9 ditë.¹¹ Kjo praktikë vazhdoi deri në vitin 1927 ku me një ligj të veçantë mbeti vetëm taksa e rrugës për 15 napolona ari në vit për të ardhura deri 100 franga si dhe 2 deri

¹ Arkivi Qendror i Shtetit. "Rregullore e detyrave të Policisë. Neni 14. Fondi 252. Dosje 406. Faqe 6. Viti 1921.

² Arkivi Qendror i Shtetit. Ligj "Mbi krijimin e zyrave policore", 22 Dhjetor 1925. Botuar në Fletoren Zyrtare Nr. 101, 31 Dhjetor 1925.

³ Arkivi Qendror i Shtetit. Ligj "Mbi krijimin e një Drejtorie Policije", 30 Dhjetor 1926. Botuar në Fletoren Zyrtare Nr.2, 7 Kallnuer 1927.

⁴ Për më tepër shih: Dekret Ligj 30 Dhjetor 1925. Botuar në Fletore Zyrtare Nr. 6, 9 Kallnuer 1926, Në nenin 5 thuhet "Të gjithë nënshtetasit shqiptar si dhe të huaj prej 18 deri 58 vjet që s'janë sakat, student, ushtar dhe nga trupi diplomatik i të huajve janë të detyruar të punojnë prej tetë deri në 10(dhjetë) ditë në mot sipas largësisë së vendit të punimit ...".

⁵ Neni 5 i dekretligjit "...Të gjithë ata që kan t'ardhura e fitime mbi 100(njëqind) napolona gjer me 500 (pesëqind) napolona në mot, detyrohen të paguajnë 2% (dy për qind) taksë rruge dhe prej 501 deri në 1000(njëmij) dy e gjysëm përqind taksë rrugë, e kështu tue u shtue një gjysëm përqind për çdo pesëqind napolona t'ardhuna ose fitime që të ketë...".

⁶ Sipas nenit 21 të Dekret Ligjit të datës 30 Dhjetor 1925 "Mjetet e të bartunit si qerre, kuaj, mushka e gomar janë të detyruar me punue në punë botore, cdo vjet në këtë mënyre: Qerret nga tre 3 (tri) ditë; Kuajt, mushkat 6 (gjashtë) ditë; Gomarët 9 (nandë) ditë".

⁷ Ligj " Mbi anulimin e dekret ligjës mbi ndryshimin e nenevet 5, 19, 21, 26, 27, 28, të ligjës së rrugëve me datë 30.12. 1925 dhe mbi anulimin e ndryshimin e disa dispozitave të ligjës së rrugëve", datë 26.11.1921. Botuar në Fletoren Zyrtare Nr. 46, datë 9 Qershor 1927,

⁸ Artikulli 2, Ligj " Mbi rrugët", datë 8 Qershor 1928, . Botuar në Fletoren Zyrtare Nr.64, datë 16 Qershor 1928

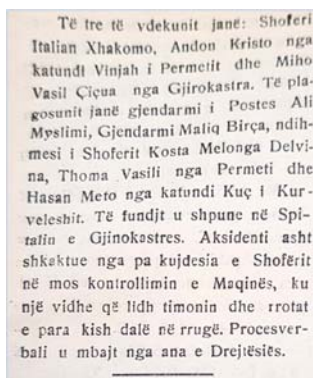
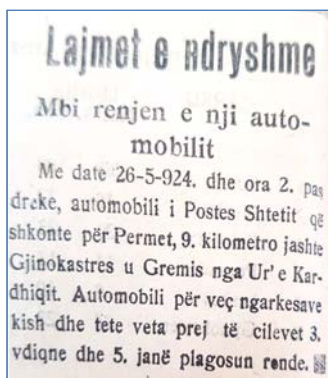
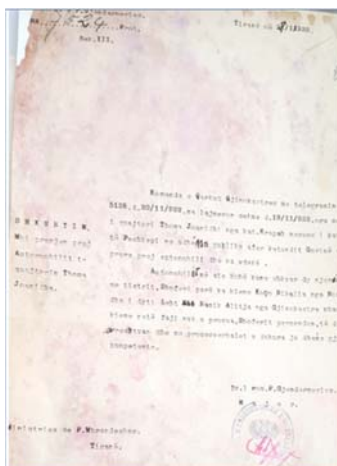
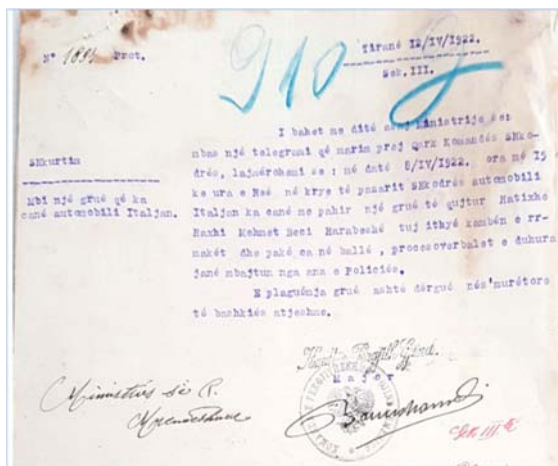
⁹ Neni 1, Ligj 22 Prill 1930: "Mbi ndryshimin e neneve 2,3,5,6,7,8, 9, 14, të Ligjës së rrugave datë 8 Fruer 1929". Botuar në Fletoren Zyrtare Nr. 28, datë 30 Prill 1930

¹⁰ Po aty, neni 2..

¹¹ Për më tepër shih: Rregullore, 24 Nëntor 1925 "Mbi formimin e kompanivet punëtorësh për të kryemit e punimeve botore". Botuar në Fletoren Zyrtare nr. 81, 25 Nëntor 1925. Në paragrafin e parë thuhet se "Ministria e P. Botore dhe e Bujqësisë sipas nevojës dhe gjendjes formon "Kompanira punëtorësh", me një fuqi 170 vetash"

2.5% e të ardhura për mbi 500 franga ari të ardhura.¹² Praktika e rikthimit të punës angari u vendos dhe një herë në vitin 1928 ku mbeti përfundimisht puna për 8 ditë ose në vleftë 15 franga ari në vit.¹³ Por në ndryshimet ligjore të vitit 1930 kjo taksë u rrit përsëri në 30 franga ari të cilën vetëm banorët e katundeve mund ta zëvendësonin me 15 ditë punë në vit¹⁴, ose 6-8 ditë, sipas rastit së bashku me qerret ose kafshët e tyre të punës.¹⁵ Gjithashtu në vitin 1925 kishte filluar krijimi kompani shtetërore me rreth 170 punëtorë që do të kryenin punimet në rrugë¹⁶.

Që në fillim të vitin 1923 në Tiranë fillojnë aktivitetin e tyre përfaqësitë e kompanive të mëdha për shitjen e automobilitave dhe të makinerive bujqësore.^{17, 18} E tillë ishte kompania amerikane "Ford".¹⁹



¹² Ligji "Mbi anulimin e dekret ligjës mbi ndryshimin e nenevet 5, 19, 21, 26, 27, 28, të ligjës së rrugëve me datë 30.12. 1925 dhe mbi anulimin e ndryshimin e disa dispozitave të ligjës së rrugëve", datë 26.11.1921. Botuar në Fletoren Zyrtare Nr. 46, datë 9 Qershor 1927,

¹³ Artikulli 2, Ligji "Mbi rrugët", datë 8 Qershor 1928. Botuar në Fletoren Zyrtare Nr.64, datë 16 Qershor 1928

¹⁴ Neni 1, Ligji 22 Prill 1930: "Mbi ndryshimin e neneve 2,3,5,6,7,8, 9, 14, të Ligjës së rrugëve datë 8 Fruer 1929". Botuar në Fletoren Zyrtare Nr. 28, datë 30 Prill 1930

¹⁵ Po aty, neni 2..

¹⁶ Për më tepër shih: Rregulloren, 24 Nëntor 1925 "Mbi formimin e kompanivet punëtorësh për të kryemit e punimeve botore". Botuar në Fletoren Zyrtare nr. 81, 25 Nëntor 1925. Në paragrafin e parë thuhet se "Ministria e P. Botore dhe e Bujqësisë sipas nevojës dhe gjendjes formon "Kompanira punëtorësh", me një fuqi 170 vetash"

¹⁷ Biblioteka Kombëtare. Fletore Zyrtare, 2 Mars 1923. Njoftim i Shoqërisë së Transportit Tirana si përfaqësues e vetme e "Ford" në Tiranë.

¹⁸ Biblioteka Kombëtare. Fletore Zyrtare, 31 Mars 1923.

¹⁹ Biblioteka Kombëtare. Fletore Zyrtare, 2 Mars 1923.

AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë shkencore ndërkombëtare:

« Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri »

Në vitin 1925 Shqipëria kishte 900 kilometra rrugë të përdorshme. Shtimi i rrugëve dhe i qarkullimit të mjeteve në to, kishte filluar të nxirrte dhe problematikën e aksidenteve dhe të sigurisë në rrugë. Kështu, në prill 1922, në dokumentet zyrtare përmendet një aksident automobilistik në Shkodër ku “një automobil italian ka carë me pahir një grue...tuj i thye këmbën”²⁰. Ndërsa në nëntor 1922 Komanda e Xhandarmërisë informon Ministrinë e Punëve të Brendshme për një aksident automobilistik me pasojë vdekjen e një personi në Gjirokastrë dhe për arrestimin e dy shoferëve shkaktarë të aksidentit.²¹ Në dokumentet zyrtare të kohës është pasqyruar gjithashtu një aksident me pasoja të rënda që ka ndodhur më 26 maj 1924. Këtë ditë një automobil i Postës së Shtetit me 9 persona, duke shkuar për në Përmet, 9 km larg Gjirokastrës, përmbysset në Urën e Kardhiqit. Nga aksidenti vdiqën 3 persona dhe plagosën pesë të tjerë. Sipas ekspertimit të kohës “aksidenti është shkaktuar nga pakujdesia e shoferit në moskontrollin e maqinës ku një vidhë që lidh timonin me rrotat e para kishte dalë në rrugë”²².

Ndërkohë nuk kishte të miratuara norma ligjore rregulluese për këtë problem. Për këtë u hartua rregullorja e parë “Mbi përdorimin dhe mbajtjen e automobilave”, e cila hyri në fuqi më 1 shtator të vitit 1925. Në parimet e saj rregullorja përcaktonte se “Të gjitha qerret me fuqi motori, që punojnë në rrugët ose vendet botnore duhet të jenë në kontroll të autoriteteve kompetente të Qeverisë. Qerret me fuqi motori siç u përmend janë: automobilat, motocykletet, traktorët e çdo tjetër makinë që punon me motor mbi rruga botnore”²³. Në këtë rregullore përcaktohet së është qeveria autoriteti që jep leje për të mbajtur mjetet motorike. Sipas saj “Çdo njeri që dëshiron ose të përdore qerre me fuqi motorri duhet të këtë leje nga qeveria...”²⁴. Në këtë rregullore përcaktohet për herë të parë dhe procedurat për marrjen e kësaj leje. “Leja merret mbasi kërkuesi të paraqitet në autoritetet kompetente të Shtetit e të ketë dhanë një provim zotësie mbi mbajtjen dhe përdorimin e qerreve të përmendura”²⁵ dhe “Çdo qerre me fuqi motori që vepron në rrugë ose vende botnore duhet të ketë një leje veprimi, dhe çdo përdorues i kësaj lloji qerresh duhet të ketë leje përdorimi, që quhet Leje Chauffeuri”²⁶. Përveç kushteve që lidhen me sigurinë teknike të mjeteve²⁷, në rregullore përcaktohen rregullat e përdorimit të këtyre mjeteve nga shoferët, “... përbrenda qyteteve Chauffeuri nuk do të kalojë 10 km shpejtësi në orë; përjashta qyteteve jo më tepër se 40 km në orë...shpejtësia nuk duhet të kapërcejë më tepër se 6 km në orë kur moti është me mjegull ose në vende ku rruga nuk shifet, si në rrugë kryq, në të kthyeme të forta...”²⁸

Është me interes të përmenden se në pjesën e gjashtë dhe të fundit të kësaj rregulloreje përfshihen dhe sanksionet për shkeljet. Në të parashikohet se për shkelje të dispozitave të rregullores dënimet janë “a-për herë të parë gjer në 60 franga ari gjobë. d-për herë të dyte 100 franga ari gjobë dhe tërheqjen e lejes prej 3 deri në 6 muaj, herën e tretë me 100 franga ari dhe heqjen e lejes për gjithmonë...”²⁹.

AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:
« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

²⁰ Arkivi Qendror i Shtetit. Fondi i Ministrisë së Punëve të Brendshme, dosje 599. Viti 1922. Faqe nr. 25. Shkresa Nr. 1893, datë 12.4.1922 “Mbi një grua që e ka carë automobili italian”.

²¹ Arkivi Qendror i Shtetit. Fondi i Ministrisë së Punëve të Brendshme, dosje 599. Viti 1922. Faqe nr. 84. Shkresa Nr. 7524, datë 28.11.1922 “Mbi prerjen prej automobilit të quajturit Thoma Joanidha”.

²² Biblioteka Kombëtare. Fletore Zyrtare, 7 Qershor 1924. Njoftim “Mbi rënien e një automobili”

²³ Rregullore “Mbi përdorimin dhe mbajtjen e automobilave”. Paragrafi 1. Botuar ne Fletoren Zyrtare nr. 47, datë 31.Gusht 1925.

²⁴ Po aty. Paragrafi 2.

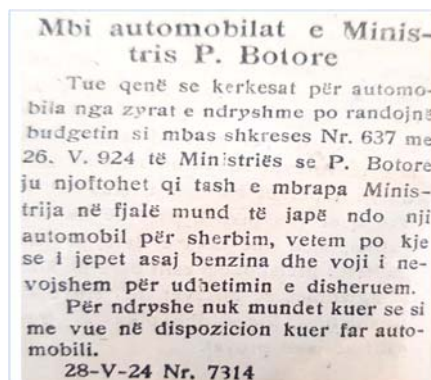
²⁵ Po aty.

²⁶ Po aty.

²⁷ Paragrafët 5-12 te rregullores

²⁸ Paragrafi 13 i rregullores “Mbi përdorimin dhe mbajtjen e automobilave”.

²⁹ Po aty, paragrafi 39 i Rregullores.



Ndërsa kur një Chauffeur shkakton dëm personi, kafshe, ose çdo farë lloj proprietari, do të dënohet sipas kodit penal³⁰.

Nisur nga dinamika që po merrte përhapja e automjeteve dhe problematikave që i shoqëronin ato, nga niveli i një rregulloreje "Mbi përdorimin dhe mbajtjen e automobilave" u kalua në nivelin e një ligji. Për këtë u miratuar Ligji "Mbi shërbimin e automobilave dhe çdo qerrje me fuqi motorri"³¹. Për herë të parë, në vitin 1928, më një ligj të veçantë u pajisën me nga një automobil edhe ministrat³² ndërkohë që automobilat zyrtarë më parë i kishte në administrim vetëm Ministria e Punëve Botore³³. Pavarësisht kërkimeve, nuk kemi arritur të gjejmë të dhëna statistikore të plota të kësaj kohe për numrin dhe veçoritë e aksidenteve automobilistike. Megjithatë, në vitin 1926³⁴ bëhen të zakonshme praktikat shkresore mes institucioneve për rastet e aksidenteve automobilistike dhe hetimin e tyre³⁵ si dhe praktikat gjyqësore për këto çështje. Kështu, në vitin 1929 ka dhe një praktikë gjyqësore unifikuese të Gjykatës së Diktimit ku janë ankimuar dy shoferë në Kavajë dhe një në Durrës pasi janë paditur penalisht në gjykatë nga autoritetet dhe janë marrë të pandehur, "përse më datë 23.9.1929 tue mos iu bind urdhnave t' autoriteteve kompetente kanë mbajtur automobilat në rrugën e përgjithshme tue ndalue komunikacionin" dhe janë dënuar nga gjykata me nga 25 franga ari gjobë dhe u janë ngarkuar shpenzimet gjyqësore³⁶.

Pas pushtimit fashist të vendit në Prill të vitit 1939, Italia, me synimin për ta përdorur territorin shqiptar si një urë drejt territoreve të tjera në Ballkan, kreu investime të mëdha në ndërtimin e rrugëve strategjike. Këto do t'i shërbenin asaj për lëvizjen e forcave dhe të mjeteve. Gjithë programi i rrugëve, shkruante Konti Çiano, po orientohej drejt kufirit grek, pasi Duccja mendonte që, në rastin më të parë, t'i vërsulej kufirit grek³⁷.

³⁰ Po aty, paragrafi 42 i Rregullores.

³¹ Arkivi Qendror i Shtetit. Ligji "Mbi shërbimin e automobilave dhe çdo qerrje me fuqi motorri" 19 Tetor 1926. Botuar në Fletoren Zyrtare Nr. 186, datë 20 Tetor 1926.

³² Arkivi Qendror i Shtetit. Dekret-ligje "Mbi mbajtjen nga një automobil gjithë ministrat", 20 Qershor 1928. Botuar në Fletoren Zyrtare nr. 67, 20 Qershor 1928.

³³ Biblioteka Kombëtare. Fletore Zyrtare, 7 Qershor 1924.

³⁴ Arkivi Qendror i Shtetit. Fondi Ministria e Punëve Botore, dosje 154, viti 1926: Raport i Zyrës së Punëve Botore Durrës e njoftim i Prefekturës së Durrësit dërguar Ministrisë së Punëve Botore e Bujqësisë për vrasjen e një personi e plagosjen e disa të tjerëve nga aksidentet automobilistike e mbi hetimet përkatëse.

³⁵ Arkivi Qendror i Shtetit. Fondi Nr. 152. Ministria e Punëve të Brendshme, dosje 92, viti 1931: Korrespondence e Ministrisë së Punëve të Brendshme me Prefekturat Berat, Elbasan, Peshkopi mbi vrasjet e ndodhura nga aksidentet automobilistike.

³⁶ Vendimi Nr. 409, datë 5 tetor 1929 i Gjykatës së Diktimit. Botuar në Revista "Jurisprudenca Shqiptare", tetor, nëntor, dhjetor 1929. Faqe 73-74. Biblioteka Kombëtare Tiranë.

³⁷ Historia e Popullit Shqiptar. Vëllimi IV. Shqiptarët gjatë Luftës së Dytë Botërore dhe pas saj 1939-1990. Faqe 31. Botime Toena. Tiranë 2000. Faqe 26-27.

Shtimi i rrugëve në këtë periudhë do të shtonte dhe problematikat që lidheshin me sigurinë rrugore në Shqipëri.

1. 2. Siguria rrugore dhe problematikat e saj në periudhën 1945-1991

Për lehtësi studimi këtë periudhë ta ndajmë në nënperiudha sipas viteve 1945-1950, 1951-1960, 1961-1970, 1971-1980 dhe 1981-1990.

1. 2. 1. Veçoritë dhe problematikat e sigurisë rrugore në vitet 1945-1950

Menjëherë pas çlirimit të vendit, iu kushtua një rëndësi rregullimit të rrugëve e riparimit të urave. Gjatë viteve 1945-1946 u punua në një rrjet rrugor prej rreth 2000 kilometrash i cili bëri të mundur lidhjen e qendrave kryesore të vendit. Deri në fillim të vitit 1947 ishin riparuar gjithashtu të gjithë urat e dëmtuara si dhe ishin ndërtuar edhe të reja. Ndër aktet e para në këtë periudhë me ndikim në çështjet e sigurisë rrugore ishte Urdhëresa Nr. 1 e Ministrisë së Punëve Botore për disiplinimin e shërbimit automobilistik në Shqipëri, hyrë në fuqi me 10.8.1946³⁸. Në këtë akt normativ përcaktohen rregullat për qarkullimin e automjeteve duke përcaktuar krahun e djathtë të lëvizjes si dhe kufizimet në parakalim në kryqëzime e kthesa³⁹ dhe detyrimin për respektimin e sinjalistikës rrugore⁴⁰. Në këtë urdhëresë përcaktohet policia rrugore si strukturë përgjegjëse për sigurinë rrugore. “Të gjithë shoferat detyrohen në çdo kërkesë që do t’u bëjnë agjentët e policisë rrugore, të cilët janë ngarkuar me vëzhgje mirë zbatimin e të gjithë normave ligjore të rrugës. Kontravajtësit gjobiten prej franga 20 deri 100 dhe në rast kundërshtimi procedohen”⁴¹. Urdhëresa përcakton procedurat që duhet të zbatohen në raste aksidentesh⁴², detyrimet për dhënien e ndihmës së parë në raste aksidentesh⁴³, shpejtësinë maksimale që duhet respektuar në qendrat e banuara (mjetet e rënda jo më shumë se 10 km/orë, veturat dhe motoçikletat jo më shumë se 15km/orë) dhe jashtë këtyre qendrave (për veturat dhe motoçikletat jo më shumë se 60 km/orë dhe për autokarrot jo më shumë se 40km/orë)⁴⁴, kushtet teknike që duhet të plotësojnë automjetet në qarkullim si dhe lejet e aftësisë që kërkohen sipas kategorisë së automjeteve⁴⁵. Për kundërvajtësit, në këtë urdhëresë, jepen sanksione shumë të fortë më gjobë, të cilat arrijnë nga 20 deri në 2000 franga. Në Ministrinë e Punëve të Brendshme, në Drejtorinë e Policisë u krijua Dega e Qarkullimit Rrugor (Autoinspektoriati i Shtetit).

Për këtë periudhë kemi arritur të gjejmë të dhëna statistikore për vitin 1947. Në atë vit janë evidentuar gjithsej 82 aksidente automobilistike, me 13 të vrarë, 57 të plagosur dhe 18 automjete të dëmtuara.⁴⁶

³⁸ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50, Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Sektori i Qarkullimit Rrugor. Viti 1946. Dosja Nr. 163 “Urdhëresë Nr. 1 e Ministrisë së Punëve Botore mbi disiplinimin e shërbimit automobilistik”.

³⁹ Po aty, neni 1.

⁴⁰ Po aty, neni 2.

⁴¹ Po aty, neni 3.

⁴² Po aty, neni 4.

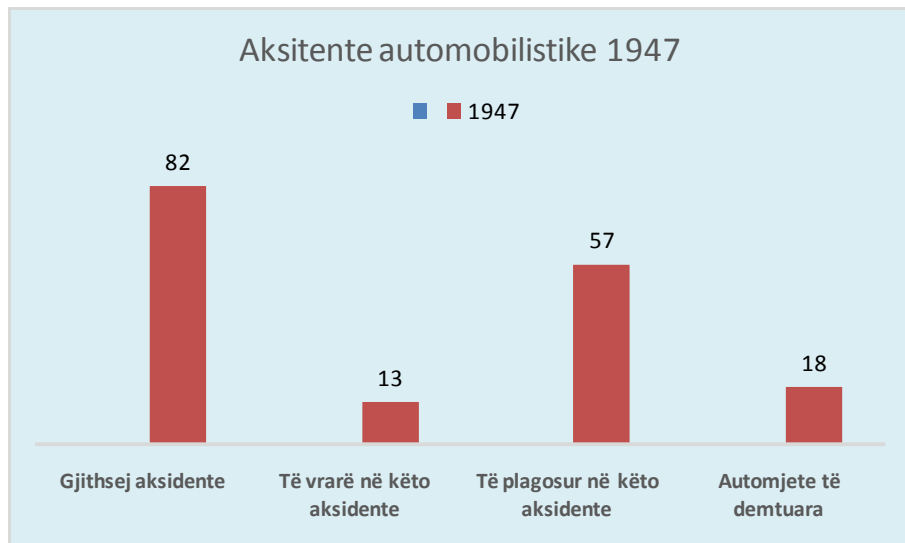
⁴³ Po aty, neni 5.

⁴⁴ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50, Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Sektori i Qarkullimit Rrugor. Viti 1946. Dosja Nr. 163. Neni 5. Burim i cituar.

⁴⁵ Po aty. Nenet 16- 17.

⁴⁶ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50, Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Autoinspektoratit. Viti 1947. Dosja Nr. 237. Statistika për Sektorin e Autoinspektoratit. Faqe 5.

Viti	Gjithsej aksidente automobilistike	Të vrarë në këto aksidente	Të plagosur në këto aksidente	Automjete të dëmtuara
1947	82	13	57	18



Nga këto aksidente 34 kanë ndodhur në qytete e 18 në fshatra dhe 30 prej tyre jashtë vendeve në rrugë kryesore. 16 aksidente kane ndodhur për faj të këmbësorëve, ndërsa pjesa tjetër për faj të shoferëve, 40 nga të cilat për tejkalim shpejtësie⁴⁷.

Në këto vitet 1945-1950 pati një rritje graduale të numrit të automjeteve. Kështu, në vitin 1950 numëroheshin 1492 automjete, nga të cilat "265 vetura, 846 kamiona, 60 autobuza, 41 traktora rrugorë, 14 motokarro, 59 motoçikleta dhe 207 rimorkio"⁴⁸. Ritmet e zhvillimit të komunikacionit rrugor si dhe shtimi i qarkullimit të automjeteve bënë të domosdoshëm që, nga një urdhëresë të Ministrisë së Punëve Botore, të kalohej në një ligj të veçantë "Mbi kontrollin e automjeteve dhe të mjeteve të tjera të transportit dhe mbi rregullimin e qarkullimit në rrugët publike"⁴⁹.

Ky ligj përcakton Ministrinë e Punëve të Brendshme si autoritetin kryesor që do të merret me çështjet e sigurisë rrugore në Shqipëri. Që në nenin 1, ligji përcakton se "Ministria e Punëve të Brendshme të kontrollojë në rrugët publike nga pikëpamja teknike dhe e mirëmbajtjes, automjetet dhe mjetet e tjera të komunikacionit tokësor që lëvizin me apo pa fuqi motorike (me përjashtim të hekurudhës), të kryejë kontrollin teknik të përgjithshëm të automjeteve në marrëveshje me komisionin e planit, të disiplinojë trafikun dhe qarkullimin e tyre dhe të këmbësorëve në rrugët publike"⁵⁰. Gjithashtu, ky ligj ngarkon Ministrinë e Punëve të Brendshme për pajisje me leje aftësie

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

⁴⁷ Po aty.

⁴⁸ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Autoinspektoratit. Viti 1950. Dosja Nr. 400. Raport mbi kontrollin teknik të automjeteve si dhe statistikën përkatëse. Faqe 3.

⁴⁹ Ligji Nr. 787, datë 21.1.1950 "Mbi kontrollin e automjeteve dhe të mjeteve të tjera të transportit dhe mbi rregullimin e qarkullimit në rrugët publike". Botuar në Fletoren Zyrtare Nr. 9, datë 24.2.1950.

⁵⁰ Ligji Nr. 787, datë 21.1.1950 "Mbi kontrollin e automjeteve dhe të mjeteve të tjera të transportit dhe mbi rregullimin e qarkullimit në rrugët publike". Botuar në Fletoren Zyrtare Nr. 9, datë 24.2.1950. Neni 1.

të shoferëve, leje qarkullimi dhe targim të automjeteve, si dhe për të ushtruar kontrollin e duhur për shfrytëzimin e mirë të tyre⁵¹, për regjistrimin e automjeteve së të gjitha institucioneve shtetërore si dhe ato private⁵², miratimin për transferimin e tyre⁵³ si dhe nxjerrjen e automjeteve nga qarkullimi⁵⁴.

Ligji ngarkon Ministrinë e Punëve të Brendshme “të caktojë vijat e trafikut për automjetet dhe mjetet e tjera dhe të publikut dhe të verë rregullat për qarkullimin në rrugët, sipas dispozitave të urdhëresave dhe rregulloreve”⁵⁵. Në këtë mënyrë ligji ngarkon këtë ministri për nxjerrjen e akteve në zbatim të këtij ligji si urdhëresa, rregullore etje, duke e kthyer atë si institucioni përgjegjës për sigurinë rrugore në Shqipëri. Në përfundim të analizimit të sigurisë rrugore për vitet 1945-1950 mund të përmbylim se:

- gjatë kësaj periudhe pati një ndërhyrje totale në rrjetin rrugor shqiptar prej 2000 kilometrash dhe u arrit lidhja mes veti të qyteteve kryesore të vendit;
- u miratua baza ligjore për normimin e qarkullimit të automjeteve dhe probleme të tjera që lidhen me sigurinë rrugore;
- institucioni përgjegjës për menaxhimin e sigurisë rrugore në Shqipëri u përcaktua Ministria e Punëve të Brendshme;
- në këtë ministri, në Drejtorinë e Policisë u krijua Dega Auto-Inspektoratit të Shtetit (Dega Inspektoratit Automobilistik të Shtetit);
- vetëm për vitin 1947 u evidentuan 82 aksidente automobilistike, me 13 të vrarë e 57 të plagosur.

1. 2. 2. Çështjet e sigurisë rrugore në vitet 1951-1960

Gjatë kësaj periudhë u bënë përpjekje për forcimin e strukturave të merreshin me sigurinë rrugore siç ishte Dega Auto-Inspektoratit të Shtetit pranë Drejtorisë së Policisë. Filluan të bëheshin evidenca si për mjetet, gjendjen teknike të tyre, aksidentet, masat që merreshin për shkelësit e rregullave, etj. Me shtimin e automjeteve pati dhe një shtim të numrit të aksidenteve. Kështu në vitin 1952 ishte evidentuar një aksident për çdo 18 automjete ndërsa në vitin 1953 u evidentua 1 aksident për çdo 23 automjete.

Vlerësuar sipas rretheve, vendin e parë në numrin e aksidenteve e zinte Tirana ku kishin ndodhur 30% të aksidenteve në shkallë vendi dhe 23% të njerëzve të dëmtuar në këto aksidente. Më pas vinte Durrësi me 12% të aksidenteve dhe 23% të dëmtuarve⁵⁶. Në këtë periudhë, në vitin 1954, në zbatim të Ligji nr. 787, datë 21.1.1950 “Mbi kontrollin e automjeteve dhe të mjeteve të tjera të transportit dhe mbi rregullimin e qarkullimit në rrugët publike” u miratua Rregullorja e Qarkullimit në Qytet dhe në Rrugët e Republikës Popullore të Shqipërisë⁵⁷. Për herë të parë hartohet një rregullore e detajuar e qarkullimit rrugor për të organizuar dhe siguruar lëvizjen pa rreziqe. Sipas kësaj rregulloreje “Të gjithë ata që qarkullojnë në qytet dhe në rrugët e Republikës Popullore të Shqipërisë detyrohen të zbatojnë udhëzimet e punonjësve të Policisë Popullore që kujdesen për rregullimin e qarkullimit dhe t’u përmbahen shenjave të

⁵¹ Po aty. Neni 2.

⁵² Po aty. Neni 3

⁵³ Po aty. Neni 4

⁵⁴ Po aty. Neni 5

⁵⁵ Po aty. Neni 2/ç

⁵⁶ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Viti 1991. Historikët e Policisë. Kutia 113. Vëllimi 3. Faqe 140-141.

⁵⁷ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Shtabi. Viti 1959. Kutia 17. Dosja Nr. 971. Rregullore Nr. 175, datë 26.6.1954 “Mbi Qarkullimin në Qytet dhe në Rrugët e Republikës Popullore të Shqipërisë”.

⁵⁸ Po aty. Kapitulli I. Pika 1.

rrugëve dhe atyre me dritë”⁵⁸. Rregullorja ka gjithsej 28 kapituj dhe konkretisht: kapitulli I, “Dispozita të përgjithshme”; kapitulli II, “Kuptimi i shenjave me dritë të shenjëdhënësve”; kapitulli III “Shenjat e policit që rregullon qarkullimin”; kapitulli IV “Detyrat e këmbësorëve dhe pasagjerëve të mjeteve të transportit”; kapitulli V “Qarkullimi i kolonave të organizuara dhe kortezheve”; kapitulli VI, “Detyrat e drejtonjësve të automjeteve”; kapitulli VII, “Shenjat paralajmëronjëse që bëjnë shoferat”; kapitulli VIII, “Kufizimi i shpejtësisë së qarkullimit”; kapitulli IX, “Pozicioni i mjeteve të transportit gjatë qarkullimit”; kapitulli X, “Rregullat e tejkalimit të automjeteve”; kapitulli XI, “Rregullat e kalimit të kryqëzimeve”; kapitulli XII, “Manovrimi i mjeteve të transportit”; kapitulli XIII, “Ndalimi dhe qëndrimi i automjeteve”; kapitulli XIV, “Kalimet në binarët hekurudhorë”; kapitulli XV, “Kushtet e qarkullimit në kohën e mjegullës së dendur”; kapitulli XVI, “Stërvitje praktike e kursantëve”; kapitulli XVII, “Rimorkjimi”; kapitulli XVIII, “Transporti i lëndëve që ndizen lehtë, i lëndëve eksplozive; karburantit dhe ngarkesave të tjera të rrezikshme”; kapitulli XIX, “Rregullat e transportit të njerëzve në kamion”; kapitulli XX, “Ecja me biçikletë”; kapitulli XXI, “Qarkullimi i mjeteve me kafshë”; kapitulli XXII, “Kufizimi i ngarkesave në mjetet e transportit”; kapitulli XXIII, “Kushtet plotësuese për sigurimin e qarkullimit”; kapitulli XXIV, “Kushtet teknike të automjeteve që vihen në shfrytëzim”; kapitulli XXV, “Ndriçimi i mjeteve të transportit”; kapitulli XXVI, “Targat dhe mbishkrimet”; kapitulli XXVII, “Rregullimi i furnizimit të automjeteve në stacionin e furnizimit” dhe kapitulli XXVIII, “Detyrat e udhëheqësve të transportit”. Siç shihet, ky akt normativ është përpjekur të rregullojë në mënyrë të detajuar pjesën më të madhe të elementëve që lidhen me sigurinë rrugore.

Në vitin 1955 iu dha rëndësi e veçantë inspektorëve rrugorë vullnetarë. Për këtë u krijua fillimisht një rrjet prej 80 vetash dhe kërkohej shtimi i tyre. Po këtë vit doli dhe një manual udhëheqës për përgatitjen e tyre.⁵⁹ Ata ishin kryesisht shoferë të përgatitur mirë që i njihnin dhe i zbatonin rregullat e qarkullimit rrugor dhe për këtë ju kërkonin llogari edhe kolegëve të tyre të një profesioni.

Për vitin 1951 dhe 1952 të kësaj periudhe nuk kemi arritur të sigurojmë të dhëna për numrin e aksidenteve dhe pasojat e tyre. Në vitin 1958, 69.2% e aksidenteve kishin ndodhur për faj të shoferëve. Në paraqitje tabelore dhe grafike aksidentet e ndodhura për periudhën 1953–1960 paraqiten si më poshtë:

⁵⁹ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Historikët e Policisë. Kutia 113. Vëllimi 3. Faqe 144.

⁶⁰ Po aty. Faqe 141.

⁶¹ Po aty. ⁶² Po aty, faqe 143.

⁶³ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Historikët e Policisë. Kutia 113. Vëllimi 4. Faqe 105.

⁶⁴ Po aty. ⁶⁵ Po aty. ⁶⁶ Po aty.

⁶⁷ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Auto - Inspektoratit. Viti 1960. Kutia 19. Dosja Nr. 1125. “Raport mbi gjendjen e Sektorit të Auto - Inspektoratit të Shtetit për vitin 1960”. Faqe 1.

⁶⁸ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Auto - Inspektoratit. Viti 1960. Kutia 19. Dosja Nr. 1125. “Raport mbi gjendjen e Sektorit të Auto - Inspektoratit të Shtetit për vitin 1960”. Faqe 1. Burim i cituar.

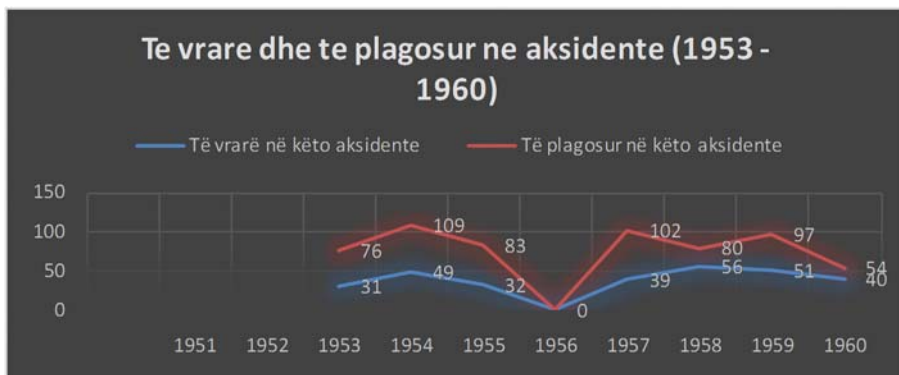
Viti	Gjithsej aksidente automobilistike	Të vrarë në këto aksidente	Të plagosur në këto aksidente
1953 ⁶⁰	98	31	76
1954 ⁶¹	110	49	109
1955 ⁶²	97	32	83
1956 ⁶³	78	Nuk ka të dhëna	Nuk ka të dhëna
1957 ⁶⁴	82	39	102
1958 ⁶⁵	98	56	80
1959 ⁶⁶	89	51	97
1960 ⁶⁷	74	40	54
Totali	726	298	601
Mesatarja 1953-1960	90.75	42.5	85.8

AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë shkencore ndërkombëtare:

« Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri »

Ndër arsyt e evidentuara të aksidenteve rrugore për atë kohë janë: shpejtësia e lëvizjes së automjeteve, numri i lartë i shoferëve të rinj pa eksperiencën e nevojshme, rritja e numrit të automjeteve të reja, rënia teknike e automjeteve të vjetra, shtimi i rrugëve malore e tepër malore, dëmtimi i rrugëve në disa akseve rrugore në përgjithësi, rrugët e sharrave dhe shfrytëzimit të lumenjve për materiale ndërtimi, shfrytëzimi i automjeteve me turne e sforco si dhe dobësitë e punës së punonjësve të policisë rrugore⁶⁸.



Në përfundim të analizimit të sigurisë rrugore për vitet 1951-1960 mund të konkludojmë se gjatë kësaj periudhe:

- pati një rritje të numrit të automjeteve në qarkullim;
- u evidentua një rritje e numrit të aksidente deri në 1 aksident për 18-23 automjete;
- ka pasur mesatarisht në vit 90.5 aksidente, me 42.5 të vrarë dhe 85.8 të plagosur;
- në këto aksidente kanë ndikuar faktorët që lidhen si me shkeljen e rregullave nga ana e drejtuesve të mjeteve, ashtu dhe nga problemet teknike të automjeteve dhe degradimin e rrugëve;
- për herë të parë hartohet një rregullore e detajuar e qarkullimit rrugor për të organizuar dhe siguruar lëvizjen pa rreziqe. Ky akt normativ është përpjekur të rregullojë në mënyrë të detajuar pjesën më të madhe të elementëve që lidhen me sigurinë rrugore.

1. 2. 3. Problematikat e sigurisë rrugore në vitet 1961-1970

Në këtë dhjetëvjeçar veprimtaria e strukturave dhe punonjësve të Auto-Inspektoriatit u përqendrua në punën parandaluese për respektimin e zbatimin e normave juridike që rregullonin dhe normonin veprimtarinë në fushën e qarkullimit rrugor. Kontrolli teknik i automjeteve përbënte një ndër detyrat kryesore të këtij shërbimi. Kështu, nga viti 1961 deri në vitin 1964 numri i automjeteve të kontrolluara i kalonte 45 mijë⁶⁹.

Megjithatë aksidentet vijuan të rriten, bile edhe ato me pasoja të rënda. Vetëm në

⁶⁸ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Auto - Inspektoriatit. Viti 1960. Kutia 19. Dosja Nr. 1125. "Raport mbi gjendjen e Sektorit të Auto - Inspektoriatit të Shtetit për vitin 1960". Faqe 1. Burim i cituar.

⁶⁹ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Historikët e Policisë. Kutia 113. Vëllimi 5. Faqe 124-125.

vitin 1963 ka ndodhur 1 aksident për çdo 199 automjete; 1 i vdekur për çdo 325 automjete dhe 1 i plagosur për çdo 202 automjete⁷⁰. Gjatë viteve 1961-1965 ndodhën 319 aksidente automobilistike me 215 persona të vdekur e 2013 të plagosur.

Numri në rritje i aksidenteve dhe problematika e sigurisë rrugore bëri që strukturat shtetërore të kohës të merrnin në analizë veprimtarinë e policisë në këtë fushë.

Kështu, Kolegjiumi i Ministrisë së Punëve të Brendshme në vitin 1965 konkludonte se “Puna e organeve të policisë për zbatimin e rregullave të qarkullimit dhe sistemi i qarkullimit të automjeteve në qytete nuk i përgjigjet zhvillimit të transportit, dendësisë së popullsisë dhe kërkesave të tjera të kohës”⁷¹ si dhe “në qytet dhe qendra të banuara ka mjaft shkelje të rregullave, shkelje dhe çrregullime në trafik vihen re jo vetëm nga çiklistët, karrocierët, por edhe qytetarët, të cilat janë të shumta, ata nuk ecin në trotuare, nuk kalojnë në vija të bardha, fëmijët lozin në rrugë, varen pas makinave. Mungon dhe në rrugët e jashtme kontrolli sistematik dhe i vazhdueshëm nga ana e organeve të policisë dhe inspektorëve”⁷².

Si shkaqe të aksidenteve në këto vite janë evidentuar: shkelje të rregullave të qarkullimit prej shoferëve,⁷³ pakujdesia dhe shpejtësia e shoferëve duke mos respektuar rregullat në këmbim, duke mos mbajtur krahun në parakalim. Vetëm për vitin 1964 për këtë arsye vdiqën 16 shoferë; shkelja e rregullave nga qytetarët e ndërprerja e menjëhershme e rrugës prej tyre e sidomos e fëmijëve.

Nga këto shkelje në këtë vit janë aksidentuar me vdekje 14 fëmijë; udhëtimet me mungesa teknike të mjeteve; puna e pamjaftueshme e punonjësve të autoinspektoratit në kontrollin e akseve rrugore; puna e pamjaftueshme e ndërmarrjeve për edukimin e shoferëve për mospërdorimin e pijeve alkoolike⁷⁴ dalja e shoferëve të rinj dhe pa eksperience, puna e tyre me sforco për realizimin e planeve në punë, rënia e teknikës automobilistike; çështja e rrugëve⁷⁵, gjendja e keqe e rrugëve e urave; mangësitë në sinjalistikën rrugore; mungesa e vendeve të parkimit në qytetet kryesore çka mundësonte raste rrëmbimi e keqpërdorimi i tyre duke shkaktuar dhe aksidente⁷⁶.

Në paraqitje tabelore dhe grafike aksidentet e ndodhura për periudhën 1961-1970 si me poshtë vijon:

⁷⁰ Përlogaritjet janë bërë në baze të numrit total prej 10748 automjetesh. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Auto - Inspektoratit. Viti 1963. Kutia 27. Dosja Nr. 1501. “Raport dhe analizë mbi punën e Auto - Inspektoratit të Shtetit”. Faqe 27

⁷¹ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Auto - Inspektoratit. Viti 1965. Kutia 31. Dosja Nr. 1694. “Vendim i Kolegjiumit të Ministrisë së Punëve të Brendshme “Mbi luftën për zbatimin e rregullave të qarkullimit dhe evitimin e aksidenteve automobilistike”. Faqe 2.

⁷² Po aty.

⁷³ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Auto - Inspektoratit. Viti 1963. Kutia 27. Dosja Nr. 1501. “Raport dhe analizë mbi punën e Auto - Inspektoratit të Shtetit”. Faqe 6.

⁷⁴ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Auto - Inspektoratit. Viti 1965. Kutia 31. Dosja Nr. 1693. “Raport mbi aksidentet automobilistike dhe gjendjen teknike të automjeteve”. Faqe 2-3.

⁷⁵ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Auto - Inspektoratit. Viti 1963. Kutia 27. Dosja Nr. 1501. “Raport dhe analizë mbi punën e Auto - Inspektoratit të Shtetit”. Faqe 6. Burim i cituar.

⁷⁶ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Auto - Inspektoratit. Viti 1968. Kutia 35. Dosja Nr. 1821. “Raport i Ministrisë së Brendshme Kadri Hazbiu mbi aksidentet automobilistike dhe masat për përmirësimin e gjendjes”. Faqe 5.

Viti	Gjithsej aksidente automobilistike	Të vrarë në këto aksidente	Të plagosur në këto aksidente
1961 ⁷⁷	63	34	33
1962 ⁷⁸	75	59	51
1963 ⁷⁹	54	33	53
1964 ⁸⁰	63	51	39
1965 ⁸¹	64	38	37
1966 ⁸²	120	57	168
1967 ⁸³	182	84	175
1968 ⁸⁴	151	67	175
1969 ⁸⁵	161	58	173
1970 ⁸⁶	238	79	210
Totali	1169	560	1114
Mesatarja 1961-1970	116.9	56	111.4

Në përfundim të analizimit të sigurisë rrugore për vitet 1961-1970 mund të përmbylim se gjatë e kësaj periudhe:

- u evidentua një numër i madh aksidentesh, me një numër të madh të vrarësh e të plagosurish; për 10 vjet (1961-1970) u evidentuan 1169 aksidente, me 560 të vrarë e

⁷⁷ Të dhënat për numrin e aksidenteve, të vrarëve dhe të plagosurve për vitet 1961-1965 janë marrë nga Historia e Armës së Policisë Popullore, Vëllimi I V-të, Faqe 127. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Historikët e Policisë. Kutia 113. Nga të dhënat e pesëvjeçarit janë zbritur ato të viteve 1962-1965 dhe kemi përfituar të dhënat për aksidentet, të vrarët e të plagosurit në këto aksidente për vitin 1961.

⁷⁸ Në dokumentin "Raport dhe analizë mbi gjendjen dhe punën e Auto-Inspektoratit të Shtetit", i cili ndodhet në Arkivin e Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Auto-Inspektoratit. Viti 1963. Kutia 27. Dosja Nr. 1501, në faqen nr. 14, gjejmë të dhënat për aksidentet, të vrarët e të plagosurit për vitin 1962, të përlogaritura në përqindje në raport me ato të vitit 1963. Duke pasur të plota ato të vitit 1963, u bë përlogaritja edhe për vitin 1962.

⁷⁹ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Auto-Inspektoratit. Viti 1963. Kutia 27. Dosja Nr. 1501. "Raport dhe analizë mbi gjendjen dhe punën e Auto-Inspektoratit të Shtetit". Faqe 14

⁸⁰ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1965. Kutia 31. Dosja Nr. 1639. "Raport mbi aksidentet automobilistike dhe gatishmërinë teknike të automjeteve". Faqe 8

⁸¹ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1966. Kutia 33. Dosja Nr. 1733. "Regjistër i aksidenteve automobilistike për vitet 1964-1966". Faqe 58.

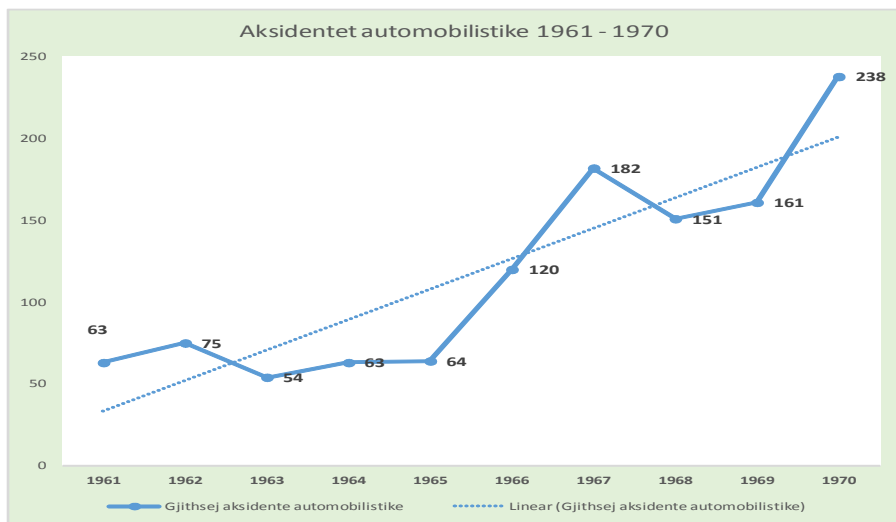
⁸² Po aty.

⁸³ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr.50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1968. Kutia 34. Dosja Nr. 1772. "Pasqyrë e aksidenteve dhe kontravajtjeve të ndodhura gjatë vitit 1967". Faqe 1.

⁸⁴ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr.50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1968. Kutia 35. Dosja Nr. 1820. "Pasqyrë e aksidenteve dhe kontravajtjeve të ndodhura gjatë vitit 1968". Faqe 3.

⁸⁵ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1969. Kutia 36. Dosja Nr. 1876. "Pasqyrë statistikore e aksidenteve dhe kontravajtjeve të ndodhura gjatë vitit 1969". Faqe 2.

⁸⁶ Të dhënat për numrin e aksidenteve, të vrarëve dhe të plagosurve për vitin 1970 janë marrë nga Historia e Armës së Policisë Popullore, Vëllimi VI-të, Faqe 127. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Historikët e Policisë. Kutia 113.



1114 të plagosur;

- rritja e numrit të automjeteve nuk u shoqërua me përmirësimin e cilësisë dhe zgjerimin e rrugëve;

- rritja e qarkullimit të mjeteve, mallrave dhe njerëzve i gjeti të papërgatitura strukturat policore për t'u përballur me dinamikën në rritje të kërcënimeve të sigurisë rrugore;

- gjatë kësaj periudhe kanë ndodhur në vit mesatarisht 116.9 aksidente, me 56 të vrarë e 111.4 të plagosur.

1. 2. 4 Problematikat e sigurisë rrugore në vitet 1971-1980

Edhe gjatë kësaj dekade vazhdoi rritja e qarkullimit të mjeteve në Shqipëri. Në vitin 1973 numri i automjeteve ishte rritur 2.9 herë më shumë se në vitin 1960. Në këtë vit qarkullonin 4-5 mijë automjete në 24 orë. E pashoqëruar me masa të tjera, kjo solli dhe rritjen e numrit të aksidenteve. Për të përballuar këtë problematik në rritje, duke filluar nga viti 1971 në qytetet kryesore u krijuan skuadra për menaxhimin e trafikut në qytet.

Numri i aksidenteve për 100 mjete për periudhën 1971-1975 në paraqitje tabelore është si më poshtë⁸⁷:

Viti	1971	1972	1973	1974	1975
Aksident/ 100 automjete	0.91	0.90	0.89	0.89	0.90

**AKADEMIA
E SIGURISË**

Nga analiza e të dhënave tabelore mund gjejmë se në këtë periudhë pesëvjeçare numri i aksidenteve ka qenë relativisht i lartë.

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

⁸⁷ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Historikët e Policisë. Kutia 113. Vëllimi 7. Faqe 97.

Numri i aksidenteve dhe të vrarëve e të plagosurve në këto aksidente për periudhën 1971-1980, në paraqitje tabelore janë si më poshtë:

Viti	Gjithsej aksidente automobilistike	Të vrarë në këto aksidente	Të plagosur në këto aksidente
1971 ⁸⁸	226	92	213
1972	223	93	216
1973	232	123	157
1974	212	92	241
1975	243	99	346
1976 ⁸⁹	203	95	211
1977 ⁹⁰	227	139	221
1978 ⁹¹	198	98	173
1979 ⁹²	210	107	340
1980 ⁹³	166	133	282
Totali	2140	1071	2398
Mesatare vjetore	214	107.1	239.8

⁸⁸ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Qarkullimi Rrugor. Viti 1971. Kutia 41. Dosja Nr. 2078. "Pasqyrë statistikore e aksidenteve dhe kontravajtjeve të ndodhura gjatë vitit 1971". Faqe 2.

Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Qarkullimi Rrugor. Viti 1971. Kutia 41. Dosja Nr. 2078. "Pasqyrë statistikore e aksidenteve dhe kontravajtjeve për vitin 1971". Faqe 1.

Gjithashtu, të dhënat për numrin e aksidenteve për vitet 1971-1975 janë marrë nga Historia e Armës së Policisë Popullore, Vëllimi I VII-të, Faqe 98. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Historikët e Policisë. Kutia 113.

⁸⁹ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Qarkullimi Rrugor. Viti 1972. Kutia 43. Dosja Nr. 2178. "Raport mbi aksidentet automobilistike të ndodhura gjatë vitit 1971 dhe masat për parandalimin e tyre si dhe pasqyrë statistikore....". Faqe 21.

Gjithashtu, të dhënat për numrin e aksidenteve si dhe të vrarëve e të plagosurve në këto aksidente për vitin 1976 janë marrë nga Historia e Armës së Policisë Popullore, Vëllimi VIII-të, Faqe 186, ku ato janë dhënë në përqindje në raport me vitin 1975. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Historikët e Policisë. Kutia 113.

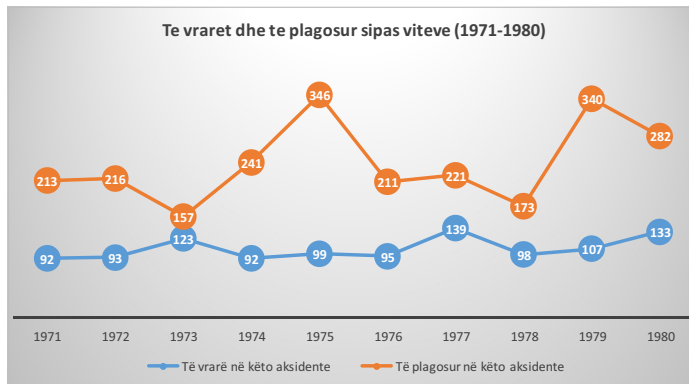
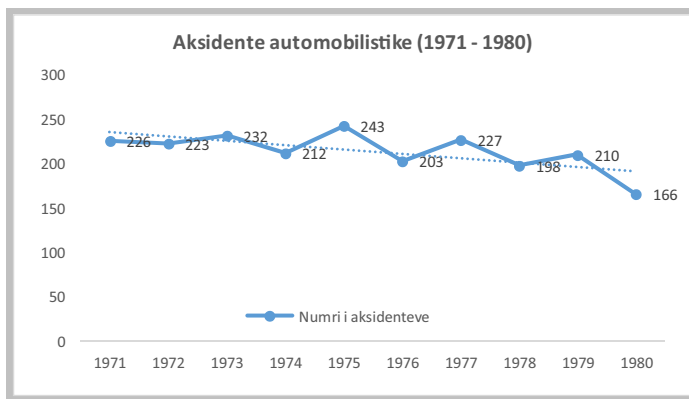
⁹⁰ Në dokumentin "Tema Për të përmirësuar me tej kontrollin në rrugë për të parandaluar aksidentet automobilistike", i cili ndodhet në Arkivin e Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1978. Kutia 65. Dosja Nr. 9266, në faqen nr. 5, gjejmë të dhënat për aksidentet, të vrarët e të plagosurit për vitin 1977, të përlogaritura në përqindje në raport me ato të vitit 1978. Duke pasur të plota ato të vitit 1978, u bë përlogaritja edhe për vitin 1977.

⁹¹ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1978. Kutia 65. Dosja Nr. 9266. "Tema "Për të përmirësuar më tej kontrollin në rrugë për të parandaluar aksidentet automobilistike". Faqe 6.

⁹² Të dhënat për numrin e aksidenteve si dhe të vrarëve e të plagosurve në këto aksidente për vitin 1979 janë marrë nga Historia e Armës së Policisë Popullore, Vëllimi i VIII-të, Faqe 191, ku ato janë dhënë në përqindje në raport me vitin 1978. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Historikët e Policisë. Kutia 113.

⁹³ Të dhënat për numrin e aksidenteve si dhe të vrarëve e të plagosurve në këto aksidente për vitin 1980 janë marrë nga Historia e Armës së Policisë Popullore, Vëllimi i VIII-të, Faqe 191, ku ato janë dhënë në përqindje në raport me vitin 1979. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Historikët e Policisë. Kutia 113.

Viti	Numri i aksidenteve.	P a s o j a t		
		Të vdekur	Të plagosur	Automjete të dëmtuara.
1971	226	92	213	25
1972	223	93	216	13
1973	232	123	157	18
1974	212	92	241	12
1975	243	99	346	12



Nga analiza e të dhënave të mësipërme gjejmë se gjatë këtij dhjetëvjeçari:

- janë evidentuar gjithsej 2140 aksidente automobilistike ose mesatarisht 214 aksidente në vit.

- në këto aksidente kanë mbetur 1071 të vrarë ose mesatarisht 107 të vrarë në vit;
- në këto aksidente kanë mbetur të plagosur 2398 persona ose mesatarisht 239

⁹⁴ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Historikët e Policisë. Kutia 113. Vëllimi 7. Faqe 98.

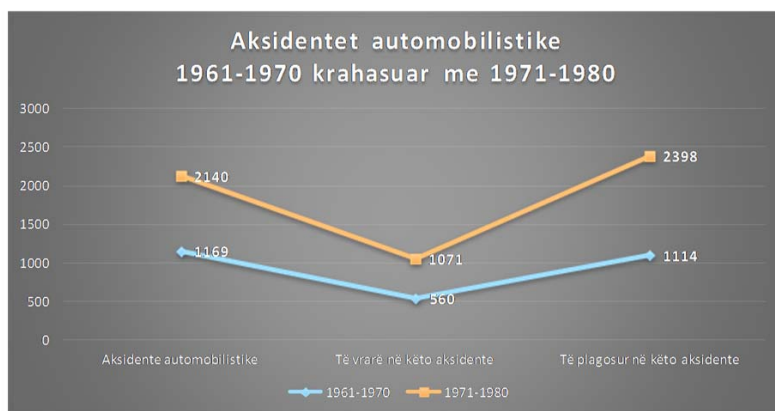
persona në vit;

- në raport dhe me numrin e popullsisë në atë periudhë, numri i aksidenteve dhe të vrarëve është relativisht i lartë;

- gjatë kësaj periudhe kanë ndodhur në vit mesatarisht 214 aksidente, me 107.1 të vrarë e 239.8 të plagosur.

Të dhënat për aksidentet automobilistike dhe të vrarëve e të plagosurve në këto aksidente për periudhën 1961-1980 krahasuar me ato të periudhës 1961-1970 janë si më poshtë:

Viti	Gjithsej aksidente automobilistike	Të vrarë në këto aksidente	Të plagosur në këto aksidente
1961-1970	1169	560	1114
1971-1980	2140	1071	2398
Trendi	+83%	+91.2%	+115%



Nga analiza krahasuese e të dhënave gjejmë se në periudhën 1971-1980, krahasuar me dhjetë vite më parë ka pasur një rritje të numrit të aksidenteve me 83%, një rritje të të vrarëve në këto aksidente me 91.2% e të plagosurve me 115%, shifra këto mjaft të larta. Vetëm në rrethin e Elbasanit për periudhën 1976-1980 kanë ndodhur 75 aksidente me 73 të vrarë dhe 98 të plagosur. Krahasuar me pesëvjeçarin 1971-1975, numri i aksidenteve në atë rreth u rrit me 58%, i të vrarëve 50.8% dhe i të plagosurve 59%⁹⁵. Tipike janë aksidenti i ndodhur në atë rreth në vitin 1977 ku mbetën të vrarë 12 persona dhe 23 të plagosur⁹⁶ si dhe ai në vitin 1978 në Letan të Elbasanit ku mbetën të vrarë 18 qytetarë dhe 9 të plagosur⁹⁷. Më 8.3.1980, një aksident tjetër me pasojë të rënda ndodhi në rrugën Tiranë Zall Dajt ku u vranë 17 vetë dhe u plagosën 30 të tjerë.

Si shkaqe më kryesore të aksidenteve në këto vite janë evidentuar: Shkelja e normave

⁹⁵ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1982. Kutia 88. Dosja Nr. 10145. "Studim mbi aksidentet automobilistike si dhe disa konkluzione për parandalimin e tyre gjatë periudhës 1976-1980". Faqe 4.

⁹⁶ Më datë 26.11.1977, rreth orës 15, automjeti tip "Zis" i adoptuar si autobus, me targë EL 7816, po udhëtonte nga Gjinari për në Elbasan dhe doli jashtë rruge, duke rënë në një përrua nga një lartësi 6 metra. Këtu gjetën vdekjen 12 persona, 10 u plagosën rëndë dhe 13, përfshirë dhe shoferin u plagosën lehtë. Shoferi në këtë aksident ishte shtetasi Mustafa Nurihana. Në ekspertimin e automjetit u verifikuan të meta teknike serioze. Shoferi ka hyrë me shpejtësi 30 km në orë në kthesë dhe për shkak të konsumit të filetos së kokës së paralelit, rrota e krahut të djathtë të automjetit doli nga sistemi i komandimit me timon.

⁹⁷ Shofer në këtë aksident ishte shtetasi Musa Alla.

të lejuara të shpejtësisë dhe parakalimi i gabuar gjatë lëvizjes së automjeteve⁹⁸; mosmbajtja e krahut gjatë ecjes dhe udhëtimi me ngarkesa që rrezikonin qarkullimin; të metat teknike të automjeteve⁹⁹; përdorimi i pijeve alkoolike nga shoferët gjatë udhëtimit, etj.

Në përfundim të analizimit të sigurisë rrugore për vitet 1971-1980 mund të përmbyllim se gjatë kësaj periudhe:

- pati një rritje të ndjeshme të numrit të automjeteve që qarkullonin në rrugët e vendit;
- rritja e qarkullimit të mjeteve, mallrave dhe njerëzve i gjeti të papërgatitura strukturat policore për t'u përballur me dinamikën në rritje të kërcënimeve të sigurisë rrugore;
- krahasuar me një dhjetëvjeçar më parë aksidentet shënuan një rritje me 83%, të vrarëve në aksidente 91.2% dhe të plagosurit me 115%.

1. 2. 5 Problematikat e sigurisë rrugore në vitet 1981-1990

Numri i aksidenteve automobilistike, i të vrarëve dhe i të plagosurve në këto aksidente, në paraqitje tabelore dhe grafike janë si më poshtë:

Viti	Gjithsej aksidente automobilistike	Të vrarë në këto aksidente	Të plagosur në këto aksidente
1981 ¹⁰⁰	172	109	148
1982 ¹⁰¹	187	130	113
1983 ¹⁰²	191	137	125
1984 ¹⁰³	147	127	92
1985 ¹⁰⁴	163	153	121
1986 ¹⁰⁵	158	138	83
1987 ¹⁰⁶	154	128	102
1988 ¹⁰⁷	133	118	74
1989 ¹⁰⁸	162	153	58
1990 ¹⁰⁹	120	114	34
Totali	1587	1307	950
Mesatare	158.7	130.7	95

⁹⁸ Në vitin 1979, për këto arsye kanë ndodhur 26.2% e totalit të aksidenteve automobilistike.

⁹⁹ Në vitin 1976 aksidentet për pasojë e të metave teknike të automjeteve zinin 12.8% të totalit të aksidenteve.

¹⁰⁰ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1981. Kutia 83. Dosja Nr. 9911. "Raport dhe detyra orientuese vjetore të Degës së Qarkullimit Rrugor dhe pasqyra statistikore mbi aksidentet automobilistike të ndodhura në vitin 1981". Faqe 25.

¹⁰¹ Të dhënat për aksidentet për vitin 1982 janë përllogaritur mbi bazën e ndryshimeve në % me ato të vitit 1983, të pasqyruara me shifra në: Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 46. Kabineti Viti 1984. Kutia 29. Dosja Nr. 1439. "Raport i Drejtorisë së Policisë Popullore datë 13.4.1984, mbajtur në Kolegjiunin e MOB-së "Mbi gjendjen dhe forcimin e disiplinës së qarkullimit rrugor". Faqe2.

¹⁰² Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 46. Kabineti. Viti 1984. Kutia 29. Dosja Nr. 1439. "Raport i Drejtorisë së Policisë Popullore datë 13.4.1984, mbajtur në Kolegjiunin e MPB-së "Mbi gjendjen dhe forcimin e disiplinës së qarkullimit rrugor". Faqe2.

¹⁰³ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1986. Kutia 101. Dosja Nr. 10846. "Informacion mbi aksidentet automobilistike në vitin 1986". Faqe3

¹⁰⁴ Po aty. Faqe 4

¹⁰⁵ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1986. Kutia 101. Dosja Nr. 10843. "Regjistër i aksidenteve automobilistike për vitet 1986-1989". Faqe2.

¹⁰⁶ Po aty. Faqe 3.

¹⁰⁷ Po aty. Faqe 4.

¹⁰⁸ Po aty. Faqe 5,

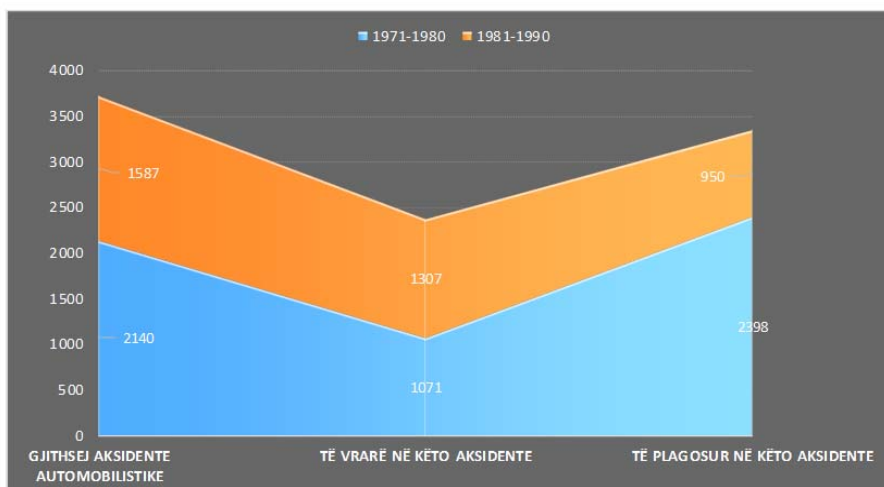
¹⁰⁹ Për vitin 1990 janë gjetur të dhënat vetëm për 6 mujorin e parë. Për efekt përllogaritje shifrat për aksidentet, të vrarët dhe të plagosurit për 6 mujorin e dytë janë marrë të barabarta me ato të 6 mujorit të parë.



Të dhënat statistikore përmblledhëse të aksidenteve automobilistike, si dhe të vrarëve e të plagosurve në këto aksidente për periudhën 1981-1990 krahasuar me ato të viteve 1971-1980 në paraqitje tabelore janë si më poshtë:

Viti	Gjithsej aksidente automobilistike	Të vrarë në këto aksidente	Të plagosur në këto aksidente
1971-1980	2140	1071	2398
1981-1990	1587	1307	950
Trendi	-25.8%	+22%	-60%

Nga analiza krahasuese e të dhënave gjejmë se në periudhën 1981-1990, krahasuar me dhjetë vite më parë ka pasur një ulje të numrit të aksidenteve në masën 25.8%, ndërkohë që numri i vrarëve në këto aksidente është rritur me 22% dhe numri i të plagosurve është ulur 60%.



Pasqyra statistikore e aksidentave automobilistike dhe kalimtarëve për vitin 1981

Ar

Shënimet: Masa
gjeografike paralele

Xanderrajdjet

e kapura

MASA T E MARRA NGA:
SEKSIONI I
QARKULLIMIT TRAFIKU
INSPEKTORAT
VILLNETAR
KOMISIONI

N. R.	Komuna	Aksidentet		Kalimtarët		Kapura		MASAT E MARRA NGA:																								
		Të vjetra	Të reja	Të plagosura	Të vdekura	Të plagosura	Të vdekura	Të plagosura	Të vdekura	Të plagosura	Të vdekura	Të plagosura	Të vdekura	Të plagosura	Të vdekura	Të plagosura	Të vdekura	Të plagosura	Të vdekura	Të plagosura	Të vdekura	Të plagosura	Të vdekura	Të plagosura	Të vdekura	Të plagosura	Të vdekura	Të plagosura	Të vdekura	Të plagosura	Të vdekura	
1.	Tirana	24	923	1	9	9	5	18	3	3	51	706	1165	119	13	25	4207	803	385	7474	556	1747	201	3944	809	125	92	55	101	147	357	
2.	Durrës	19	15	7	110	7	2	11	8	7	51	700	742	103	39	114	1141	57	107	3077	202	634	225	943	770	132	73	33	66	78	202	
3.	Shkodër	10	8	5	4	5	1	5	3	3	39	426	1016	74	16	37	1852	271	482	4213	651	764	331	1201	664	154	188	133	71	121	203	
4.	Elbasan	13	7	9	8	4	1	7	4	4	14	516	309	11	7	6	1069	22	202	1918	170	681	155	470	348	38	94	50	30	67	177	
5.	Korçë	9	8	5	6	3	5	4	2	2	22	451	333	49	20	7	1409	18	174	2483	104	439	238	811	541	170	126	5	52	53	381	
6.	Fier	7	19	1	5	2	3	5	3	3	9	338	751	70	14	160	380	6	82	2410	161	599	180	771	487	122	90	44	95	250		
7.	Lushnjë	7	4	3	3	4	5	5	5	5	9	224	244	4	5	6	575	17	117	1439	116	416	100	470	279	29	29	25	43	65		
8.	Bërati	9	4	1	5	2	2	2	1	1	1	234	473	12	5	30	962	40	133	1126	124	592	122	405	211	49	125	49	26	103	131	
9.	Vlorë	1	3	12	6	2	5	4	3	3	9	256	171	7	3	4	460	2	45	957	2	240	97	252	242	64	83	30	55	52	74	
10.	Degradeci	3	2	2	1	2	1	1	1	1	1	256	171	7	3	4	460	2	45	957	2	240	97	252	242	64	83	30	55	52	74	
11.	Kurva	10	4	21	5	2	3	8	1	1	32	513	356	20	9	37	435	1	1202	104	683	271	480	5	241	147	82	27	23	69		
12.	Kuturri	3	2	3	2	1	1	1	1	1	5	124	160	11	7	15	158	1	488	5	309	146	1	1	1	1	28	15	22	59	76	
13.	Peshkopia	11	4	4	6	2	3	3	2	2	11	53	207	11	7	44	185	1	488	5	309	146	1	1	1	1	28	15	22	59	76	
14.	Mirdita	6	4	2	4	2	1	1	1	1	10	241	143	30	5	9	160	1	578	5	445	408	1	1	1	1	20	12	25	23	53	
15.	Lezha	2	1	1	1	1	1	1	1	1	7	179	233	7	8	19	216	6	675	6	405	203	1	1	1	1	61	3	24	51	78	
16.	Librazhd	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	106	200	22	1	1	1	1	199	1	507	69	307	97	1	1	1	34	9	22	29	66
17.	Gramsh	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	7	17	4	2	4	47	1	84	1	31	28	1	1	1	1	22	11	2	14	24	
18.	Gjirokastra	3	2	1	1	1	1	1	1	1	7	62	79	33	2	4	74	1	261	1	164	81	1	1	1	1	16	4	74	80	74	
19.	Tapellana	2	2	1	1	1	1	1	1	1	8	303	160	3	3	2	291	1	770	21	602	124	1	1	1	1	23	9	25	42	50	
20.	Gërani	4	2	1	2	2	1	1	1	1	5	32	53	6	2	142	1	260	1	194	51	1	1	1	1	1	15	3	33	43	91	
21.	Bërmeti	2	2	1	2	2	1	1	1	1	6	23	65	3	2	11	57	1	168	3	94	64	1	1	1	1	7	5	12	13	43	
22.	Erseka	3	1	2	2	1	1	1	1	1	3	36	67	13	4	73	1	196	1	89	94	1	1	1	1	1	13	9	18	37		
23.	Skrapari	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	54	65	8	2	39	1	169	1	90	62	1	1	1	1	1	17	9	14	11	29	
24.	Burlo	4	2	2	3	1	1	1	1	1	4	146	131	9	12	39	225	1	564	1	439	92	1	1	1	1	33	1	16	36	61	
25.	Kuçes	5	4	5	1	2	2	1	1	1	8	46	268	17	2	5	224	1	570	15	404	124	1	1	1	1	27	1	46	61	152	
26.	Tropoja	4	5	8	1	3	1	1	1	1	4	9	138	7	1	12	118	1	288	1	171	36	1	1	1	1	31	25	12	28	73	

SHUMË 112 1018 8 91 55 26 81 34 53 303 5557 7860 718 234 586 15723 1244 1766 34019 2461 11531 3660 9359 4539 944 1544 498 958 1435 3023

110

Nga analiza e shkaqëve të aksidentëve të ndodhura në vitin 1981 gjejmë se 91 aksidente ose 52.9% e totalit vjetor kanë ndodhur për faj të drejtuesve të mjeteve; 55 aksidente ose 31.9% e totalit kanë ndodhur për faj të kalimtarëve dhe 26 aksidente ose 15.1% e totalit kanë ndodhur për shkak të mangësive teknike të automjeteve¹¹¹.

