



Republika e Kosovës  
Republika Kosova - Republic of Kosova  
Qeveria - Vlada - Government

Ministria e Infrastrukturës  
Ministarstvo Infrastrukture  
Ministry of Infrastructure



Projekt i financuar nga Zyra  
e Bashkimit Evropian në Kosovë

# Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë



Korrik 2015  
Version 1.6

## Tabela e përmbajtjes

|           |   |           |
|-----------|---|-----------|
| <b>1</b>  | <b>PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE</b> .....   | <b>4</b>  |
| 1.1       | Hulumtimi dhe analiza e gjendjes.....   | 4         |
| 1.1.1     | Faza e hulumtimit .....   | 4         |
| 1.1.2     | Analiza e statistikave të aksidenteve .....   | 5         |
| 1.2       | Strategjia e Sigurisë Rrugore 2016-2020.....  | 5         |
| 1.3       | Plani i Veprimit për Siguri Rrugore.....  | 6         |
| <b>2</b>  | <b>HYRJE</b> .....  | <b>7</b>  |
| <b>3</b>  | <b>METODOLOGJIA</b> .....   | <b>8</b>  |
| <b>4</b>  | <b>SFONDI</b> .....   | <b>9</b>  |
| 4.1       | Analizat e të dhënave nga aksidentet.....   | 9         |
| 4.1.1     | Trendet e aksidenteve .....   | 9         |
| 4.1.2     | Treguesit e sigurisë rrugore .....  | 10        |
| 4.1.3     | Pjesëmarrja sipas llojit të aksidenteve.....  | 11        |
| 4.1.4     | Personat e lënduar dhe të vdekur sipas llojit të pjesëmarrësve në rrugë .....             | 12        |
| 4.1.5     | Këmbësorët e lënduar dhe të vdekur sipas moshës.....                                      | 12        |
| 4.1.6     | Aksidentet sipas llojit të rrugëve .....  | 13        |
| 4.1.7     | Aksidentet sipas karakteristikave rrugore .....   | 13        |
| 4.1.8     | Faktorët kryesorë që shkaktojnë aksidentet .....  | 14        |
| 4.2       | Gjendja në Evropë.....  | 15        |
| 4.3       | Strategjitë e mëhershme rrugore dhe programet e veprimit në Kosovë .....                  | 16        |
| 4.3.1     | Programi për sigurinë e komunikacionit rrugor për Kosovë, KSKRR 2010.....                 | 16        |
| 4.3.2     | Përmirësimi i Kapaciteteve në Fushën e Sigurisë Rrugore në Kosovë, Banka Botërore, '08.17 | 17        |
| 4.3.3     | Strategjia e Sigurisë Rrugore Regjionale (SSRRR) për pjesëmarrësit e SEETO-s, 2009 .....  | 18        |
| 4.4       | Strategjitë evropiane dhe globale të sigurisë rrugore .....                               | 19        |
| 4.4.1     | Programi evropian i Sigurisë Rrugore 2000-2010 .....                                      | 19        |
| 4.4.2     | Programi Evropian i Sigurisë Rrugore 2011-2020 .....                                      | 20        |
| 4.4.3     | Strategjia e sigurisë rrugore e Kombeve të Bashkuara .....                                | 20        |
| 4.5       | SWOT Analiza e gjendjes së tanishme të sigurisë rrugore në Kosovë .....                   | 21        |
| <b>5</b>  | <b>OBJEKTIVAT</b> .....   | <b>22</b> |
| 5.1       | Strategjia e re për siguri rrugore e Kosovës për dekadën e dytë.....                      | 23        |
| 5.1.1     | Synimet cilësore .....  | 22        |
| 5.1.2     | Synimet sasiore .....   | 22        |
| 5.1.3     | Synimet e planit të veprimit.....   | 23        |
| <b>6.</b> | <b>ALTERNATIVAT E KONSIDERUARA</b> .....  | <b>24</b> |
| 6.1       | Strategjia e rekomanduar e sigurisë rrugore.....  | 24        |
| <b>7.</b> | <b>HAPAT E ARDHSHËM PËR ZBATIMIN E STRATEGJISË</b> .....                                  | <b>25</b> |
| 7.1       | Administrimi .....  | 25        |
| 7.1.1     | Cikli i administrimit .....   | 26        |
| 7.1.2     | Kriteret SMART.....   | 27        |
| 7.1.3     | SWOT Analiza e zbatueshmërisë.....  | 27        |
| 7.1.4     | Kostoja dhe financimi.....  | 28        |
| 7.2       | Monitorimi dhe vlerësimi.....   | 31        |
| 7.2.1     | Treguesit e performancës .....  | 31        |
| 7.2.2     | Monitorimi dhe zbatueshmëria e planit të veprimit .....                                   | 31        |

|         |   |    |
|---------|---|----|
| 7.2.3   | Vlerësimi i strategjisë dhe i planit të veprimit .....                    | 31 |
| 7.3     | Parakushtet e përputhshmërisë institucionale.....                         | 32 |
| 7.3.1   | Sektori publik .....  | 32 |
| 7.3.1.1 | Institucionet drejtuese.....  | 32 |
| 7.3.2   | Sektori privat.....   | 32 |
| 8       | <b>PLANI I VEPRIMIT</b> .....   | 33 |
| 8.1     | Plani i veprimit si mjet zbatimi.....                                     | 34 |
| 8.1.1   | Përgjegjësitë.....  | 34 |
| 8.1.2   | Afatet kohore dhe prioritetet.....  | 35 |
| 8.2     | Legjendat dhe shpjegimi për Tabelat e Masave .....                        | 35 |
| 8.3     | Edukimi për Komunikacion dhe Fushatat .....                               | 36 |
| 8.3.1   | Edukimi në shkolla për sigurinë rrugore .....                             | 36 |
| 8.3.2   | Të mësuarit gjatë gjithë jetës.....                                       | 37 |
| 8.3.3   | Fushatat për ngritjen e vetëdijësimit.....                                | 37 |
| 8.4     | Edukimi, trajnimi dhe licensimi i shoferëve .....                         | 38 |
| 8.4.1   | Kontrulli i cilësisë .....  | 38 |
| 8.4.2   | Faza e dyfishtë për patentë shofer dhe përvoja praktike e ngasjes .....   | 39 |
| 8.4.3   | Sistemi i pikëve negative dhe marrja e patentë shoferit.....              | 39 |
| 8.5     | Zbatueshmëria .....   | 40 |
| 8.5.1   | Përforcimi i Kapacitetit Zbatues të Ligjit nga Policia e Kosovës.....     | 40 |
| 8.5.2   | Pikat kyçe të zbatimit.....   | 41 |
| 8.6     | Fëmijët dhe të rinjtë pjesëmarrës në komunikacionin rrugor.....           | 43 |
| 8.7     | Pjesëmarrësit e moshuar në komunikacionin rrugor.....                     | 44 |
| 8.8     | Këmbësorët.....   | 45 |
| 8.9     | Biçikletat, Mopedët (çiklomotorët) dhe Motoçikletat.....                  | 46 |
| 8.10    | Kamionët dhe autobusët .....  | 47 |
| 8.11    | Vendkalimet në të njëjtin nivel me hekurudhën .....                       | 49 |
| 8.12    | Kujdesi pas aksidentit .....  | 49 |
| 8.13    | Infrastruktura .....  | 50 |
| 8.13.1  | Menaxhimi i Sigurisë së Infrastrukturës .....                             | 51 |
| 8.13.2  | Zvoglimi i shpejtësisë në pikat e rrezikshme dhe në vendbanime.....       | 52 |
| 8.13.3  | Rrugët me nga dy shirita në të njëjtin nivel të kalimit .....             | 54 |
| 8.13.4  | Barrierat e sigurisë dhe shenjimi i rrugëve .....                         | 55 |
| 8.13.5  | Siguria e punimeve rrugore.....   | 56 |
| 8.14    | Siguria e Automjeteve.....  | 57 |
| 9       | <b>SHTOJCA: KRITERET PËR BAZËN E TË DHËNAVE THEMELORE NË KOSOVË</b> ..... | 59 |

# 1 PËRMBLEDHJE EKZEKUTIVE

Ky dokument paraqet Strategjinë e Sigurisë Rrugore dhe Planin e Veprimit me qëllim që të përmirësohet ndjeshëm gjendja e sigurisë rrugore.

Për Kosovën siguria rrugore është një çështje e rëndësishme. Gjendja me aksidentet rrugore nga aspekti i numrit të personave të vdekur është aktualisht shumë më i përafërt me standardet e Bashkimit Evropian se sa me shtetet e tjera në tranzicion. Dy dallimet kryesore me shtetet e Evropës Perëndimore janë se Kosova ka pasur rritje të konsiderueshme të numrit të vdekjeve në komunikacion në dekadën e fundit dhe numri shumë i lartë i këmbësorëve të vdekur në aksidente rrugore, të cilët përfaqësojnë shumicën e pjesëmarrësve të rrezikuar në rrugë. Gjithashtu, numri i fëmijëve dhe të rinjve që kanë pësuar në aksidente rrugore është shumë lartë mbi mesataren e shteteve evropiane.

Nëpërmjet programit të financuar nga BE-ja, IPA (Asistenca Para-aderimit) Zyra e Bashkimit Evropian në Kosovë (EUOK) ka kontraktuar projektin "Mbështetja dhe Zbatimi i Marrëveshjes së Komunitetit të Transportit (BE-TCA)". Subjekti përfitues i projektit është Ministria e Infrastrukturës.

Në kuadër të projektit përfshihet mbështetja në azhurnimin dhe zbatimin e strategjisë së transportit multimodal, sektori rrugor, sektori hekurudhor dhe mbështetja lidhur me bashkëpunimin MKT dhe atë rajonal. Një nga nëndetyrat e sektorit rrugor është që të përgatisë dhe të miratojë strategjinë dhe planin e veprimit për sigurinë rrugore.

Sekretari i Përgjithshëm i Ministrisë së Infrastrukturës ka themeluar një komision të kryesuar nga drejtori i Sekretariatit të Këshillit të Sigurisë së Komunikacionit Rrugor (SKSKRR) me qëllim monitorimin e procesit të hartimit si dhe për të diskutuar dhe aprovuar strategjinë dhe planin e veprimit.

Elementët kryesorë të këtij dokumenti janë:

- Hulumtimi dhe analiza e gjendjes
- Strategjia e sigurisë rrugore 2016-2020
- Plani i veprimit i sigurisë rrugore
- Zbatimi

## 1.1 Hulumtimi dhe analiza e gjendjes

### 1.1.1 Faza e hulumtimit

Në fazën e hulumtimit janë analizuar të gjitha kushtet e kornizës ekzistuese, dokumentacioni dhe mjetet e disponueshme, si:

- Databazat dhe statistikat e aksidenteve
- Legjislacioni
- Zbatueshmëria e strategjive
- Çështjet e ndërlidhura me infrastrukturën e sigurisë rrugore
- Organizimi i Këshillit të Sigurisë së Komunikacionit Rrugor (KSKRR)
- Kontaktet dhe bashkëpunimi ndërmjet palëve të interesit
- Programet relevante të brendshme dhe të jashtme të sigurisë rrugore

### 1.1.2 Analiza e statistikave të aksidenteve

Analiza e statistikave të aksidenteve dhe rrjedhat përkatëse të tyre mbeten një nga elementet qendrore në zhvillimin e Programit të ri për Sigurinë Rrugore. Së bashku me analizën e të dhënave mbi mënyrat e sjelljes në komunikacion si dhe kërkesat ligjore institucionale, këto formojnë bazën e katalogut të masave të përfshira në planin e veprimit. Bazat e analizës janë të dhënat e publikuara nga Policia e Kosovës për vitin 2014.

Gjendja në komunikacionin rrugor në periudhën kohore të regjistruar nga viti 2004 deri në vitin 2014 tregon një rritje të konsiderueshme të aksidenteve dhe të numrit të personave të lënduar. Numri i personave të vdekur në aksidentet rrugore në 11 vitet e fundit sillet në një nivel të lartë.

Veçanërisht te kategoria e këmbësorëve, fëmijët dhe të rinjtë paraqiten me përqindje të lartë të vdekjeve dhe të lënduarve. Të dyja shifrat janë shumë larg mesatares evropiane.

Fatkeqësisht, në dispozicion kemi vetëm të dhëna shumë të përgjithshme për aksidente dhe nuk ka asnjë informacion në lidhje me të dhëna më të detajuara si aksidentet me njerëz të moshuar, aksident në ose jashtë fshatrave (vendbanimeve) etj. Prandaj një shtojcë i është bashkëngjitur këtij dokumenti, që ofron listën e kontrollit për të dhënat minimale të kërkuar të aksidenteve rrugore, të cilat duhet të përpunohen sa më shpejt të jetë e mundur.

Sipas treguesve të sigurisë rrugore të përdorur më së shumti, numri i personave të vdekur në 100 000 banorë është 7.0 dhe në raport me 100 000 automjete është 43 të vdekur. Për treguesin e fundit duhet të merret në konsideratë edhe fakti se numri i automjeteve të regjistruara është 297 392.

## 1.2 Strategjia e Sigurisë Rrugore 2016-2020

Në strategjinë e tanishme të sigurisë rrugore do të përfshihen objektiva të qarta për një politikë të sigurisë rrugore. Këto objektiva duhet të jenë ambicioze dhe të arsyeshme. Ambicioze duke pasur parasysh atë çfarë ndodhë aktualisht në shtetet e tjera me performancë më të mirë dhe të arsyeshme në lidhje me mundësitë reale për arritjen e këtyre objektivave me përpjekjeve të arsyeshme. Periudha kohore për arritjen e objektivave politike të sigurisë rrugore duhet gjithashtu të jetë në përputhje me aktivitetet përkatëse me vendet e tjera dhe në këtë mënyrë është përcaktuar deri në fund të kësaj dekade (2020).

### 1.3 Plani i Veprimit për Siguri Rrugore

Plani i veprimit përmban masa konkrete të cilat duhet të shndërrohen në veprime. Masat mbulojnë tërë fushën e sigurisë rrugore, ku hyjnë sjellja e njeriut, vënia në zbatim, siguria e infrastrukturës dhe e automjeteve dhe kujdesi pas aksidenteve. Të gjitha masat duhet të marrin parasysh situatën specifike në Kosovë dhe praktikën më të mira nga vendet e tjera. Plani i veprimit përfshin renditjen e prioriteteve dhe vlerësimin e kostos për secilin veprim dhe përcakton se cilat janë organizatat e përfshira dhe cilat kanë rol udhëheqës në procesin e zbatimit të masave.

Plani i veprimit përbëhet nga 12 fusha prioritare të cilat përmbajnë në përgjithësi 130 masa konkrete të sigurisë rrugore.

Te plani i veprimit fillimisht është pasqyruar korniza kohore apo kronologjia deri në vitin 2018.

Siç dihet disponueshmëria e të dhënave të aksidenteve, informacioneve statistikore të tjera, rezultatet e sondazhit dhe analizave të detajuara për momentin janë shumë të kufizuara. Prioritet më i lartë i është dhënë të gjitha atyre masave të cilat mund ta përmirësojnë këtë situatë. Këto 24 masa me prioritet të lartë duhet të fillojnë sa më shpejt dhe të përfundojnë deri në fund të vitit 2017.

Shumica e 94 masave janë afat shkurtër. Disa prej tyre gjithashtu duhet të fillojnë sa më shpejt që të jetë e mundur. Këto të fundit duhet të fillojnë para fundit të vitit 2018. Një ndarje e mëtijshme e prioriteteve nuk jep shumë kuptim pasi përparimi në marrjen e të dhënave dhe përmirësimi i parakushteve institucionale nuk mund të vlerësohen tani.

Rangu i tretë prioritar mbulon 12 masat afatmesme dhe afatgjata, të cilat duhet të fillojnë nga viti 2019 dhe më tutje. Për periudhën pas vitit 2018 do të jenë të nevojshme masa të reja shtesë. Natyra dhe detajet rreth këtyre masave mund të përcaktohet vetëm pas procedurës së vlerësimit të parë.

## 2 HYRJE

Mbi 1.2 milion njerëz në botë vdesin çdo vit në rrugë, dhe prej 20 deri në 50 milionë vuajnë nga lëndimet jo-vdekjeprurëse. Në shumicën e rajoneve të botës kjo epidemi e lëndimeve të komunikacionit rrugor është ende në rritje.

Mbi 90% e fataliteteve rrugore në botë ndodhin në vendet me të ardhura të ulëta, të cilat përbëjnë vetëm 40% të automjeteve të regjistruara në botë.

Përqindjet e vdekjeve kanë rënë gjatë katër ose pesë dekadave të fundit në shumë nga vendet me të ardhura të larta. Edhe në këto vende, lëndimet nga komunikacionu rrugorë mbesin si një shkaktarë i rëndësishëm i vdekjeve, lëndimeve dhe paaftësive.<sup>1</sup>

Për më tepër aksidentet rrugore lëndojnë më shumë se 2.4 milion njerëz çdo vit. Ky problem është më i theksuar te grup moshat prej 5-29 vjeç, grup moshë për të cilën lëndimet nga komunikacioni rrugor janë shkaktari kryesor i vdekjes.<sup>2</sup>

Për Republikën e Kosovës siguria rrugore gjithashtu është një çështje e rëndësishme, performanca e aksidenteve rrugore në Kosovë, për sa i përket numrit të të vdekurve nga aksidentet rrugore është shumë më e përafërt me standardet e Bashkimit Evropian se me ato të vendeve të Evropës Lindore. Dy ndryshimet kryesore me vendet Evropës Perëndimore janë se ka pasur një rritje të theksueshme të fataliteteve në dekadën e fundit dhe se numri i këmbësorëve përfaqëson shumicën e shfrytëzuesve të rrugëve të rrezikuar në Kosovë. Numri i këmbësorve të vdekur në aksidente rrugore është shumë i lartë.

Përmes programit IPA (të Asistencës së Para-anëtarimit) të financuar nga BE-ja, Zyra e Bashkimit Evropian në Kosovë (ZBEK) është kontraktuar një projekt në kuadër të “Përkrahja në Zbatimin e Marrëveshjes së Komunitetit të Transportit (EU-TCA)”.<sup>3</sup> Institucioni përfitues i projektit është Ministria e Infrastrukturës.

Projekti përfshinë mbështetjen për azhurnimin dhe zbatimin e strategjisë së transportit multi-modal, mbështetje për sektorin e rrugëve lidhur me TCA-në (Agjensioni i Komuniteteve të Transportit) dhe bashkëpunimin rajonal. Një nga nëndetyrat e sektorit rrugor është përgatitja dhe përmirësimi i strategjisë dhe planit të veprimit lidhur me sigurinë rrugore.

---

<sup>1</sup> Raporti i Statusit Global për sigurinë rrugore, OBSH 2009

<sup>2</sup> Raporti i Statusit Evropian për sigurinë rrugore, OBSH 2009

<sup>3</sup> Asistenca evropiane 128976/C/SER/KOS

### 3 METODOLOGJIA

Në fillim është kryer faza e hulumtimit, analizimit të gjendjes ekzistuese të kornizës ligjore, dokumenteve dhe mjeteve. Kjo analizë përfshinë:

- Shënimet e databazave dhe të aksidenteve
- Legjislativin (vendim-marrjen)
- Zbatueshmëria e strategjive
- Çështjet e sigurisë rrugore të ndërlidhura me infrastrukturën
- Këshilli i Sigurisë së Komunikacionit Rrugor (KSKRR)
- Kontaktet dhe bashkëpunimi ndërmjet palëve të interesit
- Programet relevante të brendshme dhe të jashtme për sigurinë rrugore

Pastaj është punuar një draft i strategjisë dhe i planit të veprimit të sigurisë rrugore.

Për të monitoruar procesin e draftimit dhe për të diskutuar dhe miratuar strategjinë dhe planin e veprimit, Sekretari i Përgjithshëm i Ministrisë së Infrastrukturës ka themeluar një komision që udhëhiqet nga Drejtori i Sekretariatit të Këshillit të Sigurisë së Komunikacionit Rrugor (KSKRR). Në këtë komision janë emëruar anëtarët e organizatave/institucioneve në vijim:

- Ministria e Infrastrukturës (drejtorët e departamenteve relevante)
- Ministria e Punëve të Brendshme
- Ministria e Arsimit, Shkencës dhe Teknologjisë
- Gjykata për Kundërvajtje
- Policia e Komunikacionit e Kosovës
- Policia e Komunikacionit e EULEX-it
- Universiteti i Prishtinës, Fakulteti i Ndërtimtarisë
- Universiteti i Prishtinës, Fakulteti i Inxhinierisë Mekanike
- Përfaqësuesi i Qendrës Emergjente të Spitalit
- Përfaqësuesi i Brigadës së Zjarrëfiksve
- Përfaqësuesi i Kompanive të Sigurimit
- Përfaqësuesi i auto-shkollave

Komisioni ka mbajtur 8 takime dhe më në fund ka miratuar strategjinë dhe planin e veprimit.



