



ISBN 978-9928-210-11-1

ISSN 2413-1334

Konferenca e IV-të Shkencore Ndërkombëtare

VËLLIMI I DYTË



Policimi dhe **SIGURIA**

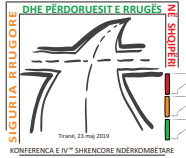
Siguria rrugore dhe përdoruesit
e rrugës në Shqipëri

MAJ
2019

PROCEEDINGS
Botim i Akademisë së Sigurisë, Tiranë 2019



POLICIMI DHE SIGURIA
AKADEMIA E SIGURISË



KONFERENCA E IV-të NDËRKOMBËTARE

Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri

PROCEEDINGS

Vëllimi II

Botimi u financua nga SHELL



© - Akademia e Sigurisë, Tiranë.

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

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

CIP Katalogimi në botim BK Tiranë

Akademia e Sigurisë

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

- Akademia e Sigurisë, 2019

V.1, 220 f. ; 165X240cm.

ISBN 978-9928-210-11-1

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

351.81(062)
656.1/.5.05(062)

NR 16
MAJ
2019

BORDI EDITORIAL

Kryetari i Bordit

Dr. Xhavit SHALA

Anëtarët e Bordit

Prof. Dr. Ilirjan MANDRO

Prof. Dr. Ismet ELEZI

Prof. Dr. Irakli KOÇOLLARI

Prof. Dr. Giovanni ARCUDI

Prof. Dr. Laura TAFARO

Prof. Asc. Dr. Snezana MOJSOSKA

Prof. Asc. Dr. Bejtush GASHI

Prof. Asc. Dr. Ferdinand ELEZI

Prof. Asc. Dr. Idriz HAXHIJA

Dr. Frank HARRIS

Dr. Albert HITOALIAJ

Redaktor shkencor
Dr. Albert HITOALIAJ

Punimet grafike
MP. Andi OSMANI

Realizimi teknik
Qendra Kërkimore Shkencore,
Akademia e Sigurisë

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

AKADEMIA E SIGURISË
ISBN 978-9928-210-11-1
ISSN 2413 - 1334

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

Komiteti shkencor/ Scientific Committee

Kryetar i Bordit/Chair

Prof. Dr. Ismet ELEZI
Kriminolog

Anëtarët/Members

Prof. Dr. Xhovani ARCUDI

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

Prof. Dr. Vasilika HYSI

Kriminologë, ligjvënëse.

Prof. Dr. Ilirjan MANDRO

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

Prof. Dr. Irakli KOÇOLLARI

Universiteti “Aleksandër Moisiu” Durrës.

Prof. Dr. Laura TAFARO

Profesor, Universiteti i Barit, Itali.

Prof. Dr. Kseanela SOTIROFSKI

Rektore e Universitetit “Aleksandër Moisiu”, Durrës.

Prof. Dr. Emiljano GIARDINA

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

Prof. Dr. Ethem RUKA

Rektor, Kolegji i Lartë Universitar “Luarasi”.

Prof. Asc. Dr. Odhise KOÇA

Shef Departamenti, Universiteti Politeknik i Tiranës.

Prof. Asc. Dr. Idriz HAXHIAJ

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

Prof. Asc. Dr. Ferdinand ELEZI

Prokuroria e Apelit, Durrës, Anëtar.

Dr. Bilbil MEMAJ

Drejtori/Rektori i Akademisë së Sigurisë.

Dr. Xhavit SHALA

Drejtor/Qendra Kërkimore Shkencore, Akademia e Sigurisë.

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

University of Portsmouth.

Z. Ismail SMAKIQI

Drejtor i Përgjithshëm i Akademisë së Kosovës për Siguri Publike.

Dr. Albert HITOALIAJ

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

Prof. Asc. Dr. Bejtush GASHI

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

Prof. Asc. Dr. Shkëlqim GJEVORI

Drejtor i Institutit të Transporteve.

AKADEMIA E SIGURISË
ISBN 978-9928-210-11-1
ISSN 2413 - 1334

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

Komiteti organizator/Organizational Committee

Kryetari/Chair

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

Zëvendëskryetari

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

Anëtarët/Members

Prof. Asc. Dr. Elton NOTI

Zëvendësrektor, Universiteti "Aleksandër Moisiu" Durrës

Z. Rohan D'SOUZA

Drejtor për Shqipërinë i SHELL, përfaqësues ligjor

Z. Malfor NURI

Drejtor për Shqipërinë i Trans Adriatic Pipeline (TAP)

Dr. Artur BEU

Officer Kontakti i Policisë së Shtetit në Itali

MSc. Drejtues Mitat TOLA

Drejtori i Policisë Rrugore

MSc. Gazmend BEJTJA

Përfaqësues i Organizatës Botërore të Shëndetësisë (OBSh), Tiranë

MSc. Artur KATUÇI

Kryqi i Kuq Shqiptar

MSc. Bilbil DERVISHI

Akademia e Sigurisë, Tiranë

MSc.Ing. Shkëlqim GRUDA

Drejtorja e Përgjithshme e Shërbimeve të Transportit Rrugor, DPSHTRR

Koordinatorët / Coordination

MSc. Anisa AGASTRA

Koordinatore e përgjithshme, Qendra Kërkimore Shkencore, Akademia e Sigurisë

Dr. (proc.) Gjon VORFI

Koordinator, Qendra Kërkimore Shkencore, Akademia e Sigurisë

MP. Andi OSMANI

Koordinator, Qendra Kërkimore Shkencore, Akademia e Sigurisë

Redaktor shkencor

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

Punimet grafike

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

Realizimi teknik: Qendra e Kërkimeve Shkencore, Akademia e Sigurisë

© Akademia e Sigurisë, Tiranë 2019



AKADEMIA E SIGURISË QENDRA KËRKIMORE SHKENCORE

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

Në bashkëpunim me:

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

dhe me mbështetjen e:

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

Akademia e Sigurisë, organizon

konferencën e IV-të shkencore ndërkombëtare: Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri

23 maj 2019, Tiranë



Trans Adriatic
Pipeline



World Health
Organization



INSTITUTI
TRANSPORTIT



Përmbajtja

SESIONI I TRETË

Analiza teknike të infrastrukturës rrugore dhe mjeteve rrugore në Shqipëri

Prof. Dr. Shkëlqim ZEQO

Aplikimi i kërkesave të "Menaxhimit të sigurisë së infrastrukturës rrugore" në kuadër të projektit të fizibilitetit të Korridorit Adriatik-Jon në "Rrugën 2, Muriqan-Kakavi"..... 16

Dr. (proces) Visar BAXHUKU, Dr. (proces) Gëzim HOXHA, Dr. Mevlan BIXHAKU, Dr. Muhamed KRASNIQI

Përcaktimi i nivelit të rrezikut gjatë qarkullimit në akset rrugore..... 36

MSc. Inxh. Arben PROGNI, MSc. Inxh. Enis MYFTIU

Analiza teknike e infrastrukturës së mjeteve rrugore në Shqipëri44

Dr. Pëllumb CACAJ, Prof. Asc. Odhise KOÇA

Modeli inxhinierik për llogaritjen e flukseve të trafikut dhe krahasimi i kapaciteteve të rrugëve me këto flukse, për një qarkullim më të lehtë dhe më të sigurt 60

Dr. Inxh. Drakuli LUMI, Dr. (proces) Inxh.- Anis SULEJMANI

Rruga, element i rëndësishëm i sigurisë: rasti Tiranë-Durrës..... 74

Dr. (proces) Gëzim HOXHA, Dr. (proces) Visar BAXHUKU, Dr. Mevlan BIXHAKU, Dr. Muhamet KRASNIQI

Ndikimi i rezistencës së pjerrtësisë gjatësore të rrugës në lëvizjen e automjeteve transportuese, në pjesën e rrugës nacionale Kaçanik-Hani i Elezit 86

SESIONI I KATËRT

Kultura e sjelljes së përdoruesve të rrugës
dhe roli i edukimit qytetar në sigurinë rrugore

MSc. Fatos XHENGU

Sensibilizimi i qytetarëve, drejtuesve të mjeteve e këmbësorëve për respektimin e sigurisë në rrugë: projekte e fushata ekzistuese dhe rekomandime..... 102

Msc. Anisa AGASTRA

Perceptime e sjellje të përdoruesve të rrugës në Shqipëri.....114

MSc. Esmeralda NDRECA

Ndikimi i aksidenteve rrugore në jetën sociale dhe ekonomike të familjeve shqiptare 142

LI.M Nebi Halili	
Rinia trafiku dhe siguria publike.	152
MSc. Luljeta HIDI	
Edukimi, trajnimi dhe licencimi i drejtuesve të automjeteve në Shqipëri, mbi ndihmën e parë, dhe funksionimi i sistemeve të tilla në Europë dhe në botë	162
MSc. Inxh. Drita HIMA, MSc. Inxh. Elma KODRA	
Masat shtrënguese në trafikun rrugor, si objekt i zhvillimit të thelluar të edukimit me trafikun, në përgatitjen e drejtuesve të mjeteve.	176
Prof. Asc. Dr. Bejtush GASHI, Dr. Muhamed A. KRASNIQI, MSc. Habib HASANI	
Analizë krahasuese e sistemit të pikëve negative, të Republikës së Kosovës, me shtetet e rajonit.	192
Abstraktet në anglisht / Abstracts.	200



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

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

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

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

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

**AKADEMIA
E SIGURISË**

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

mjetet dhe përdoruesit e rrugës.

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

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

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

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

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

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

Konferenca u organizua në katër sesione:

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

Siguria rrugore si pjesë e rëndësishme e sigurisë publike.

Prirjet dhe treguesit e sigurisë rrugore.

Faktorët kritikë për efektivitet të sigurisë rrugore në Shqipëri.

AKADEMIA E SIGURISË

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

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

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

Niveli i rrezikshmërisë së sigurisë dhe aksidenteve rrugore në Shqipëri.

Analizë e dukurisë së sigurisë rrugore në Shqipëri.

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

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

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

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

Rëndësia e kushteve atmosferike në nxitjen e aksidenteve rrugore.

Analizë e barrierave të sigurisë rrugore në vendin tonë.

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

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

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

Kodi rrugor në Shqipëri, ndryshime e risi.

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

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

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

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

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

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

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

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

Masa inxhinierike dhe standarde për rrugët e mjetet rrugore.

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

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

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

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

Planimetri rrugore që synojnë reduktimin e aksidenteve rrugore.

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

Efektiviteti i ndërtimit të rrugëve për biçikleta.

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

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

Kultura e respektimit të rregullave të qarkullimit rrugor në Shqipëri.

Aplikimi i "Vizionit Zero" në Shqipëri.

Arsimi publik dhe ndërgjegjësim i përdoruesve të rrugës.

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

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

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

Problematika e statistika për aksidentet rrugore tek grupmoshat e reja.

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

Faktorët nxitës që çojnë përdoruesit e rrugës drejt aksidenteve rrugore.

Strategji e plane veprimi për fushata ndërgjegjësimi për sigurinë rrugore.

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

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

Analiza psikosociale të sjelljes së përdoruesve të rrugës.

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

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

Shëndeti dhe aksidentet rrugore: statistika, analiza dhe rekomandime.

Kultura e këmbësorëve në rrugët e Shqipërisë.

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

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

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

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

Pjesëmarrja në konferencë

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

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

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



~ Sesion III ~

Analiza teknike të infrastrukturës rrugore dhe
mjeteve rrugore në Shqipëri

Aplikimi i kërkesave të “Menaxhimit të sigurisë së infrastrukturës rrugore” në kuadër të projektit të fizibilitetit të Korridorit Adriatik-Jon në “Rrugën 2, Muriqan-Kakavi”



■ Prof. Dr. Shkëlqim ZEQO
Ekspert i sigurisë rrugore, Sinjor I

Abstrakt

Direktiva 2008/96/EC e Parlamentit dhe e Këshillit Evropian, e 19 nëntorit 2008, mbi “Menaxhimin e sigurisë në infrastrukturën rrugore” ka për objektiv të garantojë që siguria rrugore të integrohet në të gjitha fazat e planifikimit, projektimit, ndërtimit dhe operimit të rrjetit rrugor. Direktiva kërkon që të gjitha shtetet anëtare të ndërmarrin veprime për realizimin e “Vlerësimit të impakteve në sigurinë rrugore” (RSIA), “Auditimin e sigurisë rrugore” (RSA), “Inspektimet e sigurisë rrugore” (RSI) dhe “Menaxhimin e pikave të zeza” (BSM) në rrugët TEN-T. Direktiva përcakton katër fusha të analizës në lidhje me rrugët ekzistuese dhe rrugët e reja: “Rankimin e sigurisë së rrjetit” dhe “Inspektimin e sigurisë rrugore” që i përkasin fushës të rrjetit ekzistues rrugor TEN-T, ndërkohë që “Vlerësimi i ndikimit të impakteve të sigurisë rrugore” dhe “Auditimi i sigurisë rrugore”, i përkasin fushës të rrugëve të reja TEN-T. Në Shqipëri, në zbatim të direktivave 2008/96/EC, doli udhëzimi nr. 9, datë 3.7.2012, “Për auditimin dhe inspektimin e sigurisë së rrjetit rrugor” të ministrit të Punëve Publike dhe Transportit dhe Ministrit të Brendshëm, i cili parashikon zbatimin e kërkesave për “Menaxhimin e sigurisë së infrastrukturës rrugore” sipas kësaj direktive, megjithëse udhëzimi nr. 9 nuk plotësohet në mënyrë të vazhdueshme me akte, urdhra, udhëzime dhe VKM, siç ajo është plotësuar në vazhdimësi në vendet e BE-s. Ndërkohë, në Shqipëri, në kuadër të rrugës 2 Muriqan-Kakavijë të projektit të fizibilitetit të korridorit adriatiko-jonian (KAJ), ne kemi kryer procesin e “Vlerësimit të impaktit të sigurisë rrugore” (RSIA) për fazën e parë të projektit të fizibilitetit, në hapin e planifikimit të këtij projekti dhe “Auditimin e sigurisë rrugore” (RSA) në hapin projekti konceptual të tij, që po e trajtojmë në këtë referim, si një praktikë të zbatimit të menaxhimit të sigurisë së infrastrukturës rrugore në Shqipëri.

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Fjalëkyçe:

aksidente, auditim i sigurisë rrugore, vlerësimi i impakteve, studimi fizibiliteti, inspektimet e sigurisë rrugore.

1. Hyrje

Qëllimi i “Menaxhimit të sigurisë rrugore”(MSRr) të infrastrukturës rrugore, Direktiva 2008/96 / EC e Parlamentit dhe e Këshillit Evropian e datës 19 nëntor 2008 në Rrjetin Rrugor Transevropian TEN-T, është që të sigurohemi që gjatë planifikimit, projektimit, ndërtimit dhe përdorimit (operimit) të kësaj infrastrukture, të jemi në gjendje të: identifikojmë, vlerësojmë, eliminojmë, dhe zbusim sistematikisht rreziqet rrugore që shkaktohen gjatën ndjekjes së të gjithë hapave të lartpërmendura.

Ka një numër qasjesh për menaxhimin e sigurisë rrugore. Direktiva 2008/96 / EC e Bashkimit Evropian kërkon që vendet anëtare të BE të përdorin katër instrumente bazë për menaxhimin e sigurisë të infrastrukturës rrugore. Duke studiuar përvojën më të mirë të tyre, shumëllojshmërinë e qasjeve se si është përdorur ky instrument në praktikë në vendet e BE-s, që është përmbledhur dhe formësuar si një ekstrakt i metodave që përdorëm për vënien në jetë të kërkesave të Direktivës 2008/96/EC, në kuadër të studimit të fizibilitetit të Korridorit Adriatiko-Jonian. Materiali fokusohet në elementet e mbështetjes shkencore që ndihmojnë formulimin e instrumenteve të nevojshme për këtë qëllim, për të ndihmuar në vlerësimin e impakteve të një projekti rrugor për sigurinë në këtë rrugë , për një parashikim afatgjatë të aksidenteve dhe viktimave në këto aksidente, për vlerësimin e kostos së aksidenteve si dhe për klasifikimin e rrezikut për të identifikuar rreziqet që nuk janë të pranueshme gjatë projektimit të këtyre infrastrukturave, duke krijuar dhe përvojën tonë për të dhënë një gjykim realist, se si dhe sa, është mundësia e përdorimit të këtyre instrumenteve me bazën e të dhënave që ne zotërojmë aktualisht. Hapi parë që ndërmorëm për të përcaktuar detyrat e sigurisë rrugore për projektin, ishte studimi i detajuar i “termave të referencës” (ToR). Në këtë dokument, këto rrugë konsiderohen si pjesë e Korridorit rrugor Adriatiko-Jonian; dhe

studimi i fizibilitetit do të përcaktojë opsionin e preferuar të vijueshmërisë së këti korridorit në Shqipëri dhe në Malin e Zi.

Korridorit rrugor Adriatiko-Jonian është një projekt strategjik për Evropën Juglindore (SEE) dhe rajonin e Ballkanit Perëndimor dhe do të sigurojë një korridor me kapacitet dhe cilësi të lartë që do të lidhë Evropën Qendrore dhe Italinë Veriore me Gadishullin Ballkanik nëpërmjet Sllovenisë, Kroacisë, Bosnje-Hercegovinës, Malit të Zi, Shqipërisë me Greqinë. Gjatësia e vlerësuar e korridorit rrugor është rreth 1 550 km (figura 1).

Korridorit rrugor Adriatiko-Jonian është pjesë e shtrirjes të rrjetit qendror “TEN-T” në Ballkanin Perëndimor, duke përfshirë kufirin Kroaci-Mali i Zi përmes (Rruga 1) në Malin e Zi dhe Shqipëri (Rruga 2), nga ku, nëpërmjet korridorit rrugor veri-jug të Shqipërisë, nga Muriqani në Kakavijë, lidhet me Greqinë (figura 2).

Qëllimi i studimit të fizibilitetit (SF) është zhvillimi i infrastrukturës të transportit rajonal për të ndërlidhur vendet brenda rajonit me BE. Objektivi i përgjithshëm i detyrës është përgatitja e një “SF”-je edhe për institucionet potenciale të financimit, për të vlerësuar projektin dhe për të vendosur mbi financimin e tij të ardhshëm. “SF”-ja është zhvilluar në përputhje me kërkesat ndërkombëtare për këto studime (standardin “TEM” me kërkesat e BERZH-it dhe me SP&NRSH -2015).



Figura 1 Shtrirja e Autostradës Adriatiko-Joniane në Ballkanin Perëndimor

Direktiva 2008/96 / EC kërkon që të gjitha shtetet anëtare të ndërmarrin auditimin e sigurisë të rrugëve, vlerësimin e impaktit të sigurisë rrugore, inspektimet e sigurisë rrugore dhe investigimin e aksidenteve me frekuencë të lartë në rrugët TEN-T.

Direktiva gjithashtu kërkon që shtetet anëtare të sigurojnë një program mësimor për trajnim e auditorëve të sigurisë rrugore. Shtetet anëtare të BE-s gjithashtu duhet të sigurojnë që auditorët e sigurisë rrugore vendore t'i nënshtrohen trajnimit fillestar që rezultojn në dhënien e një certifikatë të kompetencës pas ndjekjes të kurseve të trajnimit periodik.

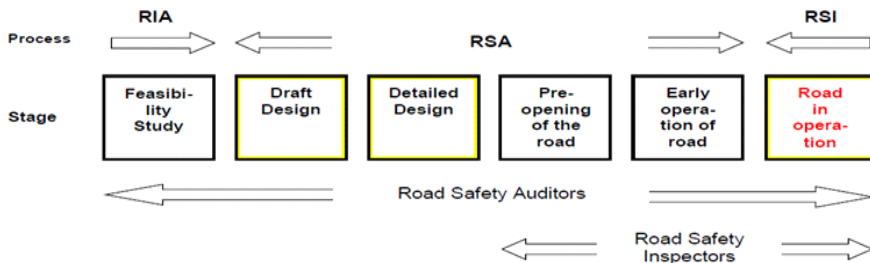
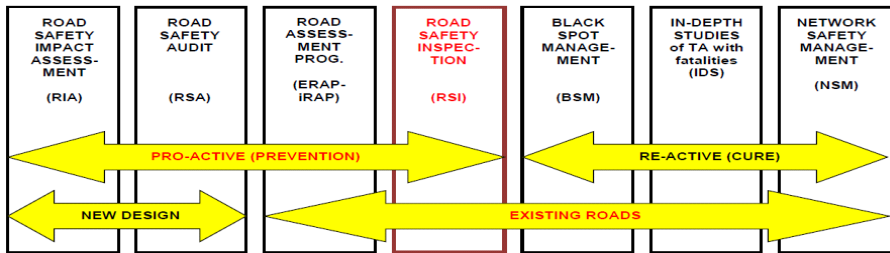
Rruga 2 Muriqan-Kakavi pjesë e "KAJ"



AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë shkencore ndërkombëtare:

« Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri »



Menaxhimi i sigurisë rrugore sipas fazave dhe hapave të nivelit të progresit të projektit

Standardet e BE-së ofrojnë udhëzime për ndërmarrjen e "Vlerësimit të ndikimit në sigurisë rrugore" (RSIA) të cilave ne u jemi referuar në studimin e fizibilitetit për Autostradën Adriatiko-Joniane (Rruga 2), duke përshkruar fazat të cilat janë të detyrueshme të ndiqen për të bërë vlerësimet dhe procedurat. Këto udhëzime kanë përcaktuar procedurat e nevojshme për zbatimin e "Vlerësimit të impakteve të sigurisë rrugore" në infrastrukturën rrugore, siç kemi bërë me Rrugën 2 të projektit Adriatiko-Jonian. Ato përcaktuan skemat përkatëse dhe fazat e projektimit në të cilat është kryer vlerësimi. Këto udhëzime janë nxjerrë duke ju referuar: Direktivës 2008/96 / EC, standardeve për projektimin dhe ndërtimin e rrugëve shqiptare, manualit të inspektimit të sigurisë rrugore SEETO (versioni i rishikuar 2016) dhe standardeve "TEM" të projektit të Autostradës Veri-Jug Transevropiane.

Brenda TEM, janë formuluar dispozitat specifike në përputhje me nënndarjet e mëposhtme që janë marrë në konsideratë edhe nga grupi ynë i projektimit dhe gjatë punimit mbështetur në propozimet e ASR-s:

a) Esenciale ka qenë sigurimi i uniformitetit gjatë gjithë kohës për të gjitha vendet që do të bëjnë përpjekje të arsyeshme për të përmbushur shtrirjen e "TEN" në përputhje me standardet si minimum i detyrueshëm: (S).

c) Edhe pse aplikimi i tyre primar do të jetë për Autostradën Transevropiane Veri-Jug, (TEM-T), këto standarde janë në dispozicion edhe për vendet e tjera anëtare të Kombeve të Bashkuara, ku hyn edhe Shqipëria, të cilat i gjejnë ato të dobishme për formulimin ose azhurnimin e standardeve të tyre kombëtare. Kjo është klauzola ku është mbështetur grupi ynë i projektimit, për kombinimin në këtë projekt, të ARDM 2015 me TEM-T, duke pranuar se në çdo rast, për të arritur garancinë e sigurisë rrugore, do të pranohet vlera më e mirë e kërkuar nga të dyja standardet.

**AKADEMIA
E SIGURISË**

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

2. Vlerësimi i impaktit në sigurinë rrugore për (PF) të Rrugës 2 të “KAJ”

- Të përgjithshme

Direktiva 2008/96/ EC dhe S.L. 499.57 përcaktojnë vlerësimin e impaktit në sigurinë rrugore si një analizë strategjike krahasuese të impaktetve të një rruge të re, ose me modifikime të konsiderueshme të rrjetit ekzistues, në performancën e sigurisë së rrjetit rrugor. Vlerësimi i impaktit në sigurinë rrugore, u realizua në fazën fillestare të planifikimit dhe rezultatet janë reflektuar gjatë procesit të planifikimit. Vlerësimi i impaktit evidenton konsideratat e sigurisë rrugore të cilat kontribuojnë në intervenimet specifike të korrjigimit dhe të parashikimit për analizën të ndryshmeve të alternativave të shtrirjes të çdo segmenti përmes një analize kosto-përfitimi. Është përdorur *metoda e skenarit* për të ndërmarrë një vlerësim të Impakteve të sigurisë. Në pjesën e parë janë analizuar linjat bazë që pasqyrojnë rrjetin ekzistues rrugor, trafikun ekzistues, llojet dhe të dhënat e aksidenteve. Rrjeti rrugor perceptohet i përbërë nga lloje të ndryshme të rrugëve me karakteristika, kryqëzime dhe lidhje midis kryqëzimeve të ndryshme. Për secilën pjesë, kemi vëllime specifike të trafikut dhe të dhënat përkatëse të aksidenteve. Skenari alternativ i kësaj situatë ekzistuese na paraqet ndryshimet që duhet të studiojmë në vlerësimin e impakteve në lidhje me infrastrukturën fizike dhe vëllimet e trafikut që do të rezultojnë në të ardhmen.

Në pjesën e dytë janë interpretuar këto ndryshime në lidhje me ndikimet e tyre në numri i aksidenteve dhe lëndimeve. Ky veprim kryhet përmes analizave të treguesve sasiorë të rrezikut si: shkalla e personave të përfshirë në aksidente për milion kilometra automjeti për çdo lloj rruge (Këshilli Evropian i Sigurisë së Transportit, 1997).

Në pjesën e tretë është përcaktuar kosto-efektiviteti i skemave alternative të çdo segmenti si pjesë e vlerësimeve të impaktit të sigurisë rrugore. Kjo është e vështirë të përcaktohet me saktësi. Mund të mos jetë e vështirë të përcaktohen shpenzimet e projekteve ose punimeve që ndërmerren në rrjetin rrugor, por përcaktimi i vlerës të përfitimeve të siguruara nga ndryshimi i kostove të aksidenteve që ulen nëpërmjet skemave të propozuara krahasuar me skenarin ekzistues dhe skemat e tjera alternative të mundshme (Këshilli Evropian i Sigurisë së Transportit- ECTS).

Nëse grupi ose personi që mbikëqyr një projekt e konsideron të panevojshëm vlerësimin e impaktit të sigurisë për një rrugë ku do të zbatohet një përmirësim ose riprojektim i skemës të rrugëve specifike, një vend anëtar i BE-së miratimi duhet të merret nga Drejtoria e Strategjisë të Transportit të Integruar (ITSD) e transportit të këtij vendi (si shembull mund t'i referohemi Maltë-s). Kërkesa për këtë përjashtim duhet të jetë e mbështetur me arsyetime të qarta, pse vlerësimi i impakteve nuk është i nevojshëm. Një përjashtim do të miratohet vetëm kur, sipas mendimit të ITSD-së, efekti i punimeve të propozuara në rrjetin rrugor ekzistues do të jenë minimal. Qëllimi i vlerësimit të impaktit në sigurinë rrugore nuk përfshin shëndetin dhe sigurinë legjislative në lidhje me ndërtimin, mirëmbajtjen dhe përdorimin e kësaj rruge.

Vlerësimi i impakteve në sigurinë rrugore merr parasysh vetëm çështjet e sigurisë rrugore dhe nuk është një kontroll i standardevë të projektimit dhe as nuk konsideron sigurinë strukturore.

- Përmbledhje e vlerësimit të impakteve

Ekipi i projektimit është përgjegjës për përgatitjen e një “Brief” për vlerësimin e

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

impakteve. Përmbledhja e vlerësimit të impakteve të sigurisë duhet të përfshijë të gjithë informacionin e nevojshëm për të mundësuar një vlerësim efikas dhe efektiv të impaktet në sigurinë rrugore.

- *Raporti i vlerësimit të impakteve duhet të përfshijë:*

- të gjitha skicat e skemës së propozuar që tregojnë shtrirjen e plotë gjeografike të skemën dhe çdo fushe fqinje me të;
- detaje për çdo shmangie dhe ulje nga standardet e projektimit;
- detajet e skemës së përgjithshme duke përfshirë qëllimin e skemës, limitet e shpejtësisë, flukset e trafikut, flukset e parashikuara, gjatësitë e radhës, flukset e përdoruesve jo të motorizuara dhe detajet e ndonjë kufizimi mjedisor;
- çdo faktor të veçantë që mund të ndikojë në sigurinë rrugore, siç është lokacioni i shkollave, pikat e aksesit të emergjencës;
- të dhënat paraprake 36-mujore të aksidenteve në formën e “diagrameve të drejtvizave” dhe listat e interpretimit të tyre;
- të dhënat e aksidenteve duhet të jenë për shtrirjen e skemës dhe për rrugët fqinje.

Nëse ekipi i vlerësimit të impakteve konsideron se nuk kemi të bëjmë me vlerësimin e impaktetve ku përmbahet i gjithë informacioni i kërkuara për qëllimin e duhur, kërkon të marrë informacione plotësuese që duhet t'i dorëzohen ekipit të projektimit. Çdo informacion i kërkuar por që nuk sigurohet nga ekipi i projektimit duhet të identifikohet në raportin e vlerësimit të impaktetve të sigurisë rrugore.

3. Elementet e vlerësimit të impakteve në sigurinë rrugore

- *Përkufizimi i problemit*

Duhet të sigurohet një përshkrim i plotë për atë që synojmë duhet të sigurohet me zgjidhjen e propozuar, vetë zgjidhjen dhe mënyrën në të cilën do të kryhet, si dhe për përshkrimin e alternativave të këtij zgjidhjen ku duhet të përfshihen në mënyrë të arsyeshme çdo konsideratë. Alternativat që do të përshkruhen duhet të përfshijnë ato që mundësojnë realizimin e opsioneve më të mira për përmirësimi e sigurisë rrugore. Kjo do të përshkruhet për çdo zonë problematike, për të qartësuar zhvillimet dhe parashikimet që na kanë çuar në zgjidhjen e propozuar, për ndryshimet infrastrukturore dhe çfarë problemesh do të zgjidhen.

- *Shkalla e vlerësimit varet nga shkalla e skemave të propozuara*

- skema në shkallë të vogël ku zakonisht mund të priten impaktet e ndryshimit të kufizuar kryesisht brenda vetë skemës;

- për skemat më të mëdha, mund të priten impakte në aksidente me ndjesi, në një pjesë më të madhe të rrjetit rrugor (Këshilli Evropian i Sigurisë së Transportit) dhe është përcaktuar duke marrë parasysh llojet e ndryshme të rrugëve, vlerat përkatëse të treguesve përkatës të sigurisë dhe vëllimet e trafikut të parashikuar, ndodhia e impakteve në aksident mund të vlerësohet për alternativa të ndryshme.

- *Gjendja e tanishme dhe skena e ardhshme “do something”*

Hapi 1: Kategorizimi i një rrjeti rrugor (Wegman et al 1994).

Hapi 2: Treguesit e Sigurisë në Rrugë sipas Llojit të Rrugëve (Wegman et al 1994).

- Hapi 3: Zhvillimi i treguesve të sigurisë rrugore.
 Hapi 4: Volumet e trafikut.
 Hapi 5: Statistikat e aksidenteve.
 Hapi 6: Vlerësimi i treguesve të sigurisë rrugore.

Bazuar në vëllimet e trafikut të vlerësuara në hapin 6, vlerësimet për numrin e aksidenteve me dëme për km në lidhje me flukset e AADT marrët duke ndjekur grafikët të cilat bazohen në marrëdhënien midis vëllimeve të trafikut dhe aksidenteve të shprehura si më poshtë (Elvik dhe Vaa, 2004):

$$A = a \times Q^b$$

ku,

- A*: numri i aksidenteve;
Q: matja e vëllimit të trafikut;
a, b: konstante.

$$\text{Accident Rate} = \frac{\text{Number of Accidents for one year} \times 100,000,000}{365 \times \text{AADT} \times \text{length of road}}$$

Hapi 7: Vlerësimi i impakteve në sigurinë rrugore në mes të gjendjes aktuale dhe skemës “bëj ndryshime”. Rezultatet e dy skenarëve janë krahasuar me njëra-tjetrën dhe këto rezultate jenë krahasuar më pas me rezultatet e skenave alternative. Kostoeftektiviteti i mundshëm i një vlerësimi të impakteve të sigurisë bazohet në shpenzimet për kryerjen e vlerësimin në lidhje me parandalimin e mundshëm të dëmeve materiale, plagosjeve/vdekjet dhe çdo ndryshim në zgjidhjen e skemave të rrugës. Analiza kosto-benefit bazohet në vlerësimet e reduktimit të aksidenteve në lidhje me kostot e aksidenteve dhe viktimave të cilat vlerësohen si në tabelën 2:

Tabela 2: Kostoja për aksident sipas llojit të rrugës dhe ashpërsisë

Road Category	Accident Severity (Euros)		
	Fatal	Serious	Slight
Non Built-up areas	1,122,000	138,900	10,500
Built-up areas ¹	729,300	90,285	6,825

Duke pasur parasysh se këto të dhëna aktualisht nuk janë në dispozicion për çdo vend, rekomandohet që kostot e aksidenteve të bazohen në vlerat e mësipërme të një vendi ku ato mund të ekzistojnë me një nivel të afërt të pagave, për shkak se pagat minimale për Spanjën janë shumë të ngjashme me ato të Maltës, me respektivisht me 633.30 euro dhe 634.75 euro. (FedEE, 2009) është rekomanduar që në Maltë të përdoren vlerat e nxjerra nga studime të mirëfillta në Spanjë.

Rekomandohet për këtë qëllim llogaritës, të merret një kosto mesatare për aksident në të gjithë rrjetin rrugor të Maltës për një vit si vijon:

kostoja mesatare për aksident në një zonë jo urbane
= $\{(a.1122000)+(b.138900)+(c.10500)\}/(a+b+c)$,

kostoja mesatare për aksident në një zonë urbane
= $\{(a.729300)+(b.90285)+(c.6825)\}/(a+b+c)$,

ku:

X: vitin e kaluar

a: numri i viktimave në vitin X

b: numri i lëndimeve të rënda në vitin X

c: numri i lëndimeve të lehta në vitin X.

Me të dhënat e parashikuara dhe informacionin e dhënë më lart, nxirret përfitimi i kostos nëpërmjet llogaritjes me metodën “Norma e kthimit për Vitit të Ri” (FYRR). Kjo është vlera monetare e kursimeve të parashikuara të aksidenteve në vitin e parë të funksionimit të skemës të propozuar, e shprehur si përqindje e kostos totale të skemë (Goode, 2009). Referoju *Aneksit 1* për një shembull të punuar.

-Prezantimi i shkallëzimit të zgjidhjeve të mundshme

Prezantimi i shkallëzimit të zgjidhjeve të mundshme duhet të bazohet në:

- ofrimin e një pasqyre të mbështetur në të gjitha alternativat e mundshme që mund të marra në konsideratë në vendimin përfundimtar;
- një udhëzim drejt përshkrimit optimal të konsolidimit dhe operimit të objektivave;
- konsiderimi i të gjitha alternativat e arsyeshme;
- eliminimi i çdo paqartësie;
- përpilimi i një plani vlerësimi.

4. Auditimi i sigurisë rrugore të projektit konceptual

- Të përgjithshme

Për projektin konceptual të Autostradës “AJ” nga Muriqani në Kakavijë, mbasi kemi realizuar *vlerësimin e impakteve të sigurisë rrugore* (VISRR) për për zgjedhjen e variantit të shtrirjes të gjurmës të segmenteve të kësaj rruge në fazën e parë të studimit të fizibilitetit, për të realizuar ASR-në në këtë fazë të projektimit, ne jemi konsultuar me legjislacionin dhe standardet shqiptare dhe evropiane për të marrë përgjigje se: “Cilat rrugë apo projekte duhet të auditohen dhe kur duhet të realizohet ky proces?” si me: 1. “Linee Guida per le Analisi di Sicurezza delle Strade - Documento approvato dalla Commissione di studio per le norme relative ai materiali stradali e progettazione, costruzione e manutenzione strade del CNR”; 2. “NRA Road Safety Audit”; 3. Direktivës 2008/96 / EC të BE-së mbi menaxhimin e sigurisë së infrastrukturës rrugore; 4. Udhëzim nr. 9, datë 3.7.2012 “Mbi auditimin dhe inspektimin e sigurisë rrugore” të Ministrisë së Punëve Publike dhe Transportit dhe të Ministrisë së Brendshme; 5. Manualin e inspektimit të sigurisë së rrugës SEETO (versioni i rishikuar - 2016); 6. standardet për projektimin dhe ndërtimin e rrugëve shqiptare 2015.

ASR kryhet para fazës të fillimit të ndërtimit në atë moment të ciklit të zhvillimit të projektit kur atij mund ti bëhen ndryshime në një kohë më të shkurtër dhe me më pak shpenzime. Ekzistojnë tre hapa të ASR-së, që mund të kryhen gjatë kësaj faze, ku përfshihen:

- ASR në planifikim (fizibilitet).
- ASR në projektin paraprak (ASR për projektin konceptual).
- ASR e projektit të detajuar (ASRs përfundimtare e projektit).

Në projektin konceptual kemi një paraqitje paraprake të rrjetit rrugor së bashku me informacionin rreth çështjeve themelore të projektit (p.sh., klasifikimin funksional të rrjetit rrugor si dhe konfigurimin e përgjithshëm të kryqëzimeve).