Pjesa më e madhe e aksidentëve janë kryer nga shoferë të grupmohave të reja 20 deri 30 vjeç dhe 31 deri 40 vjeç, çka lidhet dhe me përvojën e tyre në profesion. Për sa i përket shtrirjes gjeografike, më shumë aksidente ka pasur në rrethet Tiranë, Durrës, Shkodër, Elbasan, Fier.¹¹² Shumica e aksidentëve kanë ndodhur ditën dhe në rrugë të asfaltuara dhe me një shtrirje pothuajse në të gjithë muajt e vitit¹¹³.

Nga shkaqët kryesore të aksidentëve gjatë kësaj periudhe janë evidentuar¹¹⁴. Shkelja e rregullave të qarkullimit nga ana e drejtuesve të mjeteve¹¹⁵ si shkelja e normave të shpejtësisë nga drejtuesit e mjeteve; tërheqja e vëmendjes gjatë drejtimit të automjetit,

¹¹⁰ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1981. Kutia 83. Dosja Nr. 9911. "Raport dhe detyra orientuese vjetore të Degës së Qarkullimit Rrugor dhe pasqyra statistikore mbi aksidentet automobilistike të ndodhura në vitin 1981". Faqe 25. Burim i cituar.

¹¹¹ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1981. Kutia 83. Dosja Nr. 9911. "Raport dhe detyra orientuese vjetore të Degës së Qarkullimit Rrugor dhe pasqyra statistikore mbi aksidentet automobilistike të ndodhura në vitin 1981". Faqe 25.

¹¹² Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1986. Kutia 101. Dosja Nr. 10846. "Informacion mbi aksidentet automobilistike në vitin 1986". Faqe 3. Burim i cituar.

¹¹³ Po aty.

¹¹⁴ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 46. Kabineti. Viti 1984. Kutia 29. Dosja 1339. "Raport i Drejtorisë së Policisë Popullore "Mbi gjendjen dhe detyrat që dalin për forcimin e disiplinës në qarkullimin rrugor" mbajtur në mbledhjen e kolegjiut datë 13.4.1984. Faqe 2-4.

¹¹⁵ Në vitin 1985 për shkak të shkeljes së rregullave të drejtuesve të automjeteve kanë ndodhur 59.5% e aksidentëve. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1986. Kutia 101. Dosja 10846. "Mbi aksidentet automobilistike në 3 muajin e katërt të vitit 1985. Faqe 2.

shoferët bisedojnë, ecin të shkujdesur e vetëbesim të tepruar; veprime të pakujdesshme gjatë vënies në lëvizje dhe ecje mbrapa të automjeteve¹¹⁶; qarkullimi i automjeteve me defekte teknike serioze; përdorimi i pijeve alkoolike nga shoferët gjatë udhëtimit; mosrespektimi i rregullave për mbajtjen e krahut gjatë lëvizjes së automjeteve dhe parakalimi i gabuar; mosrespektimi i rregullave të trafikut nga qytetarët¹¹⁷ e çiklistët si dhe mungesa e kontrollit dhe e kërkesës nga specialistët e policisë rrugore.

Në përfundim të analizimit të sigurisë rrugore për vitet 1981-1990 mund të përmbylim se gjatë kësaj periudhe:

- numri i aksidenteve ka pasur një tendencë në rënie në masën 25.8%, krahasuar me një dhjetëvjeçar më parë;
- numri i të vrarëve nëpër këto aksidente në të njëjtën periudhë ka pasur një tendencë në rritje në masën 22% dhe është reduktuar ndjeshëm numri i të plagosurve në masën 60%;
- shumica e aksidenteve kanë ndodhur ditën dhe në rrugë të asfaltuara dhe me një shtrirje pothuajse në të gjithë muajt e vitit.

N. R.	Rrethet	1984				1985			
		A	V	P	Ad	A	V	P	Ad
1	Birana	12	9	5	-	13	7	9	-
2	Durrës	12	7	7	-	13	13	13	3
3	Shkoder	16	20	7	-	9	34	18	2
4	Elbasan	11	7	6	-	17	13	13	2
5	Tirana	5	2	3	-	10	9	8	-
6	Fier	5	2	6	-	13	10	7	-
7	Lushnja	7	5	2	-	10	4	6	-
8	Elbasan	7	6	1	-	6	2	2	-
9	Vlora	6	4	2	-	9	3	3	1
10	Peqin	1	1	-	-	4	4	-	-
11	Kruja	9	4	2	-	10	4	3	-
12	Lezha	5	5	3	-	4	4	4	-
13	Korçë	10	8	2	-	7	7	3	-
14	Shkup	12	6	2	-	3	6	2	-
15	Lezha	7	2	3	-	3	2	-	-
16	Shkup	2	2	-	-	-	-	-	-
17	Gramsh	-	-	-	-	1	1	-	-
18	Gjirë	3	3	-	-	1	-	-	-
19	Shkup	4	2	2	4	3	2	-	-
20	Shkup	5	2	4	-	2	1	2	-
21	Shkup	2	2	-	-	1	3	-	-
22	Shkup	3	3	-	-	2	1	1	-
23	Shkup	2	4	1	-	1	1	-	-
24	Shkup	3	7	3	-	6	5	4	-
25	Shkup	2	4	-	-	1	1	-	-
26	Shkup	1	4	7	-	3	2	5	-
Total		147	127	92	5	163	153	121	15

N. R.	Periudha	1984				1985			
		A	V	P	Ad	A	V	P	Ad
1	Janar	14	11	5	1	12	8	12	1
2	Shkurt	11	9	5	1	6	8	3	1
3	Mars	10	10	2	-	6	9	8	-
4	3m. I-të	35	30	12	2	24	25	23	2
5	Prill	9	4	4	-	12	8	6	-
6	Maj	12	15	23	1	23	13	19	3
7	Qershor	10	8	5	1	21	17	12	6
8	3m. II-të	30	25	32	2	56	38	37	9
9	6m. I-të	65	55	44	4	80	63	60	11
10	Korrik	16	12	14	-	12	12	7	-
11	Gusht	10	10	5	-	15	34	14	1
12	Shtator	12	7	7	-	13	11	9	-
13	3m. III-të	38	29	24	-	40	61	30	1
14	Tetor	17	10	15	-	28	15	12	-
15	Nëntor	10	14	5	1	14	7	12	2
16	Dhjetor	17	15	6	-	8	7	7	1
17	3m. IV-të	44	43	24	1	43	29	31	3
18	6m. II-të	82	72	48	1	83	90	61	4

A = aksidente
V = të vrarë
P = të plagosur
Ad = automjete të dëmtuar

1. 3. Siguria rrugore dhe problematikat e saj në vitet 1991-2018

Edhe periudhën 1991-2018 për efekte të studimit të çështjeve të sigurisë rrugore do ta ndajmë në tre nënperiudha dhe konkretisht për vitet 1991-2000, 2001-2010 dhe 2011 deri 2018.

1.3.1. Problematikat e sigurisë rrugore në vitet 1991-2000.

Zhvillimet demokratike në Shqipëri ridimensionuan edhe marrëdhëniet e shtetasve shqiptarë me pronësinë private. Kjo bëri që pas vitit 1991 shqiptarët të kenë mundësinë

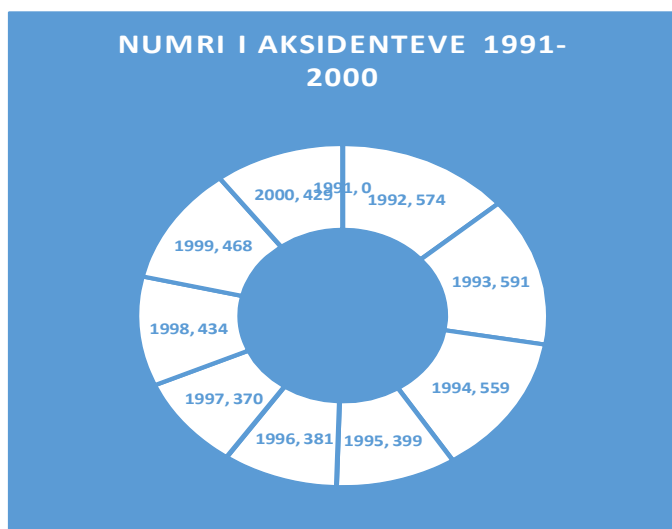
¹¹⁶ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Qarkullimi Rrugor. Viti 1989. Kutia 107. Dosja Nr. 1149. "Informacion i Policisë për Këshillin e Ministrave "Mbi aksidentet automobilistike dhe kondravyajtjet gjatë tremujorit të I, II, dhe III të vitit 1989". Faqe2

¹¹⁷ Në vitin 1985 për mos zbatim të rregullave dhe pakujdesi nga ana e qytetarëve kanë ndodhur 40.5% e aksidenteve.

e pronësisë mbi mjetet e qarkullimit rrugor si autovetura, kamionë, motoçikleta. Për një kohë shumë të shkurtër u importuan me mijëra automjete, një pjesë jo e vogël e të cilave ishin të amortizuara dhe me probleme teknike. Ndërkohë, rrjeti rrugor shqiptar edhe për disa vite mbeti ai që ishte në periudhën e komunizmit, një rrjet plotësisht i amortizuar që nuk mund të përballonte këtë fluks në rritje qarkullimi automjetesh. Gjithashtu u liberalizuan procedurat dhe u ul përgjegjshmëria për pajisjen me leje drejtimi mjeti. Shtimi i numrit të mjeteve të qarkullimit nuk u shoqërua me rritjen e nivelit të edukimit të përdoruesve të rrugës. Të gjitha këto sollën probleme serioze të sigurisë rrugore. U rrit në mënyrë të shpejtë numri i aksidenteve dhe sidomos i atyre me pasojë jete njerëzore.

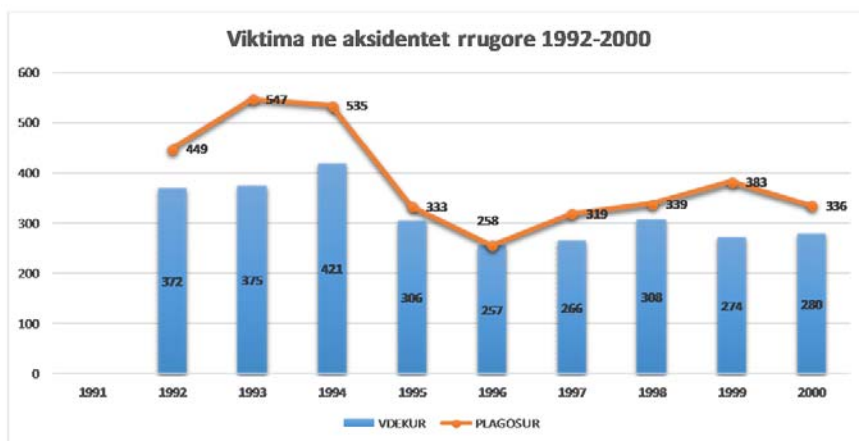
Numri i aksidenteve automobilistike, i të vrarëve dhe i të plagosurve në këto aksidente, në paraqitje tabelore dhe grafike për vitet 1991-2000¹¹⁸ është si më poshtë:

VITI	AKSIDENTE	VDEKUR	PLAGOSUR
1992	574	372	449
1993	591	375	547
1994	559	421	535
1995	399	306	333
1996	381	257	258
1997	370	266	319
1998	434	308	339
1999	468	274	383
2000	429	280	336
SHUMA	4205	2859	3499
Mesatare	467.2	317.6	388.7



¹¹⁸ Të dhënat statistikore për numrin e aksidenteve si dhe të vrarëve dhe të plagosurve në këto aksidente për vitin 1992-2000 janë marrë në Strategjia Kombëtare për Sigurinë Rrugore 2011-2020, miratuar me VKM Nr. 125, datë 23.2.2011 "Për zbatimin e objektivave për përmirësimin e sigurisë rrugore". Faqe 9.

Nga analiza e të dhënave të mësipërme gjejmë se gjatë këtij dhjetëvjeçari janë evidentuar gjithsej 4205 aksidente automobilistike; në këto aksidente ka pasur 2859 ta vrarë; në këto aksidente janë evidentuar dhe 3499 të plagosur; numri më i madh i aksidenteve, të vrarëve dhe të plagosur ka qene sidomos në vitet 1992-1994.



Të dhënat statistikore përmblledhëse të aksidenteve automobilistike, si dhe të vrarëve e të plagosurve në këto aksidente për periudhën 1991-2000 krahasuar me periudhën 1981-1990 në paraqitje tabelore janë si më poshtë:

Viti	Gjithsej aksidente automobilistike	Të vrarë në këto aksidente	Të plagosur në këto aksidente
1981-1990	1587	1307	950
1992-2000	4205	2859	3499
Trendi	+164.9%	+118.7%	+268.3%

Nga analiza krahasuese e të dhënave gjejmë se në periudhën 1992-2000, krahasuar me dhjetë vite më parë ka pasur një rritje me 164.9% të numrit të aksidenteve, ndërkohë që numri i vrarëve në këto aksidente është rritur me 118% dhe numri i të plagosurve është rritur me 268.3%.

Si shkaqe më kryesore të aksidenteve në këto vite janë evidentuar: rritja e fluksit të lëvizjes së mjeteve në akset kryesore; rrjeti rrugor totalisht i amortizuar; mangësitë në sinjalistikën rrugore; mungesa e përvojës dhe eksperiencës në përdorimin e automjeteve; lëvizja me shpejtësi mbi normat e lejuara; mos zbatimi i rregullave të qarkullimit nga drejtuesit e mjeteve; përdorimi i mjeteve të amortizuara dhe me probleme teknike; mos respektimi i rregullave të trafikut nga qytetarët si dhe përdorimi i pijeve alkoolike nga drejtuesit e mjeteve gjatë udhëtimit.

Në përfundim të analizimit të sigurisë rrugore për vitet 1991-2000 mund të përmbyllim se gjatë kësaj periudhe:

- zhvillimet demokratike në Shqipëri ridimensionuan marrëdhëniet e shtetasve shqiptarë me pronësinë private duke ju mundësuar të jenë dhe pronarë mjeteve të qarkullimit rrugor si autovetura, kamionë, motoçikleta etj., e ndaluar kjo për shumë kohë më parë;
- gjithashtu u liberalizuan deri në papërgjegjshmëri procedurat për pajisjen me

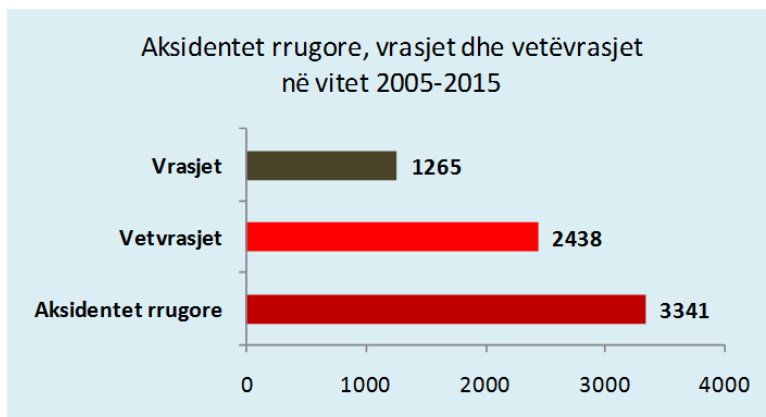
leje drejtimi mjete;

- numri i aksidenteve ka pasur një rritje në masën 2.6 herë më shumë se një dhjetëvjeçar më parë;

- numri i të vrarëve nëpër këto aksidente për të njëjtën periudhë ka pasur një rritje në masën 2.18 herë dhe numri i të plagosurve është rritur në masën 3.68 herë.

1. 3. 2. Çështjet e sigurisë rrugore në vitet 2001-2010

Edhe gjatë kësaj periudhe pati një rritje të madhe të numrit të mjeteve në qarkullim. Investimet e filluara po ndikonin në përmirësimin e infrastrukturës rrugore në vendin tonë. Megjithatë shkalla e rrezikut në rrugë në vendin tonë në këtë periudhë vlerësohej 30% më e lartë se vendet e tjera të rajonit¹¹⁹. Sipas një studimi të Qendrës Kërkimore Shkencore në Akademinë e Sigurisë, për periudhën 2005-2015, aksidentet rrugore me pasojë vdekjen renditen si faktori numër një që u merr jetën shqiptarëve. Kështu nga 7044 vetë që kanë humbur jetën në këtë periudhë (vrasje, vetëvrasje dhe aksidente rrugore), 3341 ose 47.4% e numrit total e kanë humbur jetën nga aksidentet automobilistike, krahasuar me vetëvrasjet të cilat përbënin 34% të rasteve dhe 17.95% të rasteve që e kanë humbur jetën si pasojë e krimit të vrasjes¹²⁰.



Ndërkohë, ka një rritje të ndjeshmërisë dhe kërkesave për sigurinë rrugore në vend si nga aktorët shtetërorë, ashtu dhe nga shoqëria civile. Kjo dukuri tashmë sigurohet dhe ndiqet me masa shtesë. Ky shqetësim gjen pasqyrim edhe në dokumentet kryesore strategjike në nivel kombëtar. Rritja e sigurisë rrugore identifikohet si prioritet në “Strategjia e Policisë së Shtetit 2007 – 2013”. Në këtë dokument strategjik, siguria rrugore përcaktohet një ndër 6 aktivitetet kryesore në funksion të përmbushjes së misionit të Policisë së Shtetit për garantimin e një mjedisi të sigurt për komunitetin si dhe rekomandohet hartimi i një strategjie të veçantë për sigurinë rrugore. Në këtë strategji kërkohet fuqizimi i rolit të shërbimit të policisë rrugore si një aktivitet që bazohet në parandalimin, konstatimin, dhe verifikimin e shkeljeve të rregullave të qarkullimit rrugor, kryerjen e shërbimeve të drejtpërdrejta për menaxhimin e trafikut, kontrollin e

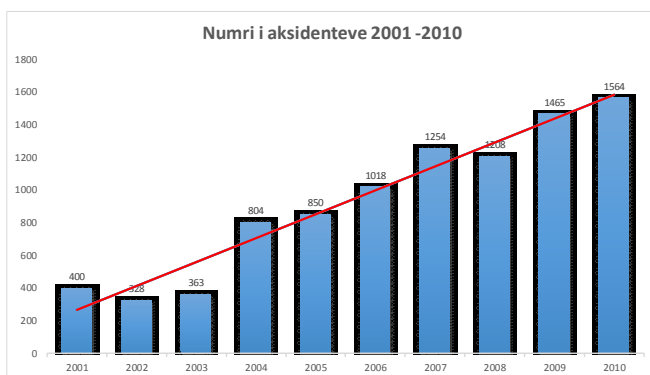
¹¹⁹ Strategjia e Policisë së Shtetit 2007-2013.

¹²⁰ Dr. Xhavit Shala “Analizë krahasuese, kronologjike dhe gjeografike e vetëvrasjes ndër vite në Shqipëri”. Kumesë mbajtur në Konferencën Shkencore Kombëtare “Depresioni dhe Vetëvrasja”, organizuar nga Qendra Kërkimore Shkencore e Akademisë së Sigurisë më datë 28 Prill 2017. Revista “Policimi dhe Siguria” Nr. 6. Faqe 20. Tiranë Prill 2017.

dokumentacionit të mjeteve dhe kontrollin e përdorimit të rrugës¹²¹. Pavarësisht sigurizimit të kësaj dukurie, numri i aksidenteve edhe për këtë periudhë shënoi përsëri rritje.

Numri i aksidenteve automobilistike, i të vrarëve dhe i të plagosurve në këto aksidente, në paraqitje tabelore dhe grafike, për vitet 2001-2010¹²² është si më poshtë:

VITI	AKSIDENTE	VDEKUR	PLAGOSUR
2001	400	297	250
2002	328	250	228
2003	363	267	250
2004	804	315	804
2005	850	308	875
2006	1018	277	1051
2007	1254	384	1344
2008	1208	303	1256
2009	1465	378	1455
2010	1564	353	1716
SHUMA	9254	3132	9229
Mesatare vjetore	925.4	313.2	929.9



¹²¹ Strategjia e Policisë së Shtetit 2007-2013. Po aty.

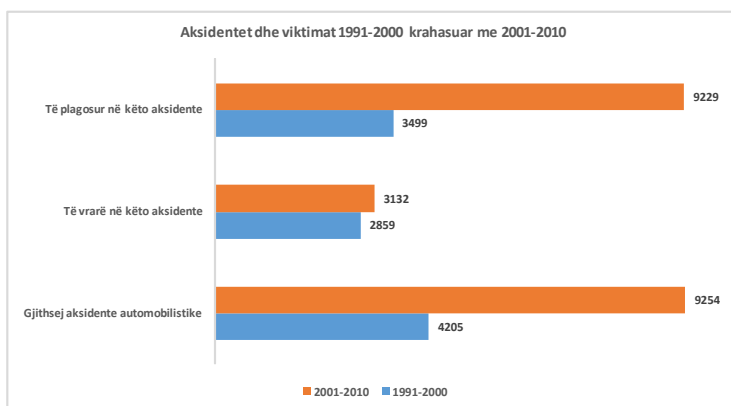
¹²² Të dhënat statistikore për numrin e aksidenteve si dhe të vrarëve dhe të plagosurve në këto aksidente për vitin 2001-2009 janë marrë në Strategjinë Kombëtare për Sigurinë Rrugore 2011-2020, miratuar me VKM Nr. 125, datë 23.2.2011 "Për zbatimin e objektivave për përmirësimin e sigurisë rrugore". Faqe 9. Burim i cituar.

Nga analiza e të dhënave të mësipërme gjejmë se për periudhën 2001-2010:

- janë evidentuar gjithsej 9254 aksidente automobilistike;
- në këto aksidente ka pasur 3132 të vrarë;
- në këto aksidente janë evidentuar dhe 9229 të plagosur;
- numri më i madh i aksidenteve, të vrarëve dhe të plagosurve ka qenë sidomos në pesëvjeçarin e dytë të kësaj periudhe, në vitet 2006-2010;
- në këtë periudhë dhjetëvjeçare kanë ndodhur mesatarisht në vit 925.4 aksidente, me 313.2 të vrarë e 929.9 të plagosur.

Të dhënat statistikore përmbledhëse të aksidenteve automobilistike, si dhe të vrarëve e të plagosurve në këto aksidente për periudhën 2001-2010 krahasuar me periudhën 1991-2000 në paraqitje tabelore janë si më poshtë:

Viti	Gjithsej aksidente automobilistike	Të vrarë në këto aksidente	Të plagosur në këto aksidente
1991-2000	4205	2859	3499
2001-2010	9254	3132	9229
Trendi	+120%	+9.5%	+163.6%



Nga analiza krahasuese e të dhënave gjejmë se në periudhën 2001-2010, krahasuar me dhjetë vite më parë ka pasur një rritje me 120% të numrit të aksidenteve, ndërkohë që numri i vrarëve në këto aksidente është rritur me 9.5% dhe numri i të plagosurve është rritur me 163.7%.

Si shkaqe më kryesore të aksidenteve në këto vite janë evidentuar numri gjithnjë në rritje i mjeteve të motorizuara; gjendja problematike e infrastrukturës rrugore; shpejtësia, drejtimi i mjetit nën efektin e alkoolit, mos respektim i dritës së kuqe të semaforit, ndërrimi i korsive dhe “inJORimi i tjetrit”¹²³.

Në përfundim të analizimit të sigurisë rrugore për vitet 2001-2010 mund të përmbylлим se gjatë kësaj periudhe:

- numri i aksidenteve ka pasur një rritje në masën 2.2 herë më shumë se periudhën nga viti 1991-2000;

¹²³ Drejtimi i mjetit nën efektin e alkoolit, mos respektim i dritës së kuqe të semaforit, ndërrimi i korsive dhe “inJORimi i tjetrit” janë shkaqe të rreth 78% të vdekjeve dhe 55% të plagosjeve që janë regjistruar gjatë viteve të fundit, që i përket pikërisht kësaj periudhë të studimit.

- numri i të vrarëve nëpër këto aksidente për të njëjtën periudhë ka pasur një rritje në masën 1.09 herë;
- ndërsa numri i të plagosurve në këto aksidente ka shënuar një rritje me 2.63 herë;
- kanë ndodhur mesatarisht në vit 925.4 aksidente automobilistike me 313.2 të vrarë e 929.9 të plagosur në këto aksidente;
- për përmirësimin e gjendjes, për herë të parë hartohen dokumente strategjike.

1. 3. 3 Problematikat e sigurisë rrugore në vitet 2011-2018

Gjatë kësaj periudhe ka një rritje të ndjeshmërisë, të kërkesave dhe të trysnisë mbi policinë, për çështjet e sigurisë rrugore. Siguria rrugore përbën themelin e parandalimit të aksidenteve rrugore. Eksperiencat më të mira nëpër botë kanë treguar se vdekjet nga aksidentet rrugore mund të ulen në masën 30-50% me anë të zbatimit të planeve të veprimit të sigurisë rrugore me bashkërendim shumë sektorial brenda një strategjie të përgjithshme me shumë ambicie, por njëkohësisht me objektiva të arritshëm.¹²⁴ Sigurizimi i kësaj dukurie kërkonte operimin mbi bazën e një strategjie të veçantë në nivel kombëtar.

Ky dokument strategjik “Strategjia kombëtare për sigurinë rrugore 2011-2020” e trajton sigurinë rrugore si një e drejtë dhe përgjegjësi për të gjithë.¹²⁵ Zbatimi i kësaj strategjie dhe i planit të saj të veprimit do të synonte si fillim të stoponte rritjen e konstatuar për disa dekada të aksidenteve rrugore si dhe të numrit të vrarëve e të plagosurve në këto aksidente, ndonëse numri i automjeteve në qarkullim rritej nga viti në vit¹²⁶.



AKADEMIA E SIGURISË

Numri i aksidenteve automobilistike, i të vrarëve dhe i të plagosurve në këto aksidente, në paraqitje tabelore dhe grafike për vitet 2011-2018¹²⁷ është si më poshtë:

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

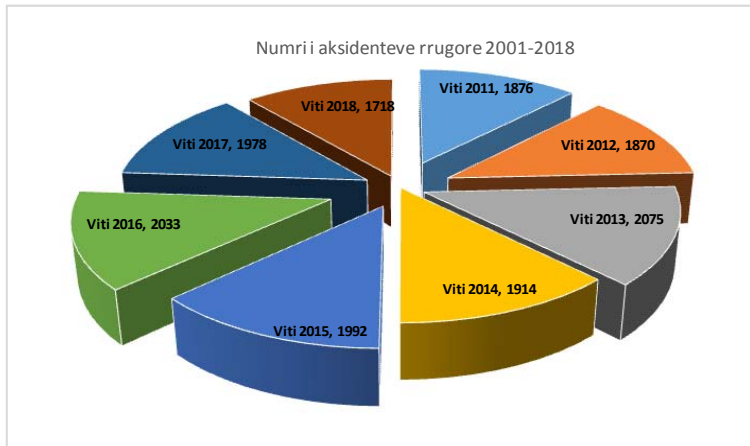
¹²⁴ Strategjia Kombëtare për Sigurinë Rrugore 2011-2020, miratuar me VKM Nr. 125, datë 23.2.2011 “Për zbatimin e objektivave për përmirësimin e sigurisë rrugore”.

¹²⁵ Strategjia Kombëtare për Sigurinë Rrugore 2011-2020, miratuar me VKM Nr. 125, datë 23.2.2011 “Për zbatimin e objektivave për përmirësimin e sigurisë rrugore”.

¹²⁶ Në të dhënat për numrin e automjeteve i jemi referuar shifrave të deklaruara në analizën vjetore të Drejtorisë së Qarkullimit Rrugor për vitin 2015.

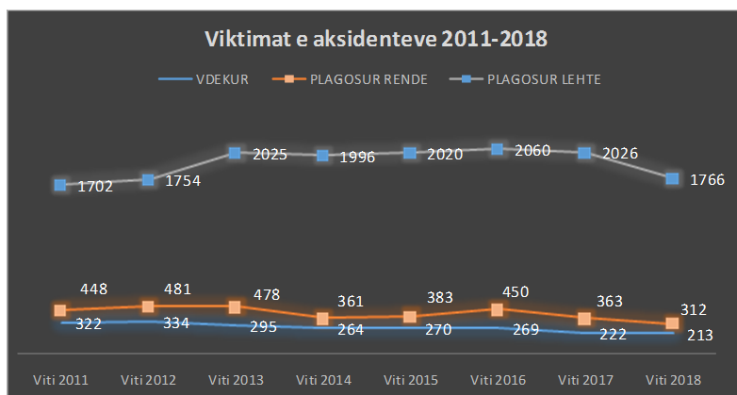
¹²⁷ Të dhënat statistikore për numrin e aksidenteve si dhe të vrarëve e të plagosurve për vitet 2011-2018 janë marrë nga analizat vjetore të punës së Drejtorisë së Qarkullimit Rrugor dhe të Drejtorisë së Përgjithshme të Policisë së Shtetit.

VITI	AKSIDENTE	VDEKUR	PLAGOSUR RENDE	PLAGOSUR LEHTE
2011	1876	322	448	1702
2012	1870	334	481	1754
2013	2075	295	478	2025
2014	1914	264	361	1996
2015	1992	270	383	2020
2016	2033	269	450	2060
2017	1978	222	363	2026
2018	1718	213	312	1766
SHUMA	15456	2189	3276	15349
Mesatare periudhës	1937	273.6	409.5	1918.6



Nga analiza e të dhënave të mësipërme gjejmë se për periudhën 2011-2020:

- janë evidentuar gjithsej 15456 aksidente automobilistike;
- në këto aksidente ka pasur 2189 ta vvarë;
- në këto aksidente janë evidentuar dhe 3276 të plagosur të plagosur rëndë e 15349 të plagosur lehtë;
- duke filluar nga viti 2013 evidentohet një trend në rënie i numrit të të vvarëve në aksidente automobilistike;
- në këtë periudhë analizuese kanë ndodhur mesatarisht në vit 1937 aksidente automobilistike, me 273.6 të vvarë, 409.9 të plagosur rëndë e 1918.6 të plagosur lehtë.



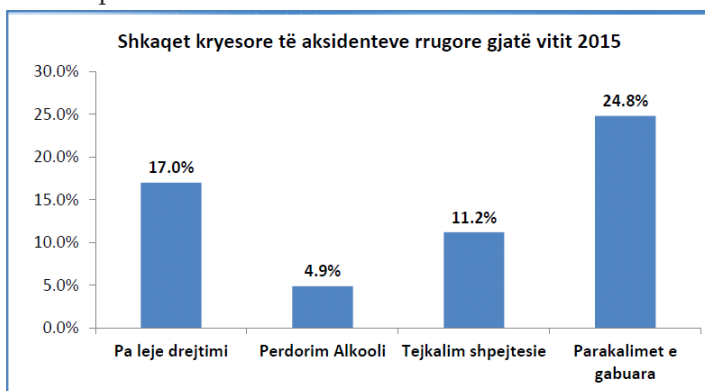
AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë shkencore ndërkombëtare:

« Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri »

Ndër shkaqet kryesore të aksidenteve gjatë kësaj periudhe janë evidentuar: Përdorimi automjeteve pa leje drejtimi, ecja me shpejtësi e automjeteve, drejtimi i mjetit nën ndikimin e pijeve alkoolike; përdorimi i celularëve gjatë drejtimit të mjetit, parakalimet e gabuara, ndryshime të pa pritura të drejtimit, mosdhënia përparësi; shkelja e rregullave të qarkullimit nga këmbësorët¹²⁸.

Të dhënat për shkaqet e aksidenteve që lidhen me drejtuesit mjeteve për vitin 2015¹²⁹ janë si më poshtë:



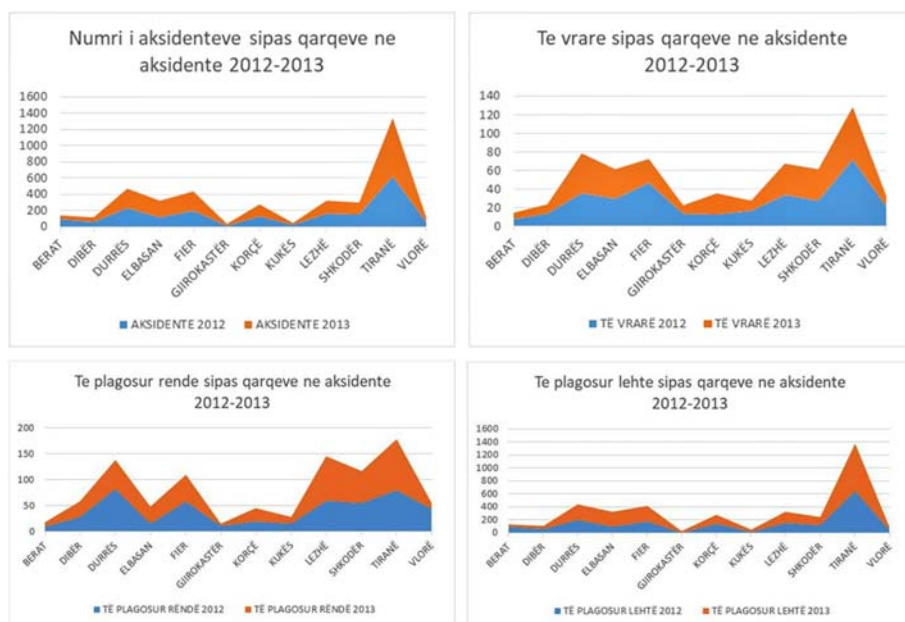
Sa i përket shpërndarjes gjeografike të aksidenteve automobilistike kemi marrë si rast studimor aksidentet e ndodhura sipas qarqeve në vitet 2012 dhe 2013, të cilat në paraqitje tabelore janë si më poshtë¹³⁰.

Nr.	QARKU	AKSIDENTE		TË VRARË		TË PLAGOSUR RËNDË		TË PLAGOSUR LEHTË	
		2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013
1	BERAT	98	37	8	7	10	9	93	41
2	DIBËR	63	58	14	10	29	30	63	47
3	DURRËS	233	242	36	42	83	55	200	232
4	ELBASAN	114	204	30	32	16	33	99	222
5	FIER	196	240	47	25	58	51	173	238
6	GJIROKASTËR	19	23	14	9	11	4	3	20
7	KORÇË	132	146	13	23	20	26	135	140
8	KUKËS	23	29	17	11	15	13	20	28
9	LEZHË	162	164	34	34	60	85	157	161
10	SHKODËR	150	152	28	34	55	62	119	119
11	TIRANË	623	718	71	57	80	98	648	728
12	VLOBË	57	62	22	11	44	12	44	49
	SHUMA	1870	2075	334	295	481	478	1754	2,025

¹²⁸ Rastet e aksidenteve si rezultat i shkeljeve të rregullave të qarkullimit nga këmbësorët në vitin 2016 përbëjnë 32% të numrit të përgjithshëm të aksidenteve ndërsa në vitin 2015 33.7%.

¹²⁹ Raport mbi performacën e punës së Policisë së Shtetit për vitin 2015.

¹³⁰ Të dhënat janë marrë nga analizat vjetore të Drejtorisë së Qarkullimit Rrugor për vitet 2012 dhe 2013.

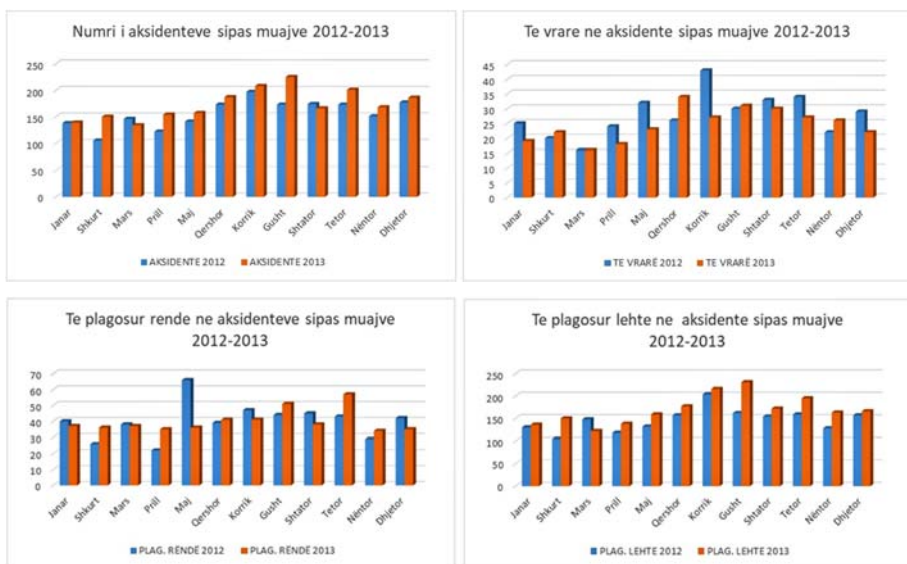


Nga të dhënat statistikore gjëjmë se numri më i madh i aksidenteve dhe i viktimave në këto aksidente është evidentuar në qarqet Tiranë, Durrës, Fier, Shkodër e Lezhë.

Nëse do të analizojmë shtrirjen sipas muajve të këtyre aksidenteve për vitet 2012 e 2013 do të kemi tabelën e mëposhtme¹³¹.

Nr	Muaji	AKSIDENTE		TE VRARË		PLAG. RËNDË		PLAG. LEHTE	
		2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013
1	Janar	138	139	25	19	40	37	130	136
2	Shkurt	105	150	20	22	26	36	105	150
3	Mars	146	134	16	16	38	37	148	122
4	Prill	122	154	24	18	22	35	118	138
5	Maj	141	157	32	23	66	36	132	159
6	Qershor	173	187	26	34	39	41	157	177
7	Korrik	197	208	43	27	47	41	204	216
8	Gusht	173	225	30	31	44	51	162	231
9	Shtator	174	166	33	30	45	38	154	172
10	Tetor	173	201	34	27	43	57	159	195
11	Nëntor	151	168	22	26	29	34	128	163
12	Dhjetor	177	186	29	22	42	35	157	166
TOTALI		1870	2075	334	295	481	478	1.754	2025

¹³¹ Të dhënat janë marrë nga analizat vjetore të Drejtorisë së Qarkullimit Rrugor për vitet 2012 e 2013.



Nga analiza e të dhënave të mësipërme lidhur me evidentimin sipas muajve të aksidenteve të ndodhura gjejmë se numri më i madh i aksidenteve dhe i viktimave është evidentuar gjatë muajve qershor-tetor dhe dhjetor. Kjo lidhet me shtimin e mjeteve gjatë sezonit turistik si dhe ardhjen e emigrantëve në sezonin veror e pushimet e fundvitit.

Për të bërë profilizimin e aksidenteve rrugore sipas orës së ndodhjes së tyre do të marrim si rast studimor shpërndarjen sipas orëve të aksidenteve të ndodhura në vitin 2015, të cilat në paraqitje tabelore dhe grafike janë si më poshtë¹³²:

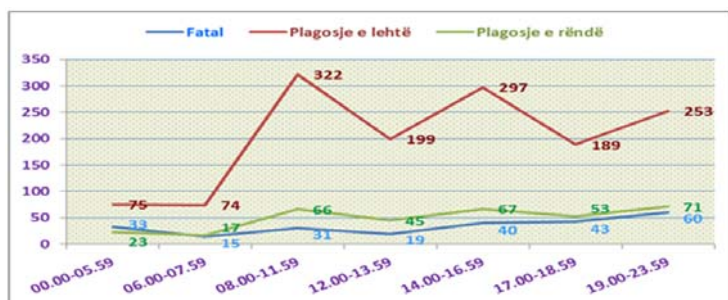
Aksidenti	Serioziteti			
Ora	Fatal	Plagosje e lehtë	Plagosje e rëndë	Total
00.00-05.59	33	75	23	131
06.00-07.59	15	74	17	106
08.00-11.59	31	322	66	419
12.00-13.59	19	199	45	263
14.00-16.59	40	297	67	404
17.00-18.59	43	189	53	285
19.00-23.59	60	253	71	384
Total	241	1409	342	1992

Nga analiza e të dhënave të mësipërme tabelore rezulton se numri më i madh i aksidenteve kanë ndodhur nga ora 8-12, 14-17 dhe 19-24.

Ndërsa, nëse i analizojmë aksidentet automobilistike në raport me pasojat që kanë sjellë sipas shtrirjes kohore 24 orësh (ditë/natë), gjejmë se aksidentet me pasoja fatale kanë ndodhur më shumë nga ora 14 deri 24¹³³:

¹³² Të dhënat janë marrë nga Analiza Vjetore e Drejtorisë së Qarkullimit Rrugor për vitin 2015.

¹³³ Po aty.



Për sa i përket përbërjes gjinore të viktimave të aksidenteve automobilistike kemi marrë si rast studimor viktimat e aksidenteve të vitit 2016. Kështu, në 2033 aksidente rrugore të ndodhura në atë vit, janë vrarë 269 persona (nga këta 218 meshkuj e 51 femra), 450 persona janë plagosur rëndë (nga këta 342 meshkuj e 108 femra) dhe 2060 janë të plagosur lehtë¹³⁴. Nga analiza e të dhënave të mësipërme gjejmë se meshkujt përbëjnë numrin më të madh të vvarëve (81%) dhe të plagosurve (76%) në aksidentet automobilistike.



Këmbësorët janë grupi i përdoruesve të rrugës që përbën një përqindje të lartë të atyre që janë vrarë. Sipas të dhënave të vitit 2016 ata përbëjnë 38,7 % e totalit të njerëzve të vrarë në aksidente automobilistike.

Numri i të vvarëve në aksidentet automobilistike për 100 mijë banorë e për 10 mijë automjete për vitet 2011-2016, në paraqitje tabelore është si më poshtë:

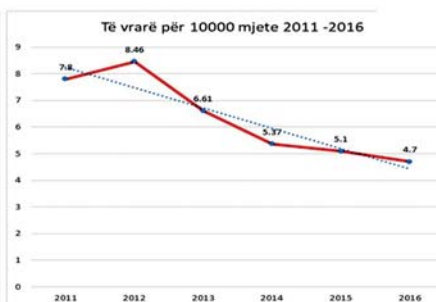
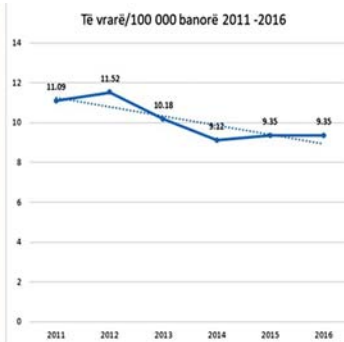
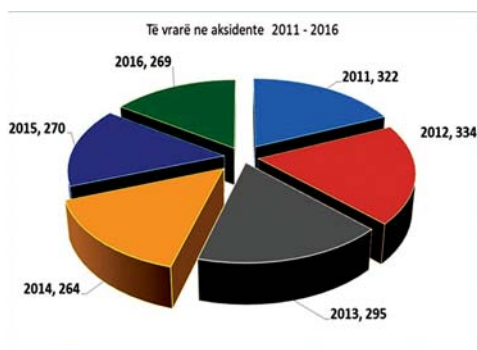
Vitet						
Të dhënat	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Të vrarë në aksidente	322	334	295	264	270	269
Të vrarë/100 000 banorë	11.09	11.52	10.18	9.12	9.35	9.35
Inventari mjeteve	410 629	394 485	445 956	490 899	522 066	563 106
Të vrarë për 10000 mjete	7.8	8.46	6.61	5.37	5.1	4.7

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

¹³⁴ Të dhënat janë marrë nga Analiza Vjetore e Drejtorisë së Qarkullimit Rrugor për vitin 2016.



Nga analiza ë të dhënave të mësipërme gjejmë se numri i vrarëve në aksidentet rrugore për 100 mijë banorë e 10 mijë mjete, për vitet 2011-2016 ka një tendencë në rënie.

1. 4. Përcaktimi i trendit të aksidenteve dhe të vrarëve e të plagosurve në këto aksidente për periudhën 1947-2018 si dhe i shkaqeve të tyre kryesore.

Të dhënat për aksidentet automobilistike, si dhe të vrarët e plagosurit në këto aksidente për vitet 1947- 1990, në paraqitje tabelore janë si më poshtë:
(shih tabelën “Aksidente 1947-1990”).

Të dhënat për aksidentet automobilistike, si dhe të vrarët e plagosurit në këto aksidente për vitet 1992-2018, në paraqitje tabelore janë si më poshtë:
(shih tabelën “Aksidente 1992-2018”)

Mesatarja vjetore e aksidenteve, të vrarëve dhe të plagosurve sipas periudhave analizuese (1947-2018) në paraqitje tabelore është si më poshtë:
(shih tabelën e tretë, pas atyre që japin të dhënat
“Aksidente 1947-1990” dhe “Aksidente 1992-2018”)

Aksidente 1947-1990

Viti	Gjithsej aksidente automobilistike	Të vrarë në këto aksidente	Të plagosur në këto aksidente
1947	82	13	57
1953	98	31	76
1954	110	49	109
1955	97	32	83
1956	78	S'ka të dhëna	S'ka të dhëna
1957	82	39	102
1958	98	56	80
1959	89	51	97
1960	74	40	54
1961	63	34	33
1962	75	59	51
1963	54	33	53
1964	63	51	39
1965	64	38	37
1966	120	57	168
1967	182	84	175
1968	151	67	175
1969	161	58	173
1970	238	79	210
1971	226	92	213
1972	223	93	216
1973	232	123	157
1974	212	92	241
1975	243	99	346
1976	203	95	211
1977	227	139	221
1978	198	98	173
1979	210	107	340
1980	166	133	282
1981	172	109	148
1982	187	130	113
1983	191	137	125
1984	147	127	92
1985	163	153	121
1986	158	138	83
1987	154	128	102
1988	133	118	74
1989	162	153	58
1990	120	114	34
Totali 1947-1990	5704	3249	5120

AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

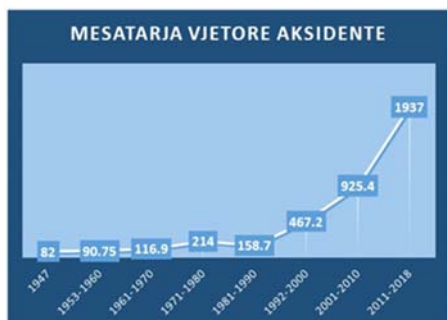
« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Aksidente 1992-2018

Viti	Gjithsej aksidente automobilistike	Të vrarë në këto aksidente	Të plagosur në këto aksidente
1992	574	372	449
1993	591	375	547
1994	559	421	535
1995	399	306	333
1996	381	257	258
1997	370	266	319
1998	434	308	339
1999	468	274	383
2000	429	280	336
2001	400	297	250
2002	328	250	228
2003	363	267	250
2004	804	315	804
2005	850	308	875
2006	1018	277	1051
2007	1254	384	1344
2008	1208	303	1256
2009	1465	378	1455
2010	1564	353	1716
2011	1876	322	448
2012	1870	334	481
2013	2075	295	478
2014	1914	264	361
2015	1992	270	383
2016	2033	269	450
2017	1978	222	363
2018	1718	213	312
Totali 1991- 2018	28915	8180	16004

Mesatarja vjetore e aksidenteve, të vrarëve dhe të plagosurve sipas periudhave analizuese (1947-2018)

Periudha	Mesatarja vjetore aksidente	Mesatarja të vrarë në këto aksidente	Mesatarja të plagosur në këto aksidente
1947	82	13	57
1953-1960	90.75	42.5	85.8
1961-1970	116.9	56	111.4
1971-1980	214	107.1	239.8
1981-1990	158.7	130.7	95
1992-2000	467.2	317.6	388.7
2001-2010	925.4	313.2	929.9
2011-2018	1937	273.6	409
Trendi			



Të dhënat në total për aksidentet automobilistike si dhe të vrarët e të plagosurit në këto aksidente për periudhën 1947-2018, në paraqitje tabelore janë si më poshtë:

Viti	Gjithsej aksidente automobilistike	Të vrarë në këto aksidente	Të plagosur në këto aksidente
1947	82	13	57
1953-1960	726	298	601
1961-1970	1169	560	1114
1971-1980	2140	1071	2398
1981-1990	1587	1307	950
Totali 1947-1990	5704	3249	5120
1991-2000	4205	2859	3499
2001-2010	9254	3132	9229
2011-2018	15456	2189	3276
Totali 1991-2018	28915	8180	16004
Totali 1947-2018	34619	11429	21124

Në pjesën e parë të këtij punimi është analizuar mbi gjendjen e sigurisë rrugore nisur nga treguesit objektivë, të dhënat e administruara nga strukturat policore për një periudhë afatgjatë, nga viti 1945 deri në vitin 2018.

Nga analiza e gjetjeve sipas periudhave analizuuese së të dhënave statistikore të mesatare vjetore të periudhave analizuuese, të aksidenteve, të vrarëve e të plagosurve në këto aksidente, gjejmë se:

- numri i aksidenteve automobilistike nga viti 1947 deri 2018 ka pasur një trend të vazhdueshëm në rritje;
- numri i të vrarëve dhe të plagosurve në aksidentet automobilistike ka ardhur

AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë shkencore ndërkombëtare:

« Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri »

në vazhdimësi në rritje;

- në periudhën 2011-2018 evidentohet fillimi i një trendi në rënie të numrit të vrarëve dhe të plagosurve në aksidentet automobilistike;

- sigurizimi i kësaj dukurie dhe ndjekja me një strategji kombëtare gjithëpërfshirëse (2011-2020) filloi të japë rezultatet e para të një trendi në rënie të numrit të vrarëve dhe të plagosurve në aksidentet automobilistike.

Në analizë të shkaqeve të aksidenteve për periudhat analizuese (1947-2018) gjejmë se si shkaqe të përsëritshme në të gjithë periudhat janë shkaqe që lidhen:

a. Me përgjegjësinë e drejtuesve të mjeteve dhe konkretisht:

- shpejtësia e lëvizjes së automjeteve;
- shkelja e rregullave të qarkullimit rrugor prej tyre duke mos respektuar rregullat në këmbim, mbajtur krahun në parakalim;
- përdorimi i automjeteve pa leje drejtimi;
- udhëtimet me mungesa teknike të mjeteve;
- përdorimi i pijeve alkoolike gjatë drejtimit të mjetit.

b. Me gjendjen e infrastrukturës rrugore:

- rrugë të dëmtuara e të amortizuara;
- mungesa e sinjalistikës rrugore;
- mosmarrja e masave për rregullimin e “pikave të nxehta” të njohura si vende aksidentesh.

c. Me veprimet e qytetarëve si përdorues të rrugës:

- shkelja e rregullave të trafikut nga qytetarët;
- ndërprerja e menjëhershme e rrugës prej tyre e sidomos prej fëmijëve.

d. Me përgjegjësinë e punonjësve të policisë së qarkullimit rrugor:

- puna e pamjaftueshme e punonjësve të qarkullimit rrugor në kontrollin e akteve rrugore.

e. Me mangësitë në punën parandaluese për aksidentet automobilistike:

- mangësi në edukimin dhe ndërgjegjësimin e përdoruesve të rrugës për zbatimin e legjislacionit lidhur me qarkullimin rrugor;
- mangësi në edukimin e fëmijëve në këtë fushë.

ë. Me mangësitë në infrastrukturën ligjore: infrastrukturë ligjore e kompletuar gjithmonë me vonesë;

- ndryshime të shpeshta të Kodit Rrugor.

2. Analizimi dhe vlerësimi i sigurisë rrugore në vendin tonë

(bazuar në treguesit subjektiv, perceptimet e qytetarëve për sigurinë rrugore, sjelljet e përdoruesve të rrugës në Shqipëri si dhe nivelin e kënaqësisë e vlerësimin e tyre për strukturat që menaxhojnë sigurinë rrugore)

Treguesit subjektivë, perceptimet e qytetarëve për sigurinë rrugore, sjelljet e përdoruesve të rrugës në Shqipëri si dhe nivelin e kënaqësisë dhe vlerësimin e tyre për strukturat që menaxhojnë sigurinë rrugore janë siguruar nëpërmjet një anketimi të gjerë të realizuar me shtresa të ndryshme të popullsisë gjatë muajit prill 2019.

2.1 Disa të dhëna për anketimin e organizuar

Qëllimi i këtij anketimi është që të sigurojmë informacionin e nevojshëm për të realizuar skanimin, analizimin dhe vlerësimin e perceptimeve të qytetarëve të Republikës së Shqipërisë për sigurinë rrugore në Shqipëri. Për identifikimin e problematikave që lidhen me sigurinë rrugore, të faktorëve ndikues e të rrugëve për përballimin e tyre, përveç të tjerave është e domosdoshme të administrohen dhe analizohen edhe perceptimet e qytetarëve shqiptarëve, përdorues të rrugës lidhur me këtë çështje.

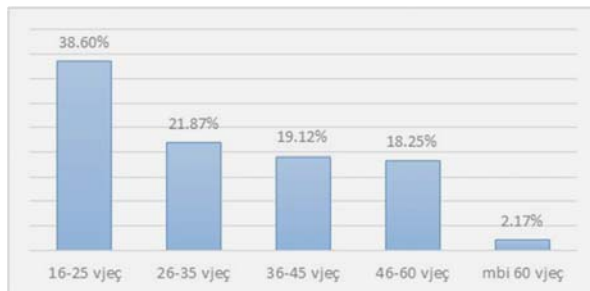
Për këtë arsye është organizuar ky anketim i gjerë i shtresave e profesioneve të ndryshme të shoqërisë shqiptare dhe janë analizuar perceptimet e tyre rreth sigurisë rrugore. Nëpërmjet analizimit të këtyre perceptimeve synohet evidentimi i problematikave, faktorëve ndikues si dhe dhënia e rekomandimeve për përmirësimin e politikave për parandalimin e reduktimin e tyre e aksidenteve, në shërbim të një sigurie rrugore gjithnjë e më të arrirë.

2.2. Demografia e të anketuarve

Procesi i anketimit u zhvillua në një hark kohor prej disa mujor, deri sa u mbyll në muajin prill 2019; në anketim morën pjesë 1594 persona.

Grupet e synuara, të zgjedhura, i përkasin të gjithë grupmoshave ku pjesën më të madhe e përbëjnë ata të grupmoshës 16-25 vjeç në masën 38.6%, 26-35 vjeç në masën 21.87%, 36-45 vjeç në masën 19.12%, 46-60 vjeç në masën 18.25% dhe mbi 60 vjeç në masën 2.17%.

Grupmosha	Në %
16-25 vjeç	38.60%
26-35 vjeç	21.87%
36-45 vjeç	19.12%
46-60 vjeç	18.25%
mbi 60 vjeç	2.17%



Pjesëmarrësit në anketim janë 47.93% femra dhe 52.07% meshkuj. Nga qyteti janë 94.46% dhe nga fshati 5.54%. Pjesa më e madhe janë nga qarku i Tiranës 76.02%, Durrësi 4.84%, Korça 3.37% dhe Elbasani 2.79%.

Sa i përket nivelit arsimor, me arsim 8/9 vjeçar janë 18.08% e të anketuarve; me arsim të mesëm 15.87%; me arsim të lartë 36.83%; master 26.64% dhe doktor/profesor 2.58%.

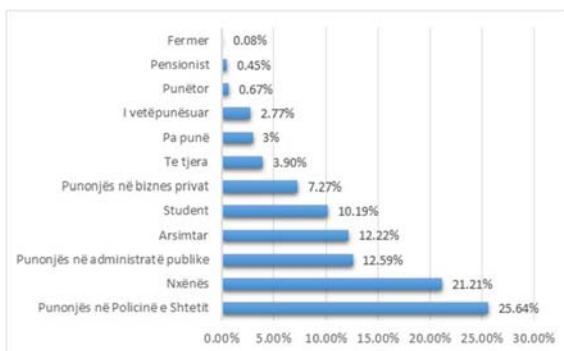
Nëse do të shohim përbërjen profesionale të të anketuarve gjejmë se 25.64% janë punonjës të Policisë së Shtetit; nxënës 21.21%; punonjës të administratës publike 12.59%; arsimtarë 12.22%; studentë 10.19%; punonjës në bizneset private 7.27% si dhe kategori të tjera në përqindje më të vogël (punëtor, fermer, pensionist, të pa zënë në punë).

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Punonjës në Policinë e Shtetit	25.64%
Nxënës	21.21%
Punonjës në administratë publike	12.59%
Arsimtar	12.22%
Student	10.19%
Punonjës në biznes privat	7.27%
Te tjera	3.90%
Pa punë	3%
I vetëpunësuar	2.77%
Punëtor	0.67%
Pensionist	0.45%
Fermer	0.08%



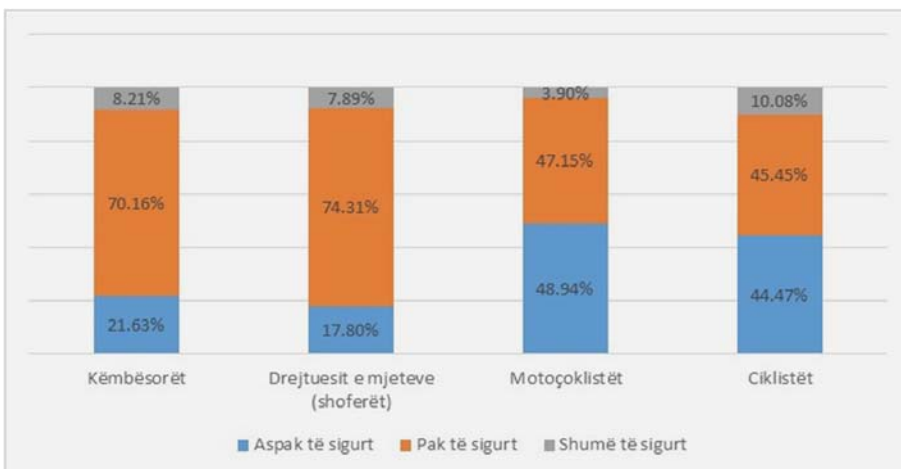
Nga të anketuarit, 54.37% janë me leje drejtimi mjeti (patentë), 10.41% janë me leje drejtimi, por jo në përdorim dhe 35.22% janë pa leje drejtimi.

Në përfundim të vlerësimit demografik të pjesëmarrësve në anketim mund të përmbylлим se kjo përbërje është gjithëpërfshirës dhe përfaqësues për objektin tonë të studimit.

Përgjigjet e të anketuarve lidhur me perceptimet e tyre për sigurinë rrugore, sipas pyetjeve janë si më poshtë.

1. Përgjigjet e të anketuarve për pyetjen: “si e vlerësojnë sigurinë në rrugë?”, në paraqitje tabelore dhe grafike janë si më poshtë:

Pjesëmarrës	1230							
	Aspak të sigurt		Pak të sigurt		Shumë të sigurt		Total	
Përgjigjet								
Këmbësorët	21.63%	266	70.16%	863	8.21%	101	100%	1230
Drejtuesit e mjeteve (shoferët)	17.80%	219	74.31%	914	7.89%	97	100%	1230
Motoçiklistët	48.94%	602	47.15%	580	3.90%	48	100%	1230
Çiklistët	44.47%	547	45.45%	559	10.08%	124	100%	1230
Total	33.21	1634	59.27	2916	7.52	370	100%	4920



AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë shkencore ndërkombëtare:

« Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri »

Nga studimi i përgjigjeve të të anketuarve për pyetjen se si e vlerësojnë sigurinë në rrugë për kategoritë e përdoruesve të rrugës (këmbësorë, drejtues mjeteve, motoçiklistë e çiklistë) gjejmë se mesatarisht 33.21 e vlerësojnë “aspak të sigurt”, 59.27% “pak të sigurt” dhe vetëm 7.52% “shumë të sigurt”.

Ndërsa nga ana e tyre për përdoruesit e rrugës sipas kategorive të anketuarit e vlerësojnë sigurinë në rrugë si më poshtë:

- Për këmbësorët e vlerësojnë në masën “aspak të sigurt”, “pak të sigurt” dhe “shumë të sigurt” përkatësisht në masën 21.63%, 70.16% dhe 8.21%.
- Për drejtuesit e mjeteve (shoferët) e vlerësojnë në masën “aspak të sigurt”, “pak të sigurt” dhe “shumë të sigurt” përkatësisht në masën 17.80%, 74.31% dhe 7.89%.
- Për motoçiklistët e vlerësojnë në masën “aspak të sigurt”, “pak të sigurt” dhe “shumë të sigurt” përkatësisht në masën 48.94%, 47.15% dhe 3.90%.
- Për çiklistët e vlerësojnë në masën “aspak të sigurt”, “pak të sigurt” dhe “shumë të sigurt” përkatësisht në masën 44.47%, 45.45% dhe 10.08%.

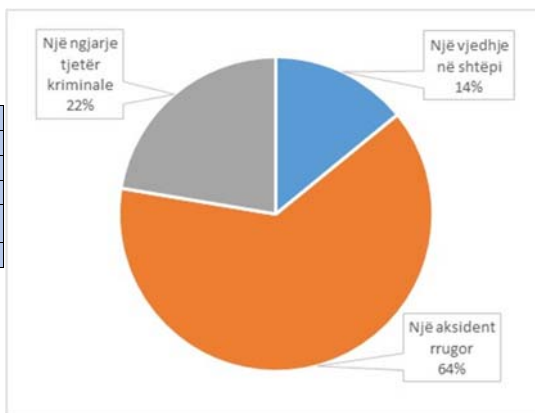
Nga analiza e këtyre gjetjeve mund të përmbyllim se 92.48 e të anketuarve (33.21 % + 59.27%), e vlerësojnë sigurinë në rrugë aspak dhe pak të sigurt. Vetëm 7.52% e të anketuarve e vlerësojnë shumë të sigurt. Pra, shumica dërmuese (92.48) e të anketuarve vlerësojnë sigurinë në rrugë aspak dhe pak të sigurt, shifër kjo shumë e lartë.

Sipas kategorive të anketuarve e vlerësojnë sigurinë në rrugë aspak dhe pak të sigurt: për këmbësorët në masën 91.79%; për drejtuesit e mjeteve (shoferët) në masën 92.11%; për motoçiklistët në masën 96.09% dhe për çiklistët në masën 89.92%. Por më pak sigurinë në rrugë e vlerësojnë (me rend zbritës) për motoçiklistët, drejtuesit e mjeteve, këmbësorët dhe çiklistët.

Për këtë rekomandohet që, krahas masave për parandalimin dhe minimizimin e aksidenteve automobilistike, duhet të punohet paralelisht që kjo punë të ndikojë në përmirësimin e perceptimeve të tyre për sigurinë rrugore sepse në fund të fundit siguria është dhe perceptim.

2. Përgjigjet e të anketuarve për pyetjen: “nëse në qytetin tuaj ju ndodh të ndiheni më shumë të shqetësuar se mund t’ju ndodhë një vjedhje në shtëpi, një aksident rrugor apo një ngjarje tjetër kriminale” në paraqitje tabelore dhe grafike janë si më poshtë:

Pjesëmarrës	1212	
Përgjigjur	Total	Total
Një vjedhje në shtëpi	14.11%	171
Një aksident rrugor	63.53%	770
Një ngjarje tjetër kriminale	22.36%	271
Total	100%	1212



AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

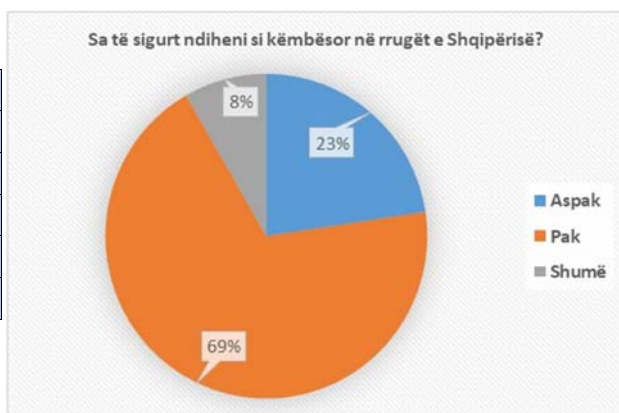
« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Nga studimi i përgjigjeve të anketuarve për pyetjen nëse në qytetin tuaj ju ndodh të ndiheni të shqetësuar se mund të ju ndodhë një vjedhje në shtëpi, një aksident rrugor apo një ngjarje tjetër kriminale gjejmë se 63.53% janë të shqetësuar se mund t'ju ndodhë një aksident rrugor, 22.36% një ngjarje tjetër kriminale dhe 14.11% janë të shqetësuar se mund t'u ndodhë një vjedhje.

Nga analiza e këtyre gjetjeve mund të përmbylim se 63.53% e të anketuarve, pra pjesa më e madhe e tyre, ndjehen shumë më të shqetësuar se mund t'u ndodhë një aksident rrugor se sa një vjedhje në shtëpi apo ngjarje tjetër kriminale. Pra, aksidentet perceptohen nga qytetarët si kërcënimi kryesor për sigurinë e tyre. Kjo tregon ndjeshmërinë dhe kërkesat në rritje të komunitetit për sigurinë rrugore si një e mirë publike dhe personale.

3. Përgjigjet e të anketuarve për pyetjen : “sa të sigurt ndihen si këmbësorë në rrugët e Shqipërisë?”, në paraqitje tabelore dhe grafike janë si më poshtë.

Pjesëmarrës	1203	
Përgjigjur	Total	Total
Aspak	22.61%	272
Pak	69.08%	831
Shumë	8.31%	100
Total	100%	1203



Nga studimi i përgjigjeve të anketuarve për pyetjen sa të sigurt ndihen si këmbësorë në rrugët e Shqipërisë, gjejmë se ata ndihen “aspak të sigurt”, “pak të sigurt” dhe “shumë të sigurt” përkatësisht në masën 22.61%, 69.08% dhe 8.31%.

Nga analiza e gjetjeve të mësipërme mund të nxjerrim përfundimin se shumica e të anketuarve (69.08%) ndjehen pak të sigurt si këmbësorë në rrugët e Shqipërisë, ndërkohë që është relativisht e lartë (22.61%) e atyre që ndihen aspak të sigurt. Pra, si këmbësorë, të anketuarit ndihen në masën 91.69% aspak dhe pak të sigurt në rrugët e Shqipërisë, shifër kjo shumë e lartë.

AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

4. Përgjigjet e të anketuarve për pyetjen “sa të sigurt ndihen si drejtues mjeti në rrugët e Shqipërisë?”, në paraqitje tabelore dhe grafike janë si më poshtë.

Pjesëmarrës	1194	
Përgjigje	Total	Total
Aspak	12.48%	149
Pak	49.75%	594
Shumë	5.44%	65
Nuk jam drejtues mjeti (shofer)	32.33%	386
Total	100%	1194

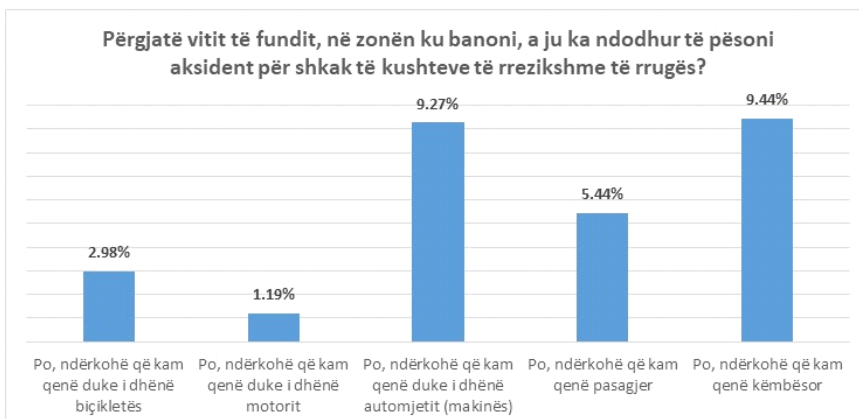


Nga studimi i përgjigjeve të anketuarve për pyetjen sa të sigurt ndihen si drejtues mjeti (shofer) në rrugët e Shqipërisë, gjejmë se ata ndihen “aspak të sigurt”, “pak të sigurt” dhe “shumë të sigurt” përkatësisht në masën 12.48%, 49.75% dhe 5.44%, ndërkohë që 32.33% e të anketuarve nuk janë drejtues mjeti.

Nga analiza e gjetjeve të mësipërme mund të nxjerrim përfundimin se shumica e të anketuarve (49.75% ndjehen pak të sigurt si drejtues mjeti në rrugët e Shqipërisë, ndërkohë që 12.48% e atyre ndihen aspak të sigurt. Pra, si drejtues mjeti, të anketuarit ndihen në masën 62.23% aspak dhe pak të sigurt në rrugët e Shqipërisë shifër kjo e lartë. Krahëso me statusin e këmbësorit, kjo e shoferit është 29.46% më e ulët. Pra, drejtuesit e mjetit ndjehen më të sigurt se këmbësorët.

5. Përgjigjet e të anketuarve për pyetjen: “përgjatë vitit, në zonën ku banoni a ju ka ndodhur të pësoni aksident automobilistik për shkak të kushteve të rrezikshme të rrugës”, në paraqitje tabelore dhe grafike është si më poshtë.