## 4 SFONDI

### 4.1 Analizat e të dhënave nga aksidentet

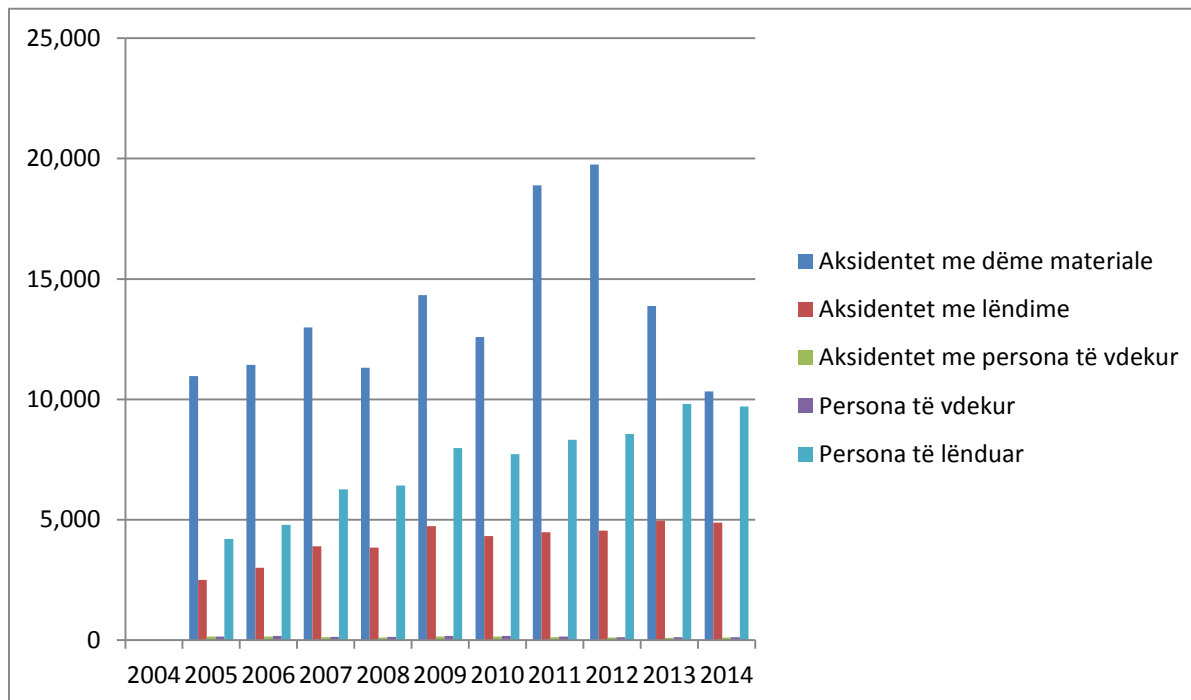
Analizat e statistikave nga aksidentet dhe trendet e tyre korresponduese mbeten njëra nga elementet kryesore në zhvillimin e një programi të për sigurinë rrugore. Së bashku me analizat e të dhënave të sjellura e gjithashtu edhe të kërkesave të institucioneve ligjore, kjo formon bazën për një katalog të masave të përfshira në planin e veprimit. Baza për analiza janë të dhënat e publikuara nga Policia e Kosovës për vitin 2014.<sup>4</sup>

#### 4.1.1 Trendet e aksidenteve

Gjendja në komunikacionin rrugor gjatë periudhës së regjistruar 2004 deri 2014 flet për rritje të ndjeshme të aksidenteve dhe të numrit të personave të lënduar. Numri i personave të vdekur për një aksident ka ndryshuar gjatë 11 viteve të fundit, duke shënuar shkallë të madhe të ngritjes.

| <b>Trendet e aksidenteve 2004-2014</b> |                                     |                              |  |                          |                           |
|--|-------------------------------------|------------------------------|--|--------------------------|---------------------------|
|  | <b>Aksidentet me dëme materiale</b> | <b>Aksidentet me lëndime</b> | <b>Aksidentet me persona të vdekur</b> | <b>Persona të vdekur</b> | <b>Persona të lënduar</b> |
| 2004                                   | <b>5,097</b>                        | <b>1,326</b>                 | <b>141</b>                             | <b>170</b>               | <b>2,053</b>              |
| 2005                                   | <b>10,963</b>                       | <b>2,506</b>                 | <b>145</b>                             | <b>155</b>               | <b>4,206</b>              |
| 2006                                   | <b>11,436</b>                       | <b>3,013</b>                 | <b>156</b>                             | <b>178</b>               | <b>4,789</b>              |
| 2007                                   | <b>12,987</b>                       | <b>3,901</b>                 | <b>127</b>                             | <b>139</b>               | <b>6,264</b>              |
| 2008                                   | <b>11,313</b>                       | <b>3,850</b>                 | <b>118</b>                             | <b>133</b>               | <b>6,427</b>              |
| 2009                                   | <b>14,330</b>                       | <b>4,730</b>                 | <b>152</b>                             | <b>176</b>               | <b>7,984</b>              |
| 2010                                   | <b>12,594</b>                       | <b>4,327</b>                 | <b>158</b>                             | <b>175</b>               | <b>7,731</b>              |
| 2011                                   | <b>18,888</b>                       | <b>4,490</b>                 | <b>130</b>                             | <b>157</b>               | <b>8,321</b>              |
| 2012                                   | <b>19756</b>                        | <b>4555</b>                  | <b>116</b>                             | <b>121</b>               | <b>8561</b>               |
| 2013                                   | <b>13878</b>                        | <b>4960</b>                  | <b>104</b>                             | <b>119</b>               | <b>9817</b>               |
| 2014                                   | <b>10333</b>                        | <b>4876</b>                  | <b>111</b>                             | <b>127</b>               | <b>9713</b>               |

<sup>4</sup> Statistikat dhe analizat e aksidenteve të komunikacionit në periudhën 2013 -2014, Drejtoria e Komunikacionit, Policia e Kosovës



#### 4.1.2 Treguesit e sigurisë rrugore

Numri i fataliteteve për 100 000 banorë dhe për 100 000 automjete janë treguesit më të mirë të paraqitjes së gjendjes së sigurisë rrugore.

Sipas publikimeve më të reja të Agjensisë për Statistika të Kosovës, numri të popullësisë në Kosovë në fund të vitit 2013 është 1 820 631.

Numri i automjeteve të regjistruara në Kosovë është 297 392.

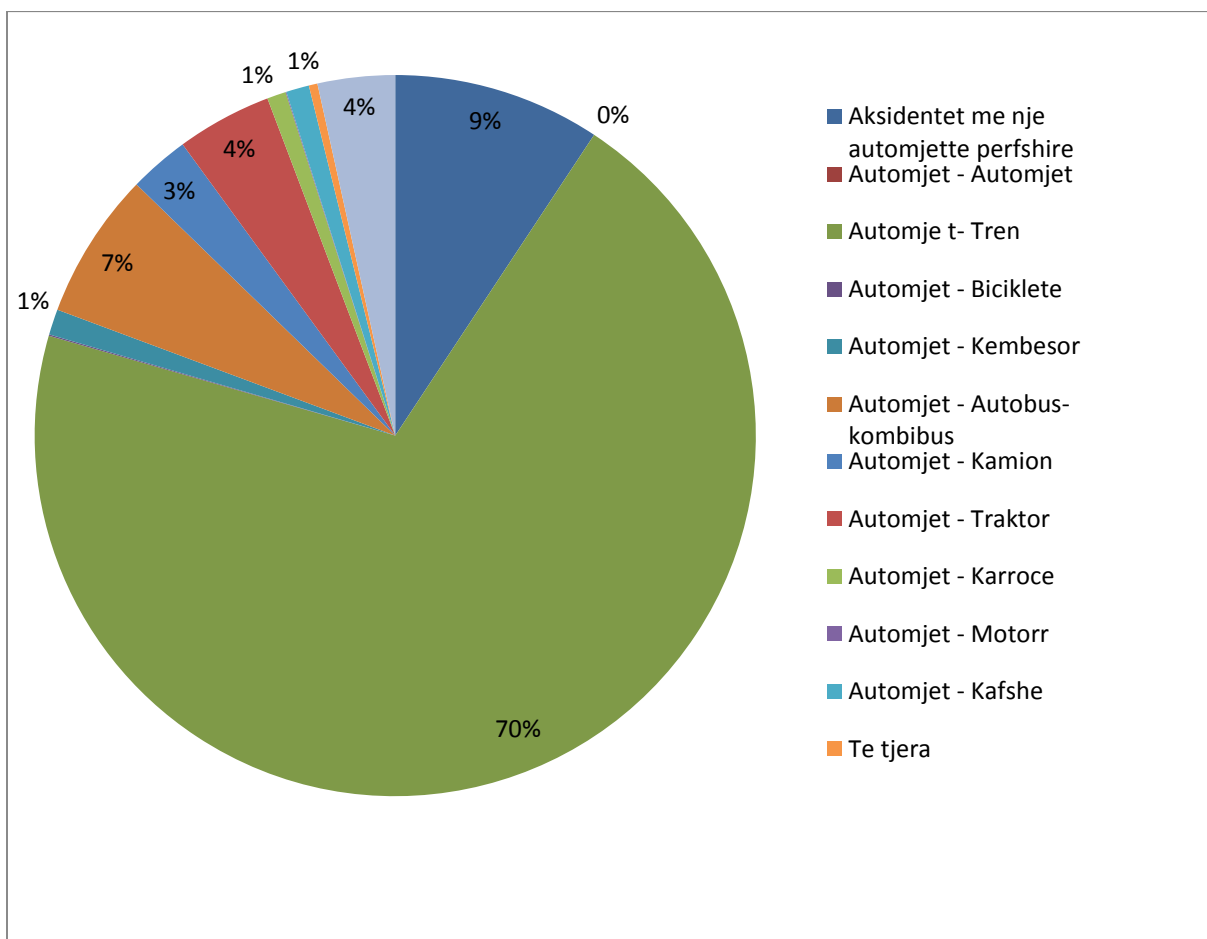
Për vitin 2014 treguesit e paraqitjes së aksidenteve janë:

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Personat e vdekur për 100 000 banorë</b>    | <b>7</b>  |
| <b>Personat e vdekur për 100 000 automjete</b> | <b>43</b> |

### 4.1.3 Pjesëmarrja sipas llojit të aksidenteve

Tabela tregon numrin e aksidenteve për vitin 2014, e rregulluar sipas llojit të aksidenteve. Shifrat gjithashtu përfshijnë aksidentet me dëme materiale. Të dhënat më të hollësishme të aksidenteve me persona të lënduar dhe me të vdekur nuk janë të gatshme.

| Llojet e aksidenteve(2014)              |              |
|---|--------------|
| Aksidentet me nje automjet te perfshire | <b>1516</b>  |
| Automjet - Automjet                     | <b>11437</b> |
| Automje t- Tren                         | <b>10</b>    |
| Automjet - Biciklete                    | <b>187</b>   |
| Automjet - Kembesor                     | <b>1074</b>  |
| Automjet - Autobus- kombibus            | <b>440</b>   |
| Automjet - Kamion                       | <b>696</b>   |
| Automjet - Traktor                      | <b>138</b>   |
| Automjet - Karroce                      | <b>6</b>     |
| Automjet - Motorr                       | <b>168</b>   |
| Automjet - Kafshe                       | <b>63</b>    |
| Te tjera                                | <b>565</b>   |
| <b>TOTALI</b>                           | <b>16300</b> |

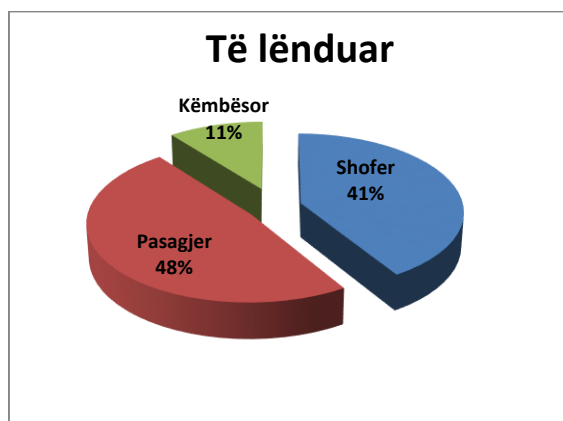
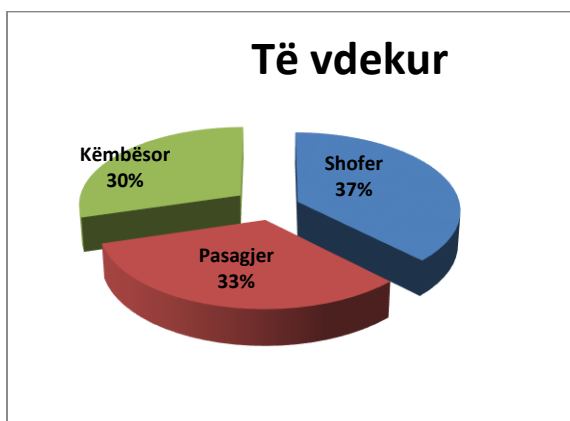


#### 4.1.4 Personat e lënduar dhe të vdekur sipas llojit të pjesëmarrësve në rrugë

Tabela tregon shpërndarjen e viktimave të aksidenteve sipas llojit të pjesëmarrësve në aksident: shoferë, pasagjer apo këmbësor.

Numri i këmbësorëve të vdekur apo të lënduar është shumë i lartë në krahasim me standardet evropiane.

| Tipi i shfrytëzuesve të rruges (2014) |            |             |
|---------------------------------------|------------|-------------|
|                                       | Te vdekur  | Të lënduar  |
| Shofer                                | 47         | 3310        |
| Pasagjer                              | 41         | 3880        |
| Këmbësor                              | 37         | 851         |
| <b>Totali</b>                         | <b>125</b> | <b>8041</b> |

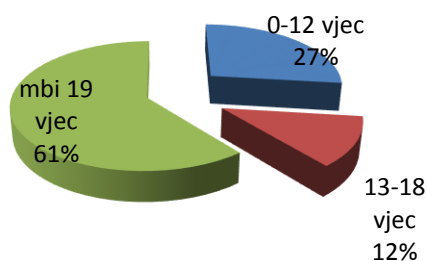


#### 4.1.5 Këmbësorët e lënduar dhe të vdekur sipas moshës

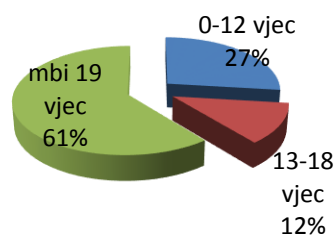
Tabela tregon grupmoshën e këmbësorëve të vdekur apo të lënduar në aksidente. Nuk ekzistojnë të dhëna të ndara në mënyrë më të hollësishme sipas grup-moshave për fëmijë dhe grupmosha mbi moshën 19-vjeçare të cilat do të ishin të dobishme. Numri i viktimave në grupmoshat e fëmijëve dhe të rinjve është shumë i lartë në krahasim me standardet evropiane.

| Këmbësorët sipas moshës (2014) |           |             |
|--------------------------------|-----------|-------------|
|                                | Të vdekur | Të lënduar  |
| 0-12 vjec                      | 7         | 327         |
| 13-18 vjec                     | 2         | 149         |
| mbi 19 vjec                    | 30        | 740         |
| <b>Totali</b>                  | <b>39</b> | <b>1216</b> |

### Këmbësor të vdekur



### Këmbësor të lënduar

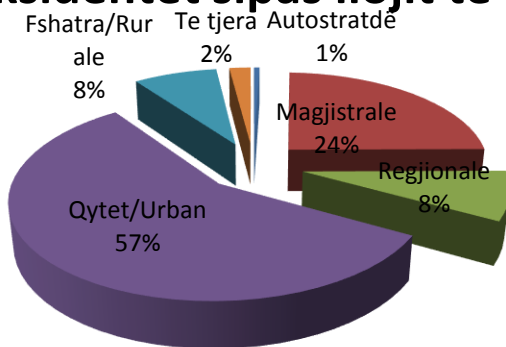


#### 4.1.6 Aksidentet sipas llojit të rrugëve

Kjo tabelë paraqet shpërndarjen e aksidenteve sipas llojit të rrugëve. Të dhënat i referohen të të gjitha aksidenteve rrugore, përfshirë ato me dëme materiale.

| Aksidentet sipas llojit të rrugëve (2014) |              |
|---|--------------|
| Autostradë                                | 84           |
| Magjistrale                               | 3932         |
| Regjionale                                | 1320         |
| Qytet/Urban                               | 9201         |
| Fshatra/Rurale                            | 1278         |
| Te tjera                                  | 327          |
| <b>TOTAL</b>                              | <b>16300</b> |

### Aksidentet sipas llojit të rrugëve

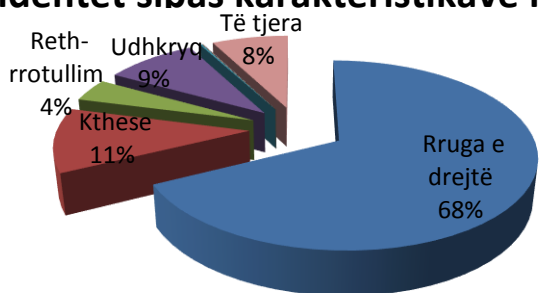


#### 4.1.7 Aksidentet sipas karakteristikave rrugore

Kjo tabelë tregon shpërndarjen e të gjitha aksidenteve sipas karakteristikave rrugore përfshirë aksidentet me dëme materiale.

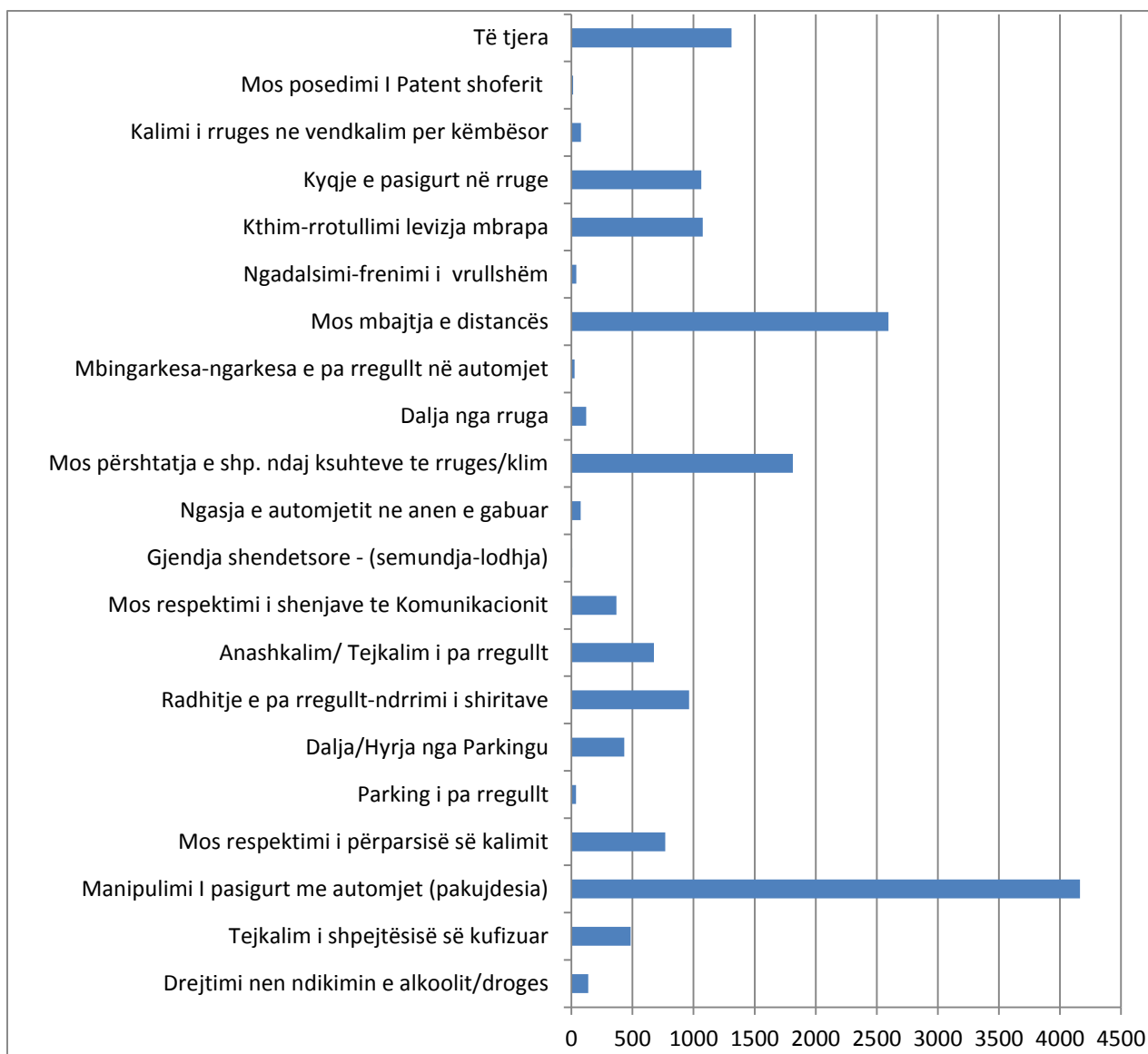
| Pjesa e rrugës(2014) |              |
|----------------------|--------------|
| Rruga e drejtë       | 11057        |
| Kthese               | 1852         |
| Reth-rrotullim       | 660          |
| Udhkryq              | 1476         |
| Urë                  | 33           |
| Hekurudhë            | 6            |
| Tunel                | 9            |
| Të tjera             | 1237         |
| <b>TOTAL</b>         | <b>16330</b> |

### Aksidentet sipas karakteristikave rrugore

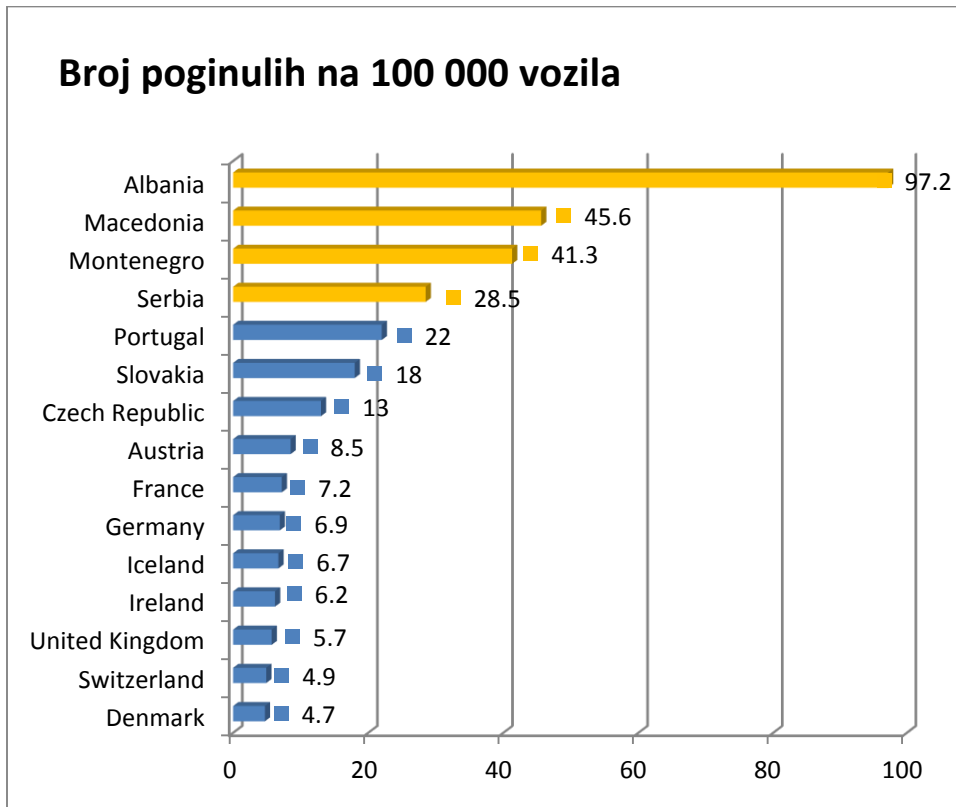
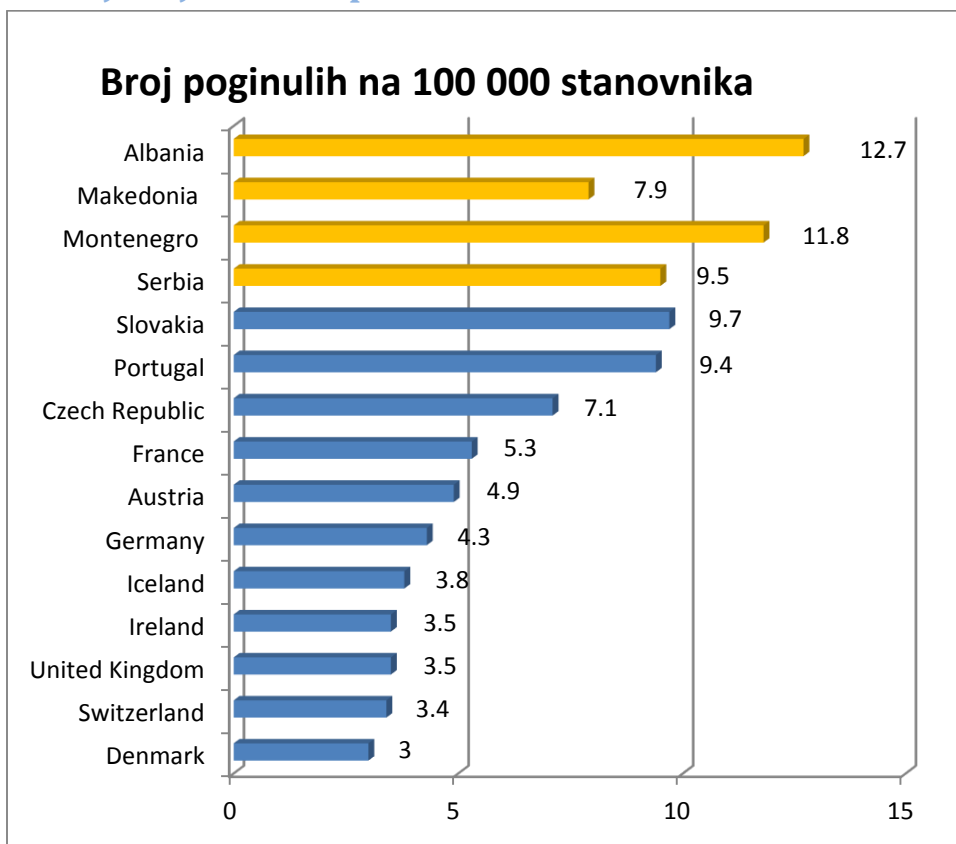


#### 4.1.8 Faktorët kryesorë që shkaktojnë aksidentet

Tabela tregon shumicën e faktorëve shkaktarë të aksidenteve në komunikacion bazuar në vëzhgimet e Policisë së Kosovës.