Në fazën e projektit paraprak gjatë auditimit, në bashkëpunim me grupin e projektimit, i kemi kushtuar vëmendje të veçantë çështjeve të tilla si: akomodimit së të gjitha grupeve të përdoruesve. Këtu duhet të kemi në konsideratë se nga 14 grupe përdoruesish (kategori të trafikut) të lejuara të qarkullojnë në karexhatat e rrugëve interurbane kryesore, pranohen të hyjnë vetëm në IC, dhe të qarkullojnë në karexhatat në autostrada, vetëm 4 kategori të trafikut, ndërkohë që lejohen të qarkullojnë në rrugët e shërbimit të Autostradës që po projektojmë 8 kategori të trafikut (Siç tregohet në Tabelën 1).

Tabela 1 Përcaktimi i kategorive të ndryshme të trafikut që lejohet të qarkullojnë në AJC.

Lloji, sipas manualit	Emërtimi	Kategoria e trafikut													
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
		Këmbësorët	Kafshët	Karroca	Motocikletat me këmbë	Mjetet motocikletë	Makinat e pasagjerëve	Autobuzat	Kamionët	Mjetet me rrimoko	Makinat openense	Makinat speciale të	Ndalimi emërtimet	Ndalimi normal	Hyje-daja private
A. Autostradë	Autostradë	o	o	o	o	o	*	*	*	*	o	o	□	o	Jo
	Rrugë shërbimi	□	□	*	*	*	*	*	*	*	*	o	□	□	po

Për të pasur vijueshmëri të qëndrueshme në zhvillimin e projektit grupi i projektimit ka menduar të përdor në mënyrë të harmonizuar për projektim standarde TEM dhe standardet e projektimit dhe ndërtimit të rrugëve shqiptare duke pranuar gjithmonë vlerën e kërkesave maksimale të tyre.)

Sugjerimet e ASR në këtë fazë kanë përfshirë ndryshimet e opsioneve të ndryshme të rrugës, opsionet e kryqëzimeve me rrjeti ekzistues të rrugëve interurbane kryesore nëpërmjet përdorimit të "IC"-ve dhe rrugëve dytësore dhe lokale me mbikalime (OP) dhe me nënkalime (UP).

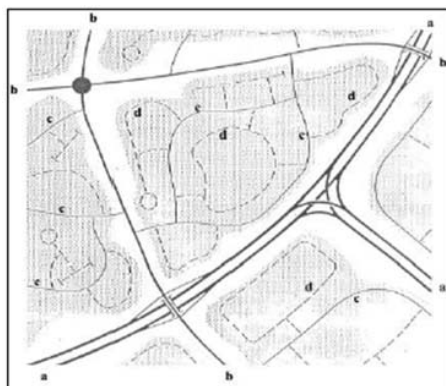


Figura 3: Ilustrim i thjeshtë i rrjetit rrugor me katër kategori.

Distanca minimale midis dy kryqëzimeve të ndara është e rëndësishme për projektimin dhe është zhvilluar sipas distancave të kërkuara për rregullimin e sinjalistikës të drejtimit dhe nivelin e dëshiruar të shërbimit midis dy kryqëzimeve të njëpasnjëshme. Duhet të respektohen distancat minimale të kërkuara për autostrada për ndërkëmbimet e njëpasnjëshme sipas kërkesave të paraqitura në Tabelën 2.

4.1 Auditimi i sigurisë rrugore për projektin paraprak

ASR, për projektin paraprak është realizuar duke ju referuar vizatimeve paraprake (funktionale) të projektit. Në këtë fazë, vizatimet e projektit tregojnë vetëm detaje të përgjithshme lidhur me shtrirjen dhe profilin e rrugës së bashku me seksionet e kryqëzimeve tipike. Vizatimet e projektit në format “KMZ” file për të shqyrtuar ndërthurjen dhe ndërprerjet me rrjetin ekzistues rrugor së të gjithë kategorive të rrugëve të zonës për të ruajtur funksionin e zgjidhjes të tyre, nuk paraqet nevojën për ti pasur ato vizatime në një shkallë më të madhe, për të lejuar shqyrtim më të saktë nga eksperti i ASR-s. Në këtë “KMZ” file (hartë bazë) mund të vrojtojmë konturet vertikale, rrjedhat e ujit dhe rrugët ekzistuese, strukturat dhe kufijtë e pronësisë.

Gjatë kryerjes të ASR-s të projektit paraprak, nuk kemi pasur mundësi të shohim paraqitjen aktuale të hartës në format vizatimi, pasi ajo do të shfaqet pas përfundimit të projektit të detajuar, por paraqitja në “KMZ File” në *Google Earth Pro* na mundëson që të kryejmë një hetim të terrenit ku shtrihet rruga e re. Në këtë rast kemi vërejtur se si rruga e planifikuar lidhet me rrjetin rrugor ekzistues dhe kemi shqyrtuar se si rrugët fqinje janë përshtatur që projekti të jetë funksional në lidhje me perspektivat e përdoruesve të ndryshëm të rrugës, që duhet të merren në konsideratë në lidhje me kushtet mbizotëruese klimatike, bimësinë përreth dhe topografinë (të trajtuara posaçërisht në raportin e VIA). Në këtë pikë të zhvillimit të projektit, janë përcaktuar vendimmarrjet themelore lidhur me zgjedhjen e varianteve të segmenteve të rrugës, projektimin e përgjithshëm dhe paraqitjen e projektit.

Sidoqoftë, gjatë kësaj faze të auditimit, në diskutim të drejtpërdrejt me grupin e projektimit mund të sugjerojmë ndryshime të rëndësishme fizike, të tilla si shtrirja horizontale dhe vertikale, sigurimi i një gjerësi mesatare të korsive, bankinave dhe kanaleve (drenazhimit). Në këtë fazë janë evidentuar qasjet e sigurta (lidhjet, kryqëzimet, ndërprerjet) dhe për efekt të flukseve maksimale të trafikut mund të rishikohen në se kemi diferencave të theksuara të flukseve në karexhatat me drejtime të kundërta për korrigjimin e distancave të shikimit. Pikat e “qasjes” në autostradë (ndërkëmbimet) nga rrjeti i rrugëve interurbane kryesore janë përcaktuar në këtë fazë, dhe ne na rezultojnë të mirë përzgjedhura sipas rekomandimeve të standardit.

Gjatë shqyrtimit të opsioneve alternative, në kuadër të ASR për këtë fazë kemi arsyetuar për alternativat e përzgjedhura. Për alternativat e përzgjedhura ne nuk kemi pasur shqetësime për “zënie” të konsiderueshme e tokës të përfshirë në projekt nga ana e ekspertëve që janë marrë me çështjet e shpronësimeve, në të kundërt në rastin e shfaqjes të shqetësimeve të tilla, ASR do të rekomandonte të ndërhyhej para se të finalizohet blerja e tokës, ku do të rekomandonim ndryshime në shtrirjen horizontale që të eliminoheshin kërkesat për shpronësime të sipërfaqeve të tepërta të tokës për projektin, duke eliminuar:

- shmangien e harxhimit të kohës dhe punës në riprojektimin në një fazë të mëvonshme të projektit (gjatë projektit të detajuar);

- për këtë fazë jemi siguruar që siguria nuk rrezikohet nga bashkëveprimi i elementëve të projektit që plotësojnë standardet minimale;

- vlerësojmë se shmangiet nga standardet e parapërcaktuara nuk ndikojnë ndjeshëm në sigurinë;

- vlerësojmë si zgjidhje optimale shtrirjet horizontale dhe vertikale (kryqëzimet dhe nën kalimet në rrugë), konfigurimin e shkëmbimeve, planin e ndërprerjeve dhe vendndodhjet e pikave të aksesit;

- duke ju referuar përcaktimit të ndikimit të sigurisë në çdo fazë të projektit , rekomandojmë që në fazën e projektit të detajuar të shihen me përparësi plotësimi i sinjalistikës vertikale dhe horizontale, që mungon në këtë fazë të projektit, por që do të jetë vendimtare për të rregulluar aksesin e kategorive të lejuara të përdoruesve që lejohen të qarkullojnë në autostradë, duke pasur parasysh faktin se në këtë rast do të kemi një ndërthurje në rrjetin rrugor kombëtar të një autostrade me rrugët interurbane kryesore ekzistuese;

- nga *tabela 1* përcaktojmë përmbushjen e nevojave të grupeve të përdoruesve të rrugës që janë të lejuar në autostrada dhe në rrugët e tyre të shërbimit.

Duke pasur parasysh se kemi të bëjmë me një projekt që do të zbatohet si një vazhdimësi e AJC (pjesë e TEM-T) për zbatimin e projektit do të duhej të merrej parasysh çdo fazë, si dhe hapat në mes të secilës fazë. Aftësia e projektit për tu akomoduar për çdo zgjerim apo rishtrirje në të ardhmen duhet të merret në konsideratë. Faza 1 - auditimi paraprak i sigurisë rrugore për projektin konceptual është ndërmarrë në fazën e fundit të zhvillimit të tij, por para përfundimit të këtij projekti, sepse duhet të finalizohet para angazhimit për projektin e detajuar dhe pastaj kalimit në ndërtimin e veprës, që kanë kërkuar finalizimin e blerjes së tokës ose të shpronësimit. Çështjet e sigurisë rrugore që mund të ndikojnë në marrjen e tokës duhet të identifikohen sa më shpejt që të jetë e mundur dhe të merren në konsideratë në këtë fazë të projektit. Në rastin e projekteve të mëdha, siç është rasti i auditimit në fazës (F) për AJC (Muriqan Kakavijë) mbështetur në rekomandimet e standardeve dhe legjislacionit përkatës, këto shqetësime u realizuan gjatë diskutimit paraprakë me grupin e projektimit, duke pasur parasysh se vetëm në këtë fazë lejohet bashkëpunimi i drejtpërdrejt i projektuesve me ekspertin e ASR.

4.2 Lista e kontrollit për fazën F: fizibiliteti

- *Të përgjithshme:*

- konsistenca e standardeve me rrjetin rrugor fqinj, sidomos në pikat e aksesit;
- efekte dytësore në rrjetin rrugor përreth;
- performanca relative e sigurisë e opsioneve për skema e preferuar të zgjedhura.

- *Rrugët:*

- ndikimi i standardit të rrugës, lidhur me rrjedhat dhe shpejtësinë e projektimit, në sigurinë rrugore;

- mundësitë e tejkalimit;

- konsistenca e marrëveshjeve të kryqëzimit dhe kontrollit të qasjes;
- shpeshësia e kryqëzimeve (publike dhe private) lidhur me aksesin e sigurt;
- vendndodhja e kryqëzimeve në lidhje me shtrirjen horizontale dhe vertikale;
- shtrirjet horizontale dhe vertikale në përputhje me kërkesat e dukshmërisë, si përgjatë rrugës dhe në kryqëzimet;

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

- pajisjet për këmbësorë, çiklistë dhe parkimet;
- siguria për shfaqje të pazakontë të përbërjes së trafikut (përqendrime të mjeteve të rënda), ose të mjedisit (p.sh. shkëlqimi verbues i diellit , mjegulla ose era).

- *Skemat e zonës*

- përcaktimi i funksioneve për elementë të ndryshëm të hierarkisë të rrjetit rrugor;
- skema në përputhje me planin e përgjithshëm të sigurisë.

4.3 Lista e kontrollit për fazën 1: projektimi paraprak

- *Të përgjithshme:*

- fillimisht shqyrtohet çdo auditim i mëparshëm i sigurisë rrugore por në këtë rast nuk ekzistonte një i tillë sepse ky variant projektohet për herë të parë;

- për skemat kryesore, janë përcaktuar nevojën për marrjen e tokës për kërkesat e sigurisë;

- drejtimit dhe bankinat anësore;

- çdo element i shtrirjes horizontale dhe vertikale që mund të prodhojë rreziqe për shkak të vijave të reduktuara të shikimit, veçanërisht kur këto janë të kombinuara dhe/ose ka shmangie nga standardet;

- linjat e pamjes së penguar nga bankinat e urave, parapetet, peizazhet, strukturat ose objektet në rrugë.

- *Kryqëzimet:*

- minimizimi i pikave potenciale të konfliktit në kryqëzimet (duke përfshirë numrin e akseseve private);

- shqyrtimi i kryqëzimeve mbi qasjen dhe linjat e shikimit nga qasjet e rrugëve të vogla dhe qasjet private;

- kontrollin e shpejtësisë së afrimit dhe paraqitjen e rrugëve të afrimit;

- sigurimi për kthimin e trafikut;

- vendndodhja dhe qasja e shtyllave të ndriçimit.

- *Të tjera:*

- ndikimi i peizazhit në shikueshmërinë dhe perceptimin e përdoruesve të rrugës;

- koncepti i sinjalistikës të rrugës / sinjalistika për perceptimin e përdoruesit të rrugës;

- pajisjet për këmbësorë, çiklistë dhe parkimet;

- potenciali për përmytje për shkak të kullimit joadekuat;

- pajtueshmëria me rrjetin fqinj në lidhjet;

- rregullime për mirëmbajtjen e aksesit dhe mirëmbajtjes.

Në BE, procedurat për karakterizimin e sigurisë rrugë, të tilla si: analiza e sigurisë dhe analiza e aksidenteve, janë parashikuar me instrumentet rregullatorë bindëse të rekomanduara përmes standardeve teknike. Rregulloreve në fuqi, që nga viti 2010, për sa më sipër i bashkohet dhe Direktiva e Parlamenti Evropian 2008/96 / EC mbi *Menaxhimin e sigurisë e infrastrukturës rrugore.*

Problemi i sigurisë rrugore në Evropë si dhe në gjithë botën prej disa vitesh, është subjekt i diskutimeve të shumta duke përfshirë komunitetin e spektrit të gjerë (nga politikanët tek drejtuesit e pronësisë infrastrukturore, nga studiuesit tek qytetarët e

thjeshtë). Edhe në nivel rregullator, janë nxjerrë direktiva të ndryshme mbi të gjitha, në këto vitet e fundit ata janë intensifikuar, në të dy drejtimet, si në frekuencë edhe në inkurajimin e rëndësishë të strategjive për reduktimin e aksidentet më serioze.

Bashkimi Europian, në kohën e krijimit të tij, me Traktatin e Mاستrihtit, kishte parashikuar mjetet legjislative që synonin identifikimin dhe përgatitjen e masave të nevojshme për çështje të sigurisë rrugore; në mënyrë të veçantë, artikulli 75 i traktatit, që ka parashikuar në mënyrë të qartë konceptin që politikat e transport duhet të parashikojnë masat për përmirësimin e sigurisë rrugore.

Zbatimi i Direktivës kërkohet për rrugët që janë pjesë e rrjetit transeuropian, siç është dhe rasti projektimit të rrugën “Muriqan- Kakavijë” si pjesë integrale e “AJC”, shtetet anëtare të BE mundet gjithashtu të zbatojnë dispozitat e direktivës, si një kod të praktikës së mirë, për infrastrukturën rrugore që nuk përfshihet në rrjetin rrugor transeuropian, ndërtuar me financim të pjesshëm ose total të komunitetit. Listat e kontrollit në fazën e planifikimit për vlerësimi të sigurisë rrugore janë përgatitur si orientuese. Listat janë hartuar me qëllim të uljes të riskut të anashkalimit të ndonjë problemi të rëndësishëm sigurie nga ekipi i projektimit. Ato nuk zëvendësojnë njohurinë, përvojën apo gjykimin e përvojës të ekspertit të ASRr.

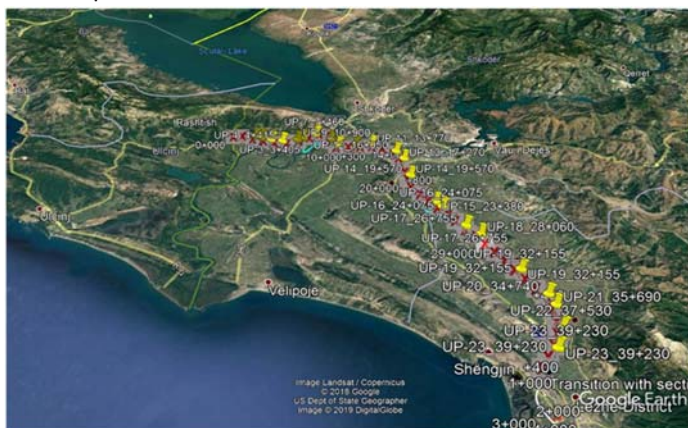
Listat e kontrollit janë thjesht orientuese dhe mund të jenë ose jo plotësisht të dobishme për të gjitha llojet e projekteve të Infrastrukturës rrugore. Ekipet e projektimit së bashku me ekspertin e RIA-s duhet të shtojnë në lista zëra, të cilët konsiderohen si të nevojshëm. Zakonisht listat e plotësuara nuk i bashkëngjiten raportit të ASR-s, ato mbahen nga ekipi i projektimit për referenca të mundshme në të ardhmen. Listat mund të përdoren nga projektuesit për t’i ndihmuar në identifikimin e problemeve të mundshme të sigurisë në projektet e tyre para se projekti përkatës t’i nënshtrohet hapave të mëtejshme të zhvillimit.

Në rastin tonë ne kemi përdorur listat e kontrollit të fazën e planifikimit për hartimin e “Raportit të RSIA-s” si dhe kur kemi bërë vlerësimin e vizatimeve të projektit konceptual për të përpiluar “Raportin e RIA-s” në këtë fazë të projektit duke u bazuar në:

1- Linee Guida per le Analisi di Sicurezza delle Strade - Documento approvato dalla Commissione di studio per le norme relative ai materiali stradali e progettazione, costruzione e manutenzione strade del CNR,

2- Udhëzimit nr. 9, datë 3.7.2012 *Mbi auditimin dhe inspektimin e sigurisë rrugore* të Ministrisë së Punëve Publike dhe Transportit dhe të Ministrisë së Brendshme,

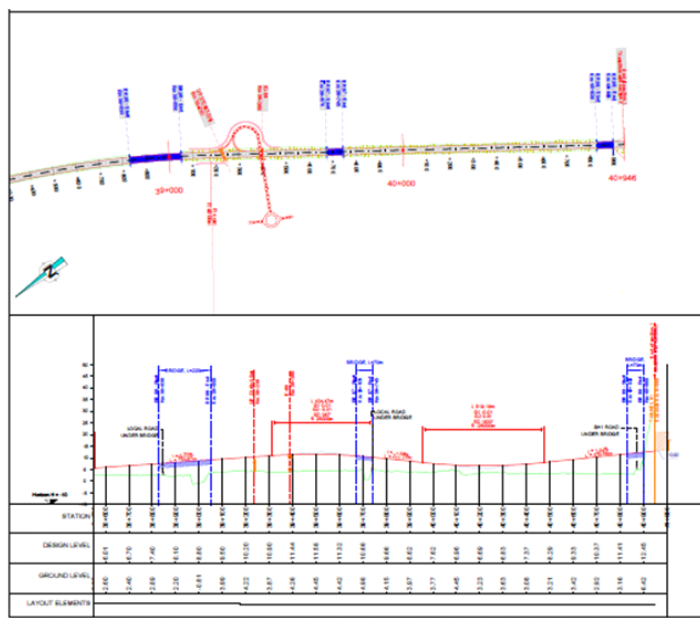
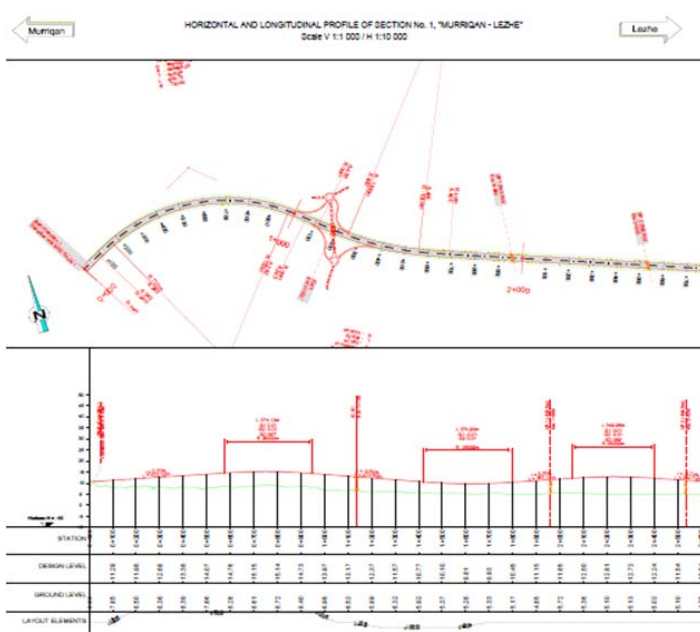
Segmenti Muriqan-Lezhë



AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë shkencore ndërkombëtare:

« Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri »



**AKADEMIA
E SIGURISË**

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Distanca në m	UP - OP	ZSH & ZP	Kalim në disnivel	Trompet	Ura
250 m	-	-	-	-	-
1200 m			IC 01 1000-1300m		
3910 m					BR 01 110m
5080 m		240 m			
8450 m					BR 02 400m
10450 m			IC 02 10 450-10800		
10910 m	UP 0!				
12360 m	UP 02				
13770 m	UP 03				
14420 m			14420 - 14610		
17260 m	UP 04				
17600 m				17600 - 17750 m	
19040 m		ZP			Br 03 160m
19490	UP 05				
20740				20740 - 20960 m	
20850					
23360	UP 06				
25660				25660-25690	
25925					25925 - 25615
27950	UP 07				
29750 -			29 750 – 30 150 me		
32040	UP 08				
33580	UP 09				
33600					33600 - 33760
33760	UP 10				
34630	UP 11				
35130		ZSh&ZP			
35590	UP 12				
38710					38710 -38940
39100				39100	
40720					40720 - 40800
40 837m Fundl	12 UP	2 ZSH\3ZP	4 IC	4 Tr	7 Br

Segmenti 1 Muriqan- Lezhë nënkalime dhe mbikalime, IC dhe Trampeta, ura, Z SH dhe Z P

- Faza e projektidesë (projektit konceptual).

Në këtë fazë, ekzaminohen çështje të rëndësishme të sigurisë, si:

- shtrirja e kryqëzimeve dhe shkëmbimeve,
- seksionet tërthore, dhe
- standardet e përzgjedhura të projektimit.

**AKADEMIA
E SIGURISË**

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Çështja	po	jo	NA	Komente
Projektimi gjeometrik				
1. Shtirirja vertikale dhe horizontale - A janë shtirirjet horizontale dhe vertikale, sidomos të kryqëzimet, të sigurta dhe në përputhje me kriteret? - A siguron shtirirja njëtrajtshmëri në shpejtësi? A ka pamje të qartë për drejtuesit e automjeteve dhe këmbësorët në hyrjet e propozuara? - A janë distancat e pamjes dhe të ndalimit të përshtatshme? - A janë të sigurt dhe a e plotësojnë funksionin e rrugës gjërësitë e korsive, bankinat, trafikndarësit dhe veçoritë e tjera të seksionit tërthor? - A janë bankinat të sigurta për t'u përdorur nga mjetet e ngadalta, këmbësorët apo triçiklet?	X X X X X			Sipas TEM &SPNRRsh Po Këmbësorët nuk lejohen Po Sipas TEM &SPNRRsh për autostradat Nuk lejohen
2. Distancat e pamjes dhe dukshmërisë A ka projekti kufizime të pamjes për shkak të parapeteve, pajisjeve të rrugës, ambienteve të parkimit, shenjave, peizazhit, këmbëve të urave?		x		Duhet të kihen në konsideratë gjatë Projektit të Detajuar
3. Ndërlidhja e rrugëve ekzistuese/të reja A përbën ndonjë rrezik ndërlidhja e rrugës së re me atë ekzistuese (p.sh. rrezik në kthesë apo anë rruge për shkak të dukshmërisë së dobët)?			x	Nuk ka kryqëzime në kthesa dhe në gjithë pikat e ekselit kanë dukshmëri të mirë

Lista kontrolluese për autostradat - projekti paraprak (konceptual)

Faza 1. Lista kontrolluese. Projekti paraprak (konceptual)
Autostrada nr. A1 Muriqan-Kakavijë nga km 0.000___deri në km 40.837___, datë
19.02.2019

**AKADEMIA
E SIGURISË**

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Karakteristika t	N r	Pyetje	Po (v) Jo (X)	Komente
Faza mëparshme	0	Ka seksioni një vlerësim për ndikimin e sigurisë rrugore dhe a janë marrë në konsideratë rezultatet e këtij vlerësimi?	x	Ky segment projektohet për herë të parë në nivel autostrade
1. Funksionimi i rrugës (projektit dhe elemente operative)	1 2 3 4 5 6 7 8 9 1 1 1	<p>A është marrë në konsideratë impakti i projektit në mjedisin rreth rrjetit rrugor?</p> <p>A është projekt: - një autostradë me distancë të gjatë; - një autostradë rajonale; ose - një autostradë urbane?</p> <p>A janë marrë në konsideratë gjatë fazës së planifikimit gjetjet e mëparshme/dokumente mbi situatën e aksidenteve?</p> <p>A janë marrë në konsideratë karakteristikat të veçanta të përbërësve të trafikut?</p> <p>Është shpejtësia e projektuar e përshtatshme për kategorinë e autostradës (për seksionin dhe kryqëzimet)?</p> <p>A ka raste të situatave të tilla si kthesa + malore + kryqëzime etj.?</p> <p>A janë përshtatur zona tranzitore me seksionet e tjera të thura me rrugën (në rastin e zgjidhjeve për fundin e një autostrade)?</p> <p>Është distanca e shikimit për ndalimin e garantuar gjatë tërë seksionit (për 120 km/h = 250 m, 100 km/h = 170 m, 80 km/h = 110 m, zbritjet e gjata = 0%)?</p> <p>Është distanca e shikimit të orientimit e garantuar përgjatë tërë seksionit? për 120 km/h → 500 m ► përpara për 100 km/h → 300 m ► përpara për 80 km/h → 200 m ► përpara</p> <p>A janë të gjitha pengesat me fiksion ose të ngulura që mund të jenë të rrezikshme, të vendosura jashtë zonës së sigurisë (120 km/h > 12 m 100 km/h > 9 m 80 km/h > 6 m larg karekhatës)?</p> <p>Në rast se pengesa të tilla nuk janë vendosur jashtë zonës së sigurisë a janë ato të mbrojtura apo të shmangshme?</p>	V V v v v x v v v v x	<p>Po. Është realizuar një Projekt i veçantë për vlerësimin e impakteve të ambientit.</p> <p>Po janë marrë në konsideratë Aksidentet e viteve 2010-2015 gjatë studimit VISR</p> <p>Po, për autovetura, autobus, kamionë, kamionë me rimorkio.</p> <p>Po për të gjitha rastet.</p> <p>Jo rruget është projektuar në të gjithë gjatësinë si autostradë e kategorisë A Vetëm segmenti 9 është projektuar si autostradë B</p> <p>Po është verifikuar për çdo shtrirje gjatësorë të së të gjitha seksioneve AJC për 120 km/h = 500 m</p> <p>Po është verifikuar për çdo shtrirje gjatësorë të së të gjitha seksioneve AJC Do të parashikohen gjatë Fazës të "PD"</p> <p>Do të kihen në konsideratë gjatë fazës të projektit të detajuar ("PD")</p>
2. Kryqëzimet	1 2 3 4 5 6	<p>A janë selektuar kryqëzimet mesatare më të sigurta?</p> <p>A janë dimensionet e kryqëzimeve (gjerësi, lartësi, dhe hapësirat) të përshtatshme sipas kategorisë së autostradës?</p> <p>A janë marrë masat e mjaftueshme në shpatet për të parandaluar rënien e materialeve (p.sh. rënie gurësh)?</p> <p>A ka kullim të mjaftueshëm për autostradën (kanale, ulluqe etj.)?</p> <p>A ka pjerrësi diagonale dhe të tërthortë të mjaftueshme si dhe superelevim?</p> <p>A janë parashikuar shpatulla të qëndrueshme (si shpatulla të forta apo me çakëll)?</p>	V V V V V v	<p>Po siç shihet në aneksin Për "IC" të dhënë bashkëngjitur me këtë raport.</p> <p>Po të gjitha kryqëzimet "IC"</p> <p>Janë të tipave standard për autostrada me rrugët interurbane kryesore</p> <p>Sa i përkat masave të marra në shpatet për të parandaluar rënien e materialeve veçanërisht janë prezentë në segmentin 9.</p> <p>Po</p> <p>Po verifikohet në të gjitha Shtrirjet gjatësore të Segmenteve.</p> <p>Po</p>

Gjatë vrojtimit të vizatimeve të “Profilit Horizontal dhe Gjatësor” të çdo Seksioni, ne jemi përqendruar në verifikimin e treguesve thelbësor të projektimit që i referohen veprimet aktiv në sigurinë rrugore si:

L - Gjatësia e nivelit (m), R - Rrezja vertikale (m), R - Rrezja horizontale (m), I - Pjerrësia gjatësore (%), SD - Distanca e shikimit (m), G1 - Pjerrësia hyrëse (%), G1 Pjerrësia dalëse (%), A - Parametri kurbës kalimtare, N, E Koordinatat (m), T - Gjatësia e tangjentes (m), L - Gjatësia e kthesës (m).

Po kështu gjatë vrojtimit të vizatimeve të profilit horizontal dhe gjatësor të çdo seksioni në jemi përqendruar në verifikimin e treguesve të pozicionimit në këto projekte të:

BR Poz. & gjatësia e urave, OP - Pozicioni i mbikalimeve UP Pozicioni i nënkalimeve, IC Pozicioni i ndërkëmbimeve, Ndërrerje me IAP, RL - Linja hekurudhore, TL - Poz. & gjatësia e tunelit, RA - Zonë pushimi.

Vrojtimin e treguesve të lartpërmendur ne plotësimin e treguesve të sigurisë me kërkesat e standardit, e kemi ilustruar me një vizatim të profilit gjatësorë të segmenti 1 Muriqan- Lezhë. E njëjta analizë është bërë për çdo segment nga 1 deri në 13.

5. Përfundime

Shqetësimet kryesore që duhet të merren në konsideratë nga raporti i ASR-së për projektin konceptual dhe që transmetohen si detyra për hartimin e projektit të detajuar në hapin pasardhës të projektimit do të jenë:

1. Një vëmendje e veçantë duhet t'i kushtohet sinjalistikës vertikale dhe horizontale në pikat hyrëse në autostradë në kryqëzimet në disnivel “IC”, dhe në një mënyrë speciale për ato kategori të përdoruesve të rrugës që përjashtohen nga trafiku në autostradë, duke parashikuar edhe vendosjen e ndriçimin në ndërkëmbime.

2. Siguria e vazhdimësisë së rrethimit duhet të kontrollohet si një kërkesë e domosdoshmërisë së pranishme së saj në autostrada, por për të siguruar vijimin e fluksit të trafikut në rrjetin ekzistues rrugor kryesore dhe sekondare të zonës, përveç kalimeve në disnivel (IC)-ve janë të parashikuar dhe nënkalime (UP) dhe mbikalime (OP) ku ndërpritet rrethimi i autostradës, prandaj gjatë fazës të projektimit të detajuar duhet t'i kushtohet vëmendje e veçantë sigurisë të mbylljes të këtij rrethimi, duke marrë parasysh dhe zgjedhjen e sinjalizimit të duhur në këto nyje. Duke pasur parasysh faktin se vetëm në segmentin Muriqan - Lezhë (prej 40,837 km, që është vetëm rreth 13% e itinerarit të rrugës Muriqan - Kakavijë) na rezultojnë: 12 nënkalime, 3 ZP & 2 ZSH, 4 ndërkëmbime, 4 trompeta dhe 7 ura, pra na rezultojnë 32 pozicione ndërprerës të rrethimit me gardh, ndërkohë që përgjatë gjithë gjatësisë të rrugës ky fenomen mund të përsëritet nga 250 në 300 raste, do të kërkojë një vëmendje të shtuar në fazën e projektit të detajuar.

3. Vendosja e kufijve të rrethimit gjithashtu duhet të studiohet gjatë projektimit të detajuar për të përcaktuar me saktësi të drejtën e pronësisë të rrugës sipas kërkesave të “TEM”

4. Sistemi i detyrueshëm “SIT” për menaxhimin e trafikut si dhe sistemi “SOS” duhet

të parashikohet përgjatë gjithë rrugës (instalimet të “sigurisë pasive” të autostradës).

5. Referuar listave të kontrollit duhet të kemi parasysh se gjatë projektit të detajuar duhet të shikohen me kujdes për çdo segment vërejtjet që tregojnë se objeksionet përkatëse, do të pletësohen gjatë projektit të detajuar.

Literatura

1. Linee Guida per le Analisi di Sicurezza delle Strade - Documento approvato dalla Commissione di studio per le norme relative ai materiali stradali e progettazione, costruzione e manutenzione strade del CNR, NRA Road Safety Audit,
2. Direktivës 2008/96 / EC të BE-së mbi menaxhimin e sigurisë së infrastrukturës rrugore.,
3. UDHËZIM Nr. 9, datë 3.7.2012 Mbi Auditimin Dhe Inspektimin e Sigurisë Rrugore të Ministris të Punëve Publike dhe Transportit dhe të Ministrisë të Brendshme, ,
4. Manualin e Inspektimit të Sigurisë së Rrugës SEETO (Versioni i Rishikuar - 2016),
5. Standardet për Projektimin dhe Ndërtimin e Rrugëve Shqiptare 2015.
6. F.C.M. Wegman, R. Roszbach, J.A.G. Mulder, C.C. Schoon & F. Poppe "Road Safety Impact Assessment" (RIA)
- 7.

Përcaktimi i nivelit të rrezikut gjatë qarkullimit në akset rrugore



■ **Dr. (proces) Visar BAXHUKU**
*Kolegji i Shkencave të Aplikuara
Teknike "Tempulli", Prishtinë, Kosovë*



■ **Dr. (proces) Gëzim HOXHA**
*Kolegji i Shkencave të Aplikuara
Teknike "Tempulli", Prishtinë, Kosovë*



■ **Dr. Mevlan BIXHAKU**
*Kolegji i Shkencave të Aplikuara
Teknike "Tempulli", Prishtinë, Kosovë*



■ **Dr. Muhamed KRASNIQI**
*Kolegji i Shkencave të Aplikuara
Teknike "Tempulli", Prishtinë, Kosovë*

Abstrakt

Lëvizja me automjet në akset rrugore në vete përmban edhe rrezikun e përfshirjes në aksident me lëndime të rënda trupore dhe pasoja fatale. Protokolle të ndryshme mundësojnë matjen apo përcaktimin e nivelit të rrezikut të përfshirjes në aksidente të tilla. Një prej tyre është EuroRAP, që merr në konsideratë gjeometrinë e rrugës, udhëkryqet dhe numrin e aksidenteve të ndodhura. Përmes njohjes së nivelit të rrezikut mund të përcaktohen edhe masat e preventivës dhe orientimi i trafikut drejt akteve me nivel më të ulët të rrezikut.

Fjalëkyçe:

aksident, rrezik, nivel, harta, protokoll.

**AKADEMIA
E SIGURISË**

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

1. Hyrje

Nocioni i rrezikut gjatë qarkullimit me automjet në akset e caktuara rrugore është relativ dhe varet nga perceptimi i drejtuesit. Matja apo përcaktimi i nivelit të rrezikut të pjesëmarrësve gjatë qarkullimit në akse rrugore kërkon të dhëna paraprake apo historik të ngjarjeve brenda periudhës së caktuar dhe të dhënat e gjeometrisë së aksit rrugor (minimalisht gjatësinë e aksit, numrin e shiritave të qarkullimit dhe numrin e kryqëzimeve). Duke njohur këto të dhëna si dhe duke shfrytëzuar kritere të përcaktuara mund të paraqitet niveli i rrezikut për përfshirje në aksident trafiku me pasojë lëndime të rënda trupore dhe fatalitet. Për një vlerësim të rrezikut të përfshirjes në aksident rrugor mund të përdoret protokollu EuroRAP, i cili protokoll njëherazi korrespondon me nismën e dekadës për përgjysmimin e të vdekurve nga aksidentet rrugore (2010-2020).

Klasifikimi i nivelit të rrezikut për përfshirje në aksident trafiku me pasojë lëndime të rënda trupore dhe fatalitet bëhet sipas shkallëzimit: i lartë (>28.40), mesatarisht i lartë (16.71-28.40), mesatar (9.71-16.71), mesatarisht i ulët (2.41-9.70) dhe i ulët (0-2.41). Këto klasifikime shoqërohen me ngjyrat përkatëse që vendosen në hartat rrugore duke përcaktuar nivelin e rrezikut (e zezë për nivelin e lartë të rrezikshmërisë deri në ngjyrë hiri për nivelin e ultë). Përmes përcaktimit të nivelit të rrezikut dhe njohjes së zonave të segmenteve rrugore të ekspozuara krijohet një bazë e fillimit të hulumtimit dhe përcaktimit të shkaqeve të aksidenteve. Kjo mundëson përcaktimin edhe të ndikimit të faktorëve themelorë *njeri-automjet-infrastrukturë* duke menduar në masat që mund të ndërmerren. Prandaj themeli i një hulumtimi dhe përcaktimi i shkaqeve është njohja e madhësisë së rrezikut që i ekspozohemi gjatë qarkullimit në një aks të caktuar rrugor.