Pjesëmarrës	1176	
Përgjigje	Total	Total
Po, ndërkohë që kam qenë duke i dhënë biçikletës	2.98%	35
Po, ndërkohë që kam qenë duke i dhënë motorit	1.19%	14
Po, ndërkohë që kam qenë duke i dhënë automjetit (makinës)	9.27%	109
Po, ndërkohë që kam qenë pasagjer	5.44%	64
Po, ndërkohë që kam qenë këmbësor	9.44%	111
Jo	71.68%	843



Nga studimi i përgjigjeve të anketuarve për pyetjen nëse përgjatë vitit, në zonën ku banoni a ju ka ndodhur të pësoni aksident automobilistik për shkak të kushteve të rrezikshme të rrugës, gjejmë se 28.32% e të anketuarve iu ka ndodhur që të pësojnë aksident për shkak të kushteve të rrezikshme të rrugës. Nga këta pjesa më e madhe kanë qenë këmbësorë (9.44%), drejtues mjeti (9.27%), pasagjerë (5.44%), çiklistë (2.98%) dhe motoçiklistë (1.19%).

Nga analiza e këtyre gjetjeve mund të nxjerrim përfundimin se një numër relativisht i lartë i të anketuarve (28.32%) kanë pësuar aksident për shkak të kushteve të rrezikshme të rrugës. Kjo tregon për problematikat e mëdha të rrugëve në Shqipëri, si një nga komponentët e rëndësishëm të sigurisë rrugore në Shqipëri si dhe për përgjegjësinë e enteve administruuese të rrugëve.

AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë shkencore ndërkombëtare:

« Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri »

6. Përgjigjet e të anketuarve për pyetjen “sipas jush, kush është faktori që kërcënon më shumë sigurinë rrugore në zonën ku ju banoni?”, në paraqitje tabelore dhe grafike janë si më poshtë.

Pjesëmarrës	1166	
Përgjigjet	Total	Total
Prezenca e ulët e patrullave të policisë	6.52%	76
Mungesa e sinjalistikës rrugore	17.75%	207
Ndriçimi i keq	4.55%	53
Gjendja e keqe e rrugës (gropa, asfalt i dëmtuar, etj.)	19.64%	229
Sjellja e përdoruesve të rrugës	39.79%	464
Mungesa e mirëmbajtjes së mjeteve	0.77%	9
Përdorimi i alkoolit/drogës gjatë ngasjes së automjetit	10.98%	128
Total	100%	1166

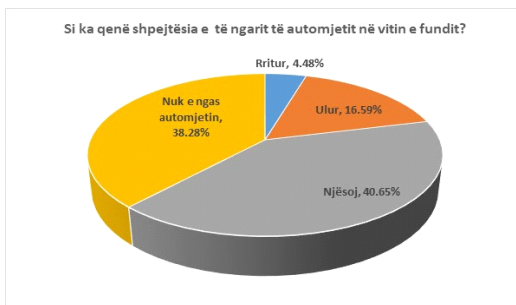


Nga studimi i përgjigjeve të anketuarve për pyetjen, “sipas jush, kush është faktori që kërcënon më shumë sigurinë rrugore në zonën ku ju banoni?”, gjejmë se faktori që kërcënon më shumë sigurinë rrugore është sjellja e përdoruesve të rrugës në masën 39.8%; gjendja e keqe e rrugëve në masën 19.6%; mungesa e sinjalistikës rrugore në masën 17.8%; përdorimi i alkoolit/drogës gjatë udhëtimit në masën 11%, prezenca e ulët e policisë në rrugë në masën 6.5%, ndriçimi i keq në masën 4.5% si dhe mungesa e mirëmbajtjes së mjeteve në masën 0.8%.

Nga gjetjet e mësipërme mund të nxjerrim përfundimin dhe rekomandojmë se drejtimit nga ku duhet investuar më shumë për të ulur nivelin e kërcënimit ndaj sigurisë rrugore është puna për përmirësimin e sjelljes së përdoruesve të rrugës, përmirësimin e infrastrukturës rrugore, rregullimin e sinjalistikës rrugore, forcimi i kontroleve dhe penalizmi i përdorimit të alkoolit e drogës gjatë udhëtimit, rritja e efikasitetit të shërbimeve të policisë rrugore, përmirësimin e ndriçimit të rrugëve dhe kontrollin autoteknik të mjeteve.

7. Përgjigjet e të anketuarve për pyetjen se “si ka qenë shpejtësia e të ngarit të automjetit në vitin e fundit?”, në paraqitje tabelore dhe grafike janë si më poshtë.

Pjesëmarrës	1139	
Përgjigje	Total	Total
Rritur	4.48%	51
Ulur	16.59%	189
Njësoj	40.65%	463
Nuk e ngas automjetin	38.28%	436
Total	100%	1139

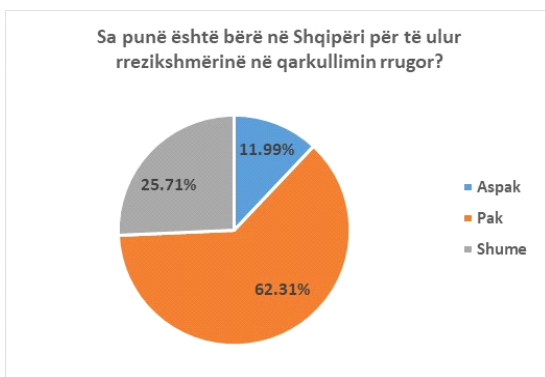


Nga studimi i përgjigjeve të anketuarve për pyetjen se si ka qenë shpejtësia e të ngarit të automjetit në vitin e fundit gjejmë se, për pjesën më të madhe anketuarve (40.65%), kjo shpejtësi ka qenë njëloj. Ndërkohë që 16.59% e tyre e kanë ulur shpejtësinë në vitin e fundit dhe vetëm 4.48% e kanë rritur shpejtësinë.

Nga analiza e të dhënave të mësipërme mund të nxjerrim përfundimin se ka një përgjegjshmëri më të madhe për sigurinë rrugore si një e mirë personale dhe për shpejtësinë e të ngarit të automjeteve si kërcënim për të. Kjo duket pasi 16.59% e të anketuarve e kanë ulur shpejtësinë dhe 40.65% e tyre kanë ruajtur atë nivel shpejtësie. Gjithsesi, edhe shifra prej 4.48% e atyre të cilët e kanë rritur shpejtësinë, është një tendencë për të rritur, po në këtë masë, mundësinë për aksidente automobilistike.

8. Përgjigjet e të anketuarve për pyetjen: “sa punë është bërë në Shqipëri për të ulur rrezikshmërinë në qarkullimin rrugor?”, në paraqitje tabelore dhe grafike janë si më poshtë.

Pjesëmarrës	1093	
Përgjigje	Total	Total
Aspak	11.99%	131
Pak	62.31%	681
Shume	25.71%	281
Total	100%	1093



**AKADEMIA
E SIGURISË**

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

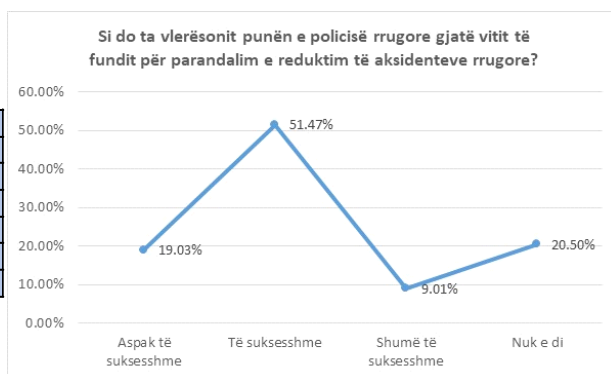
Nga studimi i përgjigjeve të anketuarve për pyetjen se sa punë është bërë në Shqipëri për të ulur rrezikshmërinë në qarkullimin rrugor gjejmë se pjesa më e madhe e të anketuarve (62.31%) mendojnë se është bërë pak në këtë fushë. Ndërkohë 25.71% e të

anketuarve mendojnë se është bërë shumë në Shqipëri për të ulur rrezikshmërinë në qarkullimin rrugor. Vetëm për 11.99% të të anketuarve nuk është bërë punë në këtë fushë.

Nga analiza e të dhënave të mësipërme mund të nxjerrim përfundimin për pjesën më të madhe të anketuarve (62.31%) është bërë pak për të ulur nivelin e rrezikshmërisë në qarkullimin rrugor, ndërkohë që 25.71% e të anketuarve janë të kënaqur dhe mendojnë se është bërë shumë në Shqipëri për të ulur rrezikshmërinë në qarkullimin rrugor.

9. Përgjigjet e të anketuarve për pyetjen: “si do ta vlerësonit punën e policisë rrugore gjatë vitit të fundit për parandalim e reduktim të aksidenteve rrugore?”, në paraqitje tabelore dhe grafike janë si më poshtë.

Pjesëmarrës	1088	
Përgjigje	Total	Total
Aspak të suksesshme	19.03%	207
Të suksesshme	51.47%	560
Shumë të suksesshme	9.01%	98
Nuk e di	20.50%	223
Total	100%	1088

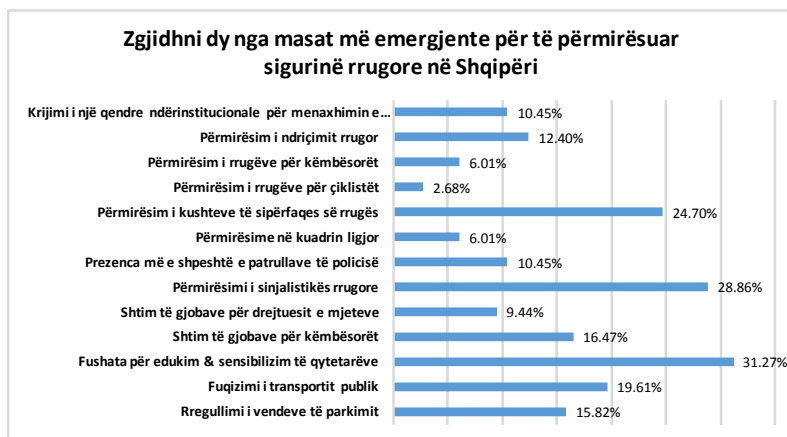


Nga studimi i përgjigjeve të anketuarve për pyetjen se si do ta vlerësonit punën e policisë rrugore gjatë vitit të fundit për parandalim e reduktim të aksidenteve rrugore gjejmë se 51.47% e të anketuarve e quajnë të suksesshme dhe 9.01% shumë të suksesshme. Ndërkohë që, për 19.03% të anketuarve, puna e policisë rrugore nuk është aspak e suksesshme ndërsa 20.5% shprehen se “nuk e dinë”, pra nuk japin vlerësim.

Nga analiza e gjetjeve të mësipërme mund të nxjerrim përfundimin se për 60.48% e të anketuarve puna e policisë së qarkullimit rrugor është e suksesshme dhe shumë e suksesshme. Kjo tregon për një nivel relativisht të mirë të kënaqësisë së publikut për punën e policisë së qarkullimit rrugor. Kjo tregon gjithashtu për një performancë në rritje të punës së policisë së qarkullimit rrugor për parandalimin e aksidenteve automobilistike. Gjithsesi, më intensifikimin e punës së saj parandaluese për aksidentet rrugore policia e qarkullimit rrugor jo vetëm duhet të bindë 20.5% të atyre që nuk prononcohen, por dhe të ndryshojë edhe perceptimin e 19% së të tjerëve, që e vlerësojnë negativisht punën e saj parandaluese.

10. Përgjigjet e të anketuarve për përzgjedhjen prej tyre të dy masave emergjente për përmirësimin e sigurisë rrugore në Shqipëri, në paraqitje tabelore dhe grafike, janë si më poshtë.

Pjesëmarrës	1081	
Përgjigje	Total	Total
Rregullimi i vendeve të parkimit	15.82%	171
Fuqizimi i transportit publik	19.61%	212
Fushata për edukim & sensibilizim të qytetarëve	31.27%	338
Shtim të gjobave për këmbësorët	16.47%	178
Shtim të gjobave për drejtuesit e mjeteve	9.44%	102
Përmirësimi i sinjalistikës rrugore	28.86%	312
Prezenca më e shpeshtë e patrullave të policisë	10.45%	113
Përmirësim në kuadrin ligjor	6.01%	65
Përmirësim i kushteve të sipërfaqes së rrugës	24.70%	267
Përmirësim i rrugëve për çiklistët	2.68%	29
Përmirësim i rrugëve për këmbësorët	6.01%	65
Përmirësim i ndriçimit rrugor	12.40%	134
Krijimi i një qendre ndërinstitucionale për menaxhimin e sigurisë rrugore	10.45%	113
Total	100 %	1081



Nga studimi i përgjigjeve të anketuarve për përzgjedhjen prej tyre të masave emergjente për përmirësimin e sigurisë rrugore në Shqipëri gjejmë se të anketuarit, si masa emergjente kanë zgjedhur në masën 31.27% fushatat për edukim & sensibilizim të qytetarëve; në masën 28.86% përmirësimin e sinjalistikës rrugore; në masën 24.70% përmirësim të kushteve të sipërfaqes së rrugës; në masën 19.61% fuqizimin e transportit publik; në masën 16.47% shtimin e gjobave për këmbësorët; në masën 15.82% rregullimin e vendeve të parkimit; në masën 12.40% për përmirësimin e ndriçimit rrugor; në masën 10.45% prezencën me të shpeshtë të patrullave të policisë; në masën 10.45% krijimin e një qendre ndërinstitucionale për menaxhimin e sigurisë rrugore; në masën 9.44% shtimin e gjobave për drejtuesit e mjeteve; në masën 6.01% përmirësimin e kuadrin ligjor dhe përmirësimin e rrugëve për këmbësorët si dhe në masën 2.68% për përmirësimin e rrugëve për çiklistët.

Nga analiza e gjetjeve të mësipërme mund të nxjerrim përfundimin dhe të rekomandojmë për listimin e masave më emergjente për përmirësimin e sigurisë rrugore si më poshtë: fushatat për edukim & sensibilizim të qytetarëve; përmirësimin e sinjalistikës rrugore; përmirësim i kushteve të sipërfaqes së rrugës; fuqizimin e transportit publik; shtimin e gjobave për këmbësorët; rregullimin e vendeve të parkimit; përmirësimin e

AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë shkencore ndërkombëtare:

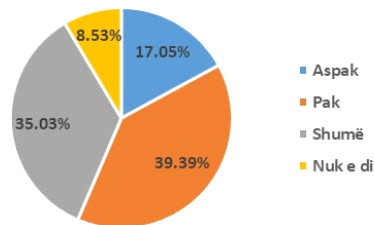
« Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri »

ndriçimit rrugor; prezencën më të shpeshtë të patrullave të policisë në rrugë; krijimin e një qendre ndërinstitucionale për menaxhimin e sigurisë rrugore; shtimin e gjobave për drejtuesit e mjeteve; përmirësimin e kuadrit ligjor dhe përmirësimin e rrugëve për këmbësorët si dhe përmirësimin e rrugëve për çiklistët.

11. Përgjigjet e të anketuarve për pyetjen: “sa siguri iu japin si përdorues rruge vendosja dhe shtimi i numrit të gjobave?” në paraqitje tabelore dhe grafike janë si më poshtë.

Pjesëmarrës	1079	
Përgjigje	Total	Total
Aspak	17.05%	184
Pak	39.39%	425
Shumë	35.03%	378
Nuk e di	8.53%	92
Total	100%	1079

Vendosja dhe shtimi i numrit të gjobave, sa siguri ju japin si përdorues rruge?



Nga studimi i përgjigjeve të anketuarve për pyetjen se sa siguri iu japin si përdorues rrugë vendosja dhe shtimi i numrit të gjobave gjejmë se pjesa më e madhe e të anketuarve (39.9%) mendojnë se kjo masë jep pak siguri, ndërkohë që, për 35.05%, jep shumë siguri. Pjesa tjetër, 17.05%, mendojnë se kjo masë nuk u jep aspak siguri si përdorues rruge. 8.5% e të anketuarve shprehen se nuk e dinë nëse kjo masë ju jep siguri si përdorues rruge.

Nga analiza e gjetjeve të mësipërme mund të të nxjerrim përfundimin se për 56.6% e të anketuarve vendosja dhe shtimi i gjobave nuk iu jep aspak ose iu jep pak siguri si përdorues rruge, ndërkohë mund të konsiderohet relativisht e lartë (35.05%) edhe pjesa e anketuesve që mbështesin këtë si masë që iu jep siguri si përdorues rruge. Kjo konfirmon edhe përgjigjen e dhënë në një pyetje më parë ku vendosja e gjobave nuk është listuar në top listën e masave emergjente për përmirësimin e sigurisë rrugore.

12. Përgjigjet e të anketuarve për pyetjen: “nëse në zonën ku banojnë sot çështjet e sigurisë rrugore përbëjnë problem për një pjesë të madhe apo të vogël të qytetarëve”, në paraqitje tabelore dhe grafike janë si më poshtë.

Pjesëmarrës	1077	
Përgjigje	Total	Total
Një pjesë të vogël të qytetarëve	18.29%	197
Një pjesë të madhe të qytetarëve	69.36%	747
Nuk e di	12.35%	133
Total	100%	1077

Nëse në zonën ku banojnë sot çështjet e sigurisë rrugore përbëjnë problem për:



Nga studimi i përgjigjeve të anketuarve për pyetjen nëse në zonën ku banojnë sot çështjet e sigurisë rrugore përbëjnë problem për një pjesë të madhe apo të vogël të qytetarëve gjejmë se: për pjesën më të madhe e të anketuarve (69.36%) çështjet e sigurisë rrugore përbëjnë interes për një pjesë të madhe të qytetarëve, ndërkohë që për 18.29% të tyre këto çështje përbëjnë interes për një pjesë të vogël të qytetarëve.

Nga analiza e gjetjeve të mësipërme mund të konkludojmë se çështjet e sigurisë rrugore përbëjnë interes për pjesën dërmuese të qytetarëve (69.36%) në zonat ku ata banojnë. Kjo përputhet afërsisht dhe me përgjigjet e pyetjes së dytë se në qytetin tyre të anketuarit ndiheshin të shqetësuar në masën 63.53% se mund të ju ndodhe një aksident rrugor. Për të arritur standardet e sigurisë rrugore, ajo duhet të jetë e sigurizuar e të ndiqet me politika agresive.

13. Përgjigjet e të anketuarve për pyetjen: “nëse janë dakord me idenë se kush shkakton aksident me pasojë vdekjen, duhet akuzuar për vrasje dhe të shkojë në burg”, në paraqitje tabelore dhe grafike janë si më poshtë.

Pjesëmarrës	1075	
Përgjigjet	Total	Total
Aspak dakord	22.33%	240
Pak dakord	47.72%	513
Shumë dakord	29.95%	322
Total	100%	1075

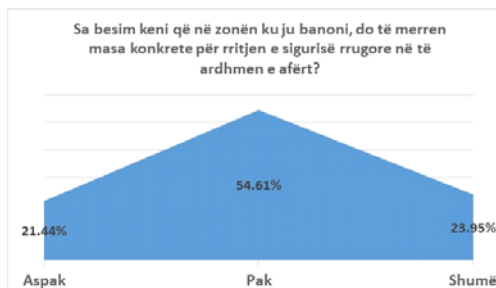


Nga studimi i përgjigjeve të anketuarve për pyetjen nëse janë dakord me idenë se kush shkakton aksident me pasojë vdekjen, duhet akuzuar për vrasje dhe të shkojë në burg gjejmë se: 29.95% e të anketuarve janë shumë dakord për këtë ide, ndërkohë që 22.33% janë nuk janë aspak dakord dhe 47.72% janë pak dakord.

Nga analiza e gjetjeve të mësipërme mund të nxjerrim përfundimin se rreth një e treta e të anketuarve (29.95%) janë shumë dakord që, kush shkakton aksident me pasojë vdekjen, duhet akuzuar për vrasje, ndërkohë që, pjesa më e madhe (47.72%), janë pak dakord me këtë ide. Ecuria e kësaj ideje do të ndiqet dhe me anketimet që do të zhvillohen në vitet në vazhdim. Rritja e mbështetjes për këtë mund të nxisë idenë e ndryshimeve ligjore në këtë fushë

14. Përgjigjet e të anketuarve për pyetjen: “sa besim keni që në zonën ku ju banoni, do të merren masa konkrete për rritjen e sigurisë rrugore në të ardhmen e afërt?”, në paraqitje tabelore e grafike janë si më poshtë.

Pjesëmarrës	1073	
Përgjigje	Total	Total
Aspak	21.44%	230
Pak	54.61%	586
Shumë	23.95%	257
Total	100%	1073



AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Nga studimi i përgjigjeve të anketuarve për pyetjen se sa besim keni që në zonën ku ju banoni, do të merren masa konkrete për rritjen e sigurisë rrugore në të ardhmen e afërt gjejmë se: Pjesa më e madhe e të anketuarve (54.61%) kanë pak besim se do të merren masa konkrete për rritjen e sigurisë rrugore në të ardhmen e afërt, ndërkohë që 21.4% e të anketuarve nuk kanë aspak besim se kjo do të ndodhë dhe vetëm 24% e të anketuarve janë optimistë dhe kanë shumë besim se do të merren masa konkrete për rritjen e sigurisë rrugore në të ardhmen e afërt.

Nga analiza e gjetjeve të mësipërme mund të nxjerrim përfundimin se pjesa më e madhe e të anketuarve 76.01% (21.4%+54.61%) kanë aspak dhe pak besim për marrjen e masave konkrete për rritjen e sigurisë rrugore në të ardhmen e afërt. Për këtë rekomandohet gjetja e formave dhe metodave për rritjen e besimit të qytetarëve se masat që po merren do të ndikojnë në rritjen e sigurisë rrugore. Kjo do të ndikojë dhe në rritjen e rolit dhe përgjegjshmërisë së qytetarëve si aktorë mjaft të rëndësishëm në procesin e garantimit të sigurisë rrugore në vend.

Bazuar në treguesit subjektivë, perceptimet e qytetarëve për sigurinë rrugore, sjelljet e përdoruesve të rrugës në Shqipëri si dhe nivelin e kënaqësisë dhe vlerësimin e tyre për strukturat që menaxhojnë sigurinë rrugore, të siguruara nëpërmjet një anketimi të gjerë të realizuar me shtresa dhe profesione të ndryshme të popullsisë gjatë muajit Prill 2019 mund të nxjerrim përfundimin se:

- Shumica e të anketuarve (92.48), e perceptojnë dhe e vlerësojnë sigurinë në rrugë aspak dhe pak të sigurt për të gjithë përdoruesit e rrugës, shifër kjo shumë e lartë. Vetëm 7.52% e të anketuarve e vlerësojnë shumë të sigurt. Për këtë rekomandohet që krahas masave për parandalimin dhe minimizimin e aksidenteve automobilistike, duhet të punohet paralelisht që kjo punë të ndikojë në përmirësimin e perceptimeve të tyre për sigurinë rrugore sepse në fund të fundit siguria është dhe perceptim.

- Pjesa më e madhe e të anketuarve (63.53%), ndjehen shumë më të shqetësuar se mund t'u ndodhë një aksident rrugor se sa një vjedhje në shtëpi apo ngjarje tjetër kriminale. Pra, aksidentet perceptohen nga qytetarët si kërcënimi kryesor për sigurinë e tyre. Kjo tregon ndjeshmërinë dhe kërkesat në rritje të komunitetit për sigurinë rrugore si një e mire publike dhe personale.

- Shumica e të anketuarve (91.69%) ndihen në masën aspak dhe pak të sigurt si këmbësore në rrugët e Shqipërisë shifër kjo shumë e lartë.

- Shumica e të anketuarve (62.23%) ndihen aspak dhe pak të sigurt në rrugët e Shqipërisë si drejtues mjeti, shifër kjo e lartë. Krahasuar me statusin e këmbësorit kjo shifër është 29.46% më e ulët se në rastin e këmbësorëve. Pra, drejtuesit e mjetit ndjehen më të sigurt se këmbësorët.

- Një numri relativisht të lartë të anketuarve (28.32%) ju ka ndodhur të pësojnë aksident për shkak të kushteve të rrezikshme të rrugës. Kjo tregon për problematikat e mëdha të rrugëve në Shqipëri, si një nga komponentët e rëndësishëm të sigurisë rrugore në Shqipëri si dhe për përgjegjësinë e enteve administruuese të rrugëve

- Të anketuarit kanë vlerësuar se faktori që kërcënon më shumë sigurinë rrugore është sjellja e përdoruesve të rrugës në masën 39.8%; gjendja e keqe e rrugëve në masën 19.6%; mungesa e sinjalistikës rrugore në masën 17.8%; përdorimi i alkoolit/drogës gjatë udhëtimit në masën 11%, prezenca e ulët e policisë në rrugë në masën 6.5%, ndriçimi i keq në masën 4.5% si dhe mungesa e mirëmbajtjes së mjeteve në masën 0.8%. Për këtë rekomandohet se drejtimit kryesorë nga ku duhet investuar më shumë për të

ulur nivelin e kërcënimit ndaj sigurisë rrugore është puna për përmirësimin e sjelljes së përdoruesve të rrugës, përmirësimin e infrastrukturës rrugore, rregullimin e sinjalistikës rrugore, forcimi i kontroleve dhe penalizmi i përdorimit të alkoolit e drogës gjatë udhëtimit, rritja e efikasitetit të shërbimeve të policisë rrugore, përmirësimi në ndriçimin e rrugëve dhe kontrollin autoteknik të mjeteve.

- Ka një përgjegjshmëri më të madhe për sigurinë rrugore si një e mirë personale dhe për shpejtësinë e të ngarit të automjeteve si kërcënim për të. Kjo duket pasi 16.59% e të anketuarve e kanë ulur shpejtësinë dhe 40.65% e tyre kanë ruajtur atë nivel shpejtësie ndërsa vetëm 4.48% e tyre e kanë rritur shpejtësinë në vitin e fundit.

- Për pjesën më të madhe të anketuarve (62.31%) është bërë pak për të ulur nivelin e rrezikshmërisë në qarkullimin rrugor, ndërkohë që 25.71% e të anketuarve janë të kënaqur dhe mendojnë se është bërë shumë në Shqipëri për të ulur rrezikshmërinë në qarkullimin rrugor.

- Për pjesën më të madhe të anketuarve (60.48%) puna e policisë së qarkullimit rrugor është e suksesshme dhe shumë e suksesshme. Kjo tregon për një nivel relativisht të mirë të kënaqësisë së publikut për punën e policisë së qarkullimit rrugor dhe performancën e saj në rritje. Gjithsesi rekomandohet intensifikimi i punës parandaluese të kësaj strukture jo vetëm për të bindur 20.5% të atyre që nuk prononcohen, por dhe të ndryshojë edhe perceptimin e 19% të të tjerëve që e vlerësojnë negativisht punën e saj parandaluese.

- Nga përgjigjet e të anketuarve mund të rekomandojmë si masa më emergjente për përmirësimin e sigurisë rrugore si më poshtë: fushatat për edukim & sensibilizim të qytetarëve; përmirësimin e sinjalistikës rrugore; përmirësimi i kushteve të sipërfaqes së rrugës; fuqizimin e transportit publik; shtimin e gjobave për këmbësorët; rregullimin e vendeve të parkimit; përmirësimin e ndriçimit rrugor; prezencën me të shpeshtë të patrullave të policisë në rrugë; krijimin e një qendre ndërinstitucionale për menaxhimin e sigurisë rrugore; shtimin e gjobave për drejtuesit e mjeteve; përmirësimin e kuadrit ligjor dhe përmirësimin e rrugëve për këmbësorët e për çiklistët.

- Për pjesën më të madhe të anketuarve (56.6%) shtimi i gjobave iu jep pak ose nuk iu jep aspak siguri si përdorues rrugë, ndërkohë mund të konsiderohet relativisht e lartë (35.05%) edhe pjesa e anketuesve që mbështesin këtë si masë që iu jep siguri si përdorues rrugë.

- Për pjesën më të madhe të anketuarve (69.36%) çështjet e sigurisë rrugore përbëjnë interes për pjesën dërmuese të qytetarëve në zonat ku ata banojnë. Për të arritur standardet e sigurisë rrugore, ajo duhet të jetë e sigurizuar e të ndiqet me politika agresive.

- Rreth një e treta e të anketuarve (29.95%) janë shumë dakord që, kush shkakton aksident me pasojë vdekjen, duhet akuzuar për vrasje ndërkohë që, pjesa më e madhe (47.72%) janë pak dakord me këtë ide. Ecuria e kësaj ideje do të ndiqet dhe me anketimet që do të zhvillohen në vitet në vazhdim. Rritja e mbështetjes për këtë mund të nxisë idenë e ndryshimeve ligjore në këtë fushë.

- Pjesa më e madhe e të anketuarve (76.01%) nuk kanë aspak ose kanë pak besim për marrjen e masave konkrete për rritjen e sigurisë rrugore në të ardhmen e afërt. Për këtë rekomandohet gjetja e formave dhe metodave për rritjen e besimit të qytetarëve se masat që po merren do të ndikojnë në rritjen e sigurisë rrugore. Kjo do të ndikojë dhe në rritjen e rolit dhe përgjegjshmërisë së qytetarëve si aktorë mjaft të rëndësishëm në procesin e garantimit të sigurisë rrugore në vend.

3. Krahasimi i gjetjeve dhe përfundimeve të analizave dhe vlerësimeve të sigurisë rrugore bazuar në treguesit objektivë dhe subjektivë

Duke krahasuar gjetjet dhe përfundimet e analizave dhe vlerësimit të sigurisë rrugore mbi bazën e treguesve objektivë, pra së të dhënave reale të administruara nga strukturat policore për një periudhë afatgjatë, nga viti 1945 deri në vitin 2018 si dhe të treguesve subjektiv, pra perceptimet e qytetarëve për sigurinë rrugore, sjelljet e përdoruesve të rrugës në Shqipëri si dhe nivelin e kënaqësisë e vlerësimin e tyre për strukturat që menaxhojnë sigurinë rrugore, arrijmë në përfundimin se ka ngjashmëri në vija të përgjithshme në shumë gjetje e përfundime të arritura gjatë analizimit dhe vlerësimit të sigurisë rrugore si duke u mbështetur në treguesit objektivë, ashtu dhe në ata subjektivë. Kjo na mundëson që, përveç rekomandimeve specifike të dhëna për secilin nivel analizë, të formulojë rekomandimet e përgjithshme në vijim.

4. Rekomandime

Nisur nga gjetjet dhe përfundimet e arritura pas analizave dhe vlerësimit të sigurisë rrugore mbi bazën e treguesve objektivë e subjektivë, me synim reduktimin e aksidenteve e pasojave të tyre dhe rritjen e parametrave të sigurisë rrugore rekomandojmë si më poshtë:

1. Përmirësimi i mendimit dhe veprimit strategjik për sigurinë rrugore, duke përfshirë dhe jo vetëm:

- siguria rrugore duhet kuptuar e vlerësuar si një e mirë publike dhe personale, pjesë e rëndësishme e sigurisë publike e asaj kombëtare, e pranuar dhe e zbatuar si e drejtë themelore e njeriut;

- çështjet e sigurisë rrugore në Shqipëri duhet të vazhdojnë të mbahen fort të sigurizuara, çka do të thotë të vazhdojnë të ndiqen më strategji e masa të veçanta shtesë;

- për këtë të realizohet një analizë e thellë në përfundim të afateve të Strategjisë Kombëtare për Sigurinë Rrugore, të evidentohen problematikat e shfaqura dhe të hartohet një strategji e re për sigurinë rrugore për vitet 2021-2030, e një plan veprimi 5vjeçar, me fokus rritjen sigurisë rrugore nëpërmjet forcimit të bashkëpunimit dhe bashkërendimit të punës në nivel kombëtar;

- kësaj t'i shërbejë dhe ngritja e një agencie kombëtare (qendër ndërinstitucionale) për menaxhimin e trafikut rrugor në Shqipëri;

- për sigurinë rrugore të investohet në dy komponentët e saj kryesor, në sigurinë proaktive (parandalimin e aksidenteve) me sigurinë reaktive (rikuperimin në një situatë emergjente).

2. Përmirësimi i punës për parandalimin e aksidenteve automobilistike duke përfshirë dhe jo vetëm:

- rritjen e ndërgjegjësimit, përgjegjshmërisë dhe përgjegjësisë së drejtuesve të mjeteve për respektimin dhe zbatimin kërkesave të Kodit Rrugor e akteve të tjera në këtë fushë;

- rritjen e ndërgjegjësimit të qytetarëve si përdorues rruge dhe bashkëpërgjegjës për sigurinë rrugore në vend si dhe me fokus edukimin e fëmijëve me programe të veçanta në këtë fushë.

3. Përmirësime në infrastrukturën rrugore si komponent i rëndësishëm i sigurisë rrugore, duke përfshirë dhe jo vetëm:

- përmirësimin në vazhdimësi të rrjetit rrugor ekzistues në përgjithësi dhe i zonave të tij të rrezikshme, me synimi minimizimin dhe eliminimin e “pikave të zeza”;
- projektimin dhe ndërtimin e rrugëve të reja në përputhje me direktivat e BE-së e standardet më të mira ndërkombëtare sa i përket kërkesave për sigurinë rrugore.

4. Rritje e performancës së punës së punonjësve të qarkullimit rrugor duke përfshirë dhe jo vetëm:

- rritjen e përgjegjësisë së punonjësve të qarkullimit rrugor për zbatimin e masave specifike në zonat me rrezikshmëri të lartë për aksidente automobilistike e me pasoja fatale;
- trajnimin e vazhdueshëm të tyre me synim rritjen e profesionalizimit në punë.

5. Për përmirësimin e kuadrit ligjor, duke përfshirë dhe jo vetëm:

- përmirësimin dhe harmonizimin e kuadrit ligjor me atë të BE-së dhe përdorimi i praktikave më të mira sidomos për pajisjen me leje drejtimi të drejtuesve të mjeteve, forcimin e penalteteve në këtë fushë, etj.

6. Për përmirësimin e perceptimeve të qytetarëve për sigurinë rrugore, si dhe nivelin e kënaqësisë e vlerësimin e tyre për strukturat që menaxhojnë sigurinë rrugore, duke përfshirë dhe jo vetëm:

- organizimi i matjeve vjetore të perceptimeve të qytetarëve për sigurinë rrugore pasi aksidentet perceptohen si kërcënimi kryesor për sigurinë e tyre;
- organizimi i matjeve vjetore për nivelin e kënaqësisë e vlerësimin e qytetarëve për punën e strukturave që menaxhojnë sigurinë rrugore;
- Përdorimi i rezultateve të matjeve si indikator matës në përmirësimin e mëtejshëm të punës së strukturave përkatëse;
- organizimi i punës që, krahas masave për parandalimin dhe minimizimin e aksidenteve automobilistike, të punohet paralelisht që kjo punë të ndikojë në përmirësimin e perceptimeve të tyre për sigurinë rrugore sepse në fund të fundit siguria është dhe çështje perceptimi.

Referencat

I. Dokumente arkivore

1. Arkivi Qendror i Shtetit. "Rregullore e detyrave të Policisë". Neni 14. Fondi 252. Dosje 406. Viti 1921.
2. Arkivi Qendror i Shtetit. Ligj "Mbi krijimin e zyrave policore", 22 Dhjetor 1925. Botuar në Fletoren Zyrtare Nr. 101, 31 Dhjetor 1925.
3. Arkivi Qendror i Shtetit. Ligj "Mbi krijimin e një Drejtorie Policije", 30 Dhjetor 1926. Botuar në Fletoren Zyrtare Nr. 2, 7 Kallnuer 1927.
4. Arkivi Qendror i Shtetit. Dekret Ligj "Për rrugët" 30 Dhjetor 1925. Botuar në Fletore Zyrtare Nr. 6, 9 Kallnuer 1926.
5. Arkivi Qendror i Shtetit. Ligj "Mbi anulimin e dekret ligjës mbi ndryshimin e nenevet 5, 19, 21, 26, 27, 28,

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

të ligjës së rrugëve me datë 30.12. 1925 dhe mbi anulimin e ndryshimin e disa dispozitave të ligjës së rrugëve, datë 26.11.1921. Botuar në Fletoren Zyrtare" Nr. 46, datë 9 Qershor 1927.

6. Arkivi Qendror i Shtetit. Ligj " Mbi rrugët", datë 8 Qershor 1928, . Botuar në Fletoren Zyrtare Nr. 64, datë 16 Qershor 1928.
7. Arkivi Qendror i Shtetit. Ligj 22 Prill 1930: "Mbi ndryshimin e neneve 2,3,5,6,7,8, 9, 14, të Ligjës së rrugave datë 8 Fruer 1929". Botuar në Fletorën Zyrtare Nr. 28, datë 30 Prill 1930.
8. Arkivi Qendror i Shtetit. Rregullore, 24 Nëntor 1925 "Mbi formimin e kompanivet punëtorësh për të kryemit e punimeve botore". Botuar në Fletoren Zyrtare nr. 81, 25 Nëntor 1925.
9. Arkivi Qendror i Shtetit. Fondi i Ministrisë së Punëve të Brendshme, dosje 599. Viti 1922. Shkresa Nr. 1893, datë 12.4.1922 "Mbi një grua që e ka carë automobili italian".
10. Arkivi Qendror i Shtetit. Fondi i Ministrisë së Punëve të Brendshme, dosje 599. Viti 1922. Shkresa Nr. 7524, datë 28.11.1922 "Mbi prerjen prej automobilit të quajturit Thoma Joanidha".
11. Arkivi Qendror i Shtetit. Rregullore "Mbi përdorimin dhe mbajtjen e automobila". Paragrafi 1. Botuar ne Fletoren Zyrtare nr. 47, datë 31 Gusht 1925.
12. Arkivi Qendror i Shtetit. Ligji "Mbi shërbimin e automobilave dhe çdo qerrje me fuqi motori" 19 Tetor 1926. Botuar në Fletoren Zyrtare Nr. 186, datë 20 Tetor 1926.
13. Arkivi Qendror i Shtetit. Dekret-ligje "Mbi mbajtjen nga një automobil gjithë ministritë", 20 Qershor 1928. Botuar në Fletoren Zyrtare nr. 67, 20 Qershor 1928.
14. Arkivi Qendror i Shtetit. Fondi Ministria e Punëve Botore, dosje 154,viti 1926: Raport i Zyrës së Punëve Botore Durrës e njoftim i Prefekturës se Durrësit dërguar Ministrisë së Punëve Botore e Bujqësisë për vrasjen e një personi e plagosjen e disa të tjerëve nga aksidentet automobilistike e mbi hetimet përkatëse.
15. Arkivi Qendror i Shtetit. Fondi Nr. 152. Ministria e Punëve te brendshme, dosje 92,viti 1931: "Korrespondencë e Ministrisë së Punëve të Brendshme me Prefekturat Berat, Elbasan, Peshkopi mbi vrasjet e ndodhura nga aksidentet automobilistike".
16. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Sektori i Qarkullimit Rrugor. Viti 1946. Dosja Nr. 163 "Urdhëresë Nr. 1 e Ministrisë së Punëve Botore mbi disiplinimin e shërbimit automobilistik".
17. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Autoinspektoratit. Viti 1947. Dosja Nr. 237. Statistika për Sektorin e Autoinspektoratit.
18. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Autoinspektoratit. Viti 1950. Dosja Nr. 400, " Raport mbi kontrollin teknik të automjeteve si dhe statistikate përkatëse".
19. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Shtabi. Viti 1959. Kutia 17. Dosja Nr. 971. Rregullore Nr. 175, datë 26.6.1954 "Mbi Qarkullimin në Qytet dhe në Rrugët e Republikës Popullore të Shqipërisë".
20. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Auto - Inspektoratit. Viti 1960. Kutia 19. Dosja Nr. 1125. "Raport mbi gjendjen e Sektorit të Auto - Inspektoratit të Shtetit për vitin 1960".
21. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Auto - Inspektoratit. Viti 1963. Kutia 27. Dosja Nr. 1501. "Raport dhe analizë mbi punën e Auto - Inspektoratit të Shtetit".
22. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Auto - Inspektoratit. Viti 1965. Kutia 31. Dosja Nr. 1694. "Vendim i Kolegjiumit të Ministrisë së Punëve të Brendshme "Mbi luftën për zbatimin e rregullave të qarkullimit dhe evitimin e aksidenteve automobilistike".
23. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Auto - Inspektoratit. Viti 1965. Kutia 31. Dosja Nr. 1693. "Raport mbi aksidentet automobilistike dhe gjendjen teknike të automjeteve".
24. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Auto - Inspektoratit. Viti 1968. Kutia 35. Dosja Nr. 1821. "Raport i Ministrit të Brendshëm Kadri Hazbiu mbi aksidentet automobilistike dhe masat për përmirësimin e gjendjes".
25. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1966. Kutia 33. Dosja Nr. 1733. "Regjistër i aksidenteve automobilistike për vitet 1964-1966".
26. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1968. Kutia 34. Dosja Nr. 1772. "Pasqyrë e aksidenteve dhe kondravajtjeve të ndodhura gjatë vitit 1967".
27. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1968. Kutia 35. Dosja Nr. 1820. "Pasqyrë e aksidenteve dhe kondravajtjeve të ndodhura gjatë vitit 1968".
28. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1969. Kutia 36. Dosja Nr. 1876. "Pasqyrë statistikore e aksidenteve dhe kontravajtjeve të ndodhura gjatë vitit 1969".
29. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1978. Kutia 65. Dosja Nr. 9266.
30. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1982. Kutia 88. Dosja Nr. 10145. "Studim mbi aksidentet automobilistike si

- dhe disa konkluzione për parandalimin e tyre gjatë periudhës 1976-1980”.
31. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1981. Kutia 83. Dosja Nr. 9911. “Raport dhe detyra orientuese vjetore të Degës së Qarkullimit Rrugor dhe pasqyra statistikore mbi aksidentet automobilistike të ndodhura në vitin 1981”.
 32. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 46. Kabineti. Viti 1984. Kutia 29. Dosja Nr. 1439. “Raport i Drejtorisë së Policisë Popullore datë 13.4.1984, mbajtur në Kolegjiun e MPB-së “Mbi gjendjen dhe forcimin e disiplinës së qarkullimit rrugor”.
 33. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1986. Kutia 101. Dosja Nr. 10846. “Informacion mbi aksidentet automobilistike në vitin 1986”.
 34. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1986. Kutia 101. Dosja Nr. 10843. “Regjistër i aksidenteve automobilistike për vitet 1986-1989”.
 35. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1986. Kutia 101. Dosja 10846. “Mbi aksidentet automobilistike në 3 mujorin e katërt të vitit 1985”.
 36. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Qarkullimi Rrugor. Viti 1989. Kutia 107. Dosja Nr. 1149. “Informacion i Policisë për Këshillin e Ministrave “Mbi aksidentet automobilistike dhe kondravajtjet gjatë tremujorit të I, II, dhe III të vitit 1989”.
 37. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Viti 1991. Historikët e Policisë. Kutia 113. Vëllimi 3..
 38. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Historikët e Policisë. Kutia 113. Vëllimi 4.
 39. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Historikët e Policisë. Kutia 113. Vëllimi 5.
 40. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Historikët e Policisë. Kutia 113. Vëllimi 6.
 41. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Historikët e Policisë. Kutia 113. Vëllimi 7.
 42. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Historikët e Policisë. Kutia 113. Vëllimi 8.
 43. Biblioteka Kombëtare. Fletore Zyrtare, 2 Mars 1923. Njoftim i Shoqërisë së Transportit Tirana si përfaqësuese e vetme e “Ford” në Tiranë.
 44. Biblioteka Kombëtare. Fletore Zyrtare, 7 Qershor 1924. Njoftim “Mbi rënien e një automobili”.
 45. Biblioteka Kombëtare Tiranë. Vendimi Nr. 409, datë 5 tetor 1929 i Gjykatës së Diktimit. Botuar në Revista “Jurisprudenca Shqiptare”, tetor, Nëntor, Dhjetor 1929.
 46. Biblioteka Kombëtare Tiranë. Ligji Nr. 787, datë 21.1.1950 “Mbi kontrollin e automjeteve dhe të mjeteve të tjera të transportit dhe mbi rregullimin e qarkullimit në rrugët publike”. Botuar në Fletoren Zyrtare Nr., datë 24.2.1950.

II. Botime dokumentare

1. Historia e Popullit Shqiptar. Vëllimi III. Periudhë e Pavarësisë 28 Nëntor 1912-7 Prill 1939. Botime Toena. Tiranë 2007.
2. Historia e Popullit Shqiptar. Vëllimi IV. Shqiptarët gjatë Luftës së Dytë Botërore dhe pas saj 1939-1990. Faqe 31. Botime Toena. Tiranë 2000.

III. Raporte, analiza, studime:

1. Raport mbi veprimtarinë e Policisë së Shtetit për vitin 2015.
2. Raport mbi veprimtarinë e Policisë së Shtetit për vitin 2018.
3. Analiza e punës së Drejtorisë Policisë Rrugore për periudhën Janar - Dhjetor të vitit 2012
4. Analiza e punës së Drejtorisë Policisë Rrugore për periudhën Janar - Dhjetor të vitit 2013
5. Analiza e punës së Drejtorisë Policisë Rrugore për periudhën Janar - Dhjetor të vitit 2014
6. Raport i Sigurisë Rrugore për vitin 2015.
7. Raport i Sigurisë Rrugore për vitin 2016.
8. Raport i Sigurisë Rrugore për vitin 2017.
9. Dr. Xhavit Shala “Analizë krahasuese, kronologjike dhe gjeografike e vetëvrasjes ndër vite në Shqipëri”. Kumesë mbajtur në Konferencën shkencore kombëtare “Depresioni dhe Vetëvrasja”, organizuar nga Qendra Kërkimore Shkencore e Akademisë së Sigurisë me datë 28 Prill 2017. Revista “Policimi dhe Siguria” Tiranë Prill 2017.

IV. Dokumente strategjike

1. Strategjia Kombëtare për Sigurinë Rrugore 2011-2020, miratuar me VKM Nr. 125, datë 23.2.2011 “Për zbatimin e objektivave për përmirësimin e sigurisë rrugore”.
2. Strategjia e Policisë së Shtetit 2007-2013.
3. Strategjia Rendit Publik 2015–2020, miratuar me VKM nr. 702, datë 26.8.2015.

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

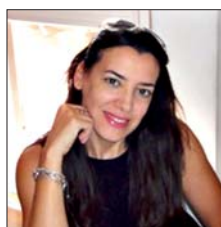
« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

The role of the technical reconstructor: Analysis and quality of the data collected



■ **Pasquale MAURELLI**

Engineer - Technical Reconstructor
- Forensic Engineer



■ **Alessia IANNUZZI**

Engineer - Technical Detector
- Member group G.d.L. CNI

Abstract

A road traffic accident can be defined as an unexpected event that causes more or less serious damage or disrupts an expected course of events. In road traffic, it will take place on the road, i.e. in that area for public use intended for the circulation of pedestrians, vehicles and animals. One of the inspiring principles of the Highway Code, according to the new wording of art. 1 introduced by Legislative Decree 9 of 15 January 2002, states that the safety of persons in road traffic is one of the primary social and economic purposes pursued by the State. The rules and implementing measures are based on the principle of road safety, pursuing the objectives of reducing the economic, social and environmental costs of vehicle traffic; improving the quality of life of citizens, also through rational use of land; and improving the fluidity of traffic. Among the obligations of intervention and purpose of the accident activity, art. 11 of the new CDS provides among the services of the Traffic Police the detection of road accidents. This work aims at presenting the peculiarities of the UNI 11472 standard, represent the state of the art of innovative systems for the detection of road accidents and highlight their importance for the technical retreader. Two real cases will be displayed.

Keywords:

technological innovation, due diligence and best practices.

1. The road accident and the rereader technician - definitions

In the 1968 Vienna Convention a road traffic accident is defined as “an event in which vehicles, humans or animals, stationary or in motion, are involved and injuries to property, animals or persons are caused”. For the purposes of the application of the regulations protecting traffic, it is necessary that the accident occurred on the road (art. 2/1° C.d.S.) or in another place subject to public transit, that pedestrians or vehicles are involved and that it causes damage to property or persons. The jurisprudence then broadened the notion of “accident”, defining it as that unexpected event that causes more or less serious damage or disrupts an expected trend in traffic, without prejudice to the principle of advertising in the area. Statements of the Court of Cassation (No. 34909/2017) define “accident” any unexpected event that interrupts the normal course of road traffic and that precisely for this reason is the bearer of danger for the community. Three different liability profiles are linked, jointly or severally, to a road accident: *criminal, civil and administrative*.

The road accident technician (rereader technician) is an independent professional who, as an expert, reconstructs the dynamics of a road accident. The purpose of the Reconstructor Technician is to examine all the data of the accident and to process them in order to obtain from them information on the factors that determined it and the circumstances in which it occurred. Through the analysis and technical processing of the acquired data, the Technician is generally able to clarify the relationships between the factors and circumstances of the accident, and to provide the client with the necessary information, in the absence of which, of course, no judgment could be expressed. The activity of the technician plays a very delicate and often decisive role, since the results of the judicial proceedings often depend on the reconstruction carried out, with

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

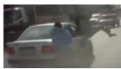
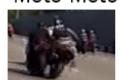
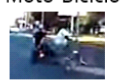
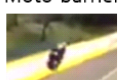
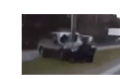
« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

immediate consequences at the criminal, civil and economic levels. The UNI 11294:2015 standard “Unregulated professional activities - Qualification of technicians for the reconstruction and analysis of road accidents - Requirements of knowledge, skills and competence”, establishes a minimum level of competence for the qualification of technicians who carry out the reconstruction of road accidents, the technical causes that determined them and the behaviour of persons involved in the event. The Reconstructor Technician assumes the name, quality and obligations depending on the body on whose behalf he works.

In the extra-judicial phase, the help of the Reconstructor Technician is usually requested by the party that needs to ascertain the causes of the accident, when it does not have sufficient information to handle a claim. At this stage he operates in complete freedom, not being subjected to constraints other than those of operating according to science and conscience. Constraints to which the Reconstructor Technician is instead subject, when he works on behalf of the civil or criminal Judicial Authority. In such cases, he assumes different responsibilities, qualities and denominations, depending on the body that conferred the task on him, and specifically:

- Technical Consultant of Office (C.T.U.), when the assignment is given by the civil judge, who intervenes at the instigation of one of the parties to resolve a dispute not resolved out of court;
- Technical Consultant of the Public Prosecutor's Office (C.T.) when the assignment is given by the latter during the preliminary investigation (the Public Prosecutor has the obligation to intervene when the accident has caused the death of one or more persons, or when injuries to persons have been caused and one of them has exercised the right of complaint);
- Expert, when acting on behalf of and on behalf of the criminal judge in the course of a criminal trial.

Even private individuals can of course avail themselves of the help of a Technical Reconstructor, who in the context of a criminal case or a civil case, assumes the quality and the name of Technical Consultant of the party.

Esistono «diversi» tipi di incidenti stradali			
Auto-Auto 	Auto-Moto 	Auto-Pedone 	Auto-Biciclo 
Moto-Moto 	Moto-Pedone 	Moto-Biciclo 	Moto-barriera 
Più veicoli 	Guard-rail 	Barriera fissa 	Sbandata 
Ribaltamento 	Mezzo pesante 	Incendio 	Auto-Palo 

Picture 1 - types of road accidents

2. The reliefs of the road - the activity

Rebuilding a road accident means describing its phases and, if necessary, taking measurements and taking photographs of the places and all the other elements relevant to the accident; activities that, once the state of the places has been restored, can no longer be repeated in large part.

If, in fact, the conformation of the road and its geometrical characteristics can be reproduced, the same cannot be said for the position taken by the vehicles after the collision and the traces that, after some time, can only be analysed through the work carried out by the detectors.

In January 2013, the UNI 11472 standard was approved concerning the methods for carrying out road accident surveys. The standard describes the procedure for the survey of road accidents, focusing on the object of the surveys and on the methods, so that they can be a valid starting point for the subsequent reconstruction of the accident. The regulation is intended to be addressed to traffic police officers and would like to standardise procedures at national level and ultimately direct this data collection to the reconstruction of the accident. The time sequence in which the measurements of a road accident must be carried out, also in the light of UNI 11472, compatibly with the rescue operations for the injured and after the safety of the place of the accident, is the following:

1. *identification and marking of all traces likely to be traceable to the accident;*
2. *photographic survey of the scene of the accident;*
3. *survey of the quiet position of the vehicles and persons involved in the accident;*
4. *surveying of the tracks on the ground:*
 - Braking tracks
 - Gummy abrasions
 - Engravings
 - Scratches
 - Distribution of liquids
 - Debris distribution
5. *the relief of infrastructure:*
 - Horizontal and vertical signage
 - Road restraint systems
 - Trees, hedges, buildings
 - Traffic light systems
6. *collection of data relating to the persons involved:*
 - Sex and Age
 - Build (in the case of pedestrians or cyclists)
 - Driving licence details
 - Psycho-physical state
 - Origin, distance, and any manoeuvres carried out
 - Use or not of the helmet, and its correct use.
 - Helmet position (RP) and type approval data.
 - Type and colour of clothing worn (in the case of pedestrians or cyclists)
 - Quiet location

7. *collection of data on the vehicles involved and description of the damage suffered;*

8. *Survey of environmental conditions:*

- Classification and characteristics of the road, state of the pavement
- Traffic conditions
- Weather conditions at the time of the accident
- Visibility: weather, cleaning of the windscreen and/or helmet visor
- Visual: portion of space geometrically visible from a given position

9. *Descriptive relief:*

- Metric survey
- Planimetric relief
- Trilateration
- Orthogonal measures
- Planimetric surveys
- Positions of vehicles, tracks and materials

At the time of intervention at the scene of the accident, it is essential to be the first to acquire all the elements that can be altered over time.

3. Reconstruction of the dynamics of the accident

When reconstructing the dynamics of an accident, account will be taken of the fact that an accident is normally divided into three phases:

- The preceding phase, i.e. the origin and direction of the vehicles, the manoeuvres carried out by the protagonists in the fractions of time immediately prior to the collision, described in detail and inferred from any traces left by the vehicles in this phase and by the other objective elements;

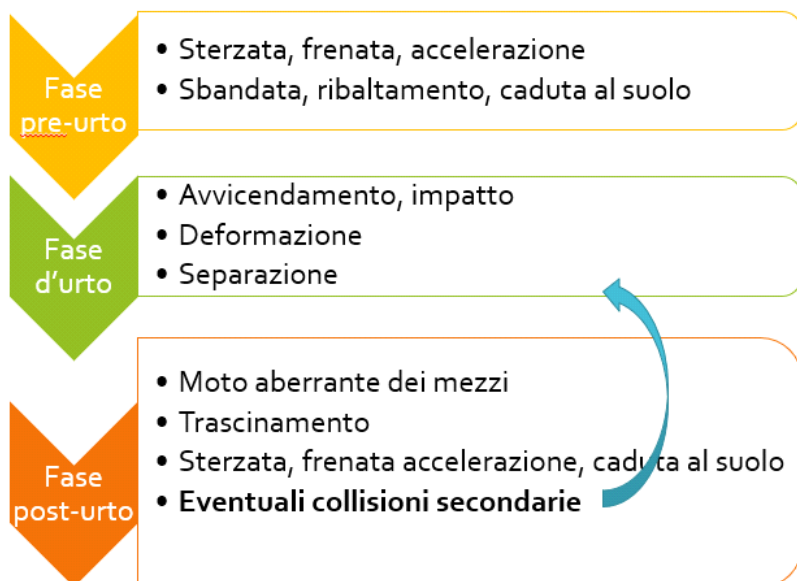
- culminating phase, i.e. the impact, with a description of its extent, the location of the parts of the vehicles that came into contact and the point where it occurred on the road, if inferable;

- subsequent phase, i.e. the position taken by the vehicles after the collision, with a description of the traces left in this phase and any consequences for people and structures.

3.1 General description: phases of accident

- *lash, landslide, acceleration*
- *yawning, tipping over, falling off the ground*
- *turnover, impact*
- *distortion*
- *unbundling*
- *Aberrant motion of the means*
- *pulling*
- *lash, brake, acceleration, falling from the ground*
- *any secondary collisions*

• Descrizione generale – Fasi del sinistro



Picture 2 - phases of accident

3.2 The photographic survey and the accident field

It is carried out by the police authorities in cases of fatal accidents or serious outcomes for the occupants of the vehicles.

The descriptive survey as well as the photographic survey is carried out with the technique used for the police inspection, i.e. passing from the “general” to the “particular”.

The photographic documentation helps to provide precise indications on the road, on its pertinences, on the state of horizontal and vertical signs.

The “*panoramic*” photo must be taken according to the direction of travel of each vehicle involved. It is important that the shots are taken from the center of the roadway or, in the case of particular conformations of places, from the point of view of the protagonists and, where possible, from above, for a better view of the entire theater of the accident.

The overall pictures - ie at medium distance - are very useful to highlight the vehicles involved and the tracks on the roadway.

The “detail” photos - or close-ups - instead serve to highlight the details.

The relief is completed by the photos taken of the works and road structures that were affected by the event.

In the event of death, it is useful to take a detailed view of the body, preferably in the position in which it was found.

The vehicles must be photographed from all four sides for an overall view and in

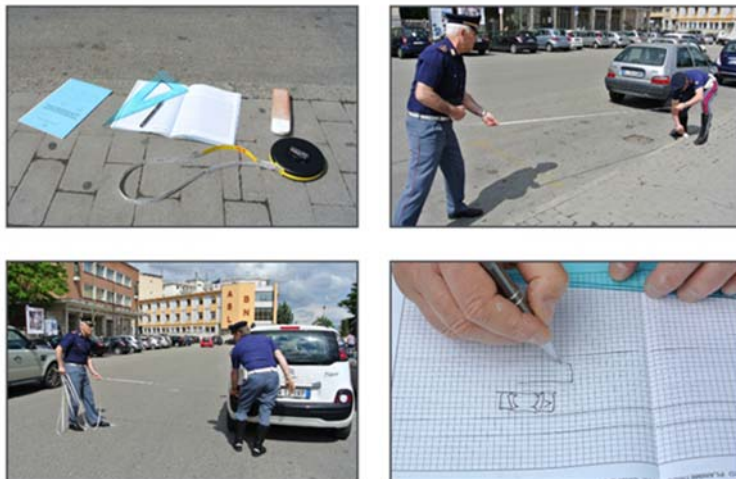
AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

particular to highlight the damage.

It is a good idea to also photograph the interior to highlight any failure to use restraint systems, the activation of air bags and in general any other element suitable for reconstruction. The following photos show activities and tools used during a traditional activity.



Picture 3 - Surveys carried out according to traditional methodology

These methodologies determine:

1. the use of a period of time for their execution, not always quantifiable and usually long, with total and/or partial closure of the artery on which the accident occurred;
2. high risk of the operators (usually two), with division of tasks: one of traffic management, the other of carrying out technical operations;
3. high risk for the persons involved and not in the road accident who are involved in the transit along the artery on which the road accident occurred.

New technologies, including DRONS equipped with cameras and scanners, allow the following advantages to be achieved:

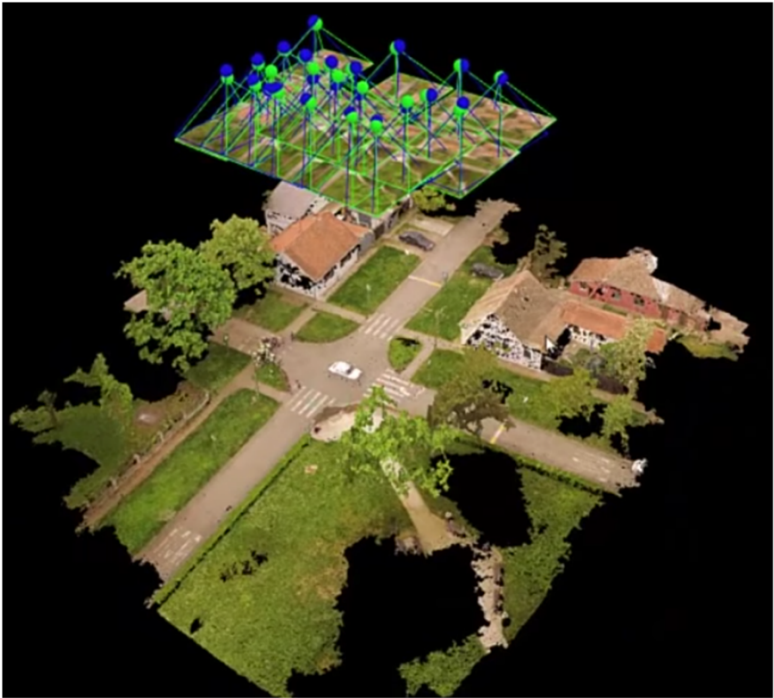
- Relief and documentation of the accident, with simultaneous acquisition of the photogrammetry in a few minutes;
- Error index close to zero;
- Reduction of the safety risk for police officers and other subjects;
- Restoring the state of the places in a very short time, with the almost total elimination of inconvenience to the users in the area adjacent to the accident.

Step 1)



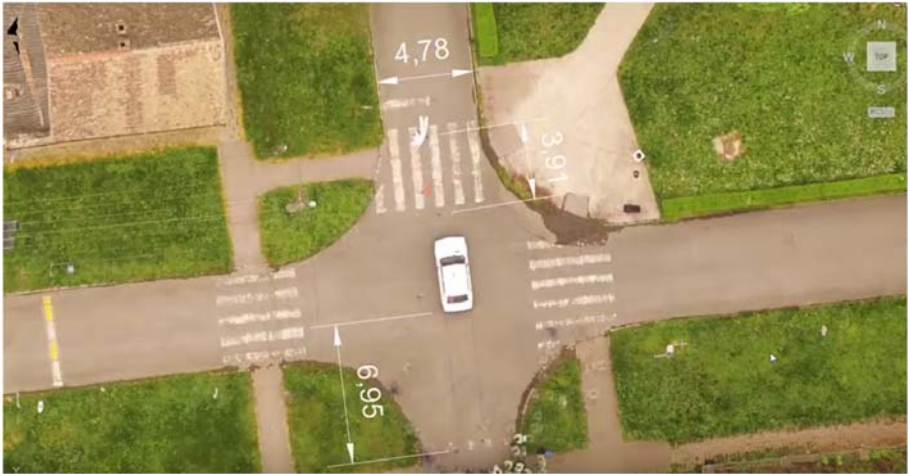
Picture 4 - Drone survey

Step 2)



Picture 5 - Creation model 3 D

Step 3)



Picture 6 - Measurements through software

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

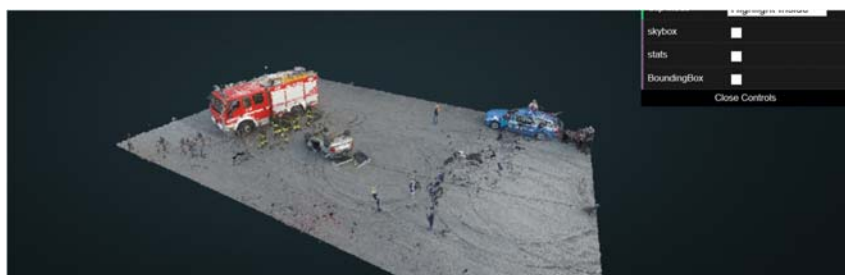
« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »



Picture 7 - Scene animation

Through the use of software you can turn photos into point clouds. The transformation into point clouds is the first operation to be carried out in order to obtain digital information that can then be processed to make distance measurements, calculation of areas and three-dimensional representations.

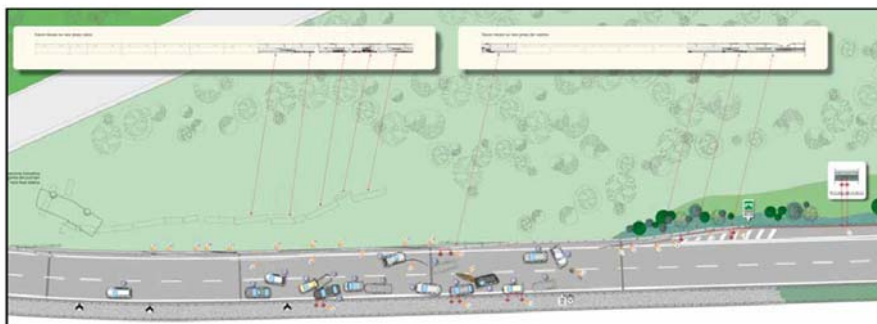
The photos can be taken by cameras on board drones, or cameras with a high angle of view (such as GoPro) or even by smartphone.



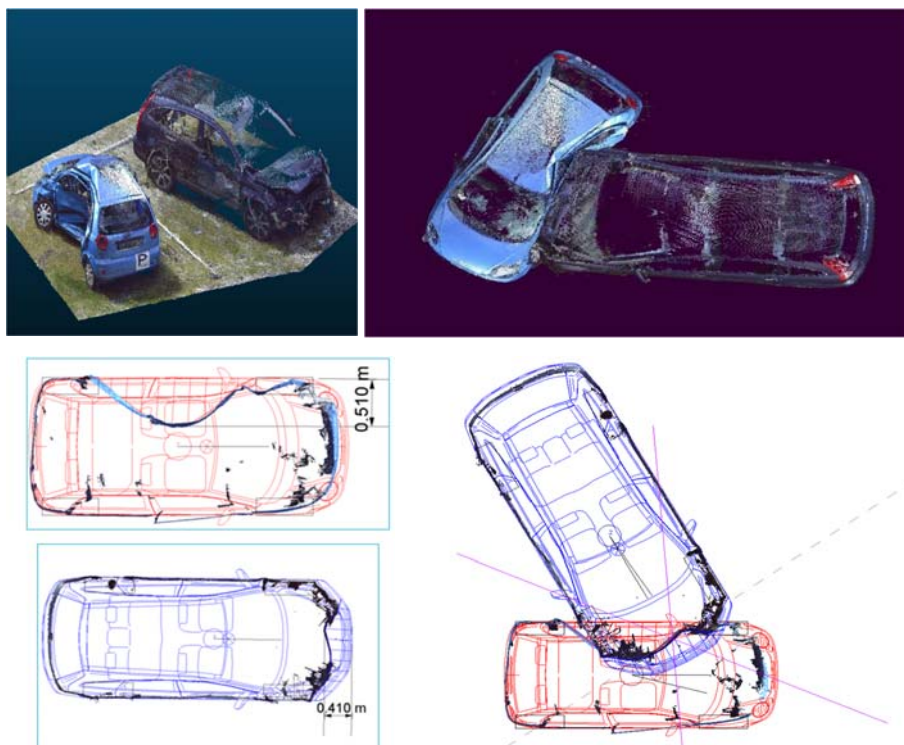
Picture 8 - Generation of the point cloud in 3D



Picture 9 - Point cloud scene reconstruction



Picture 10 - Graphic representation of a complex claim



Picture 11 - Modeling and measuring impact zones

4. Conclusive considerations

Since the 1950s, with the increase in vehicle traffic, road accidents have seen a progressive increase which, in our country, in 2014 led to the establishment of about 251,000 accidents with injuries to the people involved, including 1.3% fatalities. In addition to personal aspects, the social impact of the phenomenon is also enormous in economic terms, as it can be estimated that, between medical treatment and loss of activity, the social cost is over 15.6 • billion/year.

AKADEMIA
E SIGURISË

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

In such a vast context, professionals in the sector can play a fundamental role in preventing vehicle traffic accidents by carefully designing infrastructures; alongside this primary objective, there is still the need to reconstruct the methods and dynamics of the accidents that occur, in order to identify their responsibilities.

This is how the specialty of the Technical Reconstructor of road accidents was born, who, by applying the fundamental laws of physics and mechanics, through the analysis of Crash evidence, the use of calculation and simulation software, is able to provide adequate responses to operators of justice in criminal, civil, or management of insurance guarantees in compensation for financial and personal damages.

The correct execution of urgent checks on places, things and people is fundamental both for the reconstruction of the dynamics of the road accident and for the identification of responsibilities and, for this reason, the police and rebuilders are required, in carrying out this activity, an increasing attention and professionalism, especially following the introduction of the crimes of road homicide and serious or very serious personal road injuries. (March 23, 2016 is approved by Parliament Law 41/2016, the so-called law on street murder)

Law 41/2016 introduces the culpable case of road homicide (589-bis of the Italian Criminal Code) and road injuries (590-bis) and a system of increasing sanctions and penalties on the basis of the criminal offence and its consequences. The crime identified by art. 589-bis is punished, as in the previous law, with imprisonment from 2 to 7 years and increasing imprisonment up to a maximum of 18 years for multiple murders. In addition, the new law prohibits the equivalence between aggravating circumstances (flight of the driver, serious infringements) and mitigating circumstances, so that the increase of the penalty to 1/3 and the revocation of the licence from 3 to 20 years can be determined and punishes increasingly the driving in a state of drunkenness on the basis of intervals of the content of the alcohol content in the blood (grams per litre) up to 12 years of imprisonment, ordering the arrest in flagrancy in the most serious cases.

What was the effect of this on road accidents?

The data available up to the first half of 2017 (ISTAT, May 2018), in descriptive terms, would seem to show that since the law was introduced the number of deaths by the 30th day after the accident has increased. In particular, there were 1,510 deaths in the first half of 2016 and 1,623 in the first half of 2017, in contrast to the downward trend between 2010 and 2015.

In particular, taking into account possible objective causes (state and type of roads, climatic conditions, age of the vehicle, age and sex of drivers, etc.) that could explain the increase in road deaths, both quarterly data on the aggregate number of accidents, deaths and injuries were analysed to study the “extensive” effect of Law 41/2016, and micro-data on just under 300.000 accidents with at least one injured, between 2010 and 2016, to measure the “intensive” margin of the law, i.e. its effect on the severity of accidents (Basili and Belloc, 2018).

The results of the estimates show that the introduction of Law 41/2016 is not associated with a statistically significant reduction in the absolute number of deaths and injuries, while they indicate an increase in the number of accidents with injuries close to the threshold of statistical significance of 10%.

Moreover, the analysis of the micro-data reveals that, even taking into account a very wide range of control variables, the “intensive” effect of the law was practically zero, i.e.: the severity of the accidents, in terms of fatal consequences for the individuals

involved, has not decreased at all.

The increase in road accidents with injuries seems to have a strictly subjective cause, that is to say, due to the behaviour adopted in driving.

In summary, in the light of the data available until the first half of 2017, it can be seen that Law 41/2016 has proved to be absolutely ineffective in changing the dangerous or illegal behavior of drivers and inadequate to achieve the target of reduction of road deaths set by the EU for 2020.