## 4.2 Gjendja në Evropë



Burimi: Raporti i Organizatës Ndërkombëtare të Shëndetësisë OBSH 2013

## 4.3 Strategjitë e mëhershme rrugore dhe programet e veprimit në Kosovë

### 4.3.1 Programi për sigurinë e komunikacionit rrugor për Kosovë, KSKRR 2010

Ky program është draftuar nga Sekretariati i Këshillit të Sigurisë për Komunikacionit Rrugor (SKSKRR) dhe është adoptuar në mbledhjen e parë të Këshillit më 9.7.2010. Duke marrë si shembuj disa nga Programet e Sigurisë Rrugore Evropiane ky program është hartuar për të ndryshuar trendin negativ të sigurisë rrugore në Kosovë.

Qëllimet kryesore të programit janë:

- Zvoglimi i numrit të aksidenteve të rënda
- Sjellja e numrit të aksidenteve në nivel evropian
- Përforcimin e zbatimit të ligjit
- Rritja e ndërgjegjësimit dhe krijimi i një kulture për siguri rrugore

Vizioni është përafrimi me nivelin e BE –së, të jemi të gatshëm për pranimin e paraparë në BE.

Janë përcaktuar disa Objektivat Cilësore, siç janë:

- Ulja e shpejtësisë (90% pranim, 15% Tolerim)
- Përdorimi i rripave të sigurisë (98% në të gjitha ulëset)
- Përdorimi i helmetave për motoçiklistët (98%)
- Më pak ngasje nën ndikim të alkoolit
- Më pak ngasje pa patentë shofer

Përveç kësaj janë përcaktuar disa **Aktivitete të Programit**, të tilla si:

- Ulja e shpejtësisë së lëvizjes
- Respektimi i personave të pambrojtur (këmbësorëve, fëmijëve dhe i të moshuarve)
- Të mos ketë ngasje nën ndikim të alkoolit, drogës dhe narkotikëve të ndryshëm etj.
- Trajtimi i pikave të rrezikut (të zeza)

Ky Program i Sigurisë Rrugore ka qenë një fillim mjaft i mirë për punë serioze në aspektin e sigurisë rrugore në Kosovë. Mund të mirret si bazë e përshtatshme për një strategji dhe plan të veprimit më gjithëpërfshirës. Përmbanë shumicën e tipareve të një programi të tillë dhe identifikon problemet më kritike, të cilan kanë ndikim në sigurinë rrugore.

Pavarësisht nga ato që u thanë më lartë programi fillimisht është një paraqitje e synimit dhe e qëllimit që nuk është mjaft i përshtatshëm për një proces të implementimit dhe të vlerësimit të qëndrueshëm.



### 4.3.2 Përmirësimi i Kapaciteteve në Fushën e Sigurisë Rrugore në Kosovë, Banka Botërore, 2008

Granti (ndihma financiare) e Bankës Botërore, nëpërmes Asistencës Teknike për Menaxhimin e Shpenzimeve Publike (PEMTAG) ishte e përbërë nga shërbimet këshillimore dhe trajnuese dhe është kryer nga WSP dhe TRL, BM (Britani e Madhe).

Detyrat kryesore të projektit kanë qenë:

- Krijimi i një platforme të sigurisë rrugore

Ky propozim është implementuar duke krijuar Këshillin e Sigurisë së Komunikacionit Rrugor (KSKRR) në Ministrinë e Infrastrukturës

- Krijimi i Sistemit të Informimit për Aksidente

Kjo është realizuar duke implementuar softuerin e aksidenteve të komunikacionit MAP, duke përfshirë edhe trajnimin për Policinë e Komunikacionit të Kosovës

- Auditimi dhe projektimi i Sigurisë Rrugore dhe identifikimi i Pikave të Rrezikut (të zeza) dhe trajtimi i tyre

Këto aktivitete janë paraparë të kryhen nga një ose dy grupe punuese në pajtim me (KSKRR) mirëpo nuk kanë qenë aktive

- Korniza e punës për projektimin dhe zbatimin e fushatave për siguri rrugore

Vlerësimi i situatës së sigurisë rrugore në Kosovë në kohën kur ekspertët e Bankës Botërore draftuan deklaratën vijuese:

Këto shifra tregojnë se çmimi të cilin është duke e paguar Kosova për praktikat e dobëta të sigurisë rrugore është mjaft domethënës dhe duhet të jetë një arsye për brengosje. Shifrat paraqesin një çmim të lartë i cili do të paguhet nga Kosova, veçanërisht pasi që ato kryesisht shkaktohen nga gabimet njerëzore nga të cilat një pjesë e madhe mund të parandalohet me mënyrën e programit të koordinuar të sigurisë rrugore të zbatuar nga shumë – agjencione.

### 4.3.3 Strategjia e Sigurisë Rrugore Regjionale (SSRRR) për pjesëmarrësit e SEETO-s, SEETO, 2009

Ky Projekt i financuar nga BE, (Ndihma Evropiane) për SEETO (Obzervimin e Transportit të Evropës Juglindore) është kryer nga WYG International Limited, UK (BM). Kjo strategji ka të bëjë me të gjithë pjesëmarrësit në SEETO (Shqipërinë, Bosnën dhe Hercegovinën, Kroacinë, Ish Republikën Jugosllave të Maqedonisë, Malin e Zi, Serbinë dhe Kosovën)

Vizioni i strategjisë është përcaktuar si vijim:

Arritja e nivelit të Sigurisë Rrugore dhe krijimi i trendeve pozitive me rënjen e vazhdueshme të numrit të fataliteteve dhe të të lënduarve si në rastet e vendeve me performancën më të mirë në BE

Misioni deklaron:

- Aktivizo kushtet për zhvillimin e qëndrueshëm të transportit dhe të shoqërisë ku të gjithë qytetarët, në veçanti shfrytëzuesit e pambrojtur në rrugë, do të jetë një pjesë e komunikacionit të sigurtë, e jetës dhe e punës së përditshme,
- Krijimi i sistemit mbrojtës për sigurinë rrugore i cili do të përfshijë një spektër të gjerë të akterëve si: Parlamente, Qeveri, Ministri, institucione të ndryshme, organizata, Univerzitete, OJQ, shoqatat e klubeve automobilistike, profesionalist, etj. ku secili do të dijë përfitimet dhe përgjegjësitë, dhe
- Zgjerohet sistemin e përgjegjësive për aksidentet e komunikacionit, duke filluar nga pjesëmarrësit e involvuar direkt në aksidentet e komunikacionit, e deri te të gjithë akterët të cilët mund të kontribuojnë në uljen e rrezikut të aksidenteve të komunikacionit dhe të fataliteteve nga këto aksidente.

Qëllimi është:

Qëllimi i Strategjisë Regjionale të Sigurisë Rrugore është i përcaktuar me zvoglim prej 50% të fataliteteve nga aksidentet rrugore dhe 30% të lëndimeve serioze duke krahasuar vitin 2019 me vitin 2007.

Për të përmbushur këtë qëllim, një qasje e integruar do të përdoret duke u bazuar në katër elemente ("4E" ang. Education, Design engineering, Emergency, Implementation) dhe disa masa shtesë:

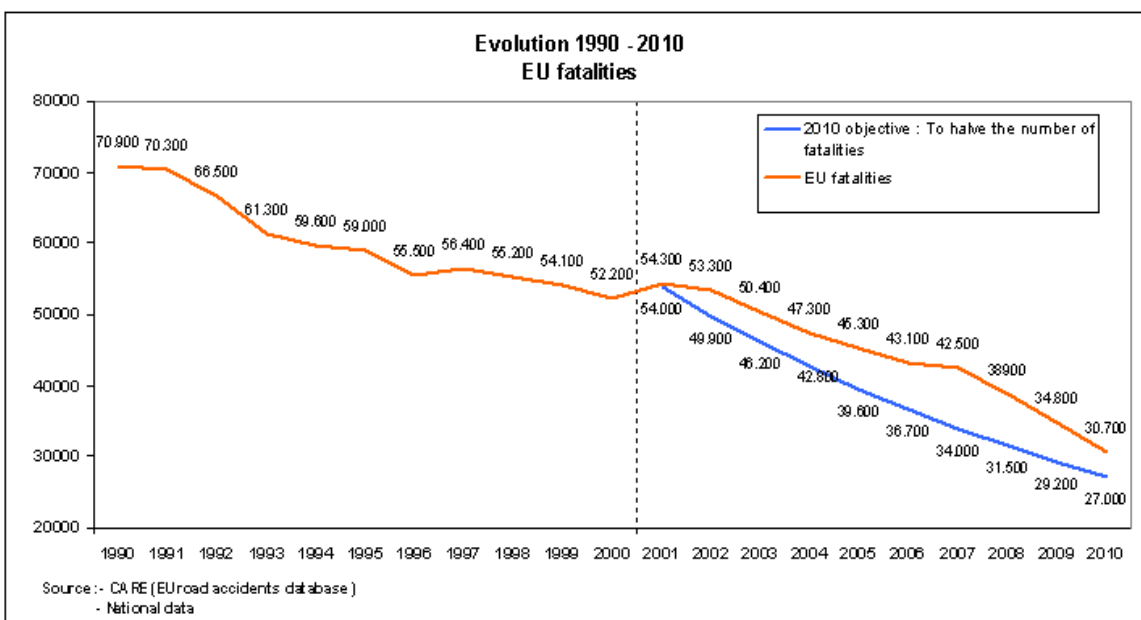
- Edukimi - Education
- Projektimi inxhinierik - engineering
- Urgjenca - Emergency
- Zbatimi - Enforcement
- Përforcimi i kapaciteteve Institucionale
- Përmirësimi i sistemit të lëshimit të patentë-shoferit
- Përmirësimin e cilësisë së automjeteve në rrugë

## 4.4 Strategjitë evropiane dhe globale të sigurisë rrugore

### 4.4.1 Programi evropian i Sigurisë Rrugore 2000-2010

Komisioni Evropian ka shpallur në kuadër të Dokumentit të Bardhë më 12 shtator 2001<sup>5</sup> që do të krijojë një plan të veprimit të synuar, i cili do të përmbajë një grup të masave të cilat duhet të implementohen deri në 2010 në mënyrë që të ulet numri i fataliteteve nga aksidentet rrugore për 50% në mes të viteve 2000 dhe 2010.

Programi i Veprimit Evropian për Siguri Rrugore është publikuar në 2003 me nën titullin “Shpëtimi i 20 000 jetëve në rrugët tona – përgjegjësi e përbashkët”.<sup>6</sup> Qëllimi ka qenë përgjysmimi i numrit të viktimave nga aksidentet, atë kohë nga 40 000 në 20 000 në 15 shtete të BE-së. Prej vitit 2004 numri i shteteve është rritur nga 25 në 27 shtete në vitin 2007



Grafiku tregon trendin e fataliteteve në BE – 27 dhe një rënie prej 44% në mes viteve 2000 dhe 2010. Duke pasur parasyshë se numri i shteteve anëtare të BE –së gati se është dyfishuar në këtë dekadë, ky rezultat është mjaft afër qëllimit të caktuar.

<sup>5</sup> Politika evropiane e transportit për 2010: Koha të vendosim [COM(2001) 370 final, 12 shtator 2001]

<sup>6</sup> Programi evropian për siguri rrugore – Përgjysmimi i numrit të viktimave nga aksidentet rrugore deri me 2010 në Bashkimin Evropian: përgjegjësi e përbashkët [COM (2003) 311 final, 2 qershor 2003].

#### 4.4.2 Programi Evropian i Sigurisë Rrugore 2011-2020

Komisioni Evropian ka publikuar në 2010 një program të ri për sigurinë rrugore për dekadën e ardhshme.<sup>7</sup>

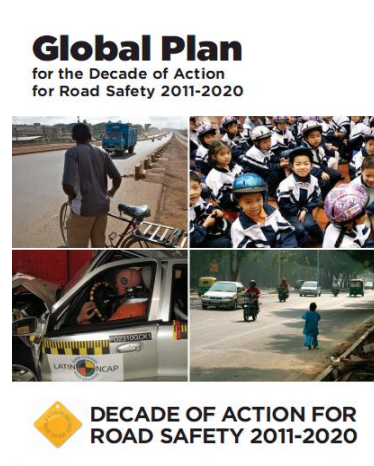
Qëllimi kryesor prapë është përgjysmimi i numrit të përgjithshëm të vdekjeve në rrugë brenda Bashkimit Evropian në vitin 2020, duke filluar nga 2010.

Janë nxjerrë shtatë objektiva strategjike:

- Përmirësimi i edukimit dhe trajnimit të pjesëmarrësve të rrugës
- Ngritja e përforcimit të zbatimit të rregullave rrugore
- Infrastrukturë rrugore më e sigurtë
- Automjete më të sigurta
- Promovimi i përdorimit të teknologjisë moderne për rritjen e sigurisë rrugore (ITS)
- Përmirësimi i shërbimeve urgjente dhe pas lëndimeve
- Mbrojtja e shfrytëzuesive të pambrojtur të rrugëve



#### 4.4.3 Strategjia e sigurisë rrugore e Kombeve të Bashkuara



Duke pasur parasysh numrin e madh të njerëzve të cilët vdesin çdo vit në aksidente rrugore në botë dhe duke pasur parasysh se ky numër ende është duke u rritur si rezultat i rritjes së shpejtë të shkallës së motorizimit pa përmirësime të mjaftueshme në strategjitë për siguri rrugore dhe planifikim të përdorimit të tokës, Këshilli i Përgjithshëm i Kombeve të Bashkuara më 2 Mars 2010 e ka shpallur Dekadën 2011 – 2020 si një periudhë veprimi për Siguri Rrugore. Kjo dekadë është publikuar në tërë botën më datë 11 Maj 2011.<sup>8</sup>

Qëllimi është të stabilizohet e mëpastaj të ulët niveli i paraparë i fataliteteve nga aksidentet rrugore në tërë botën duke rritur aktivitetet e kryera në nivel vendor, rajonal dhe global. Vendet inkurajohen të

implementojnë aktivitetet duke u bazuar në pesë shtylla:

- Menaxhimi i sigurisë rrugore
- Rrugë më të sigurta dhe mobilitet
- Automjete më të sigurta
- Siguri më të lartë të pjesëmarrësve në rrugë

<sup>7</sup> Drejt zonës evropiane të sigurisë rrugore: orientimi i politikave për siguri rrugore 2011-2020 [COM82010] 389 final, 20.7.2010]

<sup>8</sup> Plani Global i dekadës së strategjisë së sigurisë rrugore 2011-2020, e shpallur nga Asambleja e Përgjithshme e Kombeve të Bashkuara më 2.3.2010

- Reagimi pas-aksidenteve

#### 4.5. SWOT Analiza e gjendjes së tanishme të sigurisë rrugore në Kosovë

| PËRPARËSITË  | DOBËSITË   |
|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Numri i automjeteve në raport me numrin e banorëve është ende shumë i ulët</li> <li>• Pjesët kryesore të infrastrukturës rrugore nuk janë në gjendje të mundësojnë zhvillimin e shpejtësisë së lartë</li> <li>• Popullata e re e Kosovës edukohet dhe orientohet më shumë nga standardet evropiane (perëndimore)</li> <li>• Është duke u shtuar vetëdija për rrezikun e komunikacionit rrugor</li> <li>• Ekzistojnë shenjat e para se shoqëria civile e re (OJQ-të) do të merren me problemin</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Flota e automjeteve është relativisht e vjetër dhe nuk do të përmirësohet me lejimin e importit të automjeteve të vjetruara</li> <li>• Rrugët e reja apo të rehabilituara bëhen të rrezikshme për shkak tejkalimit të shpejtësisë, mirëmbajtjes dhe pajisjeve të pamjaftueshme</li> <li>• Shkalla e zbatueshmërisë është e ulët</li> <li>• Kujdesi pas-aksidentit është i pamjaftueshëm</li> <li>• Ngasja shumë e shpejt dhe e rrezikshme ende tolerohet nga shoqëria (pa rrezik nuk ka argëtim, automjeti si prestigj dhe fuqia e objektit-automjetit)</li> </ul>  |
| MUNDËSITË  | KËRCËNIMET   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gjendja me aksidentet nuk është shumë larg standardeve evropiane</li> <li>• Kosova mund t’u afrohet standardeve evropiane</li> <li>• Me burime të mjaftueshme gjendja joadekuat mund të përmirësohet shumë shpejt</li> <li>• Mosha mesatare e automjeteve mund të përmirësohet shumë</li> <li>• Me efikasitetin e zbatueshmërisë së masave mund të përmirësohet gjendja shumë shpejt</li> <li>• Përmirësimi i gjendjes sociale do të shtojë respektin e ndërsjellë dhe vlerësimin e sigurisë personale</li> <li>• Me përmirësimin e gjendjes ekonomike do të shtohet autoparku (përqindja) i automjeteve të reja</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Gjendja do të përkeqësohet në mënyrë të shpejt nëse nuk ekziston përkushtim i fuqishëm institucional për përmirësimin e sigurisë rrugore</li> <li>• Me shtimin e mirëqenies ekonomike do të shtohet dukshëm numri i automjeteve</li> <li>• Në rast të shtërngimeve buxhetore cilësia e mirëmbajtjes, shërbimet, zbatueshmëria, kujdesi shëndetësor e të tjerat do të përkeqësohen edhe më shumë</li> <li>• Shtimi i egoizmit, brutalitetit dhe materializmit në shoqëri pengon zhvillimin e kulturës së mirë të sigurisë rrugore</li> <li>• Me përmirësimin e gjendjes ekonomike do të shtohet numri i automjeteve dhe në rasti më të keq numri i automjeteve të vjetruara</li> </ul> |

## 5. OBJEKTIVAT

### 5.1 Strategjia e re për Siguri Rrugore e Kosovës

Siguria rrugore është një e drejtë themelore e njeriut. Të gjithë anëtarët e shoqërisë duhet të inkurajohen dhe të motivohen për të kontribuar në përmirësimin e sigurisë rrugore – nga vendim-marrësit deri te ekspertët, nga ofruesit e rrjeteve rrugore deri te planifikuesit, dhe nga shërbimet emergjente të pjesëmarrësve të rrugëve (ndarja e përgjegjësive).

Mirëpo për të arritur këtë përmirësim shoqëria duhet të shtroj pyetje te praktikave të përcaktuara, të ekzaminojë fizibilitetin dhe zbatueshmërinë e praktikave më të mira ndërkombëtare dhe duhet të ketë kurajon që të eksperimentojë. Dekada e Veprimit e Kombeve të Bashkuara për Siguri Rrugore (2011 – 2020) duhet të ndihmojë që të sjellë Kosovën në një hap të theksueshëm përpara në mbrojtjen e jetës së njeriut dhe të shmang vuajtjet njerëzore.

Aksidentet e shkaktuara nga gabimet njerëzore gjithmonë do të ndodhin. Sistemi i transportit rrugor duhet të projektohet në mënyrë të tillë që të minimizojë aksidentet të cilat rezultojnë në fatalitete ose në lëndime serioze.

Të gjithë shfrytëzuesit e sistemit të transportit rrugorë e kanë për obligim respektimin e rregullave dhe pranimin e kufizimeve të sistemit.

#### 5.1.1 Synimet cilësore

Në fushën e sigurisë rrugore Kosova duhet të arrijë të jetë njëra ndër zbatuesit më të mirë në Vendet e Ballkanit Perëndimorë.  
Kosova duhet ti afrohet të Vendeve të BE-së.

#### 5.1.2 Synimet sasiore

Zvoglimi i numrit të personave të vdekur për 50% deri në vitin 2020  
Zvoglimi i numrit të personave të lënduar për 20% deri në vitin 2020  
Zvoglimi i numrit të aksidenteve për 10% deri në vitin 2020

### 5.1.3 Synimet e planit të veprimit

Hartimi i një plani veprimi është pjesë e programit të sigurisë. Plani i veprimit përmban masa konkrete që mund të shëndrrohen në veprime. Masat duhet të mbulojnë tërë fushat e sigurisë rrugore, si sjelljen njerëzore, zbatueshmërinë, sigurinë e infrastrukturës dhe të automjeteve dhe kujdesin pas aksidentit. Të gjitha masat duhet të marrin për bazë specifikat e gjendjes aktuale në Kosovë duke i shqyrtuar praktikat më të mira të vendeve tjera. Ky plan veprimi duhet të përmbajë rradhitjen e prioriteteve dhe vlerësimin e kostos për çdo masë vepruese si dhe të përcaktojë organizatat/institucionet e angazhuara dhe cilat prej tyre udhëheqin zbatimin e masave të veçanta.

Plani i veprimit përbëhet nga 12 fusha prioritare të cilat përmbajnë në përgjithësi 130 masa konkrete të sigurisë rrugore.

Fushat prioritare janë si në vijim:

- Edukimi dhe fushatat për komunikacionin
- Edukimi, trajnimi dhe licencimi për shoferë
- Zbatueshmëria
- Fëmijët dhe të rinjët pjesëmarrës në komunikacionin rrugor
- Pjesëmarrësit e moshuar në komunikacionin rrugor
- Këmbësorët
- Bicikletat, mopedët dhe çiklomotorët
- Kamionët dhe autobusët
- Vendkalimet në të njëjtin nivel me hekurudhën
- Kujdesi pas aksidentit
- Infrastruktura
- Siguria e automjetit

## 6 ALTERNATIVAT E KONSIDERUARA

Alternativë tjetër ndaj strategjisë së sigurisë rrugore dhe planit të veprimit mbetet mosveprimi apo veprimi i pamjaftueshëm. Pikërisht kështu ka ndodhur me programet e mëhershme të sigurisë rrugore të cilat nuk kanë dhënë rezultate apo ato kanë qenë të pakta. Për pasojë do të shtohet numri i personave të lënduar dhe të vdekur në aksidente rrugore, duke shkaktuar humbje të shumta socio-ekonomike për shoqërinë e Kosovës.