2. Përcaktimi i nivelit të ekspozimit të rrezikut në trafikun rrugor

Në vendet në zhvillim aksidentet me pasoja fatale ndodhin në pjesë të ndryshme të rrugës (segmenteve rrugore). Kjo shpërndarje e ngjarjeve duke u njohur dhe paraqitur në hartat e rrezikut rrugor paraqet protokollin EuroRAP (European Road Assessment Programme). Harta e rrezikut rrugor tregon rrezikun relativ për një shfrytëzues individual të rrugës (në përgjithësi pasagjer të automjetit), apo të komunitetit në përgjithësi me mundësinë e involvimit në aksident trafiku me pasojë fatale ose lëndime serioze. Rreziku për shfrytëzuesit individual do të jetë më i ulët nëse ata sillen sipas rregullave për shfrytëzimin e rrugëve (vendosin rripin e sigurisë, nuk janë të intoksikuar (alkool, droga), nuk përdorin telefonin mobil, dhe nuk tejkalojnë limitin e shpejtësisë).

Harta e rrezikut individual paraqet mundësinë e involvimit në një aksident me pasoja fatale apo lëndime serioze në raport me kilometrat e kaluara nga shfrytëzuesi,

Harta e rrezikut kolektiv është mënyra më e thjeshtë e paraqitjes së hartës së rrezikut kolektiv është densiteti apo numri i përgjithshëm i aksidenteve në një rrugë në raport gjatësinë e asaj rruge.

Me qëllim të paraqitjes së hartave të rrezikut, rrugët duhet të ndahen në seksione (rrugët me gjatësi të mëdha e ulin e nivelin e rrezikut nëse analizohen në tërësi, dhe anasjelltas për rrugët e shkurtra). Ndarja tipike e segmenteve rrugore bëhet në 20 km distancë, të ndara në nyje apo kryqëzime. Këto të segmente duhet të kenë volum të madh të trafikut brenda 24 h.

Për segmentet me gjatësi më të shkurtër (deri 5 km) apo dhe nyjeve e udhëkryqeve, me volum të vogël të trafikut numri i aksidenteve varion vit pas viti, prandaj kriteret e vlerësimit të rrezikut duhet të ndryshohen pas çdo periode.

Po ashtu në përpilimin e hartave të rrezikut, vendosen kriteret e vlerësimit të rrezikshmërisë sipas pasojës. Kriteret e përcaktimit të rrezikut individual dhe kolektiv të shfrytëzuesve të rrugës varen nga gjendja dhe synimet e secilit vend në veçanti. Sipas EuroRAP, brezi i rrezikshmërisë në hartat rrugore të rrezikut paraqiten në periudhën 2010-2020 që përkon me “*nismën e dekadës*” për përgjysmimin e numrit të vdekurve në aksidente rrugore. Pas vendosjes së kriterëve të vlerësimit të rrezikshmërisë, llogaritet niveli i rrezikut apo harta e rrezikut rrugor. Paraqitja e nivelit të rrezikut sipas protokollit EuroRAP, bëhet sipas ngjyrave ku ngjyra e zezë paraqet nivelin më të lartë të rrezikut dhe ajo hiri nivelin më të ulët të rrezikut. Niveli i rrezikut ndryshon në varësi të objektivave të secilit vend. Për këtë qëllim janë marrë për bazë kriteret e vlerësimit të rrezikut për vitin 2010 dhe 2020 për akse të caktuara.

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Niveli i rrezikut 2020		Niveli i rrezikut 2010	
Niveli	Pragu i vlerave	Niveli	Pragu i vlerave
High	>14.20	High	>28.40
Med-high	8.36-14.20	Med-high	16.71-28.40
Med risk	4.86-8.35	Med risk	9.71-16.70
Low-med	1.21-4.85	Low-med	2.41-9.70
Low	0-1.20	Low	0-2.40

Fig. 1. Vlerat e nivelit të rrezikut në akset rrugore sipas objektivave

Sipas vlerave të nivelit të rrezikut shihet se brenda 10 viteve duhet të përgjysmohen vlerat e sipas niveleve të rrezikut, që lidhet me “nismën e dekadës” për përgjysmimin e të vdekurve në aksidentet rrugore.

Objektivat e EuroRAP. Formimi i protokollit EuroRAP në vete ka objektivat kryesore:

-të zvogëlojë vdekjen dhe lëndimet serioze në rrugët evropiane shpejt përmes një programi testimi sistematik të rrezikut që identifikon mangësitë kryesore të sigurisë të cilat mund të adresohen nga masa praktike për përmirësimin e rrugëve;

-për të siguruar vlerësimin e rrezikut qëndron në themel të vendimeve strategjike për përmirësimin e rrugëve, mbrojtjen nga aksidentet dhe standardet e menaxhimit të rrugëve;

-dhe për të krijuar partneritete midis atyre që janë përgjegjës për një sistem të sigurt të rrugëve, organizatave automobilistike, prodhuesve të automjeteve dhe autoriteteve rrugore.

Nga EuroRAP-i janë hartuar tri protokolle vlerësuese kryesore për parashikimin dhe retrospektivën për një qasje sistematike të vlerësimit të rrugës. Analiza e EuroRAP-it synon të kontribuojë në tre nivele - duke siguruar një auditim sistematik të rrjetit rrugor, duke kuptuar burimet e rrezikut dhe duke treguar prioritetet për përmirësim të rrjetit.

EuroRAP's protokollit i vlerësimit	
Harta e rrezikut	Hartat me kod të ngjyrosur që tregojnë rrezikun e vdekjes dhe lëndimit të rëndë që përdoruesit e rrugës përballen në rrugë të ndryshme me harta shtesë për autoritetet rrugore
Përcjellja e performancës	Identifikimi nëse më pak njerëz po vdesin ose lëndohen rëndë në një rrugë gjatë kohës dhe identifikimi i masave që janë më efektive
Vlerësimi (yjet)	Një vlerësim (yjet) tregon se sa mirë një rrugë mbron përdoruesit e rrugës nëse ndodh një aksident

Tabela 1. Protokollit i vlerësimit të rrezikut

3. Protokollet parashikuese të vlerësimit të sigurisë

Vlersimi (Star Rating). Është një shkallë që tregon se sa mirë një rrugë mbron përdoruesin nga vdekja ose dëmtimi serioz kur ndodh një aksident. Qëllimi i vlerësimit është vlerësimi i sigurisë që ‘është ndërtuar’ në rrugën përmes projektimit, në kombinim me mënyrën se si menaxhohet trafiku. Të dhënat mbi hartimin e rrugëve dhe standardin e karakteristikave të sigurisë së rrugëve grumbullohen nga inspektimet me makinë nëpër automjete të pajisura posaçërisht. Inspektimi në shkallë të gjerë ka ndodhur në Suedi dhe Gjermani. Inspektorët e trajnuar vlerësojnë dhe shënojnë karakteristikat dhe

AKADEMIA
E SIGURISË

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

rreziqet e çdo pjese të rrugës, qoftë në kohë reale (gjatë inspektimit), ose më vonë nga imazhet video të kapura përgjatë rrugës. Kjo formulë standarde e inspektimit mund të përdoret në lloje të ndryshme të rrugëve dhe lejon që rrugët në të gjithë Evropën të vlerësohen dhe të krahasohen në të njëjtën bazë. Star Rating i EuroRAP-së ndryshon nga auditimet normale të sigurisë rrugore në atë që qëllimi është të vlerësojë standardin e përgjithshëm të një rruge të mos identifikojë pikat e zeza të veçanta. Sistemi i vlerësimit bazohet në elementët e dizajnit të rrugëve që korrespondojnë me secilën prej katër llojeve kryesore të aksidenteve në rrugët e Evropës.

4. Elementet e sistemit të vlerësimit të sigurisë sipas EuroRAP

Në elementet e sistemit të vlerësimit të sigurisë sipas EuroRAP, bëjnë pjesë elementet ndikuese në katër llojet kryesor të aksidenteve:

Përplasjet ballore: masat se sa mirë janë të ndara shiritat qarkullimit.

Dalja nga rruga: kontrolle për mbrojtje nga ana e rrugës (për shembull, gardhe sigurie që mbrojnë shtyllat e ngurtë, llambat dhe pemët).

Aksidente në udhëkryqe: kontrollon për shtrirjen e kryqëzimit dhe frekuencën.

Këmbësorët dhe çiklistët: kontrolle për lehtësira dhe ndarje nga automjetet ku përdoren shfrytëzuesit e rrezikuar të rrugëve.

Sistemi i vlerësimit të mbrojtjes është i lidhur ngushtë me shpejtësinë e automjetit dhe tregon se një ekuilibër i përshtatshëm midis shpejtësisë dhe dizajnit të rrugëve mund të prodhojë nivele të larta mbrojtjeje në shumicën e llojeve të rrugëve. Fokusi fillestar në vlerësimin e sigurisë pasive të rrugës lejon një lidhje të drejtpërdrejtë me vlerësimin e sigurisë së automjetit duke marrë parasysh shkallën e dëmtimit në të dyja rastet si një funksion i forcave biomekanike të përfshira në ndikim. Për ta bërë këtë lidhje, rreziqet minimale relative për vlerësimin e SPV-së bazohen në shpejtësitë në të cilat pasagjerët e automjeteve parashihet të mbijetojnë një aksidenti ballor, vlerësuar sipas EuroNCAP për shpejtësi 70 km/h ose më poshtë, 50km/h për aksidente në kryqëzimeve dhe dalje nga rruga (edhe pse këtu mbrojtja e udhëtarëve do të varet nga natyra e pengesës së goditur) dhe 30 km/h për ndikimet me këmbësorë. Lëvizjet e këmbësorëve dhe automjeteve do të duhet të jenë të ndara në çdo rrugë me kufijtë më të lartë të shpejtësisë, për të fituar vlerësimet maksimale të RPS për këtë lloj përplasjeje.

5. Protokollet e vlerësimit retrospektiv të sigurisë

Harta e rrezikut rrugor është një mënyrë për të matur dhe për të përcaktuar numrin e aksidenteve në seksionet individuale të rrugëve.

Sipas protokollit të EuroRAP-it për hartën e rrezikut rrugor, treguesit e sigurisë të bazuara në rrjetin rrugor, numrat e aksidenteve dhe qarkullimi i trafikut përdoren për të prodhuar katër harta:

- rreziku për kilometër;
- rreziku për një kilometër të automjetit udhëtuar;
- rrezik në lidhje me rrugët me nivele të ngjashme të qarkullimit;
- potenciali ekonomik për reduktimin e aksidenteve.

Rreziku është i ndarë në pesë grupe ngjyrash nga rreziku i lartë (i zi) në rrezik të ulët (jeshil). Hartat EuroRAP ofrojnë njohuri të ndryshme në rrezik dhe janë të dizajnuara

për të mbështetur mesazhet që synojnë nevojat dhe nivelet e ndryshme të ekspertizës së audiencës së synuar, duke filluar nga publiku deri tek inxhinierët rrugorë dhe politikëbërësit. Për shembull, EuroRAP shpjegon se hartat që u drejtohen autoriteteve të politikave dhe rrugëve përfshijnë:

- *Dendësia e aksidenteve* - duke treguar shkallët e aksidenteve për një kilometër rrugë, duke ilustruar ku ndodhin numrat më të mëdhenj dhe më të ulët të aksidenteve brenda një rrjeti rrugor.

- *Shkalla e aksidenteve në lidhje me rrugët e ngjashme* - duke krahasuar shkallën e aksidenteve të rrugëve të ngjashme me rrjedhat e ngjashme të trafikut, duke ilustruar se cilat pjesë të rrugëve kanë një shkallë më të lartë. Konsiderohen grupe të veçanta të rrugëve - për shembull, autostrada, rrugë kryesore me rrjedhje të trafikut nën 10,000 automjete në ditë, rrugë kryesore me qarkullim ditor prej 10,000 deri në 20,000 automjete në ditë dhe rrugët kryesore me qarkullim ditor më të madh se 20,000 automjete në ditë.

- *Potenciali për zvogëlimin e aksidenteve* - sigurimi i informacionit mbi numrin e aksidenteve që mund të evitohen nëse shkalla e aksidenteve në atë pjesëve të rrugëve, me rrezik mbi rrugët mesatare të një qarkullimi të ngjashme, u reduktua në mesataren ose në një rrezik standard të përcaktuar alternativ. Ky informacion mund të përdoret për shqyrtimin e vendimeve të investimeve, duke u siguruar autoriteteve dhe krijuesve të politikave një mjet të vlefshëm për të vlerësuar numrin total të aksidenteve që mund të shmangen nëse siguria në një rrugë është përmirësuar. Përdorur me informacion mbi koston, kjo hartë mund të tregojë vendet ku mund të pritët kthimi më i madh në investim.

Për analizë kemi marrë në shqyrtim numrin e aksidenteve me pasojë lëndime të rënda dhe fatale në regjionin e Prishtinës në rrugët e karakterit më të lartë (nacionale). Numri i aksidenteve është marrë për bazë për tre vite dhe është krahasuar me kriteret e nivelit të rrezikut për vitet 2010 dhe 2020 (fillimi dhe mbarimi i “nismës së dekadës”). Për këtë shembull është formuar *harta e rrezikut për kilometër*.

Rruga (emërtimi)	Gjatësia e rrugës [km]	Numri i aksidenteve (3 vite)	Raporti i rrezikut	Niveli i rrezikut kriteret e vitit 2010	Niveli i rrezikut kriteret për vitin 2020
N9- Prishtinë -Pejë	32.3	381	11.80	Mesatar	Mesëm lartë
N2-Ferizaj-Mitrovicë	33.7	291	8.64	Ulët mesatar	Mesëm lartë
N25.2 - Prishtinë-Gjilan	30.7	483	15.73	Mesatar	Lartë
N25- Prishtinë - Podujevë	41.4	876	21.16	Mesëm lartë	Lartë

Tabela 2. Të dhënat për hartën e rrezikut për kilometër

Duke njohur vlerat e nivelit të rrezikut mund të paraqesim hartat e rrezikut rrugor për kilometër për rrugët nacionale në regjionin e Prishtinës.

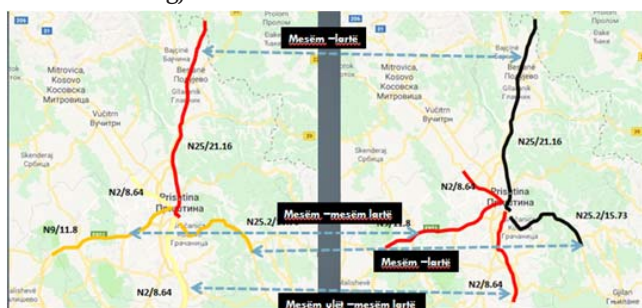


Fig. 2. Hartat e rrezikut rrugor

6. Përfundim

- Të gjitha këto rrugë kanë volum të madh qarkullimi ditor të automjeteve.
- Niveli i rrezikut pothuajse në të gjitha rrugët nacionale është mbi mesatar.
- Në kuadër të iniciativës për përgjysmimin e numrit të viktimave brenda viteve 2010-2020, në rrugët nacionale të Regjionit të Prishtinës vetëm se është rritur niveli i rrezikut.
- Rrugët me nivelin më të lartë të rreziku paraqiten N25 dhe N25.2.
- Përcaktimi i shkaqeve dhe veprimeve të aksidenteve duhet të fillohet nga harta e rrezikut rrugor.

Referencat

1. Breen, J. (1997) *Overview Of International Car Crash Performance Ratings*, Paper presented to International Symposium on Real World Crashes, CCIS, Loughborough, 1997
2. Broughton, J., Allsop, R.E., Lynam, D.A. and McMahon, C.M. (2000) *The Numerical Context for Setting National Casualty Reduction Targets*, Croëthorne, Transport Research Laboratory Ltd. TRL Report No. 382
3. Cameron, M., Narayan, S., Neëstead, S., Ernvall, T., Laine, V. and Langëieder. K. (2001) *Comparative Analysis Of Several Vehicle Safety Rating Systems*, ESV Paper Number 2001-S4-0-68
4. Castle, J., Lynam, D., Scoons, J., and Laëson, S..D. (2007) *EuroRAP Road Protection Score - UK trials Final report EuroRAP December 2007*
5. Commission of the European Communities (2000) *Priorities in EU road safety: progress report and ranking of actions*. COM(2000)125 final. Brussels
6. Consumers Association, *The Secondary Safety Rating System for Cars*. London (1993) IT, The European Secondary Safety Rating System for Cars. London: International Testing, 1994
7. Department of Transport (1995) *Choosing Safety*, 1996 edition, HMSO, London
8. Department of Transport (1991) *Cars: Make and Model: The risk of driver injury and car accident rates in Great Britain: 1991*, HMSO, London
9. ETSC (1995) *Consumer information on the crash performance of cars: The role of the EU*, European Transport Safety Council, Brussels
10. European Commission, DG Transport, <http://europa.eu.int/comm/transport/road/roadsafety/equipment/euroncap/i...>
11. Fails, A. and Minton, R. *Comparison of EuroNCAP assessments with injury causation in accidents*, TRL Ltd, Croëthorne, Berkshire Document number 319, 2001
12. Hackney, J.J. and Quarles, V. (1982) *NHTSA The Neë Car Assessment Program - status and effect*. National Highway Safety Administration
13. Hackney, J., Kahane, C., & Chan, R. National Highway Traffic Safety Administration, *Activities of the Neë Car Assessment Program in the United States*, 15th International Technical Conference on the Enhanced Safety of Vehicles, Melbourne, Australia, May 1996
14. Hägg, A., Kamrën, B.V., Koch, M., Lie, A., Malmstedt, C., Nygren, A., and Tingvall, C. (1992) *Folksam Car Model Safety Rating 1991-92*, Folksam Research, Stockholm, 1992
15. Highway Loss Data Institute (HLDI), *Insurance Institute for Highway Safety*, 1975
16. IT (1994) *The European Secondary Safety Rating System for Cars*. London: International Testing
17. Koornstra, M. et al. (2002) *SUNflower: a comparative study of the development of road safety in Sweden, the United Kingdom, and the Netherlands*. Leischendam, Dutch Institute for Road Safety Research, 2002
18. Larsson, P., Lie, A., Tingvall, C. (SRA), Krafft, M. & Kullgren, A. *Folksam Research, The crash safety of new car models - A comparative accident study of neë versus old car models*, ESV, 1996
19. Lie, A. and Tingvall, C. (2002) *How do Euro NCAP results correlate ëith real-life injury risks? A paired comparison study of car-to-car crashes*. *Traffic Injury Prevention*, 2002,3:288-291
20. Lynam, D., Hummel, T., Barker, J., and Laëson, S.D. *European Road Assessment Programme EuroRAP I (2004) TECHNICAL REPORT*, EuroRAP May 2004
21. Lynam, D., Castle, J., Scoons, J., Laëson, S.D., Hill, J. and Charman, S. (2007) *EuroRAP II Technical Report (2005-6) on behalf of the Foundation for Road Safety Research and EuroRAP AISBL*, EuroRAP II: AGREEMENT NUMBER - TREN-04-ST-S07.37010, March 2007
22. Newstead, S., Cameron, M. *Updated correlation of results from the Australian Neë Car Assessment programme ëith real crash data from 1987-1996*. MUARC, Report No 52, 1999.
23. Newstead, S., Cameron, M. & Watson, L. (2007) *Vehicle safety ratings estimated from police reported crash data: 2007 update Australian and Neë Zealand crashes during 1987-2005*, Monash University Accident
24. Tapio J., Pirtala, P. and Ernvall, T. (1995) *The accident involvement and injury risk rates of car models*. Oulu: University of Oulu, Road and Transport Laboratory
25. Zyra për Statistika dhe të dhëna nga Policia e Kosovës

Analiza teknike e infrastrukturës së mjeteve rrugore në Shqipëri



■ **MSc. Inxh. Arben PROGNI**
Departamenti i Mekanikës FIM,
Universiteti Politeknik i Tiranës



■ **MSc. Inxh. Enis MYFTIU**
Departamenti i Mekanikës FIM,
Universiteti Politeknik i Tiranës

Abstrakt

Siguria e mjeteve rrugore si element përbërës i sigurisë rrugore në përgjithësi, pavarësisht vendit që zë, duhet të konceptohet si mundësi potenciale për kufizimin e ndodhjes së aksidenteve rrugore duke u afruar më shumë drejt qasjes “Vizioni Zero”. Qëllimi kryesor i këtij artikulli është të sjellë në konsideratë rëndësinë e sigurisë së vetë mjeteve rrugore dhe ri-pozicionimin e saj në bashkësinë e faktorëve që ndikojnë në sigurinë e përgjithshme rrugore në Shqipëri. Metodologjia e përdorur lidhet me analizimin e të dhënave statistikore të gjendjes teknike të mjeteve në Shqipëri, trendi, situata e aksidenteve rrugore dhe krahasim i tyre me vendet e Bashkimit Europian.

Ky material tregon një pamje më të qartë të realitetit të gjendjes teknike të mjeteve rrugore në Shqipëri dhe shërben si një pikëpamje shtesë e palëve të interesuara në zhvillimin apo përmirësimin e sigurisë rrugore. Mjetet rrugore si “mekanizma gjithmonë në lëvizje” janë të destinuara të përfundojnë gjithmonë në servise, pasi lind nevoja e mirëmbajtjes së vazhduar të tyre në mënyrë që proceset transportuese të jenë sa më efikase dhe të sigurt. Duke marrë për bazë parimin që “siguria rrugore është përgjegjësi e përbashkët” ku rol kryesorë kanë edhe përdoruesit e mjeteve dhe ekspertët e riparimit të mjeteve, është vënë re që ky parim nuk zbatohet gjithmonë. Lidhur me këtë fakt, ekzistojnë forma detyruese të cilat kanë për qëllim ruajtjen e parametrevë minimal të kërkuar për lëvizjen e sigurt dhe eficientë të mjeteve për gjatë gjithë jetës së përdorimit të tyre. Format aktuale të përdorura për zbatimin e sigurisë së mjeteve rrugore janë një mjet i domosdoshëm por jo i mjaftueshëm për ruajtjen, në mënyrë të vazhdueshme të këtyre parametrevë.

AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Fjalëkyçe:

siguri rrugore, siguria e mjeteve rrugore, gjendja teknike, format e zbatimit.

1. Hyrje

Siguria rrugore është një shqetësim botëror ku çdo vit humbin jetën miliona njerëz në aksidentet automobilistike dhe përpjekjet për të reduktuar këto shifra alarmante kanë qenë të vazhdueshme ndër vite. Organizata Botërore e Shëndetësisë gjithashtu ka sjellë në vëmendje rëndësinë e sigurisë rrugore duke vlerësuar kështu që, dëmtimet për shkak të trafikut rrugor zënë vend në dhjetë kontribuuesit më të mëdhenj të peshës globale të sëmundjeve, me tendence në rritje, duke e konceptuar sigurinë rrugore si çështje të shëndetit publik dhe jo vetëm si problem të transportit. Studime të shumta janë kryer, me iniciativë të Komisionit Europian dhe Kombeve të Bashkuara për të evidentuar shkaqet e cenimit të sigurisë rrugore, për të vlerësuar faktorët apo kontribuuesit e ndodhjes së ngjarjeve rrugore, vendosjen e kornizave ligjore dhe forcimin e masave shtrënguese për zbatimin e sigurisë rrugore, me qëllimin konkret për të ulur me 50% ndodhjen e aksidenteve deri në vitin 2020. Gjithashtu edhe në Shqipëri, duke u mbështetur në udhëzimet dhe direktivat europiane, është zhvilluar Strategjia Kombëtare për Sigurinë Rrugore 2011-2020 e cila synon përmirësimin e ndjeshëm të sigurisë rrugore me objektivin e qartë, përgjysmimin e aksidenteve rrugore me pasojë vdekjen dhe plagosjen.

Faktorët kryesorë që ndikojnë në sigurinë rrugore janë: infrastruktura rrugore, përdoruesit e rrugës, përdoruesit e mjeteve dhe vetë mjetet rrugore. Për mjetet motorike dhe rimorkiot të cilat qarkullojnë në rrugët automobilistike në Shqipëri, si faktor potencial në ndodhjen e aksidenteve rrugore, është e nevojshme që të kryhet një analizë e gjendjes aktuale teknike të tyre, krahasimi me vendet e rajonit dhe roli i organeve ligjzbatuese dhe operatorëve të cilët ofrojnë kontrollin, mbikëqyrjen dhe shërbimin në funksion të kushteve teknike të këtyre mjeteve. Pra, një vlerësim gjithëpërfshirës i

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

sigurisë së mjeteve rrugore është i nevojshëm në mënyrë që të pasqyrohet në kohë reale dhe në vazhdimësi ndikimi i gjëndjes së mjeteve rrugore në sigurinë rrugore, për të mundësuar kështu evidentimin e problematikave kryesore dhe marrjen e masave sa më efektive në funksion të përmirësimit të sigurisë së mjeteve rrugore.

Avancimi me ritme të shpejta i teknologjive të reja në funksion të sigurisë në mjetet moderne ka sjellë uljen e mundësisë së shkaktit të gabimeve njerëzore dhe për pasojë uljen e mundësisë së ndodhjes së aksidenteve. Nga ana tjetër, meqenëse përdoruesit e mjeteve moderne janë të predispozuar të krijojnë varësi ndaj këtyre sistemeve shtesë të sigurisë, në rast difektimit të tyre këto mjete moderne do të gjenden në një situatë më të pafavorshme se mjetet tradicionale.

Në këtë situatë, organet ligjvënëse dhe ligjzbatuese kanë një rol shumë të rëndësishëm në përcaktimin e formave detyruese të zbatimit të sigurisë së mjeteve rrugore, si edhe përshtatjen e alternativave të ndryshme nga vendet e Bashkimit Europian nëpërmjet të cilave është arritur ndjeshëm përmirësimi i sigurisë së mjeteve rrugore.

2. Mjetet rrugore si element kontribuues në sigurinë rrugore

Situata aktuale e sigurisë rrugore në Shqipëri, pavarësisht përpjekjeve të vazhdueshme nga organet përgjegjëse të zbatimit të sigurisë rrugore, mbetet ende një shqetësim. Duke analizuar aksidentet rrugore në Shqipëri ndër vite, vihet re që ka një ulje të lehtë vitet e fundit por ende shume larg objektivit “përgjysmim në 2020 i aksidenteve rrugore krahasuar me vitin 2010” nëpërmjet planeve të veprimit siç është parashikuar në Strategjinë Kombëtare për Sigurinë Rrugore 2011-2020. Një pasqyrë e aksidenteve rrugore në Shqipëri dhe personave të aksidentuar gjithsej jepet në tabelën 1, tabelën 2 dhe diagramin 1.

Tabela 1. Aksidentet rrugore dhe personat e aksidentuar në Shqipëri për periudhën 1992-2009

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

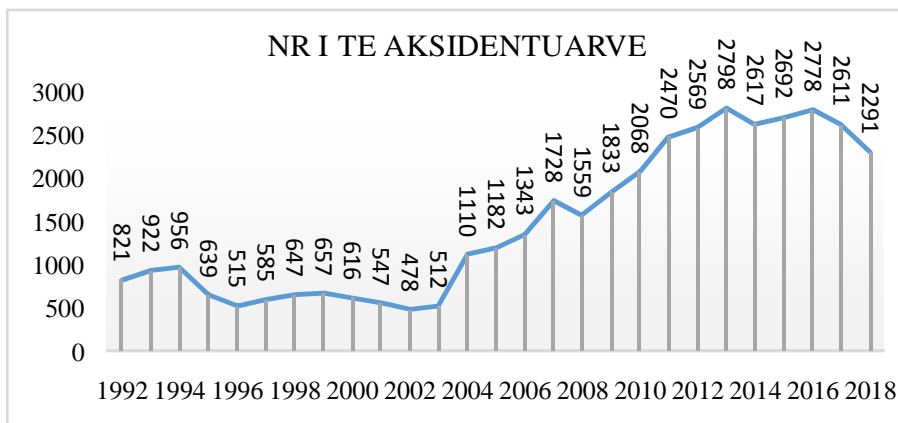
Burimi: Strategjia Kombëtare për Sigurinë Rrugore 2011-2020.

Tabela 2. Aksidentet ne rrjetin rrugor shqiptar për periudhën 2014-2018.

Përshkrimi	2014	2015	2016	2017	2018
Aksidente	1,914	1,992	2,032	1,978	1,718
Të aksidentuarit (vrrarë plagosur)	2,617	2,692	2,778	2,611	2,291
Nga të cilët: Të vdekur	264	270	269	222	213

Burimi: INSTAT

Diagrami 1. Numri i të aksidentuarve në Shqipëri për periudhën 1992-2018.



Burimi: INSTAT dhe Strategjia Kombëtare 2011-2020.

Sipas statistikave të aksidenteve rrugore vihet re që, numri i aksidenteve ka një rritje të konsiderueshme krahasuar me 10 vjet më përpara dhe diferencat janë 510 aksidente dhe 737 të aksidentuar më shumë në 2018 se në 2008 . Por në dy vitet e fundit (2017 & 2018) rezultojnë të jetë një trend zbritës në aksidentet e shkaktuara dhe në numrin e të aksidentuarve.

Në planet e veprimtimit të Strategjisë Kombëtare për Sigurinë Rrugore janë evidentuar gjithsej 15 sektorë veprimtarie, si më poshtë :

- rregullime ligjore
- rregulla trafiku
- kontroll policor
- ndëshkime
- transporti i të dëmtuarve
- projekte rrugore
- ndikime natyrale
- zhvillim urban
- edukim shkollor dhe fushata sensibilizimi
- punime rrugore
- teknologji mjtesh dhe mirëmbajtje
- kërkime zhvillimi
- mirëmbajtje
- testimet e mjeteve
- trajtim mjeksor.

Mjetet rrugore nga pikëpamja e teknologjisë, mirëmbajtjes dhe testimit të tyre renditet si një nga fushat në të cilën kërkohet vëmendje si faktor kontribuues në sigurinë rrugore. Bazuar në botimet e mëparshme si: Strategjia Kombëtare për Sigurinë Rrugore dhe të

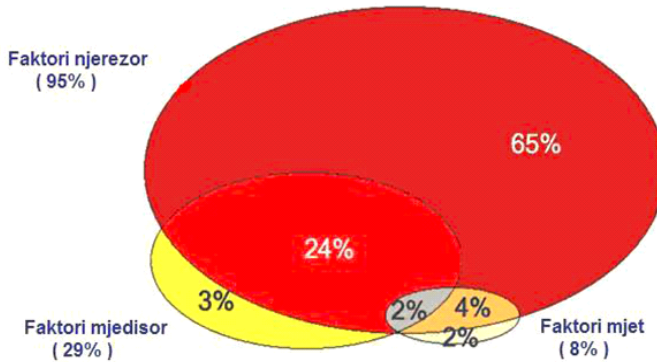
AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë shkencore ndërkombëtare:

« Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri »

dhëna të siguruara nga Drejtoria e Policisë së Shtetit në vitin 2015, është prezantuar një vlerësim i ndikimit që kanë mjetet me defekte në sigurinë rrugore. Faktori “mjet” zë rreth 8% të arsyes së shkakimit të aksidenteve krahasuar me të gjithë faktorët kryesorë që ndikojnë në cenimin e sigurisë rrugore. Në *figurën 1* jepet një vlerësim i peshës që zënë faktorët e aksidenteve.

Figura 1. Faktorët e Aksidenteve.



Burimi: Strategjia Kombëtare 2011-2020.

3. Roli i kontrollit teknik dhe serviseve në sigurinë e mjeteve rrugore

Gjatë të gjithë jetëgjatësisë së përdorimit të një mjeti rrugor, duhet që të ruhen kushtet minimale të nevojshme të sigurisë dhe mbrojtjes së mjedisit. Siguria e mjeteve rrugore aktualisht është e kontrolluar nëpërmjet inspektimit teknik periodik të detyrueshëm të mjeteve me motor dhe rimorkiove, kontroll i cili kryhet në mënyrë periodike çdo vit me qëllim kontrollin e plotësisimit të kërkesave të kushteve teknike të mjeteve për lëvizje të sigurt në rrugët automobilistike dhe kushtet e ndotjes së mjedisit. Paralelisht me kontrollin teknik operojnë edhe njësitë e serviseve dhe riparimit të mjeteve, ku roli i tyre është thelbësor në arritjen e sigurisë së nevojshme dhe rikthimin e mjeteve të sigurta në qarkullim. Ky ndërveprim apo kjo skeme kontroll-riparim-rikontroll-certifikim kontribuon në mënyrë të vazhduar por jo plotësisht në ruajtjen e standardeve të sigurisë rrugore, pasi pronarët e mjeteve rrugore kanë përgjegjësinë që të kujdesen për kushtet e mjeteve të tyre në cdo kohë gjatë përdorimit në rrugët automobilistike. Kështu që, roli i vetë përdoruesve të mjeteve dhe ekspertëve të serviseve është shumë më i gjerë se sa roli i kontrollit teknik periodik.

Në Shqipëri, pronarët apo drejtuesit e mjeteve kanë tendencën të neglizhojnë mirëmbajtjen e vazhdueshme të mjeteve të tyre, duke u paraqitur në pikat e serviseve të automjeteve vetëm në rastet e anomalive të konsiderueshme deri në atë fazë sa që shkalla e defekteve të jetë rritur aq shumë sa të pikasen nga vetë drejtuesit e mjeteve. Gjithashtu shumë drejtues mjetesh të tjerë përgjatë të gjithë vitit të përdorimit të mjetit

në qarkullim nuk bëjnë asnjë ndërhyrje veçse paraqiten në qendrat e kontrollit teknik periodik në datën e caktuar, meqenëse ekziston si formë detyruese nga frika e penalizimit prej organeve ligjzbatuese të sigurisë rrugore. Përveç kësaj është vënë re që, edhe pse mjeteve i janë konstatuar defekte të rënda nga kontrolli teknik, ka vonesa në paraqitjen e mjeteve për rikontrollimin e pjesëve të defektuara për t'u siguruar nëse janë riparuar si duhet ose jo. Vonesat janë të shoqëruara edhe me kilometra të përshkuara në shkallë të konsiderueshme. Raste të tilla, tregojnë një shembull konkret të cenimit të sigurisë rrugore prej kushteve teknike të mjeteve, gjë e cila është pasojë e mungesës së përgjegjshmërisë së drejtuesve të mjeteve. Kjo situatë është evidentuar edhe nga policia rrugore e cila në mënyrë të vazhduar merr masa ndaj shmangies së procedurave të kontrollit teknik periodik deri në bllokimin e lejeve të qarkullimit si kusht për pajisjen e pronarëve të mjeteve me certifikatë të kontrollit teknik.

Cilësia e riparimeve të defekteve që i kryhen mjeteve rrugore nëpër pikat e serviseve, duhet të merret në konsideratë kur diskutohet për sigurinë e mjeteve rrugore, pasi në jo pak raste gjatë rikontrolleve të defekteve të mjeteve të cilave iu është kryer shërbim nga servisi përkatës rezulton se është kryer ndërhyrje në pjesët dhe sistemet përkatëse por riparimi nuk ka dhënë rezultat. Konkretisht rastet më të përsëritura janë ndërhyrjet për riparimin e sistemit të frenimit dhe sistemeve të kontrollit të emetimit të gazrave nëpër automjete, riparime të cilat nuk kanë dhënë rezultat në funksionimin siç duhet të këtyre sistemeve, pra mjetet nuk arrijnë të marrin certifikatën e përputhshmërisë teknike me standardet e vendosura.

4. Analiza teknike të infrastrukturës së mjeteve rrugore në Shqipëri dhe kushtet teknike të tyre

Në Shqipëri çdo vit testohen mesatarisht 400 000 mjete/vit dhe tendenca e rritjes së numrit të mjeteve është gjithmonë në rritje me një ritëm prej 3.5%, bazuar në të dhënat e publikuara të koncesionarit të kontrollit teknik të mjeteve me motor dhe rimorkiove që operon në Shqipëri. Kjo statistike pasqyrohet në tabelën nr. 1 dhe diagramin nr. 1 në të cilën jepet numri i mjeteve të testuar në Shqipëri për periudhën 2013-2018.

Tabela 1. Numri i mjeteve të testuar në kontrollin teknik periodik në Shqipëri 2013-2018.

Periudha	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Nr i mjeteve të testuara	333208	363221	391588	417800	440587	473554
Rritja mesatare/Vit [%]	3.5%					

Burimi: SGS Automotive Albania

Kontrolli teknik në Shqipëri kryhet një herë në vit për të gjithë mjetet rrugore të regjistruara në Republikën e Shqipërisë duke përjashtuar vetëm mjetet e transportit publik, taksitë, autoskollat, ambulancat dhe mjetet që përdoren në transportin e lëndëve të rrezikshme për të cilat kontrolli duhet të kryhet çdo 6-muaj. Gjatë kontrollit teknik verifikohen pjesa më e rëndësishme e detaleve dhe sistemeve të mjeteve motorike dhe rimorkiove ku përmendim funksionimin e sistemit të frenimit, sistemit të sospensioneve, sistemit të drejtimit, trupin e mjetit rrugorë, sinjalistikën, sistemeve të kontrollit të emetimit të gazrave, gomat/rrrotat, rripat e sigurimit etj. Llojet e defekteve dhe mënyrat e kontrollit të pajisjeve dhe sistemeve janë të përcaktuara nga Manuali i Kontrollit

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Teknik të mjeteve bazuar në Kodin Rrugor dhe Direktivat e Bashkimit Europian.

Vlen të përmendet se çdo vit, në terma të përgjithshëm "1 në 3 mjete" që testohen rezultojn me defekte të mëdha të cilat kanë nevojë për riparim dhe rikontroll të riparimit. Vihet re që kjo situatë është e vazhdueshme dhe pavarësisht monitorimit vit pas viti nuk ka tendencë për tu ulur për shkaqe të ndryshme që lidhen me mirëmbajtjen, përdorimin e mjeteve në infrastrukturën rrugore dhe kornizat ligjore ekzistuese në Shqipëri.