Law 41/2016 is a standard rule based on increasing the severity of penalties to discourage illegal behaviour. However, in line with scientific literature, data from many countries unequivocally indicate that lengthening imprisonment has little effect on crime prevention. In fact, there is a high reactivity to increases in the probability of being sanctioned for a crime committed, while there is little reaction to the increase in prison sentences (the data would deny, therefore, the traditional Beckerian hypothesis, according to which an increase in the sanction and an increase in the probability of detection are equivalent from the point of view of deterrence). The most recent economic theory explains this attitude by arguing that individuals adopt a hyperbolic intertemporal discount rate that makes them less sensitive to what happens in a relatively more distant future, compared to the near future, so as to make the marginal deterrence of the extension of an already long, but very modest, sentence.

Law 41/2016 seems to respond more to motivations related to social alarm, rather than to the intention of reducing road accidents. In fact, driving in a state of drunkenness or under the influence of drugs and aggravating circumstances, such as the flight and failure to rescue after an accident and driving without a license or insurance, which are the basis of the increase in the penalty, represent a small number of cases observed. From March 25, 2016 to June 4, 2017, in the face of 27,655 road accidents with results on people, the Italian Traffic Police recorded 843 fatal accidents, of which 456 were considered homicides and of these only 388 (46% of the total) road killings and also provided for the arrest of 28 (twenty-eight!) people in the act of committing a crime.

Also the way in which, the law 41/2016 identifies the aggravating factors raises doubts, considering that some behaviours that constitute ascertained and growing causes of serious accidents, such as, for example, the use of the smart-phone at the wheel, are not considered aggravating factors. In this regard, the Wall Street Journal (February 21, 2017) conducted a survey showing that the use of smartphones explains the 16% growth in motor insurance premiums in the U.S. between 2011 and 2016, while a recent study conducted in the U.S. (Faccio-McConnell: Death by Pokémon GO: The Economic and Human Cost of Using Apps While Driving, 2018) estimates that in the 148 days following the launch of the game Pokemon Go (July 6, 2016), a video game downloaded by more than 750 million individuals with a median number of 24.7 million players, there was an increase in the total cost of road accidents between 2 and 7.3 billion dollars.

The experience of other countries shows that the main way to reduce crimes appears to be to increase the certainty of the penalty, both as regards the probability of being discovered, when committing a crime, and as regards the effectiveness of the penalty.

A virtuous example is the United Kingdom which, in a situation similar to that in Italy, has gone from 3,450 dead and 310,000 accidents with injuries (2001) to 1,792 dead and 179,692 accidents with injuries (2016). This undeniable success is not the result of an increase in prison sentences, but the consequence of the strict application of

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

the strategy of certainty of punishment which provides: a more than manifest presence of the Police in the streets through patrols, video cameras, radar, hot spots and an extensive effort to sanction traffic offences with fines and reduction of driving licence points.

The statistical evidence suggests the need to address the problem of road safety through a synergistic use of deterrence and control in order to achieve with a set of interventions the respect of the rules of the Highway Code, for example: re-establishing the vertical and horizontal deterrence of the law, increasing the manifest presence of the police on the roads, increasing the number of visible speed cameras and radars, sanctioning directly at the exit of the motorway tollgate violations for dangerous driving or for speeding as happens in the United Kingdom, making more effective hybrid sanctions such as withdrawal, suspension and revocation of the driving licence and, finally, modification of the points-based driving licence system, reorienting it towards the behaviour that most constitutes a danger to road safety (use of the smart-phone when driving, speeding, compulsory stopping at pedestrian crossings, reversing, overtaking of buses at a stop, crossing with a red traffic light, etc).

Bibliography

1. Filippo Belloc – Marcello Basili – Menabò n. 88 (2018), Menabò di etica ed economia – Pene (annunciate) severe, reati in aumento: il caso degli incidenti stradali nelle strade. Contrappunti.
2. Mirella Delia – Pasquale Maurelli – et altri – Il consulente tecnico giudiziario - Dei Editore (2018) –
3. Virginio Rivano – Firenze University Press (2009) – Ricostruzione della dinamica degli incidenti stradali.
4. Polizia di Stato – Linee guida per l'infortunistica stradale – Versione 1.1 (2017).
5. Ministero dell' interno – Linee guida per l'infortunistica stradale (Circ. n. 300/A/8857/16/124/68 del 23/12/2016).
6. Marinoni, A. – Morandi, A. Ricognizione sulle cause e le dinamiche degli incidenti stradali connessi alle attività lavorative, IREF, Report (2009).
7. Giuseppe Cassano – Trattato operativo di infortunistica stradale – Maggioli Editore (2011).
8. Alessandro Spinelli – Maggioli Editore (2017) – Rilievi di infortunistica stradale. Manuale operativo – Volume 10 di SIPL : Scuola interregionale di polizia locale, Regione Emilia Romagna, Liguria, Toscana. Ricostruzione della dinamica degli incidenti stradali.



AKADEMIA E SIGURISË

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

**« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »**

Aksidentet rrugore në Shqipëri (2009-2017), një çështje shqetësuese e shëndetit publik



■ **Prof. Dr. Gentiana QIRJAKO**
*Fakulteti i Mjekësisë,
Universiteti Mjekësor i Tiranës*



■ **Dr. Luan NIKOLLARI**
*Spitali Universitar i Traumës,
Shërbimi i Statistikës, Tiranë*



■ **Dr. Dorela VASHA**
*Spitali Universitar i Traumës,
Shërbimi i Statistikës, Tiranë*



■ **Dr. Rudina ÇUMASHI**
Instituti i Shëndetit Publik

Abstrakt

Ky është një studim transversal dhe përfshin të dhëna mbi aksidentet rrugore të ndodhura në Shqipëri dhe pasojat e tyre shëndetësore për periudhën 2009-2017. Informacioni u mor nga raportet e publikuara të Drejtorisë së Policisë Rrugore, INSTAT dhe të dhënat e marra nga sektori i statistikës në Spitalin Universitar të Traumës. Analiza përfshiu shpërndarjen e aksidenteve rrugore sipas moshës, gjinisë, shkakut të aksidentit dhe sipas grupeve të përdoruesve të rrugës. Gjithashtu në analizë u llogarit edhe incidenca vjetore apo vdekshmëria për 100 000 banorë. Të dhënat e marra nga Spitali i Traumës na dhanë informacion mbi pasojat kryesore të aksidenteve rrugore (llojin e traumës, ditë-qëndrimin mesatar në spital etj.). Në përgjithësi, ka një trend rritës të numrit të aksidenteve rrugore të ndodhura në Shqipëri për periudhën 2009-2017, por niveli i mortalitetit nga aksidentet rrugore është përgjysmuar me pothuajse 50% nga viti 2009 në vitin 2017 (nga 12.95 në 6.2 vdekje/100 000 banorë). Edhe pse ka një ulje të numrit të vdekjeve nga aksidentet rrugore në Shqipëri, përsëri ato përbëjnë një problem të madh shqetësues për shoqërinë shqiptare. Nevojitet një ndërhyrje sistemike që përfshin të gjithë sektorët e përfshirë në trajtimin e çështjes së sigurisë rrugore, me fokus në investimin në infrastrukturë, forcimin e zbatimit të legjislacionit për sigurinë rrugore, përgjigjen më të shpejtë mjekësore, ngritjen e sistemit të vëzhgimit të aksidenteve rrugore dhe përmirësimin e edukimit qytetar mbi sigurinë rrugore.

Fjalëkyçe:

lëndime, aksidente rrugore, faktorë rreziku, pasoja shëndetësore.

1. Hyrje

Gjatë vitit 2013, në rajonin evropian, 85 000 njerëz humbën jetën nga aksidentet rrugore. Lëndimet përbëjnë 12% të peshës specifike të sëmundjeve, shkakun e tretë të vdekshmërisë dhe shkakun kryesor të vdekjeve për moshën 1-40 vjeç. Në të gjithë botën kategoria kryesore e lëndimeve dominohet nga ato të ndodhura në rrugë, si aksidente rrugore. Ato përbëjnë shkakun kryesor të vdekjeve për grupmoshën 5-29 vjeç¹.

Rreth 85% e vdekjeve në rrugë në gjithë botën, 90% e viteve potencialisht të humbura të jetës (DALYs) nga aksidentet dhe 96% e gjithë fëmijëve të vdekur në botë si rezultat i aksidenteve rrugore ndodhin në vendet me nivel ekonomik të ulët ose mesatar. Afërsisht, 40% e atyre që vdesin në rrugë janë këmbësorë, çiklistë dhe motoçiklistë.

1.1. Përkufizime

Me termin lëndim ose aksident do t'i referohemi dëmtimit të papritur të organizmit human nga një ekspozim akut ndaj agentëve fizikë apo kimikë. Megjithëse shumë sëmundje mund të shkaktohen gjithashtu nga agentë jo biologjikë (p.sh. azbesti apo duhani), aksidentet ndryshojnë prej tyre sepse periodha e ekspozimit është e shpejtë dhe dëmtimi bëhet shumë shpejt i dukshëm.

Në varësi të qëllimit, lëndimet klasifikohen në dy grupe kryesore: në lëndime të

¹ WHO Global health estimates 2014 summary tables: Deaths by cause, age and sex, by WHO region, 2000–2012 (http://www.who.int/healthinfo/global_burden_disease/en/, accessed 01 October 2015).

paqëllimshme dhe lëndime të qëllimshme. Sipas shkakut, lëndimet e paqëllimshme klasifikohen në disa kategori: aksidentet nga mjetet e motorizuara, helmimet, mbytyet, rrëzimet, djegiet.

1.2 Lëndimet kundrejt sëmundjeve

Nuk ekzistojnë dallime thelbësore shkencore midis lëndimeve dhe sëmundjeve, por këto dy koncepte ndryshojnë shumë lidhur me pozicionin që mbahet shpesh kundrejt tyre nga opinioni profesionist dhe jo profesionist, si dhe shkalla në të cilën politikat dhe vendim-marrjet me impakt mbi shëndetin janë të bazuara në njohuritë shkencore.

Kështu termi “aksident” tradicionalisht është i lidhur me fatin apo paevitueshmërinë. Theksi është vënë në gabimin njerëzor, ndoshta sepse shumë aksidente janë të lidhura direkt me sjelljen individuale (shpejtësia e makinës, noti në vende të rrezikshme, lënia e pakontrolluar e fëmijëve). Nga ana tjetër në rastin e sëmundjeve, ekspozimi dhe pasojat janë shumë më të largëta në kohë. P.sh. roli i ngrënies së perimeve të palara apo pirja e alkoolit mund të mos jenë të dukshme në momentin e shfaqjes së simptomave, përkatësisht të amebiazës dhe cirrozës.

1.3 Aksidentet rrugore, problem shqetësues i shëndetit publik

Trajtimi i aksidenteve rrugore si një çështje e shëndetit publik është bazuar në shkencë. Ky trajtim kërkon njohuri nga mjekësia, biomekanika, epidemiologjia, sociologjia, shkencat e sjelljes, kriminalistika, arsimi, ekonomia, inxhinieria dhe disiplina të tjera.

Pavarësisht se sektori i shëndetit publik është vetëm një nga shumë struktura të tjera të përfshira në sigurinë rrugore - dhe zakonisht jo struktura udhëheqëse, - ai ka disa role të rëndësishme për të luajtur, të cilat përfshijnë²:

- Njohjen, nëpërmjet sistemit tëurvejancës së lëndimeve, e sa më shumë aspekteve të lëndimeve nga aksidentet rrugore - nëpërmjet mbledhjes sistematike të të dhënave lidhur me magnitudën, karakteristikat dhe pasojat e tyre.

- Kërkimet lidhur me *shkaqet* e përplasjeve të makinave dhe të lëndimeve, dhe duke bërë këtë përpikët të përcaktojë: shkaqet e lëndimeve nga trafiku rrugor; faktorët që rrisin apo ulin riskun; faktorët që mund të modifikohen nëpërmjet ndërhyrjeve.

- Eksplorimet e rrugëve për parandalimin dhe reduktimin e shkallës së lëndimeve nga aksidentet rrugore, - nëpërmjet dizenjimit, zbatimit, vlerësimit dhe monitorimit të ndërhyrjeve të përshtatshme.

- Ndhimën për të zbatuar, përmes një radhë masash, ndërhyrjet që duken si premtuese, veçanërisht në fushën e sjelljes njerëzore, duke shpërndarë informacion mbi rezultatet dhe vlerësimin e kost-efikasitetit të këtyre programeve.

- Punën për të bindur politikëbërësit dhe vendimmarrësit për nevojën e adresimit të lëndimeve në përgjithësi si një çështje madhore dhe të rëndësishme, së adaptimit të qasjeve të përmirësuara të sigurisë rrugore.

- Transmetimin e informacionit të bazuar në shkencë, politikave dhe praktikave që mbrojnë këmbësorët, çiklistët dhe drejtuesit e mjeteve.

- Promovimin e ndërtimit të kapaciteteve në gjithë këto fusha, veçanërisht në mbledhjen e informacionit dhe të kërkimeve.

² Peden M., Scurfield R., Sleet D., Mohan D., et al. World Report on Road Traffic Injury prevention. Geneva, World Health Organization, 2004.

1.4 Impakti social dhe ekonomik i lëndimeve nga trafiku rrugor

Vlerësimi i kostos socioekonomike të lëndimeve nga trafiku rrugor është i rëndësishëm për disa arsye. Së pari, ai është esencial për të rritur njohuritë dhe për ta vlerësuar problemin e lëndimeve nga trafiku rrugor si një problem social. Së dyti, ai shërben për të bërë krahasime midis lëndimeve nga trafiku rrugor dhe shkaqeve të tjera të vdekjes.

Studimet tregojnë se për lëndimet nga aksidentet rrugore, 1-3% e GDP humb për këtë shkak. Llogaritjet e kostos ekonomike për aksidentet nga mjetet e motorizuara janë rreth 180 miliard euro në vendet e BE (rreth 2% e GDP), ndërsa në vendet në tranzicion ekonomik në Europën Lindore dhe Qendrore kosto vjetore e aksidenteve është llogaritur në 1.5% e produktit kombëtar bruto, duke bërë në total 9.9 miliard \$. Shumica e kësaj kostoje lidhet me dëmtimet, në të cilat dominojnë kosto e kujdesit shëndetësor dhe e paafetësisë².

Pavarësisht këtyre shifrave befasuese, vlerësimet ekonomike nënvlerësojnë koston reale të paguar nga shoqëria, sikurse nuk kapin vuajtjet që i shkaktohen familjeve dhe rrjetit të mbështetjes sociale të viktimave po aq sa dhe komunitetit, vendeve të punës dhe shkollave. Nevojiten përpjekje për kërkime shtesë për përmirësimin e vlerësimit ekonomik të dëmtimeve të paqëllimshme dhe dhunës.

1.5 Metodologjia

Ky është një studim transversal dhe përfshin të dhëna mbi aksidentet rrugore të ndodhura në Shqipëri dhe pasojat e tyre shëndetësore për periudhën 2009-2017. Informacioni u mor nga raportet e publikuara të Drejtorisë së Policisë Rrugore, INSTAT dhe të dhënat e marra nga Shërbimi i Statistikës në Spitalin Universitar të Traumës. Analiza përfshiu shpërndarjen e aksidenteve rrugore sipas moshës, gjinisë, shkakut të aksidentit dhe sipas grupeve të përdoruesve të rrugës. Gjithashtu në analizë u llogarit edhe incidenca vjetore apo vdekshmëria për 100 000 banorë.

Të dhënat e marra nga Spitali i Traumës na dhanë informacion mbi pasojat kryesore të aksidenteve rrugore (llojin e traumës, ditëqendrimin mesatar në spital etj). Sipas përkufizimit të bërë nga Drejtoria e Policisë Rrugore, aksident rrugor është konsideruar *çdo ngjarje e shoqëruar me lëndim (që mund të jetë plagosje dhe/ose vdekje) si pasojë e një zhvendosjeje që përfundon në përplasje fizike midis palës përgjegjëse (mjet motorik) dhe palës së dëmtuar [(i)mjet motorik, ose (ii) biçikletë, (iii) këmbësor, ose (iv) ndonjë objekt fizik (ndërtesë, pemë etj)].*

2. Rezultatet

Në qarkullimin rrugor, rreziku për të ndodhur aksident është në funksion të katër elementeve.

- Elementi i parë është *eksponimi*, i cili lidhet qoftë me volumin e qarkullimit të automjeteve në një rrjet rrugor të caktuar, ashtu edhe me dendësinë e popullsisë në një rajon të caktuar.
- Elementi i dytë është *mundësia për t'u përplasur* në një ekspozim të dhënë.
- Elementi i tretë është *mundësia e lëndimit* në rastin e një aksidenti.

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

- Elementi i katërt është *shkalla e dëmtimit*.

2.1 Faktorët që influencojnë në ekspozimin ndaj rrezikut për aksident rrugor

- Motorizimi i shpejtë.

Numri gjithnjë në rritje i makinave është një nga faktorët kryesorë që kontribuojnë në rritjen e numrit të traumave që lidhen me aksidentet rrugore në botë. Shumë studime³ kanë treguar se ekziston një lidhje midis rritjes së numrit të makinave dhe numrit të aksidenteve rrugore si dhe traumave që rezultojnë prej tyre.

Periodha e një prosperiteti ekonomik në përgjithësi shoqërohet me një ndryshim të shpejtë dhe me një kërkesë të rritur për shërbimet e transportit. Në periudhat e rritjes ekonomike rritet volumi i qarkullimit rrugor dhe bashkë me to rritet edhe numri i aksidenteve dhe traumave që rezultojnë prej tyre dhe gjithashtu njerëzit gjithnjë e më pak lëvizin në këmbë apo me biçikletë. Nga ana tjetër, është vënë re se gjatë periudhave të rënies ekonomike janë konstatuar më pak aksidente që lidhen me përdorimin e alkoolit⁴.

Përqindja e përdorimit të mjeteve motorike shtohet me rritjen e të ardhurave⁴. Pothuajse 80% e makinave i përkasin 15% të popullsisë botërore si në Amerikën e Veriut, në Europën Perëndimore, Japoni etj. Në vendet me zhvillim të lartë ekonomik, numri i makinave rritet në mënyrë shumë të shpejtë, por kjo po ndodh edhe në vendet e varfra. Një situatë e tillë paraqitet në Shqipëri. Pas viteve 1990, kohë në të cilën u lejuan automjetet private, numri i tyre u rrit në mënyrë spektakolare edhe pse niveli ekonomik vazhdon të jetë i ulur⁵.

Volumi i qarkullimit të automjeteve është një faktor tjetër rreziku për trauma veçanërisht për fëmijët që ecin në këmbë. Studimet kanë treguar se kur ulet volumi i trafikut, përqindja e vdekshmërisë tek fëmijët këmbësorë ulet^{6,7}.

2.1.1 Numri i aksidenteve rrugore të ndodhura në Shqipëri për periudhën 2009-2017

Në përgjithësi, ka një trend rritës të numrit të aksidenteve rrugore të ndodhura në Shqipëri për periudhën 2009-2017 (grafiku 2.1.1 dhe grafiku 2.1.2). Kjo konstatohet si nga vlerat absolute të aksidenteve rrugore, ashtu edhe nga incidenca vjetore e tyre. Piku i përket vitit 2013, me numrin më të lartë të aksidenteve rrugore, (2075 raste ose 71.6 aksidente/100 000 banorë), kurse viti 2014 shënon vitin me numrin më të ulët të aksidenteve rrugore që prej 2013-ës, (me 1914 raste ose 66.2 aksidente/100 000 banorë).

³ Smeed R. *Some statistical aspects of road safety research*. Journal of the Royal Statistical Society, 1949, 112 (Series A) :1-34

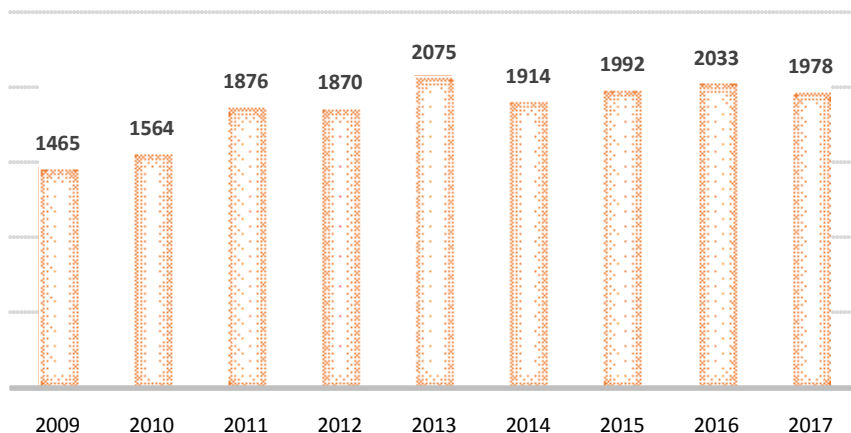
⁴ Smeed R. *The worldwide decline in drinking and driving*. In : Kloeden CN, McLean AJ, eds. *Proceedings of the 13th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety*, Adelaide, 13-18 August 1995. Adelaide, Road Accident Research Unit, 1995.

⁵ Seti D, Racioppi F, Baumgarten I, Vida P. *Injuries and violence in Europe: why they matter and what can be done*. World Health Organization, 2006

⁶ Roberts I, Crombie I. *Child pedestrian deaths: sensitivity to traffic volume – evidence from the USA*. Journal of Epidemiology and Community Health, 1995, 49:186–188.

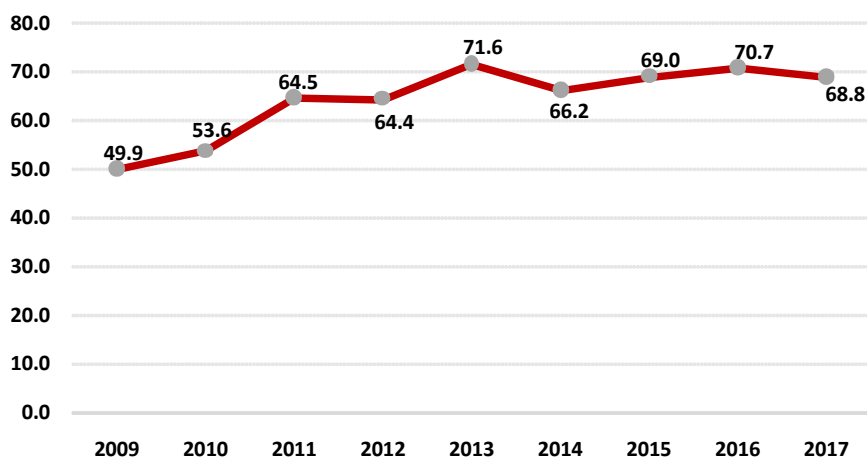
⁷ Roberts I, Marshall R, Norton R. *Child pedestrian mortality and traffic volume in New Zealand*. British Medical Journal, 1992, 305:283

AKSIDENTET RRUGORE NË VITE



Grafiku 2.1.1: Shpërndarja e aksidenteve rrugore në Shqipëri (2009-2017)
Burim: INSTAT

Incidenca vjetore e aksidenteve rrugore



Grafiku 2.1.2: Incidenca vjetore e aksidenteve rrugore

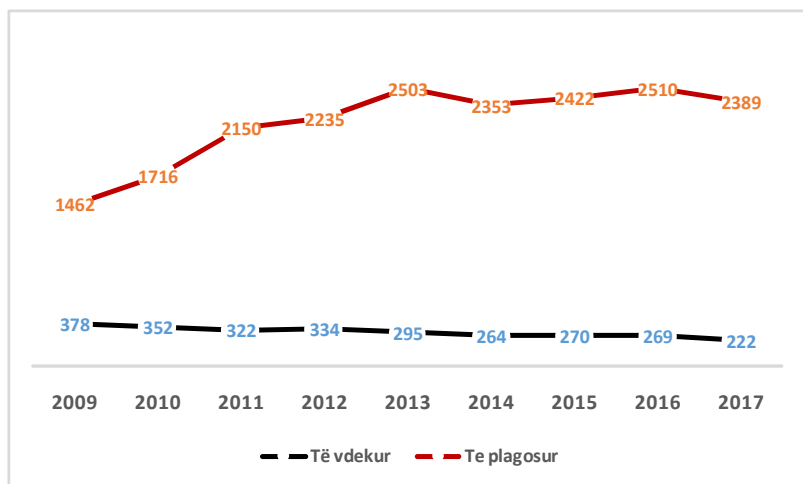
2.1.2 Numri i vdekjeve dhe plagosjeve nga aksidentet rrugore në vite (2009-2017)

Edhe pse që nga viti 2009, ka një rritje të numrit të plagosjeve nga aksidentet rrugore, viti 2017 përbën vitin me numrin më të ulët të vdekjeve, për periudhën 2009-2017 (grafiku 2.2.1). Nga viti 2009 deri në 2017-n, niveli i mortalitetit nga aksidentet rrugore është përgjysmuar (grafiku 2.2.2).

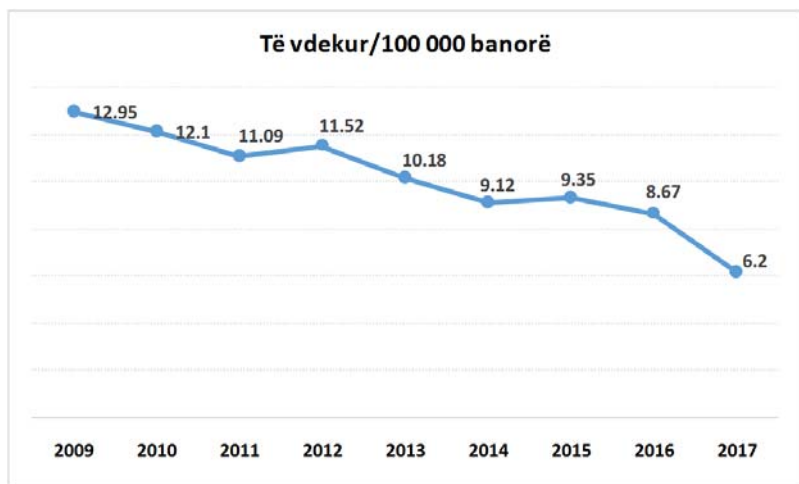
**AKADEMIA
E SIGURISË**

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »



Grafiku 2.2.1: Shpërndarja e vdekjeve dhe plagosjeve 2009-2013
Burimi: INSTAT



Grafiku 2.2.2: Niveli i mortalitetit të aksidenteve rrugore 2009-2017

- Faktorët demografikë

Këta janë tjetër faktor influencues në ekspozimin ndaj një aksidenti rrugor. Me kalimin e kohës popullsia shtohet, ashtu si edhe rreziqet ndaj të cilave ata ekspozohen. Luhatjet në numrin relativ të grupeve të ndryshme të popullsisë ndikojnë shumë në numrin e viktimave të rrugës. Kështu, në vendet e industrializuara, drejtuesit e automjetit me moshë të re dhe motoçiklistët e rinj që rrezikojnë të përfshihen në aksidente përbëjnë aktualisht numrin më të madh të viktimave.

Ndërkaq, zhvillimi demografik që do të njohin këto vende në 20 - 30 vitet e ardhshme do të bëjë që personat e moshuar me moshë mbi 65 vjeç të përbëjnë numrin e parë të përdoruesve të rrugës. Pra, për arsye të brishtësisë së tyre fizike, ata rrezikojnë të plagosen rëndë apo të vriten në aksidentet rrugore. Në vendet me të ardhura të pakta,

evolucioni demografik ka prirje të rrisë përdoruesit me moshë të re të rrugës që vazhdojnë të jenë grupi kryesor i përfshirë në aksidente.

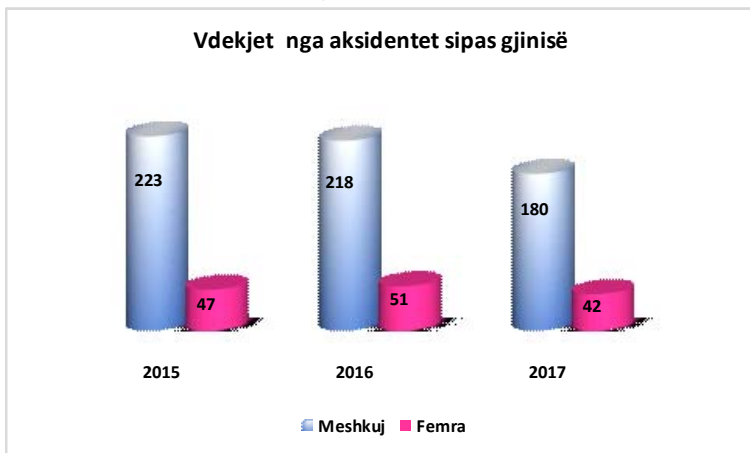
Në fakt, në shumë vende në zhvillim personat e moshuar nuk kanë drejtuar kurrë makinë. Në botë, një numër i rëndësishëm i personave të moshuar do të varet gjithmonë nga transporti publik ose do të jenë këmbësorë. Kjo tregon sesa e rëndësishme është të krijohen për këmbësorët itinerare më të sigurta dhe më të shkurtra si dhe një transport publik i sigurt dhe praktik.

- Drejtuesit në moshë të re

Në shkallë botërore, aksidentet rrugore janë një nga shkaqet kryesore të vdekjeve tek shoferët me moshë të re dhe tek motoçiklistët e rinj. Mosha e re dhe mungesa e eksperiencës kontribuojnë për shtimin e rrezikut. Shoferët e rinj kanë një probabilitet më të madh për të bërë aksident rrugor sesa shoferët me përvojë të gjatë⁸. Më poshtë paraqiten të dhëna të përgjithshme mbi aksidentet rrugore të ndodhura në Shqipëri për periudhën 2009-2017.

2.1.3 Shpërndarja e aksidenteve rrugore sipas gjinisë

Në tre vitet e fundit (2015-2017), vërehet një ulje e numrit të meshkujve të përfshirë në aksidente rrugore me pasojë vdekjen dhe një luhajtje e lehtë e përfshirjes së femrave. Gjithsesi, konstatohet se numri i vdekjeve si tek meshkuj, ashtu edhe tek femrat për vitin 2017 ka një rënie të rëndësishme (grafiku 2.5).

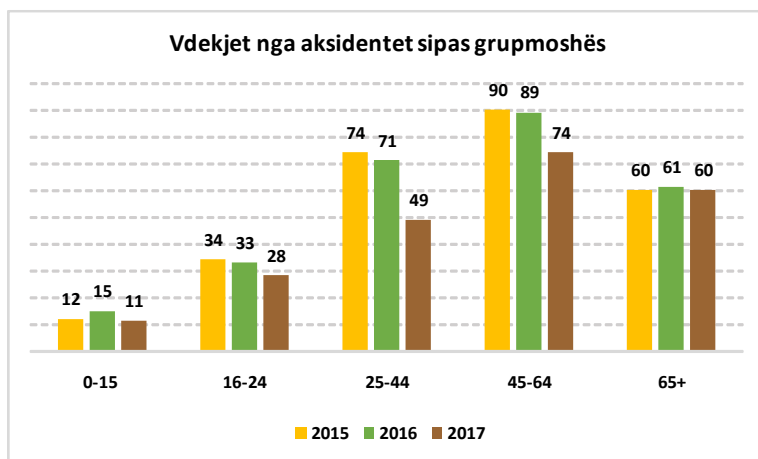


Grafiku 2.3.1: Shpërndarja e vdekjeve sipas gjinisë

2.1.4 Shpërndarja e aksidenteve rrugore sipas grupmoshës

Sipas grup-moshës së viktimave të përfshirë në aksidentet rrugore të ndodhura në tre vitet e fundit (2015-2017), konstatohet se grup-mosha 16-45 vjeç është grup-mosha me numrin më të lartë të rasteve me vdekje, krahasuar me grupmoshat e tjera (grafiku 2.6).

⁸ Mayhew DR, Simpson HM. *New to the road. Young drivers and novice drivers: similar problems and solutions.* Ottawa, Traffic Injury Research foundation, 1990.



Grafiku 2.4.1: Shpërndarja e vdekjeve sipas grupmoshës (2015-2017)

2.2 Faktorët e rrezikut që influencojnë përfshirjen në një aksident rrugor

- Shpejtësia

Shpejtësia e mjeteve motorike është në zemrën e problemit të aksidenteve rrugore që çojnë në plagosje dhe/ose vdekje. Ajo ka një efekt negativ si në rrezikun për aksident rrugor, ashtu edhe në pasojat e tij. Sa më shumë ajo rritet aq më shumë shtohet edhe shkalla e dëmtimit dhe numri i personave të dëmtuar.

Zgjedhja e shpejtësisë nga drejtuesi varet nga një numër faktorësh që duhen pasur në konsideratë, të tillë si:

- Faktorët e lidhur me drejtuesin e mjetit (mosha, gjinia, niveli i alkoolit në gjak, numri i njerëzve në makinë).
- Faktorët e lidhur me mjetin dhe rrugën (planifikim i rrugës, cilësia e sipërfaqes së saj, fuqia motorike e makinës, shpejtësia maksimale).
- Faktorët e lidhur me trafikun dhe mjedisin (densiteti i trafikut, shpejtësia aktuale, kushtet e motit).

Shumë elemente tregojnë se ekziston një lidhje e rëndësishme ndërmjet shpejtësisë mesatare dhe aksidentit:

- Mundësia për të pësuar aksident me pasojë plagosje është në përpjesëtim me katrorin e shpejtësisë. Mundësia për të pësuar aksident të rëndë është në përpjesëtim me kubin e shpejtësisë. Mundësia për të pësuar aksident që shoqërohet me vdekje është në përpjesëtim me shpejtësinë në fuqi të katërt⁹.

- Të dhënat e marra nga studime në vende të ndryshme tregojnë se rritja mesatare e shpejtësisë gjatë qarkullimit me 1 km/orë rrit incidencën e aksidenteve që shoqërohet me plagosje me 3% (ose 3 deri 4% për aksidentet me pasojë vdekje) dhe një ulje mesatare e shpejtësisë me 1 km/orë ul incidencën për t'u plagosur me 3% (ose me 4% deri në 5% për aksidentet me pasojë vdekje)¹⁰.

⁹ Nilsson G. *The effects of speed limits on traffic accidents in Sweden*. Sartryck, Swedish National Road and Transport Research Institute, 1982.

¹⁰ Finch DJ et al. *Speed, speed limits and accidents*. Crowthorne, Transport Research Laboratory, 1994 (Project Report 58)

- Këmbësorët kanë 90% mundësi për të mbijetuar gjatë një aksidenti rrugor ku shpejtësia e automjetit është 30 km/orë ose edhe më pak, por kjo mundësi zbrit në 50% nëse shpejtësia është 45 km/orë ose më shumë.

- Sa më e lartë të jetë shpejtësia e mjetit, aq më e shkurtër do të jetë koha që i duhet drejtuesit për të ndaluar dhe për të shmangur përplasjen. Një veturë që udhëton me 50 km/orë kërkon 13 metra për të ndaluar, ndërsa një veturë që udhëton me 40 km/orë mund të ndalojë për më pak se 8.5 metra¹¹.

- Alkooli

Studimet e shumta kanë treguar se drejtuesit që kanë konsumuar alkool rrezikojnë të përfshihen në një aksident rrugor më shumë sesa personat që nuk kanë konsumuar alkool dhe ky rrezik rritet shpejt me rritjen e % së alkoolit në gjak¹². Këto rezultate kanë shërbyer si bazë për shumë vende në botë për të fiksuar kufijtë ligjorë të alkoolemisë dhe përqindjes së alkoolit në frymëmarrje, që përgjithësisht është 0.08 gram për decilitër (g/dl). Një studim i kryer në Australi arriti në përfundimin se rreziku për aksident është 1.83 herë më i madh me një alkoolemi prej 0.05 g/dl krahasuar me një alkoolemi zero. Nisur nga ky fakt, shumë shtete vendosën të ulin nivelin e alkoolemisë së lejuar deri në 0.05 g/dl.

Shpeshtësia e drejtimit të makinës në gjendje të dehur ndryshon sipas vendeve, por me gjithë këtë ky fenomen vazhdon të mbetet një faktor rreziku për aksidentet rrugore. Për sa i përket shkallës së dëmtimit në një aksident rrugor, studimet tregojnë se përplasia e një makine për çdo rritje me 0.02% të alkoolemisë dyfishon rrezikun për të pësuar një aksident me vdekje¹⁵.

- Medikamentet dhe drogat e përdorura për zbavitje

Aktualisht, asgjë nuk vërteton me saktësi se drejtimi i makinës pas marrjes së drogave çon në rritjen e rrezikut për të pësuar aksident. Lidhur me përdorimin e kanabisit gjatë drejtimit të makinës studimet britanike tregojnë se ekziston një lidhje e rëndësishme ndërmjet konsumit njëkohësisht të alkoolit dhe të kanabis me pakësimin e aftësisë për të drejtuar mjetin, krahasuar me grupet e tjera¹³.

- Lodhja e drejtuesit

Lodhja ose somnolenca mund të shoqërohen me faktorë të ndryshëm. Disa nga këta faktorë lidhen me distancat e gjata të udhëtimit, pamundësinë për të fjetur dhe çrregullimet e ritmit kardiak. Shkalla e aksidenteve që i atribuohen lodhjes së drejtuesit ndryshon nga tipi i studimit dhe cilësia e të dhënave. Sipas një studimi në Zelandën e Re, faktorët që po rendisim më poshtë rrisin ndjeshëm rrezikun për aksident, gjë që çon në vdekje ose në plagosje të rëndë¹⁴:

- drejtimi i makinës në gjendje të përgjumur;
- drejtimi me më pak se pesë orë gjumë gjatë 24 orëve;
- drejtimi i makinës ndërmjet orës dy dhe pesë të mëngjesit.

¹¹ Peden M et al. *World report on road traffic injury prevention*. Geneva, World Health Organization, 2004

¹² Borkenstein RF et al. *The role of the drinking driver in the traffic accidents*. Bloomington, IN, Department of Police Administration, Indiana University, 1964.

¹³ Sexton BF et al. The influence of cannabis and alcohol on driving. Crowthorne, Transport Research Laboratory, 2002 (TRL Report 543) (<http://www.trl.co.uk/abstracts/543summary.pdf>, accessed 17 November 2003).

¹⁴ Connor J et al. Driver sleepiness and risk of serious injury to car occupants: population-based control study. *British Medical Journal*, 2002, 324:1125

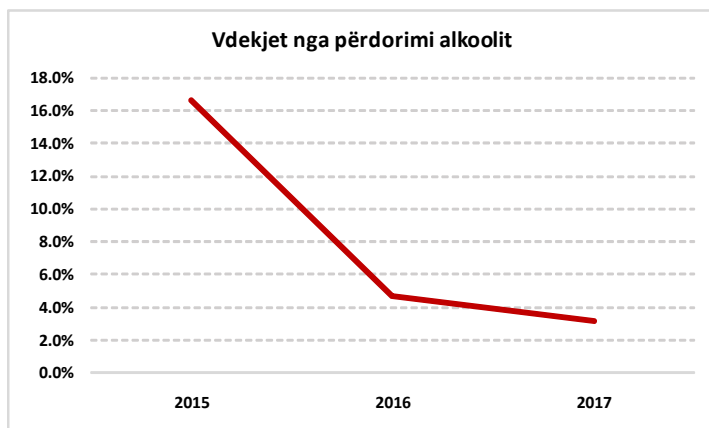
¹⁵ Zwahlen HT, Adams CC, Schwartz PJ. Safety aspects of cellular telephones in automobiles. In: *Proceedings of the 18th International Symposium on Automotive Technology and Automation*, Vol. 1, Florence. Croydon, Allied Automation, 1988

- Telefonat celularë

Studimet tregojnë se drejtuesit e automjetit, e kanë të vështirë të qëndrojnë në rrugën e tyre, të mbajnë distancën e nevojshme me makinën që kanë përpara, të ruajnë shpejtësinë e përshtatshme dhe të gjykojnë për distancën e sigurisë në trafik kur përdorin telefonin celular^{15,16,17}. Duket gjithashtu se drejtuesit që përdorin telefonin celular paraqesin katër herë më shumë rrezik për aksident sesa ata që nuk e përdorin atë¹⁸. Sot, në më shumë se 35 vende (përfshirë edhe Shqipërinë) është e ndaluar të përdoret telefoni celular gjatë drejtimit të makinës. Lidhur me shkaqet e ndodhjes së aksidenteve rrugore, *përdorimi i alkoolit, gabimet e këmbësorëve dhe shpejtësia tej normave të lejuara* përbëjnë shkaqet kryesore të aksidenteve të ndodhura në Shqipëri.

2.2 Shpërndarja e vdekjeve sipas përdorimit të alkoolit

Nga të gjitha rastet me pasojë vdekjen, në një aksident rrugor, gjatë të cilave u krye testi i përdorimit të alkoolit, rezulton se në tre vitet e fundit (2015-2017) në Shqipëri ka një rënie të theksuar të vdekjeve si pasojë e përdorimit të alkoolit (grafiku 2.5.1).



Grafiku 2.5.1: Shpërndarja e vdekjeve si pasojë e përdorimit të alkoolit (2015-2017)

2.3 Shpërndarja e vdekjeve në vite si pasojë e gabimeve të këmbësorëve

Gabimet e këmbësorëve si shkak i aksidenteve rrugore mbeten një problem shqetësues për sigurinë në rrugë. Edhe pse ka një rënie të lehtë të përqindjes së këmbësorëve të përfshirë në aksidente rrugore gjatë vitit 2017, përsëri ky është një

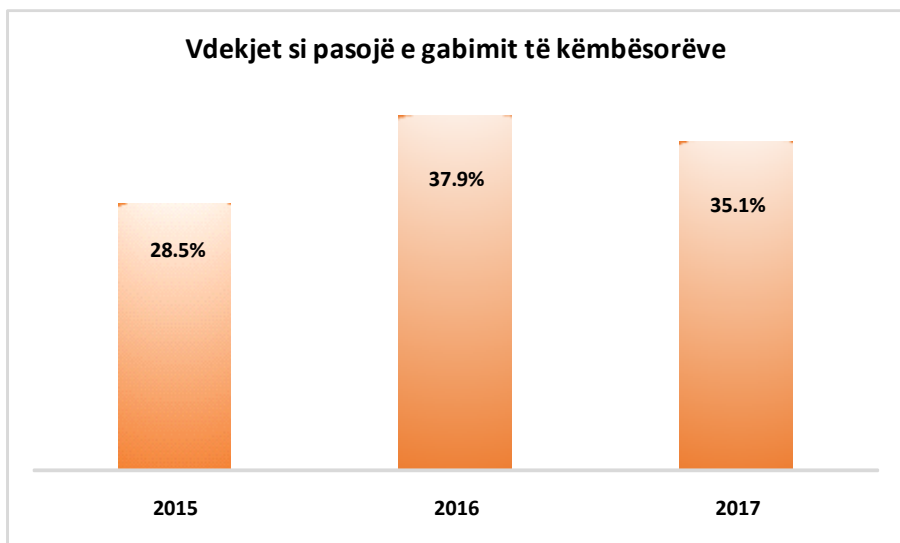
¹⁵ Zwahlen HT, Adams CC, Schwartz PJ. Safety aspects of cellular telephones in automobiles. In: Proceedings of the 18th International Symposium on Automotive Technology and Automation, Vol. 1, Florence. Croydon, Allied Automation, 1988

¹⁶ Brown ID, Tickner AH, Simmonds DCV. Interference between concurrent tasks of driving and telephoning. Journal of Applied Psychology, 1969, 53:419-424

¹⁷ Alm H, Nilsson L. The effect of a mobile tel-e-phone task on driver behaviour in a car fol-lowing situation. Accident Analysis and Prevention, 1995, 27:707-715.

¹⁸ Redelmeier DA, Tibshirani RJ. Association between cellular-telephone calls and motor vehicle collisions. New England Journal of Medicine, 1997, 336:453-458.

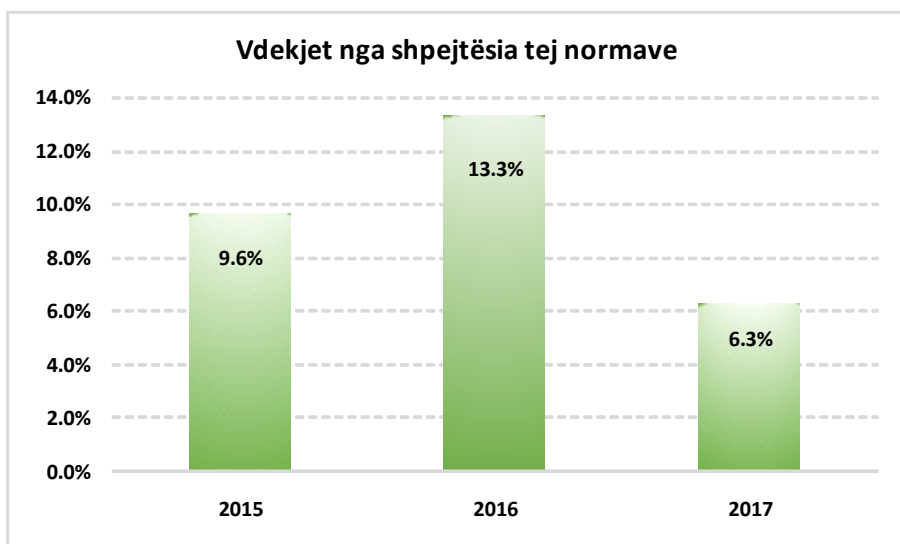
problem i cili duhet adresuar sa më shpejt (grafiku 2.6.1).



Grafiku 2.6.1: Shpërndarja e vdekjeve si pasojë e gabimeve të këmbësorëve (2015-2017)

2.4 Shpërndarja e vdekjeve si pasojë e shpejtësisë tej normave të lejuara

Gjatë tre viteve të fundit (2015-2017), ka një ulje të numrit të vdekjeve si pasojë e shpejtësisë tej normave të lejuara (grafiku 2.7.1).



Grafiku 2.9: Shpërndarja e vdekjeve si pasojë e shpejtësisë tej normave të lejuara

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

2.3 Faktorët që influencojnë në shkallën e dëmtimeve

- Mospërdorimi i helmetës nga motoçiklistët dhe çiklistët

Tek motoçiklistët dhe çiklistët, hospitalizimi dhe vdekja zakonisht lidhen me traumat e kokës. Ndërsa, përdorimi i kaskës nga ana e tyre pakëson 63% deri në 88% rrezikun për trauma kraniale¹⁹. Një analizë e kryer për përparësitë e mbajtjes së kaskës për biçikletat arrin në përfundimin se mbajtja e kaskës ka një përqindje efikasiteti relativ me 0.40, 0.42, 0.53 dhe 0.27 për traumat kraniale, cerebrale, faciale dhe vdekjeprurëse, respektivisht²⁰. Shumë shtete kanë adaptuar ligje për mbajtjen e kaskës gjatë udhëtimit me motoçikletë (përfshirë edhe Shqipërinë) dhe/ose biçikletë.

- Mospërdorimi i rripit të sigurimit dhe i ndenjës për fëmijë në makinë

Mungesa e mbajtjes së rripit të sigurisë është një faktor rreziku i rëndësishëm për përdoruesit e automjeteve. Gjatë një aksidenti ballor, traumat kraniale janë plagosjet më të shpeshta dhe më të rënda për drejtuesit e automjetit që nuk mbajnë rripin²¹. Efekti i rripit të sigurisë varet nga tipi i aksidentit dhe graviteti i tij si dhe nga vendi i ndodhjes në makinë.

Të dhënat e studimeve mbi aksidentet, të realizuara në vende të ndryshme, tregojnë se mbajtja e rripit të sigurimit është dukshëm më e pakët gjatë aksidenteve vdekjeprurëse krahasuar me përqindjen mesatare në përgjithësi. Edhe nëse rripi i sigurimit nuk mund të shpëtojë nga plagosja, ato përgjithësisht janë gërvishtje dhe contuzione torakale dhe abdominale të vogla, dhe nëse rripi i sigurimit nuk mbahet këto janë shumë më të rënda²². Efekti i rripit të sigurimit për drejtuesin e automjetit, në rastin e aksidentit, gjithashtu mund të pakësohet nga ngarkesa e pasagjerëve prapa tij që nuk janë të lidhur. Ky fenomen i ngarkesës nga prapa mund të provokojë trauma torakale të rënda tek drejtuesi i makinës i ulur përpara në makinë.

Përqindja e përdorimit të rripit të sigurimit ndryshon nga njëri vend në tjetrin, e varur kjo nga ekzistenca ose jo e ligjit për vendosjen e detyruar të rripit të sigurimit dhe nga shkalla e zbatimit të këtij ligji. Ndërkaq, edhe pse ekziston legjislacioni, në vendet me një motorizim të lartë, mbetet domethënës niveli i mospërdorimit të rripit të sigurimit. Ajo që vihet re më shumë është përqindja e ulët e përdorimit të rripit të sigurimit në karriken e pasme krahasuar me atë të përparshme²³ të makinës.

Në disa vende, mbajtja e rripit është përgjithësisht e rritur tek drejtuesit në autostradë, por e dobët në zonat rurale. Drejtuesit e rinj në moshë të seksit mashkull e mbajnë më pak rripin e sigurisë sesa grupet e tjera dhe sigurisht që përfshihen më shpesh në aksidente²⁴.

¹⁹ 180. Thomas S et al. Effectiveness of bicycle helmets in preventing head injury in children: case-control study. British Medical Journal, 1994, 308:173-176.

²⁰ Attewell RG, Glase K, McFadden M. Bicycle helmet efficacy: a meta-analysis. Accident Analysis and Prevention, 2001, 33:345-352.

²¹ Mackay M. The use of seat belts: some behavioural considerations. Proceedings of the risk-taking behaviour and traffic safety symposium, 19-22 October 1997. Washington, DC, National Highway Traffic Safety Administration, 1997:1-14.

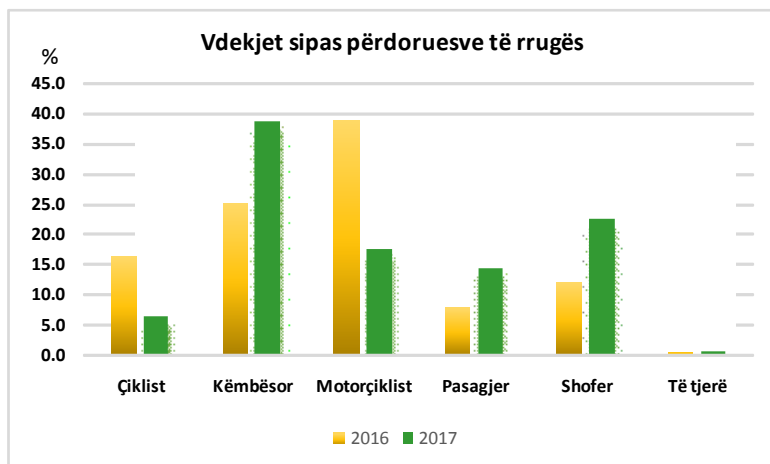
²² Hill JR, Mackay GM, Morris AP. Chest and abdominal injuries caused by seat belt loading. In: Proceedings of the 36th Annual Conference of the Association for the Advancement of Automotive Medicine (AAAM), Portland, October 1992. Chicago, Association for Advancement of Automotive Medicine, 1992:25-41.

²³ Glassbrenner D. Safety belt and helmet use in 2002; overall results. Washington, DC, National Highway Traffic Safety Administration, 2002 (DOT DH-809-500).

²⁴ Va Kampen LTB. Seat belt research and legislation in the Netherlands. In: Proceeding of the 10th International technical Conference on Experimental Safety Vehicles, Oxford, 1-4 July 1985. Washington, DC, National Highway Traffic Safety Administration, 1985: 560-567.

2.3.1 Shpërndarja e aksidenteve sipas grupeve të përdoruesve të rrugës në Shqipëri

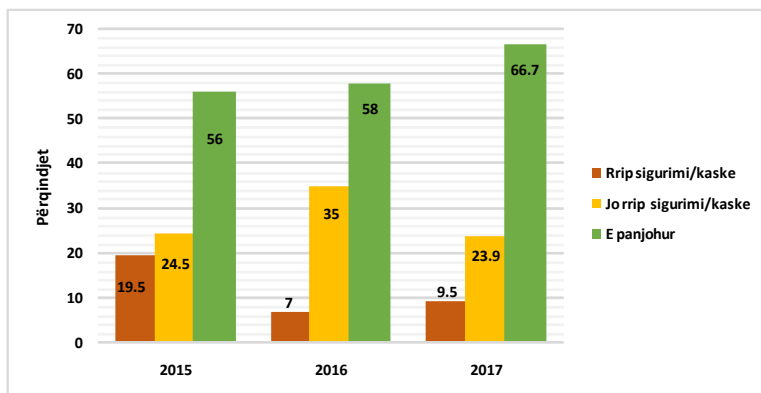
Sipas përdoruesve të rrugës (çiklist, këmbësor, motoçiklist, pasagjer dhe shofer) gjatë dy viteve të fundit (2016-2017), konstatohet se këmbësorët dhe motoçiklistët përbëjnë grupet më të delikate si përdorues rruge. Shqetësues është fakti që ka një rritje të përqindjes së këmbësorëve të përfshirë në aksidente vdekjeprurëse gjatë vitit 2017 (grafiku 2.8.1).



Grafiku 2.8.1: Shpërndarja e vdekjeve sipas përdoruesve të rrugës (2016-2017)

2.3.2 Shpërndarja e vdekjeve sipas përdorimit të mjeteve mbrojtëse gjatë aksidenteve rrugore (rrip sigurimi/kaskë mbrojtëse)

Përdorimi i mjeteve mbrojtëse gjatë udhëtimit (rrip sigurimi/kaskë mbrojtëse) ul rrezikun e përfshirjes në aksidente vdekjeprurëse. Veçanërisht kjo konstatohet gjatë dy viteve të fundit (2016-2017), ku vërehet që përqindja e viktimave që ka përdorur mjete mbrojtëse, është shumë më e ulët krahasuar me ata që nuk kanë përdorur këto mjete gjatë udhëtimit (grafiku 2.9.1).



Grafiku 2.9.1: Shpërndarja e vdekjeve sipas përdorimit të mjeteve mbrojtëse gjatë aksidenteve rrugore (rrip sigurimi/kaskë mbrojtëse)

2.4 Faktorët e rrezikut që ndikojnë në ecurinë e traumës pas aksidentit

Në të gjithë botën, studimet kanë treguar se vdekja ka qenë potencialisht e parandalueshme në një përqindje të lartë të rasteve që kanë vdekur para se ato të arrinin në spital^{25,26}. Në vendet me të ardhura të pakta dhe mesatare shumica e vdekjeve ndodhin përpara se të arrijnë në spital. I njëjti studim tregon qartësisht se mundësia për të vdekur rritet në mënyrë proporcionale me uljen e nivelit social ekonomik të viktimës²⁷.

- Llojet kryesore të lëndimeve nga aksidentet rrugore

Lidhur me hospitalizimin e të dëmtuarve nga aksidentet rrugore në Shqipëri, ka një rritje të numrit të tyre nga viti në vit. Gati një në pesë persona të dëmtuar kërkojnë terapi intensive. Frakturat e gjymtyrëve dhe traumat e trurit përbëjnë dëmtimet më të shpeshta.

3. Përfundimet

Edhe pse ka një ulje të numrit të vdekjeve nga aksidentet rrugore në Shqipëri, përsëri ato përbëjnë një problem të madh shqetësues për shoqërinë shqiptare. Nevojitet një ndërhyrje sistemike që përfshin të gjithë sektorët e përfshirë në trajtimin e çështjes së sigurisë rrugore, me fokus në investimin në infrastrukturë, forcimin e zbatimit të legjislacionit për sigurinë rrugore, përgjigjen më të shpejtë mjekësore, ngritjen e sistemit së vëzhgimit të aksidenteve rrugore dhe përmirësimin e edukimit qytetar mbi sigurinë rrugore. Kështu, hartimi i programeve dhe fushatave ndërgjegjësuere për edukim-informimin e publikut, për të gjitha grupmoshat, do të synojnë përmirësimin e sjelljes së përdoruesve të rrugës dhe parandalimin e aksidenteve. Në kuadrin e këtyre fushatave, edukimi është karakterizuar gjithmonë si shtylla kryesore e parandalimit.

²⁵ Mock CN, nii-Amon-Kotei D, Maier RV. Low utilization of formal medical services by injured persons in a developing nation: health service data underestimate the importance of trauma. *Journal of Trauma*, 1997, 42:504–513

²⁶ Hussain IM, Redmond AD. Are pre-hospital deaths from accidental injury preventable? *British Medical Journal*, 1994, 308:1077–1080.

²⁷ Mock CN et al. Trauma mortality patterns in three nations at different economic levels: implications for global trauma system development. *Journal of Trauma*, 1998, 44:804–814.

Bibliografia

1. WHO Global health estimates 2014 summary tables: Deaths by cause, age and sex, by WHO region, 2000–2012 (http://www.who.int/healthinfo/global_burden_disease/en/, accessed 01 October 2015).
2. Peden M., Scurfield R., Sleet D., Mohan D., et al. World Report on Road Traffic Injury prevention. Geneva, World Health Organization, 2004.
3. Smeed R. *Some statistical aspects of road safety research*. Journal of the Royal Statistical Society, 1949, 112 (Series A) :1-34
4. Sweedler BM. *The worldwide decline in drinking and driving*. In : Kloeden CN, McLean AJ, eds. Proceedings of the 13th International Conference on Alcohol, Drugs and Traffic Safety, Adelaide, 13-18 August 1995. Adelaide, Road Accident Research Unit, 1995.
5. Seti D, Racioppi F, Baumgarten I, Vida P. Injuries and violence in Europe: why they matter and what can be done. World Health Organization, 2006
6. Roberts I, Crombie I. Child pedestrian deaths: sensitivity to traffic volume – evidence from the USA. Journal of Epidemiology and Community Health, 1995, 49:186–188.
7. Roberts I, Marshall R, Norton R. Child pedestrian mortality and traffic volume in New Zealand. British Medical Journal, 1992, 305:283
8. Mayhew DR, Simpson HM. *New to the road. Young drivers and novice drivers: similar problems and solutions*. Ottawa, Traffic Injury Research foundation, 1990.
9. Nilsson G. *The effects of speed limits on traffic accidents in Sweden*. Sartryck, Swedish National Road and Transport Research Institute, 1982.
10. Finch DJ et al. *Speed, speed limits and accidents*. Crowthorne, Transport Research Laboratory, 1994 (Project Report 58)
11. Peden M et al. *World report on road traffic injury prevention*. Geneva, World Health Organization, 2004
12. Borkenstein RF et al. *The role of the drinking driver in the traffic accidents*. Bloomington, IN, Department of Police Administration, Indiana University, 1964.
13. Sexton BF et al. The influence of cannabis and alcohol on driving. Crowthorne, Transport Research Laboratory, 2002 (TRL Report 543) (<http://www.trl.co.uk/abstracts/543summary.pdf>, accessed 17 November 2003).
14. Connor J et al. Driver sleepiness and risk of serious injury to car occupants: population-based control study. British Medical Journal, 2002, 324:1125
15. Zwahlen HT, Adams CC, Schwartz PJ. Safety aspects of cellular telephones in automobiles. In: Proceedings of the 18th International Symposium on Automotive Technology and Automation, Vol. 1, Florence. Croydon, Allied Automation, 1988
16. Brown ID, Tickner AH, Simmonds DCV. Interference between concurrent tasks of driving and telephoning. Journal of Applied Psychology, 1969, 53:419–424
17. Alm H, Nilsson L. The effect of a mobile telephone task on driver behaviour in a car following situation. Accident Analysis and Prevention, 1995, 27:707–715.
18. Redelmeier DA, Tibshirani RJ. Association between cellular-telephone calls and motor vehicle collisions. New England Journal of Medicine, 1997, 336:453–458.
19. 180. Thomas S et al. Effectiveness of bicycle helmets in preventing head injury in children: case-control study. British Medical Journal, 1994, 308:173–176.
20. Attewell RG, Glase K, McFadden M. Bicycle helmet efficacy: a meta-analysis. Accident Analysis and Prevention, 2001, 33:345–352.
21. Mackay M. The use of seat belts: some behavioural considerations. Proceedings of the risk-taking behaviour and traffic safety symposium, 19–22 October 1997. Washington, DC, National Highway Traffic Safety Administration, 1997:1–14.
22. Hill JR, Mackay GM, Morris AP. Chest and abdominal injuries caused by seat belt loading. In: Proceedings of the 36th Annual Conference of the Association for the Advancement of Automotive Medicine (AAAM), Portland, October 1992. Chicago, Association for Advancement of Automotive Medicine, 1992:25–41.
23. 1 Glassbrenner D. *Safety belt and helmet use in 2002; overall results*. Washington, DC, National Highway Traffic Safety Administration, 2002 (DOT DH-809-500).
24. Va Kampen LTB. Seat belt research and legislation in the Netherlands. In: Proceeding of the 10th International technical Conference on Experimental Safety Vehicles, Oxford, 1-4 July 1985. Washington, DC, National Highway Traffic safety Administration, 1985: 560-567.
25. Mock CN, nii-Amon-Kotei D, Maier RV. Low utilization of formal medical services by injured persons in a developing nation: health service data underestimate the importance of trauma. Journal of Trauma, 1997, 42:504–513
26. Hussain IM, Redmond AD. Are pre-hospital deaths from accidental injury preventable? British Medical Journal, 1994, 308:1077–1080.
27. Mock CN et al. Trauma mortality patterns in three nations at different economic levels: implications for global trauma system development. Journal of Trauma, 1998, 44:804–814.

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Teknologjia e gomave të automjeteve dhe siguria rrugore



■ **Dr. Artur BEU,**
*Officer Kontakti
i Policisë së Shtetit, në Itali*



■ **MSc. Maurizio DE PASQUALE,**
*President
i Vespa Club Bari*

Abstrakt

Të flasësh për sigurinë rrugore është një sfidë, që për ne oficerët e policisë dhe studiues të fushës së sigurisë kërkon angazhim dhe profesionalizëm të lartë. Siguria rrugore nuk është thjesht një fushë studimi ku mund të hasësh variabël të shumtë që bazuar në hipoteza po aq të shumta, do të gjejnë apo jo një përgjigje të saktë. Kemi të bëjmë me një fushë që prek drejtpërsëdrejti jo vetëm anën fizike të shoqërisë, për shkak të humbjeve të mëdha në aspektin e jetës së njerëzve, por edhe anën ekonomike e atë të perceptimit të sigurisë publike në përgjithësi. Në këtë punim synohet që të jepet një kontribut, në njohjen sa më mirë të një aspekti të përqendruar tek një element, - natyrisht të rëndësishëm sipas autorëve të studimit, - për ndikimin e lartë që kanë në rritjen apo uljen e aksidenteve rrugore gomat që “veshin” automjetet tona. Përdorimi i një rasti studimor në Itali, në qytetin e Barit dhe provincat e tij, për njohjen më pasjen e njohurive më të mira dhe përdorimin e përshtatshëm të gomave, do të jetë baza e këtij artikulli. Kampioni studimor përbëhej prej rreth 550 të intervistuarish, pjesë e shoqatës “Vespa Club Bari” të cilët janë përdorues të mirë të mjeteve motorike.

AKADEMIA
E SIGURISË

Fjalëkyçe:

siguria rrugore, gomat, rrugët automobilistike, aksidente.

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

1. Hyrje

Studimet rreth gomave janë të shumta sidomos nëse do t'i hedhim një sy edhe prodhuesve të tyre që rezultojnë të jenë po aq të shumë në numër. Në vitin 2010, i gjithë parku botëror i automjeteve kishte kaluar shifrën prej 1 miliardë, me Shtetet e Bashkuara në krye me më shumë se një automjet për person, të ndjekur nga Kina në rritje të lartë të numrit të automjeteve. Mendohet se në vitin 2035 numri i automjeteve do t'i ketë kaluar 2 miliardë¹. Çdo automjet mbart të paktën katër rrota, pa marrë në konsideratë rrotat rezervë dhe të gjithë ato mjete të rënda që mbartin më shumë se katër. Krahas këtyre duhet të shtojmë edhe mjetet me dy dhe tre rrota dhe numri total rritet në mënyrë të ndjeshme. Ndërkohë që krahas gomave duhen konsideruar edhe pjesët e tjera me të cilat ajo është e lidhur. Mund të arrijmë në atë që do ta quajmë kompleksi i rrotës. Kompleksi rrotë përbën në vetvete një sistem të komplikuar ku vetëm duke i ndarë në elementët përbërës do të kemi: gomën, kamerdaren, diskun dhe ajrin e ngjeshur apo presionin si e njohim ndryshe.

Duke i listuar një nga një këto elementë të rrotës do të shohim se, goma ka një funksion që mund ta përkufizojmë edhe si mekanizmi që mban peshën e automjetin, siguron transmetimin e fuqisë motorike, drejton automjetin, kontribuon në ruajtjen e trajektores së lëvizjes dhe në frenimin e automjetit, si edhe në sistemin e amortizimit të tij. Një gomë është gjithnjë në funksion të plotë, si kur automjeti është në prehje, ashtu edhe kur ai lëviz. Pra, gomat mbajnë gjithë peshën e automjetit përfshirë edhe atë të pasagjerëve, si edhe të ngarkesave shtesë. Ja që natyrshëm arsyetojmë se, teknologjia që përdoret në ndërtimin e një gome duhet të ketë parasysh të gjitha këto elementë dhe

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

¹ <https://www.pitstopadvisor.com/news/quante-automobili-ci-sono-nel-mondo/2/>

kushtet në të cilat lëviz goma.

2. Karakteristikat dhe funksionet kryesore të gomës

I. Kuptohet që mbi gomën ushtrohen forca që me lëvizjen e mjetit shtohen në mënyrë eksponenciale. Pikërisht për këtë funksion të gomave është parashikuar ai që quhet *koeficienti i ngarkesës*² që identifikohet nëpërmjet një indeksi që quhet *indeksi i ngarkesës*. Këtu më poshtë po paraqesim tabelën 1, që tregon përkatësisht indekset e ngarkesës dhe peshën që çdo gomë mund të mbajë.

Indeksi i ngarkesës	Pesha për rrotë kg	Indeksi i ngarkesës	Pesha për rrotë kg	Indeksi i ngarkesës	Indeksi i ngarkesës
58	236	79	437	100	800
59	243	80	450	101	825
60	250	81	462	102	850
61	257	82	475	103	875
62	265	83	487	104	900
63	272	84	500	105	925
64	280	85	515	106	950
65	290	86	530	107	975
66	300	87	545	108	1000
67	307	88	560	109	1030
68	315	89	580	110	1060
69	325	90	600	111	1090
70	335	91	615	112	1120
71	345	92	630	113	1150
72	355	93	650	114	1180
73	365	94	670	115	1215
74	375	95	690	116	1250
75	387	96	710	117	1285
76	400	97	730	118	1320
77	412	98	750	119	1360
78	425	99	775	120	1400

Tabela 1

Duke i hedhur një sy indekseve të ngarkesës së gomave kuptojmë se sa rëndësi kanë ato dhe se në asnjë mënyrë një gomë me indeks më të ulët duhet montuar në rrotat e automjeteve tona.

² <http://www.cerchigommeblog.com/2012/05/indice-di-carico-e-codice-velocita/>

II. Siç e thamë më lart një nga karakteristikat e gomave është ai i sigurimit të transmetimit të fuqisë motorike dhe për këtë atyre u duhet të transformojnë në lëvizje fuqinë e motorit. Ky funksion kryhet duke shfrytëzuar fërkimin mes sipërfaqes rrugore dhe shtresës së jashtme të gomës të quajtur edhe ndryshe batistradë (figura 1). Shpejtësia maksimale e një gome është e identifikuar nëpërmjet një kodi që quhet kodi i shpejtësisë³. Këtu më poshtë do të gjeni një paraqitje tabelore të kodeve të shpejtësisë që gjenden në gomat e automjeteve tuaja.

Kodi i shpejtësisë	km/h
Q	160
R	170
S	180
T	190
U	200
H	210
V	240
W	270
Y	300

Tabela 2

Edhe në këtë rast, zbatimi me përpikëri i rregullores duke montuar goma të cilat janë të përshtatshme me fuqinë motorike të automjetit tonë ka një rëndësi themelore. Montimi i gomave me kod shpejtësie më të vogël rrezikon jetën tuaj dhe atë të të tjerëve.

III. Ruajtja e drejtimit të automjetit është një tjetër funksion i rëndësishëm i gomës dhe asaj i duhet të sigurojë mbajtjen e një trajektoreje apo ta ndryshojë atë sipas dëshirës së shoferit duke lejuar pikërisht drejtimin e mjetit. një gomë në kushte optimale lejon këtë funksion të rëndësishëm duke ruajtur edhe gjendjen e saj fizike. Forcat që ushtrohen ndaj gomave në asnjë rast duhet të kalojnë forcën e rezistencës së saj ndaj tyre.

IV. Gjithashtu, një tjetër funksion me rëndësi të veçantë sikurse e përmendëm më lart, është mundësia që ofron goma në ngadalësimin e shpejtësisë dhe në frenimin e automjetit. Këtë funksion ajo duhet ta kryejë nëpërmjet gjithë sistemit të frenimit në lidhje të ngushtë me aftësinë e gomës për të pasur një batistradë në kushte optimale në përputhje me terrenin që përshkon. Kundërshtimi i forcave anësore që veçanërisht në kthesa shtynjë mjetin duke ndjekur ligjet e fizikës është një tjetër sfidë që goma ka në përpjekjen për të ruajtur trajektoren që ne kërkojmë të ndjekë duke përdorur sistemin drejtues.

V. Goma siç e thamë është organi kryesor i sistemit të amortizimit të mjetit meqenëse është e para që prek terrenin dhe lidh automjetin me të. Për këtë arsye është edhe e para që është subjekt i lëkundjeve të forta gjatë lëvizjes. Pjesa anësore e gomave luan rolin e një amortizatori duke kontribuar në përmirësimin e një lëvizje sa më të qetë në bordin

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

³ <http://www.univergomma.it/univergomma/content/codice-di-velocita-e-indice-di-carico>

e një mjeti motorik. Në këtë aspekt duhet të marrim në konsideratë edhe atë që quhet shpatulla e gomës (figura2). Shpatulla e gomës është pjesa ekstreme e batistradës që përfshin pjesët e skajeve të luleve dhe të anëve (në figurën 1 pjesa që duket e ngrënë). Një shpatull e “plotë” i jep një pamje më sportive gomës, për të qenë më të qartë. Për të llogaritur në mënyrë matematikore lartësinë e një shpatulle të gomës duhet të procedojmë në këtë mënyrë duke marrë në konsideratë dy madhësi: Gjerësia maksimale e seksionit të gomës (në mm), raporti nominal i paraqitjes dhe diametri i diskut (në pol). Nëse marrim në konsideratë një gome me madhësi 255/55 R13, do të thotë që gjerësia e saj është 255 mm, raporti nominal i paraqitjes është 55 dhe diametri i diskut është 13". Raporti nominal i paraqitjes përcaktohet në këtë mënyrë: $s = (h/L) \times 100$, ku “h” është lartësia që duam të llogaritim dhe me “L” gjerësia e mbulimit. Ekuacioni që dhamë na lejon të përllogarisim “h” që do të jetë $h = (s \times L) / 100$: - $h = (55 \times 255) / 100$ pra, $h = 140,25$ mm. Lartësia e shpatullës do të jetë afërsisht 14 cm. Kuptohet që gomat sportive kanë shpatulla më të vogla se gomat normale dhe për këtë një automjet me goma sportive ka amortizim më të vogël.