### 6.1 Strategjia e rekomanduar e sigurisë rrugore

Siç është përshkruar në kapitullin 4.3 në vitet e fundit në Kosovë janë zhvilluar tri strategji për sigurinë rrugore. Në nivel institucional ka patur njëfarë përparimi, sikurse themelimi i Këshillit të Sigurisë së Komunikacionit Rrugor (KSKRR) apo formimi i bazës së të dhënave MAAP të aksidenteve rrugore për Policinë e Kosovës. Në anën tjetër nuk ka ekzistuar qartë vullneti për të marrë masa dhe veprime konkrete për të angazhuar burime të mjaftueshme njerëzore dhe financiare në përmirësimin e gjendjes së sigurisë rrugore në Kosovë. Një shkallë e ulët e vetëdijës së shoqërisë për nevojën e ndryshimit të gjendjes vazhdon të jetë prezente.

Prandaj është e domosdoshme që strategjia e tanishme e sigurisë rrugore të përmbajë synime të qarta lidhur me politikat e sigurisë rrugore. Këto duhet të jenë synime ambicioze dhe të arsyeshme. Ambicioze sa i përket zhvillimeve aktuale në vendet e tjera me gjendje më të mirë dhe me mundësi reale për arritjen e këtyre synimeve me përpjekje të arsyeshme. Kohëzgjatja e arritjes së synimeve politike duhet të jetë gjithashtu në harmoni me aktivitetet tjera relevante në vendet e tjera, kështu që i është caktuar shtrirje kohore deri nga fundi i kësaj dekade (viti 2020).

Për të realizuar këta synime ishte e qartë se duhet një listë e masave të detajuara konkrete që janë përzgjedhur për t'u zbatuar. Një veprim i tillë është pjesë e strategjisë dhe përfshihet në kuadër të këtij programi.



## 7. HAPAT E ARDHSHËM PËR ZBATIMIN E STRATEGJISË

### 7.1 Administrimi

Puna e sigurisë rrugore duhet të administrohet sikurse çdo proces tjetër industrial: me përcjelljen e vazhdueshme të vlerësimit të problemeve dhe përcaktimin e caqeve numerike ambicioze dhe njëkohësisht të realizueshme, zhvillimin dhe implementimin e masave që duhet monitoruar në vazhdimësi dhe efektet e tyre në sigurinë rrugore të vlerësuar mirë. Vetëm me një kontroll të tillë të cilësisë mund të sigurojmë progres në arritjen e caqeve të parashtruara.

Në një SWOT analizë shtesë janë vënë në dukje kushtet e kornizës ligjore të tanishme për zbatueshmërinë e strategjisë dhe planit të veprimit. Rezultati më i rëndësishëm i kësaj është që gjërat kanë ndryshuar në vitet e fundit dhe se po rritet potenciali për arsimim dhe motivim më të mirë të akterëve sit ë sektorit publik dhe atij privat në fushën e sigurisë rrugore. Një tjetër përparësi është se disponueshmëria e buxhetit të mjaftueshëm për zbatimin e masave nuk paraqitet ndonjë problem madhor. Dobësi është edhe mungesa e organizatave jo-qeveritare dhe jo-fitimprurëse në fushën e sigurisë rrugore.

Sipas vlerësimit të kostos deri në vitin 2018 do të nevojiten më pak se € 500.000 për zbatimin e të gjitha veprimeve të prioritetit të lartë dhe afat-shkurtër. Fonde tjera shtesë në vlerë prej € (85.000) duhet të alokohen çdo vit për fushatat e vetëdijësimit.

Megjithëse nuk ka ose ka më pak mundësi financiare në kuadër të Buxhetit të Konsoliduar të Kosovës, kjo deri në një shkallë do të ishte lehtësisht e përballueshme me të ardhura shtesë nga gjobat që i shqipton Policia e Komunikacionit, një pjesë e të cilave do të duhej rezervuar për veprimtarinë e KSKRR në sigurinë rrugore dhe për Policinë e Kosovës. Kjo është një situatë e favorshme nga të dy anët, pasi vendosja e ligjit gjithashtu kontribuon direkt në përmirësimin e sigurisë në rrugë.

Rekomandohet formimi i Fondit të Sigurisë Rrugore në të cilin alokohen të ardhurat e rezervuara nga gjobat e komunikacionit dhe të ardhura të tjera potenciale. Meqë këto të ardhura janë të rezervuara ato nuk do të duhej t'i nënshtrohen ndryshimeve vjetore në kuadër të buxhetit të përgjithshëm. Administrimin e këtij fondi do të duhej ta ofrojë Sekretariati i KSKRR-së.

Sekretariati i Këshillit të Sigurisë në Komunikacionin Rrugor (KSKRR) në Ministrinë e Infrastrukturës është institucioni drejtues, përgjegjës për implementimin e strategjisë dhe planit të veprimit. Në këtë kapacitet duhet të fuqizohet ndjeshëm struktura e personelit të tij.

Sekretariati i Këshillit të Sigurisë në Komunikacion Rrugor (KSKRR) është përgjegjës për procesin e monitorimit dhe vlerësimit. Monitorimi është proces i vazhdueshëm duke zbatuar parimet e administrimit të projektit.

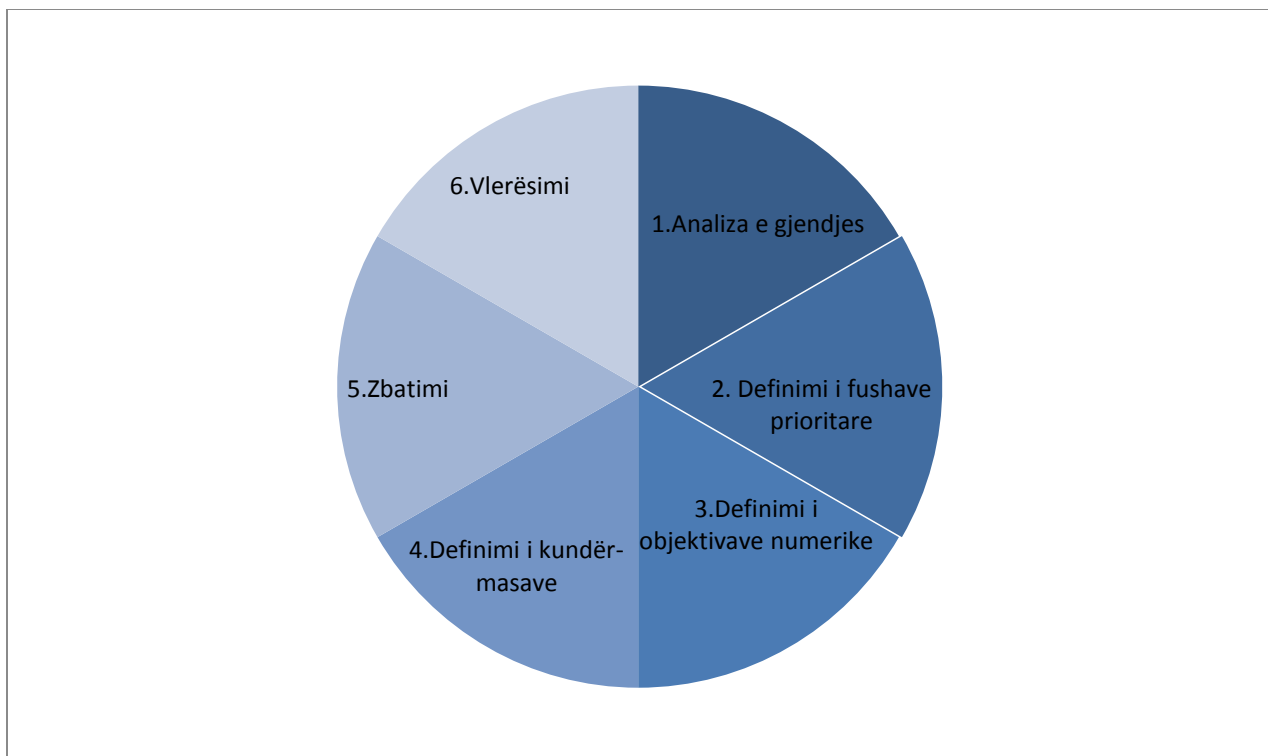
Pas dy vitesh, mundësisht pasi të jenë në dispozicion shumica e rezultateve nga masat e prioritetit të lartë, do të kryhet një vlerësim i strategjisë së sigurisë rrugore nga ana e ekspertëve të jashtëmdhe vendor.

Në sektorin privat sygjerohet themelimi i një Instituti të Sigurisë Rrugore që do të kishte në fokus të punës ekspertizën ekzistuese të sigurisë rrugore dhe do të ofronte ekspertëve të rinj arsimim të duhur dhe trajnim gjatë punës së tyre. Ky institut duhet të jetë një organizatë jo-profitabile e financuar nga disa prej përfituesve (p.sh. duke nisur me industrinë e sigurimeve) dhe i cili do të kryente projekte për sektorin publik (si hulumtime, studime, sondazhe etj). Po ashtu, një institut i tillë do të mund të mbulojë arsimimin dhe trajnimin, p.sh. për auditor dhe inspektor të sigurisë rrugore. Ky institut do të vendoset në bashkëpunim të ngushtë me Fakultetin Teknik, ku tashmë janë disa ekspertë. Kjo ide gjithashtu do të sigurojë sinergji të mirë për edukimin e studentëve.

Përveç Institutit të Sigurisë Rrugore rekomandohet përkrahja dhe fuqizimi i OJQ-ve të tjera.

### 7.1.1 Cikli i administrimit

Figura e mëposhtme tregon sistemin e ciklit të administrimit të integruar për funksionimin e sigurisë rrugore.



1. Analiza e gjendjes është kryer në fazën paraprake (shiko kapitullin 3. Metodologjia)
2. Fushat prioritare të përcaktuara përbëjnë shtyllën kurrizore të planit të veprimit
3. Objektivat e përgjithshme numerike përcaktohen në kuadër të strategjisë së politikave. Objektivat e detajuara numerike, sidomos disa nga masat e propozuara duhet të përcaktohet sa më shpejt si të dhëna bazë, sondazhe dhe analiza të hollësishme të situatës së tanishme të cilat janë në dispozicion.
4. Në planin e veprimit janë listuar 130 masa për rregullimin e sigurisë rrugore
5. dhe 6. Në këta kapituj shqyrtohen zbatimi dhe vlerësimi

## 7.1.2 Kriteret SMART

Kriteret SMART (ang. Specifike, të Matshme, të Pranueshme, Reale, në Kohë) përdoren në administrimin e projektit për të përkufizuar marrëveshjet e synuara, të cilat këtu janë objektiva të politikave të strategjisë së dhe masat e planit të veprimit.

- **Specifike:** objektivat në strategjinë e sigurisë rrugore dhe 130 masat e planit të veprimit janë shumë specifike
- **Të matshme:** shumica e masave mund të jenë të matshme. Para kësaj duhet të përmirësohen njohuritë mbi gjendjen e tanishme (të dhënat e aksidentit, sondazhet, analizat e hollësishme) dhe duhet të përkufizohen treguesit (indikatorët e performancës (IP))
- **Të pranueshme:** Niveli i pranimit nga pjesëmarrësit rrugor dhe popullata duhet të shtohet me anë të informimit, ngritjes së ndërgjegjësimit, edukimit, trajnimit dhe zbatueshmërisë apo aplikimit të tyre.
- **Reale:** masat e objektivave dhe ato individuale duhet të jenë relevante dhe të realizueshme me përfshirjen e akterëve kryesorë në hartimin e politikave
- **Në kohë:** afati kohor për strategjinë e politikave duhet të përcaktohet dhe masat duhet t'i nënshtrohen një sistemi të rangimit prioritar

Dhe ajo çfarë nuk përfshihet në kriteret SMART, por që është jo më pak e rëndësishme:

- **Ekonomikisht e arsyeshme:** zbatimi i strategjisë dhe planit të veprimit duhet të jenë financiarisht të realizueshme

## 7.1.3 SWOT Analiza e zbatueshmërisë

| PËRPARËSITË   | MANGËSITË  |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kosova ka popullatë me moshë mestarare më të re dhe me mundësi të mira për arsimim dhe ngritje profesionale</li> <li>• Struktura administrative për koordinimin e iniciativave të sigurisë rrugore është e gatshme (KSKRR)</li> <li>• Policia e Komunikacionit është e motivuar dhe ka krijuar departament të veçantë për sigurinë rrugore</li> <li>• Progres i mirë në edukimin e shoferëve dhe kontrollin e automjeteve</li> <li>• Ngritja e vetëdijes për luftimin e korrupsionit</li> <li>• Për zbatueshmërinë e planit të veprimit nuk nevojiten investime të mëdha</li> <li>• Financime shtesë mund të merren lehtësisht me fuqizimin e zbatueshmërisë dhe rezervimin e një pjese nga dënimet</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Lidhur me sigurinë rrugore ekziston një potencial shumë i ulët i ekspertëve të fushës, por jo edhe në administratë dhe në sektorin privat</li> <li>• Bashkëpunimi i dobët ndërmjet njësive administrative (posaçërisht komunat)</li> <li>• Në fushën e sigurisë rrugore sektori privat është ende i pazhvilluar (konsulentët lokal, trajnim i avancuar dhe edukimi i vazhdueshëm, OJQ-të dhe organizatat jo-fitimprurëse si institutiti i sigurisë rrugore, shoqatat e automobilistëve dhe të përdoruesve të rrugëve</li> </ul> |
| MUNDËSITË   | KËRCËNIMET   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• Popullsia është e moshës së re dhe shumica me ambicie kozmopolite janë të gatshëm për të përmirësuar .</li> <li>• Ata kanë potencial për nxjerrjen e një brezi të ri të inxhinierëve dhe të ekspertëve të sigurisë rrugore për sektorin publik dhe privat</li> <li>• Një arsimim dhe trajnim më i mirë gjithashtu do të fuqizonte përshtatshmërinë e tyre në një treg të hapur me BE-në në të ardhmen</li> <li>• Me fuqizimin e shoqërisë civile do të lehtësohen rrugët për veprimin e OJQ-ve dhe organizatave jo-fitimprurëse</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mungesa e mbështetjes së mjaftueshme për zbatimin e strategjisë dhe planit të veprimit</li> <li>• Mungesa e mbështetjes nga mediat dhe pjesëmarrësit e komunikacionit rrugor</li> <li>• Mungesa e bashkëpunimit ndërinstitucional</li> <li>• Mospranimi i ndryshimeve nga sistemi administrativ për të shtuar efikasitetin dhe cilësinë e tij</li> <li>• Njohuritë dhe ekspertiza e personave vendor nuk është përmirësuar. Mbështetja vetëm tek ekspertët e jashtëm është e shtrenjtë dhe shkakton paqëndrueshmëri</li> </ul>  |

#### 7.1.4 Kostoja dhe financimi

Secila masë ka faktorin e kostos së vet. Ky faktor i kostos jep një vlerësim mbi koston totale për masat individuale. Në përgjithësi këto kosto mbulojnë të gjitha shpenzimet për hetime, studime, vlerësime shkencore, anketa, vizita studimore, informata, edukim si dhe material trajnimi, aplikacione testimi, procese monitoruese, bashkëfinancime të aktiviteteve të organizatave tjera kur është e nevojshme etj. Kostoja e masave të infrastrukturës nuk është e përfshirë pasi që ajo mund të tejkalojë buxhetin e sigurisë rrugore. Në raste të veçanta që varen nga buxheti në dispozicion, të hollat mund të përdoren gjithashtu për përmirësimi të infrastrukturës, për testime të materialeve të reja ose për njësitë e ndërtimit dhe aktivitetet tjera shtesë. Po ashtu kjo vlen për dhënien e përkrahjes organizatave tjera kur paraqitet nevoja (p.sh. Ministrisë së Arsimit, Ministrisë së Shëndetësisë, Komunave, OJQ-ve etj.). Në të gjitha këto raste duhet të dilet me një rezultat të vlerësimit.

Me përjashtim të masave që përfshijnë fushata të vetëdijesimit, të gjitha masat ndahen për faktorin e kostos 1 (€ >0-€10.000) ose faktorin e kostos 2 (€ > 10.000.-€ 50.000). Fushatat e sigurisë në rrugë janë shumë më të shtrenjta dhe u nevojitet buxhet i veçantë. Për të pasur një vlerësim të arsyeshëm për buxhetin total, masat me faktorin 1 llogariten me një mesatare prej €7.500 dhe masat me faktorin e kostos 2 me €30.000. Për sigurinë në rrugë dhe fushatat e sigurisë duhet të llogaritet në shpenzime vjetore prej €150.000. Kjo shumë mund të rritet nëse rriten edhe fondet tjera shtesë

Dy tabelat në vazhdim tregojnë pasqyrën e përmbledhur të masave të sigurisë rrugore dhe vlerësimet buxhetore.

| <b>VLERËSIMI I BUXHETIT PËR MASAT E SIGURISË RRUGORE</b> |                         |            |                                 |                                 |             |             |             |             |
|--|-------------------------|------------|---------------------------------|---------------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>Kategoria prioritare</b>                              | <b>Faktori i kostos</b> |            | <b>Kostoja totale në €1.000</b> | <b>Buxheti vjetor në €1.000</b> |             |             |             |             |
|  | <b>Faktori*</b>         | <b>Nr.</b> |                                 | <b>2016</b>                     | <b>2017</b> | <b>2018</b> | <b>2019</b> | <b>2020</b> |
| Prioritet i lartë 2016-2017                              | 1                       | 10         | 75                              | 30                              | 25          | 20          |             |             |
|  | 2                       | 12         | 360                             | 160                             | 100         | 100         |             |             |
| Afat-shkurtë 2016-2018                                   | 1                       | 43         | 240                             | 80                              | 80          | 80          |             |             |
|  | 2                       | 30         | 700                             | 200                             | 250         | 250         |             |             |
| Afat-Mes.-Gjatë 2018-2020                                | 1                       | 8          | 60                              |                                 |             |             | 20          | 20          |
|  | 2                       | 2          | 60                              |                                 |             |             | 20          | 20          |
| <b>TOTALI</b>  |                         | <b>105</b> | <b>1,455</b>                    | <b>470</b>                      | <b>455</b>  | <b>450</b>  | <b>40</b>   | <b>40</b>   |
| Fushatat   |                         |            | 750                             | 150                             | 150         | 150         | 150         | 150         |
| <b>TOTALI me fushata</b>                                 |                         |            | <b>2,205</b>                    | <b>620</b>                      | <b>605</b>  | <b>600</b>  | <b>190</b>  | <b>190</b>  |

**PASQYRA E PËRMBLEDHUR E MASAVE TË SIGURISË RRUGORE**

| Kapitulli     | Fushat prioritare         | Nr i Masave | Prioriteti |           |           | Faktori i kostos |           |
|---------------|---------------------------|-------------|------------|-----------|-----------|------------------|-----------|
|               |                           |             | PL         | PSH       | MM AGJ    | 1                | 2         |
| 4.2           | Arsimimi & Fushatat       | 11          | 3          | 5         | 3         | 10               | 3         |
| 4.3           | Edukimi i shoferëve       | 10          | 3          | 7         |           | 5                | 5         |
| 4.4           | Zbatueshmëria             | 25          | 5          | 14        | 6         | 11               | 3         |
| 4.5           | Fëmijët                   | 7           | 1          | 6         |           | 2                | 5         |
| 4.6           | Të moshuarit              | 5           | 1          | 2         | 2         | 3                | 2         |
| 4.7           | Këmbësorët                | 8           | 1          | 7         |           | 3                | 3         |
| 4.8           | Biçikletat & Motoçikletat | 7           | 1          | 6         |           | 5                | 2         |
| 4.9           | Kamionët & Autobusët      | 7           | 1          | 6         |           | 6                | 1         |
| 4.10          | Hekurudhat                | 5           | 1          | 4         |           | 3                | 1         |
| 4.11          | Kujdesi pas aksidentit    | 7           | 1          | 6         |           | 3                | 4         |
| 4.12          | Infrastruktura            | 31          | 5          | 25        | 1         | 7                | 13        |
| 4.13          | Automjetet                | 7           | 1          | 6         |           | 4                | 1         |
| <b>TOTALI</b> |                           | <b>130</b>  | <b>24</b>  | <b>94</b> | <b>12</b> | <b>62</b>        | <b>43</b> |

\*)

Vlerësimi i kostos për masa të veçanta:

- Faktori i kostos 1: Ø € 3.000.-
- Faktori i kostos 2: Ø € 7.500.-

Niveli buxhetor vjetor për zbatimin e planit të veprimit në periudhën 2016 deri 2018 është ndërmjet € 220.000 dhe 470.000 euro, duke filluar nga viti 2016. Nga viti 2019 ka vend për aktivitete të reja bazuar në rezultatet e vlerësimit.

Duke marrë parasysh që me themelimin e Këshillit të Sigurisë së Komunikacionit Rrugor (KSKRR) (Udhëzimi Administrativ Nr 18/2008) për vitin e parë KSKRR i është ndarë buxheti vjetor prej € 1,290.134. mexhithatë kjo shumë nuk është alokuar me buxhetin e këtij viti dhe viteve tjera në vijim. Zbatimi i planit të veprimit duhet të jetë i arsyeshëm dhe t'i jepet mundësi financiare aktiviteteve tjera të sigurisë rrugore.

Megjithëse nuk ka ose ka më pak mundësi financiare në kuadër të Buxhetit të Konsoliduar të Kosovës në këtë shkallë, kjo do të ishte lehtësisht e përballueshme me të ardhura shtesë nga dënimet e komunikacionit, një pjesë e të cilave do të duhej rezervuar për veprimtarinë e KSKRR në sigurinë rrugore dhe për Policinë e Kosovës. Duke bërë krahasimin e numrit shkeljeve, vetëm për tejkallim shpejtësie në Kosovë janë rreth 100.000 raste, ndërsa në Austri mbi 4 milionë sish. Ky krahasim tregon se ka ende mundësi për shtimin e zbatueshmërisë së masave dhe rritjen e fondeve shtesë. Një gjendje e tillë është me fitim të dyanshëm pasi përmirësohet zbatueshmëria e ligjit dhe nga ana tjetër kjo kontribuon direkt në shtimin e sigurisë në rrugë.

Rekomandohet formimi i Fondit të Sigurisë Rrugore në të cilin alokohen të ardhurat e rezervuara nga dënimet e komunikacionit dhe të ardhura të tjera potenciale. Meqë këto të ardhura janë të rezervuara ato nuk do të duhej t'i nënshtrohen ndryshimeve vjetore në kuadër të buxhetit të përgjithshëm. Administrimin e këtij fondi do të duhej ta ofrojë Sekretariati i KSKRR-së.

## 7.2 Monitorimi dhe vlerësimi

Strategjia e sigurisë rrugore dhe plani i veprimit kanë nevojë për një proces të vazhdueshëm të monitorimit dhe vlerësimin e planit të veprimit. Institucioni udhëheqës për këto detyra është Sekretariati i Këshillit të Sigurisë së Komunikacionit Rrugor.

### 7.2.1 Treguesit e performancës

Treguesit e performancës ndihmojnë në përcaktimin sasior të ecurisë dhe progresin e punëve të sigurisë rrugore dhe për vendosjen e standardeve të kërkuara.