Mjetet rrugore janë të ekspozuara ndaj një shumëllojshmërie defektesh gjatë proceseve të tyre rrugore-transportuese. Shkaqet kryesore janë konsumi i detaleve gjithmonë në lëvizje si edhe moskondicionimi paraprak i sistemeve dhe pajisjeve të mjeteve përpara përdorimit të tyre, gjithashtu përmenden edhe shkaqe të jashtme si, përdorimi në kushte rrugore dhe ambientale jo të favorshme, përdorimi në regjime me vlera të rritura sforcimesh dhe ngarkesash.

Referuar qendrave të kontrollit teknik të mjeteve, vlerësimi i defekteve kryhet nëpërmjet eksperiencës së kontrollorëve si edhe pajisjeve përkatëse të matjes (ku dy më kryesoret janë performanca e frenimit dhe niveli i emetimeve të gazrave).

Për sa i përket defekteve vizuale, në tabelën 2 paraqitet shpeshësia e ngjarjes së defekteve vizuale kryesore për mjetet e testuar gjatë një viti në një qendër kontrolli.

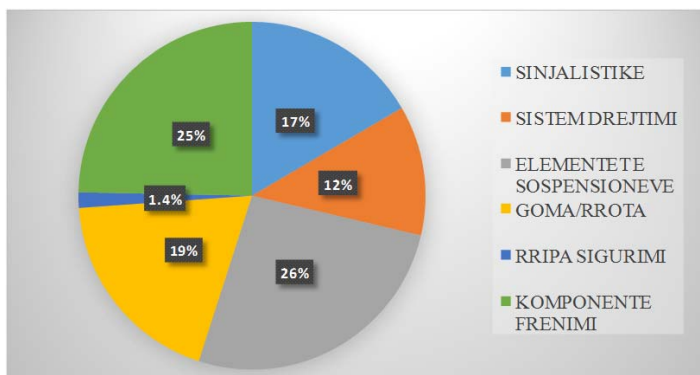
Tabela 2. Defekte vizuale - viti 2018

SINJALISTIKE	SISTEM DREJTIMI	ELEMENTET E SOSPENSIONEVE	GOMA/RROTA	RRIPA SIGURIMI	KOMPONENTE FRENIMI
7%	5%	11%	8%	0.6%	10.5%
43% TE DIFEKTEVE NE TOTAL					

Burimi: SGS Automotive Albania

Ndërsa pesha e këtyre defekteve vizuale relativisht njëri-tjetrit jepet në diagramin 2.

Diagrami 2. Përqindja relative e defekteve kryesore vizuale - Viti 2018

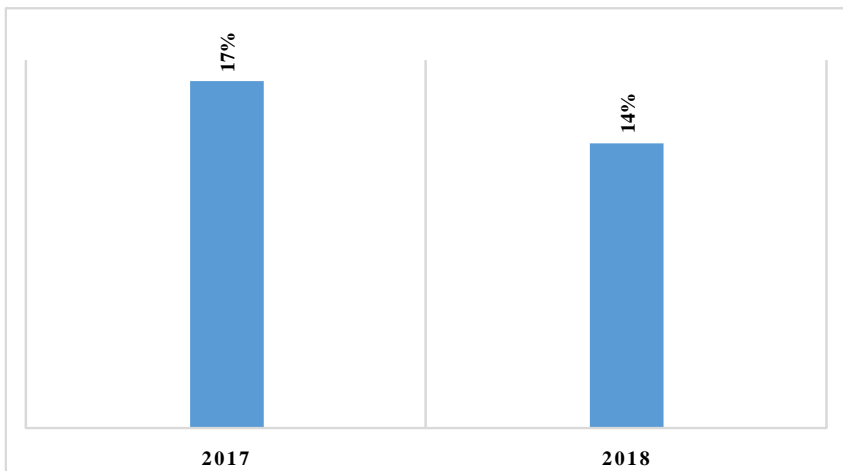


Burimi: SGS Automotive Albania.

Siguria e mjeteve rrugore përfshin në vetvete edhe konceptin e mbrojtjes së mjedisit, pra një siguri e rritur nënkupton edhe një mjedis më të mbrojtur. Mjetet motorike që qarkullojnë në Shqipëri shfaqin një nivel ndotje të konsiderueshme. Mbi 15% të së

gjithë mjeteve që testohen rezultojnë të jenë mbi normat e lejuara të vendosura sipas Manualit të Kontrollit Teknik i cili është në përputhje me Direktivat Europiane. Në vitin 2018 vihet re një përmirësim prej 3% në emetimin e gazrave nga mjetet motorike që operojnë në Shqipëri. Në diagramin 3 paraqitet një krahasim i dy viteve të fundit për nga përqindja e mjeteve të evidentuara me nivele të emetimit të gazrave jashtë normave të caktuara.

Diagrami 3. Përqindja e mjeteve me nivele të emetimeve jashtë normave për 2017 & 2018.



Burimi: SGS Automotive Albania

Kjo ulje mund të arsyetohet si pasojë e ndërgjegjësimit të pronarëve/drejtimesve të mjeteve, për rëndësinë e sistemeve të trajtimit të gazrave shkarkues të mjeteve të tyre dhe marrja e masave apo ndërhyrjeve për riparimin e tyre, në rast konstatimi me probleme. Në udhëzimin nr. 1 të datës 4.3.2015 për arsytet për dështimin e kontrollit të sistemeve të shkarkimit të gazrave në mjetet rrugore është kryer njëri-vlerësim i rëndësisë së nivelit të emetimeve duke e konsideruar tejkalimin e normave si arsye dështimi e cila kërkon rikontrollin e tyre brenda një afati të përcaktuar. Përpara udhëzimit në fjalë dështimet e këtij sistemi konsideroheshin si këshilluese dhe pronarët e mjeteve nuk ishin të detyruar të kryenin riparimet përkatëse. Kështu që, në këtë situatë të re edhe pronarët e rinj të mjeteve shfaqin një interes më të madh në gjendjen teknike të sistemit të shkarkimit dhe trajtimit të gazrave të mjeteve të tyre gjatë apo pas blerjes.

Arsye tjetër është edhe vendosja e kushteve shtrënguese ndaj prodhuesve të automjeteve apo sistemeve të trajtimit të emetimeve duke shtuar këtu edhe avancimin e teknologjive të reja në këto sisteme. Shumëllojshmëria e defekteve dhe kombinimi i tyre nëpër mjete dhe varësia nga variabëliti si viti i prodhimit, kilometrat e përshkuar, kushtet e përdorimit kërkon një bazë të dhënash shumë të gjerë në të cilën duhet të kontribuojnë të gjithë palët që operojnë në fushat ku përfshihen mjetet rrugore.

Një pasqyre sinjifikative për nivelin e defekteve “të mëdha” jepet në tabelën 3 në të cilën tregohet sasia e defekteve të grupuara në disa kategori kryesore të evidentuara në një qendër të kontrollit teknik gjatë një dite.

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

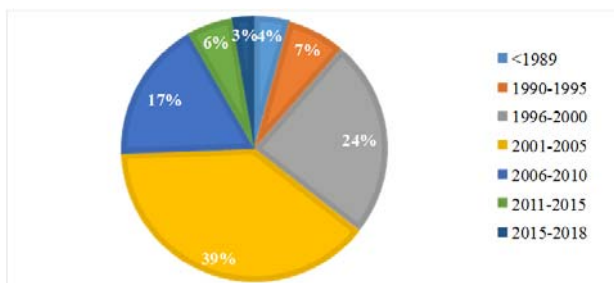
Tabela 3. Numri i defekteve të gjetura gjatë një dite rastësore në një qendër kontrolli.

LLOJI DIFEKTIT	SASIA E DIFEKTEVE	Defekte Total	%	Mjete Total	%
SISTEM FRENIMI	26	167	16%	106	25%
EMETIME TE GAZRAVE	28		17%		26%
SINJALISTIKE	30		18%		28%
SOSPENSIONE	26		16%		25%
SISTEM DREJTIMI	10		6%		9%
KOMPONENT FRENIMI	11		7%		10%
TRUPI I MJETIT RRUGOR	2		1%		2%
WINDSCREEN	10		6%		9%
RRIPA SIGURIMI	2		1%		2%
PASOYRA	6		4%		6%
GOMA/ROTA	16		10%		15%

Burimi: SGS Automotive Albania

Në Shqipëri rezultojnë të jenë testuar rreth 470 000 mjete për vitin 2018. Nëse analizojmë këtë grup mjeteve nga pikëpamja e viteve të prodhimit të tyre, kjo e paraqitur në diagramin 4, është e mundur që të kryhet një vlerësim i gjendjes së mjeteve nga këndvështrimi i vjetërsisë.

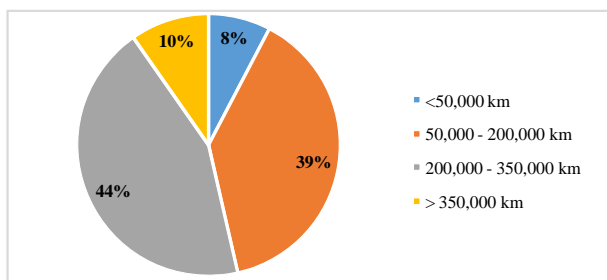
Diagrami 4. Grupim i numrit të mjeteve sipas viteve të prodhimit.



Burimi: SGS Automotive Albania.

Një këndvështrim tjetër i kushteve aktuale të përdorimit të mjeteve motorike që qarkullojnë në Shqipëri është edhe distanca e përshkuar nga këto automjete duke marrë si burim shënimet e kilometrave në odometra. Një grupim sipas katër fashave është dhënë në diagramin e mëposhtëm nga të dhënat e mesatarizuara duke marrë për bazë mjetet e paraqitura për kontroll teknik në 6-mujorin e parë të vitit 2018.

Diagrami 5. Grupim i numrit të mjeteve sipas kilometrave të përshkuara.



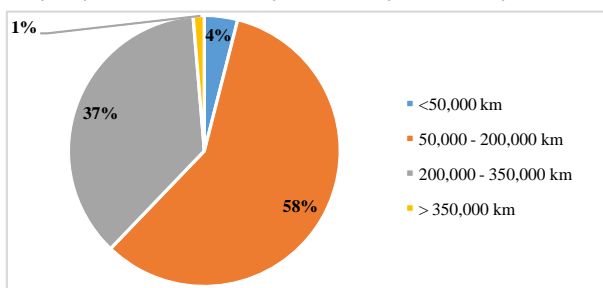
Burimi: SGS Automotive Albania.

Analiza teknike e mjeteve plotësohet edhe më shumë duke marrë në konsideratë edhe të dhënat e serviseve që operojnë në shërbimin e mirëmbajtjes dhe riparimit të mjeteve. Nëpërmjet analizimit të aktivitetit të serviseve mund të kuptojmë nivelin e gjendjes teknike të mjeteve përpara kryerjes së shërbimeve dhe njëkohësisht mund të vlerësohet që shkalla e kontributit në rritjen e sigurisë së mjeteve rrugore.

Cilësia e serviseve në Shqipëri kohët e fundit ka pësuar një rritje pasi janë marrë masa nga institucionet përkatëse për formalizimin e tregut të tyre duke bërë ndërhyrje në sistemin e licencimit të serviseve. Kjo metodë certifikimi përfshin ambientet e serviseve, pajisjet e tyre, përgjegjësinë e garancisë së riparimeve si edhe kualifikimin e duhur të stafit. Çdo servis i autoriparimit të mjeteve duhet të ketë një përgjegjës teknik i cili gjithashtu i nënshtrohet një procesi trajnimi dhe certifikimi nëpërmjet dëshmisë së aftësisë profesionale që lëshohet nga organet kompetente.

Në këtë analizë janë marrë për bazë të dhëna nga një servis i rastësishëm me seli në qytetin e Tiranës, i cili operon në mirëmbajtjen dhe riparimin e defekteve të mjeteve rrugore. Të dhënat i referohen periudhës shkurt 2018 deri në prill 2019. Fillimisht është paraqitur niveli i kilometrave të përshkuara nga automjetet që janë paraqitur pranë këtij servisi. Numri i mjeteve në të cilat janë kryer ndërhyrje përgjatë kësaj periudhe është rreth 1000 mjete. Grupi i numrit të mjeteve në varësi të kilometrave për rastin në fjalë jepet në diagramin 6, si më poshtë:

Diagrama 6. Grupi sipas kilometrave të përshkuara për 1000 mjete.



Burimi: Autoservis One Stop Shpk

Gjatë të gjithë kësaj periudhe (rreth 14 muaj) është kryer shërbim mirëmbajtje dhe riparimi për rreth 1000 mjete. Pasqyra e defekteve të riparuarra e grupuar për nga sistemet kryesore jepet në tabelën 4. Në tabelë jepet edhe shpeshësia e defekteve e dhënë në përqindje. Normalisht peshën më të madhe të veprimeve në një servis e zënë shërbimet periodike të mirëmbajtjes së motorit dhe transmisionit.

Tabela 4. Sasia dhe lloji i defekteve për 1000 mjete të riparuarra gjatë 14 muajve në

SISTEMI QË I PËRKET DEFEKTIT	NR. I RIPARIMEVE	RIPARIME TOTAL	%
SISTEMI I MOTORIT- SHKARKOS+TRANSMISION+ NDËRRIM VAJII dhe FILTRA	1214	2645	45.9%
SOSPENSIONE	621		23.5%
KOMPONENTËT E FRENAVE	324		12.2%
SISTEM DREJTIMI	182		6.9%
ELECTRIK	100		3.8%
SINJALISTIKA	89		3.4%
STRUKTURË SEKONDARE	56		2.1%
INTERIOR	24		0.9%

**Burimi:
Autoservis
One Stop Shpk**

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri »

Të dhënat e mësipërme bazohen në aktivitetet e kufizuara të servisit në fjalë si dhe ato mund të variojnë nëse merren në analizë të dhëna nga servise të cilat janë të specializuara për formate të tjera kontrolli. Referuar sa më sipër, mund të shprehemi se 46% të ndërhyrjeve i referohen shërbimeve të sistemit të motorit, shkarkos dhe transmisionit gjë e cila ndikon në performancën e lëvizjes së automjetit si dhe në trajtimin e gazrave të shkarkos. Përveç kësaj vërehet nivel i lartë i riparimeve të komponentëve të sistemit të frenimit, sospensioneve dhe sistemit të drejtimit duke kuptuar që automjetet në Shqipëri janë dukshëm të ekspozuar ndaj këtyre defekteve.

Nga pikëpamja e distancës së përshkuar dhe vjetërsisë së mjeteve të marra në konsideratë vihet re që:

- Mjete të cilat kanë përshkuar mbi 200 000 km të cilat janë pjesë e trafikut rrugor në Shqipëri, përbëjnë rreth 50% të së gjithë mjeteve të marra në studim.

- Mjete të cilat janë të grupmoshës 15-20 vjeçare, përbëjnë rreth 40% të së gjithë mjeteve të marra në studim.

Raporti i sasisë së defekteve të riparuar me numrin e mjeteve të defektuara mund të shërbejë, në njërin anë si tregues i gjendjes së mjeteve që qarkullojnë në infrastrukturën rrugore në Shqipëri, por në anën tjetër edhe si shkallë e rritjes së sigurisë së mjeteve rrugore. Çdo konstatim defekti dhe çdo riparim i kryer kontribuon në rritjen e sigurisë së mjeteve rrugore duke përmirësuar kështu sigurinë rrugore në përgjithësi. Rezultati i kësaj rritje padyshim reflektohet në uljen e numrit të aksidenteve rrugore. Vlen të theksohet se çdo muaj evidentohen vonesa në paraqitjen për kryerjen e kontrollit teknik të detyrueshëm nga ana e pronarëve të mjeteve. Bazuar në të dhënat e koncesionarit SGS Automotive Albania këto vonesa përbëjnë mesatarisht 20% të së gjithë numrit të mjeteve të cilëve ju skadon afati i certifikatës së kontrollit teknik në muajin respektiv. Shkak kryesor për këtë fenomen, i cili duhet të merret në konsideratë, është mungesa e ndërgjegjësimit të pronarëve të mjeteve për rëndësinë e kryerjes së kontrollit teknik në kohë. Forma informuese, monitoruese dhe detyruese shtesë janë të nevojshme për uljen e këtyre vonesave.

Autoveturat të cilat hyjnë në trafikun rrugor në Shqipëri, shpeshherë është vënë re që, janë lehtësisht të ekspozuara nga rreziku i manipulimit të kilometrave. Kjo, për qëllime tregtare, pasi numri i kilometrave të përshkuara nga mjetet është i lidhur drejtpërdrejtë me vlerën e tyre. Ndërhyrjet që kryhen në odometrin e automjeteve për çdo qëllim duhet të kalohen në një proces verifikimi/aprovimi si edhe në çdo rast tjetër të merren seriozisht nga organet ligjzbatuese.

Për shembull, një vend European si Belgjika me datë 11.6.2014 ka parashikuar me ligj:

- mashtrimi me kilometrat konsiderohet si krim serioz (mbi 1-vit burg)

- krijimin e një databaze qendrore që përbën leximet e të gjithë odometrave i të gjithë mjeteve të regjistruara në Belgjike (*Car-Pass*).

AKADEMIA
E SIGURISË

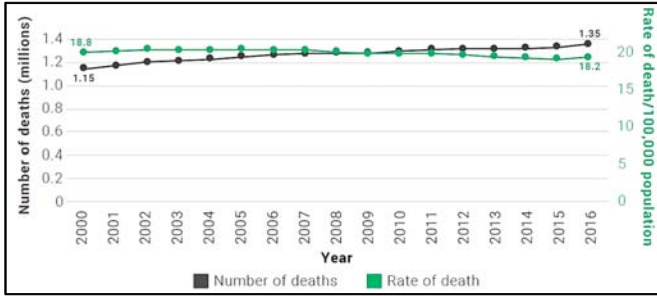
Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

5. Siguria e mjeteve rrugore në vendet e BE-së

Bazuar në raportin e fundit të statusit global për sigurinë rrugore, i prezantuar nga Organizata Botërore e Shëndetësisë, është evidentuar se në vitin 2016 numri i vdekjeve nga aksidentet rrugore ka arritur në 1.36 milion vdekje. Pra në rrugët botërore sipas statistikave vjetore çdo 24 sekonda vdes një person si shkak i aksidenteve rrugore.

Diagrami 1. Numri dhe shkalla e vdekjeve nga aksidentet rrugore për 100 000 banorë në periudhën 2000–2016.



Burimi: WHO Global Status Report on Road Safety 2018.

Sipas vlerësimit të WHO, në Shqipëri shkalla e vdekjeve për 100 000 banor është 13.6 dhe krahasuar me 50 vende të rajonit renditemi në vendin e 10 me më shumë vdekje, ku në vend të fundit është Norvegjia dhe Zvicra me 2.7 vdekje / 100,000 banorë dhe në vend të parë është Taxhikistani me 18.1 vdekje / 100 000 banorë.

Periudha 2011 – 2020 është cilësuar nga Asambleja e Kombeve të Bashkuara si dekada e veprimit për sigurinë rrugore, me qëllimin: “stabilizimi dhe reduktimi i fataliteve nga aksidentet rrugore nëpër botë duke rritur veprimtaritë e zhvilluara në nivel kombëtar, rajonal dhe global” (Asambleja e Përgjithshme e Kombeve të Bashkuara, 2010). Një ndërmarrje e tillë është kryer edhe në Shqipëri me anë të Strategjisë Kombëtare për Sigurinë Rrugore në të cilën janë vendosur objektiva dhe plane veprimi për këtë 10vjeçar.

Korniza ligjore e sigurisë rrugore për vendet e Bashkimit Europian jepet në Direktivën 2008/96/EC, e cila përcakton procedurat dhe standardet e menaxhimit të sigurisë rrugore.

Siguria e mjeteve rrugore në vendet e BE-së është e kontrolluar nëpërmjet dy formave kontrolli:

- kontrolli teknik periodik,
- kontrolli në rrugë i mjeteve tregtare.

Korniza ligjore për të dy këto forma kontrolli jepet në dy Direktivat e mëposhtme, respektivisht:

- 2014/45/EU (rishikim i 2009/40/EC) “on periodic roadworthiness tests for motor vehicles and their trailers”.
- 2014/47/EU (rishikim i 2000/30/EC) “on technical roadside inspection of the roadworthiness of commercial vehicles”.

Në Shqipëri aktualisht aplikohet vetëm forma e parë e kontrollit, pra kryhen kontrolle teknike periodike të detyrueshme një herë në vit për pjesën më të madhe të mjeteve rrugore dhe një herë në 6 muaj për një grup të veçantë mjeteve si p.sh. mjetet e transportit publik. Mënyra e kontrollit dhe madhësia e defekteve është e përcaktuar nëpërmjet Manualit të Kontrollit Teknik i cili është në zbatim të plotë të Ligjit nr. 8387 i datës 22.07.98 i ndryshuar, Rregullores së zbatimit të kodit rrugor në Republikën e Shqipërisë i miratuar me VKM nr. 153 datë 7.4.2000 i ndryshuar dhe Direktivës Europiane 2009/40/EC e datës 6.5.2009.

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Theksohet që Direktiva 2009/40/EC është azhurnuar me disa ndryshime në mënyrën e kontrollit teknik të mjeteve rrugore me motor dhe rimorkiove. Në veçanti përmendet kontrolli elektronik i funksionalitetit të disa komponentëve që lidhen direkt me sigurinë e mjeteve si p.sh. ABS, SRS, AIRBAG, EPS etj.

Studime dhe projekte të shumta janë kryer lidhur me sigurinë e mjeteve rrugore nga instucione dhe organizata të ndryshme Europiane dhe më gjërëmë mbështetjen e Komisionit Europian, Komisionit Ekonomik të Kombeve të Bashkuara për Europën, etj.

Disa prej këtyre studimeve janë të listuara, si më poshtë:

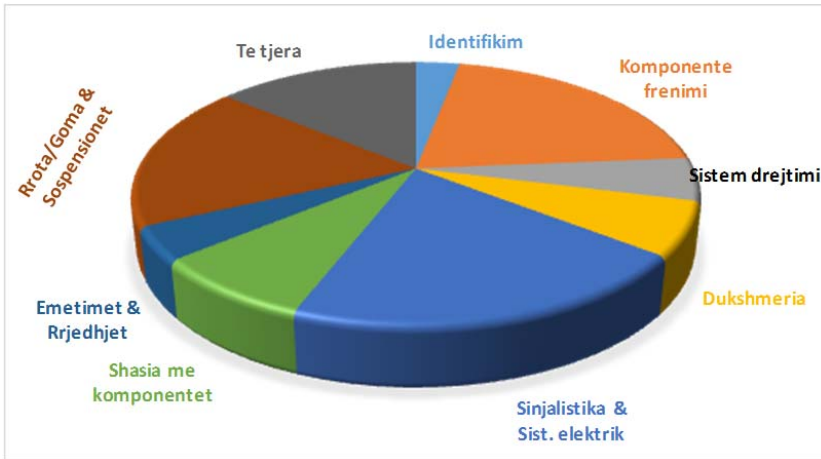
- Global Status Report on Road Safety, 2018. (WHO)
- Road Safety Audit and Road Safety Inspection on the TEM network, 2018. (UNECE)
- AUTOFORE - Study on the Future Options for Roadworthiness Enforcement in the European Union, 2009. (CITA)
- IDELSY - Initiative for Diagnosis of Electronic Systems in Motor Vehicles for PTI, 2005. (EU COMMISSION)
- SET – Sustainable Emissions Test, 2015. (CITA)
- ECSS - Study on a new performance test for electronic safety components at roadworthiness tests, 2014. (CITA)
- TEDDIE - A new roadworthiness emission test for diesel vehicles involving NO, NO2 and PM measurements, 2011. (CITA)
- ROAD SAFETY REPORT 2015; Strategies for preventing accidents on European roads. (DEKRA)
- 12th Road Safety Performance Index Report, 2018. (ETSC)
- Roadworthiness testing contribution to vehicle safety and environment. (ISVA & AECA-ITV).

Situata e kontrollit të rastësishëm teknik në rrugë për mjetet tregtare që qarkullojnë në rrugët e vendeve të Bashkimit Europian për periudhën 2013-2014, paraqitet në tabelën 1 dhe diagramin 2. Te dhënat i referohen Raportit të Komisionit Europian për Parlamentin dhe Këshillin Europian për aplikimin e Direktivës 2000/30/EC .

Tabela 1. Raporti i EC për periudhën 2013-2014 për "Roadside inspection"

KATEGORIA E DEFEKTEVE	SHUMA E DEFEKTEVE PER TE GJITHE VENDET ANETARE TE BE
Identifikimi	17630
%	3%
Komponente frenimi	119845
%	21%
Sistem drejtimi	30393
%	5%
Dukshmeria	38283
%	7%
Dritat& Sist. elektrik	118166
%	20%
Shasia me komponentet	46895
%	8%
Emetimet & Rrjedhjet	23761
%	4%
Rrota/Goma & Sospensionet	103833
%	18%
Te tjera	79631
%	14%
Totali	578437

Diagrami 2. Raporti i EC për periudhën 2013-2014 për "Roadside inspection"



Burimi: Komisioni Europian.

6. Përfundime dhe rekomandime

Analiza e mësipërme e infrastrukturës së mjeteve rrugore paraqet një vlerësim të gjendjes aktuale të mjeteve rrugore me motor dhe rimorkiove. Nëpërmjet këtij vlerësimi është e mundur të evidentohen problematikat kryesore që pengojnë arritjen apo ruajtjen e sigurisë së mjeteve rrugore.

Sipas kësaj analize, mund të shprehemi se:

- Defektet kryesore në mjete i përkasin elementëve të sospensioneve, komponentëve të frenimit, emetimeve të gazrave, sistemit të dritave dhe sinjaleve dhe gomave.

- Defektet kryesore, të evidentuara në kontrollet e rastësishme teknike në rrugë në vendet e BE-së, janë pjesë e sistemeve të sospensioneve, rrotave dhe gomave, komponentëve të frenimit dhe sistemi i dritave dhe sinjaleve.

- Mjetet rrugore me vjetërsi 13-23 vjeçare përbëjnë rreth 65% të së gjithë mjeteve që paraqiten për kontroll teknik. Ndërsa vetëm 13% janë mjete "relativisht të reja" me vjetërsi deri në 12 vjet.

- Mjetet rrugore që kanë përshkuar mbi 200 000 km përbëjnë afërsisht 50% të trafikut rrugor të mjeteve në Shqipëri.

- Treguesi i aksidenteve rrugore për Shqipërinë është 13.6 vdekje/100 000 banorë. Vendi i 10-të me treguesin më të lartë nga 50 vendet e rajonit.

- Vonesat në paraqitjen për kontrollin teknik të detyrueshëm pas skadimit të afatit të vlefshmërisë së certifikatës së përputhshmërisë teknike të mjeteve rrugore janë në masën 20% e mjeteve/muaj.

- Rishikimi i masave për manipulimin e odometrave të automjeteve.

Në këtë situatë, dukshëm vihet re rëndësia dhe roli që kanë format e kontrollit dhe shërbimit të mjeteve rrugore në sigurinë rrugore. Për më tepër, nevojitet të aplikohen forma kontrolli të tjera në mënyrë që siguria e mjeteve të jetë e monitoruar në çdo kohë

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

dhe jo vetëm në periudhat periodike 1-vjeçare, 6-mujore apo sipas dëshirës së pronarëve të mjeteve.

Strategjitë e mundshme për forcimin e sigurisë së mjeteve rrugore, sugjerohet që të marrin në konsideratë:

- aplikimin e kontrollit të rastësishëm teknik në rrugë për një grup mjeteve të caktuara duke marrë shkas nga efektiviteti i kësaj forme në vendet e BE-së;

- aplikimin e procedurave shtesë të kontrollit të sistemeve elektronike të mjeteve rrugore;

- krijimin e një baze të dhënash gjithëpërfshirëse të dedikuar për sigurinë e mjeteve rrugore, me pjesëmarrjen e të gjithë palëve që zhvillojnë veprimtarinë në këtë fushë;

- forcimin e rolit të organeve ligjzbatuese për sigurinë rrugore.

Bibliografi

1. INSTAT 2018, të dhëna mbi aksidentet rrugore në Shqipëri.
2. Strategjia Kombëtare për Sigurinë Rrugore.
3. SGS Automotive Albania, të dhëna mbi mjetet e testuar.
4. Autoservis One Stop, të dhëna mbi mjetet e riparuar 2018.
5. Global Status Report on Road Safety, 2018. (WHO)
6. Road Safety Audit and Road Safety Inspection on the TEMnetwork, 2018. (UNECE)
7. Autofore - Study on the Future Options for Roadworthiness Enforcement in the European Union , 2009. (CITA)
8. IDELSY - Initiative for Diagnosis of Electronic Systems in Motor Vehicles for PTI, 2005. (EU COMMISSION)
9. SET - Sustainable Emissions Test, 2015. (CITA)
10. ECSS - Study on a new performance test for electronic safety components at roadworthiness tests, 2014. (CITA)
11. TEDDIE - A new roadworthiness emission test for diesel vehicles involving NO, NO2 and PM measurements, 2011. (CITA)
12. Road Safety Report 2015 ; Strategies for preventing accidents on European roads. (DEKRA)
13. 12th Road Safety Performance Index Report, 2018. (ETSC)
14. Roadworthiness testing contribution to vehicle safety and environment. (ISVA & AECA-ITV).
15. DG-MOVE, Vehicle Information Platform - Final Report 2014. (EU)

Modeli inxhinierik për llogaritjen e flukseve të trafikut dhe krahasimi i kapaciteteve të rrugëve me këto flukse, për një qarkullim më të lehtë dhe më të sigurt



■ **Dr. Pëllumb CACAJ**
Fakulteti i Mekanikës
Universiteti Politeknik i Tiranës



■ **Prof. Asc. Odhise KOÇA**
Fakulteti i Mekanikës
Universiteti Politeknik i Tiranës

Abstrakt

Zhvillimet e vullshme të transportit në vendin tonë në vitet e fundit dhe pritshmëria në vitet e ardhshme nxjerrin si detyrë një planifikim sa më të mirë të flukseve të trafikut për vitet që vijnë. Një planifikim i mirë i këtyre flukseve do të thotë një vlerësim më i mirë i kapaciteteve rrugore, një organizim më i mirë i flukseve të trafikut duke e shpërndarë në mënyrë më të drejtë në një rrjet rrugor, një planifikim më i mirë i investimeve në infrastrukturë duke ju dhënë prioritet rrugëve me flukse më të mëdha në rritjen e kapaciteteve duke i zgjeruar apo duke ndryshuar karakteristikat e rrugës. Aktualisht shumica e rrugëve që po ndërtohen nuk kanë si element të tyre studimin inxhinierik për të parashikuar se si këto flukse do të ndryshojnë në vitet e ardhshme. Kjo sjell që rrugët në shumicën e rasteve nuk arrijnë të përballojnë flukset e trafikut duke qenë shumë të pasigurta për qarkullimin dhe duke u kthyer në disa raste edhe në burim aksidentesh. Më poshtë do të japim një përshkrim të metodikës inxhinierike të llogaritjes së flukseve të trafikut mbi një rrjet rrugor urban dhe të mënyrës së planifikimit të flukseve të trafikut për një periudhë të mëvonshme referuese si dhe mënyrës së vlerësimit të kapaciteteve të rrugëve nëpërmjet nivelit të shërbimit.

Fjalëkyçe:

transport, fluks, planifikim, nivel shërbimi.

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

1. Hyrje

Krahas rritjes shumë të madhe të numrit dhe të llojshmërisë së mjeteve rrugore, një problematikë e rëndësishme është mirëmbajtja e rrugëve, organizimi i trafikut, përmirësimi i infrastrukturës rrugore ekzistuese si dhe ndërtimi i infrastrukturave të reja. Një mënyrë efikase është përdorimi i metodave inxhinierike të planifikimit të flukseve të trafikut dhe parashikimi këtyre flukseve për një periudhë të mëvonshme. Një mundësi e tillë do të shfrytëzohet për realizimin e studimit tonë dhe si hapësirë studimi do të jetë qyteti i Vlorës. Metoda inxhinierike synon që të bëjë një vlerësim të flukseve të trafikut mbi një sistem rrugor duke përdorur një sërë të dhënash të mbledhura për disa vite si dhe matje të flukseve të trafikut mbi rrjetin rrugor.

Si fillim rajoni ku do të realizohet studimi do të ndahet në zona studimi. Zonat e studimit mund të jenë në numër sipas nevojave që ka ai që kryen studimin, por edhe të mundësisë që ekziston për të mbledhur të dhënat e nevojshme. Zonat klasifikohen në zona të jashtme dhe të brendshme. Zonat e jashtme emërtohen zonat që influencojnë trafikun nga hapësira jashtë zonës së studimit. Zonat e brendshme janë mbi hapësirën urbane, mbi të cilat përqendrohet studimi. Numri dhe madhësia e tyre varion nga niveli i studimit dhe zakonisht mund të mbështete mbi ndarjen administrative të hapësirës urbane. Në rastin e studimit tonë numri i tyre do të jetë i barabartë me numrin e lagjeve të hapësirës urbane të qytetit të Vlorës.

Pasi kemi bërë ndarjen e hapësirës urbane në zona dhe i kemi bashkangjitur edhe zonat e jashtme, kalojmë në fazën e modelimit. Duke u mbështetur në teorinë e grafeve, karakteristikat e zonës do të konsiderohen të përqendruara në një pikë të vetme, që është qendra e gravitetit të zonës dhe do të lidhen midis tyre me grafe, të cilat do të konsiderohen si rrjeti rrugor dhe mbi të cilin do të jenë të reflektuar të gjitha të dhënat

e rrjetit rrugor, siç janë flukset e trafikut dhe drejtimi i tyre apo edhe karakteristikat fizike të rrugës.

Për të vazhduar me tutje modelimin janë të nevojshme një sërë të dhënash specifike të cilat lidhen drejtpërdrejtë me flukset e trafikut. Të dhënat që janë grumbulluar duhet të jenë sa më të sakta dhe për një periudhë sa më afatgjatë. Këto të dhëna janë mbledhur në institucione të ndryshme dhe me konkretisht, mbledhja e të dhënave për numrin dhe llojet e mjeteve është bërë në Drejtorinë Rajonale Vlorë. Të dhënat mbi llojet e bizneseve, numrin e tyre dhe shpërndarjen mbi secilën zonë janë marrë në Drejtorinë Rajonale të Tatimeve dhe zyrat përkatëse në bashki. Të dhënat që lidhen me popullsinë siç janë numri, mosha dhe përbërja e saj, janë marrë në Zyrën e Gjendjes Civile. Gjithashtu mund të mblidhen edhe të dhëna të tjera specifike në funksion të qëllimeve të studimit që do të realizohet.

Matja e trafikut mbi rrjetin rrugor kërkon përcaktimin e njejeve mbi rrjetin rrugor në të cilat do të bëhet numërimi i mjeteve, duke specifikuar edhe llojin e tyre. Matja janë bërë për 12 orë, nga ora 7:00 deri në ora 19:00 në nyjat e përcaktuar me parë. Nyjat janë përcaktuar nga modeli i rrjetit rrugor, pra nga grafi i tij, dhe paraqesin rrugën që lidh qendrën e gravitetit të zonës me rrugën që bashkon disa zona. Nyjat dalin nga modeli.

Flukset e trafikut të konvertuar në mjete njësi, i kemi konvertuar në trafik të mjeteve për 24 orë. Më tej, trafiku është konvertuar sipas periudhës së vitit, duke e shumëzuar me një koeficient. Koeficienti më i madh është gjatë periudhës së verës.

Pasi kemi realizuar mbledhjen e të dhënave dhe kemi bërë matjet e trafikut në terren, kemi modeluar flukset e trafikut. Një mënyrë modeli shumë e përdorshme është modeli klasik i transportit. Modeli klasik kalon në katër etapa kryesor, të cilat janë:

- Etapa e gjenerimit dhe tërheqjes së udhëtimeve.
- Etapa e dytë është shpërndarja e udhëtimeve, pra, shpërndarja e vlerave të flukseve të trafikut mbi rrjetin rrugor.
- Etapa e tretë është ndarja e udhëtimeve, pra përcaktohet se sa është kontributi i një mënyre transporti në totalin e udhëtimeve të realizuara
- Etapa e katërt ka të bëjë me ngarkimin e flukseve të trafikut mbi rrjetin rrugor dhe ekuilibrimin e tyre¹.

Kemi llogaritur flukset e trafikut për çdo segment rrugor, me anën e modelimit, dhe duke ditur kapacitetet përkatëse të rrugëve, kemi përcaktuar nivelin e shërbimit të rrugëve. Kjo është një paraqitje e cilat tregojnë se në «farë niveli shrytëzohet një rrugë dhe sa janë mundësitë për të përmirësuar kushtet e lëvizjes. Mbi bazën e vlerave të gjetura dhe paraqitjeve grafike, është bërë analiza përkatëse për të vlerësuar mundësitë për përmirësimin dhe lehtësimin e lëvizjes së mjeteve duke u mbështetur në gjashtë nivelet e shërbimit.

Qëllimi kryesor i këtij punimi është modeli i flukseve të trafikut mbi një rrjet rrugor dhe parashikimin e këtyre flukseve për prespektivën si dhe vlerësimi i kapaciteteve mbajtëse të rrugëve. Bazuar në nivelin e shërbimit të sistemit rrugor janë dhënë zgjidhjet e mundshme për shfrytëzimin më të mirë dhe lehtësi lëvizje mbi rrjetin rrugor. Nga ana tjetër duhet që të ketë sa më shumë alternativa zgjedhje dhe është e nevojshme që të mbrohet mjedisi dhe shëndeti i njerëzve nga ndotja e karburanteve, zhurmat, etj.