Figura 1



Figura 2

Për të gjitha këto arsye shtëpitë ndërtuese të gomave përpiqen të rritin performancat e gomave duke bërë kontrole e duke kolauduar⁴ gomat në mënyrë që ato të sillen në mënyrë sa më të sigurt në rrugë. Në këtë mënyrë kontribuojnë në rritjen e sigurisë rrugore. Kontributi i gomave në rritjen e sigurisë rrugore ka të bëjë edhe me një sërë komponentësh shtesë që shkojnë t'i analizojmë më poshtë. Pikërisht për të pasur performancë të lartë gomave u mbishkruhen në bordet e tyre anësore një sërë karakteresh në numra dhe germa të cilat na mundësojnë një lexim të qartë të tyre.

Kush nga ne nuk ka parë të gjithë ato mbishkrime që gjenden në anët e gomave!? Të gjithë ne jemi munduar t'i deshifrojmë e herë ja arrijmë e herë jo. Nuk jemi të qartë nëse sipërmarrja ja vlen apo jo. Megjithatë le të përpiqemi të marrim në konsideratë disa prej mbishkrimeve.



Figura 3

a. Duke dashur të bëjmë një rifreskim të gjithë karaktereve të mbishkrimeve të gomave i marrim ato me radhë. Kemi të bëjmë me *karakteristikat dimensionale të gomave* dhe ato janë të paraqitura në formën e numrave të ndarë me vizë të pjerrët mes tyre. P.sh në rastin e një mbishkrimi 195/65 R15 T si në figurën 3, me 195 kemi të bëjmë me seksionin e gjerësisë së gomës që është distance lineare ndërmjet anëve të saj në milimetra e cila rritet nga goma në gomë me 10 milimetra, pra 175, 185, 195 e kështu me radhë. Me shkronjën e dytë që ndjek pas p.sh 65 i referohemi raportit në përqindje mes lartësisë anësore dhe gjerësisë së gomës. Me R të madhe i referohemi rrezes së gomës dhe tregon diametrin e brendshëm të gomës. Në rastin tonë (figura 2), R 15 do të thotë 15" ku 1"=25,4mm.

b. Gjithashtu, gomat kanë edhe një sërë indikatorësh të tjerë që kanë të bëjnë me mënyrën e ndërtimit të saj, *nëse një gomë është e re apo e vjetër*⁵, është me defekt apo jo, dimërore apo verore apo të gjitha stinët, është me apo pa kamerdare, sa është koeficienti i shpejtësisë maksimale të lejuar për gomën, ngarkesa e mbajtur, indikatori maksimal i shfrytëzimit të batistradës pra, pjesës së jashtme të gomës, nëse goma ka lloje homologe në Evropë⁶ apo jo.

Pra siç e shohim, vetë goma na i ofron të gjithë këto njohuri të rëndësishme për drejtuesit e mjeteve, por pyetja që kemi dashur qysh në fillim t'i përgjigjemi ka të bëjë me njohuritë që ne drejtuesit e mjeteve kemi dhe sa i vëmë në punë ato në jetën e përditshme. Pavarësisht se përdorimi i automjeteve tashmë është bërë rutinë, ashtu sikurse çdo organ i trupit kërkon përkujdesje, ashtu si edhe veshja që ne mbartim kërkon mirëmbajtje, po në të njëjtën mënyrë edhe automjetet duhet të kontrollohen dhe të mbahen në eficiencë të plotë për të dhënë edhe performancë të lartë. Sipas raporteve të bërë nga shoqata të ndryshme që merren me aksidentet rrugore, por edhe të shtëpive ndërtuese tregojnë se gomat janë në vendin e parë për shkaqet e mosfrenimit në distancën e duhur.

c. Një element i rëndësishëm në distancën e frenimit e luan *presioni i duhur e ajrit*, pra fryrja e përshtatshme e gomës. Ngjeshja ose presioni i gomës, sipas studimeve të prodhuesit "Pirelli" ndikon në frenimin e automjetit. Më shpejtësinë 100km/h frenimi i gomës së fryrë në mënyrë korrekte do të jetë në një distancë prej 40 m në vend të 42.4 m në rast të një gome të pa fryrë mirë. Pra, kemi një përmirësim të performancës së gomës vetëm nga fryrja e saktë e saj me 6% baras me 2,4 m më pak distancë⁷. Sipas ekspertëve, presioni i gomave duhet kontrolluar çdo katër javë dhe kur gomat janë të ftohta. Leximi kur gomat janë të ngrohta për shkak të rrugës mund të na japë rezultate të gabuara. Gomat nën presionin e duhur japin disa problematika të cilat mund të përmenden si rrezik që goma të shpërthejë, vështirësi në manovrimin e timonit, zgjatje të distancës së frenimit në sipërfaqe të lagët, pak rezistencë në *acquaplaning*, konsumim të diskut dhe të batistradës. Por nga ana tjetër edhe një presion më i lartë se ai i duhuri ka problemet e tij. Sipërfaqja që prek terrenin zvogëlohet duke sjellë uljen e fërkimit me terrenin dhe të komfortit të automjetit, rritet rreziku i konsumimit të gomës në pjesën qendrore dhe deformim të saj. Një presion i përshtatshëm për gomat verore shkon nga 2.0 në 3.0 bar. Për gomat dimërore rekomandohet të rritet me 0.2 bar duke konsideruar që të ftohtët ulin presionin e gomave. Presioni i përshtatshëm i gomave, përveçse ka

⁴ Art. 78 codice della strada. Neni 78 i Kodit Rrugor italian

⁵ Sigla DOT (Department of Transport) ndiqet me një seri numrash që tregojnë javën dhe vitin e prodhimit <https://www.pneusnews.it/2012/05/17/lomologazione-del-pneumatico-tutto-quello-che-ce-da-sapere/>

⁶ <https://www.pirelli.com/tyres/it-it/auto/lettura-pneumatico>

⁷ <https://motori.virgilio.it/info-utili/pressione-corretta-pneumatici/111038/>

dobi në rritjen e sigurisë dhe në rritjen e jetesës së gomës deri në 20%, ul ndjeshëm edhe konsumin e automjetit tuaj deri në 6%⁸.

d. Një tjetër aspekt interesant është ai i lidhjes mes rrugës (figura 4) dhe gomave. Për shkak të mirëmbajtjes jo të mirë të rrugëve në mënyrë të drejtpërdrejtë këto të fundit ndikojnë në përkeqësimin e gjendjes së gomave duke ulur performancën e tyre në nivelin e sigurisë dhe për rrjedhojë edhe sigurinë rrugore. Një informacion interesant që duhet pasur parasysh ka të bëjë me llojin e materialeve të përdorura në vende të ndryshme për ndërtimin e rrugëve dhe për rrjedhojë edhe në ndërtimin e gomave. Në Itali p.sh. rrugët ndërtohen duke përdorur bitum, ndërsa në Gjermani rrugët ndërtohen me material çimento. Gomat e prodhuara në Gjermani duhet të plotësojnë karakteristika që përputhen edhe me materialet e rrugëve të tyre. Në Shqipëri përdoret i njëjti material bitumi si në Itali.

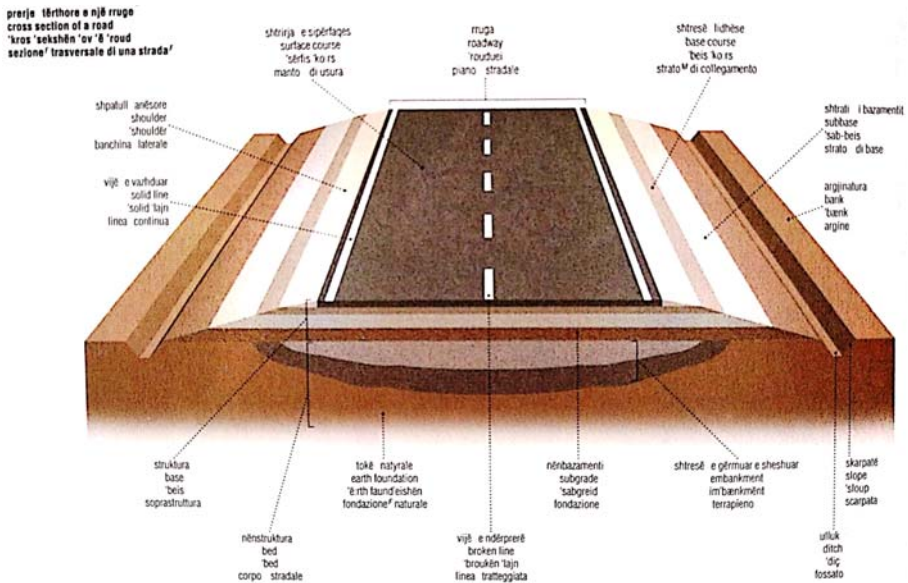


Figura 4

Sipas të dhënave të Policisë së Shtetit në Itali e cila në bashkëpunim me shoqatën *Assogomma* dhe *Federpneus*, zbulohet se gomat dimërore dhe pajimet johomogjene në akset e automjetit janë dy fenomene që dalin si risi ndër 12.910 kontrole nga mesi i prillit deri në mes të qershorit në rrugët dhe autostradat e Rajoneve të Trentino Alto Adige, Emilia Romanja, Sicili, Sardenjë, Kalabri dhe Pulia.

Problemet më të përhapura shkojnë nga moskonformiteti i librezës së qarkullimit, që vlen 0.42% e kampionit, ai i gomave të pahomologuara që janë në vlerën 1.52% për të shkuar në vlerën 3.25% të gomave me dëmtime e deri në një përqindje domethënëse të vlerës 5.17% të automjeteve që qarkullojnë me goma të ngrëna totalisht në pjesën e batistradës⁹ që ka të bëjë me të gjithë pjesën kontribuuese në frenimin e automjetit të sipërfaqes së jashtme të gomës (ajo që në fjalorin e përditshëm është e mbuluar me lulet

⁸ <https://motori.virgilio.it/info-utili/pressione-corretta-pneumatici/111038/>

⁹ https://www.repubblica.it/motori/sezioni/sicurezza/2017/07/13/news/gomme_fuorilegge_allarme_infinito-170698544/

e gomës) që mbetet në mënyrë konstante në kontakt me terrenin.

Në rast se do të marrin në analizë disa të dhëna që na i ofron një studim¹⁰ i kryer në kryeqyteti italian, Romë do të shohim se 98% e të intervistuarve motoçiklistë që qarkullojnë atje shprehen se janë gropa e shumta, prezent në rrugë, që shkaktojnë aksidente. Gjendja e pushtave vijon në vendin e dytë me 85% dhe sjellja e automobilistëve në vendin e tretë me 64%. Studimi evidenton gjithashtu se 50% e 393 144 mjeteve me dy rrota nuk është në rregull me kolaudimin.¹¹

3. Rasti studimor

Në qytetin e Barit, në bashkëpunim me shoqatën e motoçiklistëve të *Vespa Club Bari* u përgatit një pyetësor (Shtojca 1) i thjeshtë me tetë pyetje të përqendruara në atë që është edhe objekti i studimit të këtij artikulli. Pyetjet janë formuluar duke pasur parasysh kampionin e studimit që përbëhet nga anëtarë të një shoqate motoçiklistësh, në moshë madhore, pra që kanë një nivel njohjeje të konsideruar të mirë për shkak edhe të veprimtarive dhe takimeve të shumta si edhe aktiviteteve që organizohen rregullisht nga kjo shoqatë. Anëtarët e kësaj shoqate kanë deklaruar që të gjithë, që janë posedues të mjeteve motorike me dy dhe katër rrota dhe përdorimi i tyre, zë një pjesë të rëndësishme në jetën e tyre të përditshme.

Ky pyetësor iu shpërnda 550 anëtarëve të *Vespa Club Bari* dhe meqenëse numri i pyetjeve është i kufizuar, patëm një *feedback* pothuajse të menjëhershëm. Një karakteristikë që deshëm ta sqaronim qysh në fillim, kishte të bënte me mënyrën e përgjigjeve rreth pyetjeve. I informuam të gjithë anëtarët që ata të jepnin vetëm një përgjigje për çdo pyetje, pavarësisht se kishim bindjen se në disa prej tyre ata do të kishin preferuar edhe përgjigje të tjera. Pasi i mblodhëm pyetësorët vijua punën me interpretimin e të dhënave, të cilat dolën shumë interesante. Një aspekt tjetër i rëndësishëm ka të bëjë me faktin se përveçse e kemi shpërndarë pyetësorin, i kemi intervistuar anëtarët edhe për elementë të tjerë që kanë të bëjnë me përdorimin e mjeteve dhe të rrugëve, dhe, se çfarë mendojnë ata rreth sigurisë rrugore në përgjithësi.

1. Në lidhje me pyetjen e parë, e cila u kërkonte të intervistuarve njohuri të përgjithshme mbi gomat përgjigjet nuk kanë dalë surprizuese, pasi për 82% të tyre i konsideron ato të rëndësishme për mjetin rrugor. Për 7% gomat janë shumë të rëndësishme, ndërsa për 3% të tyre gomat janë pak të rëndësishme e pjesa e mbetur i ka konsideruar ato shumë pak të rëndësishme.

2. Në lidhje me pyetjen e dytë, e cila u kërkon të intervistuarve të dhëna se kur duhet ndërruar një gomë, rezultatet janë këtë herë të paparashikuara, pasi në shumicën e tyre në masën 65%, përgjigjet janë për pikën 4 që thotë shprehimisht, “kur kam për të bërë kolaudimin”. Përgjigjet e tjera në lidhje me pikën 1 është në masën 21%, në lidhje me pikën 2 në masën 7% dhe në pikën 3 në masën 2%.

3. Sa i takon pyetjes së tretë, e cila u kërkon të pyeturve informacion rreth presionit të gomave, synohet që të dimë se sa janë njohuritë e tyre rreth rëndësisë së presionit në gomat e mjeteve motorike që ata përdorin. Përgjigjet edhe në këtë rast janë mjaft interesante, sepse na japin një panoramë që për nivelin e njohurive së të pyeturve besonim që do të ishte e ndryshme. Përgjigjet më të larta i janë dhënë pikës 4 në masën

¹⁰ La sicurezza stradale nella Capitale delle due ruote”, realizzato dalla Fondazione Filippo Caracciolo di Aci e presentato dall’Automobile Club Roma

¹¹ Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës italiane. - <http://www.mit.gov.it/>

55% e cila thotë se presioni i gomave duhet të jetë konstant. Ndërsa për pikat e tjera preferencat kanë qenë për pikën 1 rreth 22%, për pikën 2 rreth 15%, për pikën 3 rreth 8%.

4. Pyetjen e katërt e pyetësorit do ta konsiderojmë një pyetje plotësuese në lidhje me pyetjen 3, pasi është për të njëjtën temë dhe ka pasur si qëllim të marrë më shumë të dhëna rreth njohurive së të pyeturve, për kohën se kur mendojnë që kontrollohen gomat. Përgjigjet rreth kësaj pyetje kanë qenë në linjë me atë të pyetjes 3 dhe shohim se në masën më të madhe, të pyeturit kanë preferuar të përgjigjen duke zgjedhur pikën 4, pra: “gjithnjë”. Përgjigja tregon se ka një ndërgjegjësim të lartë së të pyeturve rreth presionit të gomave, i cili duhet kontrolluar gjithnjë. Ndërsa përgjigjet e tjera kanë rezultuar si vijon duke preferuar pikën 1 në masën 18%, pikën 2 në masën 15% dhe në masën 10% për pikën 3.

5. Pyetja numër 5 u kërkon të pyeturve njohuri rreth gomave dimërore dhe në mënyrë të drejtpërdrejtë i pyet ata nëse të dhënat e tyre janë të mjaftueshme rreth këtyre gomave apo jo. Nga përgjigjet mund të themi se në një masë të madhe është përzgjedhur përgjigja nr. 5 që thotë shprehimisht “nuk e di”. Duke parë një përgjigje të tillë në një masë të lartë, atëherë na u desh të riformulonim pyetjen dhe këtë radhë u kërkuam të pyeturve që t’i përgjigjen pyetjes nëse gomat dimërore: 1) janë të detyrueshme vetëm në stinën e dimrit; 2) ofrojnë të njëjtat karakteristika sigurie në dimër me ato që ofrojnë gomat verore në verë; 3) nuk janë të detyrueshme për mjetet e rënda 4) kanë karakteristika teknike të njëjta me ato për katër stinët; 5) nuk di. Pas riformulimit i shpërndamë sërish pyetjen dhe morëm rezultatet si vijon: në masën 90%, i janë përgjigjur pikës 1, që thotë se “gomat dimërore janë të detyrueshme në dimër”. Pikat e tjera kanë marrë përqindje të vogla të cilat janë të papërfillshme për të nxjerrë konkluzione. Në masën 5% i janë përgjigjur pyetjes me pikën 4 dhe pikat e tjera ndajnë nga rreth 2%.

6. Shumë interesante janë të dhënat me pyetjen numër 6 që citon si vijon: blej gomat gjithnjë duke konsideruar 1) markën, 2) çmimin më të ulët, 3) cilësinë më të mirë, 4) mundësinë e gomave të përdorura, 5) nuk e di. Përgjigjet tregojnë se shumica dërrmuese e të pyeturve janë të drejtuar në blerjen e gomave nga ana ekonomike. Pikërisht shumica e tyre i janë përgjigjur pyetjes gjashtë duke përzgjedhur pikën 2 në masën 61%. Ndërsa vijnë cilësia më e mirë në masën 15% e 10% për mundësinë e blerjes së gomave të përdorura e me 5% për markën e gomës. Interesant është në këto përgjigje fakti që marka nuk ka rëndësi të madhe. Në intervistë kemi kuptuar se drejtimi rreth blerjes së gomave më ekonomike është i kushtëzuar nga ana ekonomike së pari dhe nga besimi se gomat janë homologe dhe mjaft të sigurta në Itali.

7. Pyetja numër shtatë ka dashur të gjejë një korrelacion mes përdorimit të gomave dhe sigurisë rrugore në përgjithësi duke kërkuar informacion rreth përvojës së të pyeturve, nëse për shkak të frenimit të tejzgjat, kanë kaluar distancën e menduar duke pësuar aksidente me mjetet e tyre motorike. Pyetja e drejtpërdrejtë ishte e tipit: Sipas përvojës tuaj në drejtimin e mjetit tuaj motorik kur jeni përballur me një aksident do t’ia jepnit fajin: 1) gomave për shkak të rrëshqitjes së gjatë; 2) sistemit të frenimit sepse nuk ka funksionuar siç duhet; 3) pavëmendjes tuaj; 4) rrugës së prishur; 5) nuk e di. Bazuar në përgjigjet e marra konstatohet se drejtuesit e mjeteve të pyetur në masën më të madhe pre 45% janë përgjigjur sipas pikës 1. Në masën prej 27% janë përgjigjur sipas pikës 4. Në masën 12% janë përgjigjur sipas pikës 3 dhe sipas pikës 2 janë përgjigjur në masën 10%. Ndërsa, 2% prej tyre nuk e dinë. Në fakt nëse konsiderojmë pyetjen 6, ku

shprehen se janë besohet se të gjitha gomat janë homologe, përgjigjet e pyetjes 7 e hedhin poshtë këtë bindje pasi gjatë intervistave të mëtejshme, pranohet fakti se një gomë më e mirë do të kishte ndihmuar në uljen e distancës së frenimit.

8. Pyetja tetë që ka si qëllim të kuptojë rreth njohurive të përdoruesve të mjeteve motorike se sa e njohin ata mjetin e tyre nga ana teknike citon: Duke konsideruar mjetin tuaj motorik mendoni se e njihni nga ana teknike atë në masën: 1) 100%, 2) 75%, 3) 50%, 4) 25%, 0%. Përgjigjet janë të qarta dhe shumica prej 64% tregon se kanë njohuri të mira të mjeteve të tyre duke u përgjigjur se i njohin ato në masën 50%. Përgjigjet e tjera vijnë me 20% të atyre që shprehen se kanë 75% njohuri, 15% kanë njohuri shumë të mira dhe pjesa tjetër nuk ka njohuri rreth mjeteve të tyre motorike.

Në intervistën e mëtejshme, rreth kësaj pyetje, del një fakt interesant që duhet pasur parasysh. Shumica e të intervistuarve, në një masë prej 85%, shprehen se ata zbatojnë me përpikëri indikacionet e dhëna nga mekanikët dhe gomistët e tyre, por nuk shprehen qartazi nëse indikacionet e mekanikëve dhe të gomistëve janë për zbatimin e normave sipas kodit rrugor apo të atyre të lëshuara nga prodhuesit e automjeteve.

Edhe pse autorët e këtij punimi nuk pretendojnë të kenë shteruar të gjitha të dhënat e mjaftueshme, për të arritur në konkluzione të pakundërshtueshme, rasti studimor tregon, dhe për këtë shpresojmë të jepet një kontribut, se ka nevojë për të rritur ndërgjegjësimin rreth elementit të gomave. Teknologjia e përdorur në ndërtimin e gomave nuk do të ishte e mjaftueshme pa një përdorim dhe pa një ndërgjegjësim të atyre që dretojnë mjetet motorike. Pavarësisht se teknologjia ka arritur të ofrojë performanca të larta të gomave të mjeteve një përdorim i padenjë dhe njohuritë e cunguara rreth tyre i bëjnë këto arritje të pavlera. Në lidhje me këto pohime mendojmë se studimi ka arritur të japë një drejtim rreth nxitjes së përdorimit të gomave të duhura në automjetet tuaja duke pasur parasysh disa elementë që na vijnë në ndihmë në përzgjedhjen e tyre, por pavarësisht kësaj edhe në drejtim të ndërgjegjësimit të përgjithshëm për një kulturë të njohjes së mjeteve tuaja qofshin ato me dy, tre, katër, apo me më shumë rrota.

Pavarësisht se kampioni i përzgjedhur në këtë studim është i një niveli të konsideruar të lartë rreth njohurive të tyre për mjetet rrugore, sidomos të llojit me dy dhe katër rrota, përgjigjet e marra tregojnë se njohuritë specifike rreth elementit të gomave nuk janë të larta. Në intervistat e bëra, pas pyetësorit, dëshmia e pothuajse të gjithë të intervistuarve konfirmon se ata mendonin se kishin njohuri rreth gomave, por në praktikë shihet se shumica e tyre nuk i zbatojnë me korrektësi njohuritë dhe shpesh, ato kanë rezultuar të paplota në përzgjedhjen e gomave apo në ndërrimin e tyre në kohën e duhur. Ka një korrelacion të drejtpërdrejtë mes mirëmbajtjes së gomave dhe sigurisë rrugore, pasi një gomë e mirëmbajtur dhe e kontrolluar mund të rrisë performancën e sistemit të frenimit dhe të shmangë një aksident rrugor. Mendojmë se automobilistët duhet të jenë më të ndërgjegjshëm rreth kryerjes së kontrolleve rutinë të gomave në veçanti dhe të automjeteve të tyre në përgjithësi. Çështja ka të bëjë edhe me kulturën e atyre që dretojnë mjetet motorike, pasi jo vetëm pjesa e dukshme dhe e brendshme e automjeteve tona është e rëndësishme. Një kontroll i pjesës së jashtme të gomave mund të jetë një humbje kohe që fiton kohë në rast të një aksidenti rrugor.

Përforcimi i arsimimit dhe i trajnimit për përdoruesit e automjeteve në lidhje me kodet e normativat rrugore. Përdoruesi i rrugës është zinxhiri i parë i sigurisë rrugore. Nëse ai nuk është i trajnuar atëherë edhe siguria rrugore nuk do të jetë e lartë.

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Një pikë tjetër e rëndësishme e evidentuar sipas këtij studimi mbetet njohja e mirë edhe e karakteristikave të automjeteve tuaja në lidhje me llojin e rrotave që ato mund të mbartin dhe këto janë të specifikuara në librezën e qarkullimit të tyre. Në Shqipëri, kemi evidentuar se librezat e qarkullimit e anashkalojnë këtë detaj të rëndësishëm për një automjet, duke mos përmendur të gjitha llojet e mundshme të rrotave të cilat konsiderohen si homologe nga prodhuesi.

Për t'u përmendur ja vlen edhe një aspekt që ka të bëjë me njohjen e mirë të sistemit rrugor, pra të rrugëve. Të intervistuarit paraqitën një nivel të lartë të besimit në drejtimin e mjetit me dy rrota, atje ku ata e njohin mirë rrugën dhe pavarësisht gjendjes së saj, duket se zotërojnë në mënyrë shumë të mirë njohuritë rreth gjendjes së rrugës. Në pjesët ku ata nuk duket të jenë njohës të mirë të rrugës, aty paraqiten edhe probleme me sigurinë rrugore.

Së fundmi, por jo më pak e rëndësishme, konsiderata jonë nuk ka se si të mos lidhet me teknologjinë dhe efektet e saj në sigurinë rrugore. Flasin për teknologji të ndërtimit sa më të përsosur të një gome, por ajo që shohim dhe mendojmë se ka një rëndësi parësore mbetet aftësia e secilit prej nesh përdorues të automjeteve dhe të rrugëve të parandalojmë aksidentet rrugore. Sigurisht që teknologjia shërben për të përmirësuar atë që e përkufizojmë si sistemin e frenimit në përgjithësi, ashtu siç edhe çdo shpikje që ndihmon kapacitetin e një automjeti në lëvizje për të frenuar në kohën e duhur e në momentin e duhur. Por, të gjitha këto që sapo përmendëm nuk do të ishin efikase pa një aftësi njerëzore e cila bën të mundur aktivizimin e sistemit të frenimit në kohën e duhur. Teknologjia që ne kemi në dispozicion na ka bërë të mundur që edhe nëpërmjet ndërhyrjes së pavullnetshme të drejtuesit, pra flasin për sisteme të asistimit të frenimit, të cilat na japë mundësinë e frenimit në kohën e duhur, por në fund të fundit kemi gjithnjë një rrotë që lëviz dhe goma që e vesh këtë rrotë është nën ndikimin e forcave të shumta kundërshtuese të cilat ndihmohen edhe nga pesha e rritur për shkak të shpejtësisë që 'luftojnë' për të ulur fërkimin, pra kontaktin me sipërfaqen e rrugës. Nëse këtyre do t'i shtojmë edhe kushtet klimaterike nën të cilat jemi të detyruar të lëvizim me automjetin tonë atëherë edhe aftësia e tij për t'ju përgjigjur në kohë dëshirave tona ulet ndjeshëm.

Konstatojmë se ofrimi i informacioneve të shumta nëpërmjet burimeve po aq të shumta në dispozicionin tonë, nuk ka një influencë pozitive në përmirësimin e ndërgjegjësimit të drejtuesve të automjeteve. Kjo na bën që të rritim bindjen se vetëm një ndërgjegjësim i kushtëzuar qysh në vegjëli, për një informim të saktë rreth sigurisë në përgjithësi dhe asaj rrugore në veçanti, mund të kontribuojë në përmirësimin e nivelit të saj. Vetëm duke qenë të ndërgjegjësuar për rreziqet që kanosin secilin nga drejtimi i papërgjegjshëm e automjeteve, mund të kontribuojë në rritjen e sigurisë rrugore. Teknologjia edhe ajo më e avancuara edhe pse arrijnë të zvogëlojnë gabimet në asnjë mënyrë nuk mund të parandalojnë plotësisht veprimet e papërgjegjshme njerëzore.

Ndryshe nga siguria publike, ajo rrugore nuk ka të bëjë me perceptimin që njerëzit kanë për të. Siguria rrugore kërkon teknologji, informim, trajnim, ndërgjegjësim, përditësim, kontroll, mirëmbajtje dhe kujdes të përhershëm.

Bibliografia

1. Marinoni, A. – Comelli, M. – Rovelli, M. – Torre, E. – Sillo, M. – Campagnoli, D. – Pavesi, C. – Morandi, A. – Probatì, E. – Reitani, G. – Galliano, F. – Rogers, N. (2000), Sicurezza nelle strade: motocicli e ciclomotori. Progetto di una ricerca, La Goliardica Pavese, Pavia (Quaderni di Epidemiologia, 24).
2. Morandi, A. – Gigli Berzolari, F. – Marinoni, A. (2004), La sicurezza stradale: epidemiologia degli incidenti che coinvolgono ciclomotori e motocicli. Statistiche nazionali 2000, «Epidemiologia & Prevenzione», 28/3, pp. 143-149.
3. Magazzù, D. – Comelli, M. – Marinoni, A. (2006), Are Car Drivers Holding a Motorcycle Licence Less Responsible for Motorcycle-Car Crash Occurrence? A Non-Parametric Approach, «Accident Analysis and Prevention», 38/2, pp. 365-70.
4. Bottazzi, M. – Comelli, M. – Magazzù D. – Sillo M. – Lombardo, C. – Marinoni, A. – Gruppo Maids (2004), Descrizione delle ferite conseguenti all'impatto contro oggetti fissi verticali riportate dallo studio Maids, in Atti del Convegno: "Gli incidenti stradali: il ruolo dei fattori umani" (Pavia, 25 giugno 2004).
5. Marinoni, A. – Morandi, A. Ricognizione sulle cause e le dinamiche degli incidenti stradali connessi alle attività lavorative, IREF, Report (2009).
6. Uebi i Trafficlub, studime per trafikun dhe sigurine rrugore marrw nga: http://www.trafficlub.eu/normativa/cat_view/14-normativa/18-normativa-europea/21-sicurezza-stradale.html
7. Uebi i Pitstop Advisor marrë nga: <https://www.pitstopadvisor.com/news/quante-automobili-ci-sono-nel-mondo/2/>
8. Uebi i koncesionarit Pirelli - <https://www.pirelli.com/tyres/it-it/auto/lettura-pneumatico>
9. Uebi i Repubblica motori – marrë nga: https://www.repubblica.it/motori/sezioni/sicurezza/2017/07/13/news/gomme_fuorilegge_allarme_infinito-170698544/
10. La sicurezza stradale nella Capitale delle due ruote", realizzato dalla Fondazione Filippo Caracciolo di Aci e presentato dall'Automobile Club Roma
11. Programi i Sigurisë Rrugore 2011-2020- masat e detajuara - Programma 2011-2020 sulla sicurezza stradale: misure dettagliate.
12. Uebi i European Commission, marrë nga: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/eventsarchive/2010_07_20_road_safety_2011_2020_en
13. Uebi i European Commission, marrë nga: [file:///C:/Documents%20and%20Settings/Pavlin/My%20Documents/Downloads/fl_301_en%20\(1\).pdf](file:///C:/Documents%20and%20Settings/Pavlin/My%20Documents/Downloads/fl_301_en%20(1).pdf).

Roli i auditim-inspektimit në sigurinë rrugore



■Prof. Asc. Dr. Shkëlqim GJEVORI
*Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë
Instituti i Studimeve të Transportit*

Abstrakt

Auditimi dhe inspektimi për sigurinë rrugore sot në të gjithë botën e zhvilluar është një ndër prioritetet në planifikimin, implementimin dhe menaxhimin e infrastrukturës rrugore me të gjitha elementet projektuese dhe sinjalistikën rrugore. Kryerja e auditim-inspektimit të sigurisë rrugore, jo vetëm që mundëson një mobilitet të sigurt të së gjithë përdoruesve të rrugës, por ndikon edhe në uljen e koston të projekteve të fushës së transportit. Qasja të një sistem i sigurt kërkon patjetër një realizim të ASR/ISR. Stadet e kryerjes së një ASR, (Audit i sigurisë rrugore) dhe hapat e kryerjes së një auditivi, janë të domosdoshme të analizohen dhe të merren në konsideratë përpara kryerjes së tij. Për aplikimin me sukses të ASR/ISR sot janë hartuar metodologji bashkëkohore të cilat orientojnë specialistët se kur duhet të ruhet njëra apo tjetra, si dhe i orientojnë ata teknikisht në përgatitjen e raportit përfundimtar, e mbi mënyrat e përgatitjes së tij.

Fjalëkyçe:

auditim, inspektim, klient, siguri rrugore.

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:
« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

1. Hyrje

Globalisht, që nga viti 1980 *auditimi i sigurisë rrugore* (ASR) dhe *inspektimi i sigurisë rrugore* (ISR) janë përdorur nga profesionistë të sigurisë së transportit dhe kanë filluar të dalin si instrumente të sigurisë proaktive në praktikën e përditshme të shumë vendeve. Auditimi i Sigurisë Rrugore (RSA) siç e njohim në sot, u themelua nga inxhinieret britanike të trafikut në vitet 1980, por ideja e auditimeve është shumë me e vjetër dhe daton rreth shekullit të 19, kur inxhinieret ushtarake u urdhëruan për të hetuar aksidentet e shumta hekurudhore.

Bazuar në konkluzionet e tyre u dhanë rekomandime për të parandaluar aksidentet e ngjashme në pjesët e tjera të rrjetit hekurudhor. Mbas kësaj eksperience u arrit në përfundimin që inspektimet duhej të kryheshin Përpara se një linje hekurudhore të hapej.

Vende të tilla si Australia dhe Zelanda e Re, ishin të parat që përqafuan përvojën e Britanisë së Madhe për auditimin e sigurisë rrugore. Në Europë vendet e para që filluan aplikimin e RSA ishin Danimarka, Islanda dhe Norvegjia. Më vonë rreth viteve 1990 një numër i madh i shteteve filluan të zbatojnë RSA.

Ndër to, kanë qenë Austria, Kanadaja, Republika Çeke, Finlanda, Greqia, Irlanda, Italia, Polonia, Portugalia, Franca, Gjermania, Holanda, Spanja, SHBA-ja. Por, më shumë rëndësi mori kur me Direktivën e Parlamentit Europian dhe të Këshillit të Europës nr. 2008/96 “Për menaxhimin e sigurisë në infrastrukturën rrugore”, botuar në nëntor 2008, Bashkimi Europian nxori një vendim të qartë të Auditimit të Sigurisë Rrugore i cili do të jetë i detyrueshëm për rrjetin rrugor transeuropian në vitet e ardhshme.

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Procesi i auditimit të sigurisë rrugore përcaktohet si një qasje proaktive për sigurinë rrugore duke trajtuar çështjet përpara se aksidente ndodhin. Kjo është një qasje radikalisht e ndryshme nga analizat tradicionale që përdoren për identifikimin e *blackspot*-ve ose zonave problematike në bazë të frekuencës së aksidentit.

Një tipar themelor i auditimit të Sigurisë Rrugore është se ata janë më të efektshme kur ndërmerren gjatë fazave të hershme të zhvillimit të projektit. Auditimi i sigurisë rrugore është një metode që premton për të ndihmuar në uljen e aksidenteve rrugore dhe për rrjedhojë në uljen e numrit të viktimave të këtyre aksidenteve.

Motoja e një auditimi është: *“Prevention is better than cure”* (Parandalimi është më i mirë se kurimi), sepse: përfshihen më pak trauma dhe, një autoriteti rrugor i kushton më pak para se sa trajtimi i përmirësimeve.

Terecia Willson, drejtor i departamentit të sigurisë së transportit në Karolinën e Jugut, e shpreh shumë thjesht rëndësinë e auditimit në fazën e hartimit të projektit: “Ne e shohim auditimin e sigurisë rrugore si një qasje proaktive me kosto të ulët për arritjen e përmirësimit të sigurisë rrugore. ASR ndihmon ekipin e inxhinierëve tanë në zhvillimin e një numri zgjidhjesh që përfshijnë masa të papërfshira me parë në projekt. Kontrolli i parë i kryer shpëton mijëra dollarë vetëm nga një korrigjim i vogël në projekt.”

Ose një vlerësim tjetër “Unë besoj se auditimet e sigurisë rrugore janë një mjet i shkëlqyer për vlerësimin dhe përmirësimin e Sigurisë së sistemit tonë të autostradave. Në projektet që kemi bërë, ne kemi parë që përfitojmë më shumë kur një auditim bëhet gjatë projektidesë, kur çdo përmirësim mund të përfshihet në vlerësimet tona të projektit dhe projektin përfundimtar”, shprehet Beth Wright, inxhinier i sigurisë rrugore në Misouri.

2. Domosdoshmëria e auditimit të sigurisë rrugore

Një ASR është i nevojshëm sepse:

- infrastruktura kontribuon 30-60% të aksidenteve fatale;
- njohuritë e reja të sigurisë marrin shumë kohë për të arritur autoritetet përgjegjëse dhe akoma me shumë marrin kohë për t'u zbatuar;
- rrugët janë projektuar duke pasur parasysh një numër të madh kriteresh si: kohën e udhëtimit, komfortin e përdoruesit, shpenzimin e karburantit, koston e ndërtimit e shumë kritere të tjerë. Siguria është një nga kriteret por shpesh është presupozuar të arrihet nëpërmjet ndjekjes së standardeve të përshkruara. Rastet kanë treguar që me shumë se gjysma e mangësive në sigurinë rrugore vijnë nga pamjaftueshmëria e të kuptuarit ose e mosrespektimit të standardeve.

3. Synimet e një auditimi të sigurisë rrugore

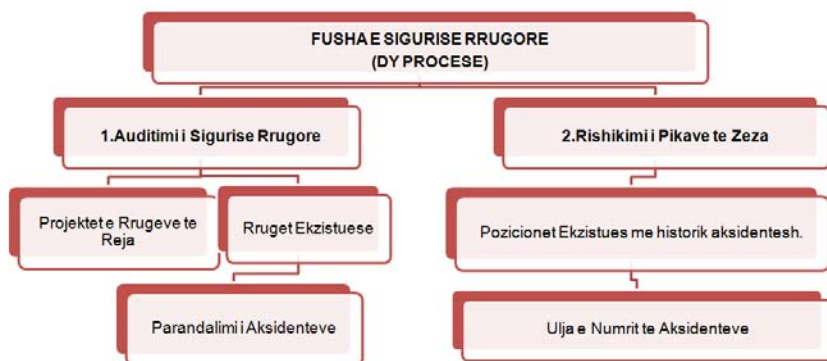
Realizimi i një ASR-je synon:

- a. minimizimin e ashpërsisë (jo frekuencën) e goditjeve të parandalueshme dhe përplasjeve rrugore;
- b. marrjen në konsideratë të sigurisë për të gjithë përdoruesit e rrugës veçanërisht përdoruesit delikatë të rrugës;
- c. sigurinë që marrja e masave të zbutjes së përplasjeve, ndihmon në eliminimin ose reduktimin e problemeve të identifikuar të sigurisë, duke qenë se ato janë tërësisht të plotësueshme;
- d. ul koston e komunitetit në shpenzimet për këto rrugë;
- e. shmang nevojat për shpenzime të mëdha riparuese të mëtejshme.

Brenda fushës së sigurisë rrugore, ndodhen dy procese madhore:

1. njëri synon të parandalojë aksidentet;
2. ndërkohë që tjetri është synon të zvogëlojë numrin e aksidenteve në një segment rrugor.

Procesi i auditimit të sigurisë rrugore është proaktiv, ai identifikon problemet e sigurisë para ndërtimit të një rrugë. Rishikimet e pikave të nxehta të aksidenteve në anën tjetër aplikojnë aftësi të ngjashme teknike por në një mënyrë reaktive. Ky proces përdor të dhënat e aksidenteve dhe aftësitë teknike për të ulur pikat e nxehta të aksidenteve.



Skema 1.1

Auditimi i sigurisë në rrugë është një procedurë sistematike e përforsuar mirë për parandalimin e aksidenteve. “Parandalimi” përfshin më pak trauma dhe më pak shpenzime se vetë shërimi. Qëllimi i auditimit të sigurisë në rrugë, është që t’i bëjë të sigurt sa është e mundur dhe, për rrugët e reja, para implementimit të projektit, të identifikojë masat për reduktimin e aksidenteve të rënda në të ardhmen, ose t’i theksoj apo të rregulloj problemet e sigurisë në rrugët ekzistuese.

Auditimi i sigurisë në rrugë i udhëhequr në fazën dizajnuese apo planifikuese lejon disa përmirësime ose ndryshime me laps të thjeshtë, punë kjo që është shumë më e lirë se sa të ndryshohet diçka më konkrete në rrugë. Auditimi i sigurisë në rrugë mund të aplikohet si në projekte të vogla ashtu edhe në ato më voluminoze.

Në Danimarkë, si dhe në vendet tjera rekomandohen deri në 5 stade të auditimit. Auditimi i sigurisë në rrugë mund të jap përfitime të pamasa ndaj sigurisë, me shpenzime shumë të vogla, nëse ai kryhet në mënyrë formale dhe të koordinuar në stadet më të hershme të projektit të rrugës (është më e vështirë dhe më e shtrenjtë të mënjanojnë problemet e sigurisë në stadet e mëvonshme të projektimit/dizajnit ose në rastin kur rruga përdoret nga trafiku).

Procesi kërkon angazhime menaxhuese, bashkëpunim mes donatorëve, auditor të shkathët dhe një program të mirë trajnimi.

4. Çfarë është auditimi i sigurisë rrugore?

Ka mendime të shprehura nga specialistë të ndryshëm lidhur me përkufizimin megjithëse me ndryshime shumë të vogla është pranuar nga AUSTROADS, “Shoqata

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

kombëtare e transportit rrugor dhe autoriteteve të trafikut” në Australi, si më e mira e cila e përkufizon auditimin e sigurisë rrugore si:

Auditimi i sigurisë rrugore (ASR) është një ekzaminim formal i një projekti të një rrugë të ardhshme ose i një rrugë ekzistuese për të cilën një ekip i kualifikuar dhe i pavarur raporton potencialin e përplasjeve ose performancën e sigurisë.

Pra edhe pse ekzistojnë shumë përkufizime të tjera, shumica e përfshijnë konceptin se një ASR është një ekzaminim formal i cili zbaton parimet e sigurisë nga një perspektivë shumëdisiplinore.

5. Përfundime

Në të gjithë rastet ASR i paraprin shqetësimeve për sigurinë e të gjithë përdoruesve të rrugës. Elementet thelbësore të përkufizimit janë si më poshtë:

- ASR (RSA) është një proces formal dhe jo një kontroll informal;
- realizohet nga njerëz të cilët janë të pavarur nga puna e projektit;
- realizohet nga njerëz me shumë eksperiencë dhe trajnime;
- kufizohet vetëm në problemet e Sigurisë rrugore.

Kjo metodë është shumë efektive për sa i përket koston. Një ekip i aftë auditimi mund të identifikojë dhe eliminojë një element pasigurie në një projekt rrugë, riparimi i të cilit mund të kushtonte shumë më tepër pasi të jetë ndërtuar rruga.

Me fjalë të tjera një auditim i sigurisë rrugore mund të eliminojë një problem sigurie ndërsa është ende një vijë lapsi mbi një letër, se sa të pritët për ndërtimin e projektit dhe shfaqjen e aksidenteve si dhe instalimin e masave mbrojtëse të kushtueshme. Nga ana tjetër auditimi i sigurisë rrugore:

- a. nuk është një mënyrë vlerësimi ose klasifikimi që një projekt është i mirë apo i dobët;
- b. nuk është mënyrë për të klasifikuar një opsion kundrejt një tjetri.
- c. nuk është një mjet për të rankuar ose justifikuar një projekt kundrejt të tjerëve në një projekt të një rrugë të re.
- d. nuk është një kontroll i pajtueshmërisë me standardet.
- e. nuk është një investigim i aksidenteve.
- f. nuk është një ridizajnim i projektit.
- g. nuk është diçka që aplikohet vetëm për projekte me kosto të larte apo vetëm për projektet që përfshijnë problemet e sigurisë.

Rezultati i një auditi të sigurisë rrugore është raporti i auditimit të sigurisë rrugore, i cili identifikon ndonjë deficiencë të Sigurisë Rrugore dhe jep rekomandimet të mënjanojë ose të reduktoje deficiencat. Auditimi i sigurisë rrugore ka potencial të madh për përmirësimin e sigurisë dhe është me efektive për sa i përket koston kur aplikohet që në projekt, përpara zbatimit të ndërtimit të një rrugë. Që të jetë sa me efektiv duhet të realizohet nga specialiste të cilët kanë eksperiencë dhe trajnime dhe me kryesorja të jenë të pavarur.

Bibliografia

1. Siguria Rrugore Dr. Ing. Shkëlqim Gjevori 2013.
2. Road Safety Manual 2007.
3. PIARC. Road Safety Manual, 2003
4. PIARC. Road Safety Audit Guideline, Draft, January 2007
5. Mikulík, J. Road Safety Management and Data Systems. PIARC International Road Safety
6. Road Safety Audits. PIARC Technical Committee on Road Safety (C13), 2001,
7. Infrastructure Safety Management. Brussels, 2007
8. Ross Silcock (TRL). Road accident data systems, Asian Development Bank
9. Taroyan, T. Development of a good practise manual on road traffic data collection.
10. International Road Traffic and Accident Databases (1998) Definitions and data availability.
11. Siguria Rrugore Aksidentet dhe Kosto. Dr.Ing. Shkelqim Gjevori 2012
12. <http://wiki.answers.com/Q/FAQ/455#ixzz2PWE3NQsS>
<http://wiki.answers.com/Q/FAQ/2122#ixzz2PWEGf1XD>
13. (www.sae.org)
14. (www.tsi.lv)
15. (www.ertico.com)



~ Sesiioni II ~

Hetimi, legjislacioni shqiptar dhe veprimtaria
policore për sigurinë dhe aksidentet rrugore

Shkaqet e aksidenteve me fatalitet në Kosovë



■ **Dr. (proces) Visar BAXHUKU**
*Kolegji i Shkencave të Aplikuara
Teknike "Tempulli", Prishtinë, Kosovë*



■ **Prof. Asc. Dr. Odhise KOÇA**
*Universiteti Politeknik i Tiranës,
Fakulteti i Inxhinierisë Mekanike*



■ **Msc. Alishukri SHKODRA**
*Policia e Kosovës,
Trafiku Regjional Prishtinë*



■ **MSc. Visar ÇEKIÇI**
*Universiteti Politeknik i Tiranës,
Fakulteti i Inxhinierisë Mekanike*

Abstrakt

Aksidentet me pasoja fatale janë duke ndryshuar formë dhe frekuencë si për ngjarje ashtu edhe për pasoja. Njohja e mënyrës së ngjarjes së aksident- shkaqeve, mundëson përgatitjen për pasojat dhe pjesën e preventivës. Për këtë qëllim, jemi shërbyer me aksidentet e ndodhura me pasoja fatale në regjionin e Prishtinës për një periudhë tre vjeçare, me qëllim të hulumtimit të shkaqeve, që pastaj t'i hapet mundësia e hulumtimit të veprimeve të pjesëmarrësve. Në kuadër të punimit, jemi fokusuar në të dhëna të detajuara mbi drejtuesin shkaktar të aksidentit, vendndodhjen dhe gjeometrinë e rrugës e të ambientit.

Fjalëkyçe:

aksident, shkak, njeri, preventivë.

1. Hyrje

Analiza dhe preventiva e aksidenteve, e posaçërisht ato me fatalitet janë në fokus të hulumtuesve për shkak të pasojave dhe ndikimeve sociale dhe ekonomike në vendin ku ndodhin. Hulumtimi fillon me njohjen e shkaqeve, duke i ndarë në faktorët e diagramit kompleks *njeri-automjet-infrastrukturë*. Në grupin e shkaqeve që i takojnë faktorit “njeri” hyjnë disa kategori. Për këtë qëllim jemi shërbyer me të dhënat e një periudhe dyvjeçare për aksidentet me fatalitet, të ndodhura në Kosovë (2017 dhe 2018). Për përcaktimin e shkaqeve janë përfunduar hetimet nga njësitë e trafikut regional. Në kuadër të dhënave për aksidentet janë përfshirë të dhëna të shumta: mosha e shkaktarit të aksidentit, gjinia, lloji i automjetit, viti i prodhimit të automjetit të përfshirë në aksident, koha e ngjarjes, dita e ngjarjes, vendi i aksidentit, karakteri i rrugës, gjendja e rrugës, kushtet atmosferike në kohën e ngjarjes, gjeometria e rrugës, zona e ngjarjes (vendbanim, jashtë vendbanimit), numri i personave të vdekur në aksident, cilësia e personit/personave (drejtues, bashkudhëtar) dhe shkaku i aksidentit. Duke shfrytëzuar këto të dhëna mund të përcaktohen shkaqet e aksidenteve me fatalitet, duke llogaritur frekuencën e paraqitjes dhe mundësinë e ndikimeve edhe të faktorëve të jashtëm (automjet, infrastrukturë). Njohja e saktë e shkaqeve të aksidenteve të kësaj natyre na mundëson marrjen e masave preventive si dhe shtrirjen e hulumtimeve në përcaktimin e veprimeve që sjellin këto shkaqe.

2. Analiza e aksidenteve rrugore me pasoja fatale

Duke analizuar dhe krahasuar numrin e aksidenteve në Kosovë gjatë periudhës

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

kohore janar-dhjetor 2017-2018, në mënyrë të veçantë kemi analizuar dhe paraqitur në grafik aksidentet fatale të ndodhura gjatë kësaj periudhë kohore.¹

Në vazhdim, paraqiten të dhënat vijuese:

Vitet	Aksidente Fatale	Persona të vdekur
janar - dhjetor 2017	122	137
janar - dhjetor 2018	100	129

Tabela 1: Aksidentet fatale për periudhën kohore janar-dhjetor 2017-2018

Të dhënat e aksidenteve me pasoja fatale janë ndarë sipas regjioneve. Në bazë së të dhënave vërehet se numri i aksidenteve me pasoje fatale dhe persona të vdekur, ruan proporcionin sipas numrit të banorëve në ato regjione, si dhe, dendësinë e qarkullimit.

Lloji i pjesëmarrësve – persona të vdekur				Total			
Vitet	2017	2018	%	Vitet	2017	2018	%
Shofer	54	50	-7.4	E hënë	17	15	-11.7
Pasagjer	39	50	28.2	E martë	15	17	13.3
Këmbësorë	44	29	-34	E mërkurë	16	9	-43.7
Çiklistë	6	2	-66.6	E enjte	14	12	-14.2
Motoçiklist	6	8	33.3	E premtë	15	13	-13.3
Total	137	129	-18	E shtunë	22	16	-27.2
				E diel	23	18	-21.7
				Total	122	100	-18

Sipas kategorizimit të rrugës				Total			
Vitet	2017	2018	%	Vitet	2017	2018	%
Autostradë	6	3	-50	Magjistrale	47	34	-27.6
Magjistrale	47	34	-27.6	Rajonale	24	17	-29.1
Rajonale	24	17	-29.1	Qytet/Urban	22	20	-9
Qytet/Urban	22	20	-9	Fshat/rural	4	20	400
Fshat/rural	4	20	400	Lokale	17	5	-70.5
Lokale	17	5	-70.5	Hekurudhë	2	1	-50
Hekurudhë	2	1	-50	Total	122	100	-18
Total	122	100	-18				

Tabela 2: Aksidentet fatale sipas llojit të pjesëmarrësve , ditës së ngjarjes dhe llojit të rrugës

Sipas kategorisë së rrugëve ku kanë ndodhur aksidentet me fatalitet janë paraqitur të dhënat në tabelën 3. Shikuar numrin e aksidenteve dhe personave të vdekur rezulton

Tipi aksidentit		Total			Koha (ora)	Total		
Vitet	2017	2018	%	Vitet		2017	2018	%
Automjet - Këmbësorë	36	27	-25	22:00-02:00		10	17	70
Kamion – Këmbësorë	2	0	-200	02:00-06:00		11	8	-27.2
Automjet –Biçikletë	6	2	-66.6	06:00-10:00		14	6	-57.1
Automjet- Motoçikletë	3	8	166.6	10:00-14:00		31	15	-51.6
Autobus-Automjet	1	2	100	14:00-18:00		33	26	-21.2
Autobus – Këmbësorë	1	1	0	18:00-22:00		23	28	21.7
Automjet – Automjet	22	24	9	Total		122	100	-18
Automjet – Kamion	7	3	-57.1					
Vet – aksident	38	26	-31.5					
Tren-Auto/Kamion	1	1	0					
Automjet – Traktor	1	3	200					
Autobus – Automjet	1	2	100					
Tren-Këmbësor	1	0	-100					
Zinxhir (me shumë mjete)	1	1	0					
Traktor-Këmbësor	1	0	-100					
Total	122	100						

¹ Të dhënat statistikore për aksidentet e trafikut rrugor në Kosovë janë marr nga Divizionii Komunikacionit Rrugor - Zyra për Analizë dhe Statistikë

se rrugët e karakterit më të lartë (autostradë, magjistrale dhe rajonale) përbëjnë numrin më të madh – 81,11 %. Kjo shpjegohet me shpejtësinë e lejuar të lëvizjes në ato rrugë, që direkt lidhet me pasojat në rast aksidenti.

Faktori njeri (Ngasësi)	Total		
	2017	2018	%
Mos respektimi – tejkalim i shpejtësisë	31	7	-77.4
Mospërshtatje e shpejtësisë ndaj kushteve të rrugës	31	45	45.1
Ngasje nën ndikim të alkoolit	0	1	100
Tejkalim i pasigurt	6	11	83.3
Ngasje në drejtim të kundërt	1	1	0
Lëvizje mbrapa	2	0	-200
Kyçje e pasigurt	0	4	400
Humbje kontrolli / Dalje nga rruga	6	0	-600
Kthimi i pasigurt	3	6	100
Pakujdesia	29	16	-44.8
Mosrespektimi i sinjalizimit-Shenjës së trafikut	1	2	100
Ndërrim i shiritit	2	2	0
Marrja e përparësisë së kalimit	3	4	33.3
Mos mbajtja e distancës	4	0	-400
Të panjohura	3	1	-66.6
Total	122	100	-18

Tabela 3:
Aksidentet fatale sipas llojit të përfshirjes, orës së ngjarjes shkakut

Sipas përfshirjes në aksident, rastet automjet-automjet, automjet-këmbësor dhe vetaksidentime (dalje e automjetit nga rruga) përbëjnë numrin më të madh të rasteve në dy vitet e analizuara (78.68 % për vitin 2017 dhe 77% për vitin 2018).

Sipas ditëve të javës, numri më i madh i aksidenteve paraqitet ditën e shtune dhe të diele. Këto ditë i takojnë vikendit ku qarkullimi i automjeteve në distance më të largëta rritet. Kjo frekuencë e ngjarjeve me pasojë fatale në këto ditë rritet në masën 45.80%. Kjo pjesë përbëhet edhe nga ngjarjet që ndodhin në orët e vona të natës (*party, pub-e, etj*) që lidhet me konsumimin e alkoolit.

Për një njohje më të saktë të natyrës së aksidenteve me pasoja fatale, koha e ndodhjes paraqet indikatorin edhe të veprimeve dhe organizimin social të shoqërisë së vendit. Në Kosovë numri më i madh i aksidenteve me pasoja fatale në vitet 2017 dhe 2018 ka

**AKADEMIA
E SIGURISË**

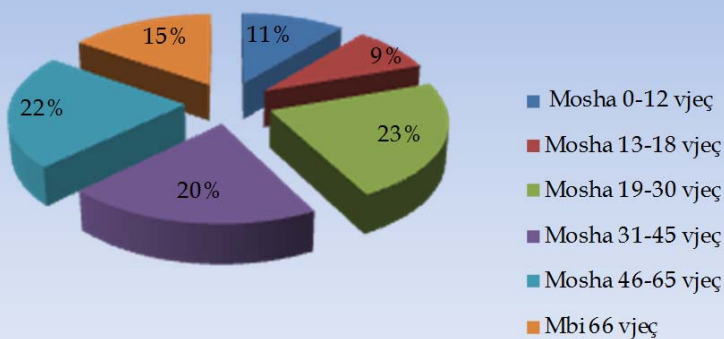
*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

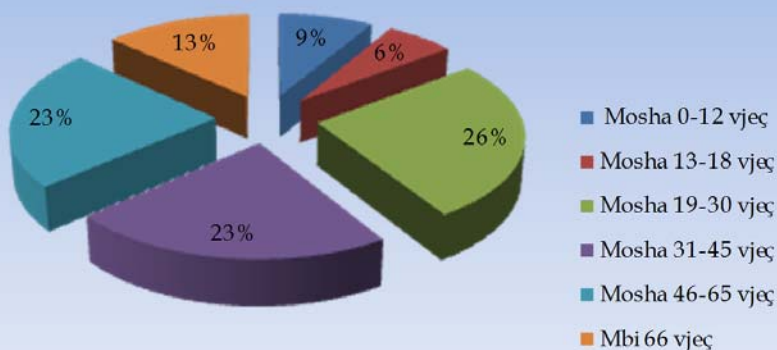
ndodhur në mes orëve 10:00-22:00. Në këtë interval kohor kanë ndodhur 71.31 % e ngjarjeve në vitin 2017. Në vitin 2018 kjo shifër është 69%. Si interval kohor është i gjatë për të nxjerrë një konkluzion (12 h), por përgjatë tij edhe në ndarje më të vogla, numri është pothuajse linear (në ndarje 4orëshe).

Struktura e shkaqeve të aksidenteve me pasoja fatale, të ndara sipas moshës së personave që kanë pësuar, moshës së drejtuesit të automjetit shkaktar, posedimit ose mosposedimit të patentës së shoferit, vjetërsia e automjeteve motorike shkaktare të aksidenteve, tipareve të rrugës ku ka ndodhur aksidenti, kushteve atmosferike në momentin e aksidentit, nacionalitetit të personave të vdekur në aksident, shkaktarëve të aksidenteve sipas gjinisë, personave të vdekur në aksidente sipas gjinisë, target e automjeteve shkaktare janë paraqitur në formë grafike për vitet 2017 dhe 2018.

Personat e vdekur, sipas moshës 2017

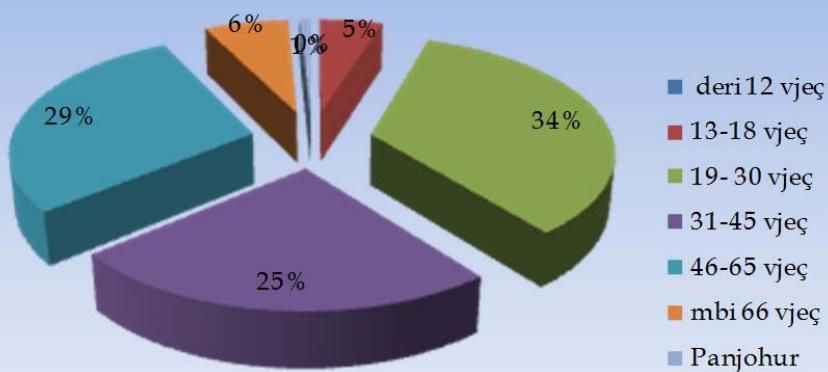


Personat e vdekur, sipas moshës 2018

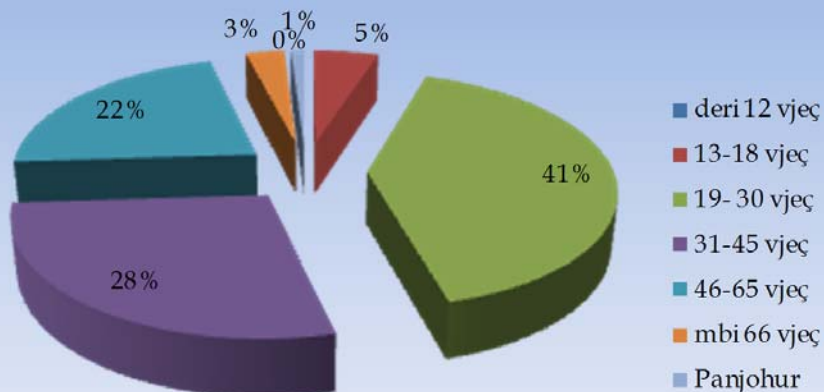


Diagrami1: Personat e vdekur në aksidente fatale sipas grup-moshës për periudhën kohore "janar - dhjetor 2017-2018"

Mosha e shkaktarëve të aksidenteve 2017



Mosha e shkaktarëve të aksidenteve 2018



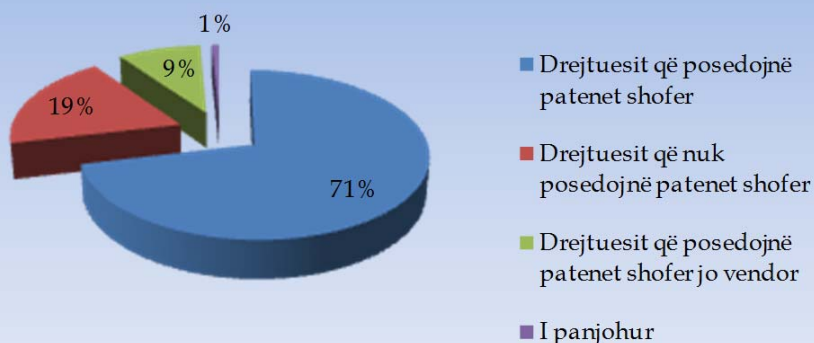
Diagrami2: Aksidentet fatale sipas grup-moshës së ngasësit (drejtuesit) për periudhën kohore "janar - dhjetor 2017-2018"

AKADEMIA
E SIGURISË

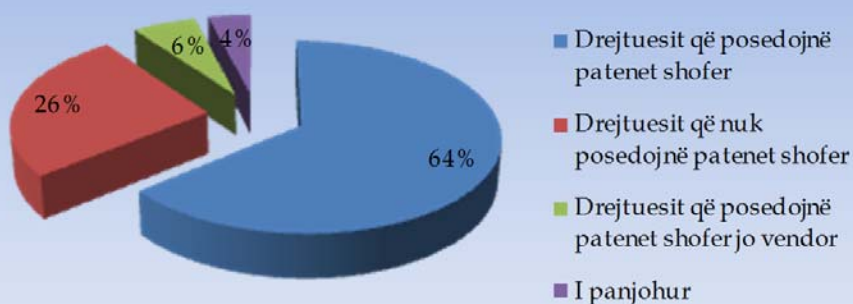
Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Drejtuesit që kanë shkaktuar aksidente fatale 2017



Drejtuesit që kanë shkaktuar aksidente fatale 2018



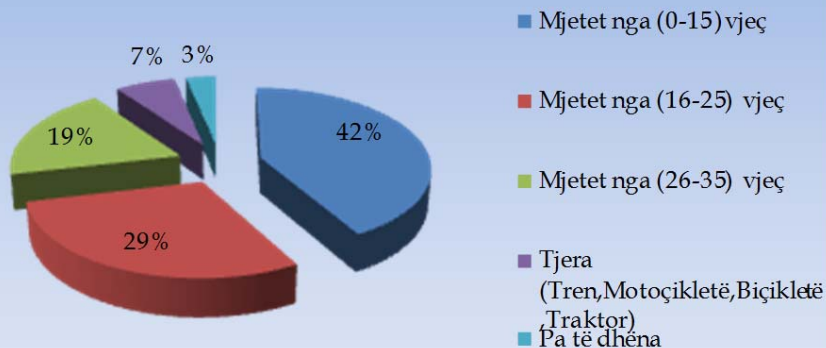
AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

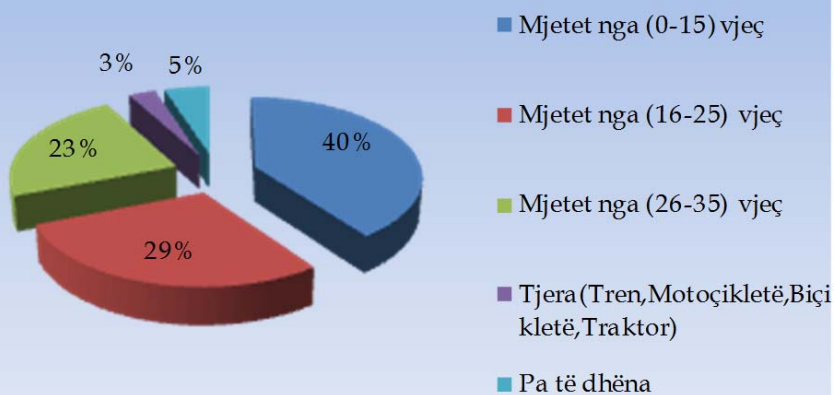
« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Diagrami3: Aksidentet fatale me drejtuesit e mjeteve motorike me apo pa patentë shoferë, si dhe me patentë shofer jo vendor për periudhën kohore "janar - dhjetor 2017-2018"

Vjetërsia e mjeteve motorike që kanë shkaktuar aksident 2017



Vjetërsia e mjeteve motorike që kanë shkaktuar aksident 2018



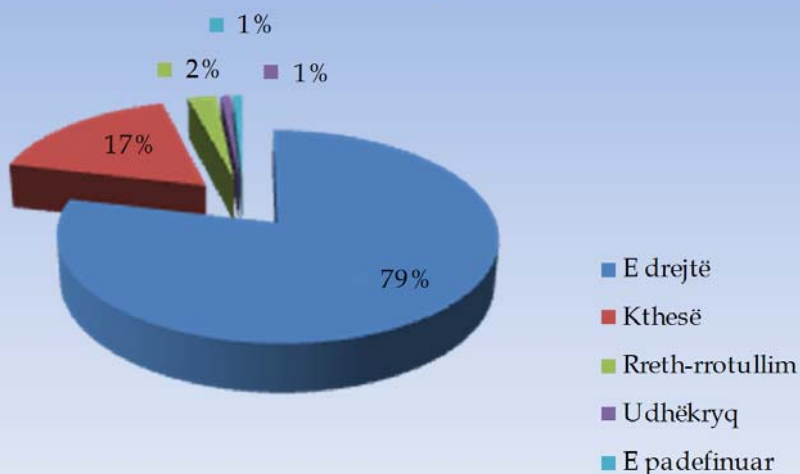
Diagrami4: Vjetërsia e mjeteve motorike të cilat kanë shkaktuar aksidente fatale për periudhën kohore "janar - dhjetor 2017-2018"

**AKADEMIA
E SIGURISË**

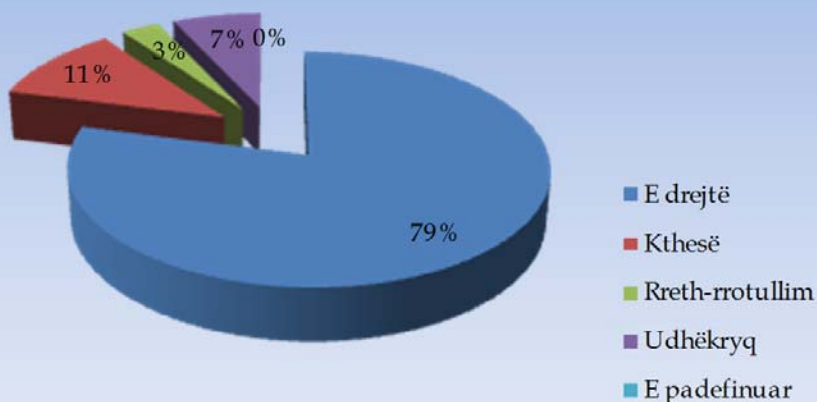
*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

**« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »**

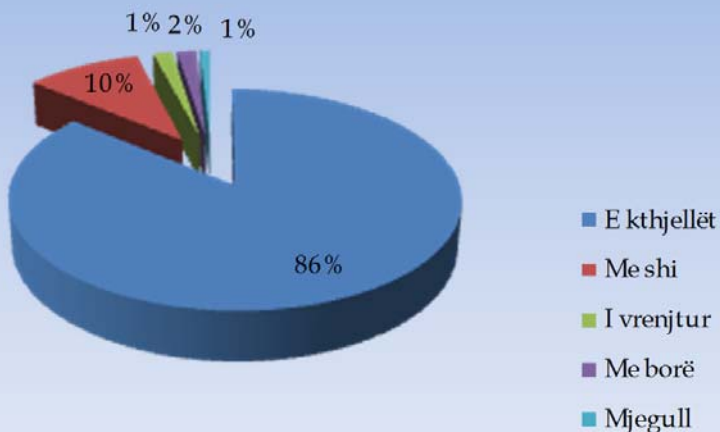
Sipas tipareve të rrugës 2017



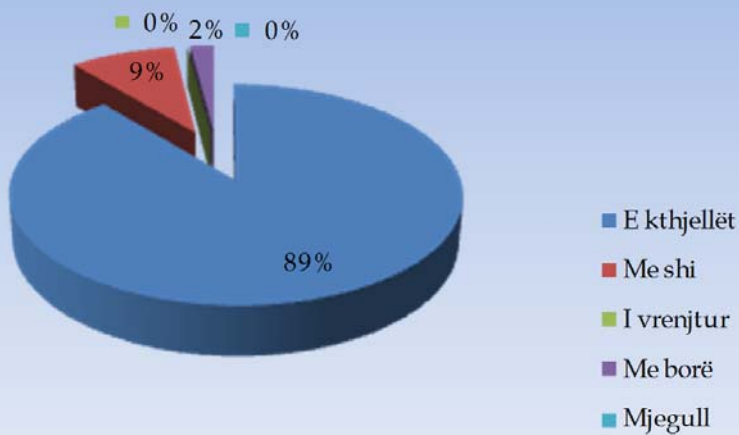
Sipas tipareve të rrugës 2018



Sipas kushteve atmosferike 2017



Sipas kushteve atmosferike 2018



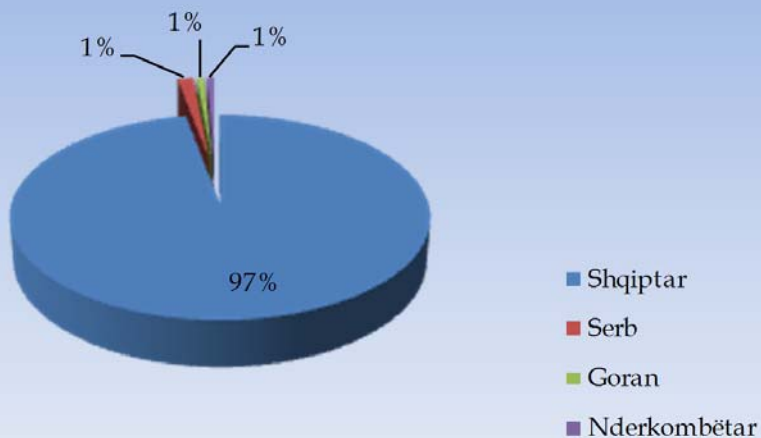
Diagrami6: Aksidentet fatale sipas kushteve atmosferike për periudhën kohore "janar – dhjetor 2017-2018"

**AKADEMIA
E SIGURISË**

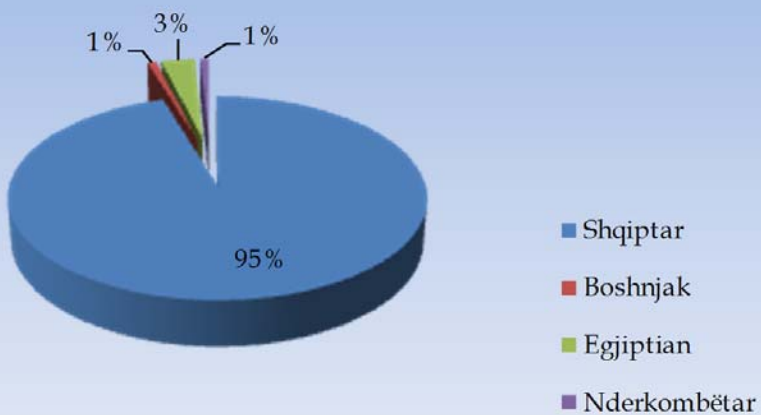
*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Personat e vdekur sipas përkatësisë etnike 2017



Personat e vdekur sipas përkatësisë etnike 2018



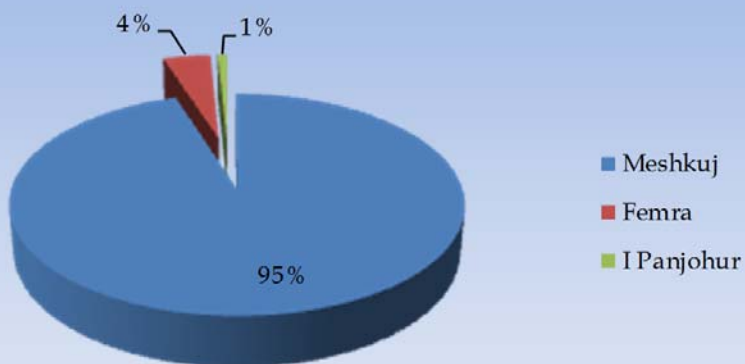
AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

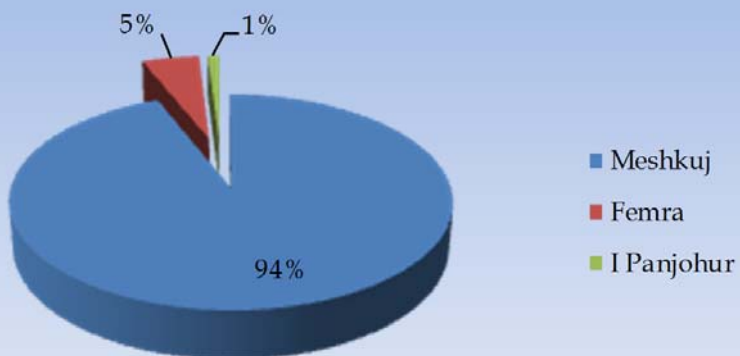
« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Diagrami 7: Personat e vdekur në aksidente fatale sipas përkatësisë etnike për periudhën kohore "Janar - dhjetor 2017-2018"

Shaktarët e aksidenteve sipas gjinisë 2017



Shaktarët e aksidenteve sipas gjinisë 2018



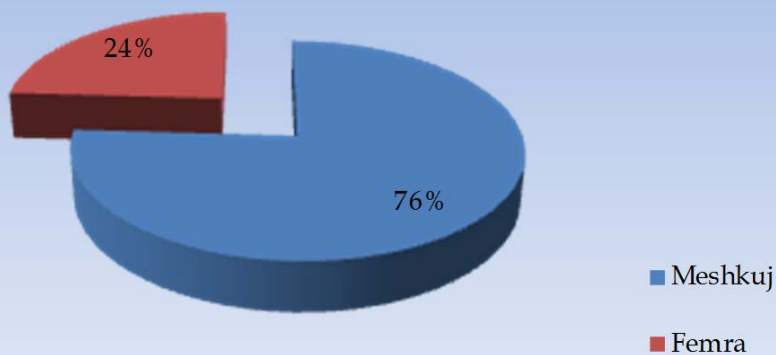
Diagrami8: Shkaktarët e aksidenteve fatale sipas gjinisë për periudhën kohore "janar - dhjetor 2017-2018"

AKADEMIA
E SIGURISË

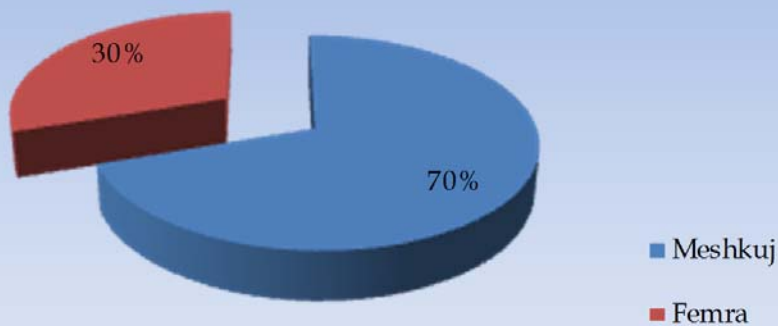
Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Gjinia e personave të vdekur 2017



Gjinia e personave të vdekur 2018



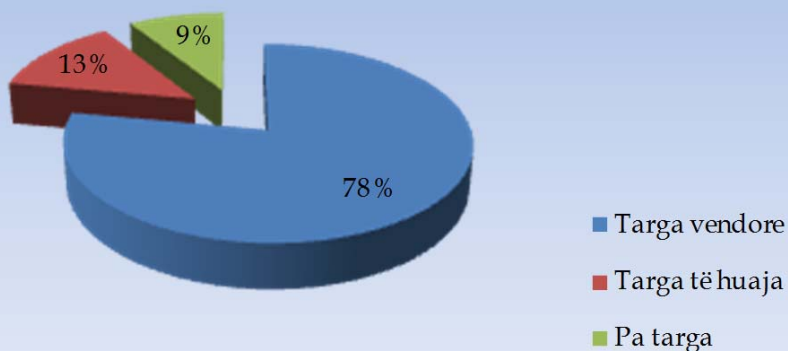
AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

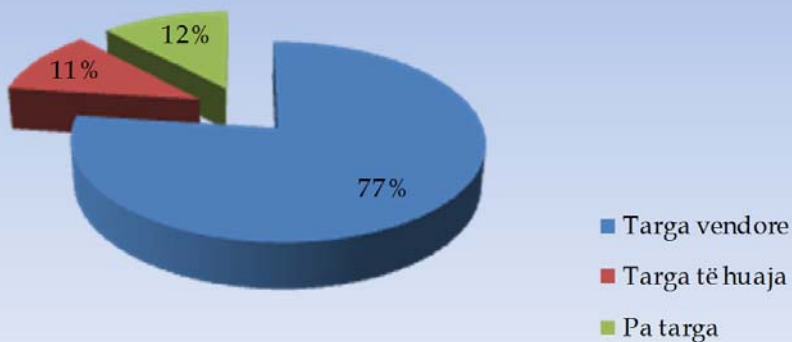
« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

**Diagrami9: Gjinia e personave të vdekur në aksidente fatale për periudhën kohore
"janar – dhjetor 2017-2018"**

Shkaktarët e aksidenteve sipas llojit të targave 2017



Shkaktarët e aksidenteve sipas llojit të targave 2018



Diagrami10: Shkaktarët e aksidenteve me targa vendore, të huaja apo pa targa për periudhën kohore "janar- dhjetor 2017-2018"

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

3. Përfundim

Siguria e trafikut rrugor është një sfidë mjaft e madhe me të cilën po ballafaqohen pothuajse të gjitha vendet e zhvilluara dhe ato në zhvillim. Kosova në këtë aspekt, renditet në një vend mesatar sa i përket numrit të aksidenteve krahasuar me infrastrukturën rrugore, numrin e mjeteve dhe me numrin e popullsisë. Mortaliteti dhe lëndimet të cilat janë rezultat i aksidenteve në trafikun rrugor janë shumë serioze duke pasur parasysh edhe shtimin e vazhdueshëm të numrit të automjeteve në përdorim në Kosovë. Për të investuar në rritjen e sigurisë rrugore në vendin tonë, shoqëria duhet gjithnjë të ketë pjesëmarrje aktive dhe është përgjegjësi e të gjithë aktorëve relevant në përmbushjen e obligimeve.