Përlllogaritja e të dhënave dhe e informacioneve për gjendjen e tanishme të sigurisë rrugore në Kosovë është relativisht e ulët apo nuk ka mundur të bëhet ndërlidhja e tyre për nevojat e projektit. Shumica e treguesve të performancës duhet të zhvillohen në periudhën e veprimit me prioritetin të lartë.

Treguesit më të rëndësishëm të performancës duhet të zhvillohen nga një bazë shumë më e detajuar e të dhënave për aksidente brenda një periudhe prej të paktën 3 vite, apo më mirë 5 vite. Në aneks është numri i tabelave, që paraqet kërkesat (kriteret) minimale për një databazë të aksidenteve me të dhëna themelore.

Të dhëna e tjera, si përdorimin e rripave dhe mjeteve kufizuese për fëmijë duhet të merren nga sondazhet. Tregues të performancës duhet të zhvillohen edhe për fushën e ndihmës, kujdesit pas aksidentit, zbatueshmërisë, ndëshkimit për shkelësit e ligjit të komunikacionit, etj. Nuk ishte e mundur të merren të dhëna të besueshme dhe të plota për të gjitha këto fusha. Një tjetër problem i madh i të dhënave në kontekstin e zhvillimit të treguesve të performancës në fushën e sigurisë së infrastrukturës është mungesa totale e njohurive rreth pikave të rrezikut (të zeza), sepse nuk ekziston një sistem referent i lokalizimit në rrugë dhe në raportet e aksidentit të dhënat e vendndodhjes së këtyre pikave nuk ekzistojnë ose nuk janë vlerësuar.

### 7.2.2 Monitorimi dhe zbatueshmëria e planit të veprimit

Monitorimi i zbatueshmërisë së planit të veprimit është një proces i vazhdueshëm.

Ky duhet të përmbajë parimet e menaxhimit të projektit nga ana e Sekretariatit të Këshillit të Sigurisë së Komunikacionit Rrugor i cili duhet të raportojë në Këshillë, të paktën dy herë në vit.

Një alternativë tjetër është që të krijohet një grup pune, ashtu siç është paraparë me Udhëzimin Administrativ për krijimin e KSKRR-së.

Nuk duhet të ketë kosto shtesë të konsiderueshme për procesin e monitorimit.

### 7.2.3 Vlerësimi i strategjisë dhe i planit të veprimit

Pas dy vitesh, mundësisht pasi të jenë në dispozicion shumica e rezultateve nga masat e prioritetit të lartë, do të kryhet një vlerësim i programit të sigurisë rrugore nga ana e ekspertëve Kostoja e vlerësimit bartë shpenzime shtesë dhe nuk përfshihet në kuadrin e llogaritjes së buxhetit në kapitullin 7.1.4.

## 7.3 Parakushtet e përputhshmërisë institucionale

### 7.3.1 Sektori publik

#### 7.3.1.1 Institucionet drejtuese

- Institucioni drejtues, përgjegjës për implementimin dhe administrimin e strategjisë dhe planit të veprimit është Sekretariati i Këshillit të Sigurisë për Komunikacionin Rrugor (SKSKRR) në Ministrinë e Infrastrukturës
- SKSKRR duhet të administrojë buxhetin e alokuar dhe të menaxhojë të gjitha kontratat për aktivitetet e sigurisë rrugore
- SKSKRR është përgjegjës të mbajë kontakte me menaxhmentin e lartë politik dhe të sigurojë zotimin politik dhe mbështetjen më të lartë të mundshme
- SKSKRR ofron platformën e monitorimit të strategjisë dhe të planit të veprimit
- SKSKRR ndërlidhë kontaktet me dhe në mes të ministrive, administratave rajonale, komunave dhe organizatave tjera publike dhe private
- SKSKRR ndërlidhë kontakte me ekspertët ndërkombëtar dhe merr pjesë rregullisht në aktivitetet ndërkombëtare për siguri rrugore
- SKSKRR duhet të bëjë koordinimin në mënyrë që të gjitha të dhënat e nevojshme dhe informacionet të jenë në dispozicion para se të fillojë vlerësimi
- SKSKRR është përgjegjëse për procesin e monitorimit dhe organizon vlerësimin
- SKSKRR përkushtohet të ofrojë burime të mjaftueshme financiare dhe burime njerëzore të kualifikuara
- SKSKRR do të ofrojë punë efikase në marrëdhënie me publiku

### 7.3.2 Sektori privat

Aktualisht në Kosovë siguria rrugore nuk paraqitet shumë e pranishme në kuadër të sektorit privat. Pritet mungesë e numrit të mjaftueshëm apo personave të kualifikuar mjaftueshëm për punë në siguri rrugore, të cilët do të vijnë prej sektorit publik.

Rekomandohet ofrimi i ndihmës për themelimin e një Instituti të Sigurisë Rrugore që do të kishte në fokus të punës ekspertizën ekzistuese të sigurisë rrugore dhe do t'u ofronte ekspertëve të rinj arsimim të duhur dhe trajnim gjatë punës së tyre. Ky institut duhet të jetë një organizatë jo-profitabile e financuar nga disa prej përfituesve (p.sh. duke nisur me industrinë e sigurimeve) dhe i cili do të kryente



projekte për sektorin publik (si hulumtime, studime, sondazhe etj). Po ashtu, një institut i tillë do të mund të mbulojë arsimimin dhe trajnimin, p.sh. për auditor dhe inspektor të sigurisë rrugore. Ky institut mund të themelohet në bashkëpunim të ngushtë me Fakultetin Teknik, ku tanimë ekziston njëfarë ekspertize. Kjo ide mund të ofrojë sinergji të mirë për arsimimin e studentëve.

Përveç Institutit të Sigurisë Rrugore rekomandohet përkrahja dhe fuqizimi i OJQ-ve të tjera. Zgjedhja e parë është ndihma për themelimin e një Klubi të Automobilizmit, siç është rasti me vendet evropiane (AAA, ADAC, OEAMTC, ACI etj.) Një klub i tillë do të përfaqësonte interesat dhe brengat e përdoruesve të rrugëve dhe do të ofronte informacione, shërbime, arsimim dhe trajnim. Një shërbim special i klubit, sikurse në disa shtete tjera, do të ishte që të kujdeset dhe të merret me automjetet e vjetra jashtë përdorimit, qoftë duke i rregulluar përsëri ato me anë të ndihmës teknike apo duke organizuar heqjen e tyre.

## **8. PLANI I VEPRIMIT**

## 8.1 Plani i veprimit si mjet zbatimi

Plani i veprimit përbëhet nga 12 Fusha Prioritare me 130 masa konkrete të sigurisë rrugore. Për secilën prej këtyre masave janë paraqitur me tregues akterët kyç përgjegjës për procesin e implementimit. Çdo masë përmbanë shkallën prioritare dhe vlerësimin e kostos (shiko kapitullin 7).

Kurdo që është e mundur duhet paraparë edhe përgjegjësit kryesor për zbatimin e masave dhe zbatimin e tyre për një periudhë fillestare të realizueshme (afat shkurtë- mesme- afat gjatë).

### 8.1.1 Përgjegjësitë

Secili hap tregon organizatat-institucionet më kryesore që duhet të përfshihen në procesin e implementimit. Forma e parë e lartpërmendur e organizimit duhet t'i prijë këtij aktiviteti.

Shumica e aktiviteteve kanë të bëjnë me Ministrinë e Infrastrukturës dhe sidomos me Këshillin e Sigurisë në Komunikacionin Rrugor dhe Ministrinë e Punëve të Brendshme e sidomos Policinë e Kosovës. Janë përmendur diku edhe dhjetë organizata tjera.

### 8.1.2 Afatet kohore dhe prioritetet

Secili hap paraqet prioritet për fillimin e masave individuale. Shumica e aktiviteteve mund të përfundojnë brenda një ose dy viteve.

Pasi që është evidente që siguri i të dhënave mbi aksidentet, dhe informatave tjera statistikore rezulton nga vlerësimet direkte dhe analizat e hollësishme gjë që është shumë e kufizuar, atëherë kjo ishte prioriteti kryesor i të gjithë atyre hapave që do të përmirësonin situatën. Këto hapa/masa me prioritet të lartë duhet të fillojnë sa më shpejtë që është e mundur dhe duhet të kryhen deri në fund të vitit 2017.

Shumica e këtyre masave janë afat-shkurtra. Disa prej tyre duhet të fillojnë sa më parë që është e mundur. Ajo e fundit duhet të fillojë para se të përfundojë viti 2018. Një përcaktim i mëtutjeshëm i prioritetëve nuk ka shumë kuptim tani pasi që progresi mbledhjen e të dhënave dhe progresi në përmirësimin e parakushteve institucionale aktualisht nuk mund të vlerësohet..

Rangu i tretë i prioritetëve mbulon masat gjatë afateve të mesme dhe të gjata që duhet të fillojnë në 2018 dhe më vonë. Për këtë periudhë pas vitit 2018 masa të reja shtesë do të jenë të nevojshme. Natyra e detajeve lidhur me këto masa mund të përcaktohen pas procedurës së pare të vlerësimit.

## 8.2 Legjendat dhe shpjegimi për Tabelat e Masave

Kolona FILLIMI-tregon prioritetin e nisjes së masave të veçanta. Shumica e aktiviteteve mund të përfundojnë brenda periudhës prej një, dy ose tri vite. Disa aktivitete janë të përhershme.

Në kuadër të prioritetit të parë dhe më të lartë janë përfshirë të gjitha masat e nevojshme për marrjen e informacionit bazë.

| FILLIMI | Fillimi i zbatimit |              |
|---------|--------------------|--------------|
| ● ○ ○   | Prioritet i Lartë  | 2016-2017    |
| ○ ● ○   | Afat – Shkurtë     | 2016-2018    |
| ○ ○ ●   | Afat - Mesëm-Gjatë | 2019 më vonë |

| AKTERËT KYÇ | Shkurtesat për organizatat e listuara          |
|-------------|--|
| MASHT       | Ministria e Arsimit, Shkencës dhe Teknologjisë |
| KSKRR       | Këshilli i Sigurisë për Transportin Rrugor     |
| MSH         | Ministria e Shëndetësisë                       |
| MI          | Ministria e Infrastrukturës                    |
| PK          | Policia e Kosovës                              |
| MD          | Ministria e Drejtësisë                         |
| MF          | Ministria e Financave                          |
| HR          | Hekurudhat e Kosovës                           |
| MPB         | Ministria e Punëve të Brendshme                |

| FAKTORI I KOSTOS | Shtrirja e kostos në € 1,000   |
|------------------|--------------------------------|
| 1                | 0- 10                          |
| 2                | 10-50                          |
| S                | Projektet speciale (fushtatat) |

Kolona FAKTORI I KOSTOS paraqet vlerësimin e shtrirjes së kostos për masa të veçanta. Në përgjithësi këto kosto duhet të mbulojnë shpenzimet e studimeve, vlerësime shkencore, sondazhe, vizita studimore, informacionin, materialet e edukimit dhe trajnimit, aplikimin e testeve, proceset e monitorimit, bashkë-financimin e aktiviteteve me organizata tjera kur është e përshtatshme etj.

Kostot për masat e infrastrukturës nuk janë përfshirë pasi këto do të kishin tejkaluar buxhetin e sigurisë rrugor. Në raste të caktuara mund të përkrahen edhe institucione tjera si (p.sh. Ministrinë e Arsimit, Shkencës dhe Teknologjisë, Ministrinë e Shëndetësisë, Komunat, OJQ-të etj.) kur është e përshtatshme. Në të gjitha këto raste duhet të bëhet vlerësimi i rezultateve.

Kolona AKTERËT KYÇ tregon organizatat, institucionet më të rëndësishme të përfshira në aktivitet. Organizata e cila përmendet e para merr drejtimin e aktivitetit të caktuar.

## 8.3 Edukimi për Komunikacion dhe Fushatat

- Zhvillimi i një “kulture të sigurisë rrugore” është një ndër proceset në politikat dhe strategjitë e sigurisë rrugore e cila merr kohën më të gjatë. Prandaj është e rëndësishme të fillohet me mësim të fëmijëve për veçoritë e sigurisë rrugore nga një moshë shumë e re dhe në vazhdimësi të zgjerohet vetëdija e tyre gjatë tërë kohës së shkollimit të tyre e edhe më tej.
- Elementi kyç për një kulturë të sigurisë rrugore është respekti i dyanshëm në mes të shfrytëzuesive të rrugëve.
- Fushata e sigurisë rrugore do të adresojë shkaktarët kryesorë të aksidenteve dhe të lëndimeve dhe duhet të testohet në grup(e), të synuara përpara lancimit të tyre dhe duhet të vlerësohen pas përfundimit të tyre.

### 8.3.1 Edukimi në shkolla për sigurinë rrugore

Edukimi në shkolla për sigurinë rrugore ka dëshmuar të jetë mjaft i suksesshëm në vendet Evropiane. Në kohë të fundit gjithnjë e më shumë i kushtohet kujdes fëmijëve të cilëve jo vetëm që u ligjërohet për rregullat e sigurisë rrugore por gjithashtu u mësohet se si të përballen me rreziqe dhe si ti vlerësojnë ato.

| FILLIMI | MASAT | FAKTORI I KOSTOS | AKTERËT KYÇ |
|---------|-------|------------------|-------------|
|---------|-------|------------------|-------------|

#### Masat për Edukimin në Sigurinë Rrugore

|       |   |   |                 |
|-------|---|---|-----------------|
| ● ○ ○ | Vlerësimi i gjendjes ekzistuese në edukimin për siguri rrugore në të gjitha fazat e shkollimit, parashkollorët deri te shkollat elementare  | 1 | MASHt,<br>KSKRR |
| ○ ● ○ | Implementimi i metodave të reja të edukimit për siguri rrugore dhe vlerësimi i edukimit aktual për siguri rrugore në të gjitha fazat e shkollimit, parashkollorët deri te shkollat elementare | 1 | MASHt,<br>KSKRR |
| ○ ● ○ | Përfshirja e edukimit rrugor në programet trajnuese të mësuesve   | 2 | MASHt,<br>KSKRR |
| ○ ○ ● | Gjithashtu përfshirja e prindërve në veprimet për vetëdijësim, të theksohet më shumë vetëdijësimi më i mirë për rreziqet në komunikacionun rrugorë  | 1 | MASHt,<br>KSKRR |

### 8.3.2 Të mësuarit gjatë gjithë jetës

Edukimi për siguri rrugore nuk duhet të përfundojë me moshën e shkollimit. Kurdo që është e mundur masat për ngritjen e vetëdijes për komunikacionun rrugorë duhet të aplikohen.

| FILLIMI | MASAT | FAKTORI I KOSTOS | AKTERËT KYÇ |
|---------|-------|------------------|-------------|
|---------|-------|------------------|-------------|

#### Masat për të mësuarit gjatë gjithë jetës

|       |   |   |              |
|-------|---|---|--------------|
| ● ○ ○ | Vlerësimi i aktiveve vetëdijësuese për siguri rrugore tek të rinjtë dhe adoleshentët  | 1 | KSKRR        |
| ○ ● ○ | Ofrimi i aktiviteteve vetëdijësuese për të siguri rrugore te të rinjtë dhe adoleshentët duke paraqitur elementin e vetëdijësimit ndaj rrezikut në fazat e shkollimit më të lartë ose trajnimit fillestar etj. | 1 | MASHT, KSKRR |
| ○ ● ○ | Ofrimi i vetëdijësimit për siguri rrugore në punëtori, fabrika, zyre etj.   | 1 | KSKRR        |
| ○ ● ○ | Përfshirja e personave të moshuar në veprimet për ngritjen e vetëdijësimit  | 2 | MSh, KSKRR   |

### 8.3.3 Fushatat për ngritjen e vetëdijësimit

Studimet e shumta kanë treguar se fushatat për siguri rrugore janë veçanërisht efektive nëse ato janë të dizajnuara për grupe të caktuara, plotësisht të testuara dhe të monitoruara nga afër gjatë tërë kohës. Si pasojë ato duhet të vlerësohen dhe kurdo që është e mundur duhet të koordinohen me aktivitetet zbatuese të Policisë së Kosovës.

| FILLIMI | MASAT | FAKTORI I KOSTOS | AKTERËT KYÇ |
|---------|-------|------------------|-------------|
|---------|-------|------------------|-------------|

#### Masat për fushatat e sigurisë rrugore

|       |   |   |                  |
|-------|---|---|------------------|
| ● ○ ○ | Fokusimi i fushatave për ngritje të vetëdijësimit fillimisht në grupet e veçanta të synuara dhe në fushat kyçe problematike të identifikuara në strategjinë për siguri rrugore dhe sipas statistikave për aksidente. Përpilimi i një plani të veprimit me prioritete dhe vlerësimin e kostos, bashkëpunimi i mundshëm me media, PK-në dhe Organizatat Qeveritare dhe OJQ-të. Paraqitja e treguesve të punës dhe të dhënat e sondazheve për vlerësimin e fushatës. | 2 | KSKRR, PK, MASHT |
|-------|---|---|------------------|

|       |   |                      |                         |
|-------|---|----------------------|-------------------------|
| ○ ● ○ | Ofrimi i vlerësimeve shkencore të fushatave duke përdorur metodologjinë CAST – BE*  | <b>1 për fushatë</b> | <b>KSKRR, PK, MASHT</b> |
| ○ ● ○ | Lidhja e fushatave me aktivitetet e zbatimit  | -                    | <b>KSKRR, PK, MASHT</b> |
| ○ ● ○ | Organizimi për çdo vit i fushatave të vogla ose të mëdha sipas caqeve dhe prioriteteve të përzgjedhura dhe sipas mundësive financiare | <b>S</b>             | <b>KSKRR</b>            |

\* [www.cast-eu.org](http://www.cast-eu.org)

## 8.4 Edukimi, trajnimi dhe licensimi i shoferëve

Direktiva e 3-të Evropiane e Patentë Shoferit kërkon reformimin e trajnimit të shoferit. Kur të implementohet kjo direktivë Kosova duhet të përdorë mundësinë e ngritjes në maksimum të potencialit të saj për sigurinë rrugore. Duke bërë këtë, fokusimi nuk duhet të mbetet vetëm në përmirësimin e trajnimit të ofruar te nxënësit në autoshkolla, por gjithashtu në sigurimin e kualitetit për instruktorë e ngasjes, ekzaminerëve dhe të testit të ngasjes. Qasje të reja, siç janë futja e patentë shoferëve shumëfazor, mësimi i bazuar në përvojë, përdorimi i simulatorëve të ndryshëm për ngasje dhe / ose duhet të testohen trajnimet në shtigje (testimet dhe kompet trajnuese) për simulimin e situatave kritike.

### 8.4.1 Kontrolli i cilësisë

Implementimi i sistemit të kontrollit të kualitetit dhe procedura e testimit  
Përmirësimi i bazës së të dhënave të patentë shoferit

| FILLIMI | MASAT | FAKTORI I KOSTOS | AKTERËT KYÇ |
|---------|-------|------------------|-------------|
|---------|-------|------------------|-------------|

#### *Masat për Edukimin dhe trajnimin e shoferëve*

|       |   |          |                 |
|-------|---|----------|-----------------|
| ● ○ ○ | Vlerësimi i edukimit aktual për patentë shofer dhe i sistemit të ekzaminimit; analizimi i sistemit aktual të kontrollit të cilësisë.  | <b>2</b> | <b>MI MASHT</b> |
| ○ ● ○ | Implementimi i sistemit të kontrollit të kualitetit në procedurat e edukimit dhe të ekzaminimit. Marrja e masave efektive për luftim të korrupsionit në sistemin e patentë shoferit | <b>2</b> | <b>MI</b>       |
| ○ ● ○ | Përmirësimi bazës së të dhënave për patentë shofer dhe përshtshmëria për përdorim nga ana e policisë  | <b>2</b> | <b>MI, PK</b>   |
| ○ ● ○ | Implementimi i Direktivës së 3 të BE –së për Patentë Shofer.  | <b>1</b> | <b>MI</b>       |

## 8.4.2 Faza e dyfishtë për patentë shofer dhe përvoja praktike e ngasjes

Një sistem shumë-fazor për patentë shofer është një masë mjaft e mirë për të përmirësuar sigurinë rrugore për shoferët e rinjë. Një mjet tjetër mjaft efikas është simulimi i situatave kritike të ngasjeve në simulatorë dhe / ose në kampe trajnuese. Në hapin e parë kjo duhet të aplikohet për shoferët profesionistë.

| FILLIMI | MASAT | FAKTORI I KOSTOS | AKTERËT KYÇ |
|---------|-------|------------------|-------------|
|---------|-------|------------------|-------------|

### Masat për Edukimin dhe trajnimin e shoferëve

|       |   |   |    |
|-------|---|---|----|
| ● ○ ○ | Vlerësimi i fizibilitetit për aplikimin e sistemit shumë –fazorë për patentë shofer   | 1 | MI |
| ○ ● ○ | Vlerësoni fizibilitetin për të paraqitur dhe aplikuar simulimet e situatave kritike të ngasjes në simulatorë dhe / ose në kampe për ngasje me shoferë_ profesionist | 2 | MI |

## 8.4.3 Sistemi i pikëve negative dhe marrja e patentë shoferit

Sistemi i shqiptimit të pikëve negative është një model efikas dhe jobyrokratik për identifikimin dhe ndërmarrjen e masave ndëshkuese ndaj shoferëve me rrezikshmëri të lartë me qëllim të mbrojtjes së pjesëmarrësve të komunikacionit në përgjithësi. Për këta shoferë nevojiten masa më të rrepta sanksionuese dhe masa shtesë për përmirësimin e ngasjes së tyre. Modele të tilla ekzistojnë në shumë vende evropiane. Një katalog i masave specifike dhe trajnimeve për shkelësit duhet që rregullisht të të jetë i përcaktuar dhe të vlerësohet.

Rregullat për marrje të përkohshme apo të përhershme të patentë shoferit duhet të koordinohen me sistemin e shqiptimit të pikëve negative.

| FILLIMI | MASAT | FAKTORI I KOSTOS | AKTERËT KYÇ |
|---------|-------|------------------|-------------|
|---------|-------|------------------|-------------|

### Masat për Edukimin dhe trajnimin e shoferëve

|       |  |   |                    |
|-------|--|---|--------------------|
| ● ○ ○ | Vlerësimi i sistemit aktual në Kosovë dhe shqyrtimi se pse sistemi i shqiptimit të pikëve aktualisht nuk është efektiv   | 1 | MD, MPB,PK         |
| ○ ● ○ | Të bëhet e përdorshme baza e të dhënave për automjete dhe patentë shofer për Policinë dhe për Gjykatën për Kundërvajtje dhe të sigurohet regjistrimi i pikëve negative në bazën e të dhënave për patentë shoferë | 2 | PK,MD,Gjykatat     |
| ○ ● ○ | Vendosja e një katalogu të masave ndëshkuese dhe të trajnimeve për veprat e shkeljes   | 1 | MI,PK              |
| ○ ● ○ | Koordinimi dhe harmonizimi i rregullave për marrje të patentë shoferit me sistemin e penalizimit me poena negativ  | 1 | MI, PK, MPB dhe MD |

## 8.5 Zbatueshmëria

Të gjitha aktivitetet e zbatimit duhet të jenë në pajtim me Ligjin për Siguri Rrugore ose me ligjet e tjera të ndërlidhura. Legjislacioni duhet të ketë parasysh nevojat e veçanta për zbatueshmëri efikase në mënyrë që në rast të shkeljeve të shqiptohen ndëshkime të qarta. Sistemi i gjobitjes duhet të jetë i përcaktuar qartë dhe të ketë fleksibilitet me qëllim të dekurajimit të shkelësve nga përsëritja e veprimeve të tyre. Ky sistem duhet që gjithashtu të marrë parasysh masën e shkeljeve dhe shkallën e përsëritjes së tyre, por duhet të ketë parasysh edhe gjendjen shoqërore të shkelësit në rast të shkeljeve të vogla. Një administratë efikase cilësore duhet të garantojë shkallë të lartë të cilësisë.