Kuadri ligjor, mbi të cilin mbështetet zhvillimi dhe funksionimi i transportit rrugor në qytetin e Vlorës është Ligji nr. 8378, datë 22.7.1998 "Kodi Rrugor i Republikës së

Shqipërisë” dhe “Rregullorja në zbatimin të Kodit Rrugor të Republikës së Shqipërisë” nr. 153, datë 07.04.2000 si dhe ligji që rregullon funksionimin e shërbimeve të transportit rrugor “Për transportet rrugore” nr. 8308, datë 18.3.1998. Sistemi rrugor i qytetit të Vlorës është nën juridiksionin e bashkisë dhe ajo është përgjegjëse edhe për planifikim dhe zhvillimin e territorit ⁶⁰. Të gjitha investimet dhe ndërhyrjet në infrastrukturë duhet të mbështeten mbi studime inxhinierike, të cilat duhet të marrin parasysh kriteret ligjore, ambientale dhe ekonomike.

Në përfundim jepen rekomandimet përkatëse për përmirësimin e lëvizjes së mjeteve dhe për ndërhyrjet e mundshme që mund të bëhen në infrastrukturë. Modelimi dhe përcaktimi i nivelit të shërbimit si dhe paraqitjet grafike të tyre janë bërë me *software*-in *Transcad*.

2. Thelbi i referimit

Për realizimin e studimit tonë kemi përdorur modelin klasik të transportit. Ky model jep rezultate të mira dhe vazhdon të përdoret pavarësisht përmirësimit dhe zhvillimit të teknikave të modelimit. Modelimi është një paraqitje e thjeshtuar e realitetit. Thjeshtimi fillon me përcaktimin e zonave, sistemit rrugor dhe kodifikimin e një zonë urbane, mbledhjen e të dhënave, kalibrimin dhe vlerësimin e tyre. Këto të dhëna janë mbi bazë vjetore për «do zonë të hapsirës urbane, për popullsinë, nivelin ekonomik, aktivitetet që lidhen me punësimin, hapsirat tregtare, qendrat social-kulturore, etj^{1,2}.

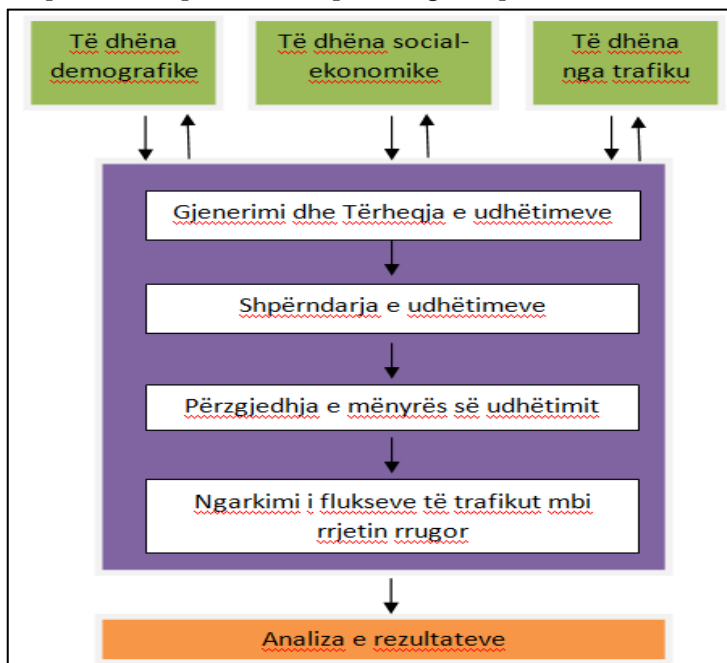


Fig. 2-1 Paraqitje grafike e modelit klasik të modelimit të transportit

Pasi kemi ndërtuar modelin për kushtet bazë vjetore, kemi zhvilluar disa skenarë të zhvillimit të sistemit të transportit duke përshkruar karakteristikat thelbësore të sistemit dhe variabëlve të planifikimit nën alternativat e së ardhmes.

2.1 Teoria e grafeve

Hapësira urbane do të modelohet në formën e një grafi, i cili është një mjet i fuqishëm i paraqitjes së thjeshtuar i realitetit dhe që mund të përdoret për të përshkruar realitetin në mënyra shumë të ndryshme.

Një graf është i përbërë nga një çift koordinatash të bashkësisë G , e cila përbëhet nga elementët N të nyjave dhe nga elementët L të harqeve që lidhin nyjat: $G = (N, L)$. Nyejt N mund të identifikojnë pikat e një territori fizik apo aktivitetet e ndryshme të një sistemi. Një hark L tregon ekzistencën e një marrëdhënie të çfarëdoshme midis një palë nyjesh që ai përshkon^{1,3}.

2.2 Ndarja në zona dhe paraqitja e rrjetit rrugor për qytetin e Vlorës

Hapësira e studimit ndahet në zona të trafikut midis të cilave zhvillohen spostimet. Spostimet që realizohen në një hapësirë të dhënë mund fillojnë në një zonë dhe përfundojnë në një zonë të çfarëdoshme të territorit apo brenda së njëjtës zonë të trafikut.

Zonat mund të ndërtohen në shkallë rajonale, kombëtare deri në disa blloqe të qytetit^{2,3,4}.

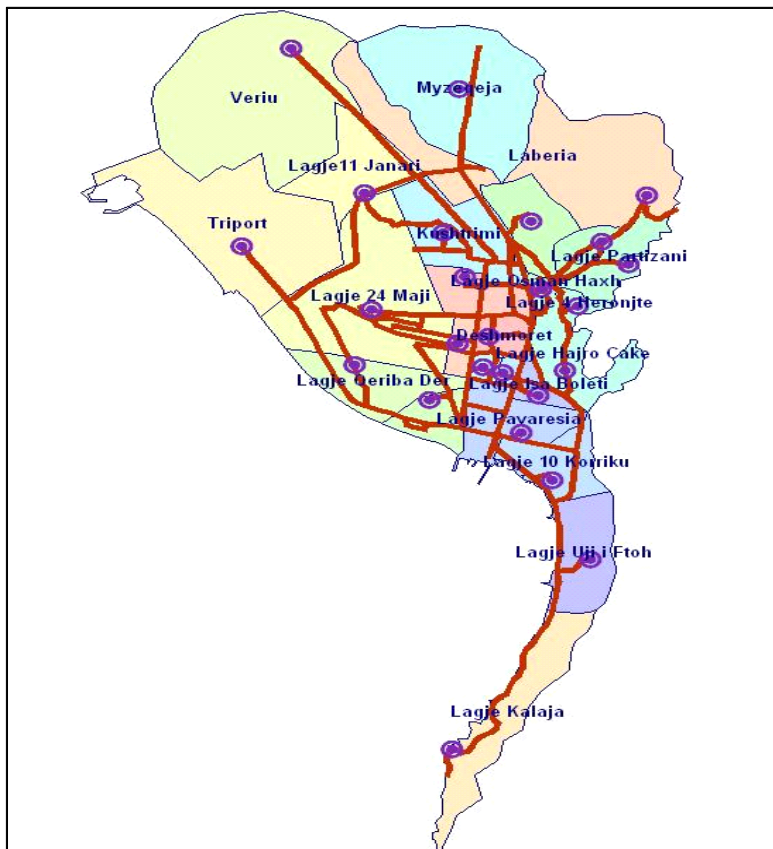


Fig. 2-2 Paraqitje e grafit të rrjetit rrugor mbi hartën e zonave të qytetit të Vlorës.

Qëllimi i zonimit është që të përafroj të gjitha pikat e fillim dhe të përfundimit të spostimeve ndërzonale në një pikë të vetme (centroida e zonës).

Hapësira e studimit, qyteti i Vlorës, do të përfshijë zonat brenda hapësirës, të cilat do të përputhen me lagjet e qytetit. Gjithsej rezultojnë të jenë 20 zona studimi të brendëshme^{14,20}. Kemi konstatuar 5 zona të jashtme, të cilat janë: Veriu, në të cilën përfaqsojmë të gjithë flukset që vijnë nëpërmjet autostradës në qytetin e Vlorës; Jugu, në cilën përfaqësohen flukset e trafikut që kalojnë nga pjesa jugore, nëpërmjet rrugës së Orikumit; Labëria, në cilën përfaqësohen flukset e trafikut që kalojnë nga zona e Lumit të Vlorës dhe zonës së Selenicës; Myzeqeja, në të cilën përfaqësohen flukset e trafikut që kalojnë nga zona e Myzeqesë. Porti dhe Tri Porti, janë flukset e trafikut që kalojnë nëpërmjet Portit detar dhe Triportit.

2.3 Mbledhja dhe përpunimi i të dhënave

Për studimin, është e nevojshme të mbledhen një sërë të dhënash nga institucione të ndryshme të qytetit të Vlorës. Kështu, kemi mbledhur të dhënat nga:

- Zyra e Gjendjes Civile e Bashkisë Vlorë për numrin e popullsisë së zonave të studimit.

- Zyra e Taksave e Bashkisë Vlorë, për numurin e bizneseve për «do zonë studimi

- Zyra e Rajonale e Shërbimit të Transportit Rrugor Vlorë, për numrin e mjeteve

- Zyra e Urbanistikës, për ndarjen e zonave (lagjeve) dhe sistemin rrugor në *Autocad*

- Zyra e Urbanistikës së Bashkisë së Vlorës kemi marrë hartën e qytetit të ndarë sipas lagjeve^{14,15,18,19}.

Kemi bërë matjet e flukseve të trafikut në nje të ndryshme të rrjetit rrugor, të cilat përcaktohen nëpërmjet përdorimit të *software-it Transcad*. Vlerat e flukseve të matura do të konvertohen në matje për perudhë 24-orëshe, vlerat e matura është e nevojshme që t'i shumëzojmë me një koeficient 1.2²⁵.

Këto matje, bazuar në kategorinë e mjetit do të konvertohen në mjete njësi të barabartë me një autoveturë, mbi bazën e standardit të mëposhtëm²⁵:

Nr.	Emërtimi i llojit të mjeteve	Koeficienti i kthimit
1	Vetura dhe automjete të tjera të vogla deri 1.5 ton	1
2	Kamion pa rimorkio	2
3	Autobusë	2.5
4	Kamion me rimorkio, maune, traktorë me goma	3.5
5	Karrocë	4.0
6	Motoçiklete	0.25

Tab. 2 1 Tabela e konvertimit të mjeteve në mjete njësi

Të dhënat e mbledhura në zyrën e Gjendjes Civile, Zyrën e DRSHTRR Vlorë si dhe në zyrën taksave në Bashkinë e Vlorës, janë paraqitur në tabelën e mëposhtëme, të cilat janë vendosur me vlerat përkatëse sipas zonave të studimit që janë lagjet e qytetit:

Lagje	Popullsi	Nr. mjeteve	Aktivite	Nr. Mjeteve	Mj_Hyrje	Mj_Dalje	Total H-D
Uji Ftohtë	8962	689	324	436	161	143	304
I. Boletini	9032	856	262	698	959	885	1815
Pavarësia	8532	754	247	689	131	125	255
10 Korriku	9122	585	296	856	1775	1299	3072
L. Sallata	4228	369	108	754	1409	1505	2915
Kushtrimi	7520	529	132	585	213	215	422
Rilindja	5530	557	187	369	1119	1179	2356
H. Cakrëri	4792	380	114	529	824	810	1635
4 Heronjtë	4852	395	112	557	104	99	203
Partizani	5116	436	127	380	642	639	1280
15 Tetori	6270	540	142	395	474	550	1024
O. Haxhiu	4552	429	143	540	752	656	1408
Lirim	7458	587	145	429	208	228	436
1 Maji	5842	312	156	587	143	152	283
Q. Derri	5387	545	104	312	71	59	130
24 Maji	7362	698	198	545	338	354	697
11 Janari	6782	428	124	428	1114	1036	2160
Bashkimi	6798	625	167	625	1998	1743	3753
28 Nëntori	7125	566	180	566	282	294	577
Dëshmorët	6234	602	180	602	1119	1179	2359

Tab. 2 2 Tabela e numrit të popullsisë, mjeteve dhe aktiviteteve sipas zonave të Vlorës si dhe numri i mjeteve që hyjnë dhe që dalin nga secila zonë si dhe e numrit total të hyrje-daljeve në secilën zonë.

2.4 Modelimi i gjenerimit dhe tërheqjes së udhëtimeve

Nxjerrja e rezultateve për këtë fazë të modelimit të flukseve të trafikut, është bërë me regresionet matematikore^{1,24}. Me anën e regresioneve është gjendur lidhje midis faktorëve të ndryshëm, të tillë si: popullsisë, numrit të bizneseve, numrit të mjeteve dhe nivelit ekonomik të zhvillimit të secilës zonë, - me numurin e udhëtimeve që dalin apo hyjnë në secilën zonë të marrë në studim, të përfaqësuar me gjenerimin dhe tërheqjen e udhëtimeve.

Gjatë modelimit të sistemit të transportit është e nevojshme që numri total i udhëtimeve të dala nga origjina e zonës (origjina O_i) të jetë e njëjtë me numrin total të tërhequr në zonë (destinacioni D_j), e cila jepet me shprehjen e mëposhtëme^{2,3}.

$$\sum_i O_i = \sum_j D_j$$

Kjo duhet të realizohet me arsyetimin që e gjithë hapësira e studimit konsiderohet e izoluar dhe të gjitha udhëtimet që gjenerohen nga një zonë, do të tërhiqen nga tjetra dhe anasjelltas, pra, në total, shuma e udhëtimeve të gjeneruara është e barabartë me totalin e shumës së udhëtimeve të tërhequra.

2.5 Parashikimi i udhëtimeve të gjeneruara dhe të tërhequra

Për të realizuar parashikimin e variabëlve të gjenerimit dhe të tërheqjes së udhëtimeve për qytetin e Vlorës për vitin 2030, i cili do të jetë viti referues për parashikimin, do të mbështetemi në të dhënat e nxjerra nga INSTAT si dhe nga publikime të ndryshme për popullsinë dhe për numrin e mjeteve. Duke analizuar të dhënat e nxjerra nga INSTAT për periudhën midis viteve 2005-2017, vërejmë që popullsia urbane, për «do vit ka një trend rritje prej 1%. Duke konsideruar, edhe për vitet në vazhdim, të njëjtin trend të rritjes, për vitin 2030, do të parashikojmë që popullsia urbane e qytetit të Vlorës do të jetë 153.850 banorë^{11,15}.

Për sa i takon numrit të mjeteve, aktualisht raporti i numrit të popullsisë me numrin e mjeteve është: 100 banorë kanë 9 mjete në zotërim¹². Duke konsideruar të njëjtin trend të rritjes së numrit të mjeteve, për vitin 2030, do të parashikojmë që numri i mjeteve do të jetë 19231. Për sa i takon zhvillimit ekonomik, duke u bazuar në publikime të Bankës Botërore, si dhe të dhëna të ndryshme të INSTAT, parashikohet që rritja ekonomike, edhe në kushtet e kësaj krize për vitet në vazhdimi do të jetë në kufijtë e 3-4 %^{9,10,16}. Duke u mbështetur mbi këto të dhëna, mund të parashikojmë që numri i aktiviteteve për vitin 2030, të jetë 5230.

2.6 Shpërndarja e udhëtimeve. Ndërtimi i matricës origjinë-destinacion

Duke përdorur modelin gravitacional, do të realizojmë shpërndarjen e udhëtimeve të flukseve të trafikut mbi rrjetin rrugor të qytetit të Vlorës. Në këtë mënyrë, duke përdorur *software-in Transcad* dhe modelin gravitacional të shpërndarjes së udhëtimeve, do të ndërtojmë matricat e udhëtimeve Origjinë-Destinacion. Në «do qelizë të matricës do të kemi fluksin midis zonës së origjinës dhe zonës së destinacionit^{5,6}.

Në të dy matricat kemi të pasqyruar të gjitha vlerat e flukseve që hyjnë apo dalin në secilën zonë. Duke ju referuar vitit 2017, vërejmë që fluksi total që do të përhapet mbi rrjetin rrugor të qytetit të Vlorës, do të jetë 16304 mjete për 24 orë.

Për vitin 2030 do të kemi një rritje të fluksit të trafikut mbi rrjetin rrugor, për motive të rritjes së numrit të popullsisë dhe rritjes së numrit të mjeteve dhe për shkak të zhvillimit të pritur të qytetit të Vlorës. Për këtë vit parashikohet që fluksi i trafikut të arrijë një vlerë të barabartë me 37691 mjete për 24 orë. Nga krahasimi i flukseve të trafikut, shikojmë që do të kemi një rritje të fluksit prej 2.3 herë.

2.7 Ngarkimi i flukseve të trafikut në rrjetin rrugor në qytetin e Vlorës

Duke përdorur *software-in Transcad*, nëpërmjet metodës “Të gjitha ose asnjë”, bëjmë ngarkimin e flukseve të trafikut mbi rrjetin rrugor të hapësirës urbane të qytetit të Vlorës. Për këtë është e nevojshme matrica e udhëtimeve Origjinë-Destinacion.

Gjatë ngarkimit të flukseve të trafikut, me metodën “Të gjitha ose asnjë”, ne konsiderojmë që drejtuesit e mjeteve e perceptonin në të njëjtën mënyrë rrugën dhe gjatë kalimit mbi të nuk hasnin bllokime të mundshme të trafikut. Pra, për të arritur në të njëjtin destinacion ata supozohet që zgjedhin të njëjtën rrugë^{1,4}. Bazuar në metodën e përshkruar më lartë kemi bërë ngarkimin e flukseve të trafikuar mbi rrjetin rrugor të qytetit të Vlorës si dhe ekuilibrimin e tyre duke përdorur *software-in Transcad*.

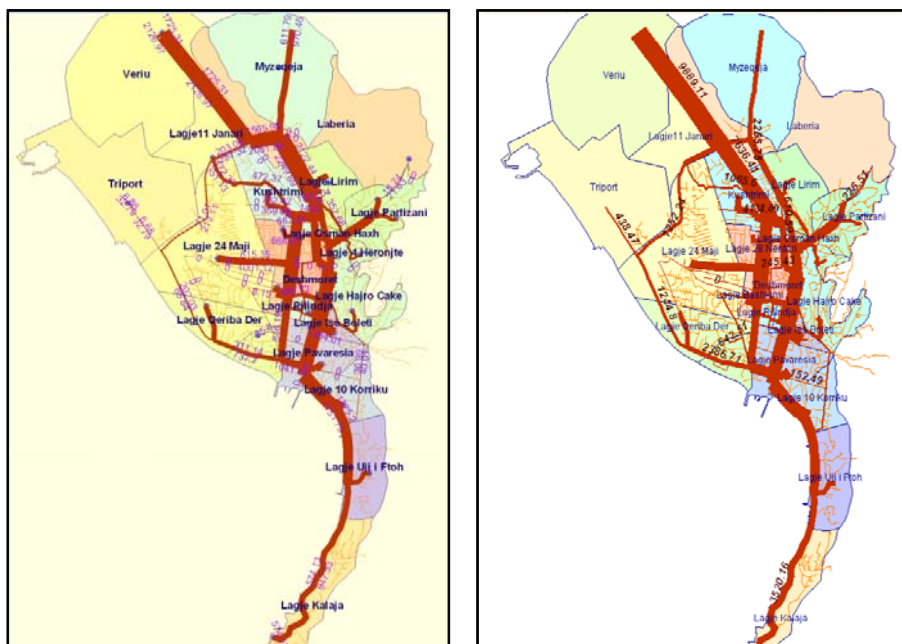


Fig. 2-3 Paraqitja grafike e flukseve të trafikut të ngarkuara mbi rrjetin rrugor të qytetit të Vlorës, për dy vitet referues

E njëjta gjë është realizuar edhe për ngarkimin e flukseve të trafikut mbi rrjetin rrugor të qytetit të Vlorës dhe ekuilibrimin të tyre edhe për vitin 2030, me anën e *software-it Transcad*. Në këtë rast është shfrytëzohet i njëjti rrjet rrugor dhe e njëjta ndarje zonale e qytetit të Vlorës. Duke qenë se aktualisht nuk ka ndonjë plan rregullues të qytetit dhe bashkë me të edhe një plan për zhvillimin e infrastrukturës rrugore, ne do të supozojmë ndërhyrjet e mundshme në rrjetin rrugor, duke dhënë edhe argumentet përkatëse.

2.8 Niveli i shërbimit të rrjetit rrugor të qytetit të Vlorës

Koncepti i niveli të shërbimit të rrugëve përdoret për të përkufizuar cilësinë dhe lehtësinë e lëvizjes në kushte të trafikut të ndryshëm, si dhe kushtet e kontrollit të tij. Niveli i shërbimit, ose ndryshe LOS, përdor shkallëzimin me germa nga A në F për të përshkruar këto kushte e trafikut dhe është një masë cilësie, e cila përshkruan kushtet e operimit në një rrymë trafiku, përgjithësisht në termat e masave të shërbimit siç janë shpejtësia dhe koha e udhëtimit, liria e lëvizjes, ndërprerja e trafikut, komforti dhe kursimi. Nivelet e shërbimit janë^{7,8}:

1. Niveli i shërbimit *A* përfaqëson kushtet e fluksit të lirë në të cilin trafiku virtualisht është zero dhe mjeti ka të gjitha mundësitë e manovrimit
2. Niveli i shërbimit *B* përfaqëson kushtet e fluksit me ndonjë kufizim në lirinë e manovrimit, por me kushte të shumë të mira të komfortit fizik dhe psikologjik
3. Niveli i shërbimit *C* përfaqëson kushtet e qëndrueshme të fluksit në të cilin për të mbajtur shpejtësinë e dëshiruar, duhet të ndërrohet korsa

4. Niveli i shërbimit D karakterizohet nga një fluks mjeteve i stabilizuar, por mundësia e manovrimit është shumë e kufizuar

5. Niveli i shërbimit E karakterizohet nga një nivel i ulët i shërbimit dhe korrespondon me kapacitetin e rrugës^{7,8}.

2.9 Faktorët që ndikojnë nivelin e shërbimit

Drejtuesi i një mjeti mund të udhëtojë në një rrugë në kushte të ndryshme të lëvizjes dhe volumit të trafikut. Faktorët që influencojnë nivelin e shërbimit mund të listohen si:

1. shpejtësia dhe koha e udhëtimit,
2. ndërprerjet e trafikut ose kufizimet e tij,
3. liria në udhëtim me shpejtësinë e dëshiruar,
4. udhëtimi komfort dhe me kosto të ulët,
5. kostoja e operimit⁷.

Faktorët e tillë si gjerësia e korsive, përbërja e trafikut, pjerrësia e rrugës dhe lloji i drejtuesve, gjithashtu ndikojnë fluksin maksimal në një segment rrugor dhe efektet e secilit prej tyre mund të përshkruhen si mëposhtë:

1. Gjerësia e Korsive. Fluksi i trafikut tenton të kufizohet kur gjerësia e korsisë ngushtohen më pak se 3.65 m. Kjo bën që të ulët shpejtësia e lëvizjes së trafikut.

2. Pengesat anësore. Ky efekt do të eliminohet nëse objektet vendosen së paku 1.8 m nga buza e rrugës.

3. Pjerrësia e rrugës. Efekti i pjerrësisë varet nga gjatësia dhe shkalla e pjerrësisë.

4. Shpejtësia, hapësira nënkupton shpejtësi.

5. Lloji i drejtuesit të mjetit. Drejtues të ndryshëm paraqesin sjellje të ndryshme^{7,8}.

Këta faktorë të rëndësishëm merren në konsideratë në çdo analizë për nivelin e shërbimit, e cila mbështetet mbi volumin e trafikut dhe shpejtësinë e udhëtimit dhe mbi raportin volum/kapacitet. Vlera e këtij raporti variojnë nga 0 në 1, ose edhe më i madh nga 1⁷.

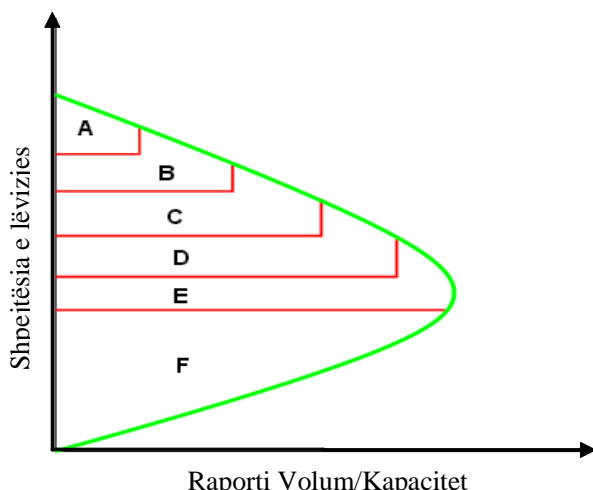


Fig. 2.4 Paraqitja grafike e nivelit të shërbimit dhe marrëdhënies shpejtësisë dhe raportit volum/kapacitet

Rrugët e qytetit të Vlorës janë kryesisht me dy drejtime të lëvizjes dhe shumica e tyre kanë vetëm dy korsi të lëvizjes, me gjerësi 2.5 m^{14,21}. Aktualisht autoveturat zënë rreth 80 % të numrit të mjeteve, kamionët janë 17 % dhe autobusët janë 3 % të numrit total të mjeteve¹⁹. Vërehet që volumi kryesor i trafikut janë autoveturat dhe kamionët. Përcaktimi i kapacitetit të rrugëve është mbështetur tek tabela e paraqitur mëposhtë²⁵:

Nr	Kategoria e rrugës	Simboli	Dendësia e lëvizjes në të dy drejtimet si mesatare vjetore
1	Autostrada	A ₁ A ₂	Më shumë se 12 001-15 000 automjete njësi
2	I	B ₁ B' ₂	Nga 5 001 deri në 12 000 automjete njësi
3	II	B ₂	Nga 2501 deri 5 000 automjete njësi
4	III	C ₁	Nga 1 251 deri ne 2 500 automjete njësi
5	IV	C ₂ C' ₂	Nga 350 deri ne 1 250 automjete njësi
6	V	C ₃	Më pak se 350 automjete njësi

Tab. 2 3 Treguesit e dendësisë së lëvizjes në autostrada dhe rrugë të kategorive të ndryshme

Nivelet e shërbimit të një rruge ndahen në gjashtë nivele dhe ndahen nga njëri-tjetri mbi bazën e raportit të fluksit mbi kapacitetin e rrugës. Këto raporte do të paraqiten në tabelën e mëposhtme^{7,8}:

Niveli i shërbimit	Shpejtësia e fluksit	Raporti fluks/kapacitet
A	96	0.20
B	80	0.45
C	64	0.70
D	56	0.85
E	48	1.00
F	I Pastabilizuar	Mbi 1

Tab. 2 4 Tabela me koeficientët e përcaktimit të gjashtë niveleve të shërbimit

Duke përdorur këto llogaritje dhe këto ndarje të niveleve të shërbimit të rrugëve, nëpërmjet *software*-in *Transcad*, për vitet 2017 dhe atë 2030, mund të bëjmë paraqitjet grafike të mëposhtme:

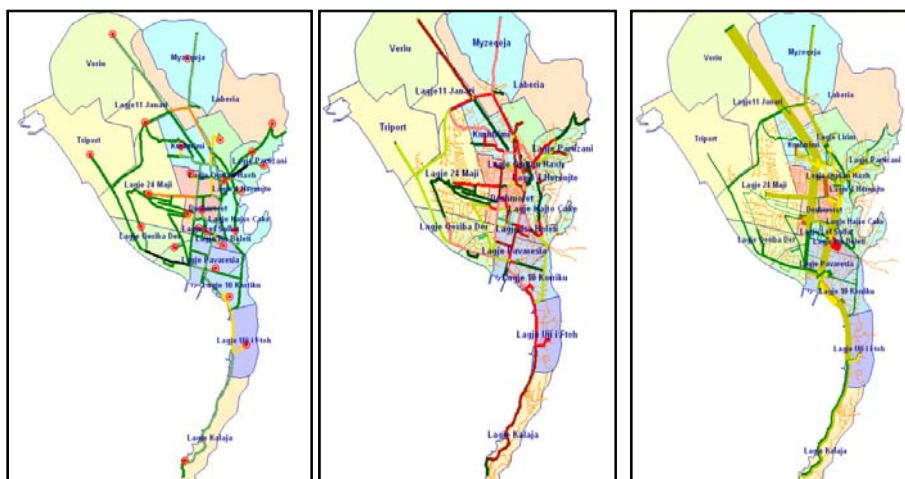


Fig. 2-5 Paraqitja grafike të niveleve të shërbimit të rrugëve të qytetit të Vlorës

3 Konkluzione

Gjatë modelimit flukseve të trafikut të rrjetit rrugor të qytetit të Vlorës dalin një numër përfundimesh të rëndësishme që kanë interes të madh në lidhje me trafikun e mjeteve dhe zhvillimin e infrastrukturës rrugore dhe zhvillimin e pritshëm urban të qytetit. Ato lidhen me faktorë të shumtë, siç janë cilësia e rrugëve, qarkullimi i mjeteve, shërbimi publik, mënyrat e organizimit të trafikut, sinjalistika rrugore horizontale dhe vertikale, niveli i ndotjes, shfrytëzimi më i mirë i territorit, etj.

Në qytetin e Vlorës mungon një bazë të dhënash zyrtare, e krijuar nga punime të tjera të mëparshme në projektimin e flukseve të trafikut. I vetmi studim është bërë nga Bashkia e Vlorës në bashkëpunim me Institutin e Transportit në Tiranë. Ky studim nuk mbështetet mbi ndonjë metodikë shkencore dhe nuk ka bazë të dhënash për tu përdorur për nisjen e studimit apo edhe të shërbejë si bazë për krahasim. Gjithashtu, për qytetin e Vlorës, mungon plani rregullues i përgjithshëm urban si dhe plani prespektivës së zhvillimit të qytetit.

Nëpërmjet paraqitjes grafike të ngarkimit të flukseve me anën e Transcadi-it mbi rrjetin rrugor, shikojmë që për vitin 2013, rrugët që kanë flukset më të mëdha janë dy Bulevardet kryesore, pra: Bulevardi “Ismail Qemali” dhe Bulevardi “Gjergj Kastrioti” dhe ato me më pak flukse, janë akset rrugore periferike.

E njëjta situatë e flukseve të trafikut do të paraqitet edhe për vitin 2030, kur sistemi rrugor ngelet i njëjtë me vitin 2013. Flukset më të mëdha përsëri do të janë mbi Bulevardin “Ismail Qemali” dhe Bulevardin “Gjergj Kastrioti” dhe rrugët periferike do të kenë një trafik me vlera shumë të vogla referuar bulevardeve.

Pra qitjet grafike të nivelit të shërbimit të rrugëve të qytetit të Vlorës, nëpërmjet gjashtë niveleve të dhëna me ngjyrat nga jeshile deri në të kuqe, tregon që për vitin 2013, niveli i shërbimit të rrugëve është i kënaqshëm, referuar flukseve të trafikut dhe kapaciteteve të rrugëve. Shumica e rrugëve kanë nivel të shërbimit A dhe B dhe vetëm pak rrugë kanë nivel të shërbimit C dhe D dhe vërehet që nuk ka nivel të shërbimit F.

Për vitin 2030, vërejmë që niveli i shërbimit për shumicën e rrugëve do të jetë F, nëse nga autoritetet lokale nuk ndërhyhet dhe sistemi rrugor ngelet ky që është. Vetëm rrugët periferike kanë nivel të shërbimit A dhe B, që do të thotë që ato kanë kapacitete të pa shfrytëzuara. Kjo është një paraqitje grafike që mund t’u shërbejë autoriteteve lokale për të kuptuar nevojën e ndërhyrjeve mbi rrjetin rrugor.

Si konkluzion i së tërës mund të themi që qyteti i Vlorës, nuk do të ketë vështirësi në qarkullimin e mjeteve edhe për disa vite. Por kjo situatë, nëse nuk ndërhyhet në mirëmbajtjen e rrugëve dhe në zgjerimin e tyre, shumë shpejt do të vështirësohet dhe në disa akse do të kemi bllokime të rrugëve.

Është e rëndësishme, që nga autoritet lokale, të fillojë të ndërtohen planet e zhvillimit të qytetit, duke përcaktuar edhe zonat industriale, zonat social kulturore dhe zonat e banimit. Në bazë të këtyre planeve të zhvillimit, duhet të jenë edhe planet e zhvillimit të trafikut.

Në kushtet aktuale, për zona të caktuara të qytetit, ku dendësia e mjeteve dhe e popullsisë është e madhe, janë të nevojshme ndërtimi i parkingjeve të mjeteve. Duke parë dendësinë e madhe të popullsisë, bashkia sugjerohet që lejet për ndërtimin e apartamenteve të reja t’i japi në zonat periferike të qytetit.

Rrugët janë kryesisht me drejtime lëvizje dhe mungojnë rrugët me një drejtim

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

lëvizje. Është e nevojshme që një pjesë e mirë e tyre të kthehen me një drejtim lëvizje. Edhe policia, duhet të jetë më aktive në zbatimin e detyrave të veta në respektimin e rregullave të qarkullimit të mjeteve.

Është e nevojshme që të ndërtohen edhe terminallet e autobusëve dhe funksionimi i tyre të bëhet brenda kriterëve ligjorë. Në rast të ndërtimit dhe të funksionimit të stacionit të trenit me kushte normale, do të ishte shumë mirë nëse terminali i autobusëve do të ndërtohej në afërsi të tij.

Duhet që të formohen specialistë në fushën e planifikimit dhe menaxhimit të transportit në mënyrë që institucionet e njëjësive vendore dhe në zbatim të ligjit, të bëjnë studimet e trafikut dhe t'i përditësojnë ato sipas planeve dhe prioritetëve të shpallura nga pushteti lokal.

Referime

1. Juan de Dios Ortúzar, Luis G. Willumsen: *Modelling Transport*.
2. N. Oppenheim : *Urban travel demand modelling*.
3. Umberto Crisalli: *Teoria e tecnica della circolazione*.
4. Ennio Cascetta: *Transportation Systems Engineering: Theory and Methods*.
5. Sven Erlander, Neil F. Stewart: *The Gravity Model in Transportation Analysis: Theory and Extensions 20-50*
6. G.F. Newell: *Traffic flow on transportation networks*
7. John R. McLean: *Highway Traffic Operations: Theory and Practice 98-178*.
8. Martin Rogers: *Highway Engineering*
9. <http://data.worldbank.org/indicator/IS.VEH.NVEH.P3>
10. http://siteresources.worldbank.org/INTALBANIA/Resources/Albania_urban_sector_shqip.pdf
11. <http://open.data.al/sq/lajme/lajm/lang/sq/id/716/Popullsia-sipas-qarqeve--densiteti-dhe-urbanizimi-2001-2013>.
12. <https://www.infrastruktura.gov.al/wp-content/uploads/2018/07/Monitoring-Report-of-Transport-strategy-and-Action-Plan-2016-2020-1.pdf>
13. Vlorë, historiku i transportit me linjë të hekurt, TRT.
14. Të dhëna të ndryshme nga Bashkia e qytetit të Vlorës.
15. <http://www.instat.gov.al/al/temat/treguesit-demografik%C3%AB-dhe-social%C3%AB/popullsia/publikimet/2018/popullsia-e-shqip%C3%ABris%C3%AB-1-janar-2018/>
16. <http://www.worldbank.org/sq/country/albania/overview#2>
17. <http://www.instat.gov.al/al/temat/censet/censusi-i-popullsis%C3%AB-dhe-banesave/>
18. Statistikat e zyrës së taksave, Bashkia Vlorë, viti 2017.
19. Statistika të DRSHTRR Vlorë, viti 2017.
20. Harta në AUTOCAD e Bashkisë Vlorë, marrë nga zyra e urbanistikës
21. Plani i trafikut i Bashkisë Vlorë, viti 2001.
22. Plani Kombëtar i Transportit, viti 2012.
23. Manuali i përdorimit për TRANSCAD.
24. Marco Fuhrman: *Appunti sulla regressione lineare*.
25. D.P.Rrugëve: *“Udhëzime të përgjithshme të kushteve teknike të projektimit të rrugëve automobilistike”*



**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

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

Rruga, element i rëndësishëm i sigurisë: rasti Tiranë-Durrës



■ **Dr. Inxh. Drakull LUMI**
Departamenti i Mekanikës dhe Transportit
Universiteti "Aleksandër Moisiu" Durrës



■ **Dr. (proces) Inxh.- Anis SULEJMANI**
Fakulteti i Inxhinierisë Mekanike
Universiteti Politeknik i Tiranës

Abstrakt

Në tërësinë e elementëve që ndikojnë në sigurinë e transportit rrugor, një element i rëndësishëm është padyshim edhe rruga. Ndonëse sigurisë rrugore sot, në të gjithë botën, i kushtohet më shumë kohë, studime, fonde, eksperimentime dhe aplikime, sërish kostot njerëzore janë tepër të larta. Në bazë të statistikave të Organizatës së Kombeve të Bashkuara, mbi 1.2 milion njerëz humbasin jetën çdo vit në rrugët e botës dhe 20-40 milionë vuajnë dëmtime jofatale të shkaktuara nga aksidentet rrugore. Për fat jo të mirë, këtij trendi negativ që lëviz në krah të kundërt me objektivin e Komunitetit Evropian të "Vizionit zero", nuk i ka shpëtuar as Shqipëria. Në një nga rrugët kryesore të rrjetit tonë rrugor. Tiranë-Durrës (objekt i këtij artikulli), përgjatë një viti ndodh mesatarisht një aksident në katër ditë. Si e para rrugë e ndërtuar në kohën e ndryshimeve social ekonomike të fundshekullit të kaluar, struktura e mjedisit rrugor të saj është transformuar dukshëm. Për shkak të planifikimit urban jo perspektiv dhe industrializimit pa kriter në të dy anët e saj, ajo është sot një rrugë e rrezikshme nga pikëpamja e sigurisë rrugore që ofron. Mjafton të evidentojmë faktin që nga rreth 30 km të gjatësisë së saj, 15 km janë pjesë e hartës së "pikave të zeza". Duke ju referuar standardeve evropiane të ndërtimit të rrugëve, kapaciteti maksimal kësaj rruge është 32 000 mjete/24 orë. Bazuar nga studimi në terren dhe nga matjet e trafikut të realizuara gjatë vitit 2018, në artikull do të rekomandojmë dy lloj masash: ato të karakterit emergjent dhe ndërhyrjen me investime për kalimin e kësaj rruge në kategorinë "Autostradë", me maksimum të llogaritur 67 000 mjete/24 orë. Në bindjen tonë, nëse kjo nuk ndodh, ky segment rrugor në vitin 2020 do të ishte praktikisht i bllokuar.