Mesatarja e fataliteteve të shkaktuara, për 1 milionë banorë si pasojë e aksidenteve gjatë vitit 2017 për të gjitha vendet e BE-së marrë bashkërisht ka qenë 50, ndërsa në Kosovë ky numër ka shkuar në 78.

Sipas statistikave të numrit të aksidenteve me pasoja fatale në trafikun rrugor, përqindja më e lartë e aksidenteve është si në vijim:

- 38.7% e personave të vdekur në aksidenteve fatale të trafikut rrugor kanë qenë shoferë, po ashtu 38.7% kanë qenë pasagjer.

- 34% e aksidenteve fatale të trafikut rrugor kanë ndodhur në rrugë nacionale (*magjistrale*).

- 27% e aksidenteve fatale të trafikut rrugor sipas tipit të aksidentit kanë qenë automjet-këmbësor.

- 18% e aksidenteve fatale të trafikut rrugor kanë ndodhur gjatë ditës së diele.

- 28% e aksidenteve fatale të trafikut rrugor kanë ndodhur në intervalin kohorë prej orës 18:00 – 22:00.

- 52% e aksidenteve fatale të trafikut rrugor kanë pasur si shkaktarë tejkalimi e shpejtësisë nga ana e shoferëve.

- 26% e personave të vdekur në aksidente fatale të trafikut rrugor janë persona të moshës prej 19-30 vjeçar.

- 95% e personave të vdekur në aksidente fatale të trafikut rrugor janë me përkatësi etnike shqiptar.

- 70% e personave të vdekur në aksidente fatale të trafikut rrugor janë të gjinisë mashkullore.

- 41% e shkaktarëve të aksidenteve fatale të trafikut rrugor janë persona të moshës prej 19-30 vjeçar.

- 94% shkaktarë në aksidente fatale të trafikut rrugor janë persona të gjinisë mashkullore.

- 64% e shkaktarëve të aksidenteve fatale të trafikut rrugor kanë poseduar patentë shofer vendor, pa patentë shofer 26%, ndërsa me patentë shofer të huaj 6%.

- 40% e mjeteve motorike të përfshirë në aksidente fatale të trafikut rrugor janë me vjetërsi prej 0-15 vite.

- 79% të aksidenteve fatale të trafikut rrugor sipas tipareve të rrugës kanë ndodhur në rrugë të drejtë.

- 89% e aksidenteve fatale të trafikut rrugor sipas kushteve klimatike kanë ndodhur në ditë të kthjellët.

Sipas paraqitjes dhe masës së ndikimit, shkaqet e aksidenteve me pasoja fatale në

Kosovë për vitin 2018 janë:

- mospërshtatja e shpejtësisë kushteve të rrugës,
- pakujdesia gjatë drejtimit të automjetit,
- tejkalimi i pasigurt me automjet,
- kthimi i pasigurt majtas,
- kyçje e pasigurt,
- mosrespektim i përparësisë së kalimit,
- mosrespektim i sinjalizimit (shenjave të trafikut),
- ndërrim i shiritit të qarkullimit,
- drejtim i automjetit nën ndikim të alkoolit,
- drejtim i automjetit në kahun e kundërt të qarkullimit,
- shkaqe të panjohura.

Referenca

Të dhënat për analizë janë marrë nga të dhënat statistikore për aksidentet e trafikut rrugor në Kosovë janë marr nga Divizioni i Komunikacionit Rrugor - Zyra për Analizë dhe Statistikë.

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Autoshkolla e Policisë së Shtetit



■ Msc. Ing. Ferhat HYSA
Akademia e Sigurisë



■ MSc. Besnik SHEHAJ
Akademia e Sigurisë

Abstrakt

Strategjia e policimit në komunitet, nga e cila udhëhiqet sot Policia e Shtetit, ka për prioritet reagimin në kohë dhe me profesionalizëm të punonjësve të policisë ndaj thirrjeve të publikut për ndihmë në rast kërcënimi, si dhe kërkesave për siguri e rend publik. Për të realizuar këtë mision, krahas forcës njerëzore, Policisë i duhet të ketë në përdorim pajisje dhe mjete teknike bashkëkohore e të specializuara për të gjitha shërbimet që ajo kryen ose ofron, ku një rol të rëndësishëm luan flota e mjeteve rrugore. Nisur nga ky këndvështrim, nëpërmjet financimeve nga buxheti i shtetit apo ndihmave nga donatorë të ndryshëm, kjo flotë është fuqizuar e modernizuar ndjeshëm ndër vite, duke krijuar një aset shumë efikas në performancën e shërbimeve të ruajtjes së rendit e parandalimit të krimit. Por, ky progres duhet të shoqërohet edhe me punonjës të aftë në përdorimin e tyre, si nga ana teknike ashtu dhe profesionale, duke hapur një fushë të re për trajnimin dhe përgatitjen e drejtuesve të mjeteve të Policisë, me objektiva për plotësimin e tre kushteve bazë, si: ligjshmëria, profesionalizmi dhe performanca. Ligjshmëria nënkupton pajisjen e drejtuesve të mjeteve rrugore të Policisë me dokumentacionin e nevojshëm ligjor, si leje drejtimi, certifikata, etj. Profesionalizmi nënkupton aftësinë e tyre që të drejtojnë në mënyrë të sigurt këto mjetet në kushte dhe rrethana që diktojnë shërbimet e Policisë. Performanca nënkupton që ato të përdoren me efektivitet në shërbimet që kryen Policia. Në funksion të plotësimit të këtyre kushteve, në Akademinë e Sigurisë është ngritur e licencuar Autoshkolla e Policisë së Shtetit, si strukturë përgjegjëse për formimin teorik dhe praktik të drejtuesve të mjeteve, fillimisht me kurset për pajisjen e motoçiklistëve me lejet e drejtimit të nevojshme për të gjitha llojet e motoçikletave në shërbim, ndërsa në të ardhmen për të gjitha llojet e tjera të automjeteve për transport dhe speciale në përdorim nga Policia e Shtetit. Kërkesat, nevojat, mundësitë dhe rrugët e realizimit të misionit të Autoshkollës së Policisë janë objekt i kumtesës tonë duke i analizuar në planin juridik, profesional dhe teknik nëpërmjet ballafaqimit të kërkesave ligjore e gjendjes reale, nivelit profesional të kërkuar me atë të konstatuar në terren, si dhe sjelljen e modeleve të policive partnere.

Fjalëkyçe:

mjete rrugore, siguri rrugore, leje drejtimi, leje drejtimi shërbimi, autoshkollë, licencë.

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

1. Hyrje

Policia e Shtetit zotëron sot një flotë mjeteve motorike të përbërë nga lloje e tipa të ndryshëm, - përfshirë dhe ato speciale, si p.sh. mjete të blinduara, operacionale, lundruese, etj., - ku 96% e tyre, sipas Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë, kategorizohen si *mjete rrugore* në funksion të shërbimeve për ruajtjen e rendit e sigurisë publike dhe parandalimin e krimit. Përdorimi i këtyre mjeteve nga punonjësit e Policisë kërkon si kusht ligjor që ata të jenë të pajisur me lejet e nevojshme për drejtimin tyre, dhe si kusht profesional të jenë të aftë t'i drejtojnë këto mjete edhe në kushtet e emergjencës, të vështirësive të terrenit, motit apo rrethanave të shërbimit, në situata specifike si patrullime, ndjekje apo veprime mbrojtëse, eskortime, shoqërime, ndalime, arrestime, kontrolle apo postblloqe, etj.

Nisur nga ky këndvështrim, lind nevoja për një fushë të re në trajnimin dhe përgatitjen e drejtuesve të mjeteve motorike të Policisë, kryesisht atyre rrugore, - ku është fokusuar ku punim, - me qëllim përmbushjen e tre objektivave kryesore, si: *ligjshmëria, profesionalizmi dhe performanca*. Ligjshmëria nënkupton pajisjen e drejtuesve të mjeteve të Policisë me dokumentacionin e nevojshëm ligjor, si *leje drejtimi, leje drejtimi shërbimi*, certifikata, etj. Profesionalizmi nënkupton aftësinë e tyre që të drejtojnë në mënyrë të sigurt mjetet rrugore në kushte dhe rrethana që diktojnë shërbimet e Policisë. Performanca nënkupton që këto mjetet të përdoren me efektivitet në shërbimet që kryen Policia.

Hapi i parë që duhet bërë në këtë drejtim është krijimi dhe funksionimi i *Autoshkollës* së Policisë së Shtetit, e cila ka për mision të përgatis e pajis drejtuesit e mjeteve rrugore

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

të Policisë me leje drejtimi në përputhje me kërkesat e Kodit Rrugor në Republikën e Shqipërisë.

Kërkesat, nevojat, mundësitë dhe rrugët e realizimit të misionit të Autoshtetës së Policisë janë objekt i këtij punimi, nëpërmjet analizës në rrafshin juridik, profesional dhe teknik duke bërë ballafaqimin e kërkesave ligjore me gjendjen reale, nivelin profesional të kërkuar me atë të konstatuar në terren, si dhe krahasimin me modelet në policitë partnere.

2. Ligjshmëria

Për të drejtuar një mjet rrugor,¹ në bazë të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë, duhet të jesh i pajisur me: *“Leje drejtimi, sipas modelit të Bashkimit Evropian, ...sipas kategorive dhe aftësive në drejtimin e mjeteve, të përcaktuara për secilën nga kategoritë: AM, A1, A2, A, B1, B, BE, C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D, DE, ndërsa, në mënyrë taksative urdhërohet: “Ndalohej drejtimi i automjeteve dhe motomjeteve pa marrë leje drejtimi, të parashikuar nga ky Kod...””*²

Nisur nga inventari i llojeve të mjeteve rrugore në flotën³ e Policisë së Shtetit, sipas kriterëve ligjore të më sipërme, kërkohet që drejtuesit e tyre të jenë të pajisur me leje drejtimi duke filluar së paku nga kategoria A2, A, B e deri në DE. Nga një studim⁴ i bërë për nevojat e planifikimit të trajnimeve në këtë fushë, rezultoi se vetëm 65 % e drejtuesve të këtyre mjeteve kanë leje drejtimi të kategorisë përkatëse, ndërsa për motoçiklistët e Policisë kjo shifër është 28.5 %.

Kërkesë tjetër e veçantë e Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë për drejtuesit e mjeteve të Policisë është se ata duhet të jenë të pajisur edhe me leje drejtimi shërbimi,⁵ kusht ky që e gjejmë të ngjashëm edhe në Kodin Rrugor të Republikës së Italisë.⁶

Ishin këto disa nga arsytet madhore që lidhshipi i Policisë miratoi në vitin 2016 krijimin e Sektorit të Trajnimit dhe Mjeteve Motorike, në përbërje të Drejtorisë së Certifikimeve dhe Shërbimeve ndaj të Tretëve në Akademinë e Sigurisë, i cili, në muajin Korrik 2018, arriti të pajiset me *licencën* e Autoshtetës⁷, në nënkategorinë VII. 3. A.⁸

Si hap i parë, kjo autoshtetë do të shërbejë në përgatitjen e pajisjen e punonjësve të Policisë me leje drejtimi përkatës për motomjete⁹, sipas raportit fuqi/peshë në kategoritë A2 dhe A, në përputhje me procedurat¹⁰ e shprehura grafikisht¹¹ si në Figura 1.

¹ Sipas përkufizimit në Kodin Rrugor të RSH, neni 46. (Kuvendi i RSH 2018)

² Po aty, neni 115, pika 1 dhe 3.

³ Sot Policia e Shtetit zotëron mjete rrugore, si: biçikleta, motoçikleta, autovetura, mikrobuse, kamionë, autobusë, autobote, blinda ose mjete të blinduara, mjete lundruese, etj.

⁴ Në zbatim të Urdhrit të drejtorit të Policisë së Shtetit Nr. 112, datë 01.02.2017, “Për grumbullimin e informacionit për krijimin e një “database” – për nevojat e Policisë së Shtetit për trajnime në fushën e “drejtimit të sigurt dhe profesional të mjeteve motorike”. (Drejtori i Policisë së Shtetit 2017)

⁵ Neni 139 i Kodit Rrugor i Republikës së Italisë. (Republika e Italisë 2019)

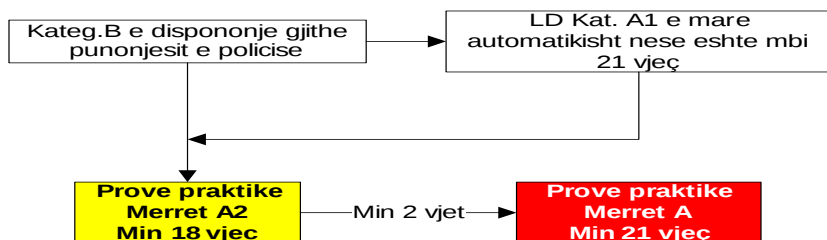
⁷ Sipas neni 121 të Kodit Rrugor dhe në përputhje me Udhëzimin e ministrit të Transportit dhe Infrastruktës nr. 682/4, datë 1.4.2016, “Për aktivitetin e autoshtetës, pajisjen e kandidatëve me leje drejtimi, kualifikimin e instruktorëve të autoshtetës dhe specialistëve të Drejtorisë së Përgjithshme të Shërbimeve të Transportit Rrugor”. (Ministri i Transportit dhe Infrastruktës 2016)

⁸ Aneksi 2 i VKM Nr. 538, datë 26.5.2009, Për licencat dhe lejet që trajtohen nga/apo nëpërmjet qendrës kombëtare të licencimit (QKL) dhe disa rregullime të tjera nënligjore të përbashkëta”. (Këshilli i Ministrave 2009)

⁹ Emërtim sipas përcaktimit në nenin 53, pika 1, germa “a”, i Kodit Rrugor.

¹⁰ Udhëzimin Nr. 682/4, datë 1.4.2016, Lidhja 1.

¹¹ Relacion për Urdhër i drejtorit të Përgjithshëm nr. 936, datë 03.10.2018 “Për funksionimin e Autoshtetës së Akademisë së Sigurisë”.



Programi dhe prova e praktikës për lejedrejtimi të kategorisë A 1, A2 dhe A
Lidhja nr. 4 e Udhezimit nr. 682/4, datë 1.4.2016 të MTI

Figura 1

Në bazë të kritereve të përcaktuara në Kodin Rrugor, në VKM Nr. 153, datë 07.04.2000 “Për miratimin e Rregullores në zbatim të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë” dhe në Udhezimin Nr. 682/4, datë 1.4.2016, e ministrit të Transportit dhe Infrastrukturës, pranimi në autoshkollë i punonjësve të Policisë për pajisjen me leje drejtimi të kategorisë A2 duhet të bëhet sipas proceseve¹² të pasqyruara në Figura 2. Ndërsa për leje drejtimi të kategorisë A, kandidati duhet t’i nënshtrohet procedurave¹³ si në Figura 3.

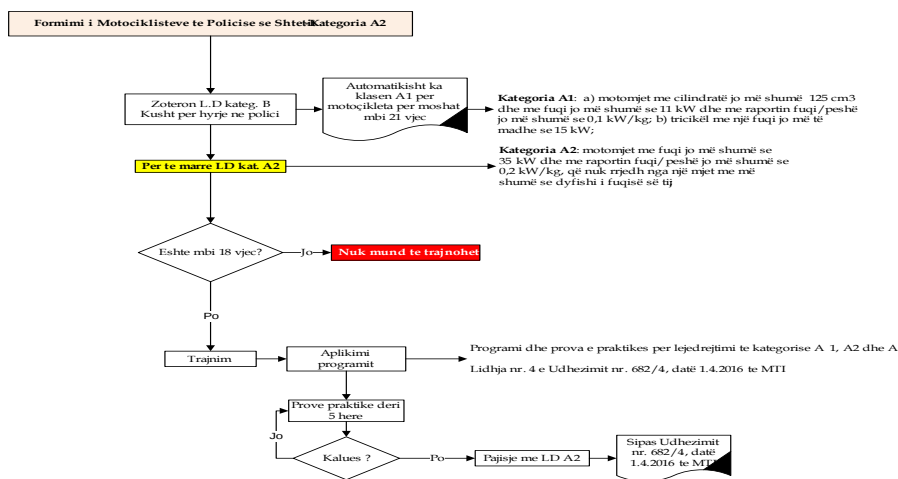


Figura 2

Fillimisht është menduar që pagesat lidhur me detyrimet për shërbimet që ofrojnë të tretët, - konkretisht Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor për komisionin e marrjes në provë dhe pajisjen me dokumentin e leje drejtimi, - të

¹² Po aty.

¹³ Po aty.

përballohen nga vetë kursantët. Ndërsa, shpenzimet për trajnimin teorik e praktik, akomodimin, ushqimin, etj. të përballohen nga buxheti i Policisë së Shtetit për Akademinë e Sigurisë.¹⁴

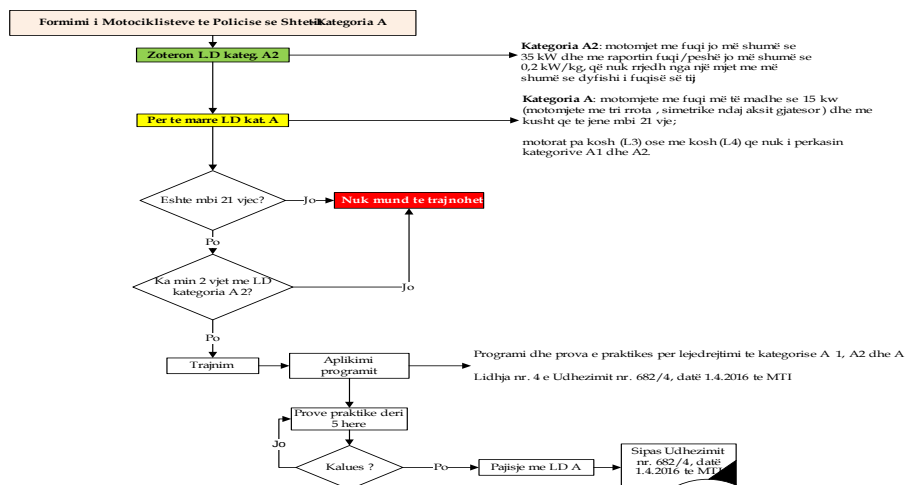


Figura 3

Në një të ardhme të afërt, me marrëveshje të përbashkët midis ministrive të Brendshme, të Financave dhe Ekonomisë si dhe asaj të Infrastrukturës dhe Energjisë, synohet që ky proces të përballohet tërësisht nga buxheti i shtetit, me argumentin se marrja e leje drejtimit, veçanërisht leje drejtimi shërbimi, nga punonjësi i Policisë së Shtetit në këto raste bëhet në funksion dhe për shkak të detyrës, pra është një lloj trajnimi profesional i detyrueshëm për nevojat të institucionit.¹⁵

Nëpërmjet funksionimit të Autoshkollës së Policisë së Shtetit, sipas kërkesave të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë krijohen këto avantazhe:

1. Vendosim mbi baza tërësisht ligjore procesin e edukimit dhe formimit të motoçiklistëve, - në një të ardhme të afërt për mjetet e tjera në përdorim, - të Policisë së Shtetit, sipas kërkesave të nenit 137 i Kodit Rrugor dhe nenit 317 i Rregullores në zbatim të Kodit Rrugor i Republikës së Shqipërisë.

2. Mundësohet përfshirja në programet e studimit të Akademisë së Sigurisë e kurrikulave për edukimin dhe trajnimin e drejtuesve profesionist të mjeteve rrugore në Policinë e Shtetit, të cilat aktualisht mungojnë, por që janë të domosdoshme, si: Motoçiklizmi, Automobilizmi, etj.

3. Shmangim situata apo precedentët, kur drejtuesit e mjeteve të Policisë janë në shkëlqje flagrante të ligjit, duke drejtuar mjete motorike pa leje drejtimi.

4. Parandalojmë kostot financiare, administrative apo penale ndaj individëve

¹⁴ Pika 2 e Urdhrit të drejtorit të Përgjithshëm nr. 936, datë 03.10.2018 "Për funksionimin e Autoshkollës së Akademisë së Sigurisë". (Drejtori i Përgjithshëm i Policisë së Shtetit 2018)

¹⁵ Në pikat 1 dhe 2 të nenit 317 të VKM 153 thuhet: "Leja e drejtimit **për shërbim** i jep të drejtë titullarit të drejtojnë motomjete, autovetura, automjete kamionë për transport të përzier, të personave dhe të sendeve, për përdorim të veçantë ose për transporte të veçanta... Mësimi teorik dhe ushtrimi i guidës dhe provimi për marrjen e lejes së drejtimit duhet të zhvillohen sipas programeve të përcaktuara në udhëzimet e ministrit të Rendi Publik." (Këshilli i Ministrave 2001)

dhe institucionit në rast aksidentesh, si pasojë e drejtimit të mjetit në mënyrë të parregullt.

5. Drejtuesit e licencuar dhe të aftësuar profesionalisht të mjeteve të Policisë, kontribuojnë në performancën e shërbimeve të saj në terren, duke rritur dukshëm efektivitetin dhe imazhin. Kjo e vërtetuar tashmë nga gjeneratat e trajnuara deri tani.

6. Ulim kostot e mirëmbajtjes së mjeteve motorike, në sajë të njohurive teknike të drejtuesve të tyre për shërbimet që duhen kryer gjatë përdorimit.

7. Dhe më kryesorja, reduktojmë në maksimum shanset për aksidente me pasoja për shëndetin dhe jetën në radhët e punonjësve të Policisë.

Në funksion dhe mbështetje të këtyre argumenteve mund të shtojmë si model krahasues faktin se një autoshkollë e tillë ekziston për institucionet e sigurisë të Republikës së Kosovës, bazuar në ligjin përkatës për patentat, ku përcaktohet: *“...Aftësim të kandidatëve nga radhët e pjesëtarëve të institucioneve të sigurisë së Kosovës kryen autoshkolla, e cila themelohet në kuadër të institucionit të sigurisë, me të drejtë aftësimi vetëm të pjesëtarëve të vet...”*.¹⁶

3. Profesionalizmi

Për të rritur profesionalizmin e drejtuesve të motoçikletave të Policisë së Shtetit, prej dy vjetësh është duke u zhvilluar trajnimi sipas Modullit teorik dhe praktik “Për drejtim të sigurt të motoçikletës”, me shtrirje 6 javë (180 orë mësimore) gjithsej, i përbërë nga 45 orë mësimore teori dhe 125 orë mësimore praktikë në autodrom¹⁷, në pistë dhe në rrugë të hapur e trafik. Ky modul është mjaft koherent, në përshtatje me Kodin Rrugor të Republikës së Shqipërisë, por edhe i krahasueshëm për nga niveli e shkalla e vështirësisë me programe të këtij lloji në vende të BE-së dhe SHBA-së (Figura 4)¹⁸. Në përfundim të këtij kursi, pas kalimit të testit me shkrim dhe provës në ushtrimet praktike, lëshohet “Certifikatë”¹⁹, e cila ju mundëson atyre të drejtojnë këto mjete.

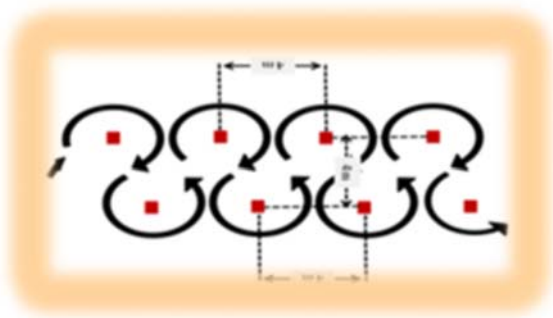


Figura 4

Deri tani këtë lloj trajnimi e kanë ndjekur 180 drejtues motoçikletash, kur nevojat janë edhe për 512 të tjerë, që aktualisht drejtojnë këto mjete, pa marrë në konsideratë

¹⁶ Ligji Nr. 05/L - 064 Për patentë shoferi, neni 4, pika 3. (Republika e Kosovës 2016)

¹⁷ Fjalori i gjuhës së sotme shqipe. (Akademia e Shkencave e RSh 2010)

¹⁸ Ushtrimi “Kthimet në konet e dyfishta”, që e gjejmë të aplikuar po thuajse në të gjitha modulet e trajnimit për drejtimin e sigurt të motoçikletës, në shkollat apo qendrat e trajnimit në Evropë apo SHBA.

¹⁹ Në fakt duhet të lëshohet leje drejtimi shërbimi, sipas Kodit Rrugor, por në kohën kur filloi ky trajnim, nuk ishte licencuar akoma Autoshkolla e Policisë.

prurjet e reja për shkak të lëvizjeve në detyrë. Duke marrë në konsideratë faktin se, për shkak të kapaciteteve të kufizuara në mjete dhe instruktorë, si dhe ndërprerjet në muajt e dimrit për shkak të motit, numri vjetor i personave të trajnuar nuk mund të jetë më shumë se 80 veta, me këto ritme do të duhen afro 7 vjet për të kompletuar këtë gjeneratë të motoçiklistëve.

Kjo situatë mund të ndryshojë për mirë duke e futur si lëndë më vete “Motoçiklizmin” në kurrikulën e Kolegjit të Lartë të Policisë ose duke shtuar kapacitete logjistike dhe njerëzore të Sektorit të Trajnimeve dhe Mjeteve Motorike. Modelet organizative në vendet e tjera janë të ndryshme, në të dyja variantet, p.sh. në disa shtete të SHBA²⁰, Itali²¹, Austri etj. ato i gjejnë në formën e shkollave ose qendrave të trajnimit të veçanta, të ngjashme me Sektorin tonë të Trajnimeve dhe Mjeteve Motorike, kurse në Gjermani, Zvicër, Finlandë, Holandë, Poloni, Belgjikë, etj., të inkorporuara në kurrikulat e shkollimit bazë të punonjësve të Policisë,²² etj., por e rëndësishme është që në përgjithësi dhe kudo trajnimi i drejtuesve të mjeteve të Policisë bëhet nëpërmjet zhvillimit të kurrikulave (lëndë mësimore) ose moduleve (program trajnimi) të veçantë dhe me financime të konsiderueshme në logjistikë e personel.

Për sa i takon trajnimeve të tjera në fushën e mjeteve rrugore është e nevojshme të hartohet kurrikula e lëndës së “Automobilizmit”, me disa objektiva kryesore, si:

- a. *siguria rrugore:*
 - edukimi rrugor,
 - inxhinierimi i trafikut,
 - zbatimi i ligjit;
- b. *ndërtimi dhe funksionimi i sistemeve përbërëse të mjeteve rrugore;*
- c. *teknikat e policimit si drejtues i këtyre mjeteve.*

Për të plotësuar ciklin e trajnimeve profesionale të drejtuesve të mjeteve motorike në Policinë e Shtetit, në perspektivë afat shkurtër, duhet të hartohet e zbatohet edhe kurrikula për “Mjetet Lundruese”, me të gjithë komponentët përbërës teorik e praktik, pasi këto mjete tashmë disponohen në sasi të konsiderueshme në shërbimet e Policisë.

Siç u trajtua në seksionin II të këtij punimi, trajnimi profesional i drejtuesve të mjeteve të Policisë së Shtetit është i lidhur edhe me plotësimin e kërkesës së nenit 137 të Kodit Rrugor, që ata të jenë të pajisur me leje drejtimi shërbimi (shih më sipër). Në fakt është kjo kërkesë ligjore që dallon një drejtues mjeti të policisë nga drejtuesit e tjerë të mjeteve në përgjithësi, pasi ata duhet të kenë aftësi të veçanta për drejtimin e sigurt të mjeteve rrugore gjatë veprimeve taktike ose operacionale të Policisë, në kushte rreziku apo emergjence. Nga ana tjetër ata duhet të jenë të aftë profesionalisht në njohjen dhe zbatimin korrekt të Kodit Rrugor si agjent konstatues dhe ndëshkues të shkeljeve nga përdoruesit e tjerë të rrugës.

4. Siguria rrugore

Në dokumentin “Strategjia Kombëtare për Sigurinë Rrugore 2011–2020”, thuhet: *“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 sesa në vendet e zhvilluara... Nga aksidentet automobilistike, gjatë 4 viteve të fundit, kanë vdekur 1342 persona dhe 5108 të tjerë janë plagosur. Vendi ynë ka humbur miliona*

²² Basic Police Motorcycle School. (Action News 2019)

euro çdo vit nëpërmjet dëmeve të pronës, shpenzimeve mjekësore dhe produktivitetin e humbur... Nëse nuk merren masat e duhura dhe lejohet vazhdimi i prirjeve të së shkuarës, numri i vdekjeve nga aksidentet do të ketë tendencë rritjeje duke filluar nga viti 2011 dhe do të jetë rreth 600 deri në vitin 2020...²³.

AKSIDENTET E NDODHURA GJATË PERIUDHËS 1992-2009

Nr.	Vitet	Aksidente	Të vdekur	Të plagosur	Të aksidentuar gjithsej
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

Tabela 1

Duket se ky apel ogurzi është marrë seriozisht nga organet shtetërore që kanë përgjegjësi institucionale e ligjore për *sigurinë rrugore*, kur nga statistikat zyrtare konstatojmë një rënie të tyre nga viti në vit, sidomos në vitet e fundit (shih Tabela 2).

Aksidentet në rrjetin rrugor,

2014-2018

Road traffic accidents,

2014-2018

Përshkrimi	2014	2015	2016	2017	2018	Description
	1,9	1,9	2,0	1,9	1,7	
Aksidente	14	92	32	78	18	Accidents
Aksidente nën veprimin e alkoolit	123	98	123	90	79	Accidents under influence of alcohol
Të aksidentuarit (vranë plagosur)	2,6	2,6	2,7	2,6	2,2	
Nga të cilët: Të vdekur	17	92	78	11	91	Casualties (killed + injured)
	264	270	269	222	213	The killed

Tabela 2

Një risi që ka ndikuar ndjeshëm në parandalimin e aksidenteve në tërësi dhe uljen e atyre me pasoja fatale, ka qenë futja e teknologjive të reja në shërbimet e Policisë për kontrollin e qarkullimit rrugor, si: kamerat e trupit, *drager*-ët (alkoolmatësit), radar-ët (pajisje për matjen e shpejtësisë në distancë) fiks apo portativë, drone-ët (mjete fluturues

AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë shkencore ndërkombëtare:

« Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri »

²³ Strategjia Kombëtare për Sigurinë Rrugore 2011 – 2020, faqe 1 – 2 dhe Tabela 1. (Këshilli i Ministrave 2011)

pa pilot), tabletet (kompjuter portativ), etj. të cilat kanë influencuar në masë të konsiderueshme që këto shërbime të jenë më profesionale, produktive dhe parandaluese, si dhe të mirëpritura nga komuniteti për shkak të transparencës, objektivitetit dhe paanshmërisë në dhënien e masave administrative. Përdorimi i këtyre mjeteve ka ndikuar gjithashtu duke rritur nivelin e besimit, imazhit dhe performancës së këtyre shërbimeve në publik, pasi ka ulur ndjeshëm veprimet korruptive nga punonjësit e Policisë, si dhe ka bërë të ndërgjegjësohen shtetasit për të mos tentuar veprime të tilla kundrejt tyre.

Identifikimi i “njollave të zeza”²⁵ në akset nacionale rrugore, bërja prezent entit pronar të rrugëve, marrja e masave shtesë me sinjalistikën e nevojshme, por mbi të gjitha vendosja e shërbimeve të qarkullimit rrugor pranë këtyre njollave kanë qenë disa nga masat më efektive për parandalimin dhe uljen e aksidenteve me pasoja fatale. Në dokumentin e Strategjisë Kombëtare të Sigurisë Rrugore theksohet: “...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...”²⁶

Ndërkohë që aplikimi i programeve të edukimit të publikut me rregullat e qarkullimit rrugor vlen për të dëshiruar, si në aspektin arsimor, institucional dhe mediatik. Ndërgjegjësimi i përdoruesve të rrugës për respektimin e vullnetshëm të rregullave në qarkullim është shumë më i efektshëm se sa veprimi administrative ndëshkues, pasi ky i fundit është i përveçëm, ndërsa edukimi masiv përfshin të gjitha kategoritë e përdoruesve të rrugës. Konstatimi jonë është se mangësitë në këtë drejtim vinë kryesisht nga neglizhenca, paafërsia, ose mungesa e vullnetit e aktorëve të përfshirë në këtë mision për të bashkëpunuar e bashkërenduar veprimtaritë apo masat e përbashkëta.

5. Përfundime

Nisur nga inventari i llojeve të mjeteve rrugore në flotën e Policisë së Shtetit, rezulton se vetëm 65 % e drejtuesve të këtyre mjeteve kanë leje drejtimi të kategorisë përkatëse, ndërsa për motoçiklistët e Policisë kjo shifër është 28.5 %.

Mungesa e aktit normativ përkatës ka çuar në moszbatimin e kërkesave të nenit 137 të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë, që kërkon pajisen me leje drejtimi shërbimi, të punonjësve të Policisë që veprojnë në fushën e kontrollit të qarkullimit rrugor.

Krijimi Autoshtetësor të Policisë është arritje e rëndësishme për përgatitjen dhe dhënien e lejeve të drejtimit për drejtuesit e motoçikletave të Policisë, por kjo veprimtari duhet të zbatohet edhe për dhënien e lejeve të drejtimit për të gjitha kategoritë e tjera të parashikuara nga Kodi Rrugor.

Mungesa e lëndëve ose moduleve të posaçme për “Motoçiklizmin” dhe “Automobilizmin” në kurrikulën e Kolegjit të Policisë, ka sjell pasoja serioze në aftësimin profesional si drejtues mjeteve rrugore dhe zbatues të Kodit Rrugor për punonjësit e Policisë, e cila kërkon kohë dhe shpenzime të mëdha financiare për t’u rikuperuar.

²⁴ Instituti i Statistikave i RSh. (Instituti i Statistikave 2018)

²⁵ Infrastruktura e dobët inxhinjerike ose jo sipas standardeve e rrugëve automobilistike.

²⁶ Strategji Kombëtare e Sigurisë Rrugore, faqe 25

Kërkesat e Strategjisë Kombëtare të Sigurisë Rrugore për fushatat edukuese ndaj publikut me rregullat e qarkullimit rrugor duket se nuk kanë gjetur zbatim sa duhet për shkak të neglizhencës, paaftësisë apo mungesës së vullnetit për të bashkëpunuar midis aktorëve të ngarkuar më këtë përgjegjësi.

Pajisja e shërbimeve të Policisë me mjete teknike bashkëkohore, krahas trajnimeve profesionale të drejtimit të mjeteve rrugore, ka ndikuar mjaftë pozitivisht në reduktimin e aksidenteve dhe shkeljeve ligjore nga përdoruesit e rrugës.

6. Rekomandime

Në kurrikulën e Kolegjit të Policisë duhet të futen sa më parë si programe ose module mësimore njohuritë për “Motoçiklizmin” dhe “Automobilizmin”, si dhe në perspektivë të afërt dhe për “Lundrimin”, pasi drejtimi i mjeteve motorike në posedim nga Policia, nuk mund të bëhet, - siç është vepruar deri tani, - me amatorizëm, por nga njerëz të përgatitur profesionalisht dhe të pajisur me dokumentacionin përkatës ligjor.

Autoshkolla e sapo krijuar e Policisë duhet të bëhet sa më shpejtë funksionale për të gjitha kategoritë e leje drejtimit për mjetet rrugore që ka në përdorim Policia e Shtetit, në mënyrë që punonjësit e saj jo vetëm të ushtrojnë në mënyrë të ligjshme drejtimin e tyre, por të kenë aftësi profesionale për drejtim të sigurt të mjetit edhe në kushtet e rrezikut apo emergjencave të shërbimeve të Policisë.

Siç parashikon Kodi Rrugor, duhet të dalë sa më parë udhëzimi i përbashkët i ministrit të Brendshëm dhe atij të Transportit e Infrastrukturës, për veprimtarinë dhe procedurat e komisioneve për dhënien e leje drejtimi shërbimi për punonjësit e Policisë, në mënyrë që sa më shpejtë të filloi përgatitja dhe pajisja e tyre me këto leje.

Futja e përshpejtuar në përdorim e mjeteve moderne të kontrollit në rrugë nga Policia, si kamerat e trupit, dragerët, radarët, tabletet, dronet, etj. duhet të shoqërohet me trajnime specifike për përdorimin e tyre, pasi sigurohet një performancë dhe imazh më i mirë për shërbimet e Policisë në publik, por njëkohësisht zgjatet jetëgjatësia e tyre nga përdorimi korrekt.

Duhet të rritet e forcohet bashkëpunimi i shërbimeve të Policisë së Shtetit në fushën e qarkullimit rrugor me institucionet përgjegjëse në drejtim të edukimit të publikut me rregullat e qarkullimit rrugor, sidomos me ato arsimore dhe mediet, të cilat përbëjnë një potencial të madh për ndërgjegjësimin e përdoruesve të rrugës në lidhje me respektimin e rregullave të qarkullimit.

Bibliography

1. Action News. *Basic Police Motorcycle School*. 2019. http://www.action.news/watch?v=82s9wA_VvNs (accessed Prill 15, 2019).
2. Akademia e Shkencave e RSh. *Fjalori i gjuhë së sotme shqipe*. Vers. on line. 2010. <http://www.fjalori.shkenca.org/> (qasja Mars 20, 2019).
3. ASAPS. *Centro Addestramento Polizia di Stato Cesena*. 2019. https://www.asaps.it/52642-da_60_anni_il_caps_a_cesena_un_centro_specializzato_per_i_poliziotti_del_futuro.html (consultato il giorno Prill 15, 2019).
4. College of Police and Security Studies, Slovenia. *EUROPEAN SYSTEMS OF POLICE EDUCATION AND TRAINING*. 1996. <https://www.ncjrs.gov/policing/eur551.htm> (accessed Prill 8, 2019).
5. Drejtori i Rektori i Akademisë së Sigurisë. *Rregullore e Brendshme për funksionimin e Autoshtollës së Akademisë së Sigurisë*. Tiranë: Akademia e Sigurisë, 2018.
6. Drejtori i Përgjithshëm i Policisë së Shtetit. *Urdhër Nr. 936, datë 03.10.2018, "Për funksionimin e Autoshtollës së Akademisë së Sigurisë"*. Tiranë: DPPSH, 2018.
7. Drejtori i Policisë së Shtetit. *Urdhër Nr. 112, datë 01.02.2017, Për grumbullimin e informacionit për krijimin e një "database" – për nevojat e Policisë së Shtetit për trajnime në fushën e "drejtimit të sigurt dhe profesional të mjeteve motorike"*. Tiranë: DPPSH, 2017.
8. Insituti i Statistikave. *Transporti dhe Aksidentet*. 2018. <http://www.instat.gov.al/al/temat/industria-tregtia-dhe-sh%3C%ABrbimet/transporti-dhe-aksidentet/#tab2> (qasja Prill 18, 2019).
9. Këshilli i Ministrave. *Strategjia Kombëtare për Sigurinë Rrugore 2011 - 2020*. Fletore Zyrtare Nr. 29. 31 Mars 2011. http://www.qbz.gov.al/botime/fletore_zyrtare/2011/PDF-2011/29-2011.pdf (qasja Mars 11, 2019).
10. —. VKM Nr. 153, datë 07.04.2000, *Për miratimin e Rregullores në zbatim të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë*. Fletore Zyrtare Nr. 11. Prill 2001. http://www.qbz.gov.al/botime/fletore_zyrtare/2001/PDF-2001/11-2001.pdf (qasja Mars 12, 2019).
11. —. VKM Nr.538, datë 26.5.2009, *PËR LICENCAT DHE LEJET QË TRAJTOHEN NGA APO NËPËRMJET QENDRËS KOMBËTARE TË LICENCIMIT (QKL) DHE DISA RREGULLIME TË TJERA NËNLIGJORE TË PËRBASHKËTA*. Qendra Kombëtare e Regjistrimit. 2009. <http://www.qkr.gov.al/media/1021/vkm.pdf> (qasja Mars 28, 2019).
12. Kuvendi i RSh. *Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë*. Vers. i përditësuar. Qendra e Botimeve Zyrtare, Tiranë. 2018. <http://www.qbz.gov.al/Kode/Kodi%20Rrugor-2018.pdf> (qasja Mars 11, 2019).
13. Ministri i Transportit dhe Infrastruktës. *Udhëzim i ministrit të Transportit dhe Infrastruktës, nr. 682/4, datë 1.4.2016, Për aktivitetin e autoshtollave, pajisjen e kandidatëve me leje drejtimi, kualifikimin e instruktorëve të autoshtollave dhe specialistëve të DPSHTRR*. Fletore Zyrtare Nr. 60. 18 Prill 2016. http://www.qbz.gov.al/botime/fletore_zyrtare/2016/PDF-2016/60-2016.pdf (qasja Mars 13, 2019).
14. Republika e Italisë. *Codice della strada (D.Lgs. n. 285/1992)*. Altalex. 10 febbraio 2019. <https://www.altalex.com/documents/codici-altalex/2014/10/22/codice-della-strada> (consultato il giorno Prill 1, 2019).
15. Republika e Kosovës. *Ligji nr. 02/L-70 P, r sigurinë në komunikacionin rrugor*. Vers. i ndryshuar. Gazeta Zyrtare 36. 25 Gusht 2008. <https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=2574> (qasja Prill 2, 2019).
16. —. *Ligji Nr. 05/L - 064 Për patentë shoferi*. Vers. i ndryshuar. Gazeta Zyrtare 17. 10 Qershor 2016. <https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=12516> (qasja Prill 2, 2019).
17. —. *Ligji Nr. 05/L-088 Për Rregullat e Trafikut Rrugor*. Gazeta Zyrtare Nr. 32. 5 Shtator 2016. <https://gzk.rks-gov.net/ActDetail.aspx?ActID=12822> (qasja Mars 20, 2019).



AKADEMIA E SIGURISË

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

**« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »**

Përgatitja e drejtuesve të mjeteve në Shqipëri në kuadër të direktivave të BE-së



■ **Msc. Ing. Shkëlqim GRUDA**
*Drejtor i Drejtorisë së Drejtuesve të Mjeteve ,
DPSHTRR*



■ **Ing. Astrit NASUFI**
*Drejtorja e Regjistrimit të Mjeteve ,
DPSHTRR*

Abstrakt

Në një hyrje të shkurtër ku flitet për ndryshimet e sistemit ekonomik mbas viteve 1990 edhe në transportin rrugor në Shqipëri, ku evidentohet se në vitin 2017 kemi një rritje me 35.7 herë të numrit të mjeteve dhe me 860 herë e numrit të autoveturave dhe me 816 herë e numrit të drejtuesve të mjeteve, si dhe për problemet që trajton Drejtoria e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor (DPSHTRR), si institucion përgjegjës për regjistrimin e mjeteve dhe pajisjen e personave me leje drejtimi e dëshmi aftësie profesionale. Në vijim trajtohen çështjet kryesore si:

a) Përgatitja e drejtuesve të mjeteve për tu pajisur me leje drejtimi bëhet në autoshkola, ku çdo vit rritet me 3-5% numri i personave të pajisur me leje drejtimi dhe vetëm në vitin 2018 janë pajisur me leje drejtimi për herë të parë 54000 vetë, ndërsa ata që kanë marrë leje drejtimi për shtesë kategorie është 10800. Në vitin 2001 kishte rreth 100 autoshkola sot numri i autoshkolave që përgatisin drejtues mjeteve është 320. Procedurat e regjistrimit të kandidatëve deri në fillim të vitit 2017 ka qenë manual, sot bëhet nëpërmjet sistemit informatik. Regjistrimi bëhet mbi bazën e "Certifikatës mjekësore" e cila plotësohet nga mjekët dhe është sipas kërkesave të Direktivës 2006/126/BE.

b) Hartimi dhe përpunimi i programeve të përgatitjes. Aktualisht programi i përgatitjes teorike është plotësisht në përputhje me kërkesat e Direktivës 2006/126/BE.

c) Kontrolli i dijes nëpërmjet programit teorik (futja e sistemeve të inteligjencës në pyetësorë) dhe praktik është sipas programit në përputhje me kërkesat e Direktivës 2006/126/BE. Testi teorik bëhet me kompjuter, provat e praktikës janë sipas kërkesave të Direktivës 2006/126/BE.

d) Procedura e shërbimeve për lëshimin e leje drejtimi, ku jepet evoluimi i DPSHTRR-së nga krijimi në nëntor të vitit 1999 deri më sot.

e) Në vazhdim bëhet një analizë e historikut të vitpasvitishtëm të llojit dhe shkaqeve të aksidenteve rrugore në vendin tonë bazuar në të dhënat e "Raporteve të Sigurisë Rrugore" për vitin 2012-2017 që monitorojnë "Planin e Veprimit për Përmirësimin e Sigurisë Rrugore" në zbatim të Strategjisë Kombëtare të Sigurisë Rrugore 2011-2020", ku nxirren shkaqet kryesore të humbjes jetëve dhe plagosjeve në rrugët shqiptare që rrjedhin kryesisht: si rezultat i tejkalimit të shpejtësisë të lejuar, drejtimit agresiv të mjetit dhe mosmbajtja e rripave të sigurimit, dhe që janë dhe objektiva të përmirësimit të procesit të mësimdhënies në autoshkola.

Fjalëkyçe:

siguri rrugore, drejtues mjeti, aksidente, aksident me humbje jete, direktivë.

1. Hyrja

Transporti, si në të gjithë botën, edhe në Shqipëri konsiderohet një faktor i rëndësishëm për zhvillimin ekonomik të vendit që shprehet edhe nga kontributi që ai jep në rritjen e GDP-së. Shqipëria është një vend në zhvillim me një ekonomi të bazuar në shërbime, ku përfshihet dhe transporti. Nga të dhënat e INSTAT ky zë është 63.5%, ndërsa sektori i bujqësisë 21.6% dhe sektori industrial 4.9%.

Krahas rolit të madh në zhvillimin ekonomik Transporti shoqërohet me “Impakte” të cilat kanë ndikim negativ në zhvillimin social ekonomik të vendit siç janë “impaktet mjedisore” dhe “aksidentet rrugore”.

Vendet në zhvillim (ku përfshihet dhe vendi ynë) humbin çdo vit nga “aksidentet me humbje jete” rreth 3% të GDP ndërkohë që për vendin tonë për vitin 2017 rritja e përgjithshme e GDP-së, sipas INSTAT ishte vetëm 3.84%.

Edhe pse ka një ulje të aksidenteve me pasojë humbjen e jetëve të njerëzve përsëri numri i personave që humbin jetën në botë është shumë i lartë (1.25 milion njerëz në vit), prandaj Organizata Ndërkombëtare e Shëndetësisë pranë OKB (HOW) e shpalli periudhën 2011-2020 “Dekadën e luftës për sigurinë rrugore botërore” dhe në këtë kuadër Komisioni Europian i BE mori iniciativën “Për një hapësirë mbarë europiane të sigurisë rrugore” në kuadër të së cilës çdo vend, dhe Shqipëria, hartuan “Planin kombëtar të sigurisë rrugore” për periudhën 2011-2020.

Në kuadër të këtij plani në punimin tonë jepen idetë tona mbi disa drejtime në lidhje me punën që kemi bërë në DPSHTRR për zbatimin e detyrave tona dhe çfarë duhet të kemi parasysh për Dekadën e tretë të Sigurisë rrugore për vitet 2021-2030.

Shqipëria në vitin 1990 kaloi nga sistem ekonomik i “centralizuar” në një sistem të ekonomisë të “tregut të lirë”. Ndryshimet e vazhdueshme pas vitit 1990 kanë sjellë

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

zhvillim në fushën e transportit rrugor (Tabela 1). Nga një vend ku ndalohej më ligj përdorimi i mjeteve private u kalua në liberalizim të plotë të sistemit të transportit që u shoqërua me një “bum” të rritjes të parkut të mjeteve në vend dhe për pasojë dhe me kërkesat për pajisje me leje drejtimi, për pasojë dhe me impaktin në rritje të aksidenteve.

Tabela 1

Të dhëna për rritjen e parkut të mjeteve në transportin rrugor në Shqipëri (IST)

Viti	2013	2014	2015	2016	2017
Numri i mjeteve të transportit rrugor të regjistruara	445956	490899	522008	563106	535570
Numri i mjeteve të transportit rrugor që kanë kryer kontroll teknik vjetor	307609	346404	376028	401499	421573

Duke bërë një krahasim të dhënash vetëm për vitet 1990 dhe 2019 konstatohet se:

- Në vitin 1990 kishim në përdorim gjithsej në gjithë vendin vetëm 15 000 mjete, prej të cilave autovetura 500, ndërsa sot numërohen rreth 536 000 mjete prej të cilave autovetura janë rreth 430000. *Rritja e numrit të mjeteve është mbi 35.7 herë ndërsa për autoveturat është 860 herë.*

- Në vitin 1990 kishim rreth 16000 persona të pajisur me leje drejtimi (por të gjithë shoferë profesionist), ndërsa sot ky numër tejkalon shifrën prej 900000, prej të cilëve rreth 700000 janë drejtues mjeti jo profesionist. *Rritja e numrit të drejtuesve të mjeteve është me 56 herë.*

Drejtorja e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor (DPSHTRR), si institucion përgjegjës për regjistrimin e mjeteve dhe pajisjen e personave me leje drejtimi e dëshmi aftësie profesionale, ka kontribuar jo vetëm në përballimin e problemeve të rritjes sasiore të volumeve të punës, por dhe në rritjen e cilësisë së përgatitjes të drejtuesve të mjeteve si dhe në kërkesat për regjistrimin e mjeteve, faktorë këta që ndikojnë ndjeshëm në rritjen e sigurisë rrugore. Duhet thënë se në vitet e fundit nga DPSHTRR-ja është punuar kryesisht duke informatizuar sistemin e shërbimeve. Objektivat e DPSHTRR-së për të ardhmen synojnë zbatimin e procedurave të shërbimit në përputhje me direktivat e BE, por gjithmonë duke pasur në konsideratë përshtatjen e tyre me nivelin e zhvillimit social ekonomik e kulturorë të vendit tonë.

2. Çështje kryesore

2.1 Përgatitja e drejtuesve të mjeteve

Në vendin tonë përgatitja e drejtuesve të mjeteve për tu pajisur me leje drejtimi bëhet në autoshkola. Numri i personave që përgatiten rritet çdo vit me 3-5%. Për vitin 2018, numri i drejtuesve të mjeteve që janë pajisur me leje drejtimi për herë të parë është 54 000 vetë, ndërsa ata që kanë marrë leje drejtimi për shtesë kategorie është 10 800. Në qoftë se në vitin 2001 kishte rreth 100 autoshkola, sot numri i autoshkolave që përgatisin drejtues mjeteve është 320. Këtu mund të përmendim informatizimin e procedurave të regjistrimit të kandidatëve i cili deri në fillim të vitit 2017 ka qenë bërë manualisht. Kjo gjë ka bërë të mundur shmangien e abuzimeve. Regjistrimi i kandidatëve për drejtues mjeti bëhet mbi bazën e Certifikatës mjekësore e cila plotësohet nga mjekët dhe është sipas kërkesave të Direktivës 2006/126/BE.

2.2 Hartimi dhe përpunimi i programeve të përgatitjes

Ndryshimi i Kodit Rrugor, në dhjetor 2014, ndryshimi i VKM nr. 153, datë 7.4.2000, në nëntor 2015 si dhe nxjerrja e udhëzimeve të ministrisë përgjegjëse për transportin në shkurt dhe prill 2016, ndryshime këto të bëra në përputhje me Direktivën 2006/126/BE, mundësuan hartimin dhe përpunimin e programeve të përgatitjes së kandidatëve për drejtues mjeti. Aktualisht programi i përgatitjes teorike është plotësisht në përputhje me kërkesat e Direktivës 2006/126/BE.

2.3 Si bëhet kontrolli i dijes nëpërmjet programit teorik (futja e sistemeve të inteligjencës në pyetësorë) dhe praktik

Përmbajtja e testit është sipas programit të përgatitjes në autoshollë, në përputhje me kërkesat e Direktivës 2006/126/BE. Testi teorik bëhet me kompjuter. Ai është i informatizuar. Përmbajtja e provës së praktikës është sipas programit të përgatitjes në autoshollë, në përputhje me kërkesat e Direktivës 2006/126/BE. Prova e praktikës bëhet nga kontrollorë (komisionerë) të cilët verifikojnë përgatitjen praktike të kandidatëve për:

- përgatitjen dhe kontrollin teknik të mjetit me qëllim sigurinë rrugore;
- manovrat e veçanta;
- sjelljen në trafik;
- drejtimin e sigurt të mjetit dhe drejtimin nga pikëpamja e energjisë (për leje drejtimi të kategorisë C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D dhe DE).

Në provat e praktikës për leje drejtimi të kategorisë B me kodin 96, BE, C1E, CE, D1E dhe DE kontrollohen dhe elementë shtesë që janë:

- kontrolli i mekanizmit bashkues, lidhjeve elektrike, të frenave;
- bashkimi dhe shpëputja e rimorkios;
- parkimi i mjetit pranë rimorkios;
- kthimi prapa në kthesë.

Mjetet autoshollë që janë njëkohësisht dhe mjete të testimit të praktikës janë në përputhje të plotë sipas kërkesave të Direktivës 2006/126/BE.

2.4 Ku kemi qenë (në 1999) dhe ku jemi sot (në 2019)

Procedura e shërbimeve për lëshimin e leje drejtimit, për lëshimin e dëshmive të aftësive profesionale, për regjistrimin e mjeteve ka filluar të zbatohet nga DPSHTRR-ja në nëntor të vitit 1999. Këto shërbime para vitit 1999 janë bërë nga Policia e Shtetit. Ky transferim shërbimesh bëri të mundur kalimin nga centralizimi në përshtatje me normat e lirisë dhe frymës Perëndimore të hyrë në Shqipëri.

Aktualisht DPSHTRR-ja, falë edhe regjistrat elektronik komunikon me palë të trea si me Drejtorinë e Përgjithshme të Policisë së Shtetit (DPPSH), me Agjencinë Kombëtare të Shërbimeve të Informacionit (AKSHI), me Drejtorinë e Përgjithshme të Gjendjes Civile (DPGJC), me Qendrën Kombëtare të Biznesit (QKB), me Qendrën e Kontrollit Teknik (QKT) etj.

Leje drejtimi në Shqipëri është dokumentuar në regjistrin elektronik kombëtar të personave të aftësuar për drejtimin e mjeteve. Gjithashtu ekzistojnë dhe dosjet fizike.

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

*« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »*

Janë minimizuar në maksimum leje drejtimi të falsifikuar. Leje drejtimi model 2005 dhe leje drejtimi aktuale, model 2017, janë me elementë sigurie. Leje drejtimi, model 2017 është me karakteristika fizike sipas standardit ISO 7810 dhe ISO 7816-1. Materiali i kartës është polikarbonat. Elementet e sigurisë plotësojnë kërkesat e Direktivës 2006/126/BE.

2.5 Analiza e historikut të vitpasvithshëm të llojit dhe shkaqeve të aksidenteve rrugore

Në Shqipëri kemi 2.88 milion banorë dhe afërsisht 536 000 mjete nga të cilat përafërsisht 430 000 mjete janë për pasagjerë. Bazuar në të dhënat e “Raporteve të Sigurisë Rrugore” për vitet 2012-2017, për monitorimin e “Planit të Veprimit për Përmirësimin e Sigurisë Rrugore” në zbatim të “Strategjisë Kombëtare të Sigurisë Rrugore 2011-2020” kemi një përmbledhje si më poshtë të historikut të aksidenteve (Tabela 2).

Të dhëna për aksidentet në Shqipëri (2012- 2017)

Treguesit	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Aksidente rrugore të regjistruara	1870	2075	1914	1992	2032	1978
Të plagosur në aksidente rrugore	2569	2798	2617	2692	2778	2389
Kanë humbur jetën në aksidente	334	295	264	270	269	222

Siç shihet edhe në vendin tone në kuadër të objektivave të përcaktuara nga plani i “Strategjisë Kombëtare të Sigurisë Rrugore” 2011-2020” numri i aksidenteve rrugore me pasojë humbje jetë njerëzish çdo vit është në rënie, por përsëri jemi larg objektivit të përgjysmimit të tyre, ku dalin detyra dhe për DPSHTRR-në për rritjen e nivelit të përgatitjes të drejtuesve të ri të mjeteve dhe ritrajnimit të drejtuesve të vjetër. Nga analiza zë për zë, e bërë nga raportet e mësipërme nxjerrim disa konkluzione praktike që duhen pasur parasysh në përgatitjen e drejtuesve të ri të mjeteve si:

- Shumë prej aksidenteve rrugorë me humbje jete janë pasojë e drejtuesve të mjeteve për arsye të “mungesës së përvojës”, të “tejkalimi i normave të shpejtësive të lejuara”, të “çekuilibrit psikik” nga përdorimi i pijeve alkoolike apo drogave ose thjesht nga “veprimeve të pamatura” si pasojë e “agresivitetit” në drejtimin e mjetit në rrugë.
- Shumica e aksidenteve rrugorë janë shkaktuar nga gabimi njerëzor. Hulumtimet kanë treguar se gabimet e drejtuesit të mjetit përbëjnë mbi 80% të së gjitha fatkeqësive dhe lëndimeve në rrugët shqiptare.

Theksojmë dhe një herë se si shkaqe kryesore të humbjes jetëve dhe plagosjeve në rrugët shqiptare vijnë si rezultat i “tejkalimit të shpejtësisë të lejuar”, “drejtimit agresiv të mjetit” “mosmbajtjes të rripave të sigurimit”, “përdorimit të alkoolit dhe drogave”, “përdorimi i telefonit celular gjatë drejtimit të mjetit” për të cilat mund të bëhet një punë shtesë si gjatë kursit teorik dhe atij praktik në autoshkola. Në vijim po japim disa informacione mbi disa nga shkaqet e përgjithshme të aksidenteve në rrugët tona.

2.6 Zakonet e këqija në drejtimin e mjetit dhe siguria në rrugë

- Disa drejtues mjeteve bëjnë veprime që mund të jenë jashtëzakonisht irrituese

dhe kërcënuese. Mbajtja jo e rregullt e krahut, disiplina e dobët e lëvizjes në korsi, veprime të pa paralajmëruar (pa ndezje sinjalesh) janë vetëm disa nga zakonet e këqija që shpesh dhe janë shumë të bezdisshme. Përveç shqetësimeve që ato shkaktojnë ndaj përdoruesve të tjerë të rrugës, këto veprime janë gjithashtu shumë të rrezikshme.

- Mbajtja jo e rregullt e krahut është një nga kundërvajtjet më të shpeshta. Disa drejtues mjetesh janë jashtëzakonisht të padurueshëm, bëjnë veprime të pamenduara, nuk mbajnë largësinë e duhur me mjetin që kanë para, dhe papritmas hyjnë në parakalim duke bërë kundërvajtje të rrezikshme.

- Disa drejtues mjetesh kërkojnë që të hapni krahun duke u kthyer në shkaktar të rrezikut. Ata qëndrojnë pas jush duke ndezur dritat e tyre në një përpjekje për t'ju parakaluar, në një kohë që nuk ka vend për tu zhvendosur djathtas. Këta lloj drejtuesish mjetesh krijojnë shqetësim për drejtuesit e tjerë njëkohësisht bëhen shkak dhe për bllokimin e trafikut. Ata nuk kanë idenë se ka një radhë të trafikut në pritje, ndoshta sepse ata janë në botën e tyre të vogël duke menduar se çfarë do të kenë për darkë. Kjo shkakton që disa individë të humbasin durimin dhe të ndërmarrin veprime kundërvajtjeje.

- Mosrespektimi i lëvizjes brenda korsisë. Disa drejtues mjetesh lëvizin në mesin e rrugës dhe nuk duan të kuptojnë se duhet të qëndrojnë në mes të vijave të bardha të korsisë.

- Sinjalet treguese. Disa drejtues mjetesh nuk e kanë idenë se çfarë janë sinjalet me drita të lehta flesh portokalli. Ata lëvizin pa menduar se çfarë tregojnë këto sinjale.

Këto janë vetëm disa nga gjërat që mund të jenë veçanërisht irrituese për drejtuesit e mjeteve.

Më poshtë janë disa bezdisje të tjera:

- kthimet e forta, sidomos në kryqëzime;
- përdorimi jo korrekt i fenerëve të largësisë dhe ato joverbues;
- hedhja e bishtave të cigareve, nga dritarja;
- lënia e trajektore kryesore ose hyrja në të vetëm në momentin e fundit;
- përdorimi i papërshtatshëm i borisë;
- njerëz të paduruar, kalojnë përpara një radhë trafiku.

Shpejtësia është faktori kryesor që kontribuon në shkaktimin e aksidenteve rrugore me humbje jetë njerëzish, në Shqipëri. Mbi 40% e goditjeve fatale janë shkaktuar nga shpejtësia e tepërt ose e papërshtatshme.

Një ndryshim vetëm prej 5 km/orë në shpejtësinë e lëvizjes mund të sjellë dallimin midis jetës dhe humbjes së saj për një këmbësor të lënduar në aksidentet rrugore, si:

- nga goditja me mjet me shpejtësi 60 km/orë, 9 nga 10 këmbësorë do të humbin jetën;

- nga goditja me mjet me shpejtësi 50 km/orë, 5 nga 10 këmbësorë do të humbin jetën;

- nga goditja me mjet me shpejtësi 30 km/orë, 1 nga 10 këmbësorë do të humb jetën.

Shpejtësia është identifikuar si një faktor kyç i rrezikut në dëmtimet e trafikut rrugor, duke ndikuar si në rrezikun e një aksidenti rrugor ashtu edhe në ashpërsinë e lëndimeve që rrjedhin nga aksidenti.

3. Qasjet kryesore për parandalimin e aksidenteve

Ekzistojnë tri qasje kryesore për parandalimin e aksidenteve.

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

- *Edukimi dhe trajnimi:*

a) edukimi i fëmijëve në shkollë nga instruktorët e trafikut rrugor dhe mësuesit e shkollave (kërkesë e Kodit Rrugor, neni 225, për të cilin duhet një *Memorandum* bashkëpunimi ndërmjet MIE&MASR& MB);

b) edukimi i adoleshentëve me parimet e drejtimit të mjetit në mënyrë të sigurt dhe me sjellje (qëndrime) jo agresive gjatë drejtimit të mjetit;

c) edukimi nëpërmjet kurseve të rifreskimit të dijeve për drejtuesit e mjeteve të moshuar për të sjellë në vend parimet e drejtimit të sigurt të mjetit dhe për të rifreskuar njohuritë e tyre mbi *Kodin Rrugor* dhe drejtuesve të mjeteve që u është hequr leje drejtimi mbas aksidenteve rrugore;

d) edukimi nëpërmjet gazetave, radiotelevizioneve dhe publicitetit tjetër, ku të sigurohet tërheqja e vëmendjes e të gjithë përdoruesve të rrugës si për rreziqet dhe për praktikatat më të mira në botë të drejtimit të mjetit në mënyrë të sigurt.