### 8.5.1 Përforcimi i Kapacitetit Zbatues të Ligjit nga Policia e Kosovës

Statistikat e Policisë së Kosovës tregojnë se numri i masave ndëshkimore të shqiptuara është ndjeshëm më i ulët, për 5 deri në 10 herë se sa mesatarja evropiane. Si pasojë efikasiteti duhet të rritet me pajisje më të mira, (veçanërisht duke përdorur pajisjet automatike me për përcaktimin me saktësi të tejkalimit të shpejtësisë dhe të semaforëve), trajnime dhe motivime më të mira për Policinë e Komunikacionit. Fushata speciale zbatuese në bashkëpunim me Mediat (TV) mund të rrisin vetëdijësimin. Shkeljet e vogla (të gjitha shkeljet përpos tejkalimit të madh të shpejtësisë mbi 40 apo 50 km/h), drejtimit nën ndikim të madh të alkoholit më shumë se 0,8 ose 12 % dhe drogat si dhe rrezikimi i evidentit i pjesëmarrësve të tjerë në rrugë) duhet të kryhen me procedura administrative.

| FILLIMI | MASAT | FAKTORI I KOSTOS | AKTERËT KYÇ |
|---------|-------|------------------|-------------|
|---------|-------|------------------|-------------|

#### Masat për Zbatim

|       |  |      |           |
|-------|--|------|-----------|
| ● ○ ○ | Hartimi i një strategjie për fuqizimin e kapaciteteve zbatuese të Policisë së Komunikacionit të Kosovës me qëllim të ngritjes së efikasitetit në nivel evropian.   | -*)  | PK        |
| ○ ● ○ | Përmirësimi i pajisjeve teknike të zbatimit të masave ligjore siç janë matësi automatik i shpejtësisë dhe zbatimi i detyrueshëm i dritës së kuqe të semaforëve, përdorimi i mjeteve të frymëmarrjes për matjen e alkoholit . | 2**) | PK        |
| ○ ○ ● | Përmirësimi i pajisjeve të teknologjisë informative me qëllim të pranimit dhe të ofrimit të informacioneve nga bazat e të dhënave deri te makina e policisë në vendin e ngjarjes dhe anasjelltas                             | -*)  | MPB, PK   |
| ○ ● ○ | Përmirësimi i Trajnimeve dhe motivimi i PK –së.  | -*)  | PK        |
| ○ ● ○ | Implementimi i fushatave speciale zbatuese nga Policia dhe sigurimi i informatave për media (TV), në veçanti për pikat e rrezikshme (të zeza)  | -*)  | MI, PK    |
| ○ ● ○ | Paraqitja e një sistemi për zbatimin e masave për shkelje të vogla sipas procedurave administrative joburokratike .  | 2    | PK dhe MD |
| ○ ● ○ | Vendosja dhe publikimi i një katalogu të dënimeve, duke pasur parasysh shkallën e shkeljeve  | 1    | PK, MD    |



|       |   |        |                   |
|-------|---|--------|-------------------|
| ○ ○ ● | Shqyrtimi i masave ligjore për lejimin e zbatimit të dënimeve ë komunikacionin ndërkuftar | 1      | MI,PK,M<br>D      |
| ○ ● ○ | Rezervimi i 20-25% të të hyrave nga dënimet për Policinë e Kosovës                        | 1<br>1 | KSKRRR,<br>PK, MF |

\*) këto kosto duhet të mbulohen nga buxheti për siguri rrugore i Policisë së Kosovës i cili duhet të ngritet me të ardhura të rezervuara nga dënimet në trafik \*\*) për testimin dhe vlerësimin e pajisjeve të reja

## 8.5.2 Pikat kyçe të zbatimit

### -SHPEJTËSIA

Shpejtësia joadekuade është arsyeja më e shpeshtë për aksidente.

Duhet pasur njohuri të mirë lidhur me shpejtësinë mesatare varësisht nga seksionet e ndryshme të rrugës. Seksioneve me rrezik më të madh të aksidenteve duhet t'u jepet prioritet për kontrollim të shpejtësisë. Stacionet automatike të kontrollimit të shpejtësisë në kombinim me njësitë mobile apo lëvizëse e zvoglojnë shpejtësinë në mënyrë të konsiderueshme.

### -RRIPAT E SIGURISË DHE ULËSET PËR FËMIJË

Përdorimi i rripave të sigurisë është në shkallë të ulët në Kosovë. Në veçanti përdorimi i rripave të sigurisë në ulëset e pasme dhe i përdorimit të ulëseve të fëmijëve është mjaft i ulët. Aktualisht nuk ka ndonjë vetëdijësim se përdorimi i sistemeve të tilla mund të ulë në mënyrë të konsiderueshme shkallën e lëndimeve në aksidente dhe mund të jetë vendimtar për të bërë dallimin ndërmjet jetës dhe vdekjes. Nuk kemi njohuri lidhur me përdorimin efektiv të sistemeve parandaluese në Kosovë. Me prioritet të lartë paraqiten sondazhet fillestare dhe azhurnimet periodike.

### -ALKOOLI, DROGA DHE MEDIKAMENTET

Ka shumë pak vetëdijësim dhe njohuri për intoksikimin e shofrëve me alkohol, droga dhe medikamente. Zbatimi është në një nivel mjaft të ulët, duke pasur parasysh mungesën e pajisjeve të duhura si dhe të masave ligjore për një zbatim më efektiv të ndëshkimeve. Nuk ka statistika për testime të rastit ose testime të ngasësve të përfshirë në ndonjë aksident. Procedurat e testeve të gjakut janë shumë të ndërlikuara dhe jopraktike për policinë.

### -DISTANCA E SIGURISË

Afërsia e madhe me automjetin përpara është arsyeja më e shpeshtë e aksidentit me përplasje nga prapa. Kjo është një mungesë e vetëdijësimin ndaj rrezikut dhe mungesë e edukimit. Mënyra e zbatimit në ura është relativisht e thjeshtë, duke përdorur shenja rrugore dhe kamera. Ekzekutimet e ndëshkimeve automatike në pozita statike apo të fiksuara ose nga njësitet mobile janë tanimë të disponueshme dhe më të sofistikuara. Mirëpo nevojiten pajisje speciale dhe policë të trajnuar mirë për përdorimin e tyre.

### -TELEFONI MOBIL

Ndalimi ose jo i përdorimit të telefonit mobil gjatë ngasjes është njëra ndër çështjet më të diskutuara në Evropë. Është relativisht e pakuptimtë se a paraqet shkelje përdorimi i telefonit mobil kur automjeti është i ndaluar. Zbatimi i ndëshkimit për shkelësin kur automjeti është në lëvizje duhet të jetë i realizueshëm. Këtu prapë vetëdijësimi duhet të ngritet dhe duhet të promovohet përdorimi i pajisjeve që mundëson lirin e duarve nga përdorimi i telefonit mobil.

#### -DRITAT E NDEZURA GJATË DITËS DHE DRITAT NË DUKSHMËRI TË DOBËT

Vendimi për ndezjen e dritave gjatë ditës ka qenë një hap i rëndësishëm për përmirësimin e dukshmërisë së automjeteve përballë edhe gjatë ditës. Përvoja e përditshme na tregon se ende ka një numër të konsiderueshëm të automjeteve të cilat nuk e praktikojnë ndezjen e dritave gjatë ditës apo DLR dhe çka është edhe më keq nuk përdorin dritat e përparme në agim ose nën kushte të këqija atmosferike.

#### -GJENDJA E AUTOMJETEVE DHE KOHA E NGASJES DHE E PUSHIMIT PËR SHOFERË

Në të gjitha intervenimet, PK-ja duhet të ketë parasysh gjendjen teknike të automjetit të ndaluar, vërtetimin e fundit për kontrollin teknik të automjetit.

| FILLIMI                 | MASAT   | FAKTORI I KOSTOS | AKTERËT KYÇ           |
|-------------------------|---|------------------|-----------------------|
| <i>Masat për Zbatim</i> |   |                  |                       |
| ● ○ ○                   | Implementimi fillestar i sondazheve periodike për nivelin e shpejtësisë në lloje të ndryshme të rrugëve duke instaluar një rrjet të pikave matëse statike dhe mobile  | <b>2</b>         | <b>MI, PK</b>         |
| ● ○ ○                   | Vendosja e një strategjie zbatuese me stacione fikse dhe mobile dhe me njësi në automjete   | *)               | <b>PK</b>             |
| ○ ● ○                   | Ofrimi i procedurave të shpejta dhe joburokratike gjobave për shpejtësi   | *)               | <b>PK</b>             |
| ● ○ ○                   | Implementimi i sondazheve periodike për përdorimin e rripave të sigurisë dhe të ulësive për fëmijë  | <b>1</b>         | <b>KSKRR, PK</b>      |
| ○ ● ○                   | Te merren masa ndëshkimore për ata që nuk i përdorin rripat e sigurisë dhe të mos përdorimit të ulësive për fëmijë në të gjitha format e kontrollit (gjithashtu nëpërmes të dëshmisë fotografike nga automjetet në lëvizje) | <b>1</b>         | <b>MD, PK</b>         |
| ○ ● ○                   | Krijimi i kërkesave ligjore për një zbatim efikas të ligjit lidhur me keqpërdorimin e alkoolit, drogës dhe të medikamenteve. Rekomandohet fuqishëm futja në përdorim e alkooteve në vendngjarje.                            | <b>1</b>         | <b>MI, PK, MD</b>     |
| ○ ● ○                   | Njoftohuni me gjendjen aktuale të arritjeve dhe të hulumtimeve në Bashkësinë Evropiane për alkool, drogë dhe medikamente  | <b>1</b>         | <b>KSKRR, PK, MSH</b> |
| ○ ● ○                   | Paraqitni shkallën e nivelit të alkoolit të shoferëve në komunikacion   | *)               | <b>PK</b>             |
| ○ ● ○                   | Pajisni të gjitha automjetet e policisë me pajisje për matje të alkoolit  | *)               | <b>PK</b>             |

|       |   |    |              |
|-------|---|----|--------------|
| ○ ○ ● | Krijoni bazën ligjore për zbatimin e distancës së sigurt të cilën duhet ta mbajnë automjetet gjatë lëvizjes   | 1  | PK           |
| ○ ○ ● | Intensifikimi i zbatimit të distancës jo të sigurtë në rrjetet e nivelt të lartë  | *) | PK           |
| ● ○ ○ | Realizimi i sondazheve periodike për përdorimin e DRL dhe të dritave në rastet kur pamja është e dobët  | 1  | PK,<br>KSKRR |
| ○ ● ○ | Intensifikimi i kontrollimit të përdorimit të dritave   | *) | PK           |
| ○ ● ○ | Thjeshtësoni zbatimin e testeve për automjete që janë në gjendje të jo të rregullt teknike duke paraqitur një tiketë ngjitëse e cila duhet të vendoset në xhamin e përparmë | 1  | MI,<br>PK    |
| ○ ○ ● | Intensifikoni kontrollin e ngasjes dhe të kohës së pushimit duke kontrolluar tahografët   | 1  | PK           |

\*) nga buxheti i PK (shiko 4.1.1)

## 8.6 Fëmijët dhe të rinjët pjesëmarrës në komunikacionin rrugor

Sipas Statistikave të Sigurisë Rrugore të Kosovës fëmijët (deri në 12 vjeç) si dhe të rinjët (deri në 18 vjeç) janë më shpesh të përfshirë në aksidentet rrugore. 5% e këmbësorëve të vdekur në aksidente janë fëmijë dhe 18 % të rinj. Ndërsa 12% e të gjithë këmbësorëve të cilët lëndohen në aksidente rrugore janë fëmijë, ndërsa 27% të rinj .

Për të kuptuar më mirë ndërlidhjen në mes të mangësive infrastrukturore, edukimit dhe trajnimit që mungon si dhe dështimeve të faktorit njeri, do të ishte e domosdoshme një analizë e thellë e aksidenteve, që përfshijnë fëmijët dhe shfrytëzuesit e rinj në komunikacionin rrugor. Periudha e vëzhgimit për shfrytëzuesit e rinj duhet të zgjatet deri në moshën 24 vjeçare. Kjo do të lejonte përcaktimin e një liste të masave efikase.

Trendet aktuale tregojnë se çdo ditë e më shumë të rinjë (gjithashtu edhe mbi moshën 18 vjeçare), marrin pjesë në organizime jashtë shtëpiake dhe jashtë vendbanimeve të tyre (diskoteka etj.) me një potencial të lartë të abuzimit të alkoholit dhe të drogave. Duhet ngritur problemi se si këta të rinj mund të arrijnë në shtëpi të sigurtë gjatë orëve të natës, qoftë si këmbësorë dhe si udhëtarë në ndonjë automjet të shokëve ose si shoferë në automjetet e tyre.

Një trend tjetër është përdorimi i biçikletave dhe mopedëve apo skuterëve të cilat llogariten si mjetet më të rrezikshme për udhëtim pa masa shtesë siç janë edukimi, trajnimi dhe masat infrastrukturore.

*Masat për fëmijë dhe shfrytëzuesit e rinj të rrugëve*

|       |  |   |                  |
|-------|--|---|------------------|
| ● ○ ○ | Kryerja e analizave të hollësishme për fëmijët dhe shfrytëzuesit e rinj, gjithashtu përfshirë këtu deri në moshën 24 vjeçare   | 2 | KSKRR, PK        |
| ○ ● ○ | Implementimi i edukimit për siguri rrugore në shkolla dhe përgatitja e duhur e materialeve mësimore dhe e lojrave për fëmijë në shkolla  | 2 | KSKRR, MASHt, PK |
| ○ ● ○ | Implementimi në tërë vendin i hartave me rrugë të sigurta për shkollat fillore në bashkëpunim me drejtoritë e shkollave dhe PK   | 2 | KSKRR, MASHt. PK |
| ○ ● ○ | Paraqitja e inspektimeve të sigurisë për të gjitha llojet e transportit për në shkollat e mesme  | 1 | MI, MASHt, PK    |
| ○ ● ○ | Paraqitja apo futja e çiklizmit në nivel profesional – trajnimi në shkolla   | 1 | MASHt. PK        |
| ○ ● ○ | Vlerësimi i aksidenteve të cilat përfshijnë shfrytëzuesit e rinj të cilët këthehen në shtëpi në orët e vona, kontrolloni nëse ka probleme me përdorimin e alkoolit dhe përgatitja e fushatave e adekuate | 2 | KSKRR, PK        |
| ○ ● ○ | Ngritja e vetëdijësimit të fëmijët dhe shfrytëzuesit e rinj me veshjen e rrobave reflektuese kur të ecin në rrugët jashtë zonave të ndriçuara  | 2 | KSKRR, MASHt     |

## 8.7 Pjesëmarrësit e moshuar në komunikacionin rrugor

Statistikat për pjesëmarrësit e moshuar në komunikacion (mbi moshën 65 vjeçare) të lënduar dhe të përfshirë në aksidente fatale si këmbësorë, shoferë ose si udhëtarë, aktualisht nuk janë të gatshme.

Përvojat evropiane tregojnë një përqindje të lartë të fataliteteve në këtë grupmoshë.

Arsyeja për këtë shkallë të krahasueshme mjaft të lartë nga këto aksidente mbështetet kryesisht në gjendjen e brishtë fizike të personave të moshuar: përplasjet dhe rrëzimet të cilat do të shkaktonin lëndime të lehta tek të rinjtë mund të rezultojnë në lëndime të përherëshme ose nganjëherë mund të jenë edhe me pasoja fatale për personat e moshuar – një situatë e cila përkeqësohet me kalimin e moshës. Numri i lartë i aksidenteve të kësaj grup – moshe ndodh në mes të mbrëmjes dhe agimit.

Shoferët e automjeteve veçanërisht duhet të jenë të vetëdijshëm për aftësitë e tyre të kufizuara fiziologjike të cilat ndërlidhen me këtë grupmoshë dhe duhet të jipen me këshilla të duhura se si të veprojnë në situata të caktuara. Përparësitë dhe mangësitë e kontrollave mjekësore të detyrueshme dhe të rregullta gjithashtu do të ekzaminohen në hollësi.

*Masat për pjesëmarrësit e moshuar të rrugëve*

|       |  |   |                                |
|-------|--|---|--------------------------------|
| ● ○ ○ | Vlerësimi i të dhënave të detajizuara për pjesëmarrëjen e të moshuarëve në komunikacion rrugor   | 2 | PK                             |
| ○ ● ○ | Kryerja e analizave të thella për pjesëmarrësit e moshuar të rrugëve në komunikacionin rrugor (65+)  | 1 | KSKRR, PK                      |
| ○ ● ○ | Inkurajimi i pjesëmarrësve të moshuar në komunikacionin rrugor për të përdorur rroba me materiale reflektuese në mes të orëve të mbrëmjes dhe të agimit dhe në kohë me pamje të kufizuar | 2 | KSKRR                          |
| ○ ○ ● | Vlerësimi i opsioneve për sa i përket kontrollave mjekësore dhe testeve psikologjike të komunikacionit të ndërlidhura me motoristët e moshuar  | 1 | MSH, MI, KSKRR                 |
| ○ ○ ● | Inkurajimi i pjesëmarrjes vullnetare në trajnime dhe në masa vullnetare si dhe i kontrollave mjekësore vullnetare p.sh. me lirime në tarifatat e sigurimeve (“Të aftë për ngasje”)       | 1 | KSKRR, Kompani të e Sigurimeve |

## 8.8 Këmbësorët

Sipas statistikave të Policisë së Kosovës për aksidente ekziston një numër i shumë i madh i përfshirjes së këmbësorëve në aksidentet e komunikacionit. 31% e të gjitha fataliteteve dhe 13% e të lënduarve janë këmbësorë.

Aktualisht nuk ka të dhëna të gatshme të cilat tregojnë numrin e aksidenteve në – dhe jashtë vendbanimeve dhe për kohën e ndodhjes së aksidenteve ditën apo natën.

Përvojat evropiane tregojnë se ekzistojnë tri probleme kryesore me këmbësorët:

- Pamja apo shikueshmëria e dobët në mes të mbrëmjes dhe agimit dhe në kushte të këqija klimatike
- Këmbësorët duhet të ecin nëpër trotuare, sidomos në kushtet e komunikacionit të shpejtë
- Vendkalimet për këmbësorë shpesh supozojnë sigurinë gjë që nuk është gjithmonë e vërtetë. Arsyet për këtë janë se shoferët jo gjithmonë e kanë vullnetin e mirë për tu ndalur dhe / ose shoferi nuk ka mundësi që të reagojë me kohë.
- Një tjetër problem specifik për qytetet dhe zonat urbane të Kosovës është se trotuaret, megjithëse me ligj ndalohet, janë tërësisht të zëna nga automjetet e parkuara. Prandaj këmbësorët duhet të ecin në rrugë.

**FILLIMI**

**MASAT**

**FAKTORI I KOSTOS AKTERËT KYÇ**

*Masat për këmbësorët*

|       |  |   |               |
|-------|--|---|---------------|
| ● ○ ○ | Kryerja e analizave të detajizuara për këmbësorët me theks të veçantë në vendkalimet për këmbësorë dhe të aksidenteve me dukshmëri të dobët  | 2 | KSKRR, PK     |
| ● ○ ○ | Inkurajimi i këmbësorëve për të përdorur rroba me materiale reflektuese në mes të orëve të mbrëmjes dhe të agimit dhe në kohë me dukshmëri të kufizuar   | 1 | KSKRR         |
| ● ○ ○ | Zbulimi i pikave të rrezikshme/ pjesëve të rrugëve jashtë fshatrave/vendbanimeve nga inspektimet e sigurisë rrugore  | 2 | KSKRR, MI, PK |
| ● ○ ○ | Ofrimi i rregullave të qarta për përparësi të kalimit të këmbësorëve në vendkalimet e këmbësorëve  | 1 | MI, PK        |
| ● ○ ○ | Ofrimi i standardeve të qarta për ndërtimin e vendkalimeve të këmbësorëve pa semaforë (pamja , shpejtësia max 50km/h, jo më shumë se një shirit në secilin drejtim, përdorimi i ishujve për këmbësorë) | 1 | MI            |
| ● ○ ○ | Vendosja e një plani të veprimit për inspektimin e të gjitha vendkalimeve për këmbësorë sipas këtij standardi dhe mbyllja ose riprojektimi i vendkalimeve  | 2 | MI, Komunit   |
| ● ○ ○ | Shmangia e vendkalimeve të lira për këmbësorë jashtë vendbanimeve ( ato kryesisht nuk janë të pranueshme)  | - | MI            |
| ● ○ ○ | Të sigurohet që trotualet ekzistuese të mbeten të lira nga parkimi i automjeteve   | - | PK            |

## 8.9 Biçikletat, Mopedët (çiklomotorët) dhe Motoçikletat

Biçikletat, mopedët apo çiklomotorët dhe motoçikletat – krahasuar me vendet evropiane nuk përdoren edhe aq shumë në Kosovë. Megjithatë edhe këto mjete janë evidente në statistikat e aksidenteve rrugore.

Në të gjitha vendet evropiane automjetet njëgjurmëshe janë shfrytëzuesit më të pambrojtur të rrugës që rezultojnë në një shkallë të lartë disproporcionale të aksidenteve dhe një përqindje mjaft e lartë e fataliteteve.

Përvojat evropiane tregojnë problemet kyçe në vijim:

- Dukshmëri e dobët për çiklistët (dhe motoçiklistëve), jo vetëm në mes të orëve të mbrëmjes dhe agimit
- Helmetat për çiklistë nuk janë të detyrueshme në vendet evropiane mirëpo duhet të jenë së paku për fëmijë. Vetëdijësimi për përdorimin vullnetar të helmetave është duke u rritur.
- Përdorimi i helmetave për mopedë dhe motoçikleta duhet të vihet në zbatim sikurse edhe rripat e sigurisë për fëmijë dhe ulëset për fëmijë.
- ka shumë nevojë që të përmirësohet trajnimi i ngasësve (fëmijëve) të biçikletave mopedëve dhe të motoçikletave, përfshirë simulimin e situatave kritike.