Fjalëkyçe: rruga, ransporti rrugor, siguria rrugore, autostradë.

1. Hyrje

Shqipëria ka sot një strategji kombëtare për sigurinë rrugore. Edhe në kuadër të përmbushjes së standardeve për aderimin në Komunitetin Evropian, kjo strategji mbështetet në vizionin e BE- së: “*Siguria Rrugore si një e drejtë dhe përgjegjësi për të gjithë*”. Në këtë Strategji përshkruhet mënyra se si mund të përmirësohet siguria rrugore në Shqipëri, për të arritur fillimisht deri në nivelet e vendeve më të mira të rajonit, duke u mbështetur në përvojat dhe praktikatat më të mira Evropiane dhe botërore.

Me anë të saj vendi ynë ka përkrahur nismën Evropiane të “Vizionit Zero”, që përkon me pranimin e katër parimeve bazë:

- çdo jetë njeriu është unike dhe e pazëvendësueshme dhe nuk duhet të jetë e pranueshme që një numër i konsiderueshëm personash të vdesin çdo vit në aksidente rrugore;

- sistemi i transportit duhet të projektohet i tillë që të inkurajojë sjelljen e mirë dhe, si rrjedhojë, të jetë tolerant në mbrojtjen e përdoruesve të rrugës edhe kur ata gabojnë;

- kur një aksident ndodh, niveli i forcave që shkaktojnë dëmtime duhet të jetë më poshtë se niveli i atyre që shkaktojnë dëmtime serioze, paaftësi ose humbje jete;

- përdoruesit e rrugës dhe ata që merren me infrastrukturën e transportit kanë përgjegjësi të përbashkët për sigurinë rrugore.

Vendi ynë përballlet me një sfidë të madhe sa i përket garantimit të sigurisë më të lartë të rrugëve në rajon. Kjo sfidë është veçanërisht e vështirë në një mjedis me zhvillim të shpejtë ekonomik, i cili do të çojë në rritjen e transportit rrugor. Në mënyrë që kjo rritje të mos çojë në shtimin e numrit të aksidenteve, duhen marrë masa efektive në lidhje me disa nga aspektet kryesore të sigurisë rrugore si:

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

- përgatitja dhe testimi i drejtuesve të mjeteve,
- kontrolli i mjeteve për drejtim të sigurt,
- sjellja e përdoruesve të rrugës,
- siguria e infrastrukturës rrugore.

Pikërisht për problemet e sigurisë së infrastrukturës rrugore në segmentin Tiranë-Durrës, do të flasim në vijim.

2. Gjendja aktuale

Rajoni Tiranë-Durrës është rajoni më i rëndësishëm industrial i Shqipërisë. Sistemi rrugor i këtij rajoni është një sistem i mbingarkuar pasi ngarkesa e trafikut të mallrave dhe të pasagjerëve është shumë e lartë në disa nga rrugët kryesore që të çojnë në qytetet jashtë Durrësit dhe Tiranës dhe që lidhin Veriun me Jugun (figura 1). Gjithashtu në këtë rajon jeton rreth një e treta e popullsisë.

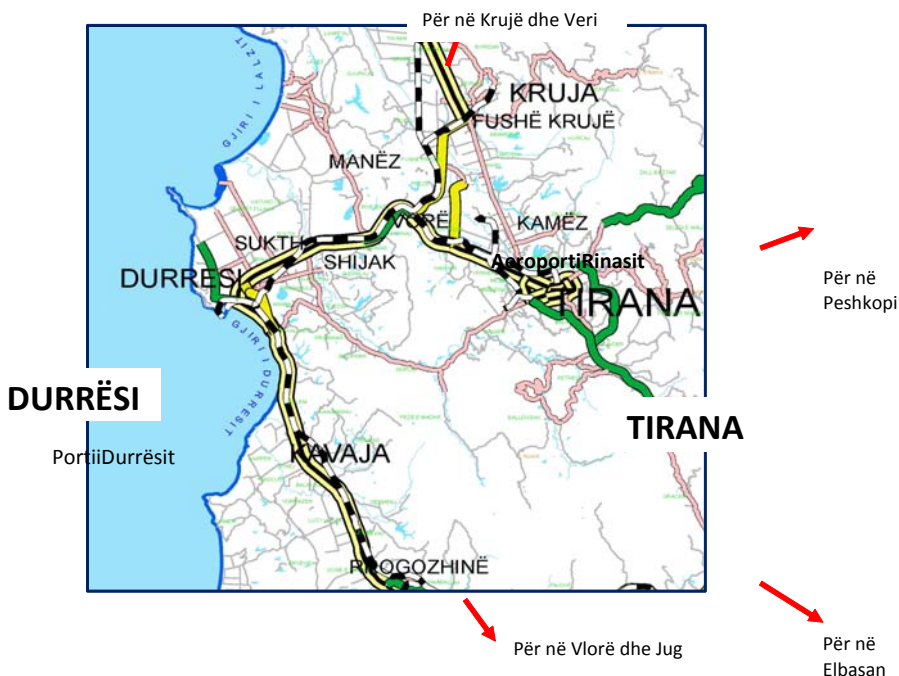


Figura 1: Harta e Sistemit të Transportit në Rajonin Tiranë -Durrës

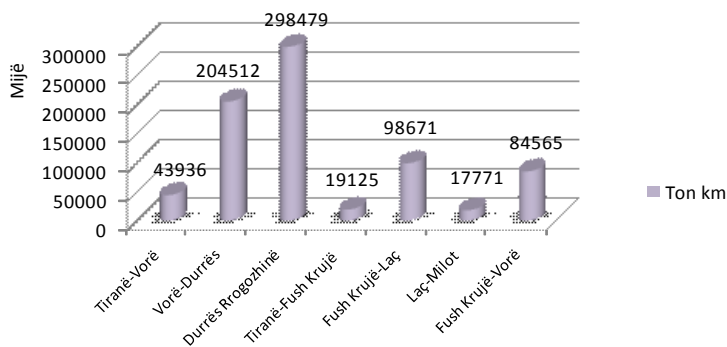
AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

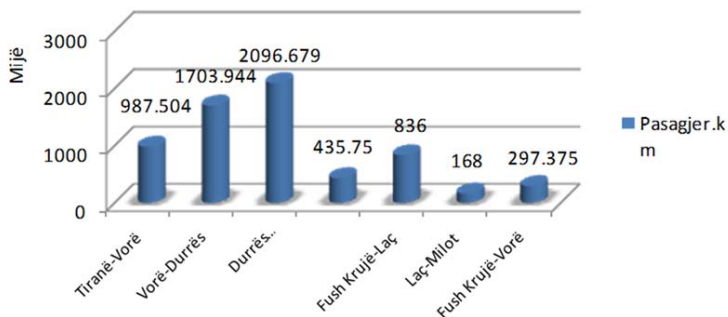
« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Korridori rrugor, që lidh këto dy qendra urbane, është kthyer në një arterie kryesore e transportit të vendit, fakt që dëshmohet nga fluksi i lartë i lëvizshmërisë dhe prezenca e bizneseve dhe shërbimeve të ndryshme. Numri i bizneseve në rajon është (57538+13960) njësi (INSTAT 2017). Ky numër është i përbërë nga bizneset e rretheve të Tiranës dhe Durrësit. Në nivel kombëtar (174 306) ato përfaqësohen me 33% rrethi Tiranës dhe 8% rrethi Durrësit.

Ndërsa grafikët e flukseve, janë:



Grafiku 1: Flukset e trafikut të mallrave në Rajonin Tiranë-Durrës



Grafiku 2: Flukset e trafikut të udhëtarëve në Rajonin Tiranë -Durrës

Nga pikëpamja e Sigurisë Rrugore, aksi Tiranë-Vorë-Durrës paraqet një sërë problemesh, të cilat mund të grupoheshin kështu:

-Hyrje-dalje nga biznese ndanë rrugës.



**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

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

Si rregull, këto nuk janë të lejueshme në rrugë të kësaj kategorie. Aktualisht mungon krejtësisht sinjalistika dhe nuk janë respektuar gjatësitë minimale të korsive të ngadalësimit dhe shpejtimit (që si të tilla as nuk ekzistojnë).

Rekomandohet mbyllja e hyrje-daljeve dhe kalimi i tyre në rrugët dytësore.

-Kufizuesit gjysmë sferikë prej betoni dhe pemët dekorative të mbjella në anë të karrexhatave.



Janë elementë të papranueshëm në këto lloj rrugësh.

Rekomandohet heqja e kufizuesve prej betoni dhe zhvendosja e pemëve pas brezit të përkatësisë.

-Dalje nga rruga dhe kalim në rrugën interurbane dytësore, pa sinjalistikë, pa korsi ngadalësimi dhe me kthim 90°, burim potencial për aksidente rrugore .

(Foto: km11 Vorë, km27 Shënvllash).



Në rastin e parë rekomandohet ndalimi i qarkullimit për autotrenat e gjysmë rimorkiatorët dhe kalimi i tyre nga ura mbi hekurudhën, kurse në rastin e dytë ndërtimi i rampave të hyrje-daljes.

-Mungesa e përvijuesve anësorë të rrugëve me një sens, deri në km 8. Edhe pas këtij kilometri, përvijuesit janë me ngjyrën e gabuar.

AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »



Rekomandohet vendosja e përvijuesve, në përputhje me Rregulloren në zbatim të Kodit Rrugor, (Figura II. 463, neni 171).

-Mungesa e aparaturave elektronike për kontrollin e kufijve të lejuar të shpejtësisë.

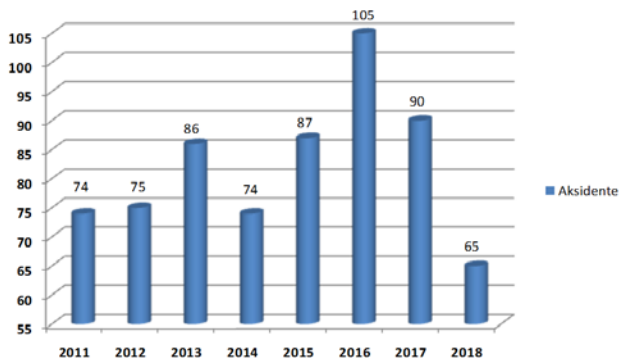


Siç duket edhe nga fotot, ekziston vetëm një aparat, në njërin drejtim.

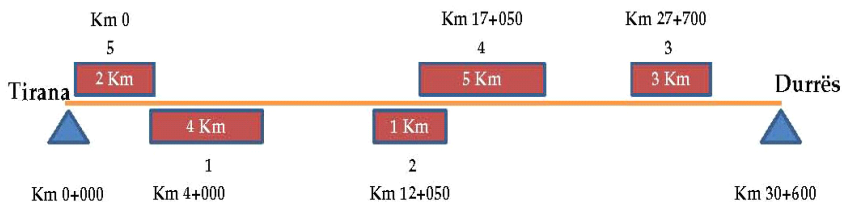
Rekomandohet pajisja e tij me mekanizmin e fotografimit në çast të tjetrit që tejkalon shpejtësinë e lejuar.

Gjithashtu, përveç vendosjes edhe në drejtimin tjetër, duhen shtuar edhe 2 aparatura të tjera, respektivisht në Qaf Kashar dhe në Sukth. Rruga Tiranë-Durrës është projektuar me standarde “Expressway”. Megjithatë, me kalimin e viteve, struktura e mjedisit rrugor, për shkak të planifikimit urban të pamjaftueshëm apo inekzistent, është bërë shumë e rrezikshme nga pikëpamja e sigurisë rrugore. Mangësitë e mësipërme, por sigurisht jo vetëm ato, kanë ndikuar që numri i aksidenteve në këtë aks rrugor të jetë i lartë (grafiku 3).

Grafiku 3: Aksidentet në aksin rrugor Tiranë-Durrës 2011-2018



Shpërndarja e “pikave të zeza” përgjatë aksit, jepet skematikisht më poshtë:



**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Ku:

Km 0 Mbikalimi i parë i këmbësorëve

Km 30+572 Mbikalimi i Urës së Dajlanit

1. *Kashar*
2. *Gërdec*
3. *Mbikalimi Fllakë*
4. *Maminas - Sukth*
5. *Yrshek*

3. Përmirësimet e propozuara

Aksi rrugor Tiranë-Durrës është veçanërisht i ngarkuar përsa i përket trafikut të mjeteve dhe arrin kulmin në periudhën e verës. Sidomos vitet e fundit, me ndërtimin e rrugës së Kombit, kjo ngarkesë është rritur ndjeshëm.

Si pjesa më e ngarkuar e rajonit, vlen edhe të studiohet më hollësisht. Aktualisht, segmenti Tiranë-Kryqëzimi Qaf Kashar është pjesa më e investuar dhe seksioni tërthor ka paraqitjen si në figurën e mëposhtme.



Figura 2: Gjendja ekzistuese e rrugës Tiranë-Durrës

**AKADEMIA
E SIGURISË**

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Referuar standardeve Evropiane të ndërtimit të rrugëve, kapaciteti maksimal i kësaj rruge është 32000 mjete/24 orë. Gjatë muajit Maj 2018 kemi realizuar matje manuale trafiku për 7 ditë në aksin Tiranë – Vorë - Durrës. Në tabelat 1 dhe 2 jepen matjet manuale të trafikut të bëra në datën 23 maj 2018.

Ora		Automjete pasagjerësh	Furgona mallrash	Minibusë	Autobusët mëdhenj	Kamion				Total
nga	deri					2 akse	3 akse	artikular	Trajler	
7:00	8:00	1345	118	25	21	47	19	42	15	1632
8:00	9:00	1459	132	20	24	41	14	37	11	1738
9:00	10:00	1482	134	27	26	46	10	40	21	1786
10:00	11:00	1472	139	24	16	30	8	38	13	1740
11:00	12:00	1498	151	31	18	29	15	32	18	1792
12:00	13:00	1452	115	18	23	38	12	40	21	1719
13:00	14:00	1419	118	20	18	24	16	33	9	1657
14:00	15:00	1413	116	28	15	32	21	27	18	1670
15:00	16:00	1444	111	16	24	19	18	29	15	1676
16:00	17:00	1515	97	16	31	31	24	26	17	1757
17:00	18:00	1612	103	29	25	40	19	43	20	1891
18:00	19:00	1687	121	18	24	37	12	30	20	1949
Shuma		17798	1455	272	265	414	188	417	198	21007
Përbërja trafikut në %		84.72	6.92	1.29	1.26	1.97	0.89	1.98	0.97	100

Tabela 1: Matjet e trafikut në segmentin Tiranë - Vorë

Ora		Automjete pasagjerësh	Furgona mallra sh	Minibusë	Autobusë të mëdhenj	Kamion				Total
nga	deri					2 akse	3 akse	artikulluar	Trajler	
7:00	8:00	1465	111	19	11	24	7	28	9	1674
8:00	9:00	1583	119	12	8	37	8	35	13	1815
9:00	10:00	1645	121	10	12	42	6	26	10	1872
10:00	11:00	1618	110	18	10	36	4	30	12	1838
11:00	12:00	1591	123	9	7	44	8	36	17	1835
12:00	13:00	1532	108	9	8	44	5	47	14	1767
13:00	14:00	1513	97	14	7	33	9	35	10	1718
14:00	15:00	1460	119	11	7	35	5	33	9	1679
15:00	16:00	1437	100	10	12	46	10	29	6	1650
16:00	17:00	1418	104	12	6	28	6	40	8	1622
17:00	18:00	1454	104	9	7	24	4	41	9	1652
18:00	19:00	1282	81	7	6	32	7	45	10	1470
Shuma		17998	1297	140	101	425	79	425	127	20592
Përbërja trafikut në %		87.40	6.29	0.66	0.49	2.06	0.38	2.06	0.62	100

Tabela 2: Matjet e trafikut në aksin Durrës -Vorë

Nga përpunimi i të dhënave të marra nga rezultatet e matjeve, përcaktojmë Trafikun mesatar ditor vjetor në bazë të formulës:

$$T_{MDV} = \frac{T_{MD}}{K_S}$$

ku :

T_{MDV} - Trafiku mesatar ditor vjetor.

T_{MD} - Trafiku mesatar ditor i mjeteve që qarkullojnë për 24 orë.

K_S - Koeficienti sezonal, që përcakton ndryshimin e trafikut në vartësi të muajve gjatë gjithë vitit. Ky koeficient llogaritet me anë të formulës:

$$K_S = \frac{T_{MDM}}{T_{MDV}}$$

ku: T_{MDM} - Trafiku mesatar ditor mujor.

Ky koeficient, për rrjetin rrugor të Shqipërisë, është përcaktuar nga “T.E.C.N.I.C. Consulting Engineers” në studimin “Asistencë teknike në menaxhimin e statistikave të qarkullimit rrugor”. Në tabelën e mëposhtme jepen vlerat e tij:

Tabela 3: Koeficientet sezonal për çdo muaj

Muaji	Janar	Shkurt	Mars	Prill	Maj	Qershor	Korrik	Gusht	Shtator	Tetor	Nëntor	Dhjetor
K_S	0.98	0.98	1.05	1.16	0.96	1.12	1.12	1.13	0.95	0.82	0.96	1.14

Trafiku mesatar ditor i mjeteve që qarkullojnë për 24 orë përcaktohet:

$$T_{MD} = T_{MD12} * K_{24/12}$$

ku:

T_{MD12}

- Trafiku mesatar ditor i mjeteve që qarkullojnë për 12 orë nga ora 7:00 – 19:00

$K_{24/12}$

- Raporti i trafikut të rregjistruar për 24 orë me trafikun e rregjistruar për 12 orë. Ky raport, bazuar në matjet automatike të trafikut të marra nga ARrSh, për këtë aks është 1.26.

Bazuar në matjet e realizuara dhe në bazë të formulave të mësipërme, llogaritet trafiku mesatar ditor vjetor dhe trafiku mesatar ditor, për mjetet që qarkullojnë në rrugën Tiranë - Vorë – Durrës për çdo muaj (tabela 4 dhe grafiku 4).

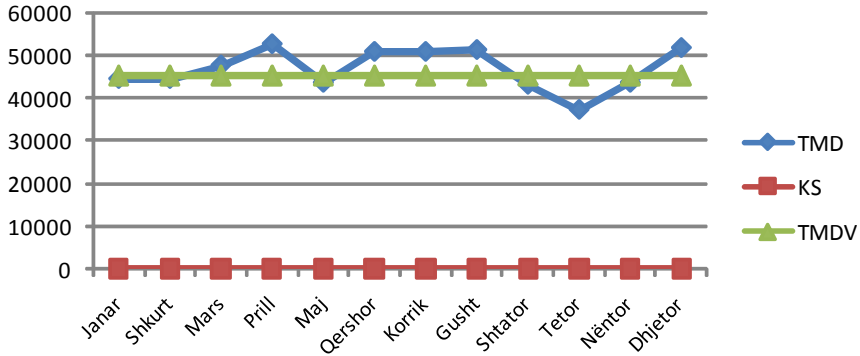
Tabela 4: Trafiku mesatar ditor vjetor i mjeteve si dhe trafiku mesatar ditor për çdo muaj.

Muaji	Janar	Shkurt	Mars	Prill	Maj	Qershor	Korrik	Gusht	Shtator	Tetor	Nëntor	Dhjetor
TM DV	54598											
TM D	45728	45728	48564	53695	44318	51354	51354	52862	44281	39114	44318	53045

AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë shkencore ndërkombëtare:

« Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri »



Grafiku 4: Paraqitja grafike e volumit të mjeteve që qarkullojnë për çdo muaj në këtë aks

Siç shihet nga grafiku, edhe me një rritje mesatare të pranuar rreth 3% për vit (nga PKT), brenda vitit 2020 ky segment rrugor do të paraqesë probleme serioze në lidhje me bllokimin e trafikut dhe pasojat që derivojnë. Pra, lind domosdoshmëria e rritjes së kapacitetit të rrugës.

Ndër mënyrat e njohura për rritjen e tij përmendim:

a. Rritjen e gjerësisë të korsive. Praktikisht kjo nuk është e mundur pasi korsitë kanë vlerën maksimale të rekomanduar - 3.75m.

b. Përmirësimi i sipërfaqes së rrugës dhe mirëmbajtja e saj. Në fakt, nga ky këndvështrim, Rruga Tiranë-Vorë-Durrës është nga rrugët më të asistuara të krejt rrjetit rrugor shqiptar.

c. Përdorimi i sistemeve inteligjente të transportit, me përfitimet që janë analizuar në punime të tjera të autorëve.

d. Kalimi nga gjendja ekzistuese rrugë interurbane kryesore, 2x2 (për saktësi edhe kjo jo në përputhje me standardin-mungon brezi i përkatësisë), në variantin pasardhës të rekomanduar, 3x3 me kors 3.75m gjerësi, me kors emergjence prej 3m në të dy anët. Pra kalimi në kategorinë autostradë me maksimum të llogaritur 67000 mjete në 24 orë (figura 3).

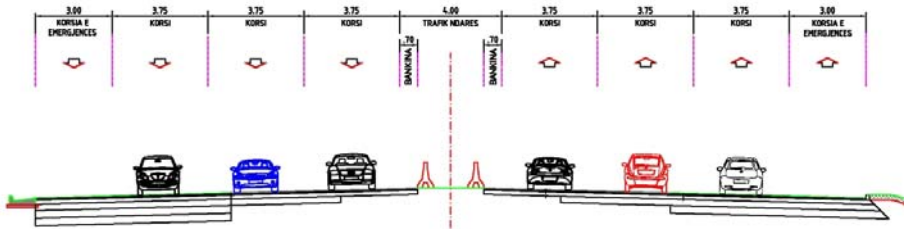


Figura 3: Propozimi Autostrada Tiranë-Durrës

Kostoja e përafërt e një ndërhyrje të tillë do të shkonte rreth 160 Milion Euro. Rekomandojmë që, të paktën për pjesën Tiranë-Kryqëzimi Qaf Kashar (6 km), ndërtimi të fillonte sa më parë, me vlerë të llogaritur rreth 30 Milion Euro. Të dy pjesët e tjera,

Kryqëzimi Qaf Kashar-Vorë (6 km) dhe Vorë-Ura e Dajlanit (19 km) do të duhej të realizoheshin rreth vitit 2025.

4. Konkluzione

Përmirësimi i situatës së sigurisë në aksin rrugor Tiranë-Durrës kërkon dy lloj masash:

a- masat e emergjencës, të cilat mund të përmblihdeshin:

-mbyllja e hyrje daljeve të bizneseve përgjatë aksit dhe kalimi i tyre në rrugët dytësore,

-heqja e kufizuesve prej betoni në pjesën e parë,

-vendosja e sistemeve inteligjente të kontrollit të shpejtësisë;

b- masat afatmesme:

-Kalimi nga gjendja ekzistuese rrugë interurbane kryesore 2x2, në variantin pasardhës të rekomanduar nga standardet Evropiane të ndërtimit të rrugëve, 3x3 me korsi 3.75m gjerësi, me korsi emergjence prej 3m në të dy anët. Pra kalimi në kategorinë Autostradë me maksimum të llogaritur 67000 mjete në 24 orë.

Këto konkluzione mund të shërbejnë në planet afatshkurtra dhe afatmesme për zhvillimin ekonomik - social dhe ambiental të kushteve të jetesës në rajon, duke nxitur ekonominë dhe duke përmirësuar impaktin ambiental.

Bibliografia

1. *White paper 2011 Roadmap to a Single European Transport Area - Towards a competitive and resource efficient transport system*, EC Brussels 2011.
2. *Impact Assessment White Paper Transport 2011* EC Brussels 2011.
3. Republika e Shqipërisë, Këshilli i Ministrave, "Plani Kombëtar i Transportit", (ANTP), Tetor 2010.
4. *Transport Planning and Traffic Engineering*; C A O'Flaherty Netherlands 2008.
5. *Traffic Engineering Design*, M. Slinn, P Matthews & P. Guest UK 2008.

Ndikimi i rezistencës së pjerrtësisë gjatësore të rrugës në lëvizjen e automjeteve transportuese, në pjesën e rrugës nacionale Kaçanik-Hani i Elezit



■ **Dr. (proces) Gëzim HOXHA**
*Kolegji i Shkencave të Aplikuara
Teknike "Tempulli", Kosovë*



■ **Dr. (proces) Visar BAXHUKU**
*UKolegji i Shkencave të Aplikuara
Teknike "Tempulli", Kosovë*



■ **Dr. Mevlan BIXHAKU**
*Kolegji i Shkencave të Aplikuara
Teknike "Tempulli", Kosovë*



■ **Dr. Muhamet KRASNIQI**
*UKolegji i Shkencave të Aplikuara
Teknike "Tempulli", Kosovë*

Abstrakt

Lëvizja e automjeteve në përgjithësi, respektivisht automjeteve transportuese në veçanti, në kushte të ndryshme të rrugës (gjendjes së shtresës qarkulluese) dhe në varësi të parametrave gjeometrik të rrugës, shpeshherë është e vështirësuar si pasojë e ndikimit të rezistencave të cilat i kundërvihen lëvizjes së automjeteve. Impakt të rëndësishëm në këtë aksept kanë parametri i pjerrtësisë gjatësore të rrugës, karakteristikat teknike të automjeteve dhe gjendja e shtresës qarkulluese të rrugës si dhe gjendja e gomave të automjetit. Në kuadër të këtij hulumtimi është analizuar dhe vlerësuar ndikimi i këtyre parametrave dhe në varësi të rezultateve konkrete të fituara janë nxjerrë konkluzione dhe rekomandime lidhur me lëvizjen e mjeteve në rrugët me pjerrtësi të caktuar gjatësore. Për qëllime të hulumtimit janë realizuar matjet gjeodezike në pjesën e rrugës së trajtuar dhe janë marrë për bazë parametrat real nga kjo pjesë e rrugës duke përfshirë edhe gjendjen e shtresës së sipërme të asfaltit (nivelin e konsumimit). Për qëllime të hulumtimit dhe është përdorur gjithashtu softueri PC Crash, nga i cili janë nxjerrë rezultate konkrete lidhur me dinamikën e lëvizjes së mjeteve transportuese dhe ndikimin e veprimit të komponentëve të peshës së automjetit gjatë lëvizjes në rrugën me pjerrtësi.

Fjalëkyçe:

pjerrtësia, pesha, nxitimi, koeficienti i fërkimit, shpejtësia.

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

1. Hyrje

Shtresa qarkulluese e rrugës, përkatësisht gjendja e asfaltit në shumicën e rrugëve të Kosovës nuk ofron cilësinë e duhur dhe vrazhdësinë e nevojshme për të siguruar koeficient të mirë të ngjitjes ndërmjet rrotës dhe rrugës. Gjithashtu këto rrugë shpeshherë nuk mirëmbahen si duhet dhe shtresat e pluhurit dhe ndotësve tjerë e vështirësojnë arritjen e fërkimit të nevojshëm dhe lëvizjen e sigurt të automjeteve. Referuar të dhënave nga terreni, në pjesë të ndryshme të këtyre rrugëve janë paraqitur pengesa gjatë lëvizjes së mjeteve. Duke marrë për bazë në këtë rast ndikimin e karakteristikave teknike të automjeteve, gjendjes së gomave, gjendjes së rrugës dhe parametrave gjeometrik të saj në lëvizjen e automjeteve në përgjithësi, veçanërisht ndikimin e pjerrtësisë gjatësore të rrugës, në vijim përmes këtij hulumtimi janë nxjerrë rezultate konkrete dhe janë dhënë rekomandime që i kontribuojnë lëvizjes së sigurve të mjeteve. Për qëllime të studimit është analizuar ndikimi i rezistencës së pjerrtësisë gjatësore të rrugës në lëvizjen e automjeteve në rrugën nacionale Kaçanik-Hani i Elezit. Në këtë pjesë të rrugës janë regjistruar raste të shpeshta të aksidenteve rrugore dhe në përgjithësi janë paraqitur pengesa të shpeshta sidomos në lëvizjen e automjeteve të rënda transportuese.

2. Gjendja aktuale e rrugës

Ndikimi i rezistencës së pjerrtësisë gjatësore të rrugës në lëvizjen e automjeteve është analizuar për pjesën e rrugës magjistrale Kaçanik-Han i Elezit (koordinatat: 7521605.011; 4672927.113;). Kjo pjesë e rrugës është rrugë dy shiritore, me pjerrtësi

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

gjatësore (përpyjet në kahen Kaçanik-Han i Elezit dhe tatëpyjet në kahun e kundërt), profili gjatësor i kësaj pjese të rrugës është kryesisht i drejtë, por përfshin edhe kthesa jo të ashpra (me rreze të madhe).



Fig. 1. Pjesa e rrugës së analizuar

Nga hulumtimet ne terren është konstatuar se sipërfaqja e shtresës qarkulluese të rrugës është kryesisht e mbuluar nga pluhuri dhe ndotës tjerë (fig. 1). Gjithashtu asfalti është konsumuar dhe nuk plotëson kriteret e vrazhdësisë së nevojshme për të ofruar ngjitje të mjaftueshme ndërmjet pneumatikut dhe rrugës (fig. 2).



Fig. 2. Gjendja e asfaltit dhe shtresës qarkulluese të rrugës

Referuar matjeve gjeodezike në teren lidhur me pjerrtësinë gjatësore të rrugës kanë rezultuar këto të dhëna:

1. Matja e parë P. 1, koordinatat: 7521605.011; 4672927.113; 502.43 .
2. Matja e dytë P. 2, koordinatat: 7521879.240; 4672552.861; 524.28 .

Nga këto dy matje rezulton se kemi disnivelin $DIS=21.85m$ në distancë $L = 465.4m$, nga ku rezulton pjerrtësia: $P=4.69\%$.

3. Matja e tretë P. 3, koordinatat: 7522151.425; 4671863.141; 553.24 ($L=730.6$ nga matja dytë P. 2 në drejtim të Hanit të Elezit).

Nga matja dytë me matjen e tretë rezulton se kemi disnivelin $DIS= 28.96 m$ në distancë $L = 730.6 m$, që i bie pjerrtësia: $P=3.96\%$.

3. Fërkimi në varësi të gjendjes së rrugës

Ndikimi i pjerrtësisë gjatësore të rrugës (si rezistenca në lëvizjen e automjeteve) është në korrelacion me fuqinë tërheqëse të automjetit dhe fërkimin që arrihet ndërmjet rrotës dhe rrugës. Ngjitja ndërmjet sipërfaqes së rrugës dhe pneumatikut ndryshon në varësi nga gjendja e shtresës qarkulluese e rrugës dhe pneumatikut. Referuar databazës së automjeteve të regjistruara në Kosovë, në veçanti automjeteve transportuese, vërehet se struktura e automjeteve përbëhet kryesisht nga automjete të vjetra. Gjendja teknike e këtyre mjeteve shpeshherë nuk i plotëson kriteret e nevojshme të sigurisë dhe gomat të cilat i përdorin janë të vjetruara, të konsumuara dhe me thellësi të larave të pneumatikut nën kriteret e lejuara. Referuar këtij fakti dhe cilësisë së asfaltit të cili mbizotëron në rrugët e Kosovës, në veçanti në pjesën e rrugës së analizuar (asfalti i konsumuar), problemet e evidentuara dhe niveli i ulët i sigurisë gjatë lëvizjes së automjeteve, është i pritur.

Në teorinë e fërkimit të gomës, koncepti i kontaktit me vrazhdësinë e asfaltit është i një rëndësie vendimtare (fig. 3). Shtresa e asfaltit duhet të plotësojë kriteret e përcaktuara të vrazhdësisë së nevojshme dhe përbërjes së tij në mënyrë që të arrihet fërkimi sa më i mirë me rrotën e automjetit (fig. 3). Sipas studimeve të fundit, histereza është gjetur si faktor më me ndikim në llogaritjen e pjesës më të madhe së forcës totale të fërkimit. Prandaj, fërkimi që arrin goma për shkak të komponentes së histerezes konsiderohet faktor me rëndësi. Efekti i sipërfaqes së makrostrukturës së shtresës së rrugës, respektivisht përzierja e materialeve të asfaltit dhe analiza e ndikimeve të temperaturës, ka po ashtu rëndësi të theksuar në këtë proces.¹



Fig. 3. Vrazhdësia e asfaltit dhe korrelacioni me fërkimin

Friksioni natyrisht varet edhe nga thellësia e larave të gomës dhe përbërja e gomës. Sipërfaqja kontaktuese ndërmjet e pneumatikut dhe rrugës² ndikon në mënyrë direkte në koeficientin e fërkimit ndërmjet tyre (fig. 4). Përcaktimi i fërkimit para së gjithash kërkon të dhëna mbi³:

¹ Analysis of asphalt mix surface-tread rubber interaction by using finite element method.

² B.N.J. Persson, Rubber friction and tire dynamics.

³ Sensitivity Analysis of Tire-Road Friction Coefficient to Pavement Texture Parameters Using a Physics-Based Contact Model Ron, Virginia Polytechnic Institute and State University, 2015.

- sipërfaqen e rrugës,
- strukturën e rrugës,
- strukturën e gomave,
- sipërfaqen kontaktuese të gomës,
- histerizen dhe ad'hezionin,
- ndjeshmërinë ndaj parametrave të sipërfaqes së rrugës,
- konsumimin e gomës.

Gomat e konsumuara, me lara nën kriteret e përcaktuara dhe me mbi presion ose nën presion paraqesin vështirësi në lëvizjen e sigurt të mjeteve sidomos në rrugët me pjerrtësi dhe me kthesa.



Fig.4. Gjendja e gomave dhe impakti në fërkimin me rrugën⁴

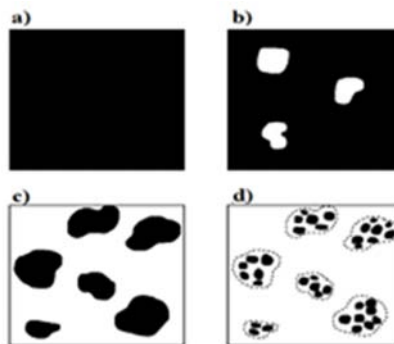


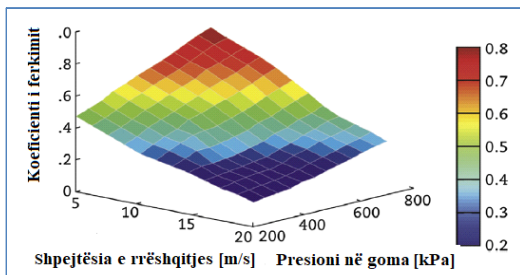
Fig.5. Kontakti ndërmjet pneumatikut dhe rrugës⁵, (a) kontakt i plotë, (b) kontakt i pjesshëm, (c)kontakt i dobët, (d) kontakt shumë i dobët

⁴ Pavement Friction and Surface Texture.

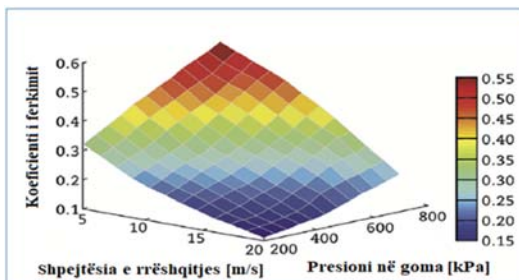
⁵ Bjarne Schmidt, Pavements to reduce rolling resistance and vehicle.

Disa autor në hulumtimet e tyre kanë nxjerrë rezultate konkrete të korrelacionit ndërmjet gjendjes së asfaltit, gjegjësisht strukturës së tij, presionit të gomave dhe koeficientit të fërkimit (fig. 6). Këta autor kanë vërejtur ndikimet e mëdha të strukturës së asfaltit në fërkimin dhe korrelacionin e varësisë pneumatik-rrugë.

a).



b).



c).