- *Forcimi:*

(a) dhe përshtatja e ligjeve të trafikut, të cilat ndikojnë për të parandaluar aksidentet;

(b) dhe përqendrimi i energjiave të *Policisë së Trafikut* në kundërvajtjet, vendndodhjet dhe kohën kur rritet frekuenca e shfaqjes të aksidenteve;

(c) dhe *testimi i kujdesshëm* të drejtuesve të mjeteve të rinj për tu siguruar që ata nuk do të jenë objekt i shkaktit të aksidenteve.

- *Inxhinjeria e transportit.*

- *Inxhinjeria e automjeteve.*

Natyrisht Shqipëria nuk prodhon automjete, por ne e dimë se inxhinjeria e projektimit të automjeteve avancohet me hapa shumë të shpejtë në drejtim të futjes të “teknologjive të reja”, që lidhen kryesisht me rritjen e sigurisë në lëvizje të automjeteve dhe uljen e pasojave të “ashpërsisë të aksidenteve” (uljen e mortalitetit dhe lëndimeve me invaliditet të rëndë), prandaj duhet të kërkojmë uljen e moshës mesatare të automjeteve, jo thjeshtë në kuadër të përmirësimit të treguesve mjedisorë, por edhe për ulje të aksidenteve me pasojë humbje jete, si një nga objektivat kryesore të Planit Kombëtar të Sigurisë Rrugore 2011-2020, pa zvogëluar vëmendjen:

(a) në përmirësimin e inspektimit e rregullt për një “kolaudim të detyrueshëm” që garanton komponentët kryesorë të “sigurisë aktive” të mjeteve, për të qenë të sigurt në lëvizjen në rrugë për një afat të përcaktuar kohor;

(b) në nxitjen e futjes të automjeteve të reja nga vende që sjellin automjete me teknologji të përmirësuar në projektim dhe prodhim të tyre për të lehtësuar vizionin (fushëpamjen) dhe kontrollin gjatë drejtimit, nga drejtuesit e tyre, për pasojë dhe zvogëlimin e gjasave të shfaqjes së aksidenteve;

(c) praninë në to të pajisjeve të sigurisë siç janë: rripat e sigurimit, pajisjet e drejtimit dhe parkimi automatik, pajisjet bllokuese kundër alkoolit, drogës dhe deri ato të vlerësimit të shkallës të lodhjes të drejtuesit gjatë drejtimit të mjetit.

- *Inxhinjeria e infrastrukturës rrugore:*

(a) projektimin e rrugëve të reja të cilat janë në thelb më të sigurta (për efekt të ndarjes të senseve të lëvizjes, eliminimin ose zvogëlimin e *pikave të konfliktit* duke kaluar nga kryqëzime në rrethrotullime dhe në mbikalime, sigurimin e korsive të gjëra dhe dukshmëri e mirë. Kalimi nga kryqëzim me katër degëzime në rrethrotullim dhe pastaj në mbikalim bën që të zvogëlohen pikat e konfliktit nga 32-8-0;

(b) përmirësimin e rrugëve ekzistuese nëpërmjet riorganizimit të shtrirjes tyre, duke përmirësuar fushëpamjen dhe eliminimin e sipërfaqeve të rrëshqitshme;

(c) rregullimin e lëvizjes së trafikut nëpërmjet instalimit të sinjalistikës të trafikut, krijimit të ishujve të trafikut, vijëzimit të rrugës dhe vendosjes të sinjalistikës rregulluese si shenja “stop” dhe “dhënie përparësie”;

(d) vendosjen e sinjalistikës sipas kërkesave të standardit me qëllim shmangien e konfuzionit për drejtuesit e mjeteve.

4. Njohja me përparësitë, objektivat dhe rekomandimet e BE për sigurinë rrugore

Duhet të kemi parasysh se po hyjmë në periudhën e dhjetëvjeçarit të tretë të mijëvjeçarit të 21 dhe të gjithë organizmat ndërkombëtare si “Organizata Ndërkombëtare e Shëndetësisë” (HOW) dhe Komisioni European (KE) i BE-së po parapërgatiten për të hyrë në “Dekadën e tretë të Sigurisë Rrugore” 2021–2030, për të cilën parashikojnë:

4.1 Përparësitë

Tani është koha që Komisioni European do të reflektojë vullnetin politik që është shprehur nga Ministri e Transportit të BE-së në “Deklaratën e Valletta” (Spanjë 2017) mbi “Sigurinë Rrugore” për ta paraqitur atë me një program të ri ambicioz afatgjatë të sigurisë rrugore. Ai do të ruajë objektivat e miratuara në Deklaratën e Valletta për të reduktuar humbjet e jetëve dhe lëndimet serioze, me 50% në periudhën 2021–2030.

Programi i ri 10-vjeçar i BE-së do të përfshijë masat prioritare për veprim dhe do të jetë si udhërrëfyes, ndaj të cilit do të matet performanca dhe ofrimi i përgjegjësisë ndaj organeve specifike. Në program do të identifikohen faktorët kryesorë për t’u siguruar që e ardhmja të bëhet realitet. Strategjia duhet të vendoset brenda kontekstit të ndryshimit të modeleve të lëvizshmërisë duke përfshirë prirjet e reja, të tilla si: “automatizimi”, rritja e “ecjes në këmbë” dhe “çiklizmit”, për shkak të promovimit të udhëtimit aktiv dhe të plakjes së popullsisë së Evropës.

Politika e sigurisë rrugore do të mbështetet nga një menaxhim efektiv institucional në mënyrë që të arrihen efekte afatgjata në nivelet e sigurisë rrugore. Do të krijohen role dhe përgjegjësi të qarta institucionale me udhëheqje të fortë politike nga “Komisioneri për Transportin”, si dhe “legjislacioni” përkatës. Në dekadën e ardhshme Komisioni European do të vazhdojë të përmbushë rolin e tij vendimtar në mbështetjen e shteteve anëtare të BE-së dhe motivimin e tyre për të bërë maksimumin në këtë fushë.

Prioritet për dekadën e ardhshme do të jetë vazhdimi i punës për zvogëlimin e rreziqeve “tradicionale” siç janë drejtimi i mjetit nën efektin e pijeve alkoolike, tejkalimi i shpejtësisë të lejuar, mos mbajtja e rripit të sigurimit dhe përballimi i sfidave të reja dhe në zhvillim të shpejtë.

Këshilli European i Sigurisë Rrugore (ETSC) si këshilltar i përhershëm i KE-s, ka identifikuar përparësitë kryesore për veprim, për tre drejtime kryesore:

- sigurinë e përdoruesve të dobët të rrugës (këmbësorë, çiklistë);
- automatizimin (përdorimin e sistemeve inteligjente të trafikut);
- zvogëlimi i të lënduarve rëndë, në rrugët e Evropës.

Një agjenci e re e transportit rrugor, në nivel BE-je, do të jetë shumë e rëndësishme për planifikimin dhe dhënien e masave të reja, si dhe sigurimin e mbikëqyrjes rregullatore të miratimit të llojit të automjeteve me synim rritjen e automatizimit.

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

4.2 Objektivat

Korniza e strategjisë së sigurisë rrugore të BE-së:

- përgatitja dhe miratimi i një programi të ri strategjik të sigurisë rrugore për BE-në duke përfshirë objektivat;
- miratimi i masave për të zvogëluar hendekun e sigurisë rrugore midis shteteve anëtare më të mira dhe më të këqija në BE, siç janë fondet e dedikuara për skemat përmirësuese të infrastrukturës;
- emërimi i një përfaqësuesi për sigurinë në rrugë, të nivelit të lartë, dhe krijimi i një *task force* për sigurinë në rrugë.

4.3. Rekomandimet kryesore

Këshilli European i Sigurisë Rrugore (ETCS) ia ka propozuar rekomandimet e tij Komisionit European (KE) i cili ia propozon Parlamentit European për ta nxjerrë si Direktiva.

- *Krijimi i një Agjencie të re Evropiane të Sigurisë Rrugore e cila do të përmbushë një numër të roleve të mëposhtme:*

- mbledhjen dhe analizimin e të dhënave të aksidenteve;
- ndihmon për të përshpejtuar zhvillimet në sigurinë rrugore;
- inkurajimin e praktikave më të mira në të gjithë BE;
- etiketimin e rrugëve të pasigurta, pajisjeve rrugore dhe automjeteve;
- identifikimi i sjelljeve të pasigurta;
- të komunikojë rezultatet për përdoruesit e rrugës në BE.
- *Për përgatitjet e drejtuesve të mjeteve.*

Të propozojë një Direktivë për të vendosur një nivel zero tolerancë, për të gjithë drejtuesit gjatë drejtimit të mjetit si:

- futja e një sistemi tolerance zero në BE-së për pije alkoolike, drogë si dhe barna psikoaktive të paligjshme;
- zbatimi i përdorimit të klasifikimit dhe etiketimit të ilaçeve që ndikojnë në aftësinë lëvizëse dhe mbështetjen e fushatave të informimit dhe të ndërgjegjësimit të profesionistëve mjekësorë.

- *Trajnimi dhe edukimi.*

- të inkurajohen të gjitha shtetet anëtare të BE-së që të ofrojnë arsimim të sigurisë rrugore që fillon në shkollë dhe që është pjesë e një vazhdimësie të të mësuarit gjatë gjithë jetës;

- zhvillimi i mjeteve të vlerësimit të BE për të projektuar, zbatuar dhe vlerësuar edukimin e trafikut dhe mobilitetit.

- *Përdoruesit e ri të rrugëve (16-25 vjeç).*

- inkurajimi i shteteve Anëtare të BE-së për të nxjerrë të rinjtë të përdorin automjete më të sigurta dhe të shfrytëzojnë teknologjitë ndihmëse;

- të shqyrtojnë më tej lidhjen midis sigurimit të bazuar në telematikë dhe drejtimit të sigurt të mjetit.

- *Rishikimi i Direktivës së BE 2006/126 mbi leje drejtimit.*

- futja e trajnimit për perceptimin e rrezikut, zgjerimi i trajnimeve formale për të treguar qëndrimin në mjet, drejtimin e tij si dhe ndikimi i përvojës së përfutur;

- zhvillimi i standardeve minimale për trajnimin e drejtuesve të mjeteve, edukimi për sigurinë në trafik dhe rezultatet e kurseve të drejtimit të mjetit në të gjithë BE.

- *Siguria në rrugë e lidhur me kohën e punës.*

Rishikimi i Rregullores 561/2006 /EC lidhur me kohët e drejtimit të mjetit dhe periudhat e pushimit:

- të punohet drejt niveleve të qëndrueshme të zbatimit të kohës së lëvizjes dhe pushimit në të gjithë BE-në;

- përkrahja e përpjekjeve për të trajtuar përdorimin e tahografëve sipas Rregullores 2014/165 duke përfshirë pajisjen e zyrtarëve të zbatimit me njohuri dhe pajisje si dhe përmirësimin e përdorimit të marrëveshjeve për ndarjen e të dhënave ndërmjet agjencive brenda Shteteve Anëtare;

- shtrirja e kuadrit ligjor aktual për trajnimin profesional të drejtuesve të mjeteve.

5. Përfundime

Kemi arritur suksese, por meqë jemi në përfundim të dhjetëvjeçarit 2011-2020 duhet të shohim çfarë shtrohet nga BE për 2021-2030 dhe si duhet të reflektojmë gjithçka që përmendëm më sipër në programet e punës tonë me qëllim që drejtuesit e mjeteve të jenë të aftë të lëvizin të sigurt në BE ku po tentojmë të anëtarësohemi si qëllim kryesor i vendit tonë.

Dhe një herë duhet të vëmë në dukje shkaqet kryesore të humbjes jetëve dhe plagosjeve në rrugët shqiptare që vijnë si rezultat:

- i tejkalimit të shpejtësisë të lejuar;
- i drejtimit agresiv të mjetit;
- i mosmbajtjes së rripave të sigurimit;
- i përdorimit të alkoolit dhe drogave;
- i përdorimit të telefonit celular,

gjatë drejtimit të mjetit, - për të cilat mund të bëhet një punë shtesë si gjatë kursit teorik edhe gjatë atij praktik në autoshkolla, duke përmirësuar programet.

Po kështu si çështje të edukimit në programet e mësimin në autoshkolla do të kemi “zakonet e këqija” në drejtimin e mjetit nga drejtuesit e mjeteve dhe që janë shkaqe kryesore të keqësimit të nivelit të sigurisë rrugore:

- Veprimet irrituese dhe kërcënuese. Mbajtja jo e rregullt e krahut, disiplina e dobët e lëvizjes në korsi, veprime të pa paralajmëruar (pa ndezje sinjalesh).

- Mbajtja jo e rregullt e krahut është një nga kundërvajtjet më të shpeshta.

- Veprime të pamenduara.

- Mos mbajtja e largësinë e duhur me mjetin që kanë para.

- Parakalime të rrezikshme.

- Disa drejtues mjetesh kërkojnë të hapin krahun në mënyrë agresive duke u kthyer në shkaktar të rrezikut:

- qëndrojnë pas jush duke ndezur dritat e tyre në një përpjekje për t’ju parakaluar, në një kohë që nuk ka vend për tu spostuar djathtas,

- krijojnë shqetësim për drejtuesit e tjerë,

- bëhen shkak për bllokimin e trafikut,

- disa individë humbasin durimin dhe ndërmarrin veprime kundërvajtjeje.

- Mosrespektimi i lëvizjes brenda korsisë.

- Disa drejtues mjetesh lëvizin në mesin e rrugës dhe nuk duan të kuptojnë se

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

duhet të qëndrojnë në mes të vijave të bardha të korsisë.

- Sinjalet treguese.
- Disa drejtues mjetesh nuk e kanë idenë se çfarë janë sinjalet me drita të lehta flesh portokalli. Ata lëvizin pa menduar se çfarë tregojnë këto sinjale.

Ndërkohë duke ju referuar “*Qasjet kryesore për parandalimin e aksidenteve*” duhet të përqendrohemi tek çështjet që lidhen me “Edukimi dhe trajnimi”:

- e) edukimi i fëmijëve në shkollë nga instruktorët e trafikut rrugor dhe mësuesit e shkollave;
- f) edukimi i adoleshentëve me parimet e drejtimit të mjetit në mënyrë të sigurt dhe me sjellje (qëndrime) jo agresive gjatë drejtimit të mjetit;
- g) edukimi nëpërmjet kurseve të rifreskimit të dijeve;
- h) edukimi nëpërmjet gazetave, radiotelevizioneve dhe publicitetit tjetër.

Një problem shumë i rëndësishëm duhet të jetë puna përgatitore që duhet të bëjmë për tu përgatitur për periudhën e tretë të “Dekadës të Sigurisë” 2021–2030 ku veçojmë *Njohja me përparësitë, objektivat dhe rekomandimet e BE për sigurinë rrugore 2021 - 2030.*

Literatura

1. Road Safety Annual Report International Transport Forum 2017 IRTAD: An International Expert Network and Database on Road Safety Data The International Traffic Safety Data and Analysis Group (IRTAD) is a permanent working group of the International Transport Forum at the OECD ISSN: 23124571 (online) <https://doi.org/10.1787/23124571>;
2. Josephine Jackisch, Dinesh Sethi, Francesco Mitis, Tomasz Szymański & Ian Arra European facts and the Global status report on road safety 2015 HOW European Region;
3. Raport i Sigurisë Rrugore për vitin 2016 Monitorimi i Planit të Veprimit për përmirësimin e sigurisë rrugore në zbatim të Strategjisë Kombëtare të Sigurisë Rrugore 2011 – 2020.

AKADEMIA E SIGURISË

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Analizë krahasuese e aksidenteve në vend për vitet 1992 - 2018



■ MSc. Ali YZEIRI

Policia e Shtetit,

Drejtoria Vendore e Policisë, Berat

Abstrakt

Një nga faktorët jetikë më të rëndësishëm për një komunitet, është siguria rrugore. Niveli i sigurisë, është një parametër përcaktues në shëndetin fizik, psikologjik dhe emocional të qytetarëve. Një mjedis i sigurt dhe një marrëdhënie e mirë mes anëtarëve, janë parametra të rëndësishëm të zhvillimit. Qarkullimi rrugor, si gjithë proceset e tjera ka ndryshuar në kohë dhe në hapësirë. Në rrjedhën e kohës ka pasur evolucion të mjeteve të qarkullimit, duke filluar nga ato më primitivet e duke vazhdua drejt më moderneve. Në hapësirë gjithashtu ka diversitet të llojeve të mjeteve që përdoren për qarkullim. Ecja është paralele, si për modernizimin e qarkullimit edhe për rrezikun që e bashkëshoqëron. Sa më të përparuara të jenë mjetet, aq më i madh është rreziku dhe aq më të mëdha duhet të jenë masat mbrojtëse. Te tre komponentët: rruga, mjeti dhe përdoruesi i mjetit, duhet të jene në parametra optimalë, sepse ndryshimi që ndodh në një nga këta tre komponentë, shkakton aksidentin rrugor. Marrja e masave të nevojshme parandaluese, kërkon kryerjen e një analize të faktorëve nxitës rastësor të aksidenteve në të gjitha aspektet e tyre.

Në ditët e sotme, nga aksidentet rrugore rreth 1.25 milionë njerëz humbin jetën çdo vit në mbarë botën dhe miliona të tjerë plagosen. Këto aksidente kanë impaktin e një epidemie vdekjeprurëse, e për këtë arsye, duhen riedukuar përdoruesit problematikë të rrugës dhe duhen informuar për edukatën rrugore gjithë të tjerët, me qëllim që, të prodhojnë mekanizma imunitarë psikologjik ndaj këtij fenomeni. Për përmirësimin e sigurisë rrugore, si një nga prioritetet kryesore, është hartuar dhe vazhdon të zbatohet një plan i plotë veprimi; "Plani Kombëtar i Sigurisë Rrugore për vitet 2011 – 2020". Është krijuar një sistem regjistrimi i aksidenteve rrugore: Sistemi SIA në DPP. Qarkullimi i mjeteve monitorohet, regjistrohen dhe përpunohen të dhëna për aksidentet dhe bëhet vlerësimi i sigurisë rrugore në vend.

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Fjalëkyçe:

siguri, aksident, përdorues rrugë, analizë.

1. Hyrje

Siguria në rrugë është një nga standartet e zhvillimit ekonomik dhe shoqëror të vendit. Ajo është përgjegjësi e të gjithëve, dhe të gjithë duhet të kontribuojnë dhe të bashkëpunojnë për të. Siguria përbën një ndër shqetësimet më të mëdha shoqërore, pasi aksidentet rrugore kanë pasoja të rënda shëndetësore dhe ekonomike. Mbas viteve 90-të, numri i automjeteve qarkulluese është rritur vazhdimisht. Në vitin 1993 numri i mjeteve në qarkullim, ka qenë 128 096 dhe në vitin 2018 numri i tyre është 578 638 mjete¹.

Rritja e volumeve në transport u shoqërua me përmirësim të rrjetit rrugor dhe qarkullimi ditor i mjeteve në kilometra pësoi rritje të mëdha. Numri i përdoruesve të rrugës të pajisur me leje drejtimi rritet nga dita në ditë, janë 634.000 shtetas të pajisur me leje drejtimi. Përshtatje me zhvillimet ka bërë edhe Kodi Rrugor, gjatë kësaj periudhe ka pësuar ndryshime në vitet 1991, 1998, 2007 dhe në vitin 2014². Ndryshimet e miratuara ashpërsojnë masat administrative ndaj drejtuesve të automjeteve që shkelin rregullat e qarkullimit. Këto ndryshime kanë patur një ndikim pozitiv në drejtim të sjelljes së përdoruesve të rrugës.

Struktura organizative e shërbimit të policisë rrugore në Policinë e Shtetit, gjatë viteve të fundit ka ndryshuar katër herë, në vitin 2010, 2012, 2013 dhe 2018, për të qenë sa më funksionale dhe për t'ju përgjigjur zhvillimit.³

¹ Statistikë e Ministrisë së transporteve.

² Kodi Rrugor 1991, 1998, 2007, 2014.

³ Zef Laska dhe të tjerë; Studim analitik mbi situatën e sigurisë rrugore.

Zhvillimi i turizmit shton dhe numrin e përdoruesve të rrugës. Numri i turistëve që vizitojnë vendin tone është në rritje. Në kohën e pikut të turizmit, Policia e Qarkullimit Rrugor bën plan masash specifik për zonat turistike.⁴

Zhvillimi i transportit rrugor përfshin edhe aspekte të konsiderueshme negative, të lidhura me aksidentet e trafikut. Ka një rritje të numrit të aksidenteve rrugore.

Në 27 vitet e fundit, në rrugët e vendit tonë kanë ndodhur 28915 aksidente, me 8180 viktima dhe 31353 persona të tjerë të lënduar që kanë mbetur të paralizuar apo invalidë për të gjithë jetën.⁵

Kostoja e një aksidenti me pasojë vdekjen në vendin tonë, mund të shkojë në shifrën 195 mijë euro, ndërsa aksidenti, i cili përfundon me plagosjen e qytetarëve llogaritet të ketë një kosto që arrin deri në 75 mijë euro, sipas një raporti të përbashkët të Bankës Botërore dhe Organizatës Botërore të Shëndetësisë.⁶ Po të llogarisim vetëm për vitin 2018, vendi ynë ka humbur afërsisht 41 535 000 Euro nga 213 persona të vrarë dhe 23 400 000 Euro për 312 persona të plagosur rëndë. Kjo humbje nga aksidentet rrugore, përllogaritet nëpërmjet dëmeve të pronës, shpenzimeve mjekësore dhe produktivitetin e humbur.

Nga kjo përllogaritje e bërë, kuptojmë se dëmet e shkaktuara nga aksidentet kanë një kosto shumë të lartë se sa masat për mbrojtjen e jetës së qytetarëve. Ligji dhe zbatimi i tij në qarkullimin rrugor, është baza e parandalimit të sjelljeve të rrezikshme të përdoruesve të rrugës. Në këtë studim trajtohen këto çështje:

- *analizë sasiore e situatës së sigurisë rrugore;*
- *shkaqet kryesore të aksidenteve;*
- *masat administrative sipas shkeljeve të rregullave të qarkullimit rrugor;*
- *përfundime.*

Identifikimi i problemeve të sigurisë rrugore është bërë nepermjet aplikimit të metodës së analizës sasiore krahasuese të të dhënave statistikore në vite. Janë shfrytëzuar statistika të marra ngaburime zyrtare, komunikata operative, analiza të punës ndër vite të Sektorit të Analizës Statistikë në Drejtorinë e Policisë Rrugore.

2. Analizë sasiore e situatës së sigurisë rrugore

Fenomeni i aksidenteve ka pësuar rritje të vazhdueshme në vijim të viteve. Analiza krahasuese e numrit të aksidenteve, numrit të së vdekurve, numrit të plagosjeve, që janë thjesht pasoja e rrezikut që karakterizon sistemin rrugor të transportit, bëhet për të vlerësuar rëndësinë e vërtetë të problemit.

2.1 Gjatë periudhës 1992 – 2000, në akset rrugore të vendit kanë ndodhur këto aksidente

⁴ DPP; Garantimi i rendit dhe sigurisë publike në zonat turistike dhe plazhe, rritjen e parametrevë të sigurisë rrugore dhe menaxhimin e hyrje/daljeve në kufi, gjatë sezonit turistik veror 2015.

⁵ Sistemi SIA në DPP.

⁶ Zef Laska dhe të tjerë: Studim analitik mbi situatën e sigurisë rrugore.

Nr.	VITI	AKSIDENTE	VDEKUR	PLAGOSUR
1	1992	574	372	449
2	1993	591	375	547
3	1994	559	421	535
4	1995	399	306	333
5	1996	381	257	258
6	1997	370	266	319
7	1998	434	308	339
8	1999	468	274	383
9	2000	429	280	336
SHUMA		4205	2859	3499

Tabela 1.1 – Aksidentet e ndodhura në vend për periudhën 1992 – 2000⁷

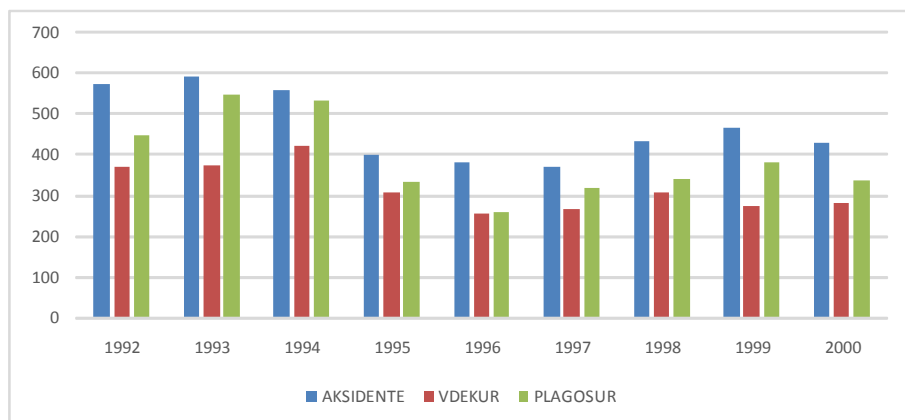


Fig. 1.1 Grafiku i aksidenteve, të vdekurve, të plagosurve; 1992–2000.

Gjatë periudhës 1992–2000, rezulton se kanë ndodhur gjithsej 4205 aksidente, kanë humbur jetën 2859 persona dhe janë plagosur rëndë 3499 persona të tjerë.

- Në vitin 1992 kanë ndodhur 574 aksidente, vrarë 372 persona, plagosur 449 persona.

- Në vitin 1993 kanë ndodhur 591 aksidente, 17 aksidente më shumë se në vitin 1992 ose 3% me shumë, vrarë 375 persona, 3 persona më shumë se në vitin 1992, ose

⁷Sistemi 'SIA' në DPP

0,1 % më shumë, plagosur 547 persona, 98 persona më shumë se në vitin 1992, ose 22 % më shumë.

- Në vitin 1994 kanë ndodhur 559 aksidente, 32 aksidente më pak se në vitin 1993 ose 5.7% më pak, vrarë 421 persona, 46 persona më shumë se në vitin 1993, ose 12.3% më shumë, plagosur 535 persona, 12 persona më pak se në vitin 1993, ose 2.2% më pak.

- Në vitin 1995 kanë ndodhur 399 aksidente, 160 aksidente më pak se në vitin 1994 ose 40% më pak, vrarë 306 persona, 115 persona më pak se në vitin 1994, ose 37.6% më pak, plagosur 333 persona, 202 persona më pak se në vitin 1994, ose 60.7 % më pak.

- Në vitin 1996 kanë ndodhur 381 aksidente, 18 aksidente më pak se në vitin 1995 ose 4.7% më pak, vrarë 257 persona, 49 persona më pak se në vitin 1995, ose 19.1 % më pak, plagosur 258 persona, 75 persona më pak se në vitin 1995, ose 29.1 % më pak.

- Në vitin 1997 kanë ndodhur 370 aksidente, 11 aksidente më pak se në vitin 1996 ose 3% më pak, vrarë 266 persona, 9 persona më shumë se në vitin 1996, ose 3.5 % më shumë, plagosur 319 persona, 61 persona më shumë se në vitin 1996, ose 23.6 % më shumë.

- Në vitin 1998 kanë ndodhur 434 aksidente, 64 aksidente më shumë se në vitin 1997 ose 17.3% më shumë, vrarë 308 persona, 42 persona më shumë se në vitin 1997, ose 15.8 % më shumë, plagosur 339 persona, 20 persona më shumë se në vitin 1997, ose 6.3 % më shumë.

- Në vitin 1999 kanë ndodhur 468 aksidente, 34 aksidente më shumë se në vitin 1998 ose 7.8% më shumë, vrarë 274 persona, 34 persona më pak se në vitin 1998, ose 12.4% më pak, plagosur 383 persona, 44 persona më shumë se në vitin 1998, ose 13% më shumë.

- Në vitin 2000 kanë ndodhur 429 aksidente, 39 aksidente më pak se në vitin 1999 ose 9.1% më pak, vrarë 280 persona, 6 persona më shumë se në vitin 1999, ose 2.2 % më shumë, plagosur 336 persona, 47 persona më pak se në vitin 1999, ose 6.3 % më pak.

Gjatë periudhës 1992–2000, numri i aksidenteve ka ardhur në rënie me 160 raste më pak, ose 40% në vitin 1994, 18 raste më pak, ose 4.7% në vitin 1996, 11 raste më pak ose 3% në vitin 1997 dhe 39 raste më pak, ose 9.1% në vitin 2000. Rritje ka pasur numri i tyre në vitin 1993 me 92 raste më shumë, ose 2.9%, në vitin 1998 me 64 raste më shumë ose 17.3% dhe në vitin 1999 me 34 raste më shumë, ose 7.8% më shumë.

Numri i të vrarëve në përgjithësi ka rritje me 3 raste ose 0.1% më shumë në vitin 1993, me 46 raste ose 12.3% më shumë në vitin 1994, me 9 raste ose 3.5% më shumë në vitin 1997, me 42 raste ose 15.8% më shumë në vitin 1998 dhe me 6 raste ose 2.2% në vitin 2000. Ulje të numrit të së vrarëve ka në vitin 1995 me 115 raste ose 37.6% më pak, në vitin 1996 me 49 raste ose 19.1% më pak dhe në vitin 1999 me 34 raste ose 12.4% më pak.

Numri i të plagosurve në vitin 1993, është rritur me 98 raste ose 21.8%, në vitin 1997 është rritur me 61 raste ose 23.6%, në vitin 1998 është rritur me 20 raste ose 6.3% dhe në vitin 1999 është rritur me 44 raste ose 13%. Ulje të numrit të të plagosurve ka në vitin 1994 me 12 raste ose 2.2% më pak, në vitin 1995 me 202 raste ose 60.7% më pak, në vitin 1996 me 75 raste ose 29.1% më pak dhe në vitin 2000 me 47 raste ose 14% më pak.

2.2 Gjatë periudhës 2001 - 2010 në akset rrugore të vendit kanë ndodhur këto aksidente

Nr.	VITI	AKSIDENTE	VDEKUR	PLAGOSUR
1	2001	400	297	250
2	2002	328	250	228
3	2003	363	267	250
4	2004	804	315	804
5	2005	850	308	875
6	2006	1018	277	1051
7	2007	1254	384	1344
8	2008	1208	303	1256
9	2009	1465	378	1455
10	2010	1564	353	1716
SHUMA		9254	3132	9229

Tabela 1.4 - Aksidentet e ndodhura në vend për periudhën 2001 - 2010 ^a

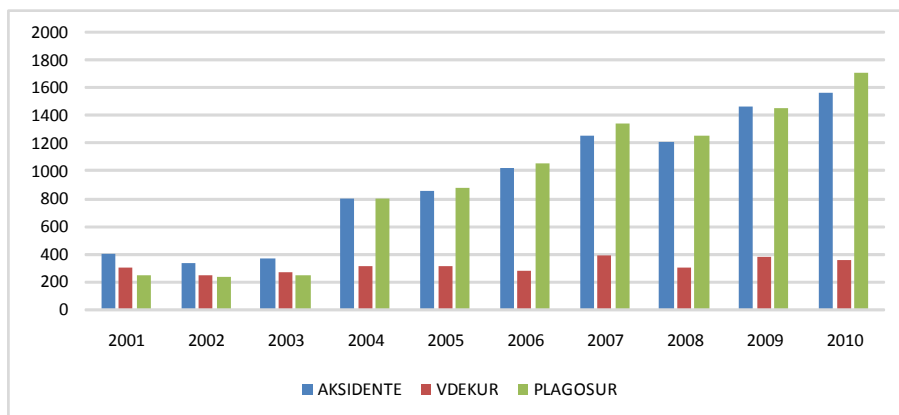


Fig. 1.2 Grafiku i aksidenteve, të vdekurve, të plagosurve; 2001- 2010

Gjatë periudhës 2001-2010 rezulton se kanë ndodhur gjithsej 9254 aksidente, kanë humbur jetën 3132 persona dhe janë plagosur rëndë 9229 persona të tjerë.

- Në vitin 2000 kanë ndodhur 429 aksidente, vrarë 280 persona, plagosur 336

^aSistemi 'SIA' në DPP

persona.

- Në vitin 2001 kanë ndodhur 400 aksidente, 29 aksidente më pak se në vitin 2000 ose 7.2% më pak, vrarë 297 persona, 17 persona më shumë se në vitin 2000 ose 6% më shumë, plagosur 250 persona, 86 persona më pak se në vitin 2000 ose 34,4% më pak.

- Në vitin 2002 kanë ndodhur 328 aksidente, 72 aksidente më pak se në vitin 2001 ose 22% më pak, vrarë 250 persona, 47 persona më pak se në vitin 2001 ose 18.8% më pak, plagosur 228 persona, 22 persona më pak se në vitin 2001 ose 9,7% më pak.

- Në vitin 2003 kanë ndodhur 363 aksidente, 35 aksidente më shumë se në vitin 2002 ose 10.7% më shumë, vrarë 267 persona, 17 persona më shumë se në vitin 2002 ose 6.8% më shumë, plagosur 250 persona, 22 persona më shumë se në vitin 2002 ose 9.7% më shumë.

- Në vitin 2004 kanë ndodhur 804 aksidente, 441 aksidente më shumë se në vitin 2003 ose 121.5% më shumë, vrarë 305 persona, 38 persona më shumë se në vitin 2003 ose 14.2% më shumë, plagosur 804 persona, 554 persona më shumë se në vitin 2003 ose 221.6% më shumë.

- Në vitin 2005 kanë ndodhur 850 aksidente, 46 aksidente më shumë se në vitin 2004 ose 5.7% më shumë, vrarë 308 persona, 7 persona më pak se në vitin 2004 ose 2.3% më pak, plagosur 875 persona, 71 persona më shumë se në vitin 2004 ose 8.8% më shumë.

- Në vitin 2006 kanë ndodhur 1018 aksidente, 168 aksidente më shumë se në vitin 2005 ose 19.8% më shumë, vrarë 277 persona, 31 persona më pak se në vitin 2005 ose 11.2% më pak, plagosur 1051 persona, 176 persona më shumë se në vitin 2005 ose 20.1% më shumë.

- Në vitin 2007 kanë ndodhur 1254 aksidente, 236 aksidente më shumë se në vitin 2006 ose 23.2% më shumë, vrarë 384 persona, 107 persona më shumë se në vitin 2006 ose 38.6% më shumë, plagosur 1344 persona, 293 persona më shumë se në vitin 2006 ose 27.9% më shumë.

- Në vitin 2008 kanë ndodhur 1208 aksidente, 46 aksidente më pak se në vitin 2007 ose 3.8% më pak, vrarë 303 persona, 81 persona më pak se në vitin 2007 ose 26.7% më pak, plagosur 1256 persona, 88 persona më pak se në vitin 2007, ose 7% më pak.

- Në vitin 2009 kanë ndodhur 1465 aksidente, 257 aksidente më shumë se në vitin 2008 ose 21.3% më shumë, vrarë 378 persona, 75 persona më shumë se në vitin 2008 ose 24.8% më shumë, plagosur 1455 persona, 199 persona më shumë se në vitin 2008 ose 15.8% më shumë.

- Në vitin 2010 kanë ndodhur 1564 aksidente, 99 aksidente më shumë se në vitin 2009 ose 6.8% më shumë, vrarë 353 persona, 25 persona më pak se në vitin 2009 ose 7.1% më pak, plagosur 1716 persona, 261 persona më shumë se në vitin 2009 ose 17.9% më shumë.

Gjatë periudhës 2000-2010 numri i aksidenteve ka pësuar rritje të madhe në vitin 2004 me 441 raste ose 121,5% më shumë, në vitin 2009 me 257 raste ose 21.3% më shumë, në vitin 2007 me 236 raste ose 23.2% më shumë, në vitin 2006 me 168 raste ose me 19.8% më shumë, në vitin 2010 me 99 raste ose me 6.8% më shumë, në vitin 2005 me 46 raste ose 5.7% më shumë, në vitin 2003 me 35 raste ose 10.7% më shumë. Ulje të numrit të aksidenteve ka në vitin 2002 me 72 raste ose 22% më pak, në vitin 2008 me 46 raste ose 3.8% më pak dhe në vitin 2001 me 29 raste ose 7.2% më pak.

Numri i të vrarëve në përgjithësi ka rritje me 107 raste ose 38.6% më shumë në vitin

2007, në vitin 2009 me 75 raste ose 24.8% më shumë, në vitin 2004 me 38 raste ose 14.2% më shumë, në vitin 2003 me 17 raste ose 6.8% më shumë dhe në vitin 2001 me 17 raste ose 6% më shumë. Ulje të numrit së të vrarëve ka në vitin 2008 me 81 raste ose 26.7% më pak, në vitin 2002 me 47 raste ose 18.8% më pak, në vitin 2006 me 31 raste ose 11.2% më pak, në vitin 2010 më 25 raste ose 7.1% më pak dhe në vitin 2005 me 7 raste ose 2.3% më pak.

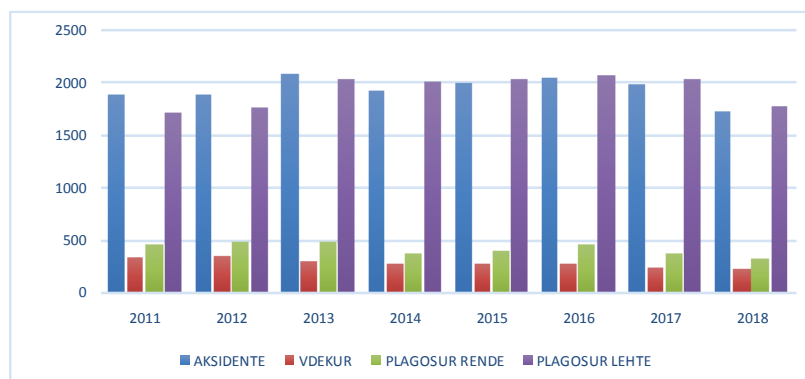
Numri i të plagosurve në vitin 2004 është rritur me 554 raste ose 221.6% më shumë, në vitin 2007 me 293 raste ose 27.9% më shumë, në vitin 2010 me 261 raste ose 17.9% më shumë, në vitin 2009 me 199 raste ose 15.8% më shumë, në vitin 2006 me 176 raste ose 20.1% më shumë, në vitin 2005 me 71 raste ose 8.8% më shumë dhe në vitin 2003 me 22 raste ose 9.7% më shumë. Ulje të numrit së të plagosurve ka në vitin 2008, me 88 raste ose 7% më pak, në vitin 2001 me 86 raste ose 34.4% më pak dhe, në vitin 2002 me 22 raste ose 9.7% më pak.

2.3 Gjatë periudhës 2011- 2018 në akset rrugore të vendit kanë ndodhur këto aksidente

Tabela 1.3 – Aksidentet e ndodhura në vend për periudhën 2011–2018 ⁹

Nr.	VITI	AKSIDENTE	VDEKUR	PLAGOSUR RENDE	PLAGOSUR LEHTE
1	2011	1876	322	448	1702
2	2012	1870	334	481	1754
3	2013	2075	295	478	2025
4	2014	1914	264	361	1996
5	2015	1992	270	383	2020
6	2016	2033	269	450	2060
7	2017	1978	222	363	2026
8	2018	1718	213	312	1766
	SHUMA	15456	2189	3276	15349

Fig. 1.3 Grafiku i aksidenteve, të vdekurve, të plagosurve; 2011-2018



⁹Sistemi 'SIA' në DPP

Gjatë periudhës 2011–2018, rezulton se kanë ndodhur gjithsej 15456 aksidente, kanë humbur jetën 2189 persona, janë plagosur rëndë 3276 persona dhe janë plagosur lehtë 15349 persona të tjerë.

- Në vitin 2010 kanë ndodhur 1564 aksidente, vrarë 353 persona, plagosur 1716.

- Në vitin 2011 kanë ndodhur 1876 aksidente, 312 aksidente më shumë se në vitin 2010 ose 29% më shumë, vrarë 322 persona, 31 persona më pak se në vitin 2010 ose 9.6 % më pak, plagosur 2150 persona, 434 persona më shumë se në vitin 2010 ose 25.3 % më shumë.

- Në vitin 2012 kanë ndodhur 1870 aksidente, 6 aksidente më pak se në vitin 2011 ose 0.3% më pak, vrarë 334 persona, 12 persona më shumë se në vitin 2011 ose 3.7% më shumë, plagosur rëndë 481 persona, 33 persona më shumë se në vitin 2011 ose 7.4% më shumë, plagosur lehtë 1754 persona, 52 persona më shumë se në vitin 2011 ose 3.1% më shumë.

-Në vitin 2013 kanë ndodhur 2075 aksidente, 205 aksidente më shumë në krahasim me vitin 2012, ose 11% më shumë, vrarë 295 persona, 39 persona më pak ose 13.2% më pak se në vitin 2012, plagosur rëndë 478 persona, 3 persona më pak se në vitin 2012 ose 0.7% më pak, plagosur lehtë 2025 persona, 271 persona më shumë se në vitin 2012 ose 15.4% më shumë.

-Në vitin 2014 kanë ndodhur 1914 aksidente, 157 aksidente më pak se në vitin 2013 ose 8.4% më pak, të vrarë 264 persona 31 ose 11.8% më pak se në vitin 2013, plagosur rëndë 361 persona, 117 persona më pak se në vitin 2013 ose 32.4% më pak, plagosur lehtë 1996 persona, 29 persona më pak se në vitin 2013 ose 1.5% më pak.

- Në vitin 2015 kanë ndodhur 1992 aksidente, 76 aksidente më shumë se në vitin 2014, ose 4% më shumë, të vrarë 270 persona, 6 persona ose 2.3% më shumë se në vitin 2014, plagosur rëndë 383 persona, 22 persona më shumë se në vitin 2014 ose 6.1% më shumë, plagosur lehtë 2020 persona, 24 persona më shumë se në vitin 2014 ose 1.2.% më shumë.

-Në vitin 2016 kanë ndodhur 2033 aksidente, 41 aksidente më shumë se në vitin 2015 ose 2% më shumë, të vrarë 269 persona, 1 person ose 0.4% më pak se në vitin 2015, plagosur rëndë 450 persona, 67 persona më shumë se në vitin 2015 ose 17.5% më shumë, plagosur lehtë 2060 persona, 40 persona më shumë se në vitin 2015 ose 2% më shumë.

- Në vitin 2017 kanë ndodhur 1978 aksidente, 55 aksidente më pak se në vitin 2016 ose 2.8% më pak, të vrarë 222 persona, 47 persona ose 21.2% më pak se në vitin 2016, plagosur rëndë 363 persona, 87 persona më pak se në vitin 2016 ose 24% më pak, plagosur lehtë 2026 persona, 34 persona më pak se në vitin 2016 ose 1.7% më pak.

-Në vitin 2018 kanë ndodhur 1718 aksidente, 260 aksidente më pak se në vitin 2017 ose 15.1% më pak, të vrarë 213 persona, 9 persona ose 4.2% më pak se në vitin 2017, plagosur rëndë 312 persona, 51 persona më pak se në vitin 2017, ose 16.3% më pak, plagosur lehtë 1766 persona, 260 persona më pak se në vitin 2017, ose 14.7 % më pak.

Gjatë periudhës 2011 – 2018, numri i aksidenteve ka pësuar rritje në vitin 2011 me 312 raste ose 20% më shumë, në vitin 2013 me 205 raste ose 11% më shumë, në vitin 2015 me 76 raste ose 4% më shumë, në vitin 2016 me 41 raste ose me 2% më shumë. Ulje të madhe numrit të aksidenteve ka në vitin 2018 me 260 raste ose 15.1% më pak, në vitin 2014 me 157 raste ose 8.4% më pak, në vitin 2017 me 55 raste ose 2.8% më pak dhe në vitin 2012 me 6 raste ose 0.3% më pak.

Numri i të vrarëve ka rritje me 12 raste ose 3.7% më shumë në vitin 2012, në vitin 2015 me 6 raste ose 2.3% më shumë. Ulje të numrit së të vrarëve ka në vitin 2017 me

47 raste ose 21.2% më pak, në vitin 2013 me 39 raste ose 13.2 me pak, në vitin 2014 me 31 raste ose 11.7% me pak, në vitin 2011 me 31 raste ose 9.6% me pak, në vitin 2018 me 9 raste ose 4.2% me pak dhe në vitin 2016 me 1 rast ose 0.4% më pak.

Numri i të plagosurve rëndë në vitin 2011 është rritur me 434 raste ose 25.3% më shumë, në vitin 2016 me 67 raste ose 17.5% më shumë, në vitin 2012 me 33 raste ose 7.4% më shumë, në vitin 2015 me 22 raste ose 6.1% më shumë. Ulje të numrit së të plagosurve ka në vitin 2014 me 117 raste ose 32.4% më pak, në vitin 2017 më 87 raste ose 24% më pak, në vitin 2018 me 51 raste ose 16.3% më pak dhe në vitin 2013 me 3 raste ose 0.6% më pak.

Numri i të plagosurve lehtë në vitin 2013 është rritur me 271 raste ose 15.5% më shumë, në vitin 2016 me 40 raste ose 2% më shumë, në vitin 2012 me 52 raste ose 3.1% më shumë dhe në vitin 2015 me 24 raste ose 1.2% më shumë. Ulje të numrit së të plagosurve ka në vitin 2018 me 260 raste ose 14.7% më pak, në vitin 2017 me 34 raste ose 1.7% më pak dhe në vitin 2014 me 29 raste ose 1.5% më pak.

3. Shkaqet kryesore të aksidenteve

Për të bërë një prognozë të ecurisë së sigurisë rrugore duhet analizuar situata aktuale e aksidenteve rrugore dhe e shkeljeve të rregullave të qarkullimit rrugor nga qytetet.

Tabela 2.1 – Shkaqet e aksidenteve për vitin 2018.¹⁰

Nr.	Përshkrimi	Nr. Aksidenteve	Mjete përfshirë		Vrarë		Plagosur rëndë		Plagosur lehtë	
			Të Siguruar	Të Pasiguruar	Meshkuj	Femra	Meshkuj	Femra	Meshkuj	Femra
a	b	c	d	e	f	g	h	i	j	k
	TOTALI AKSIDENTE	1718	1965	260	172	41	225	87	1150	616
1	Sjellja e Përdoruesit të Rrugës	1,718	1,965	260	172	41	225	87	1,150	616
a)	Sjellja e Drejtuesit të Mjetit	1,369	1,664	241	131	30	186	61	1,022	495
	Afrim i pakujdesshëm (përballë)	92	139	21	11	5	15	4	74	46
	Frenim i papritur	24	30	5	1	0	2	3	13	10
	Injoron shenjat (sinjalistikën) e trafikut	49	68	11	2	3	2	3	34	15
	Lëvizje e pakujdesshme pas (indietro)	2	2	0	0	0	0	0	2	0
	Mosmbajtje krahu (Poz. qark. në karrexh.)	11	13	4	1	1	2	0	10	5
	Mosrespektimi i nomave të shpejtësisë	194	223	23	38	6	32	17	142	78
	Ndalim jo korrekt/parkim	6	4	2	0	0	0	0	6	0
	Ndryshim i papritur i drejtimit	240	281	50	19	4	34	7	203	77
	Nuk i ka ndaluar sinjalit "STOP"	12	22	1	0	0	1	0	8	6
	Nuk jep rrugë (përparësi)	188	211	31	8	0	17	8	142	59
	Parakalim i pakujdesshëm	80	121	12	9	5	18	5	65	33
	Përdorim pije alkoolike/lëndë drog. etj.	79	107	10	3	0	7	4	78	27
	Tjetër	392	443	71	39	6	56	10	245	139
b)	Sjellja e Këmbësorëve	349	301	19	41	11	39	26	128	121
	Kalim rrugë pa kujdes	227	197	7	25	9	24	17	75	87
	Kalim këmbësorësh (vijat e bardha)	13	12	1	1	0	0	2	6	4
	Tjetër	109	92	11	15	2	15	7	47	30

¹⁰Sistemi 'SIA' në DPP

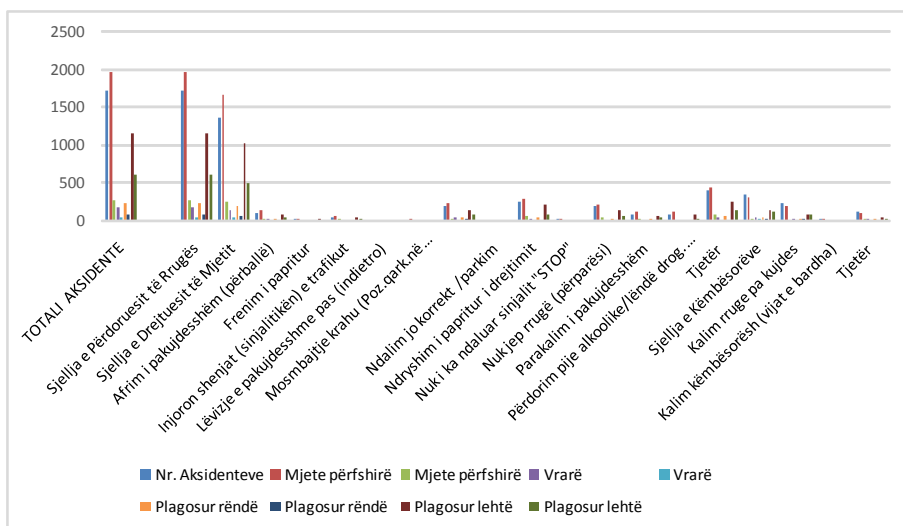


Fig. 2.1 - Grafiku i shkaqeve të aksidenteve, të vvarëve, të plagosurve; 2018

Nga sjellja e përdoruesit të rrugës janë shkaktuar 1 718 aksidente nga të cilat; për sjelljen e drejtuesit të mjeteve 1 369 ose 79.7% të aksidenteve dhe për sjelljen e këmbësorëve 349 ose 20.3% të aksidenteve.

Shkaqet kryesore të aksidenteve që kanë sjellë më shumë pasoja janë: për ndryshim të papritur të drejtimit kanë ndodhur 240 raste ose 14% të aksidenteve, kalim rrugë pa kujdes 227 raste ose 13.2%, mosrespektimi i normave të shpejtësisë 194 raste ose 11.3%, për mosdhënie përparësie në rrugë 188 raste ose 11%, afrim i pakujdesshëm përballë 92 raste ose 5.4%, për parakalim të pakujdesshëm 80 raste ose 4.6%, përdorim pijesh alkoolike dhe lëndëve droguese 79 raste ose 4.6%, për injorim të shenjave (sinjalitike) të trafikut 49 raste ose 2.8%, për frenim të papritur 24 raste, për kalim këmbësorësh (vijat e bardha) 13 raste ose 0.8%, nuk i kanë ndaluar sinjalit "stop" 12 raste ose 0.7%, për mosmbajtje krahu 11 raste ose 0.6%, ndalim jo korrekt ose parkim 6 raste ose 0.3% dhe për lëvizje të pakujdesshme pas indietro 2 raste 0.1%.

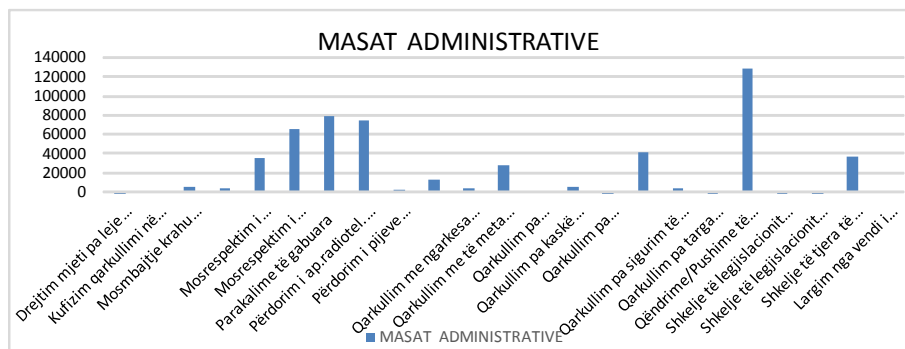
Duke analizuar shkaqet kryesore të aksidenteve, kupton se arsyeja kryesore e ndodhjes së tyre është niveli i ulët i edukatës rrugore dhe në 4.6% të raste është përdorimi i pijeve alkoolike dhe lëndëve droguese.

4. Masat administrative sipas shkeljeve të rregullave të qarkullimit rrugor.

Tabela 3.1 – Masat administrative te marra gjate te vitit 2018 ¹¹

Nr.	LLOJI I KUNDËRVAJTJES	MASAT ADMINISTRATIVE
1	Drejtim mjeti pa leje drejtimi	328
2	Kufizim qarkullimi në autostrada/inter.kryesore	991
3	Mosmbajtje krahu (Poz.qarkullim ne karrexhatë)	5,327
4	Largësia e sigurisë ndërmjet mjeteve	4,782
5	Mosrespektim i normave të shpejtësisë	35,229
6	Mosrespektim i sinjalizimeve rrugore	64,928
7	Parakalime të gabuara	79,571
8	Përdorim i ap.radiotel. gjatë drejtimit të mjetit	75,064
9	Përdorim i pijeve alkoolike, lëndëve droguese etj	3,330
10	Përdorim jo i drejte i dritave	13,525
11	Qarkullim me ngarkesa apo kushte jonormale	4,008
12	Qarkullim me të meta teknike	27,795
13	Qarkullim pa dokumentacion të nevojshëm	2,028
14	Qarkullim pa kaskë mbrojtëse	6,231
15	Qarkullim pa regjistruar të shpejtësisë dhe kohës	93
16	Qarkullim pa rrip sigurimi/sisteme fiksimi	41,485
17	Qarkullim pa sigurim të detyrueshëm	4,699
18	Qarkullim pa targa regjistrimi/shenja identifikimi	599
19	Qëndrime/Pushime të ndaluara	128,099
20	Shkelje të legjislacionit nga biçikletat dhe karrocet	57
21	Shkelje të legjislacionit nga këmbësoret	23
22	Shkelje të tjera të rregullave të qarkullimit	37,253
23	Largim nga vendi i aksidentit	1,113
TOTALI		536,558

Fig. 3.1 Grafiku i masave administrative; 2018



AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

¹¹Sistemi 'SIA' në DPP

Gjatë vitit 2018 janë vendosur 536 558 masa administrative për kundërvajtje të ndryshme.

Nga studimi i masave administrative të vendosura nga shërbimi i Policisë Rrugore gjatë vitit 2018, rezulton se numri më i madh i masave administrative janë vendosur për shkelje si: qëndrime ose pushime të ndaluara 128 099 raste ose 23.9%, parakalime të gabuara 79 571 raste ose 14.8%, përdorim i aparateve, si radio, telefon gjatë drejtimit të mjetit 75,064 raste ose 14%, mosrespektim i sinjalizimeve rrugore 64 928 raste ose 12%, qarkullim pa rrip sigurimi ose sisteme fiksime 41 485 raste ose 7.7%, mosrespektim i normave të shpejtësisë 35 229 raste ose 6.6%, qarkullim me të meta teknike 27 795 raste ose 5.2%, përdorim jo i drejte i dritave 13 525 raste ose 2.5%, qarkullim pa kaskë mbrojtëse 6,231 raste ose 1.2%, mosmbajtje krahu 5 327 raste ose 0.1%, largësia e sigurisë ndërmjet mjeteve 4 782 raste ose 0.1%, qarkullim pa sigurim të detyrueshëm 4 699 raste ose 0.8%, qarkullim me ngarkesa apo kushte jonormale 4,008 raste ose 0.7%, përdorim i pijeve alkoolike, lëndëve droguese etj., 3 330 raste ose 0.6%, qarkullim pa dokumentacion të nevojshëm 2,028 raste ose 0.4%, largim nga vendi i aksidentit 1 113 raste ose 0.2%, kufizim qarkullimi në autostrada ose në rrugë interurbane kryesore 991; 0.2%, qarkullim pa targa regjistrimi ose shenja identifikimi, 599 raste ose 0.1%, drejtim mjeti pa leje drejtimi 328 raste ose 0.06%, qarkullim pa regjistruar të shpejtësisë dhe kohës, 93 raste ose 0.01%, shkelje të legjislacionit nga biçikletat dhe karrocet, 57 raste ose 0.01%, dhe shkelje të legjislacionit nga këmbësorët 23 raste ose 0.004%.

5. Përfundime

Gjatë periudhës 1992–2018, rezulton se kanë ndodhur gjithsej 28915 aksidente, kanë humbur jetën 8180 persona, janë plagosur rëndë 31353 persona, vetëm në vitin 2018 kanë ndodhur 1718 aksidente, 213 persona të vrarë, 312 persona të plagosur rëndë, 1766 persona të plagosur lehtë.

Përmirësimi i situatës ekzistuese të sigurisë rrugore arrihet duke marrë masa frenuese për faktorët nxitës të aksidenteve rrugore si: nivel i ulët i edukatës rrugore, përdorim telefoni gjatë drejtimit të mjetit, përdorim pijesh alkoolike etj.

Ka një diferencë midis zhvillimit ekonomik dhe kulturës rrugore. Edukimi duhet të arrijë në nivel optimal, ku individit duhet të vetëkontrollohet për të zbatuar rregullat e qarkullimit rrugor, për të mbrojtur jetën e tij dhe të tjerët.

Rekomandoj që:

- Duhet një edukim i vazhduar për njohjen dhe zbatimin e rregullave të qarkullimit rrugor.

- Këmbësorët e ndërgjegjësuar e të mirinformuar mund të ndikojnë tek përdoruesit e tjerë të rrugës që nuk respektojnë sinjalistikën rrugore për t'i bërë ata të kuptojnë se, jo vetëm që rrezikojnë jetën, por edhe keqedukojnë të tjerët me shembullin e tyre.

- Duhet të quhet “krim”, përdorimi i mjetit pa leje drejtimi dhe duhet ashpërsuar masa edhe ndaj pronarit të mjetit të cilin ai po drejton.

- Duhet shtuar monitorimi i rrugëve me kamera e radarë 24/7. Kontrolli virtual i përdoruesve të rrugës ju krijon atyre ndjesinë e survejimit dhe ju rrit vetëkontrollin.

- Duhet që në tabelat e vendosura në rrugë, për t'ju kujtuar përdoruesve të mjeteve rregulla të qarkullimit rrugor, bashkë me rregullin të shkruhet edhe masa penalizuese kur nuk e zbaton, sepse ka forcë më të madhe reaguese kur ndeshesh me pasojën.

- Duhet gjetur një mekanizëm bllokues për pijet alkoolike; ashtu si nuk ju lejohet individëve nën moshën 18 vjeç pija e alkoolit edhe për drejtuesin e mjetit duhet të jetë e ndaluar.

Bibliografia

1. Statistikë e Ministrisë së Transporteve.
2. *Kodi Rrugor* 1991, 1998, 2007, 2014.
3. DPP; *Garantimi i rendit dhe sigurisë publike në zonat turistike dhe plazhe, rritjen e parametrave të sigurisë rrugore dhe menaxhimin e hyrje/daljeve në kufi, gjatë sezonit turistik veror 2015.*
4. Sistemi SIA në DPP.
5. Zef Laska, Qamil Sadikaj, Shkëlqim Kokonozi, Ali Yzeiri, Saimir Goga; *Studim analitik mbi situatën e sigurisë rrugore.*

Veçoritë e këqyrjes së vendit të ngjarjes, në ngjarjet në autotransport



■ MSc Dritan ZOTO
Instituti i Policisë Shkencore

Abstrakt

Objekti i studimit dhe i hulumtimit në këtë punim, është trajtimi i dukurisë komplekse e gjithëpërfshirëse të vetëvrasjes, nën një këndvështrim psikosocial, statistikor, historik dhe analitik për të evidentuar problematikat, faktorët nxitës, nivelin e riskut të vetëvrasjes, grupet potencialisht më të rrezikuara në shoqërinë shqiptare si dhe dhënien e rekomandimeve, për hartimin e politikave për parandalim dhe reduktim të vetëvrasjes, në shërbim të një policimi më efektiv, në raport me këtë fenomen.

Në funksion të realizimit të këtij qëllimi, janë realizuar analiza të ndërthurura të shifrave dhe informacioneve të vetëvrasjeve, trendi dhe prirjet në shoqëri, duke përfshirë të dy sistemet ekonomiko-shoqërore, para dhe pas viteve 1990, me një kohështrirje për më shumë se një gjysmë shekulli, por duke u fokusuar sidomos në periudhën mes viteve 2005-2015.

Përmes një analize të thellë, të integruar dhe sintetike, studimi ka për objektiv që: të bëjë një skanim të plotë të fenomenit të vetëvrasjeve në Shqipëri, duke filluar nga viti 1945; tu japë përgjigje pyetjeve rreth vetëvrasjeve në shoqërinë shqiptare; të identifikojë stigmat dhe paragjykimet shoqërore që e shoqërojnë atë, faktorët psikopatologjikë, biologjikë, socialë dhe kriminogjen që ndikojnë dhe ndikohen nga ky fenomen; metodat, përhapjen, grupmoshat më të rrezikuara si dhe masat për parandalimin e tyre. Në këtë punim janë bërë hulumtime e analiza, janë nxjerrë përfundime dhe janë dhënë rekomandime mbi punën e shërbimeve të policisë në trajtimin e rasteve të vetëvrasjeve. Gjetjet kryesore të punimit nxjerrin në pah nivelin e rrezikshmërisë dhe prirjet rritëse të vetëvrasjes në Shqipëri, faktorët dhe motivet nxitëse, grupet më të rrezikuara si dhe fakte e sfida me të cilat duhet të përballen në të ardhmen, strukturat e Policisë së Shtetit, ato të shëndetit mendor e shoqëria civile. Përfundimet, konkluzionet e gjetjet kanë ndihmuar në përcaktimin e një prognoze të përafërt dhe kanë mundësuar dhënien e rekomandimeve, mbi punën e punonjësve të policisë dhe të strukturave të tjera, në kuadër të kuptimit, informimit, ndërgjegjësimi, parandalimit dhe reduktimit të vetëvrasjes, duke diktuar edhe nevojën për hartimin e një strategjie kombëtare për parandalimin e kësaj dukurie.

Fjalëkyçe:

Aksident rrugor, shtypje, goditje, përplasje, mbetje biologjike, gjurmë gjaku, gjurmë frenimi, gjurmët e lëvizjes dhe bartjes, kufomë, ekspertim kimik.

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

1. Hyrje

Në ngjarjet në autotransport, kërkohet një menaxhim sa më i mirë i këqyrjes së vendit të ngjarjes, pasi këto ngjarje ndodhin në rrugë, me një qarkullim të madh të automjeteve, lëvizja e të cilave sjell pengesa. Prandaj duhet që edhe këqyrja e vendit të ngjarjes, e kufomës, automjetit të zhvillohen sa më shpejt në drejtim të kërkimit, zbulimit dhe mbledhjes së provave materiale që lidhen me ngjarjen, për të sqaruar detajet e ngjarjes, rrethanave si dhe për të përcaktuar shkaqet dhe mekanizmin e ngjarjes. Në këqyrjen e vendit të ngjarjes në ngjarjet në autotransport, i duhet kushtuar rëndësi zbulimit të gjurmëve fillestare të lëvizjes së automjetit dhe të drejtimit të tyre, si gjurmët e frenimit, të karburanti, të vajtsi dhe prova të tjera që ndihmojnë grupin hetimor në sqarimin e ngjarjes.

Vendngjarjet në autotransport kanë një dinamike dhe mekanizëm të ndryshëm nga vendngjarjet e tjera, pasi kanë të bëjnë me këqyrjen e viktimës, automjetit i cili ka shkaktuar ngjarjen dhe ndodhet në vendin e ngjarjes dhe në rastet kur automjeti është larguar nga vendi i ngjarjes. Veprimet e këqyrjes, duhen kryer në përputhje me rregullat e përgjithshme të këqyrjes së vendit të ngjarjes duke aplikuar mjete dhe metoda tekniko-shkencore të kërkimit, fiksimit, marrjes dhe ekzaminimit të gjurmëve dhe provave materiale.

2. Veçoritë e këqyrjes së vendit të ngjarjes në rastet e aksidenteve automobilistike

2.1. Kuptimi i mekanizmit të ngjarjeve në autotransport

2.1.1 Ngjarjet në autotransport, paraqiten në formë të ndryshme, por nisur nga mekanizmi i ndodhjes së tyre, si dhe nga praktika kriminalistike, ato grupohen në:

AKADEMIA
E SIGURISË

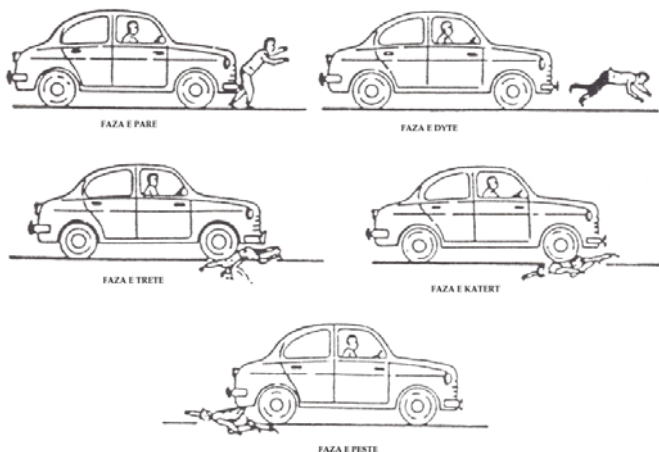
Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

a. *Shtypje*: kur kalimi i rrotës/ave të automjetit, bëhet mbi trupin e viktimës.

Në këto raste dëmtimet e viktimës, janë si rezultat i pesë fazave të njëpasnjëshme si: *goditja, rrëzimi, afrimi (kontakti), shtypja dhe zvarrisja*.

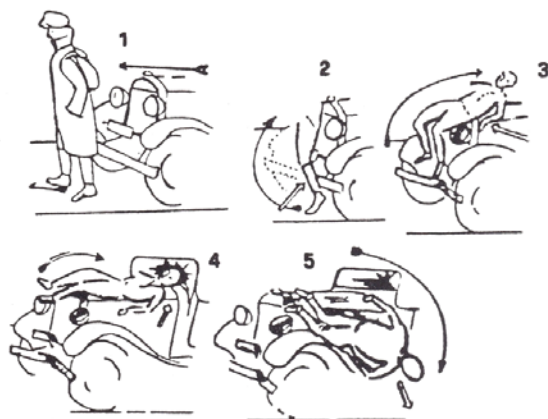
Nga ekzaminimet e kryera teshave të viktimës, do të konstatohen gjurmët e stampimit të protektorit të gomës, si dhe stampimi në sipërfaqen e lëkurës së viktimës, i gjurmëve të thurjeve të teshave apo i objekteve të ndryshme që mund të ketë nëpër xhepa viktima.



1. Foto e mekanizmit të shtypjes nga automjeti.¹

b. *Goditje*: kur viktima goditet nga automjeti i cili është në lëvizje dhe rrëzohet prej tij.

Në shumicën e rasteve goditja, realizohet me pjesën e përparme të automjetit (*parakolp, radiator, etj.*) dhe më rrallë me pjesët anësore. Dëmtimet e shkaktuara viktimës në këto raste, shfaqen në vendin e goditjes, nuk janë shumë masive dhe kanë karakter të ndryshëm (*gërvishetje, dërmishetje, ekimoza, plagë fraktura*)².



2. Foto e mekanizmit të goditjes nga automjeti.³

¹ Medicina Legale Per L'Attività Di Polizia Giudiziaria, faqe 61, Romë 1992.

² Bashkim Cuberi, Mjekësia Ligjore, faqe 86, Tiranë 1981.

³ Medicina Legale Per L'Attività Di Polizia Giudiziaria, faqe 62, Romë 1992.

c. *Shtrëngim i trupit të viktimës*, midis automjetit dhe një objekti tjetër.

Zakonisht haset në rastet kur automjeti rrëzohet dhe zë poshtë viktimën, ose kur trupi i viktimës shtypet midis automjetit dhe një objekti tjetër, si mur, shtyllë etj. Në këto raste, dëmtimet e viktimës shkaktohen si rezultat i ngjeshjes së trupit, ndërmjet një pjesë të automjetit dhe një objekti tjetër të fortë.



3. Foto e mekanizmit të shtrëngimit të trupit të viktimës, midis automjetit dhe një objekti tjetër ⁴

d. *Përplasje*: kur dy automjete përplasen me njëri-tjetrin ose me objekte të tjera.⁵



4. Përplasia e dy automjeteve ⁶

e. *Avari*, kur defektohen mekanizma mekanike të ndryshëm të automjetit, gjatë lëvizjes së tij në rrugë, si në sistemin e drejtimit (*grupi i timonit*), sistemin e frenimit

⁴ Praktika e Sektorit Policisë Shkencore në DVP Tiranë, 2019.

⁵ Estref Myftari, *Kriminalistika* faqe 207, Tiranë 2008.

⁶ Praktika e Sektorit Policisë Shkencore në DVP Tiranë, 2019.

(*valvola*), në sistemin elektrik-elektronik, në sistemin hidraulik, këputje të pjesëve të ndryshme (*bulon*), djegie (*guarnicione*), plasje/çarje(*goma*) etj, të cilat shkaktojnë dalje nga rruga të automjetit ose çojnë në pamundësinë për të frenuar.

2.1.2. Nga pikëpamja e metodikës kriminalistike-hetimore,ngjarjet në autotransport ndahen në dy grupime:

a. Kur autori dhe automjeti që ka shkaktuar ngjarjen, *nuk* janë larguar nga vendi i ngjarjes.

b. Kur autori dhe automjeti që ka shkaktuar ngjarjen, *janë* larguar nga vendi i ngjarjes.

Ndarja në këto dy grupe përcakton edhe drejtimin e hetimit. Edhe pse ndërmjet tyre ka veprime të përbashkëta, si: këqyrja e vendit të ngjarjes, pyetja e të dëmtuarit, e dëshmitarëve që kanë parë ngjarjen, metodat e zbulimit marrin drejtime të ndryshme.⁷

2.2 Këqyrja e vendit të ngjarjes

Një rëndësi të madhe në rastin e aksidenteve në autotransport, ka kryerja e shpejtë me cilësi dhe profesionalizëm e këqyrjes së vendit të ngjarjes, të kufomës, të automjetit dhe kryerja e veprimeve të tjera hetimore për të marrë të dhëna të cilat ndihmojnë në zbardhjen e ngjarjes.