## Masat për Këmbësorët

|       |  |   |   |
|-------|--|---|---|
| ● ○ ○ | Vlerësimi i statistikave të aksidenteve dhe të automjeteve të regjistruara për mjete njëgjurmëshe me motor dhe pa motor. Jepni një vështrim të gjendjes ligjore aktuale.   | 1 | MI, KP                                    |
| ○ ● ○ | Përmirësimi i edukimit dhe trajnimit për biçikleta, mopedë apo skuterë dhe motoçikleta   | 2 | MI, Kompanitë e Sigurimeve, PK dhe Mediat |
| ○ ● ○ | Çiklistët duhet të inkurajohen të përdorin helmetat, së paku fëmijët   | 1 | MI, PK                                    |
| ○ ● ○ | Inkurajoni çiklistët të veshin rroba me ngjyra të theksueshme dhe materiale reflektive   | 1 | KSKRR Mjetet e Informimit                 |
| ○ ● ○ | Ta bëni të domosdoshme pajisjen e biçikletës me dritë dhe me etiketë reflektuese   | 2 | MI  |
| ○ ● ○ | Shqyrtimi i statistikave të aksidenteve me motoçikleta për të zbuluar pikat e rrezikut në mënyrë që të mund të kryeni inspektime të sigurisë rrugore kur është e nevojshme | 1 | MI, PK                                    |
| ○ ● ○ | Parandalimi i shitjes së mopedëve apo çiklomotorëve të modifikuar ose modifikimit të tyre të mëvonshëm përmes inspektimit të këtyre mjeteve nga policia                    | 1 | MI, PK Inspeksioni dhe Kontrolli Teknik   |

## 8.10 Kamionët dhe autobusët

Të dhënat ekzistuese nga Policia e Kosovës tregojnë se kamionët janë përfshirë në 4 % e të gjitha aksidenteve dhe në 3% të tjera janë përfshirë autobusët dhe furgonët. Ekzistojnë disa probleme me përkufizimin e “kamionëve” dhe “autobusëve, furgonëve dhe minibusëve”, në mënyrë që të mund të bëhet krahasimi me të dhënat Evropiane (kamionët <3.5 deri >3.5 > deri 7.5 t dhe furgonët me jo më shumë se 9 persona etj.) Deri më tani nuk ka të dhëna për numrin e personave të lënduar apo të vdekur.

Përvojat në vendet Evropiane tregojnë se përfshirja e kamionëve në aksidente llogaritet për përafërsisht 5 % e të gjitha aksidenteve (përfshirja e autobusëve është dukshëm më e ulët në Evropë). Megjithatë, duke pasur parasyshë madhësinë dhe peshën e kamionëve, pasojat e aksidenteve janë shumë më të larta në krahasim me llojet e tjera të komunikacionit rrugor dhe përbëjnë 15 % të të gjitha vdekjeve.

Pothuajse një në dy vdekje në një aksident ku përfshihen kamionët është si rezultat i ndeshjeve balllore; një në pesë vdekje shkaktohen nga ndeshjet nga prapa që është shkaktari më i shpeshtë i aksidenteve me përfshirje të kamionëve; për më tepër 13 % e të vdekurve në aksidentet me përfshirje të kamionëve janë këmbësorë.

Transporti rrugor me kamion në Kosovë ende është në shkallë relativisht të ulët, duke pasur parasysh situatën e transportit rrugor ndërkombëtarë. Në anën tjetër ekziston një potencial i lartë i transportit komercial në rritje, sapo të normalizohet situata me transportin rrugor ndërkombëtarë. Më tepër pasi që transporti hekurudhor nuk do të luaj ndonjë rol të rëndësishëm në transportin e mallrave në të ardhmen e afërt.

Për këtë kohë rritja e numrit të vendpushimeve dhe i vendkontrollimeve do të jetë i domosdoshëm. Krahas rrjeteve kryesore rrugore për të siguruar e gjithashtu për të vënë në zbatim regjimin për ngasje dhe për kohë të pushimit (dhe në këtë mënyrë të zbritet numri i aksidenteve të shkaktuara nga lodhja). Intensiteti i kontrollave teknike (kontrollat në vend) duhet të shtohen gjithashtu.

Autoparku (kontigjenti) aktual i kamionëve dhe i autobusëve (përfshirë edhe autobusët e transportit publik) është ndjeshëm mbi vjetërsinë mesatare dhe pjesërisht në gjendje të dobët teknike.

| FILLIMI | MASAT | FAKTORI I KOSTOS | AKTERËT KYÇ |
|---------|-------|------------------|-------------|
|---------|-------|------------------|-------------|

*Masat për Kamionë dhe Autobus*

|       |  |   |                    |
|-------|--|---|--------------------|
| ● ○ ○ | Kyerja e analizave në detale për aksidente me përfshirje të kamionëve >3.5t dhe autobusëve si dhe të furgonëve.  | 1 | PK, KSKRR          |
| ○ ● ○ | Futja e matjes së peshës në lëvizje, përcakton njohuri më të mira për mbingarkimin   | 2 | MeInf dhe PK       |
| ○ ● ○ | Shtimi i kontrollave teknike dhe zbatimi për mbingarkim (përdorimi i platformave matëse lëvizëse ose në urat matëse publike  | 1 | MeInfra, PK dhe MD |
| ○ ● ○ | Përmirësimi i gjendjes teknike të autoparkut të kamionëve dhe të autobusëve duke vendosur standarde më të larta dhe inspektime teknike   | 1 | MeInf              |
| ○ ● ○ | Vlerësimi i nivelit të edukimit të shoferëve për kamionë dhe autobusë të krahasohen me standardet evropiane dhe nëse e nevojshme të përmirësohet edukimi dhe trajnimi i tyre                   | 1 | KSKRR, MeInfra     |
| ○ ● ○ | Paraqitja e rregullave dhe pajisjeve teknike dhe e kohës së pushimit gjithashtu për komunikacionin tokësorë. Rritja e trajnimeve për PK –në, në leximin e tahografëve si dhe rritja e zbatimit | 1 | PK                 |
| ○ ● ○ | Krijimi i planeve për instalimin e parkingjeve dhe të vend – pushimeve si dhe të vend – kontrollimeve në rrjetet Kryesore  | 1 | MeInfra            |

### 8.11 Vendkalimet në të njëjtin nivel me hekurudhën



Statistikat ekzistuese nga Hekurudhat e Kosovës tregojnë se ka pasur 13 aksidente hekurudhore në vitin 2014. Nga këto 13 (trembëdhjetë) aksidente, 12 (dymbëdhjetë) prej tyre kanë ndodhur në vendkalimet e pambrojtura dhe vetëm një në linjë të hapur hekurudhore. Numri i të lënduarve në këto aksidente është 11 (njëmbëdhjetë), ndërsa numri i të vdekurve është 2 (dy).

Një nga shkaqet e këtij numri relativisht të lartë të aksidenteve, krahasuar me madhësinë e vogël të rrjetit hekurudhor dhe shpejtësinë e vogël të trenave është shpeshtësia vendkalimeve hekurudhore (1.3 vendkalime për km-hekurudhë).

| FILLIMI | MASAT | FAKTORI I KOSTOS | AKTERËT KYÇ |
|---------|-------|------------------|-------------|
|---------|-------|------------------|-------------|

*Masat për parandalimin e Aksidenteve të nivelit Hekurudhorë*

|       |   |   |               |
|-------|---|---|---------------|
| ● ○ ○ | Përmirësimi i bazës së të dhënave të aksidenteve (lokalizimi, kategoria e aksidentit shkaktarët)  | 1 | HK, PK, KSKRR |
| ○ ● ○ | Implementimi i një grupi punues me Hekurudhat e Kosovës, KSKRR  | - | HK, KSKRR     |
| ○ ● ○ | Analizimi i standardit ekzistues ose draftimi i një standardi të ri për nivel të vendkalimit (vënja e kriterëve për kalimin e rrugës, dukshmëri e mjaftueshme, sinjalizimi) | 1 | KSKRR, HK     |
| ○ ● ○ | Identifikimi i pikave me prioritet të lartë si dhe kryerja e e inspektimeve për siguri rrugore, dhënia e informatave për standartet   | 1 | KSKRR, HK     |
| ○ ● ○ | Hartimi i një strategjie të realizueshme rehabilitimi (ndryshimin e rrugëve, mbrojtjen më të mirë teknike, ngritjen e vetëdijes)  | 2 | KSKRR, HK     |

## 8.12 Kujdesi pas aksidentit

Aksidentet nuk do të jenë kurrë plotësisht të shmangshme, pasi që faktori njeri gjithmonë do të jetë një faktorë i pasigurisë. Prandaj strategjitë për siguri rrugore duhet të ofrojnë sisteme tolerante – ndaj gabimeve, për të zvogëluar apo zbutur pasojat e aksidenteve. Në fushën e Infrastrukturës është rruga që “falë”, ndërsa për sa i përket automjeteve është ndërtimi i automjeteve të sigurta (sistemeve pasive të sigurisë) dhe i sistemeve ndihmëse për shoferët. Komponenta e tretë është kujdesi pas aksidentit e cila mbulon kohën optimale në mes të kohës së aksidentit dhe kohës së arritjes të të gjitha automjeteve të domosdoshme emergjente (sistemi i alarmimit, koordinimi në mes të policisë, ambulancës dhe brigadës së zjarrfikseve) si dhe cilësia e trajtimit mjekësor (ndihma e parë, trajtimi në vend të ngjarjes, transporti për në spital, trajtimi në spital).

Numri i emergjencës Evropian 112 implementohet edhe në Kosovë dhe duket se është mjaft i njohur nga popullata. Thirrja shkon në njërin nga Qendrat emergjente në Ministrinë e Punëve të Brendshme ku të gjitha thirrjet regjistrohen dhe prej nga Informohen forcat Policore. Nuk ka ndonjë informatë të qëndrueshme nëse ambulancat dhe brigadat e zjarrfikësves alarmohen menjëherë, ose alarmohen vetëm me kërkesë të Policisë kur ata mbërrijnë në vend të ngjarjes. Mund të supozohet se sistemi i shpëtimit punon më mirë në regjionin e Prishtinës se në regjionet e tjera. Sa i përket popullatës kjo kohë konsiderohet të jetë definitivisht e gjatë (deri në një orë ose më shumë) gjë që mund të shpjegojë nivelin e lartë të “vetëshpëtimit” të viktimave nga përdoruesit e rrugës ose nga të afërmit. Këto përshtypje subjektive duhet të verifikohen në mënyrë objektive.

| FILLIMI | MASAT | FAKTORI I KOSTOS | AKTERËT KYÇ |
|---------|-------|------------------|-------------|
|---------|-------|------------------|-------------|

*Masat për kujdes pas aksidentit*

|       |  |   |                     |
|-------|--|---|---------------------|
| ● ○ ○ | Vlerësoni gjendjen aktuale të kujdesit pas aksidentit (kohën reale të intervenimit, cilësinë teknike dhe mjekësore të ndërhyrjes, gjendjen jashtë qyteteve etj.)   | 2 | KSKRR, MPB, MSH     |
| ● ○ ○ | Kontrolloni nivelin e vigjilencës për numrat e thirrjeve emergjente 112  | 2 | PK                  |
| ○ ● ○ | Vlerësimi i potencialeve optimale për koordinim më të mirë të forcave emergjente (Policia, Ambulanca, dhe Brigada e Zjarrfikësve) me qëllim të zvoglimit të kohës së intervenimit. Vendosni një sistem të regjistrimit dhe vendosni pikënisje për lloje të ndryshme të rrugëve dhe regjione. | 2 | PK, MPB, MSH, KSKRR |
| ○ ● ○ | Punoni një plan emergjent për aksidente rrugore për autorrugën (autostradat) si dhe për rrjetet kryesore rrugore si dhe mbani alarmimet testuese periodike e gjithashtu edhe ushtrime shpëtuese.   | 2 | MPB.,PK, MSH, KSKRR |
| ○ ● ○ | Përpunim i një studimi të fizibilitetit për një sistem të shpëtimit me helikopter  | 1 | MPB., MSH, KSKRR    |
| ○ ● ○ | Vlerësimi i cilësisë së sistemeve shpëtuese mjekësore mbarë kombëtare (edukimi për ndihmë të parë, ambulance pajisjet e automjetit personeli, qendrat emergjente në spitale dhe në stacionet ambulatore)   | 1 | MSH, KSKRR          |
| ○ ● ○ | Informohuni dhe përfshihuni në procesin evropian eCall.  | 1 | PK, KSKRR           |

### 8.13 Infrastruktura

Projektimi dhe kushtet e të gjitha rrugëve kanë një ndikim kyç në sigurinë rrugore. Prandaj rruga, segmentet rrugore dhe elementet rrugore (siç janë udhëkryqet, vendkalimet e këmbësorëve etj),

duhet të vlerësohen duke pasur parasyshë sigurinë rrugore. Rrugët e reja duhet të auditohen në fazën e planifikimit ndërtimorë si dhe rrugët egzistuese duhet të inspektohen rregullisht. Sektorët dhe lokacionet me koncentrim të madh të numrit të aksidenteve duhet të identifikohen dhe duhet të mirren masat korrigjuese. Tejkalimi i shpejtësisë është shkaktari më i shpeshtë për aksidente dhe është kryesore për seriozitetin e lëndimeve. Ligji për Sigurinë e Komunikacionit Rrugorë përcakton kufizimet e shpejtësisë sipas normave Evropiane. Kurdo që zvoglimi i shpejtësisë është i domosdoshëm (udhëkryqet, rrugët kryesore nëpër vendbanime, vendkalimet e këmbësorëve, etj.), duhet marrë masa efikase.

Në rrugët e shpejta si dhe në autorrugë sistemet mbrojtëse të vendosura në mes të rrugës, në mënyrë efikase duhet të parandalojnë kalimin e automjeteve dhe kamionëve në anën e kundërt të rrugës. Sistemet e mbrojtjes anësore duhet të mbrojnë automjetet në rrugë nga përplasja me pengesa strukturale si me ura, mure, shtylla-llampat rrugore për ndriçim etj.

Vëmendje e posaçme duhet ti kushtohet rrezikut të aksidenteve me drunj dhe me kafshë.

Rrugët e vjetra të prishura nuk janë të mirëseardhura për sa i përket rrjedhës së komunikacionit, mirëpo në përgjithësi ato kanë rëndësi për sigurinë rrugore për shkak që mundësojnë zvoglimin e shpejtësisë së ngasjes. Rrugët e reja shumë shpesh nxisin drejt tejkalimit të shpejtësisë. Rrugët e mira me densitet të lartë të komunikacionit duhet të inspektohen lidhur fërkimin e gomave me sipërfaqën rrugore në kushte të motit me lagështi. Sektorët rrugorë me përçindje të lartë të ngasjes së ngadaltë, automjetet e rënda duhet të inspektohen për sa i përket kontrollit të drejtimit dhe për të parandaluar lëvizjen nëpër ujëra apo "aquaplaning".

### 8.13.1 Menaxhimi i Sigurisë së Infrastrukturës

Direktiva e Komisionit Evropian për përmirësimin e sigurisë së rrjetit<sup>9</sup> Evropian të rrugëve është dashur të implementohet nga Shtetet anëtare të BE-së deri në fund të 2010, duke paraqitur hapin e parë drejt menaxhimit të përbashkët cilësorë në sigurinë e infrastrukturës në Evropë. Direktiva aktualisht aplikohet vetëm në Rrjetin e rrugëve Trans – Evropiane (ang) (TEN) dhe në këtë mënyrë vetëm për rrugët e kategorizuara të nivelit më lartë, kryesisht autorrugët dhe rrugët eksprese apo të (shpejta) të cilat edhe ashtu kanë një nivel të lartë të sigurisë rrugore. Për këtë arsye Komisioni Evropian inkurajon të gjitha shtetet anëtare që të aplikojnë këtë direktivë përkatësisht edhe në të gjitha rrugët e tjera të cilat bien në përgjegjësinë e tyre. Në këtë kuptim direktiva gjithashtu duhet të zbatohet edhe në standardet e sigurisë rrugore në Kosovë pasi që është njëra ndër masat më të mira të ndërtimit të kapaciteteve për sigurinë rrugore në fushën e Infrastrukturës.

Procedurat e mbuluara nga direktiva përfshijnë:

- Vlerësimin e ndikimit të sigurisë rrugore (ang. RSIA) për të paraqitur faktorin e sigurisë rrugore dhe ndikimin në procedurat vlerësuese për projekte më të mëdha rrugore qysh në fazat fillestare të planifikimit

---

<sup>9</sup> Directive 2008/96/EC e Parlamentit Evropian dhe e Këshillit të Evropës e datës 19 nëntor 2008 për Menaxhimin e Sigurisë së Infrastruktures Rrugore

- Auditimet për Siguri Rrugore për rrugët e reja në fazën e planifikimit ndërtimor
- Inspektimet për sigurinë rrugore (ang. RSA) për rrugët ekzistuese
- Menaxhimi i Rrjetit Rrugor (ang. NSM) dhe Menaxhimi i Pikave të Rrezikut (ang. BSM) për të identifikuar dhe rehabilituar sektorët dhe lokacionet e rrezikshme rrugore
- Edukimi, trajnimi dhe çertifikimi i Auditorëve për Siguri Rrugore

| FILLIMI | MASAT | FAKTORI I KOSTOS | AKTERËT KYÇ |
|---------|-------|------------------|-------------|
|---------|-------|------------------|-------------|

*Masat për Implementimin e Direktivës së BE –së, për Menaxhimin e Sigurisë Infrastrukturore*

|       |  |   |               |
|-------|--|---|---------------|
| ● ○ ○ | Elaboroni studimin e fizibilitetit dhe e planit të veprimit për të implementuar parimet e Direktivës*) së BE-së për Menaxhimin e Sigurisë Rrugore në kornizën ligjore të Kosovës (ligji për rrugët dhe /ose standardet teknike)  | 2 | MI            |
| ○ ● ○ | Implementimi i parimeve të Direktivës së BE –së, për menaxhimin e sigurisë infrastrukturore në kornizën ligjore të Kosovës   | 1 | MI            |
| ○ ● ○ | Elaboroni një studim të fizibilitetit dhe një plan të veprimit për të një sistem të edukimit dhe të trajnimit për auditorët dhe inspektorët  | 2 | MI            |
| ○ ● ○ | Vlerësimi i rezultateve të auditimeve të para tanimë të kryera dhe vazhdimin e projekteve për auditim në rrjetin kryesor për të mbledhur apo fituar përvojë  | 2 | MI            |
| ○ ○ ● | Filloni inspektimet sistematike për rrjetin kryesor për mbledhje të apo të fitimit të përvojës   | 2 | MI            |
| ○ ● ○ | Identifikimi i sektorëve rrugor me koncentrim të madh të aksidenteve (Menaxhimi i Sigurisë së Rrjetit ), duke u filluar me marrjen e mendimeve të EuroRAP  | 2 | MI,PK, KSKRR  |
| ○ ● ○ | Identifikimi i lokacioneve me koncentrim të lartë të aksidenteve (Menaxhimi i Pikave të Zeza) dhe ofrimi i kriterëve të thjeshtë të lokacioneve (markerët apo shënjesit e distancës ose të ngjashme) për vendndodhjen e aksidenteve  | 2 | MI, PK, KSKRR |
| ○ ● ○ | Përmirësimi i bazës së të dhënave për aksidente (MAAP) që mund të përdoret për inspektimet e sigurisë rrugore (të gjitha aksidentet duhet të lokalizohen dhe të listohen në kërkesat për ndonjë sektor të dëshiruar rrugorë duke përfshirë edhe veçoritë kryesore të aksidentit) | 2 | PK, KSKRR     |
| ● ○ ○ | Filloni një program për rehabilitimin e pikave të zeza duke përfshirë vlerësimin e kostos dhe kriteret e renditjes prioritare  | 2 | MI            |

### 8.13.2 Zvoglimi i shpejtësisë në pikat e rrezikshme dhe në vendbanime

Shpejtësia maksimale definohet në ligjin për në komunikacion rrugorë me 50 km/h brenda vendbanimeve si në shumicën e vendeve Evropiane. Fillimi dhe përfundimi i vendbanimeve duhet shënuar me tabelë zyrtare, me emrin përkatës të vendbanimit. Mirëpo këto tabela shpeshherë mungojnë.

Nuk ka kufizime shtesë për zonat e banuara (kryesisht 30 km/h. Jashtë vendbanimeve shpejtësia është 80 km/h për rrugët normale, 100 km/h për rrugët e shpejta (pa definuar nëse rrugët e tilla përmbushin kërkesat e veçanta) dhe 110 km/h për rrugët e kufizuara për automjetet me motor ,prapë pa ndonjë kërkesë për ndërtime strukturale siç është p.sh. autorruge me barriera në mes, pa qasje të rrugëve anësore të vogla, nivelet e vendkalimit në formë të rrethrotullimit ose udhëkryq të audituar në mënyrë të veçantë. Në autorruget është kufizuar shpejtësia me 130km/h si në shumicën e vendeve Evropiane.

Përvojat tregojnë se këto kufizime, edhe pse sikufizime të larta Evropiane në mënyrë të theksueshme tejkalohen kurdo që kushtet e komunikacionit, rrugët dhe gjendja e automjeteve lejojnë diçka të tillë. Ky është si rezultat i zbatimit të dobët nga ana e Policisë si dhe nga mungesa e vetëdijësimit ndaj rrezikut dhe e respektimit e tolerancës ndaj pjesëmarrësve të tjerë në komunikacion në veçanti të përdoruesve më të rrezikuar në komunikacion siç janë p.sh. këmbësorët.

Në udhëkryqet e rrezikshme shpejtësia duhet të zvogëlohet me metoda Inxhinierike, siç janë rreth qarkullimet, ishujt ndarës dhe rreth rrotullimet. Në hyrje të vendbanimeve “portat” dhe mënyrat e tjera mund të zvogëlojnë shpejtësinë e gjithashtu edhe format konkave apo konvekse në rrugë, pasi që ata veçse egzistojnë. Masa shtesë siç janë shënjimet speciale rrugore dhe rripat akustik mund të jenë të dobishëm. Në vendkalimet për këmbësorë shpejtësia duhet të zvogëlohet në së paku 50 km/h me rregullore. Për të shmangur në mënyrë efektive tejkalimin e shpejtësisë, masa shtesë si këto më lart duhet të ndërmerren. Ishujt për ndarjen e – shiritave në vendkalimet për këmbësorë mund të ndihmojnë në uljen e shpejtësisë dhe të ofrojnë një lloj strehimi për këmbësorët në pikat e rrezikshme.

| FILLIMI | MASAT | FAKTORI I KOSTOS AKTERËT KYÇ |  |
|---------|-------|------------------------------|--|
|---------|-------|------------------------------|--|

*Masat për zvoglimin e shpejtësisë në pikat e rrezikshme dhe në vendbanime*

|       |   |          |           |
|-------|---|----------|-----------|
| ● ○ ○ | Vlerësoni kriteret ekzistuese të klasifikimit të rrugëve sipas shpejtësisë maksimale në kombinim me kriteret e projektimit të rrugëve                                     | <b>1</b> | <b>MI</b> |
| ○ ● ○ | Vendosja e e një katalogu të masave për zvoglimin e shpejtësisë jashtë vendbanimeve në segmentet dhe pikat e rrezikshme rrugore   | <b>1</b> | <b>MI</b> |
| ○ ● ○ | Vendosja e një katalogu të masave për zvoglimin e shpejtësisë në vendbanime dhe qytete me qëllim të mbrojtjes fillimisht të përdoruesve të cenuar apo rrezikuar të rrugës | <b>1</b> | <b>MI</b> |

### 8.13.3 Rrugët me nga dy shirita në të njëjtin nivel të kalimit

Rrugët me nga dy shirita janë rrugë të kapacitetit të lartë me shirita të ndara me nga më shumë se një shirit në secilin drejtim. Jashtë vendbanimeve ose ku lejohen shpejtësitë më të mëdha ato kanë edhe barriera mbrojtëse ose pengesa në mes të rrugës. Ato dallojnë nga autorruuga sepse e kanë të lejuar kyçjen (e kufizuar) të rrugëve anësore dhe me nivele të njëjtë të kalimit. Jashtë vendbanimeve rrugët me nga dy shirita mund të jenë konfuze, pasi për shkak të kushteve të mira rrugore nxisin në tejkalim të shpejtësisë. Në Kosovë shpesh ka hapësira zyrtarisht të lejuara ose të pa lejuara ose për këmbësorë që të mund të kalojnë rrugën. (Edhe jashtë vendbanimeve mund të vërehen vendkalime të këmbësorëve). Për më tepër hapësira të tilla të vogla e bëjnë të paefektshëm funksionimin barrierave përfaqësisht për 100 m. Një gabim tjetër është hapja e barrierës mbrojtëse për t'i bërë vend vendosjes së shtyllave të ndriçimit.