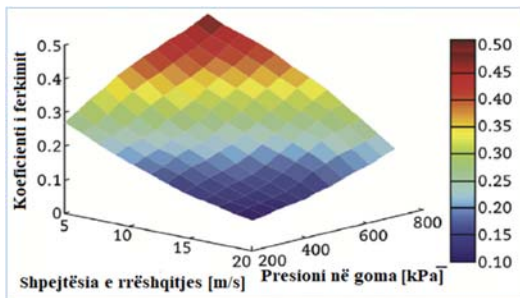
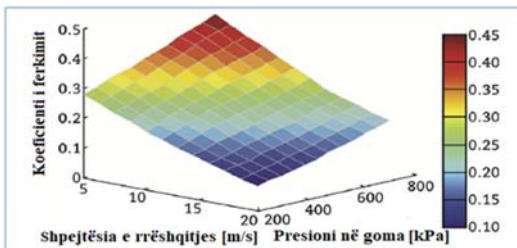


Fig.6. Fërkimi ndërmjet pneumatikut dhe rrugës: (a) në asfalt poroz⁶, (b) asfalt me gurë. (c) asfalt të konsumuar⁷

Gjithashtu temperatura dhe gjendja e shtresës së sipërme të rrugës (e thatë, e lagësht, me borë, akull etj.) ka ndikim në fërkimin ndërmjet pneumatikut dhe rrugës (fig. 7).

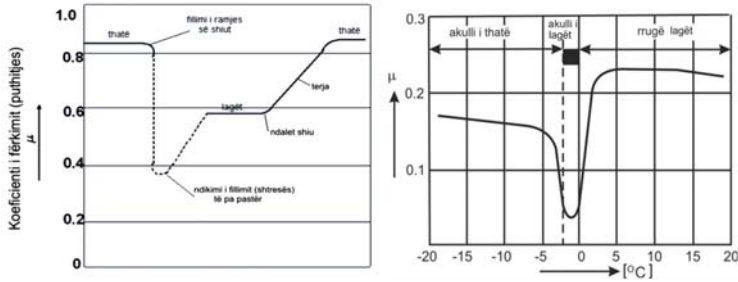
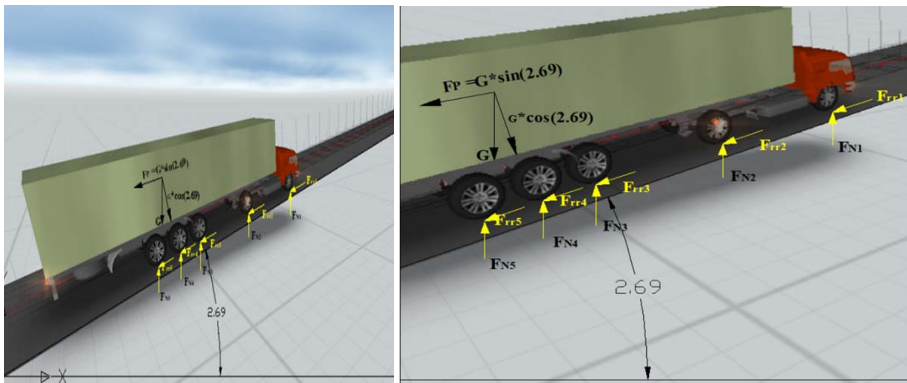


Fig. 7. Koeficienti i ngjitjes në varësi nga gjendja e rrugës dhe temperatura⁸

4. Analiza e ndikimit të pjerrtësisë gjatësore të rrugës

Gjatë lëvizjes së mjetit, në rrotat motorike vepron forca tërheqëse F_t (forca periferike e tërësishme e të gjitha rrotave motorike). Në mënyrë që automjeti të lëvizë pa pengesa, kjo forcë duhet të jetë më e madhe se të gjitha forcat tjera rezistuese: F_p - rezistenca e pjerrtësisë, F_{in} - rezistenca e forcës së inercisë, F_{rr} - rezistenca në rrokullisje, F_a - rezistenca e ajrit.



$P=4.69\%$

o

Rezistenca e pjerrtësisë F_p është forca e cila vepron në automjet dhe i kundërvihet (reziston) ngjitjes në përpjetë të mjetit (fig. 8), kurse e ndihmon lëvizjen në tatëpjetë (teposhtë). Në këtë rast përveç forcës tërheqëse të automjetit rëndësi të madhe ka edhe koeficienti i ngjitjes që arrihet ndërmjet rrotës dhe rrugës.

Fig.8. Rezistenca e pjerrtësisë gjatësore e cila vepron në automjet gjatë lëvizjes në përpjetë

Kjo forcë (F_p) është rezultat i veprimit të komponentit të peshës së automjetit në të përpjetë dhe këndit të pjerrtësisë. Nga ana tjetër, forca maksimale tërheqëse F_{tmax} , duhet të jetë më e vogël ose baras me forcën e fërkimit (ngjitjes) ndërmjet rrotës dhe rrugës në drejtim të lëvizjes⁹ ($F_N \cdot \mu$). Nëse forca F_{tmax} është më e madhe se forca e fërkimit (ngjitjes) $F_{tmax} > F_N \cdot \mu$, rrota përkatësisht, *mjeti do të rrëshqasë*.

Në rastin konkret, duke marrë për bazë pjerrtësinë gjatësore të rrugës, e cila sipas matjeve gjeodezike ka rezultuar rreth 4.69%, është analizuar ndikimi i saj në forcën tërheqëse të automjeteve transportuese (me peshë të mëdha) dhe automjeteve të

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

⁶ Porous asphalt

⁷ Analysis of asphalt mix surface-tread rubberinteraction by using finite element method

⁸ Teknikat e sigurisë, AhmetGeca, Prishtine 2011.

⁹ Teknikat e sigurisë, AhmetGeca, Prishtine 2011.

udhëtarëve (*me pesha të vogla*) si dhe mundësinë e ngjitjes në përpjetë për kushte të ndryshme të gjendjes së shtresës qarkulluese të rrugës. Për qëllime të hulumtimit, janë marrë dy automjete me karakteristika të ndryshe teknike: kamioni “Mercedes Benz 1844” (*pesha e vetë 8625 kg dhe ngarkesa 10t*) dhe automjeti i udhëtarëve “VW Golf” (*pesha e vetë 1260 kg*).

Parameter	Mercedes-Benz 1844 K	Volkswagen Golf
Manufacturer:	MERCEDES-BENZ	VOLKSWAGEN
Name:	1844 K	GOLF
Type:	1844 K	1H
Origin:	-	-
built from:	09/1995	04/1997
built to:	01/2007	01/2007
Displacement [ccm]:	14618	1984
Engine power [kW]:	320	85
Engine type:	-	-
Vehicle shape:	-	-
Weight [kg]:	8625	1260
Length [m]:	7.0325	4.0705
Width [m]:	2.5	1.695
Height [m]:	3.46	1.415
Track width [m]:	-	-
C.O.G. height [m]:	-	-
Dist. COG front axle [m]:	1.4	1.28
Max. velocity [km/h]:	83.0	194.5
Turning circle [m]:	-	-
Drive mode:	-	-
No. of axles:	2	2
Vehicle type:	LKW	PKW
No. of gears:	-	-
Axle ratio:	-	-
Transmission ratios:	-	-
Moment diagram:	-	-
rpm @ max power:	-	-
max. rpm:	-	-
max. engine torque [Nm]:	-	-
rpm @ max torque:	-	-
Wheelbase [m]:	3.8	2.475
Tire dimensions 1:	-	-

Fig.9. Karakteristikat teknike të automjeteve të përdorura për hulumtim

Rasti 1

Në rastin e parë analiza e ndikimit të pjerrtësisë gjatësore në lëvizjen e automjetit transportues (fig. 10) është realizuar për kushte normale të rrugës, rruga e terur dhe automjeti transportues me nxitim fillestar dhe pa rritje të nxitimit përgjatë gjatësisë së rrugës.

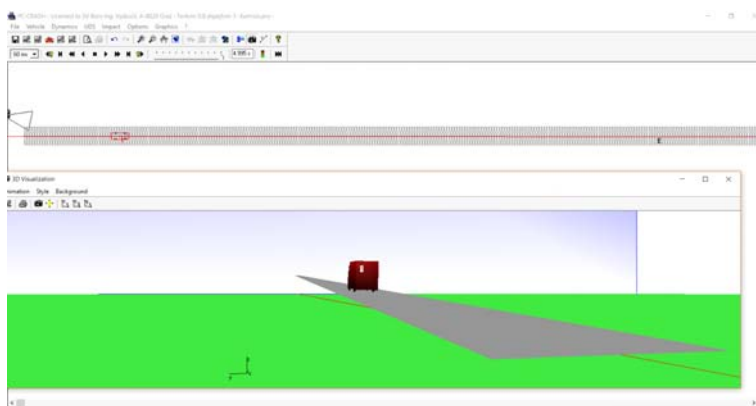


Fig.10. Simulimi i lëvizjes së automjetit transportues, me nxitim fillestar dhe pa rritje të nxitimit përgjatë lëvizjes

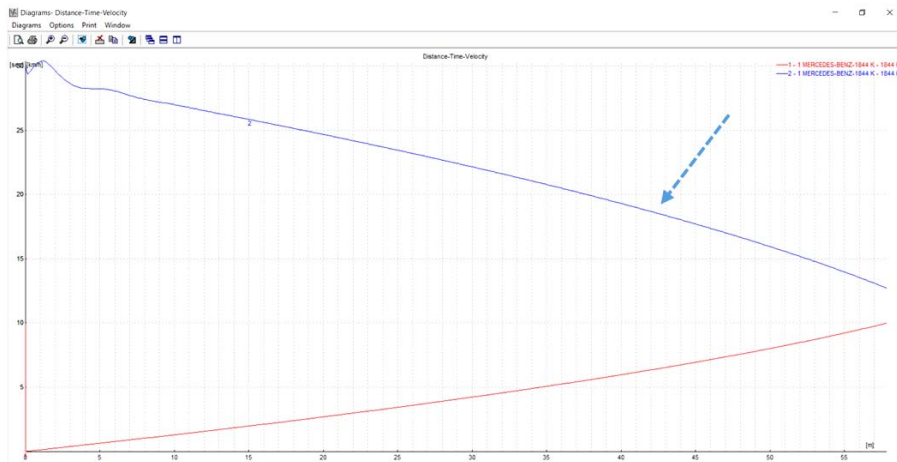
**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Në bazë të simulimit me anë të softuerit “PC Crash” është konstatuar pjerrtësia gjatësore e rrugës prej 4.69% ka ndikim negativ në lëvizjen e automjeteve, sepse paraqet rezistencë, e cila pengon lëvizjen e automjetit, prandaj kemi rënie të shpejtësisë nga ajo fillestare (diag. 1).

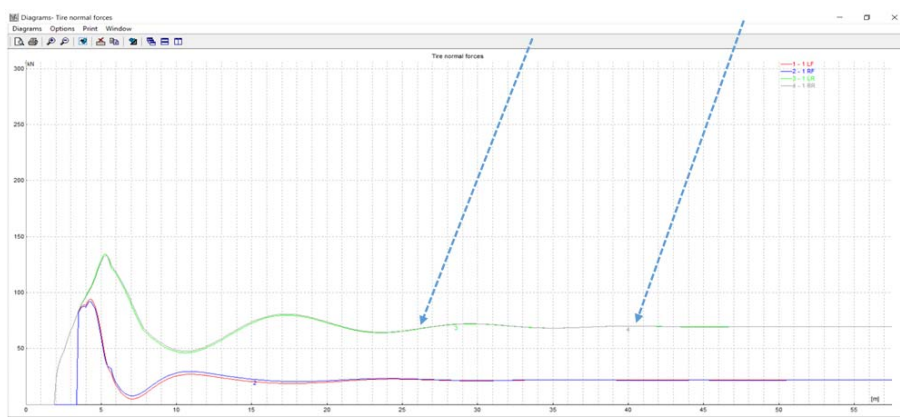
Diag.1. Shpejtësi- rrugë-kohë



Forcat normale në rrotat e aksit të përparmë dhe boshtin e pasmë po ashtu kanë intensitet të ndryshëm (diag. 2).

Për shkak e veprimit të komponentit të peshës së automjetit, këto forca kanë intensitet më të vogël në aksin e përparmë dhe intensitet më të madh në boshtin e pasmë. Si rezultat i ndryshimit të intensitetit të forcave normale, kemi ndryshim të forcave të ngjitjes ndërmjet rrotave dhe rrugës.

Diag. 2. Forcat normale



**AKADEMIA
E SIGURISË**

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Rasti 2

Në rastin e dytë është analizuar lëvizja e automjetit transportues dhe automjetit të udhëtarëve për kushte ekstreme të rrugës, me koeficient të ngjitjes 0.02. Në rrugë të thatë koeficienti i ngjitjes ndërmjet rrotës dhe rrugës është rreth 0.8, në rrugë të lagët 0.4, ndërsa në kushte të dimrit koeficienti i ngjitjes bie dukshëm dhe sillet prej 0.1-0.2.

Në kushtet e vështirësuar të lëvizjes, kur rruga është me borë apo akull, për shkak të ndikimit të pjerrtësisë gjatësore, lëvizja e automjeteve ka rezistenca të dukshme.

Në bazë të simulimit të lëvizjes së automjetit transportues në kushtet e lëvizjes kur koeficienti i ngjitjes është i ulët (*shtresa qarkulluese e rrugës me borë apo akull*), edhe përkundër nxitimit konstant, lëvizja e automjetit është e pa mundur nga pozicioni startues në pjerrtësi (diag. 4).

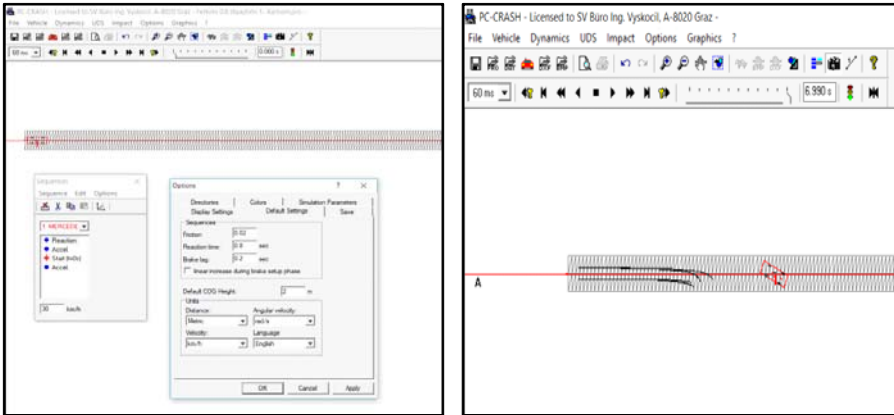
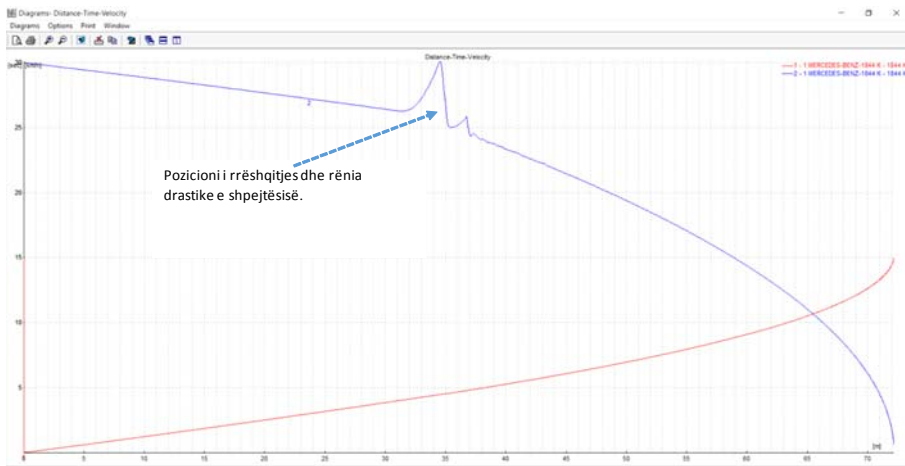


Fig.11. Simulimi i lëvizjes së automjetit transportues në rrugën me pjerrtësi 4.68% dhe $\mu=0.02$

Për shkak të veprimit të komponentit të peshës së automjetit dhe koeficientit të ulët të ngjitjes, forca maksimale e tërheqjes së automjetit bëhet me e madhe së forca maksimale e fërkimit (ngjitjes) dhe si rezultat automjeti rrëshqet (diag. 5).

Diag. 5. Shpejtësi-rrugë- kohë

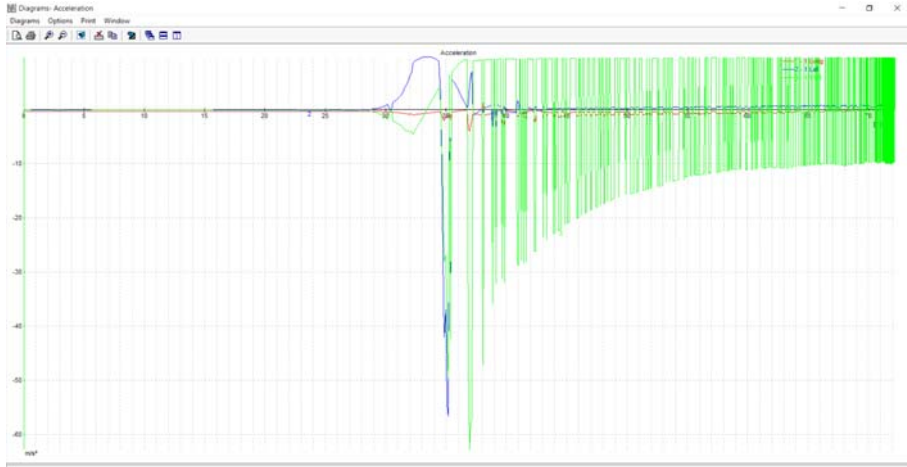


AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

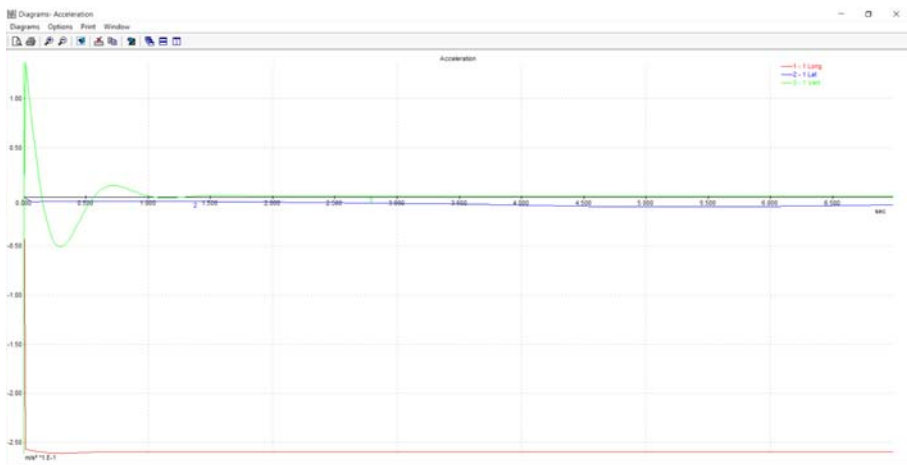
Si rezultat i rrëshqitjes, nxitimi në drejtim gjatësor është afër zeros, ndërsa nximi vertikal merr vlera me intensitet të madh (diag. 6).



Diag. 6. Nxitimi në drejtim gjatësor, vertikal dhe anësor për automjetin transportues "Mercedes 1844"

Fenomeni i cili paraqitet ne rastin e lëvizjes se automjeteve transportuese, për kushtet e njëjta të lëvizjes (*shtresës qarkulluese të rrugës*) nuk paraqitet edhe në rastin e lëvizjes së automjeteve te udhëtarëve. Për kundër forcave rezistuese në përpjetë dhe koeficientit të ulët të ngjitjes në kushtet e rrugës me borë, automjetet e udhëtarëve me nxitim konstant në rritje prej 1m/s^2 arrijnë të kalojnë gjatësinë totale të kësaj pjese të rrugës me pjerrtësi 4.68% (*diagramet 7 dhe 8*).

Diag. 7. Nxitimi në drejtim gjatësor, vertikal dhe anësor për automjetin "VW Golf"

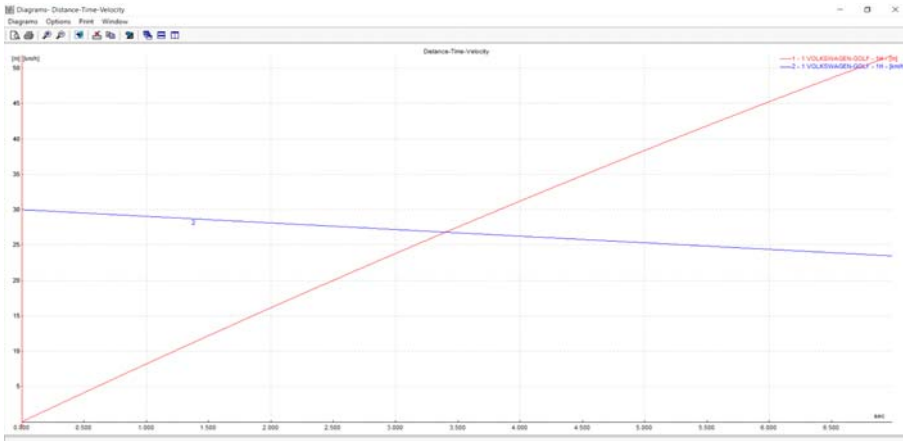


**AKADEMIA
E SIGURISË**

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Diag.8. Shpejtësi-rrugë-kohë



Rasti 3

Në kushte normale të qarkullimit, kur pjesa e rrugës është e terur, koeficienti i ngjitjes është i mirë, automjeti transportues me nxitim në rritje prej 1 m/s^2 ($a=1\text{ m/s}^2$, $\mu=0.8$), kalon pa problem gjatësinë totale të pjesës së rrugës me pjerrtësi 4.68% (diag. 9).

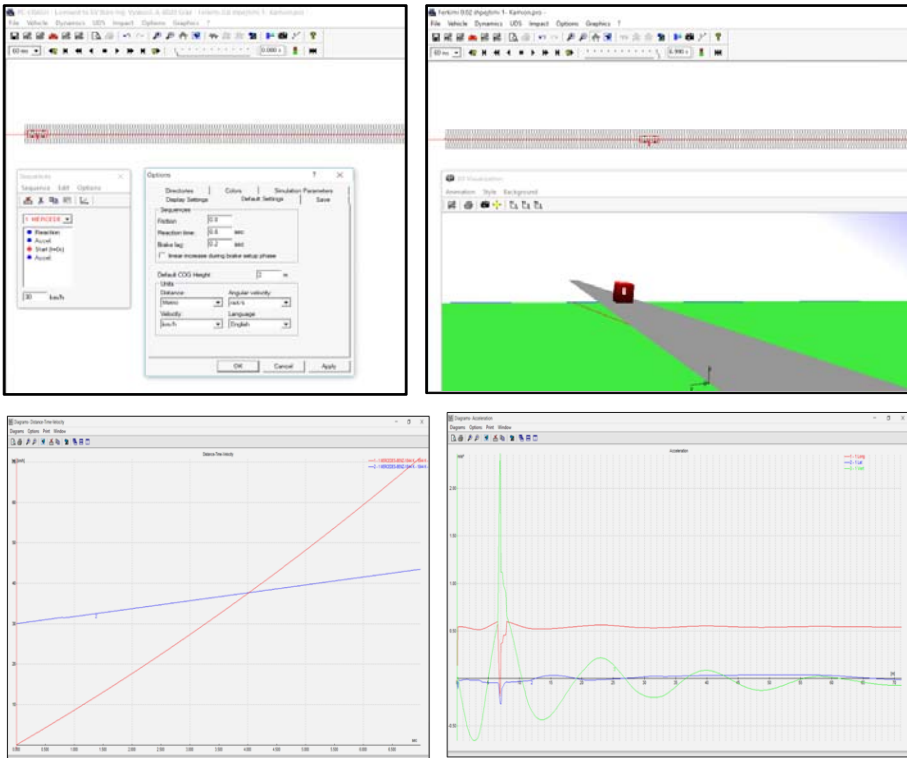


Fig.12. Simulimi i lëvizjes së automjetit transportues, me nxitim 1 m/s^2 dhe $\mu=0.8$
 Diag. 9. Shpejtësi- rrugë-kohë-nxitim

**AKADEMIA
 E SIGURISË**

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

5. Konkluzione

Rezultatet e hulumtimit nga modeli softuerik kane argumentuar se pjerrtësia gjatësore e rrugës prej 4.69% (përpjetë) ka ndikim negativ ne lëvizjen e automjeteve, sepse paraqitet si forcë rezistuese e cila pengon lëvizjen e automjetit, prandaj kemi rënie të shpejtësisë nga ajo fillestare (diag. 1). Forcat normale në rrotat e aksit të përparmë dhe boshtin e pasmë po ashtu kane intensitet te ndryshëm (diag. 2). Për shkak e veprimit të komponentit të peshës së automjetit, këto forca kanë intensitet më të vogël në aksin e përparmë dhe intensitet më të madh në boshtin e pasmë. Si rezultat i ndryshimit të intensitetit të forcave normale, kemi ndryshim të forcave të ngjitjes ndërmjet rrotave dhe rrugës. Në kushtet e vështirësuara të lëvizjes, kur rruga është me pjerrtësi gjatësore dhe e mbuluar me shtresë bore apo akulli si dhe në raste të tjera të gjendjes së dobët të gomave dhe të asfaltit, rezistenca e pjerrtësisë pamundëson lëvizjen normale të mjeteve transportuese.

Në bazë të simulimit të lëvizjes së automjeteve transportuese në kushtet e lëvizjes, kur koeficienti i ngjitjes është i ulët edhe përkundër nxitimit konstant, lëvizja e automjetit është e pa mundur nga pozicioni startues në pjerrtësi (diag. 4). Ky fenomen, në kushte të njëjta të lëvizjes, nuk paraqitet edhe në rastin e lëvizjes së automjeteve të udhëtarëve, respektivisht ndikimet janë shumë me të vogla (*komponenti i peshës së automjetit në pjerrtësi ka intensitet të vogël*). Për kundër forcave rezistuese në përpjetë dhe koeficientit të ulët të ngjitjes në kushtet e rrugës me borë, automjetet e udhëtarëve me nxitim konstant në rritje prej 1m/s^2 arrijnë të kalojnë gjatësinë totale të kësaj pjese të rrugës me pjerrtësi 4.68% (*diagramet 7 dhe 8*). Gjatë lëvizjes së mjetit nëpër rrugë, goma ka ndikim të madh në përmirësimin e ngjitjes me rrugën. Prandaj, për ngarje të sigurt, për forcë të ngjitjes më të madhe dhe për të përballuar rezistencën e pjerrtësisë rekomandohet që thellësia e larave (profilin) sipas perimetrit dhe gjerësisë së protektorit - sipërfaqes shkelëse të gomës së dimrit të automjetet transportues, të mos jetë më e vogël se 4mm.

Literatura

1. B.N.J. Persson, Sliding Friction: Physical Principles and Applications, 2nd edn (2000) (Heidelberg, Springer).
2. Hibbit, Karlson & Sorensen, Inc., 2010. ABAQUS 6.10, User's Manual.
3. Hibbit, Karlson & Sorensen, Inc., Pawtucket. Klu" ppele, M., Heinrich, G., Rubber friction on self-affine road tracks. Rubber Chemistry and Technology 73 (4), 578e606.
4. Ron Kennedy, Mehran Motamedi, Saied Taheri, Corina Sandu, Sensitivity Analysis of Tire-Road Friction Coefficient to Pavement Texture Parameters Using a Physics-Based Contact Model, 2015.
5. Ken Johansson, Road Slope Estimation with Standard Truck Sensors .
6. Eduard Ribar ; Justín Murín, Road slope introduction in vehicle route modelling, Publisher: IEEE 2016.
7. A.Geca, Teknikat e sigurise ne komunikacion, Prishtine 2011.



**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

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



**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

100

~ *Sesioni IV* ~

Kultura e sjelljes së përdoruesve të rrugës
dhe roli i edukimit qytetar në sigurinë rrugore

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

101

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



■ MSc. Fatos XHENGU
Kryqi i Kuq Shqiptar

Abstrakt

Federata Ndërkombëtare e Kryqit të Kuq dhe Gjysmëhënës së Kuqe (FNKKGJHK) i përshkruan aksidentet rrugore për numrin e të vdekurve dhe të plagosurve si dhe pasojat social-ekonomike të tyre si një katastrofë humanitare që po alarmon gjithë botën. Siguria rrugore është një çështje shumë sensitive në vendin tonë, kjo për numrin e aksidenteve, numrin e vdekjeve e të plagosurve apo dhe mosrespektimi i rregullave nga përdoruesit e rrugës, të cilat janë më të larta krahasuar me vendet e Bashkimit Europian ku duam të aderojmë. Statistikat, referuar Qendrës Globale të Sigurisë Rrugore, tregojnë se rreth 1.35 milionë njerëz vdesin në vit nga aksidentet, ku indeksi i vdekjeve në vendet kryesore të Bashkimit Europian është 3-4 vdekje për 100 mijë banorë.¹

Ndërsa, referuar statistikave, në vendin tonë, rezultojnë se kemi 250-300 vdekje në vit, ku llogaritet se indeksi i vdekjeve është 8 vdekje për 100 mijë banorë. Organizata Botërore e Shëndetit (OBSh) parashikon se nëse nuk merren masat e duhura nga strukturat përkatëse në vendet respektive, në vitin 2030 traumat nga aksidentet rrugore do të rriten në vendin e pestë për nga numri i vdekjeve krahasuar me shkaqet e tjera që sjellin vdekjen.²

Jo vetëm nga këto statistika del se e rëndësishme është angazhimi për sigurinë rrugore, por më shumë akoma nga sjelljet e përditshme të drejtuesve të mjeteve, nga këmbësorët, nga nxënësit por dhe komunitetit në përgjithësi, ku evidentohen shkelje dhe thyerje të rregullave të sigurisë rrugore si në kalimin nëpër kryqëzime, mos respektimin e sinjalistikës rrugore, mosrespektimin e kufirit të shpejtësisë sidomos në zonat e banuara etj. E parë në këtë këndvështrim, Kryqi i Kuq Shqiptar është angazhuar në ndërgjegjësimin e përdoruesve të rrugës dhe komunitetit në përgjithësi, duke transmetuar njohuri dhe rregulla për sigurinë rrugore, duke u fokusuar më shumë në transmetimin e njohurive të ndihmës së parë, me moton “Ndihma e parë shpëton jetë”.

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Fjalëkyçe:

sensibilizim/ndërgjegjësim, komunitet, grup në rrezik, siguria rrugore, ndihma e parë, përdorues rruge, aktivitete, informim, trajnim.

1. Hyrje

Siguria rrugore është një problem global, rajonal, shtetëror, ekonomik dhe social si dhe komunitar. Në nivel global, rreth 1.35 milionë njerëz vriten çdo vit në rrugë - më shumë se 3000 njerëz vdesin çdo ditë, duke përfshirë këtu 500 fëmijë. Përveç kësaj, 50 milion njerëz vlerësohet të jenë të plagosur rëndë, çdo vit, në aksidente rrugore.³

Nga ana tjetër shumica e viktimave janë personi kryesor që sjell të ardhura për familjen e tij dhe, kur ata janë plagosur ose vrrarë, familjet e tyre kanë mbetur pa mbështetje ekonomike. Kështu, përveç pikëllimit dhe vuajtjes që ato shkaktojnë, aksidentet e trafikut rrugor rezultojnë me humbje të konsiderueshme ekonomike për viktimat dhe familjet e tyre. Kostoja financiare globale e aksidenteve të trafikut rrugor është 518 miliardë dollarë në vit – ndërsa në vendet me të ardhura të ulëta dhe të mesme është 65 miliardë dollarë, pra më shumë se sa të gjitha ndihmat për zhvillim. Pra, ekziston një lidhje e drejtpërdrejtë midis përmirësimit të sigurisë rrugore dhe reduktimit të varfërisë. Organizata Botërore e Shëndetit (OBSh), boton në raportin e viti 2018 se vdekjet nga aksidentet janë në vendin e 8-të dhe parashikon se nëse nuk merren masat e duhura nga strukturat përkatëse në vendet respektive, në vitin 2030 traumat nga aksidentet rrugore do të renditen në vendin e pestë për nga numri i vdekjeve krahasuar me shkaqet e tjera që sjellin vdekjen.⁴

Nisur nga këto fakte, Federata Ndërkombëtare e Kryqit të Kuq dhe Gjysmëhënës së Kuqe (FNKKGJHK) i përshkruan aksidentet rrugore për numrin e të vdekurve dhe të

¹ Global Road Safety Partnership

² World Health Organization Report, 2018 (WHO/OBSH)

³ Global Road Safety Partnership

⁴ World Health Organization Report, 2018 (WHO/OBSH)

plagosurve si dhe pasojat social-ekonomike të tyre si një katastrofë humanitare që po alarmon gjithë botën.⁵

Federata Ndërkombëtare ka identifikuar ndërtimin e një “kulture të parandalimit dhe reduktimit të rrezikut” si një nga prioritetet e saj themelore në të gjitha aktivitetet e saj. Përmirësimi i sigurisë në rrugë për të shpëtuar jetë dhe për të ndërtuar komunitete më të sigurta është pjesë e veprimtarisë saj humanitare. Përveç kësaj FNKKGJHK, Banka Botërore dhe Departamenti i Qeverisë Britanike për Zhvillim Ndërkombëtar (DFID), krijuan në vitin 1999 Partneritetin e Sigurisë Rrugore Botërore (GRSP) për të bashkuar qeveritë dhe agjencitë qeveritare, sektorin privat dhe shoqërinë civile për të adresuar urgjentisht çështjet e sigurisë rrugore. Kështu edhe Kryqi i Kuq Shqiptar (KKSH) si pjesë e lëvizjes Ndërkombëtare të Kryqit të Kuq, po jep ndihmesën e tij për të ndërgjegjësuar grupe target dhe komunitetin në përgjithësi për sigurinë rrugore dhe për të reduktuar vdekjet nga aksidentet rrugore dhe pasojat ekonomike nga to.

Ndërkohë, në vendin tonë siguria rrugore është parashtruar në *Strategjinë kombëtare për sigurinë rrugore 2011-2020*, si një problem shumë sektorial që, i vetëm, nuk do të mund të arrijë zgjidhjen e problemeve të sigurisë me të cilat do të përballlet vendi në vitet në vazhdim. Për zbatimin e një plani veprimi gjithëpërfshirës dhe shumë sektorial nevojitet një bashkëpunim efektiv ndërmjet agjencive dhe palëve të interesuara, jo vetëm agjencitë e rëndësishme qeveritare por edhe sektorin privat dhe OJF-të.

Gjithashtu në strategjinë për sigurinë rrugore mbështetet dhe vizioni i BE- së: “Siguria Rrugore si një e drejtë dhe përgjegjësi për të gjithë”: ku lëvizshmëria dhe në të njëjtën kohë dhe siguria duhet të jenë një e drejtë themelore e shtetasve.⁶

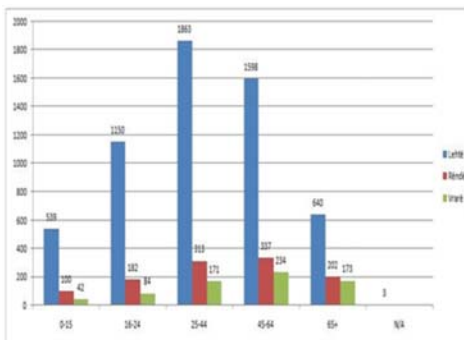
2. Siguria rrugore për vendin tonë, në shifra dhe statistika

Një infrastrukturë në përmirësim e sipër dhe një fluks mjeteve që është rritur jashtëzakonisht shumë vitet e fundit, aktualisht numërohen rreth 600 mijë mjete në qarkullim, bëjnë që të kemi një trafik të rënduar dhe me problem për sigurinë rrugore.

Referuar statistikave në vendin tonë rezulton se kemi 250-300 vdekje në vit, ku llogaritet se indeksi i vdekjeve është 8 vdekje dhe 45.7 të plagosur për 100 mijë banorë, dhe kjo i kushton ekonomisë të paktën 106 milion euro. Fatkeqësisht shumë nga

Tabela nr. 1

Aksidenti	Plagosjes			
Qarku	Lehtë	Rëndë	Vrarë	Grand Total
Berat	118	37	13	168
Dibër	100	35	17	152
Durrës	750	131	91	972
Elbasan	474	45	60	579
Fier	335	144	82	561
Gjirokastrë	115	22	29	166
Korcë	325	61	48	434
Kukës	156	28	23	207
Lezhë	636	151	75	862
Shkodër	139	81	72	292
Tiranë	2304	341	165	2810
Vlorë	341	58	29	428
Grand Total	5793	1134	704	7631



AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
e rrugës
në Shqipëri »

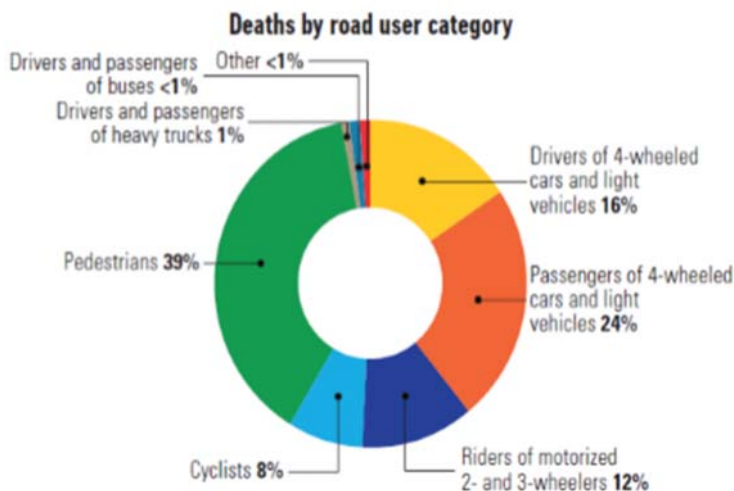
⁵ International Federation Red Cross Red Crescent Societies, Geneva.