5. Foto e përgjithshme e vendit të ngjarjes.⁸

Në veprimet e këqyrjes së vendit të ngjarjes në aksidentet në autotransport rëndësi të madhe ka:

- studimi dhe përshkrimi i vendit ku ka ndodhur aksidenti (*në rrugë, rruga e asfaltuar apo jo, me kthesë, e pjerrët, në gjendje të thatë apo të lagur etj.*);

- matja e distancave të nevojshme dhe fiksimi i tyre në procesverbalin e këqyrjes së vendit të ngjarjes;

- kërkimi dhe fiksimi i të gjitha gjurmëve të dukshme dhe të padukshme si dhe e provave materiale, cilat kanë rëndësi për përcaktimin e karakterit të ngjarjes, si:

⁷ Skënder Begeja, *Kriminalistika* faqe 253, Tiranë 2001.

⁸ Praktika e Sektorit Policisë Shkencore në DVP Tiranë, 2019

a. gjurmë të shkaktuara *nga pjesët lëvizëse* të automjetit, të tilla si gjurmët e rrotave në rrugë apo në teshat e viktimës;

b. gjurmë të shkaktuara *nga pjesët fikse* të automjetit, si gjurmët e përplasjes apo të fërkimit të automjetit në objekte të tjera përreth vendit të ngjarjes, si trafik ndarës, shtylla ndriçimi, gurë kilometrik ose objekte të tjera të forta;

- gjurmë dhe prova materiale që krijohen nga mjeti me të cilin është shkaktuar aksidenti, si: pjesë xhamash të fenerëve apo të dyerve të cilat janë thyer si rezultat i përplasjes së automjetit; pjesë të ndryshme të motorit ose karrocisë të cilat mund të jenë thyer, këputur ose zbërthyer gjatë përplasjes dhe kanë mbetur në rrugë; bojë nga pjesë të automjetit, që mund të jenë mbi trupin e viktimës ose mbi objekte të tjera gjatë përplasjes ose goditjes⁹;

- mbetje biologjike në vendin e goditjes.

2.2.1 Gjurmët e frenimit

Një rëndësi në këqyrjen e vendit të ngjarjes në aksidentet në autotransporti kushtohet dhe gjurmëve të frenimit të automjetit, pasi mbi bazën e tyre përcaktohet: pozicioni i automjetit në momentin e goditjes, përplasjes; shpejtësia e automjetit; lloji i automjetit që ka lënë këto gjurmë (*autoveturë, kamion, autobus, etj.*); momentin e reagimit të drejtuesit të mjetit.¹⁰

Gjurmët e frenimit të një automjeti, në vendin e ngjarjes mund të jenë:

a. Të *dukshme* në sipërfaqen e asfaltit, si rezultat i *fërkimit* të gomës së mjetit me sipërfaqen e asfaltit.



6. Foto e gjurmës së frenimit të automjetit mbi sipërfaqen e asfaltit e dukshme ¹¹

⁹ Përmbledhje Punimesh Mbi Tema Kriminalistike, faqe 150, LQK Tiranë 1963.

¹⁰ Ilir Mandro, Metodika e Hetimit Të ngjarjeve Automobilistike, faqe 63, Tiranë 2004.

¹¹ Praktika e Sektorit Policisë Shkencore në DVP Tiranë, 2019

b. Me rrëshqitje në sipërfaqen e asfaltit, si rezultat i *bllokimit* të menjëhershëm të rrotave.

Në disa raste në këqyrjen e vendit të ngjarjes në aksidentet në autotransport, mund të qëllojë që automjeti të mos ketë lënë gjurmë të frenimit.



7. Foto e automjetit që nuk ka lënë gjurmë frenimi.¹²

Nëse gjurmët e frenimit nuk gjenden në vendin e aksidentit, nga grupi hetimor mund të ngrihen dhe versionet:

- Se drejtuesi i mjetit nuk ka pasur kohë të reagojë për të shmangur aksidentin,
- Se nuk ka dashur të frenojë për të parandaluar aksidentin,
- Se aksidenti mund të ketë qenë i qëllimshëm,
- Se automjeti i përfshirë në aksident, mund të jetë mbulesë e një vrasje apo vetëvrasje.

2.2.2 Drejtimi i lëvizjes së automjetit

Përcaktimi i drejtimit të lëvizjes së automjetit pas largimit të tij nga vendi i aksidentit, mund të përcaktohet në vartësi të gjurmëve që ai ka lënë në rrugën e largimit. Kontaktit që mund të ketë pasur me objekte të ndryshme apo gjurmëve në trupin dhe teshat e viktimës.

Disa nga këto gjurmë që ndeshen më shpesh në vendngjarjet në autotransport, janë:

- sipas fundit të vijës së gjurmëve të frenimit që është gjithmonë në drejtimin e lëvizjes së automjetit;
- sipas pikave të ujit të radiatorit, karburantit, vajit të cilat duke rënë nga automjeti në tokë formojnë njolla me formë ovale të zgjatur në drejtimin e kundërt të ecjes së automjetit.

2.2.3 Këqyrja e kufomës

Nga këqyrja e jashtme e kufomës përcaktohen:

- mekanizmi i ngjarjes në bazë të gjurmëve në trupin e viktimës dhe në tesha;
- pozicioni i kufomës në çastin e kryerjes së këqyrjes dhe në raport me objektet e tjera që ndodhen në vendin e ngjarjes;
- prania e gjurmëve të ndotjes, zvarritjes, të pjesëzave të xhamave të fenerëve të thyer apo të grimcave të bojës, karburantit, vajit në tesha dhe në trup.

Mbi bazën e dëmtimeve që viktimat ka në trup dhe në tesha, arrihet në përcaktimin e mekanizmit të formimit të çdo dëmtimi si rezultat i goditjes mekanike nga ana e automjetit, në bazë të vendndodhjes së tyre në pjesë të ndryshme të trupit,

¹² Praktika e Sektorit Policisë Shkencore në DVP Tiranë, 2019

korresponduese me pjesë të veçanta të automjetit që ka shkaktuar dëmtimin, pozicionin që ka pasur viktimat në momentin e aksidentimit, si dhe drejtimin e forcës goditëse.

Nga ana kriminalistike këto përcaktime kanë rëndësi në rastet ku automjeti që ka shkaktuar aksidentin është larguar nga vendi ngjarjes. Fiksimi me saktësi i natyrës së këtyre dëmtimeve në trupin dhe në teshat e viktimës, ndihmon gjatë këqyrjes së automjetit kur ai gjendet, ku të këto pjesë kërkohen gjurmë në formën e deformimeve apo mikrogjurmë më origjinë të ndryshme si, fibra tekstile, gjak, fije floku, pjesë indesh apo lënde cerebrale etj.

2.2.4 Këqyrja e automjetit

Gjatë këqyrjes së automjetit, fillimisht kërkohen gjurmë të lëna nga viktimat në pjesët ku është goditur, si:

- copëza dhe fije tekstili nga teshat që ka pasur viktimat të cilat mund të ngelen në ato pjesë të automjetit që kanë marrë kontakt të drejtpërdrejtë me trupin e të dëmtuarit/viktimës;

- fije flokësh të ngjitura në pjesë të ndryshme të automjetit;
- njolla gjaku, lënde cerebrale ose pjesë indesh;
- fshirje të grasos, vajrave, baltës në pjesë të ndryshme të automjetit.

Në rastet kur automjeti është lënë në vendin e ngjarjes, por autori i ngjarjes është larguar dhe është i paidentifikuar, këqyrja e automjetit shtrihet dhe në brendësi të tij, për të zbuluar e fiksuar gjurmë papilare, apo për kryerjen e tamponimeve biologjike për identifikimin e autorit me anë të profilit të ADN-së.



8. Foto e automjetit të aksidentuar ¹³

Në rastet kur aksidenti ka pasur si shkak mosfunksionimin e mekanizmave të mjetit, në vendin e ngjarjes bëhet vetëm këqyrja e jashtme e tij. Këqyrja e plotë e automjetit bëhet nga specialisti autoteknik në një mjedis të caktuar, sipas vendimit të marrë nga oficeri i policisë gjyqësore. Nga gjurmët e shtypjeve, të goditjeve që konstatohen gjatë këqyrjes së automjetit, përcaktohet paraprakisht edhe gjendja teknike e tij, sidomos gjendja e sistemit të drejtimit dhe frenimit. Kontrolli i *sistemit të drejtimit*, fillimisht

¹³ Praktika e Sektorit Policisë Shkencore në DVP Tiranë, 2019

bëhet pa e lëvizur automjetin nga vendi i ngjarjes, në rast se në grupin e timonit konstatohet bllokimi i tij, atëherë hapet dhe ekzaminohet për të konstatuar shkaqet e bllokimit. Kontrolli i *sistemit të frenimit*, realizohet në dy faza, fillimisht pa e lëvizur automjetin nga vendi i ngjarjes dhe më pas në ecje.

3. Eksperimenti hetimor

Eksperimenti hetimor është një veprim hetimor i cili realizohet për të verifikuar fakte që lidhen me ngjarjen dhe mekanizmin e saj, si:

- mënyrën si janë formuar gjurmët që kanë lënë pjesët e ndryshme të automjetit të viktimës (*në trup dhe në tesha*);
- si janë shkaktuar gjurmët nga përplasja e dy automjeteve;
- për të saktësuar nëse drejtuesi i automjetit, i dëmtuari, dëshmitari a i kanë perceptuar mirë rrethanat e ngjarjes;
- për të vërtetuar shpejtësinë që ka pasur automjeti në bazë të gjurmëve të frenimit.

4. Përfundime

- Në bazë të këqyrjes së vendit të ngjarjes, të gjurmëve dhe provave materiale të grumbulluara, arrihet në përcaktimin e mekanizmit të ngjarjes, nëse është shtypje, goditje apo avari.

- Në bazë të gjurmëve të frenimit dhe gjurmëve të tjera të gjetura në vendin e ngjarjes arrihet në përcaktimin e drejtimit të lëvizjes së automjetit, shpejtësisë, gjendjes teknike apo dëmtimet që i janë shkaktuar etj.

- Në bazë të gjurmëve të gjurmëve të gjetura në trupin e viktimës apo në tesha, arrihet të përcaktohet se me çfarë pjesë të automjetit është goditur/takuar, ç'pozicion ka pasur viktimën në momentin e aksidentit, apo mos kemi shkelje të rregullave të qarkullimit rrugor nga ana e viktimës etj.

Literatura

1. Skënder Begeja, *Kriminalistika*, Tiranë 2001.
2. Ilir Mandro, *Metodika e Hetimit Të ngjarjeve Automobilistike*, Tiranë 2004.
3. Bashkim Cuberi, *Mjekësia Ligjore*, Tiranë 1981.
4. Estref Myftari, *Kriminalistika*, Tiranë 2008.
5. *Medicina Legale Per L'Attività Di Polizia Giudiziaria* Romë 1992.
6. *Përmbledhje punimesh mbi tema kriminalistike*, LQK Tiranë 1963.

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Roli i sigurimit të mjeteve motorike për rritjen e sigurisë rrugore



■ **Dr. Xhevdet KOPANI**

Drejtor i Përgjithshëm i Shoqërisë së Sigurimeve "Eurosig" sh.a.

Abstrakt

Biznesi në sigurime, që ushtrojnë shoqëritë e sigurimit, është si gjithë bizneset e tjera. Ky aktivitet krijohet dhe drejtohet nga të njëjtat kërkesa dhe kriteret që respektojnë të gjitha sipërmarrjet, pavarësisht sektorit, madhësisë, formës së organizimit apo strukturës së burimeve financiare. Një treg sigurimesh i mirëorganizuar, që funksionon mirë dhe në efikasitet të plotë, ekonomisht dhe financiarisht i fortë dhe i qëndrueshëm, është një garanci për ekonomi të suksesshme dhe progres. Qëllimi i sigurimit është vendosja e të siguruarit në të njëjtin pozicion financiar si ai që kishte para se t'i ndodhte dëmi. Kjo realizohet nëpërmjet dëmshpërblimit të drejtë në kohë dhe ligjor. Nëpërmjet mekanizmeve të marrjes në sigurim mbështetur në vlerësimin e riskut, shoqëritë e sigurimit realizojnë të ardhurat financiare dhe përbushin kërkesat ligjore të mbikëqyrësit dhe njëkohësisht realizojnë dëmshpërblimin e klientëve për dëmet që u ndodhin, në rastin konkretë si polici mbajtës së kontratës së sigurimit të përgjegjësive ndaj palëve të treta (MTPL). Roli i shoqërive të sigurimit në rritjen e sigurisë rrugore është i drejtpërdrejtë dhe i tërthortë. Nëpërmjet sistemeve të përcaktimit të primit të marrjes në sigurim, të hartuara mbështetur në përcaktime dhe llogaritje matematikore realizohet aplikimi i bonusit në rastet që klientët nuk kanë kryer dëme dhe njëkohësisht aplikohet malusi për ata që kanë kryer dëme. Këto mjete janë përdorur nga shoqëritë e sigurimit vazhdimisht, por tashmë janë strukturuar dhe ligjërish dhe sjellin drejtpërdrejtë sipas edhe praktikave më të mira të vendeve të tjera uljen e aksidenteve rrugore. Përdorimi i mekanizmeve të tjerë ligjor si padive të regresit, bashkëpunimi me aktorë të tjerë që kanë rol në sigurinë rrugore, rritja e kërkesave për dëmshpërblim nga shkaktarët e aksidenteve, rritja e edukimit, ndërgjegjësimi nëpërmjet fushatave sensibilizuese, por dhe strukturimi i plotë i masave dhe platformave edukuese janë mundësi gjithnjë e më të mëdha që janë përdorur dhe do të perfeksionohen në të ardhmen duke sjellë impakt të drejtpërdrejtë në rritjen e sigurisë rrugore. Investimi në digjitalizimin e shërbimit të sigurimeve, në kontrollin e sigurimeve në të gjithë territorin, krijimin e qendrave të përpunimit të informacionit e kombinuar me forcimin e masave ndëshkuese dhe penalizuese për shkelësit e ligjit dhe njëkohësisht për dënimin e atyre që nuk zbatojnë detyrimin ligjor për pajisjen me certifikatën/policien e sigurimit mbeten sfida të së ardhmes për rritjen e sigurisë rrugore.

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Fjalëkyçe:

sigurim, aksident, siguri rrugore, dëm, dëmshpërblim, shoqëri sigurimi.

1. Vështrim i përgjithshëm mbi rolin e shoqërive të sigurimit në Shqipëri

Ne zbatim te ligjit nr. 52/2014 “Për veprimtarinë e sigurimit dhe risigurimit” si dhe ligjit nr. 10 076, datë 12.2.2009 “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit”, ndryshuar me ligji nr. 10455, datë 21.7.2011, shoqëritë e sigurimit janë të detyruara të dëmshpërblejnë klientët që pësojnë dëme motorike dhe shëndetësore që rezultojnë nga dëmet motorike si rezultat i aksidenteve të ndodhura.

“Dëmshpërblim i sigurimit” është çdo shumë, për të cilën siguruesi i detyrohet të siguroarit, përfituesit ose ndonjë pale tjetër të dëmtuar, e cila rrjedh si e drejtë nga një kontratë sigurimi apo veprimtari sigurimi, sipas klasave të parashikuara në aneksin I, të këtij ligji, përfshirë këtu edhe shumat e vëna mënjanë për personat e lartpërmendur, kur disa elemente të detyrimit nuk janë ende të njohura¹.

Misioni i çdo shoqërie sigurimi është shërbimi ndaj klientit, dhe kjo nënkupton jo vetëm shërbimin në kohë me kulturë dhe natyrisht me kosto të arsyeshme për marrjen në sigurim, por mbi të gjitha dëmshpërblimin të drejtë, të plotë, realë dhe të pranueshëm në rastet e ndodhjes së dëmit.

Shoqëritë e sigurimit nuk mund të zëvendësojnë jetën e njerëzve, por me praktikën e trajtimit dhe rimbursimit të dëmeve kanë arritur të zvogëlojnë sa ka qenë e mundur pasojat që vijnë që nga aksidentet me pasoja të vogla deri te aksidentet me pasoja fatale për jetën. Industria e sigurimeve ka ardhur duke u zgjeruar dhe rritur, pesha e saj në PBB ndonëse mbetet ndër më të ulëtat në rajon, ka shënuar rritje, ka zgjeruar gamën e produkteve, digjitalizuar shërbimin dhe po punohet drejt digjitalizimit dhe të produkteve

¹ Pika 12 e nenit 4 te Ligjit nr. 52/2014

me qëllim që klientëve tu shërbehet në kohë, duke minimizuar kohën që konsumon klienti për pajisjen me policë sigurimi.

Tregu i sigurimeve vijon me një ritëm relativisht të qëndrueshëm zgjerimin dhe rritjen e tij, me total aktivesh që luhet në intervalin 1.3-2.01% e PBB-së për periudhën 2005-2016 dhe 2% e PBB-së në vitin 2017².

Zgjerimi ka ardhur si rrjedhojë e rritjes së volumit të primeve të shkruara bruto, kryesisht në produktet e sigurimit të detyrueshëm motorik. Por, pavarësisht këtij zgjerimi të tregut të sigurimeve, pesha e tij në tregjet financiare që mbikëqyren nga AMF, është në nivele afërsisht të njëjta, përkatësisht 30.0%, 27.4% dhe 29.1% për vitet 2013-2017³.

AMF, si autoritet mbikëqyrës e rregullator për tregjet financiare në tërësi dhe të sigurimeve në rastin konkret ka për mision të kontribuojë në nxitjen e qëndrueshmërisë financiare të shoqërive të sigurimeve, por njëkohësisht të mbrojë dhe konsumatorin. Monitorimi i shoqërive të sigurimit me fokus riskun, por dhe mbajtja e një gjendje të shëndoshtë financiare ka bërë të mundur që shoqëritë e sigurimeve të jenë rentabël dhe të garantojnë tregues financiar të aftësisë pagese dhe aktiveve në mbulim të mjaftueshme për të siguruar vazhdimësinë e biznesit, të pagesave të dëmeve dhe për të rritur investimet në tregje me kthim të lartë. Aplikimi i kriterëve të *Solvens II*, janë një mundësi më e madhe për sigurinë e klientëve dhe të tregut në përgjithësi.

Në Shqipëri shtrojnë aktivitetin tetë shoqëri sigurimesh, të cilat ofrojnë jo vetëm produktet e MTPL, paratë sigurimit të brendshëm të përgjegjësive ndaj palëve të treta, por dhe një gamë shumë të gjerë të sigurimeve të tjera kryesisht vullnetare, që lidhen me pronat, përgjegjësitë, garancitë, shëndetin dhe aksidentet në punë. Ushtrimi i këtij aktiviteti është i licencuar nga Autoriteti i Mbikëqyrjes Financiare dhe i monitoruar rreptësisht nga ky mbikëqyrës, por dhe nga auditor të jashtëm, Autoriteti i Konkurrencës etj.

Shoqëritë e sigurimit, një pjesë të rrezikut e transferojnë në risigurim tek kompanitë më me emër në Europë e më gjerë, nëpërmjet risigurimeve, duke rritur më tepër sigurinë për klientët. Bashkëpunimi i shoqërive të sigurimit me risiguresit është një marrëdhënie e ndërsjelltë besimi dhe bashkëpunimi e cila ka ardhur duke u forcuar gjithnjë e më tepër.

Politikat e ndjekura gjatë marrjes në sigurim nga shoqëritë e sigurimit, për produktet e sigurimit motorikë të përgjegjësive ndaj palëve të tjera, janë fleksibël, duke trajtuar me pozitivitet klientët që nuk dëmtohen, në momentin që paraqiten për rinovimin e policës së sigurimit.

Përfitimi i një bonusi nga klientët ka qenë një masë efikase e ndjekur vullnetarisht nga shoqëritë e sigurimit duke i shërbyer drejtpërdrejtë uljes së numrit të aksidenteve dhe rritjes së kujdesit nga përdoruesit e rrugës. Aplikimi i një zbritje mbi *primin* 5%-10% është konsideruar produktive nga të gjitha shoqëritë e sigurimit.

Evidentimi i klientëve problematikë në raporte më dëmet, që kanë një frekuencë të dëmeve mbi 1, shkëmbimi i informacionit të këtyre klientëve mes shoqërive të sigurimit, ka bërë që ata të përballën me një *malus* nga shoqëritë e sigurimit dhe të jenë më të kujdesshëm, në ngjarjen e mjeteve motorike dhe në përdorimin e rrugës.

Përdorimi i padive të regresit për shkaktarët që kanë shkaktuar dëm si pasojë e

² Raporti Vjetor 2017 i publikuar nga AMF

³ Raporti Vjetor 2017 i publikuar nga AMF

përdorimit të alkoolit, substancave të ndaluara, mospasjes së lejes së drejtimit etj., ndonëse është një proces i vështirë nisur nga problematikat e sistemit të drejtësisë në tërësi, ka bërë të mundur rritjen e ndërgjegjësimit të qytetarëve se një ditë do të paguajnë për fajësinë në përdorimin e mjeteve.

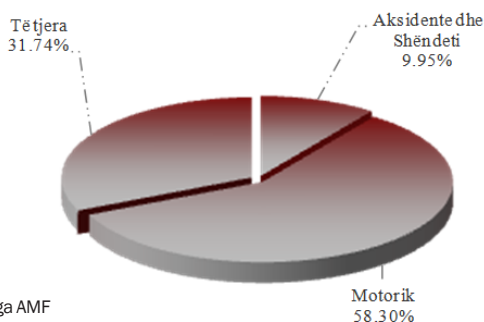
Bashkëpunimi me Ministrinë e Brendshme, Policinë e Shtetit dhe Ministrinë e Transportit nga shoqëritë e sigurimit me qëllim ndërgjegjësimin e qytetarëve, sensibilizimin e tyre, luftën ndaj informalitetit ka bërë të mundur të ulët numri i mjeteve të pasiguruara dhe njëkohësisht të sensibilizohen qytetarët për përdorimin e mjeteve.

2. Të dhëna për aksidentet, vlerën e dëmeve dhe sigurimeve në Shqipëri

Në vitin 2017 primet e shkruara bruto arritën në shifrën 16.1 miliardë lekë, ndërsa dëmet në 4.7 miliardë lekë, duke arritur një *prim* për frymë prej 5.613 lekë, i cili është ndër më të ulëtët në rajon. Grupi i sigurimeve në fushën e *Jo Jetës* realizuan rreth 1 milion kontrata, me 14.9 miliardë lekë, ose rreth 92.53% së të gjithë *primet* të realizuar. Në produktin MTPL e Brendshme që përfaqëson sigurimin motorik për përgjegjësitë ndaj palëve të treta janë realizuar gjatë vitit 2017 shuma prej 7.8 miliardë lekë, ku peshën kryesore si prefekturë e zë Tirana. Dëmet për përfituesit nga MTPL e Brendshme janë rreth 1.8 miliardë lekë, ku përsëri peshën kryesore e zë prefektura Tiranë. Numri i kontratave MTPL e Brendshme është rreth 430 720, pra janë rreth 430 mijë posedues mjeteve të cilët kanë siguruar mjeteve e tyre për përgjegjësitë ndaj palëve të treta. Numri i dëmeve është rreth 8.246, nga të cilat 4.914 dëme të ndodhura nga aksidentet në Tiranë⁴.

Në vitin 2018 *primet e shkruara në sigurimet motorike* arritën 11.5 miliardë lekë me një rritje 7.89% në krahasim me vitin 2017. Dëmet e paguara kanë arritur në 3.3 miliardë lekë duke u rritur 9.14% në krahasim me vitin 2017. Produkti i sigurimeve motorike për përgjegjësitë ndaj palëve të treta në vitin 2018 arriti në 8.5 miliardë lekë, me një rritje rreth 10%. Dëmet e paguara për aksidentet rrugore që mbulohen nga kjo policë sigurimi arritën në 2.1 miliardë lekë me një rritje 19%. Dëmi mesatar i paguar në vitin 2017 nga shoqëritë e sigurimit *Jo Jetë* arriti në 107 mijë lekë dhe në vitin 2018, në 137 mijë lekë, me një rritje 27.84%. Në *sigurimin e përgjegjësi motorike ndaj palëve të treta* (MTPL e Brendshme) vlera mesatare e dëmit në vitin 2017 ishte 226 mijë lekë dhe në vitin 2018 ishte 226 mijë lekë me një rritje 1.2%⁵.

Grafiku 1 – Dëmet e paguara në vitin 2018 nga tregu i sigurimeve



⁴ Gjeografia e Sigurimeve 2017, botuar nga AMF

⁵ Buletini statistikor 2018, botuar nga AMF

Referuar dëmeve të evidentuara dhe të paguara vetëm nga një shoqëri sigurimi (Eurosig sh.a.) rezulton se në vitin 2018 u trajtuan rreth 1.241 praktika dëmi, nga të cilat vetëm për Prefekturën e Tiranës rreth 748 praktika. Nga evidentimi i këtyre praktikave rezulton goditje mjet me mjet rreth 1,146 raste, automjete me këmbësorë rreth 183 raste, automjete me autobusë rreth 23 raste, automjete me kamion rreth 47 raste, automjete me motor rreth 11 raste dhe automjete me pronë rreth 13 raste.

Nga 1,241 praktika dëmi të administruara 7 janë aksidente me persona të vdekur dhe 17 raste me persona të plagosur.

Dëme të ndodhura nën ndikimin e alkoolit janë 62 raste ose rreth 5% e praktikave të trajtuara, me tejkallim shpejtësie 487 raste, ose 39% e dëmeve të regjistruara, mosrespektim i përparësisë së kalimit 389 raste ose 31% dhe mosmbajtje distance 145 raste, ose 11.6% e dëmeve të administruara. Muaj me numrin më të madh të aksidenteve është tetori me 145 raste⁶.

Statistikat e mësipërme tregojnë tendencat e dëmeve dhe të shkaktarëve të tyre ku ato me tejkallim shpejtësie zënë peshën më të madhe, më pas vjen mosrespektimi i përparësisë, shkaqe të cilat duhet të jenë prioritet i punës së strukturave ligj zbatuese, pse jo dhe i forcimit të masave shtrënguese e penalizuese.

3. Disa problematika dhe arritje në sigurinë rrugore dhe sigurimin e automjeteve

Me gjithë punën e bërë për ndërgjegjësimin e qytetarëve për sigurinë rrugore dhe rëndësinë e sigurimit, bashkëpunimin e frytshëm të shoqërive të sigurimit me Ministrinë e Brendshme dhe me Policinë e Shtetit, organizimin e fushatave të përbashkëta sensibilizuese mbështetjen e Policisë Rrugore nga shoqëritë e sigurimit, bashkëpunimin me Ministrinë e Transportit dhe në veçanti me DPSHTR, por dhe rritja e monitorimit dhe mbështetjes nga Autoriteti i Mbikëqyrjes Financiare, përsëri ka problematika që kërkojnë zgjidhje në koordinim me të gjithë faktorët e mundshëm. Disa prej problematikave që konstatohen janë:

1. Vazhdon të ketë një numër të konsiderueshëm mjeteve të pasiguruara, aq më tepër që paguajnë taksat dhe nuk sigurohen për përgjegjësitë ndaj palëve të treta.

Aktualisht llogaritet rreth 20.000 mjete të pasiguruara të cilat nuk pajisen me policën e sigurimit⁷. Natyrisht, ky nuk është problem vetëm për këto mjete dhe poseduesit e tyre, por janë pikërisht këta drejtues mjeteve që shkaktojnë aksidente, dhe trajtohet pala përfituese nga Fondi i Kompensimit të Byrosë Shqiptare të Sigurimeve.

Fondi i kompensimit krijohet çdo vite nga shoqëritë e sigurimit mbi bazën e pjesëmarrjes në treg në vitin paraardhës⁸, duke dëmtuar klientët ligjërisht të rregullt dhe që sigurohen, sepse pjesë e *primit* që ata sjellin në shoqëri shkon për pagesa të dëmeve që shkaktohen nga mjetet e pasiguruara.

Informaliteti në këtë drejtim është i dëmshëm ekonomisht, ligjërisht dhe në aspektin social.

Mbështetur në të dhënat e BSHS pagesat e fondit të kompensimit për 5 vitet e fundit paraqiten:

⁶ Raporti Vjetor 2018 i shoqërisë Eurosig sh.a.

⁷ Raporti i BSHS 2018

⁸ Ligji nr.10/076, datë 12.2.2009 "Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit"

Tabela -1 Pagesa e Fondit të Kompensimit për 6 vitet e fundit

Nr.	Viti	Shuma e paguar Fond Kompensimi
1.	2013	289 821 750
2.	2014	405 680 365
3.	2015	411 714 819
4.	2016	516 747 732
5.	2017	725 356 637
6.	2018	1 100 000 000
	Shuma	3 449 321 303

Vlera prej 3.4 miliardë lekë është e konsiderueshme, pasi në rastin më të mirë të mundshme do të kishte bërë të mundur rritjen e investimeve nga shoqëritë e sigurimit, rritjen e tatimit mbi fitimin për buxhetin e shtetit, pagesa më të shpejta për klientët e rregullt etj.. Viti 2018 ka shënuar dhe vlerën më të lartë të pagesave së dimeve të fondit të kompensimit me rreth 15% të *primit* të policës së sigurimit motorik për përgjegjësitë ndaj palëve të treta (MTPL e Brendshme) të realizuar gjatë këtij viti⁹.

2. Zhvillimi i gjyqeve për dosjet me fond kompensimi pa thirrur në seancë shkaktarët e aksidentit, kur ato janë pa policën e sigurimit dhe që mbulohen nga ky fond.

Kjo praktikë e ndjekur na gjyqësori ka favorizuar informalitetin, ka dëshmuar tek klientët pandëshkueshmërinë dhe njëkohësisht ka bërë që gjyqet të zhvillohen jo në mënyrë kushtetuese e ligjore, duke sjellë pasoja për përfituesit, klientët e rregullt, shoqëritë e sigurimit dhe duke dhënë shembullin e keq për klientët e tjerë.

3. Krijimi i psikozës së pandërshkueshmërisë, pasi qarkullohet pa policë siguriimi dhe nuk penalizohen, duke rritur numrin e atyre që nuk sigurohen.

Numri i përdoruesve të mjeteve që cituam më lartë, që janë të pasiguruar dhe që përbëjnë rreth 20% të së gjithë numrit të mjeteve, është një shqetësim për tregun e sigurimeve dhe një mundësi abuzive për të përfituar dhe rritur numrin e mjeteve që qarkullojnë, jo sipas kërkesave të Kodit Rrugor dhe akteve të tjera ligjore. Koordinimi mes institucioneve për uljen e numrit të këtyre mjeteve dhe rritja e pandërshkueshmërisë në Kodin Rrugor janë masa të domosdoshme që duhet të ndërmerren.

4. Përafrimi ligjor me Bashkimin Europian në fushën e sigurimeve të përgjegjësisë në fushën e transportit.

Ndryshimet ligjore, kryesisht në ligjin nr. 10076, datë 12.2.2009 “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit”, ku të përcaktohen më saktë fusha e përgjegjësisë, por dhe procedurat e kërimit të vlerës së dëmit dhe strukturimit të BSHS, janë të rëndësishme dhe pjesë e diskutimit të së gjithë palëve pjesëmarrëse në proces. Ligji është në fazë diskutimi dhe harmonizimi me praktikën më të mira komunitare.

5. Mungesa e funksionimit të sistemit *bonus-malus*

Me gjithë përpjekjet e shoqërive të sigurimit për adaptimin e politikave të *bonus-malusit* me klientët individualisht, mungesa e infrastrukturës së sistemit ka qenë një mundësi e munguar për t'i shërbyer uljes së aksidenteve dhe rritjes së sigurisë rrugore. Në vendet ku është zbatuar sistemi *bonus-malus* ka dhënë efekte në uljen e numrit të aksidenteve, mbrojtjen e jetës së qytetarëve dhe garantimin e një çmimi më të drejtë në policat e sigurimit TPL.

Në aspektin social, me aplikimin e sistemit *bonus-malus* synohet ndërgjegjësimi i publikut për një drejtim sa më të kujdesshëm të automjetit, por edhe rritje e cilësisë së

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

shërbimit të sigurimeve kundrejt konsumatorëve. Nga ana teknike procesi është më transparent dhe përfshirja e formulave matematikore e bën një proces të drejtë, të besueshëm dhe sipas meritës.

Sistemi *bonus-malus* është mekanizmi i tarifimit në sigurimin e detyrueshëm MTPL, ku *prim* i zbatuar është i varur nga historiku i dëmeve/eksperiencia e drejtimit të automjetit nga ana e siguruesit. Ky sistem penalizon ekonomikisht, me rritjen e *primit* (deri në dyfishimin e tij), të siguruararin përgjegjës për një ose më shumë aksidentet shkaktuara/raportuara gjatë periudhës së sigurimit. Në anën tjetër, e favorizon atë me ulje të çmimit të primit të sigurimit (deri në përgjysmim), nëse gjatë periudhës së konsideruar nuk ka shkaktuar asnjë dëm. Përveç historikut të dëmeve (*bonus-malus*) faktor të tjerë rrisi që ndikojnë direkt në çmimin e *primit* janë edhe territore ku qarkullon mjeti dhe fuqia motorike e tij.

6. Kontrolli i gjobave në kolaudim dhe në kufi.

Financimi i projekteve nga shoqëritë e sigurimit që mundëson kontrollin në kohë reale të policave të sigurimit e koordinuar me kontrollin e gjobave në pikat e kolaudit dhe në pikat e kalimit kufitar është një përpjekje që duhet të ishte finalizuar, por që po punohet për përmbylljen e saj.

7. Vendosja e çmimit të policisë së sigurimit MTPL e Brendshme sipas kapacitetit të kubikëve të mjetit.

Përvoja e deritanishme ku *prim* i sigurimit për një TPL të një *smart*-i me një mjet të fuqisë motorike të lartë nuk ka qenë favorizuese dhe e drejtë për konsumatorët, njëkohësisht dhe për shpërblimin e dëmit. Vlera e mundshme e një dëmi nga një mjet me fuqi motorike të ulët hipotetikisht është më e vogël se e një mjeti me fuqi motorike të lartë, gjë që sjellë pagesë *primi* jo proporcionale, por dhe zhdëmtim joproportional. Kategorizimi i deritanishëm ka qenë i papërfillshëm dhe aspak i drejtë dhe për rrjedhojë nuk i ka shërbyer rritjes së sigurisë rrugore.

Ndryshimi i kësaj praktike duke filluar nga ky vit, është një mundësi më shumë për një çmim të drejtë, por dhe dëmshpërblim të drejtë për klientët.

8. Mungesa e informacionit të adresave të sakta të shkaktarëve të dëmeve për paditë e regresit.

Vlera e padive të regresit të paarkëtuara dhe e gjyqeve të papërfunduara për mungesë të shkaktarëve fajtor si rrjedhojë e mungesës së adresave të sakta të qytetarëve ka rritur humbjet për shoqëritë e sigurimit, por mbi të gjitha ka rritur pandëshkueshmërinë, dhe ka krijuar një kulturë dhe klimë që favorizon informalitetin, por dhe rritë mundësinë e aksidenteve në rrugë.

9. Mungesa e koordinimit mes faktorëve dhe aktorëve të ndryshëm që kanë një rol në rritjen e sigurisë rrugore.

Përpjekje të shkëputura, si dhe mungesa e strukturave koordinuese mes aktorëve që kanë një rol në sigurinë rrugore ka ndikuar negativisht në rritjen e kësaj sigurie, duke sjellë njëkohësisht veprime të shkëputura dhe mungesë investimesh për luftuar informalitetin dhe njëkohësisht për të përcaktuar procedura të përbashkëta që i shërbejnë këtij qëllimi.

10. Mungesa e programeve mësimore që nga shkolla e 9-vjeçare dhe e mesme për sigurinë rrugore dhe sigurimet në përgjithësi, ka krijuar një mungesë njohjeje dhe kulture në këtë drejtim.

Zhvillimi i orëve të shkëputura trajnimit, bisedave dhe takimeve kanë qenë të pamjaftueshme, për të rritur edukimin e brezit të ri me shprehitë dhe rregullat e

përdorimit të mjetit dhe të rrugës, por dhe me kulturën e sigurimeve në përgjithësi. Bashkërendimi me institucionet arsimore është i domosdoshëm për hartimin e kurikulave dhe programeve të plota në të gjitha ciklet e studimeve dhe për të gjitha grup moshat.

11. Moszbatimi i detyrimit ligjor për t'u siguruar.

Ky fenomen rrjedh si pasojë e disa faktorëve që lidhen kryesisht me ndërgjegjësimin shoqëror, kostot, mungesën e besimit, mosdijen, mungesa e një kontrolli efikas prandaj këtyre përdoruesve të mjeteve etj. Në 10 vitet e fundit në Byro janë depozituar gjithsej 2164 kërkesa për shpërblim demi rrjedhur nga aksidente me shkaktarë të pasiguruar, megjithatë numri i mjeteve të pasiguruar është shumë herë më i lartë. Fondi i Kompensimit përfshin edhe rastet kur shkaktares janë të paidentifikuar, por rastet e pasiguruara bartin peshën kryesore të tij.

12. Ndërgjegjësimi shoqëror.

Çdo ditë e më shumë *Byroja Shqiptare e Sigurimeve* përballët me shkaktarë të pasiguruar që nuk kanë fare dijeni lidhur rimbursimin e shumës së paguar nga shkakтари i aksidentit në zbatim të ligjit nr. 10076, datë 12.2.2009 "Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit". Justifikimi i tyre lidhet me parimin e shmangies së përgjegjësisë civile, në rast se ke vuajtur dënimin penal. Megjithatë padijenja nuk të justifikon përpara ligjit, as nuk të ndërgjegjëson që të paguash policën e sigurimit.

13. Kostot.

Si faktor, nuk mund të shërbejë si objekt studimi i këtij punimi, por që është pashmangshmërisht i lidhur me situatën. Disa nga shkaktarët e pasiguruar nuk zbatojnë detyrimin ligjor pikërisht për këtë arsye. Pavarësisht, se shuma që duhet të kthejnë si pasojë e ndonjë aksidenti të mundshëm është shumëfish më e lartë.

Një nga faktorët më thelbësorë në luftimin e informalitetit, por edhe të ndëshkimit të moszbatuesve të rregullave të qarkullimit rrugor janë strukturat e Policisë së Shtetit. Roli i tyre nuk lidhet vetëm me TPL e brendshme, por edhe me kontrollin e policave kufitare nga punonjësit e policisë. Për këtë synohet të zbatohet një marrëveshje disapalëshe midis Byrosë Shqiptare të Sigurimeve, Policisë së Shtetit dhe AMF-së etj., që të bëhet e mundur identifikimi i mjeteve të pasiguruara duke marrë masa deri në konfiskimin e mjetit të pasiguruar. Një qendër paralajmërimi do të shërbente mjaft mirë për përmirësimin e situatës dhe rritjen e shkëmbimit të informacionit.

Roli i shoqërive të sigurimit është ndihmues në procesin e rritjes së sigurisë rrugore. Natyrisht koordinimi institucional me të gjithë faktorët dhe aktorët relevant në këtë drejtim është më se i domosdoshëm. Analizimi i herëpashershëm i situatës së sigurisë rrugore, nëpërmjet zhvillimit të modeleve bashkëkohore të këtyre analizave me qëllim identifikimin e problematikave dhe zgjidhjeve përkatëse mbetën sfida për të ardhmen.

Përpos problematikave vitet e fundit është punuar për rritjen e sigurisë rrugore dhe nga shoqëritë e sigurimeve ku mund të përmendim:

1. pjesëmarrja në projekte të përbashkëta e shoqërive të sigurimit, Ministrisë së Brendshme dhe Ministrisë së Transportit;

2. mbështetja me mjete logjistike nga shoqëritë e sigurimit për strukturat e sigurisë rrugore;

3. orientimi i investimeve nga shoqëritë e sigurimit në digjitalizimin e shërbimit të ofrimit të sigurimit dhe në prerjen *online* të policave të sigurimit;

4. fillimi me 1 prill 2019 i funksionimit të sistemit *bonus-malus*, ku natyrisht viti i parë shërben për krijimin e historikut të dëmeve dhe përshtatjen e sistemeve;

5. investimi nga Autoriteti i Mbikëqyrjes Financiare në informatizimin e sistemit

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

të IT;

6. rritja e edukimit financiar, nëpërmjet takimeve, *workshop*-ëve etj., nga shoqëritë e sigurimit, Autoriteti i Mbikëqyrjes Financiare, këto dhe të kombinuara me njera-tjetren;

7. diskutimi dhe draftimi i ndryshimeve ligjore;

8. zhvillimi i takimeve, informimi dhe diskutimi i vazhdueshëm me drejtues të ministrive dhe të institucioneve ligjzbatuese;

9. marrja e përvojës së vendeve të Bashkimit Europian në krijimin e kushteve për rritjen e sigurisë rrugore duke bashkëpunuar me Këshillin e Byrove, Byronë Bullgare, Shoqatat e vendeve të tjera etj.. në këtë drejtim krijimi i databazit dhe krahasimi i tyre për mjetet e siguruar dhe të pasiguruar të cilat janë në qarkullim dhe penalizimi ligjor i tyre mbetet një nisëm në proces diskutimi dhe finalizimi me qeverinë.

4. Siguria rrugore dhe nevoja për ndryshime ligjore

4.1. Situata aktuale ligjore dhe sigurimet e detyrueshme të MTPL

Çdo arsyetim në lidhje me funksionimin e skemës të dëmshpërblimeve nga fondi i detyrueshëm i kompensimeve duhet të marrë në radhë të parë në konsideratë situatën ligjore dhe materiale ekzistuese në të cilën ndodhet sot ky fond.

Në pikëpamjen ligjore fondi është i parashikuar dhe i rregulluar nga ligji nr. 10076, datë 12.2.2009 “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit”, i ndryshuar, si pjesë e masave shtetërore për të mundësuar sigurinë në sektorin e transportit dhe për të garantuar dëmshpërblimet e nevojshme në këtë sektor, sipas ligjit kur ato nuk janë të mbuluar në rrugë private nga shoqëritë e sigurimit.

Pavarësisht diskutimeve që rezultojnë se janë bërë deri me sot, një ndër burimet e këtij fondi të garancive, të administruar nga Byroja Shqiptare e Sigurimeve, janë sipas nenit 45/3/c të Ligjit 10076 edhe gjobat e vëna ndaj pronarit që nuk ka kryer sigurimin e detyrueshëm të mjetit të transportit sipas këtij ligji dhe ligjeve të tjera. Nga opinionet e shoqërive të sigurimit që janë edhe një nga kontribuueset kryesore të këtij fondi, por edhe nga të dhënat e Byrosë Shqiptare të Sigurimeve dhe të Autoritetit të Mbikëqyrjes Financiare, rezulton se ky burim i fondit, mungon rregullisht në buxhetin vjetor të fondit. Kjo mungesë është një ngarkesë e drejtpërdrejtë për shoqëritë e sigurimeve që janë të detyruara ta përballojnë këtë mungesë, me kontributet e tyre sipas nenit 45/2 të Ligjit 10076.

Ka një dualizëm të panevojshëm dhe ngatërrues në lidhje me dënimin për shkeljen e detyrimit për sigurimin e mjetit për përgjegjësitë civile. Këtë sjellje e dënon neni 191 i Kodit Rrugor dhe neni 54 i ligjit nr. 10076, datë 12.2.2009 “Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit”, i ndryshuar. Kjo situatë është një shkelje e parimit se çdo shkelje duhet të dënohet vetëm një herë, dhe për më tepër shkakton konfuzion në zbatimin e vetë normave.

Nga burime të Ministrisë së Financave rezulton se shkak për këto mungesa, është fakti se nuk ekzistojnë mekanizma brenda llogarive të buxhetit që të identifikojnë se cilat janë fondet që janë përfituar nga pagimi i gjobave të vëna për efekt të shkeljes së detyrimit për të siguruar mjetet e transportit. Megjithatë këto konstatime lidhen vetëm pjesërisht me mangësitë ligjore dhe/ose logjistike për të realizuar zbatimin efektiv të nenit 45/3/c të Ligjit 10076.

Një aspekt shumë i rëndësishëm i disiplinimit të detyrimit për tu siguruar në sektorin e transportit lidhet me faktin që kontrolli i këtij aktiviteti i është besuar thjesht policimit të zakonshëm dhe rastësor të mjeteve të transportit. Ndërkohë për efekte të tjera, si p.sh. për efekt të mbledhjes së detyrimeve tatimore, që lidhen me taksën e qarkullimit, regjistrat elektronikë/informatike të DPSHTR dhe ato të administratës tatimore janë në bashkëpunim dhe të koordinuar në kohë reale për të identifikuar dhe sanksionuar individët që janë pronarë mjeteve që nuk shlyejnë këto detyrime tatimore në afatet e përcaktuara me ligj. Shoqëritë e sigurimit kanë vlerësuar këtë situatë në mënyrë specifike dhe kanë marrë në konsideratë disa situata analoge të vendeve anëtarë të BE, mes të cilave ka gjetur veçanërisht të përshtatshme, rregullimin që i bëhet kësaj situate në legjislacionin e Republikës së Bullgarisë. Kjo për shkak të ngjashmërive të rëndësishme të skemës së funksionimit të Byrosë dhe të fondit të Garancisë të lidhur me detyrimet për dëmshpërblime jashtë kuadrit të policave të sigurimit.

4.2. Identifikimi i dispozitave të përshtatshme për ndërhyrje

1. Në analizë të situatës së treguar më lart ndërhyrjet mund të përmbliken në tre drejtime si me poshtë:

- identifikimi efektiv i mjeteve të transportit që nuk respektojnë detyrimin për t'u siguruar ndaj përgjegjësisë ndaj të tretëve;

- sanksionimi i kësaj shkelje në mënyrë efektive pa u lidhur me efektet e veprimtarisë së policimit;

- krijimi i mekanizmave brenda llogarive të buxhetit për të identifikuar vlerat e gjobave të paguara për këtë lloj shkelje.

2. Kodi Rrugor në nenin 178 dhe 191 në tërësinë e tyre, parashikojnë detyrimin për t'u pajisur me një sërë dokumentesh për të mundësuar qarkullimin (mes të cilave edhe certifikatën e sigurimit të detyrueshëm) dhe ndalojnë qarkullimin e mjeteve të transportit që nuk janë të pajisura me certifikatën/policën e sigurimit të detyrueshëm dhe nga kjo pikëpamje ligji mund të konsiderohet i plotë. Shtesa mund të propozohen në lidhje me pasojat ligjore të mospajisjes me certifikatën e sigurimit të detyrueshëm, duke sanksionuar mospajisjen me certifikatë sigurimi me masa efektive që ndalojnë materialisht qarkullimin e mjeteve të cilat nuk mbulohen nga një certifikatë/policë sigurimi.

3. Ndërhyrje e nevojshme është plotësimi i nenit 191 të Kodit Rrugor, duke ashpërsuar pasojat për shkeljen e këtij neni, ku përveç masave të tjera ndëshkuese të parashikuara në këtë Kodë, mosrespektimi i detyrimit për tu siguruar për përgjegjësi civile, shkakton zhvlerësim të lejes së qarkullimit dhe barazohet me qarkullimin në kundërshtim me nenin 92 të këtij Kodi, duke u sanksionuar si të gjitha shkeljet e nenit 92 të Kodit Rrugor.

Gjohat apo dënimet e tjera administrative për shkeljen e detyrimit për sigurimin e detyrueshëm, vendosen nga Policia e Shtetit menjëherë me marrjen e informacionit për shkelje të detyrimit për t'u siguruar për përgjegjësitë civile, për çdo mjet, informacion që i jepet Policisë së Shtetit dhe DPSHTR, nëpërmjet *Qendrës së informacionit të sigurimeve të detyrueshme* sipas parashikimeve të neni 38 të ligji nr. 10076, datë 12.2.2009 "Për sigurimin e detyrueshëm në sektorin e transportit", i ndryshuar".

4. Ndërkohë me qëllim funksionimin uniform të mekanizmave ndër institucional, është rasti të nënvizojmë se të dhënat e qendrës së informacionit të sigurimeve të detyrueshme të integrohen në Arkivin Kombëtar të mjeteve, të krijuar sipas Kodit Rrugor, neni 221, paragrafi.

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

*« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »*

Me këto ndërhyrje garantohet sanksionimi i përshtatshëm, efektiv dhe në kohë të duhur të shkeljes. Ndërkohë që është për tu zgjidhur kalimi efektiv i fondeve të garantuara nga pagesa e gjobave për shkelje të nenit 191 të Kodit Rrugor në favor të fondit të garancisë sipas parashikimit të nenit 45/2 të Ligjit 10076.

Hartimi i një udhëzimi të përbashkët të ministrit të Brendshëm dhe ministrit të Financave që të përcaktojnë metodat e identifikimit të fondeve të përfituara nga pagimi i gjobave për efekt të nenit 191 të Kodit Rrugor, brenda llogarive të buxhetit dhe periodicitetin e kalimit të këtyre fondeve tek Byroja Shqiptare e Sigurimit për tu përfshirë në fondin e garancisë sipas nenit 45/2 të Ligjit 10076.

5. Konkluzione dhe rekomandime

Siguria rrugore është prioritet i rëndësishëm pasi lidhet me jetën e qytetarëve, me cilësinë e jetesës me ekonominë dhe shoqërinë në tërësi.

Shoqëritë e sigurimit kanë një rol të pazëvendësueshëm në të gjithë zinxhirin e sigurisë rrugore, që nga parandalimi deri tek lehtësimi i pasojave nga aksidentet rrugore.

Misioni i shoqërive të sigurimit është dëmshpërblimi financiar dhe kthimi i sendit në gjendjen para aksidentit, por kjo është vetëm një anë e asaj që klienti, familja e shoqëria pëson nga aksidenti.

Shoqëritë e sigurimit edhe në Shqipëri janë të mirëkapitalizuara, të përgjegjshme dhe që risigurojnë riskun dhe përgjegjësinë duke garantuar klientët për kontratën që ato kanë hartuar dhe nënshkruar sëbashku. Natyrisht këto shoqëri janë po aq të kujdesshme në marrjen në sigurim duke vlerësuar në çdo moment riskun, tendencën e mashtrimit dhe fenomene të tjera që ndeshen gjatë procesit të marrjes në sigurim, por dhe dëmshpërblimit.

Disa nga rekomandimet që dalin nga ky punim janë:

1. Bashkëpunimi dhe bashkërendimi i veprimtarisë së Ministrisë së Brendshme, Ministrisë së Transportit, AMF dhe shoqërive të sigurimit për rritjen e efektivitetit në zbatimin e legjislacionit të sigurimit të detyrueshëm të mbajtësve të mjeteve motorike për përgjegjësinë ndaj palëve të treta dhe zbatimin e Kodit Rrugor.

2. Kontributi i të gjitha institucioneve dhe aktorëve që kanë rol në këtë proces për zbatimin e një plani kombëtar për sigurinë rrugore, duke synuar zvogëlimin e numrit të aksidenteve rrugore, uljen e numrit të së pasiguarve, sensibilizimin e publikut nëpërmjet një fushate ndërgjegjësimi për sigurinë rrugore të mbështetur në kanale të ndryshme të marketingut.

3. Rritja e efektshmërisë në zbatimin e legjislacionit të sigurimit të detyrueshëm të mbajtësve të mjeteve motorike për përgjegjësinë ndaj palëve të treta, si dhe kontrollin e kontratës së sigurimit të detyrueshëm përpara kontrollit teknik të mjetit motorik.

4. Te rritet shkëmbimi i informacionit mes Policisë së Shtetit, DPSHTRR, AMF, BSHS dhe shoqërive të sigurimit, me qëllim krijimin dhe funksionimin e *Qendrës kombëtare të informacionit të mjeteve motorike*.

5. Rritja e kontrollit në *pikat e kalimit kufitar* ndaj automjeteve për pajisjen e tyre me kontratën e sigurimit kufitar dhe kontratën e sigurimit ndërkombëtarë.

6. Rritja e investimeve në teknologjinë e informacionit për digjitalizimin e informacionit, të kontrollit në kohë reale dhe të shkëmbimit të informacionit.

7. Investime të përbashkëta të shoqërive të sigurimeve në kontrollin statik rrugore

në akset kryesore nacionale të qarkullimit. Hartimi dhe financimi i këtyre projekteve i shërben rritjes së sigurisë rrugore dhe eliminimit të subjektivizmit në vlerësimin e shkelësve të rrugës.

8. Zbatimi i plotë i sistemit *bonus-malus*, investimi në teknologji për ruajtjen dhe administrimin e të dhënave, funksioni i algoritmit të llogaritjes dhe historikut së të dhënave.

Bibliografia

1. Sigurimet me autor Ilir Hoti.
2. Teoria e Praktika e Sigurimeve me autor Sherif Bundo.
3. Raporti Vjetor i AMF 2017.
4. Buletini Statistikor 2018 i AMF.
5. Raporti Vjetor i Shoqërisë Eurosig sh.a.
6. Raporti Vjetor i BSHS.

Academy of Security



Fourth International Scientific Conference

Road safety and road users in Albania

23 May, 2019
Tirana, Albania

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

226

ABSTRACTS

"POLICIMI DHE SIGURIA", NR. 15, NOVEMBER, 2019

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

*« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »*

THE ROAD TO GOAL ZERO. WHY ROAD SAFETY MATTERS TO SHELL

- Mr. John ABBOTT

ABSTRACT

Being safe on the road is a global issue and affects all of us. Whether you travel on company business or in your private life, it poses a significant risk to you and potentially to those around you. At Shell, we have achieved significant improvements in road safety over the last few years, including in Business Travel, but tragic incidents - like the death of our colleague Roy Zhang in 2014 - tell us there's more to do. Goal Zero is possible - but it's going to require every one of us to take it personally and play our part to get there. Improving road safety is not difficult and everyone can do something to make our roads safer. Following the Life-Saving Rules, demonstrating the right behaviours and intervening where needed are the fundamentals to ensure you and your family go home safely. Getting it wrong can be fatal and sadly, there's often just an instant between a happy life and a destroyed one. So, please, join us on our road to GOAL ZERO journey and do your bit to make not just Shell a better and safer place, but also share this with your family and friends so we all contribute to making our communities safer places to live and work.

ROAD SAFETY - TAP EXPERIENCE, RISKS AND MITIGATIONS TAKEN

- MSc. Majlinda MISHAXHIU, MSc. Diana SINOJMERI

ABSTRACT

TAP AG has identified driving activity as the most important risk in the company in all the countries where it operates; Albania, Greece and Italy. TAP will transport natural gas from the giant Shah Deniz II field in Azerbaijan to Europe. The 878 km long pipeline will connect with the Trans Anatolian Pipeline (TANAP) at the Turkish-Greek border at Kipoi, cross Greece and Albania and the Adriatic Sea, before coming ashore in Southern Italy. It is TAP's policy to manage the driving risk in the organisation by taking a risk reduction approach. TAP's collaboration with Police authorities, for escorting pipe transportation, started on July 1st 2016. 30 police officers were part of the TAP pipes and equipment transport escorting services. TAP vehicle escorting was undertaken in accordance with the highest safety standards and in compliance with the requirements of the Albanian legislation and the permits issued by the relevant authorities. Monitoring reports on escort speeding etc, have been shared with Police officials for their information and attention.

TAP and CTRs have been collaborating with Traffic Police and initiated road safety campaigns with the involvement of Local authorities as well in Korca, Berat, Fier, Corovoda. A comprehensive road safety awareness programme has been implemented in Albania targeting TAP project affected areas, by transportation and construction activities, in 18 communities and 70 schools, in Fieri, Korca and Berati regions. As a result of the efforts we have made, we can mention these results: No major Road Traffic accident, involving TAP vehicles during business time; increased employees' and their relatives' awareness; increased awareness on communities where TAP conducts its activities; extracurricular curricula for elementary and secondary school, with road safety topics.

ROAD SAFETY IN ALBANIA, BETWEEN REALITY AND PERCEPTION

-PhD. *Xhavit SHALA*

ABSTRACT

The purpose of this paper is to scan, analyze, evaluate and identify the issues related to road safety, the influencing factors, with the aim of providing recommendations to improve policies for preventing and reducing accidents and improving road safety. Automobile accidents and the consequences that accompany them (social traumas, big economic losses and not just) are perceived as a danger and a permanent threat not only to the pedestrians and drivers but also to public safety and beyond. Therefore road safety should be understood and appreciated as a public and personal good, an important part of public and national security, accepted and implemented as a fundamental human right in a democratic state. The road safety process is a continuous interaction between several factors where the most important are the behavior of road users, safety and road infrastructure conditions as well as the characteristics of the vehicles. It is a combination of preventive safety (prevention of accidents) with reactive safety (recovery of an emergency situation).

From the study of numerous archive documents, which will be presented in this paper, we have proven that in Albania for the period between 1953-1990 there are 5622 accidents with about 3236 deceased and 5063 injured. While from 1992 until 2018, 28915 accidents have been recorded, with 8180 deceased and 16004 injured. Road accidents resulting in death rank as the number one factor that takes the lives of Albanians. So, for the period 2005-2015 from 7044 people who have lost their lives violently (murder, suicide and road accidents), 3341 or 47.4% of the total number have lost their lives from car accidents, compared with suicides which accounted for 34% of the cases and 17.95% of cases that have lost their lives as a result of murder crimes.

In the conditions of a changing environment and rapid economic development which can not be understood without the growth of road transport, there has been a lot of positive pressure on the State Police structures for more road safety. Under these conditions, it is necessary to identify the problems related to road safety and influencing factors, with the aim of providing recommendations for improving policies for preventing and reducing accidents and strengthening road safety.

During this paper, the basic research methods and instruments were applied. Analyzing and evaluating road safety in our country in this paper, we will accomplish by base it on two main pillars. The first is based on objective indicators, real road accidents, the consequences and their causes. For this purpose, research has been conducted and has been administered data for a period of about 100 years of Albanian state. For the purpose not only to analyze the dynamics in years of these accidents but also to come to identify those repeatable economic, social and psychological factors at different times, which have affected the typology of road accidents, the behavior of road users as well as the profile of authors and victims of road accidents. The Second pillar, is based on subjective indicators, citizen perceptions of road safety, road user behaviors in Albania as well as their level of satisfaction and appreciation for structures that manage road safety. Because for road safety as well as in general security perception, enjoyment and satisfaction are a very important element. These data were provided through a broad survey conducted with different groups of population during April 2019.

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

*« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »*

The findings of this paper fully corroborate our hypothesis that road safety is a process of continuous interaction of road user behavior, safety and road infrastructure conditions as well as the safety of the vehicles itself. At the end of the paper, appropriate policy development recommendations are provided to improve ongoing work on the treatment, management, prevention and reduction of accidents and improvement of road safety in our country.

THE ROLE OF THE TECHNICAL RECONSTRUCTOR: ANALYSIS AND QUALITY OF THE DATA COLLECTED

- Pasquale MAURELLI

Ingegnere - Tecnico Ricostruttore - Ingegnere Forense

- Alessia IANNUZZI

Ingegnere - Tecnico Rilevatore - Membro gruppo G.d.L. CNI

ABSTRACT

A road traffic accident can be defined as an unexpected event that causes more or less serious damage or disrupts an expected course of events. In road traffic, it will take place on the road, i.e. in that area for public use intended for the circulation of pedestrians, vehicles and animals. One of the inspiring principles of the Highway Code, according to the new wording of art. 1 introduced by Legislative Decree 9 of 15 January 2002, states that the safety of persons in road traffic is one of the primary social and economic purposes pursued by the State. The rules and implementing measures are based on the principle of road safety, pursuing the objectives of reducing the economic, social and environmental costs of vehicle traffic; improving the quality of life of citizens, also through rational use of land; and improving the fluidity of traffic. Among the obligations of intervention and purpose of the accident activity, art. 11 of the new CDS provides among the services of the Traffic Police the detection of road accidents. This work aims at presenting the peculiarities of the UNI 11472 standard, represent the state of the art of innovative systems for the detection of road accidents and highlight their importance for the technical reader. Two real cases will be displayed.

ROAD TRAFFIC ACCIDENTS IN ALBANIA (2009-2017), A PUBLIC HEALTH CONCERN

- Proff. Gentiana QIRJAKO, PhD. Luan NIKOLLARI, PhD. Dorela VASHA, PhD. Rudina ÇUMASHI

ABSTRACT

Road traffic accidents are a major but neglected public health problem. They represent the main group of unintentional injuries, accounting for around 25% of all deaths from injuries. Deaths from road traffic accidents continue to be the main causes of deaths for young people in Albania. Road safety is a key target under the Sustainable Development Goals, with a 50% reduction in road traffic fatalities called for by 2020. Methodology: This is a transversal study and includes data on road traffic accidents occurring in Albania and their health consequences for the period 2009-2017. The

main sources of information were the annual reports published from Directorate of Road Traffic Police, INSTAT as well as data from National Centre of Trauma. The analyze included information on age and sex of injured person, the cause of accident, type of road users. In addition, this study presents also the incidence and mortality rate from road traffic accidents during 2009-2017. The data obtained from the hospital provided information on the main consequences of road accidents (type of trauma, average hospitalization, etc.). Results: Overall, there is a positive trend in the number of road traffic accidents occurring in Albania for the period 2009-2017, but the mortality rate is decreased by almost 50% from 2009 to 2017, (from 12.95 to 6.2 deaths per 100,000 inhabitants). Males remain the most affected category by road traffic accidents. Pedestrian mistakes, high speed and alcohol use remain the main causes of road traffic accidents in Albania. Regarding the hospitalization, there is an increase of number of medically attended injuries from road traffic accidents years per year. Nearly one in five injured people require intensive care therapy. Fractures of the limbs and brain trauma are the most frequently injuries. Conclusions: Although there is a decrease of mortality rate from road traffic accidents in Albania, they still are a serious problem for Albanian society. There is a need for a systemic intervention including all sectors involved in addressing the issue of road safety, focusing on infrastructure investment, enforcement of road safety legislation, improving emergency care, establishment of the injury surveillance as well as improving the education on road users.

VEHICLE TIRE TECHNOLOGY AND ROAD SAFETY

- **PhD. Artur Beu**

ABSTRACT

Speaking of Road Safety and or Security is a challenge for us police officers and practiconers of safety and security field requires commitment and high professionalism. Road safety and security is not only a study field where different variables can be used, that based in hypothesis of the same quantity will meet or not correct answers. We are taking into consideration a field that touches directly not only the physical side of the society due to the enormous losses in casualties, but also the economical aspects and that of the perception of public safety and security in general. In this paper our aim is to contribute in better understanding of one aspect of road safety/security concentrated in the tires of a vehicle as one element naturally important according to the authors of this study due to its direct influence in reducing or increasing road incidents. The use of a case study in Italy, in the city of Bari and its provinces to better know the level of knowledge of people and the appropriate of the tires in their vehicles will be the core of this paper. The sample was composed of 550 people that are part of the association Vespa Club Bari, considered to be great utilizes of motor vehicles.

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

ROLE OF AUDIT/INSPECTION, ON ROAD SAFETY

- Proff.asc. Shkëlqim GJEVORI

Road Safety Audit and Inspection today throughout the developed world is one of the priorities in planning, implementing and managing the road infrastructure with all design elements and road signage. Carrying out Audit / Road Safety Inspection not only provides a safe mobility for all road users, but also reduces the cost of transport projects. Access to a secure system requires no realization of ASR/ISR. The stages of performing an ASR (Audit of Road Safety) and the steps of carrying out an Audit are indispensable to be analyzed and taken into consideration before it is performed. For the successful application of the ASR/ISR, today's Contemporary Methodology has been developed which orientate the specialists on when to perform one or the other, as well as orientate it technically in the preparation of the Final Report and the methods for its preparation.

CAUSES OF FATAL ACCIDENT IN KOSOVO

- PhD. (c) Visar BAXHUKU, Proff. Asc. Odhisea KOÇA, MSc. Alishukri SHKODRA, MSc.Visar ÇEKIÇI

ABSTRACT

Accidents with fatal consequences are changing the shape and the frequency - both, for events and for consequences. Knowing the way of accident/accident causes, enables the preparation for the consequences and the part of the preventive. To this end, we refer fatal accidents in the Prishtinë / Priština region for a period of three years, in order to investigate the causes, and then to open the possibility of exploring the actions of the participants. In the framework of the work, we focused on detailed data on the driver causing the accident, the location and the geometry of the road and the environment.

COMPARATIVE ANALYSIS OF COUNTRY'S ACCIDENTS, IN 1992-2018

- MSc Ali YZEIRI

ABSTRACT

One of the most important factors of life in a community is road safety. The security level is a parameter that defines the physical, psychological and emotional health of the citizens. A safe environment and a good relationship between its members are important parameters of progress. Road traffic, as every other process, has evolved over time and space. In the course of time, the means of transport have evolved a lot and are modernised. On the other hand, in the same space we have a diversity of the means of transport used. Along with transport development, there is also the risk that grows with it. The more advanced the means of transport, the greater the risk, and the greater the protective measures. All three components: the road, the means of transport and the driver should be in optimal parameters, because if one of them changes, it might be the cause of an accident. Taking the necessary preventive measures requires conducting an analysis of the accelerating factors of accidents in all their aspects.

Today, due to road accidents, around 1.25 million people around the world lose their lives and millions of others are injured every year. These accidents have the impact of a deadly epidemic, therefore problematic road users need to be re-educated and other road users should be informed about road safety, in order to create psychological immune mechanisms against this phenomenon. For the improvement of road safety, as one of the main priorities, a comprehensive action plan has been drafted and implemented: "The national road safety plan for the years 2011-2020". A road accident registration system has been established: SIA system in DPP. The vehicle traffic is monitored, the data of accidents are recorded and processed and an evaluation of road safety in the country is done.

PREPARATION OF THE DRIVERS IN ALBANIA ACCORDING TO EU DIRECTIVES **- Msc. Ing. Shkëlqim GRUDA, Ing. Astrit NASUFI**

ABSTRACT

In a brief introduction about the changes in the economic system after the 1990s in the road transport in Albania and where it is evidenced that in 2017 we have a 35.7 times the number of vehicles, with 860 times the number of cars and 816 times of the number of vehicle drivers as well as the problems faced by the General Directorate of Road Transport Services (DPSHTRR), as the institution responsible for registering vehicles and equipping people with driving licenses and professional capability certificates. The basic topics are:

a) The preparation of drivers for the provision of driving licenses is done on the driving school, where every year the number of persons with driving license increases by 3-5%. Only in 2018 for the first-time have been issued 54,000 driving license and for the additional category have been issued 10800 driving licenses. In 2001 there were about 100 driving schools today, the number of driving schools preparing drivers is 320.

The candidate registration procedure until the beginning of 2017 has been manual, today is done through the information system. Currently the registration of candidates is based on a "Medical Certification" which is issued by some medicals and is in compliance with the requirements of Directive 2006/126 / EU.

b) Drafting and elaboration of preparation programs. Currently the theoretical preparation program is fully in line with the requirements of Directive 2006/126 / EU.

c) Knowledge control through the theoretical program (introduction of questionnaire intelligence systems) and practice is according to the program in accordance with the requirements of Directive 2006/126 / EU. Theoretical test is done by computer, practice evidence is in accordance with the requirements of Directive 2006/126 / EU.

d) The procedure for issuing a driving license, DPSHTRR's evolution from the creation in November 1999 till to day.

e) The following is an analysis of the yearly history of the type and causes of road accidents in our country based on the "Road Safety Reports" data for 2012-2017 that monitor the "Road Safety Improvement Action Plan" in implementation of the National Road Safety Strategy 2011-2020 ", which outlines the main causes of loss of lives and injuries in Albanian roads resulting mainly from: as a result of overcoming allowed speed, aggressive steering of the vehicle and non-belt of seat belts, are also

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

**« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »**

objectives of improving the teaching process in the driving schools.

Features of examination of the crime scene in auto transport.

- MSc. Dritan ZOTO

ABSTRACT

Recognition by criminal specialists, Judicial Police Officers of the crime scene features in the case of accidents in auto transports, are important as they are dynamic events that occur suddenly and rapidly in relation to the persons present. The post-event environment presents a rather complex framework, the mechanism of the event is often not perceived right even by witnesses who have seen the development of the event, who being under the influence of the emotions caused by the fear of the event generally tend to exaggerate the dynamics of the event. Given these features, it is imperative that the scene of the eventual unknown body (if any) is examined is made fast. Starting from the mechanism of the event in the auto transport, they are criminally divided into two categories, the first when the vehicle is located at the crime scene and the second when the vehicle is removed from the crime scene. Laboratory examinations that are made of material evidence taken from auto transport locations generally refer to blood stains or hair for extracting the AND profile, found in parts of the vehicle that has caused the event and has left the crime scene, as well as after finding the vehicle, to be compared with the samples taken to the victim.

THE ROLE OF MOTOR VEHICLE INSURANCE FOR INCREASING ROAD SAFETY

-PhD. Xhevdet KOPANI

ABSTRACT

Insurance business, which is run by insurance companies, is like all other businesses. This activity is created and maintained by the same requirements and criteria respected by all enterprises, regardless of sector, size, form of organization or structure of financial resources. An insurance market which is well-organized, well-functioning, fully efficient, economically and financially strong and well-resourced, is a guarantee for a successful economy and future progress. The purpose of the insurance contracts is to reinstate the financial position if the insured to the one prior to the loss or damage. This is accomplished through fair and timely indemnification. Through underwriting mechanisms based on risk assessments, insurance companies create their financial incomes and meet the legal requirements of the supervisory authority and at the same time is handling and paying claims of the clients, in this case as the policyholder of the Motor Third Party Liability (MTPL). The role of insurance companies in increasing road safety is direct and indirect as well. Through the insurance premium setting systems, designed based on mathematical determinations and calculations, a bonus is applied in the cases of the clients which have not caused any accidents and at the same time a penalty (malus) is applied to the clients that have been liable for damages to third parties. These tools have been used by insurance companies on a regular basis, however now they have already been structured and compiled within a legal frame, which according to the best practices of other countries, brings the reduction of road traffic accidents. Use of other legal mechanisms such as regression

lawsuits, cooperation with other actors who have a role in road safety, increase of claims for damages from accidents, increased education through awareness raising campaigns, but also full set of measures and educational platforms are the most widely used methods which will be improved in the future, with a direct impact on road safety. Investing in the digitalization of the insurance service, in the insurance coverage control throughout the territory, the creation of information processing centers combined with the strengthening of penalty measures for the violation of the law and at the same time for the punitive measures of those who do not implement the legal obligation for the purchase of the insurance policy/certificate remain the future challenges towards the increase of road safety.



AKADEMIA E SIGURISË

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

ISBN 978-9928-210-10-4

ISSN 2413-1334

AKADEMIA E SIGURISË



9 789928 210104



POLICIMI DHE SIGURIA

MAJ 2019



AKADEMIA E SIGURISË

Qendra Kërkimore Shkencore
Rruga e Elbasanit, Sauk, Tiranë



NR

15