Shumica e këtyre hapësirave të përdorura për kthime nuk kanë ndonjë shirit për zvogëlimin e shpejtësisë për automjetin që kthehet në të majtë, shikueshmëria në automjetet të cilat vijnë në atë drejtim në anën e kundërt është – për shkak të barrierës së mesit – shumë e limituar apo e dobët dhe – sipas rrezes së përkufizuar për kthim të automjeteve më të mëdha – këto automjete kanë nevojë për tërë shiritin në anën e kundërt gjatë kthimit të tyre. Për raste të tilla një zgjerim i rrugëve me nga dy shirita ose ndonjë rreth rrotullim është zgjedhje më e mirë. Një rrezik tjetër janë kyçjet e shpeshta nga rrugët për zonat e përdorura për bujqësi dhe për vendbanimet. Në zonat industriale urbane rrugët mbledhëse përcjellin rrugën kryesore, të ndara me barriera mirëpo me hapësira në distanca të shkurta për të lejuar kyçje të shpejtë në rrugën kryesore. Të gjitha këto hapësira kaluese janë pika të rrezikshme konfliktuale dhe kundërproduktive në kuptimin e qasjes dhe absorbimit të komunikacionit rrugor.

| FILLIMI | MASAT | FAKTORI I KOSTOS | AKTERËT KYÇ |
|---------|-------|------------------|-------------|
|---------|-------|------------------|-------------|

*Masat për rrugët me nga dy shirita në të njëjtin nivel të kalimit*

|     |   |   |    |
|-----|---|---|----|
| ●○○ | Hartimi i një plani të veprimit për përmirësimin e sigurisë rrugore në rrugët më dy shirita   | 2 | MI |
| ○●○ | Përkufizoni në mënyrë rigoroze qasjen anësore në pronat private   | - | MI |
| ○●○ | Mbajtja e anëve të rrugëve (të ngushta apo të gjera) të lir nga pengesat, automjetet e parkuara, kiosqet etj.   | - | MI |
| ○●○ | Mbyllni të gjitha hapsirat në barrierat e mesit për të gjitha këthimet e mundshme vetëm në rast se ato kthime janë të dizajnuara të kryhen, udhëkryq ose rrethrotullim                  | - | MI |
| ○●○ | Mbyllni të gjitha hapsirat e vogla për këmbësorët e “egër” të cilët kalojnë ose në lidhje me llampat për ndriçim pasi që barrierat humbin kapacitetin e tyre parandalues në këto vende. | - | MI |

|       |   |   |           |
|-------|---|---|-----------|
| ○ ● ○ | Kur udhëkryqet në të njëjtin nivel të kalimit janë të domosdoshme ofroni shirita për zvogëlim të shpejtësisë dhe shirita rrëshqitës, hapësirë të mjaftueshme për kthim apo –ang - (tractrix) dhe përkufizime efikase të shpejtësisë   | - | <b>MI</b> |
| ○ ● ○ | Rrugët mbledhëse mund të lidhen vetëm me rrugën kryesore në distanca më të mëdha në udhëkryqet e projektuara special.   | - | <b>MI</b> |
| ○ ● ○ | Kurdo që vendkalimet për këmbësorë janë të pashmangshme shpejtësia duhet që të zvogëlohet në mënyrë efektive në 50 km/h, këmbësorët nuk duhet të tejkalojnë asnjëherë më shumë se dy shirita pa ishuj ndarës. Gjithmonë duhet të ketë një ishull të ngritur në mes të rrugës jashtë apo krahas shiritave të komunikacionit. | - | <b>MI</b> |

#### 8.13.4 Barrierat e sigurisë dhe shenjimi i rrugëve

Rrugët “false”, (ndihmëse, përkohëshme) një term aktual teknik, do të thotë se automjetet, të cilat largohen nga komunikacioni apo ngjiten mbi trotuare për pakujdesi të shoferit ose për shkak të aksidentit me ndonjë automjet tjetër duhet të kenë mundësin të ndalojnë pa u përplasur me pengesa masive dhe pa e kaluar barrierën e mesit dhe të shkaktojnë aksident me automjetet e shiritit të anës së kundërt. Shoferët në makinat moderne me jastëk ajri (airbag), duke përdorur rripat e sigurisë duhet të mbijetojnë lëndimet e mëdha nëse përplasen me ndonjë pengesë të madhe ose masive, siç është p.sh një pemë ose mur, deri në një shpejtësi prej 60 deri në 70 km/h. Kjo do të thotë se jashtë vendbanimeve-fshatrave duhet të mbrohem nga këto pengesa, posaçërisht aty ku shpejtësia dhe dendësia e komunikacionit është e madhe.

Nivelet e qëndrueshmërisë (kapaciteti i ndalimit) janë të përcaktuara në EN 1317 – 2. Për pjesmarrjet në rrugët kryesore klaset H1 deri në H3 duhet të aplikohen, varësisht nga shpejtësia, norma e automjeteve të rënda dhe rreziku. Për autorrugë barrierat e mesit duhet të pajisen me barriera të tipit apo llojit H3 ku ka përqindje të theksuar të automjeteve të rënda (H3 simulon një përplasje të një automjeti të rëndë 16 t në shpejtësi prej 80 km/h).

Kur përdoren barrierat është shumë e rëndësishme që të mbrohet fillimi i barrierës duke vendosur pjesët e fundit, të ulura dhe të vendosura në tokë ose përdorimi i terminaleve të çertifikuara dhe të përshtatshme. Barrierat e pambrojtura të hekurit mund që shumë lehtë të ngrisin numrin e automjeteve të dëmtuar dhe pasagjerët e lënduar, barrierat e pambrojtura të betonit janë pengesa masive apo të mëdha të cilat gjithashtu mund të shkaktojnë dëme të shumta kur të goditen.

Një masë shumë e mirë dhe e lirë për të shmangur daljen nga rruga të automjeteve është shenjimi më i mirë anësor i rrugëve që të kenë dukshmëri të mirë edhe gjatë natës. Ky efekt mund të shtohet me përdorimin e rripave gjëmues. Aktualisht shenjimi i rrugëve në Kosovë në përgjithësi është mjaft i

dobët. Nëpër rrugët e shpejta rripat akustik (thumba të vendosur në rrugë), mund të shmangin daljen nga rruga nga pakujdesia e shoferit.

| FILLIMI | MASAT | FAKTORI I KOSTOS | AKTERËT KYÇ |
|---------|-------|------------------|-------------|
|---------|-------|------------------|-------------|

*Mesat për barrierat e sigurisë dhe shenjimet*

|       |   |   |    |
|-------|---|---|----|
| ● ○ ○ | Hartimi i një programi të veprimit në përmirësimin e sigurisë së barrierave dhe shënimit të rrugëve përfshirë vlerësimin e kostos dhe prioritetet e programit | 2 | MI |
| ○ ● ○ | Aplikoni EN 1317 në standardet e planifikimit dhe vendosni rregulla se ku, kur dhe cilat shkallë të ndalesave duhet të aplikohen, veçmas për rrugët dhe urat. | 2 | MI |
| ○ ● ○ | Ofroni një sistem që aplikon vetëm EN 1317 – të testuar dhe të çertifikuara në rrjetet kryesore rrugore   | 2 | MI |
| ○ ● ○ | Ofroni që të gjitha fillimet e barrierave të jenë të ulura ose të pajisura me terminale të çertifikuara   | - | MI |
| ○ ● ○ | Mbyllni hapësirat e panevojshme në barrierat anësore deri në 50 m për rrugët kryesore dhe deri në 200 m për autorrugë   | - | MI |
| ○ ● ○ | Përmirësoni shenjimet rrugore si prioritet të parë për shenjimin anësore në sektorët rrugor kritike. Ofroni dukshmëri të mjaftueshme gjatë natës.             | 1 | MI |

### 8.13.5 Siguria e punimeve rrugore

Siguria e punimeve në rrugë është ende në shkallë mjaft të ulët në Kosovë. Sinjalizimi për një kohë të gjatë ose kohë të shkurtë në zonat ku ka punime rrugore duhet të jetë i njohur dhe i qartë, shpejtësia duhet të zvoglohet dhe punëtorët duhet të jenë të dukshëm (jelekët mbrojtës reflektiv etj), dhe të jenë të mbrojtur nga shtyllat e shiritave ose ndarësit e shiritave në rastet kur punojnë afër komunikacionit të shpejtë. Kjo vlenë gjithashtu edhe për personelin e mirëmbajtjes rutinore duke punuar në ose afër trotuarit. Të gjitha shenjat e sinjalizimit dhe pajisjet për zonat e përhershme të punës duhet të aprovohen nga ndonjë komision i ekspertëve, që duhet të përbëhet nga kontraktuesi, autoriteti rrugorë dhe Policia. Duhet pasur një kontrollë periodike gjatë punimeve në rrugë nga autoritetet rrugore dhe nga Policia.

| FILLIMI | MASAT | FAKTORI I KOSTOS | AKTERËT KYÇ |
|---------|-------|------------------|-------------|
|---------|-------|------------------|-------------|

*Masat për Sigurinë e punimeve në rrugë*



|       |  |   |             |
|-------|--|---|-------------|
| ● ○ ○ | Vlerësimi i gjendjes akutale të punimeve në sigurinë rrugore (rregulloret ligjore, standardet teknike, komisionimi, kontrolli, lloji i rrugës) dhe zhvillimi i planit të veprimit me vlerësimin e kostos dhe planin e prioriteteve   | 2 | MI          |
| ○ ● ○ | Vendosja e standardeve për sinjalizim dhe pajisjeve në zonat e kryerjes së punimeve në rrugë për lloje të ndryshme të rrugëve (gjithashtu për rrugët urbane)   | 2 | MI<br>KSKRR |
| ○ ● ○ | Implementimi i komisioneve me ekspertë, të përbëra nga kontraktuesi, autoritetet rrugore dhe nga Policia për të aprovuar sinjalizimin dhe pajisjet për siguri për zonat në të cilat punohet në rrugë si dhe ofrimi i sistemit të kontrollave periodike nga autoriteti rrugor dhe nga Policia | 1 | MI<br>PK    |
| ○ ● ○ | Ofroni siguri të mjaftueshme për punëtorët, afër komunikacionit vijues, duke i bërë ata të dukshëm (me jelekë reflektues) dhe me shtylla ndarëse etj.  | - | MI          |
| ○ ● ○ | Zvoglimi efikas i shpejtësisë në zonat punuese   | - | MI<br>PK    |

## 8.14 Siguria e Automjeteve

Përmirësimet në sigurinë pasive të automjeteve kanë luajtur një rol të madh në zvoglimin e numrit të vdekjeve në dekadën e fundit. Është e evidente, se vendet me përdorimin e kontingjenteve të automjeteve më të reja kanë përqindje më të ulët të personave të vdekur apo të lënduar rëndë në numrin e aksidenteve.

Në vitet e fundit Inspektimi teknik i automjeteve është përmirësuar në mënyrë të konsiderueshme edhe pse disa masa kundër mashtrimit se janë të domosdoshme. Gjithashtu edhe sistemi i kontrollimit për automjetet në rrugë nga Policia dhe nga Ministria e Infrastrukturës duhet të intensivikohen dhe duhet të lehtësohen. Gjithashtu ka nevojë për kontrollimin e mbingarkesës dhe të sigurisë së mallrave.

| FILLIMI | MASAT | FAKTORI I KOSTOS | AKTERËT KYÇ |
|---------|-------|------------------|-------------|
|---------|-------|------------------|-------------|

### *Masat për sigurinë e automjeteve*

|       |  |   |        |
|-------|--|---|--------|
| ● ○ ○ | Përmirësimi i statistikave të automjeteve me standarde Evropiane   | 2 | MI     |
| ○ ● ○ | Të ofrohet regjistrimi të gjitha automjeteve me targa vendore në Kosovë  | - | MI     |
| ○ ● ○ | Të sigurohet që të gjitha automjetet e regjistruara kalojnë nëpër kontrole të rregullta teknike dhe implementimi i sistemit të fizibilitetit të kontrollimit teknik nga Inspektorati dhe nga Policia, duke përfshirë edhe mbingarkimin dhe sigurinë e mallrave | 1 | MI, PK |

|       |   |   |        |
|-------|---|---|--------|
| ○ ● ○ | Ofrimi i masave efikase për sigurimin e cilësisë së sistemit të inspektiveve teknike dhe shmangia e mashtrimeve   | - | MI     |
| ○ ● ○ | Merrni masa për të zbritur efektin negativ - kontigjentit të automjeteve të vjetra duke intensifikuar kontrollat teknike për automjete më të vjetra se 10 vite duke stimuluar shitjen për skrap për automjete më të vjetra se 25 vite | 1 | MI     |
| ○ ● ○ | Ngritja e vetëdijes së blerësve të automjeteve për automjetet e vjetra dhe për makinat në gjendje të keqe teknike. Shpërndani informata për rezultatet e Euro N CAP   | 1 | MI     |
| ○ ● ○ | Mbështetni idenë e krijimit të një Klubi Automobilistik të Kosovës sipas shembujve Evropian (AAA, ADAC, ACI)  | 1 | MI, PK |

## 9 SHTOJCA: KRITERET PËR BAZËN E TË DHËNAVE THEMELORE NË KOSOVË

### FORMULARI I TË DHËNAVE PËR SIGURINË RRUGORE

Kjo tabelë bazohet në të dhënat statistikore të aksidenteve në trafik, të bëra nga Policia e Kosovës gjatë vitit 2014, për një analizë të rëndësishme të situatës aktuale në sigurinë rrugore nevojiten të dhëna shtesë.

| <b>Tabela 1 Aksidentet sipas përfshirjes së automjeteve (2014)</b> |                          |  |                                |
|--|--------------------------|--|--------------------------------|
|  | <b>Gjithë Aksidentet</b> | <b>Aksidente me lëndime+fatalitete</b> | <b>Aksidente me fatalitet.</b> |
| <b>Aksidentet me një automjet të përfshirë</b>                     | 1516                     |  |                                |
| Vetura -Vetura   | 11427                    |  |                                |
| Vetura – Treni   | 10                       |  |                                |
| Vetura - Biçikleta   | 187                      |  |                                |
| Vetura -Këmbësoret   | 1074                     |  |                                |
| Vetura –autobusi (furgon (>3.5 deri)                               | 440                      |  |                                |
| Car – Kamion ( kamion >3.5 deri)                                   | 696                      |  |                                |
| Vetura – Traktori  | 138                      |  |                                |
| Vetura – Qerre   | 6                        |  |                                |
| Vetura – Motoçikleta   | 168                      |  |                                |
| Vetura-Kafshët   | 63                       |  |                                |

| <b>Tabela 3 Lëndimet sipas pjesëmarrësve dhe llojit të rrugës (brenda/jashtë zonës urbane) (2014)</b> |                               |              |                              |              |              |                            |              |                              |              |              |
|---|-------------------------------|--------------|------------------------------|--------------|--------------|----------------------------|--------------|------------------------------|--------------|--------------|
|   | <b>Te lënduar</b>             |              |                              |              |              | <b>Te vdekur</b>           |              |                              |              |              |
|   | <b>Brenda zonës urbane *)</b> |              | <b>Jashtë zonës urbane*)</b> |              | <b>total</b> | <b>Brenda zonës urbane</b> |              | <b>Jashtë zonës urbane*)</b> |              | <b>TOTAL</b> |
|   | <b>meshkuj</b>                | <b>femra</b> | <b>meshkuj</b>               | <b>femra</b> |              | <b>meshkuj</b>             | <b>Femra</b> | <b>meshkuj</b>               | <b>femra</b> |              |
| <b>Shofer</b>   |                               |              |                              |              | 3675         |                            |              |                              |              | 49           |
| <b>Udhëtarët</b>  |                               |              |                              |              | 4813         |                            |              |                              |              | 39           |
| <b>Këmbësore</b>  |                               |              |                              |              | 1216         |                            |              |                              |              | 39           |
| <b>Gjithsej</b>   |                               |              |                              |              | 9704         |                            |              |                              |              | 127          |

\*)urban (built up)area are inside boundary signs of towns and villages

| <b>Tabela 2 Lëndimet sipas mënyra e transportit(2014) *)</b> |                   |                  |
|--|-------------------|------------------|
|  | <b>Të lënduar</b> | <b>Të vdekur</b> |
| Këmbësoret   |                   |                  |
| Biçikleta  |                   |                  |
| Mopedët (<50cc, max 45 (50)km/h)                             |                   |                  |
| Veturë, taxi, van <3.5 deri                                  |                   |                  |
| Autobusi   |                   |                  |
| Kamion<3.5 deri  |                   |                  |
| Traktor,   |                   |                  |

|   |  |  |
|---|--|--|
| Tjera   |  |  |
| <b>Gjithsej</b>   |  |  |
| *) Klasifikimi behet sipas kritereve dhe të dhentave të EU- CARE<br><a href="http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/care_reports">http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/care_reports</a> |  |  |

| <b>Tabela 4 Të lënduarit sipas moshës të pjesëmarrësve të rrugës (2014) *)</b>  |                   |           |               |           |
|---|-------------------|-----------|---------------|-----------|
|   | Gjithë aksidentet |           | Si këmbësoret |           |
|   | Të lënduar        | Të vdekur | Të lënduar    | Të vdekur |
| 0-14  |                   |           |               |           |
| 15-17   |                   |           |               |           |
| 18-24   |                   |           |               |           |
| 25-49   |                   |           |               |           |
| 50-64   |                   |           |               |           |
| 65+   |                   |           |               |           |
| <b>TOTAL</b>  |                   |           |               |           |
| *) Klasifikimi behet sipas kritereve dhe të dhentave të EU- CARE<br><a href="http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/care_reports">http://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist/statistics/care_reports</a> |                   |           |               |           |

| <b>Tabela 7 Personat e moshuar (65+) (2014)</b> |             |            |           |
|---|-------------|------------|-----------|
|   |             | Te lënduar | Te vdekur |
| Brenda zonës urbane                             | Si shofer   |            |           |
|   | Si udhëtar  |            |           |
|   | Si këmbësor |            |           |
| Jashtë zonës urban e                            | Si shofer   |            |           |
|   | Si udhëtar  |            |           |
|   | Si këmbësor |            |           |
| Gjithsej  |             |            |           |

| <b>Tabela 6 Fëmijët të lënduar (0-14 vjet) (2014)</b> |                    |            |           |
|---|--------------------|------------|-----------|
|   |                    | Te lënduar | Te vdekur |
| Brenda zonës urbane                                   | Jashtë automjeteve |            |           |
|   | Brenda automjeteve |            |           |
| Jashtë zonës urbane                                   | Jashtë automjeteve |            |           |
|   | Brenda automjeteve |            |           |
| <b>Gjithsej</b>                                       |                    |            |           |

| <b>Tabela 5 Këmbësoret të lënduar (2014)</b> |       |             |           |
|--|-------|-------------|-----------|
|  |       | Të plagosur | Të vdekur |
| Brenda                                       | Gjatë |             |           |

| <b>Tabela 8 Aksidentet dhe lëndimet sipas llojit të rrugëve (2014)</b> |        |             |         |                          |  |             |           |
|--|--------|-------------|---------|--------------------------|--|-------------|-----------|
|  | urbane | Gjatë natës | Gjithë  | Aksidentet dhe fatalitet |  | Të plagosur | Të vdekur |
| Autostrada   | zonës  | ditës       | 84      |                          |  |             |           |
| Magjistrale  | urbane | Gjatë natës | 932     |                          |  |             |           |
| Rrugët Regjionale  |        | natës       | 320     |                          |  |             |           |
| Rrugët urbane (qytet, fshat)*  |        |             | 9201 ?? |                          |  |             |           |
| Rrugët rurale (jashtë fshatit)*  |        |             | 1278 ?? |                          |  |             |           |
| Tjera  |        |             | 485     |                          |  |             |           |
| Gjithsej   |        |             | 16300   |                          |  |             |           |

\*)rrugët urbane janë brenda kufirit,,shenjat e fshatit dhe qytetit (e ndërtuar në zonë)

| <b>Tabela 9 Aksidentet dhe lëndimet sipas pjesës së rrugës (2014)</b> |                             |   |                   |                  |
|---|-----------------------------|---|-------------------|------------------|
|   | <b>Te gjitha aksidentet</b> | <b>Aksidentet me lëndime dhe fatalitete</b> | <b>Te lënduar</b> | <b>Te vdekur</b> |
| <b>Rruga e drejt</b>  | 11027                       |   |                   |                  |
| <b>Kthesa</b>   | 1852                        |   |                   |                  |
| <b>Rreth-rrotullim</b>  | 660                         |   |                   |                  |
| <b>Kryqëzim</b>   | 1476                        |   |                   |                  |
| <b>Ura</b>  | 33                          |   |                   |                  |
| <b>Hekurudha</b>  | 6                           |   |                   |                  |
| <b>Tunele</b>   | 9                           |   |                   |                  |
| <b>Tjera *)</b>   | 1237                        |   |                   |                  |
| <b>Gjithsej</b>   | 16300                       |   |                   |                  |
| *) 20% janë shumë “të tjerë”, më mirë: mos të definohet???            |                             |   |                   |                  |

| <b>Tabela 10 Aksidentet dhe lëndimet sipas kushteve të sipërfaqes (2014)</b> |                          |  |                   |                  |
|--|--------------------------|--|-------------------|------------------|
|  | <b>Gjithë aksidentet</b> | <b>Aksidentet me lëndime dhe fatalitet</b> | <b>Të lënduar</b> | <b>Të vdekur</b> |
| <b>Terur</b>   | 12573                    |  |                   |                  |
| <b>Lagështi</b>  | 2886                     |  |                   |                  |
| <b>Rrëshqitës</b>  | 21                       |  |                   |                  |
| <b>Borë</b>  | 240                      |  |                   |                  |
| <b>Akullt</b>  | 66                       |  |                   |                  |
| <b>Rrugë e dëmtuar</b>   | 3                        |  |                   |                  |
| <b>tjera *)</b>  | 511                      |  |                   |                  |
| <b>Gjithsej</b>  | 16300                    |  |                   |                  |
| *) 12% janë shumë për “të tjera”, më mirë: të mos definohet???               |                          |  |                   |                  |