⁶ Strategjia Kombëtare për Sigurinë Rrugore, 2011-2020

viktimat e aksidenteve rrugore, janë të moshës 16-44 vjeç dhe janë anëtarët më produktiv të popullatës sonë dhe më aktiv në kontributin drejt zhvillimit të vendit tonë.

Në tabelën nr. 1, jepen të dhëna nga drejtoria e policisë rrugore për tre vitet e fundit së bashku 2016, 2017 dhe 2018 për pasojat në njerëz nga aksidentet sipas qarqeve dhe grupmoshave (tabela 1).

Ndërsa në tabelën nr. 2, jepen të dhëna për të vdekurit nga aksidentet sipas llojit të përdoruesit të rrugës nga ku rezulton se: 39% e të vdekurve janë këmbësorët, 24 % janë pasagjerët në makina, 16 % janë shoferët e makinave/veturave, 16% janë shoferë veturash, 12% janë motoçiklistë dhe 8% çiklistë etj.



Source: 2016, Directorate of Road Traffic Police, Accidents Information System (AIS)

Tabela nr. 2

Ndërsa në tabelën nr. 3 (marrë nga Strategjia Rrugore 2011-2020) tregohet se cilët janë faktorët për ndodhjen e aksidenteve, ku konstatohet se faktori njerëzor me 95% është arsyeja pse ndodhin aksidentet.

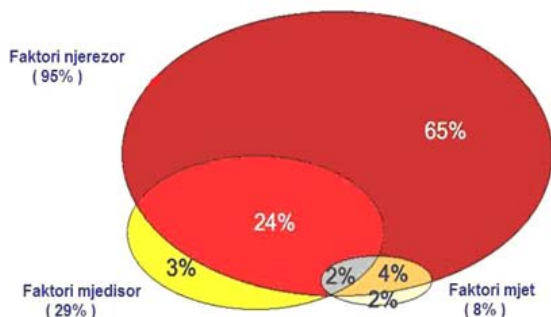


Tabela nr. 3

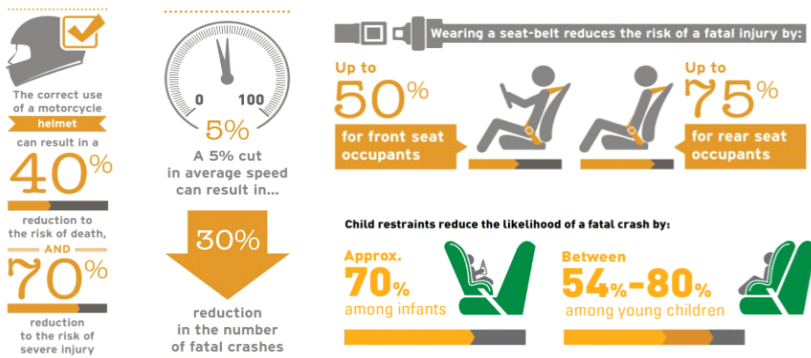
Studim rasti

Ndodhemi, në rrugën “Ali Demi” në Tiranë, ecim në të gjithë gjatësinë e saj nga Ura e Lanës deri në Shkozë, në orën 8.00-9.00 në mëngjes. Konstatojmë se: Kjo rrugë rishtas është rikonstruktuar, janë bërë vijëzimet dhe sinjalistika e duhur, por në disa segmente të saj nuk ka trotuar për të kaluar këmbësorët. Ka një fluks të shtuar të automjeteve krahas mjeteve të transportit publik, ku në shumë raste nuk zbatojnë tabelat e qarkullimit, kanë shpejtësi mbi normë. Në përgjithësi drejtuesit e makinave kanë vendosur rripin e sigurimit, ndërsa pasagjeri në vendin e parë vetëm rreth 50% të rasteve ka vendosur rripin, ndërsa pasagjerët prapa në makinë në 90% të rasteve nuk vendosin rripin e sigurimit. Këmbësorët në përgjithësi 95% zbatojnë semaforin, por kur kalojnë rrugën në vende pa semafor apo me vija të bardha, në 50% të rasteve nuk tregojnë vëmendjen e duhur, të kontrollojnë rrugën në dy anët para se të kalojnë, apo që kalojnë rrugën atje ku këmbësorët i bie më shkurt për të vajtur në destinacion. Në 4 shkollat që ndodhen buzë rrugës ka një trafik shumë të rënduar në njerëz, vetura dhe mikrobusë shkolle që duket gati si një rrëmujë dhe ku rregullsia kërkon angazhimin e të gjithëve që janë aty: drejtues mjetes, prindër, nxënës, këmbësorë, polici etj. Personat që qarkullojnë me motorë jo gjithmonë kanë kaskën mbrojtëse, ndërsa ata me biçikletë nuk përdorin fare kaskë mbrojtëse. Përveç të dhënave të mësipërme, po japim dhe një rast studimor që mund ta bëjë kushdo në një prej rrugëve kryesore në Tiranë (apo në çdo qytet tjetër), në njëorarpiku të trafikut rrugor.

Ndërkohë institucione ndërkombëtare si Global Road Safety Partnership që merret me analizën e rreziqeve të aksidenteve dhe gjetjen e zgjidhjeve për ti reduktuar apo parandaluar ato na tregojnë se: Nëse shpejtësia zvogëlohet me 5% kjo sjell reduktimin me 30% të numrit fatal të aksidenteve; nëse vendosim kaskën reduktohen me 40% vdekjet dhe 70% plagosjet e rënda; nëse vendoset rripi i sigurimit në makinë reduktohet deri në 50% plagosjet fatale për pasagjerët në vend të parë dhe 75% për pasagjerët prapa; ndërsa nëse vendoset fëmija në ndenjësën për fëmijë reduktohen me 54-80% plagosjet fatale për fëmijët.⁷

We know there are common RISK FACTORS and RISK GROUPS

But there are solutions. Simple, proven solutions.



AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

⁷ Global Road Safety Partnership

Nga të dhënat e mësipërme, ashtu dhe faktet në rastin e studimit, tregojnë se puna apo kontaktet me përdoruesit e rrugës është një prioritet nëse vërtet duam që të jemi rezultativë në atë që ne e quajmë ndërtimin e një kulture të sjelljes ndaj sigurisë rrugore.

3. Projekti

Qëllimi i projektit është të ndërgjegjësojmë përdoruesit e rrugës dhe të komuniteti në përgjithësi për rregullat e sigurisë rrugore dhe të kontribuojmë në uljen e pasojave të vdekjeve dhe lëndimit nga aksidentet rrugore.

Objektivat

1. Të transmetojë njohuritë për sigurinë në rrugë dhe të ndërgjegjësojmë kategoritë në rrezik, fëmijë, mësues, prindër, këmbësorë për uljen e rreziqeve të rrugëve.
2. Të inkurajojmë këmbësorët që të zbatojnë rregullat kalimit në rrugë: zbatim semafori, kalim në vijat e bardha, kur ngasin biçikletë të përdorin rrugë më të sigurta dhe të vendosin kaskat mbrojtëse, etj.
3. Të ndihmojmë për të zvogëluar shpejtësinë e automjeteve në rrugë, për vendosjen e rripave të sigurimit nga të gjithë pasagjerët në makinë.
4. Të transmetojë njohuritë e Ndhmës së Parë për grupet e targetuara dhe për komunitetet në përgjithësi për reduktimin e pasojave të aksidenteve rrugore.

Grupet target

Nxënësit e shkollave, mësuesit, prindërit dhe drejtuesit e mjeteve dhe kandidatët për drejtues mjeti. Metodatat, format e vlerësimit të sigurisë rrugore janë:

- Vrojtimi i thjeshtë mbi mënyrat e udhëtimit si: ecin, ngasin një biçikletë, ngasin motor apo vijnë me makinë. Ky vlerësim i thjeshtë kryhet p.sh. në shkollë me nxënësit në klasë për të dhënë informacion rreth asaj se si nxënësit udhëtojnë për në shkollë. Nga ky vrojtim ne nxjerrim informacion të vlefshëm për të vendosur se cilat janë rreziqet kryesore për ta, në mënyrë që të fokusohemi me aktivitete ndërgjegjësuere.

- Përcaktimi/hartëzimi i zonës ku jetojnë.

Bërja e një harte për një shkollë, lagje apo një komunitet, bashkë me ta, mundëson planifikimin e rrugëve më të sigurta për nxënësit, këmbësorët apo ata që udhëtojnë me biçikletë sipas rastit. Vizatimi/harta e përfunduar mund të përdoret në diskutimet në klasë apo në komunitet për vendet ku ka rrezik dhe mënyrën e lëvizjes së sigurt.

-Vëzhgim/vrojtim i sjelljes në rrugë, në makinë etj.

Vëzhgimet e sjelljes janë një mënyrë shumë e mirë për të mbledhur të dhëna të dobishme për sjelljen këmbësorëve, fëmijëve, shoferëve e fëmijëve për sigurinë rrugore. Mbi bazën e një pyetësoi të përgatitur qëndrohet në një pikë kyçe, kryqëzim, pranë një shkolle apo një zone me trafik të rënduar dhe merren shënime për zbatimin e rregullave të sigurisë rrugore si: a respektohen vijat e bardha, semafori, a kanë vendosur shoferët apo pasagjerët rripin e sigurimit, a është vendosur fëmija në sedilejen e fëmijës, etj.

Këto të dhëna të mbledhura në këtë mënyrë janë shumë të vlefshme për vlerësimin e situatës së sjelljes të përdoruesve të rrugës dhe mbi këtë bazë hartojmë një miniprojekt për komunitetin përkatës.

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Aktivitet

Nisur nga statistikat e të dhënat për sigurinë rrugore në vendin tone dhe faktit se 95 % e aksidenteve në rrugë ndodhin për shkaqe njerëzore, faktit se jemi pjesë e shoqërisë civile dhe se kemi mbështetjen e Federatës Ndërkombëtare të Kryqit të Kuq, Kryqi i Kuq shqiptar është angazhuar në ndërgjegjësimin e përdoruesve të rrugës, të nxënësve dhe komunitetit në përgjithësi, duke transmetuar njohuri dhe rregulla për sigurinë rrugore duke u fokusuar më shumë në transmetimin e njohurive të ndihmës së parë, me moton “Ndhima e parë shpëton jetë”. Këto aktivitete janë:

- Takime në klasa apo ndërmarrje apo institucione ku bashkëbisedohet për situatën e sigurisë rrugore dhe rregullat bazë të sjelljes qytetare si përdorues rruge respektivisht në pozicionin e këmbësorit, shoferit, nxënësit apo çiklistit etj. Janë printuar fletëpalosje me mesazhe të thjeshta për sigurinë rrugore dhe ndihmën e parë të cilat shpërndahen gjatë aktiviteteve.

Jepen mesazhe për 10 Rregullat bazë për parandalimin e aksidenteve që transmetohen në aktivitetet e sigurisë rrugore janë:

1. Mos i jep makinës nëse keni pirë alkool ose jeni nën influencën e drogës ose ju ndiheni të lodhur.
2. Para nisjes automjetit, vendosni rripat e sigurisë për ju dhe pasagjerët në makinë.
3. Vendosni helmetën kur lëvizni me motoçikletë.
4. Kontrolloni rregullisht gjendjen teknike të makinës, në veçanti presionin e gomave dhe frenat.
5. Asnjëherë mos përdor celularin ndërsa je duke ngarë makinën.
6. Mbjaj gjithmonë në makinë pajisjet e sigurisë (jelek fosforeshent dhe trekëndëshi i rrezikut)
7. Mbjaj gjithmonë në makinë një kuti të Ndhimës së Parë.
8. Në rrugë të gjata, bëj rregullisht ndalesa (çdo 2 orë) dhe hidratohuni mirë.
9. Zbato rregullat e sigurisë rrugore, jepi makinës brenda limitit të shpejtësisë lejuar dhe përshtatu me konditat (dëborë, mjegull, trafik i rënduar).
10. Gjithmonë përdorni sinjalistikën e mjetit tuaj gjatë udhëtimit (sinjalet, dritat, shenjat e rrezikut, etj.



AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

- Trajnime dhe ushtrime simulimi për sigurinë rrugore dhe dhënien e ndihmës së parë në data të shënuara si *Java së sigurisë rrugore* (java e dytë maj), *Ditës botërore të ndihmës së parë* (e shtuna e dytë e shtatorit), *Ditës botërore të përkujtimit të viktimave të rrugës*, *Dita botërore e Kryqit të Kuq* (8 maj) etj. Në çdo vit, në 39 degë të shtrira në të gjithë vendin zhvillohen takime nëpër shkolla, në ndërmarrje, në kryqëzime rrugësh dhe sheshet qendrore të qyteteve tona; duke simuluar aksidente të ndryshme dhe mandej transmetohen njohuri për sigurinë rrugore dhe mënyrën se si jepet ndihma e

parë për personat e përfshirë në aksident.



- Aktiviteti më masiv, i përvitshëm, i cili përfshin ndërgjegjësimin dhe transmetimin e njohurive dhe teknikave të ndihmës së parë kryesisht në aksidente rrugore, është Konkursi Kombëtar i Ndhmës së Parë, i cili në vitin 2018, shënoi 20 vjetorin e tij. Ky konkurs tashmë është jo vetëm një veprimtari tradicionale, por dhe një vlerë mjaft e rëndësishme e KKSH-së për komunitetin. Konkursi i NP zhvillohet sipas formatit dhe standardit të Konkursit European të NP, ai bëhet në dy nivele: në nivel dege/qyteti, në sheshet qendrore të tyre dhe në takim final në sheshin Skënderbej në Tiranë. Takimi final i konkursit të ndihmës së parë zhvillohet në shtator, në *Ditën botërore të ndihmës së parë*, në të cilën në mbarë botën shoqatat e Kryqit të Kuq dhe Gjysmëhënës së Kuq organizojnë veprimtari të ndryshme për Ndhmën e Parë. Çdo vit, Federata Ndërkombëtare e KK nxjerr një sloganin ku në vitin 2018 sloganin ishte: “Nuk keni nevojë për të marrë leje, për të shpëtuar jetë në rrugë”. Rreziqet në raste aksidentesh nuk mund të eliminohen plotësisht, por gjithnjë ka mënyra për t’i reduktuar ato, për tu dhënë njerëzve të dëmtuar mundësinë për të mbijetuar.

Konkursi u zhvillua në Sheshin Skënderbej, në parkun “Rinia” dhe hapësirat pedonale në qendër të qytetit, me një vizibilitet të kënaqshëm dhe praninë e madhe të publiku, duke e bërë këtë të fundit “pjesë” të tij.



Në këto aktivitete angazhohen 50-60 vullnetarë nga secila degë në rrethe dhe 200 vullnetarë nga dega Tiranë, pra në total rreth 2000 vullnetarë të cilët janë trajnuar mbi ndihmën e parë dhe rregullat bazë të sigurisë rrugore. Ndërkohë në këto aktivitete shpërndahen postera dhe fletë palosje në të cilat janë shkruar mesazhe të thjeshta për sigurinë rrugore dhe ndihmën e parë.

- Trajnimi i ndihmës së parë me kandidatët drejtues automjeti bëhet sipas standardit të Qendrës Europiane të Referencave për Edukimin në Ndhmën e Parë, e cila ka dy aspekte: transmetimi i njohurive të ndihmës së parë, si dhe mësimi i teknikave të dhënies

AKADEMIA E SIGURISË

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

së ndihmës së parë “learning by doing”. Në thelb trajnimi konsiston në dhënien dhe përvetësimin e njohurive bazë si: siguria e personit dhe siguria e zonës; zinxhiri i hallkave jetëshpëtuese; masat jetëshpëtuese; masazhi kardiak CPR (Cardio Polmonary Reanimation); defribilatori AED etj. Edhe ky trajnime zhvillohet në 39 degë të Kryqit të Kuq Shqiptar dhe mesatarisht në vit trajnohen dhe pajisen me dëshmi rreth 40 mijë kursantë drejtues automjeti. 120 instruktorë/trajnerë të programit të ndihmës së parësi dhe punonjës nga të gjitha degët e KKSH, zhvillojnë kurset e trajnimit sipas metodologjisë dhe procesit të mësimdhënies me në qendër kursantin.

4. Çështjet kryesore të sigurisë rrugore të evidentuara gjatë aktiviteteve me komunitetin

- *Shpejtësia e automjeteve në zonat e banuara*
- *Këmbësorët që kalojnë rrugët*
- *Këmbësorët që ecin përgjatë rrugëve*
- *Personat që përdorin biçikleta/motoçikleta dhe kaskat mbrojtëse.*
- *Parkimi në trotuare dhe pranë shkollave*
- *Përdorimi i rripit të sigurisë dhe ndenjësve për fëmijë.*

1. Shpejtësia e automjeteve në zonat e banuara.

Shpejtësia e automjeteve ka një ndikim shumë të rëndësishëm në sigurinë e këmbësorëve apo dhe personave që udhëtojnë me biçikleta në rrugë. Sa më me shpejtësi ecën një automjet, aq më e gjatë është distanca që duhet për të ndaluar në rast urgjence. Duke njohur argumentin që na jep Organizata Botërore e Shëndetit se nëse një makinë që udhëton në 50 km/h kërkon rreth 36 metra për të ndaluar, ndërsa një makinë që udhëton në 40 km/h do të ndalojë në 27 metra. Kështu që sa më e lartë është shpejtësia e një automjeti, aq më e madhe është mundësia e lëndimit të rëndë apo vdekjes nëse ndodh një aksident me një këmbësor ose përdorues tjetër të rrugës me motor ose biçikletë⁸. Pra shpejtësia mbi 30 km/h rrit gjasat për lëndime të rënda ose vdekje për një këmbësor që kalon rrugën duke menduar se makina është larg nga vendi ku personi kalon rrugën. Kështu që kufizimi i shpejtësisë së automjeteve nën 30 km/h në zonat e trafikut të lartë të këmbësorëve, kërkohet fuqimisht nga komuniteti.

Mënyrat për të menaxhuar më mirë shpejtësinë e automjeteve në zona banuara janë: vendosja e tabelave për kufijtë e shpejtësisë deri 30-40 km/orë në rrugët e banuara, vijat e bardha dhe pengesat për uljen e shpejtësisë, forcimi i zbatimit të rregullit nga policia rrugore, apo dhe zgjedhja e rrugëve alternative me shpejtësi më të ngadaltë.

2. Këmbësorët që kalojnë rrugët.

Shumica e këmbësorëve vriten ose plagosen kur kalojnë një rrugë, prandaj kërkohet që këmbësorët të kalojnë rrugët në mënyrë të sigurt. Disa nga masat kryesore për t'u siguruar që këmbësorët kanë pika të sigurta të kalimit të rrugëve janë:

Të sigurojmë që semaforët apo vijat e bardha të jenë në një vend të mirë, të përshtatshëm për këmbësorët që i përdorin, në mënyrë që ata të mos kërkohen të ecin shumë larg nga rruga e tyre për t'i përdorur ato.

Të sigurojmë që semaforët punojnë rregullisht, vijat e bardha janë të dukshme dhe

⁸ Organizata World Health Organization, 2013, *Pedestrian safety: a road safety manual for decision-makers and practitioners*, Geneva

mirëmbahen rregullisht në mënyrë që të paralajmërojnë shoferët për të ulur shpejtësinë ose ndaluar që të kalojnë këmbësori.

Të shihet mundësia e ndërtimit të mbikalimit apo nënkalimit për këmbësorët në rrugë shumë të larta të trafikut dhe ku shpejtësitë nuk mund të zvogëlohen, kjo për autostradat etj.

Të garantohet zbatimi i rregullt me prezencë policie rrugore në periudha piku trafiku.

Të përdoren rojet vullnetare të veshur me rroba retro-reflektuese për kalimet e këmbësorëve, kryesisht ku ndodhen shkollat, për të ndihmuar nxënësit që shkojnë apo dalin nga shkolla. Këmbësorët duhet të mësojnë se si të kalojnë rrugët në mënyrë të sigurt.

3. Këmbësorët që ecin në trotuar, përgjatë rrugëve.

Këmbësorët kërkojnë një trotuar të sigurt për të ecur, për t'u larguar nga trafiku. Prandaj trotuaret duhet të jenë të lira dhe me hapësirë të mjaftueshme në mënyrë që këmbësorët të ecin normalisht dhe pa problem. Por ndodh që jo kudo gjatë rrugës kemi trotuare, pra kemi segmente rruge pa trotuar gjë që detyron këmbësorët të kalojnë në rrugë duke rritur kështu rrezikun për aksidente. Madje në disa zona të caktuara ndodh që bizneset bllokojnë pjesë trotuari, apo pranë shkollave, ndodh që gjatë ardhjes apo largimit të nxënësve, trotuaret zihen nga parkimet e makinave që sjellin nxënësit apo mikrobuset e shkollave duke vështirësuar lëvizjen e lirë të këmbësorëve në trotuar dhe rritur rrezikun e aksidenteve të nxënësve dhe këmbësorëve në përgjithësi. Kur këmbësorët ecin përgjatë anëve të rrugëve ose kur duhet të kalojnë rrugët, kryesisht gjatë natës, është e rëndësishme që ata të jenë të dukshëm për drejtuesit e automjeteve dhe duhet të veshin rroba ose të mbajnë çantë shpine që janë të ndritshme me material retro-reflektues dhe të lehta me ngjyra.

4. Këmbësorët që përdorin biçikleta apo motoçikleta.

Këmbësorët që përdorin biçikleta janë të detyruar të udhëtojnë në trafik. Është e rëndësishme që këmbësorët të zgjidhen rrugët të sigurta, korsinë e ndërtuar për biçikleta, dhe nëse nuk ka një të tillë duhet të zgjedhin rrugë me trafik të ulët. Këmbësorët që përdorin biçikleta duhet të inkurajohen që edhe në këtë rast të veshin rroba ose të mbajnë çantë shpine që janë të ndritshme dhe të lehta me ngjyra. Po ashtu këmbësorët që përdorin biçikleta duhet gjithashtu të inkurajohen që të përdorin kaskë mbrojtëse për të zvogëluar rrezikun e lëndimit të kokës në një aksident.

5. Parkimi në trotuare dhe pranë shkollave.

Ka një rritje të dukshme të përdorimit të makinave nga prindërit për të çuar në shkollë fëmijët me motor ose makinë, apo dhe me mikrobus. Kjo nga ana e vet rrit volumin e trafikut nëpër shkolla dhe shkakton kaosin e trafikut që shpesh shihet përreth shkollave. Për më shumë parkimet bëhen vend e pa vend, edhe në trotuar duke rritur shqetësimin për këmbësorët që kalojnë në këto zona.

Zgjidhja më e mirë është gjetja e një zone të caktuar për parkimin, për hipje-zbritjen e fëmijëve, të cilat mund të gjenden edhe në një distancë të shkurtër nga shkolla. Kjo situatë mund të kombinohet dhe me kufizimet e parkimit afër shkollave apo prezencë të policisë rrugore në këto orare.

6. Përdorimi i rripit të sigurisë dhe ndenjësve mbrojtëse për fëmijë.

Gjatë udhëtimit me makinë është shumë e rëndësishme që të gjithë personat që udhëtojnë, shoferi dhe pasagjerët, të vendosin rripin e sigurimit. Është bërë një punë e mirë vitet e fundit për forcimin e ligjit për shoferët që të vendosin rripin e sigurimit, dhe

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

në fakt kjo ka dhënë rezultate të mira, por nuk është bërë sa duhet që rripin e sigurimit ta vendosin dhe pasagjerët në vend të parë apo në sediljet prapa në makinë. Edhe kjo kërkon një ndërgjegjësime më të madh dhe zbatim ligji, rregulli edhe për ta.

Ndërkohë është e rëndësishme që fëmijët e vegjët të vendosen/lidhen në ndënjëse/karrike për fëmijë (carseat) që duhet të ketë çdo prind në makinë, dhe gjithmonë në sediljet prapa, asnjëherë në sediljet para, për të parandaluar plagosjet e fëmijëve në raste të një aksidenti.

Rekomandim

Edhe pse vërehen përpjekje dhe angazhime nga struktura të shtetit, shoqata apo organizata të ndryshme që veprojnë në fushën e sigurisë rrugore sipas rolit dhe angazhimeve që ata bëjnë, ndihet nevoja e ngritjes së një strukture koordinimi aktive dhe vepruese e të gjithë këtyre aktorëve/*stakeholder*-a, në mënyrë që të veprohet më shpejt dhe më me eficiencë qoftë në parandalimin e aksidenteve dhe në sensibilizimin në përgjithësi si për kategoritë më të rrezikuara ashtu edhe për komunitetin në tërësi.

Bibliografia

1. European Reference Centre for First Aid Education
2. Global Road Safety Partnership, International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies
<https://www.ifrc.org/en/what-we-do/health/road-safety—a-major-concern/global-road-safety-partnership/>
3. Global Status Report On Road Safety 2018, World Health Organization
4. Raport Vjetor i Kryqit Kuq Shqiptar 2017-2018
5. Strategjia Kombëtare për Sigurinë Rrugore, 2011-2020
6. Strategjia e Kryqit të Kuq Shqiptar, 2016-2020



**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

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

Perceptime e sjellje të përdoruesve të rrugës në Shqipëri



■ **MSc. Anisa AGASTRA**
Qendra Kërkimore Shkencore,
Akademia e Sigurisë

Abstrakt

Aksidentet rrugore janë një problem shqetësues në nivel botëror, sikundër edhe në vendin tonë. Sipas statistikave, rreth 1.3 milion njerëz në vit humbin jetën nga aksidentet rrugore ose 3.287 vdekje nga aksidentet rrugore ndodhin çdo ditë në mbarë botën. Në Shqipëri problematika e sigurisë rrugore ka tendencë në rritje shqetësuese mbi 2 herë më të lartë sesa në vendet e zhvilluara. Nisur nga ky shqetësim, vëmendja kryesore e personelit të shërbimit të policisë rrugore gjatë periudhës 2011-2017, është përqendruar në ndëshkrimin e drejtuesve të mjeteve që kryejnë shkeljet e rregullave të qarkullimit rrugor. Në këtë punim do të trajtohet me prioritet sjellja e përdoruesve të rrugës në Shqipëri bazuar në dy variabla kryesorë matës: perceptimi i popullatës së anketuar lidhur me sigurinë rrugore dhe qendrimi i drejtuesve të mjeteve.

Qëllimi i punimit është matja e opinionit publik shqiptar për perceptimin e popullatës mbi elemente të sigurisë rrugore dhe karakteristika të sjelljes së drejtuesve të mjetit në rrugë. Në kuadër të plotësimit të këtij qëllimi është punuar mbi një metodologji të veçantë referuar ngjarjeve të aksidenteve rrugore dhe konceptit të sigurisë rrugore në Shqipëri. Metoda e përdorur është e ndërthurur, cilësore e sasiore. Është realizuar hulumtim në literaturë të huaj e vendase dhe është realizuar procesi i anketimit, me anë të shpërndarjes online të një pyetësori të standardizuar. Kampioni studimor u përbë nga 1624 të anketuar, të përzgjedhur në mënyrë rastësore. Hipoteza e shtruar në këtë punim është: "Siguria dhe aksidentet rrugore perceptohen të rrezikshme dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri janë agresivë".

Hipoteza studimore vërtetohet pasi kampioni i anketuar përfaqësues i percepton rrugët e Shqipërisë të rrezikshme për përdoruesit e rrugës, sidomos për këmbësorët dhe sjellja e drejtuesve të mjetit rezultojnë mesatarisht agresive, për shkak të mungesës së përqendrimit, të folur në telefon dhe nevrikosjes gjatë drejtimit të mjetit. Të anketuarit rezultojnë se nuk konsumojmë alkoool gjatë drejtimit të mjetit dhe vendosin pothuajse gjithmonë rripin e sigurimit.

Fjalëkyçe:

siguria rrugore, perceptime, monitorim, sjellje, të anketuar, aksidente.

1. Hyrja

Siguria rrugore është një disiplinë e shumëfishtë, e cila duhet të trajtohet nga shumë agjenci njëherësh dhe në mënyrë efektive. Për një siguri rrugore më efektive duhet të vihen në punë të gjitha dimensionet, si: infrastruktura rrugore, infrastruktura e automjeteve, sjellja e përdoruesve të rrugës, shërbimet e emergjencës, e të tjera. Të gjitha palët e interesuara duhet të kenë bashkëpunim të vazhdueshëm në bazë të strategjive dhe planeve të veprimit gjithëpërfshirëse me qëllimin final përmirësimin e sigurisë rrugore.

Një institucion i vetëm nuk ia del dot të rregullojë një problematikë të tërë. “*Siguria rrugore është përgjegjësi e çdo personi dhe të gjithë duhet të shohim se çfarë ne vetë mund të bëjmë për të ndikuar në familjet tona, shokët dhe bashkëpunëtorët për të adoptuar mënyra të sigurt të sjelljeve për sigurinë rrugor*”¹.

Sfida e ditëve të sotme është reduktimi i numrit të aksidenteve dhe kjo lidhet me një sërë aspektesh të sigurisë rrugore, siç janë: përgatitja/testimi i drejtuesve të mjeteve, kontrolli i mjeteve për drejtim të sigurt, sjellja e përdoruesve të rrugës dhe siguria e infrastrukturës rrugore.

Nisur nga nivelet shqetësuese të sigurisë dhe aksidenteve rrugore në nivel botëror dhe në shkallë vendi, si dhe duke marrë parasysh prioritetet e objektivat e Policisë së Shtetit për vitin 2018², në këtë punim të shkëputur nga projekti kërkimor shkencor në

¹ Fletorja Zyrtare e Republikës së Shqipërisë, Nr. 29, date 31 mars 2011, Vendim Nr. 125, date 23.02. 2011, *Strategjia Kombëtare për Sigurinë Rrugore 2011-2020*.

² Programit Vjetor të Punës për Drejtorinë e Përgjithshme të Policisë së Shtetit për vitin 2018, Nr. Prot. 430/11, datë 19.02.2018; Prioritet dhe Objektivat, me nr. 7, faq. 9 “*Përmirësim rrënjësor të sistemit të kontrollit rrugor, duke synuar krijimin e një kulture të re në qarkullimin e mjeteve, qytetarëve, dhe sidomos në menaxhimin e sigurisë rrugore*”, si dhe në bazë të Objektivit “Parandalimi dhe reduktimi i aksidenteve rrugore, sidomos të atyre me pasojë humbjen e jetës”.

vazhdim për sigurinë rrugore në Shqipëri, do të trajtohet me prioritet sjellja e përdoruesve të rrugës në Shqipëri, perceptimet e tyre dhe niveli i zbatimit të rregullave të qarkullimit rrugor. Nga të dhënat e Drejtorisë së Policisë Rrugore është konstatuar se 81% e totalit të aksidenteve rrugore gjatë vitit 2017, kanë ndodhur për shkak të sjelljes së drejtuesit të automjetit dhe 19% kanë ndodhur për shkak të sjelljes së këmbësorëve³.

Për këtë arsye sjellja e përdoruesve të rrugës, specifikisht ajo e drejtuesve të automjeteve dhe këmbësorëve përbën prioritet studimi, duke i shërbyer punës së policisë në këtë drejtim për marrjen e masave në vazhdim. Sjellja e përdoruesve të rrugës është e lidhur drejtpërdrejt me shërbimet e policisë rrugore dhe kjo marrëdhënie e dyanshme përbën interes për projektin, me qëllim ndihmesën për prognoza e rekomandime të ardhshme të Policisë së Shtetit e institucioneve në bashkëpunim.

2. Aksidentet rrugore në botë

Aksidentet rrugore përbëjnë një ndër problematikat shqetësuese në ditët e sotme në mbarë botën. Shumë persona po humbin jetën si pasojë e një aksidenti në rrugë. Kjo ndikon negativisht në mirëqenien ekonomike e psikologjike të një populli, ashtu dhe në arenën e tendencave dhe perceptimeve të sigurisë rrugore.

Sipas studimit të grupit ndërkombëtar *Make Roads Safe*, çdo 30 sekonda, një njeri vdes në aksident automobilistik diku në botë⁴. Në të gjithë Bashkimin Europian sipas Eurostat numri i vdekjeve si pasojë e aksidenteve rrugore për 1 milionë banorë ishte 49 dhe pas vitit 2010 kanë rënë me 21%⁵.

Në rang botëror rreth 1.3 milion njerëz në vit humbin jetën nga aksidentet rrugore ose 3.287 vdekje nga aksidentet rrugore ndodhin çdo ditë në mbarë botën. Ndërsa më shumë se gjysma e tyre rezultojnë të jenë të rinj e të rritur të grupmoshës 15-44 vjeç⁶. Aksidentet rrugore renditen të 9-at në radhitje ndër shkaktarët e humbjes së jetës së njerëzve në mbarë botën, ndërsa përbëjnë ndër shkaktarët kryesorë të humbjes së jetës së të rinjve.

Sipas Eurostat, Rumania është vendi me numrin më të lartë të vdekjeve për shkak të aksidenteve rrugore për 1 milionë banorë. Në vend të dytë renditet Bullgaria me 88 vdekje për 1 milionë banorë dhe në vend të tretë Maqedonia, me rreth 80 vdekje/ 1 milion banorë. Serbia renditet në vend të tetë pas Shqipërisë, ku në 2018-n atje raporti ishte 69 vdekje për 1 milionë banorë⁷. Ndërsa në Mbretërinë e Bashkuar 2018 është viti me numrin më të ulët të vdekjeve si pasojë e aksidenteve rrugore, me 28 vdekje për çdo 1 milionë banorë, rreth 2.6 herë më pak se në Shqipëri. Bazuar në këtë renditje është e dukshme se rrugët në Europën Lindore janë më të rrezikshme në krahasim me pjesën tjetër të kontinentit europian.

3. Aksidentet rrugore në Shqipëri

³ DPPSH, Departamenti për sigurinë Publike, Raport "Vlerësimi i situatës së sigurisë rrugore 2011-2017", Mars 2018, fq.27.

⁴ Artikull, Tatjana Koprovic, "Aksidentet rrugore, shkak kryesor i vdekjeve mes të rinjve amerikanë", 26.02.2010. Marrë nga <https://www.zeriamerikes.com/a/a-30-2008-03-25-voa11-85546857/373431.html>

⁵ Marrë nga <https://shqiptarja.com/lajm/aksidentet-rrugore-me-pasoje-vdekjen-si-renditet-shqiperia>

⁶ Sipas të dhënave statistikore nga Association for safe international road travel, <http://asirt.org/Initiatives/Informing-Road-Users/Road-Safety-Facts/Road-Crash-Statistics>

⁷ Marrë nga <https://shqiptarja.com/lajm/aksidentet-rrugore-me-pasoje-vdekjen-si-renditet-shqiperia>

Në Shqipëri problematika e sigurisë rrugore ka tendencë në rritje shqetësuese mbi 2 herë më të lartë sesa në vendet e zhvilluara⁸. Sipas përllogaritjeve të Monitor bazuar në të dhënat e publikuara nga INSTAT, Shqipëria renditet e shtata në Europë për numrin më të lartë të tyre, ku për vitin 2018-n raporti i aksidenteve me pasojë jetën në Shqipëri ishte 75 për 1 milionë banorë⁹.

Nga raportet e Policisë së Shtetit rezulton se për periudhën 1992-2017 në çdo tre aksidente rrugore mesatarisht kemi një person të vdekur dhe në çdo aksident rrugor kemi një person të plagosur. Në këtë periudhë numërohen 27.224 aksidente rrugore me 7967 persona të vdekur dhe 29.290 persona të tjerë të plagosur rëndë dhe lehtë¹⁰.

Nga të dhënat e një raporti studimor në Shqipëri rezultoi se për periudhën 1992-2017 ka pasur 27224 ngjarje rrugore, ndër të cilat 7967 kanë humbur jetën si pasojë e këtyre ngjarjeve dhe 29290 kanë qenë të plagosur¹¹. Nga këto të dhëna rezultoi se numri i ngjarjeve rrugore shtohet vullshëm pas vitit 2006, por me një tendencë të vogël rënie në vitin 2017.

Ndërsa duhet theksuar se tendencat janë në rënie, por vazhdon ende të mbetet problem numri i personave që plagosen apo humbin jetën nga ngjarjet/aksidentet rrugore.

Nga hulumtimet e deritanishme ka studime për këtë fushë në Shqipëri, por risia që ky projekt sjell është matja e opinionit publik për sigurinë rrugore, që konsiderohet e rëndësishme për të studiuar sjelljen e përdoruesve të rrugës në vendin tone dhe për të ndërmarrë masa parandaluese lidhur me këtë aspekt.

Meqë vëmendja kryesore e personelit të shërbimit të policisë rrugore gjatë periudhës 2011–2017, është përqendruar në ndëshkrimin e drejtuesve të mjeteve që kryejnë shkeljet e rregullave të qarkullimit rrugor¹², të dhënat nga procesi i anketimit, matja e opinionit qytetar në vitin 2019 do të ishte një feedback i vlefshëm për punën e strukturave të policisë rrugore dhe masat që do të ndërmarrin në vazhdim.

4. Metodologjia dhe instrumentet e vlerësimit

Qëllimi i punimit është matja e opinionit publik shqiptar për perceptimin e popullatës mbi elemente të sigurisë rrugore dhe karakteristikë të sjelljes së drejtuesve të mjetit në rrugë. Në kuadër të plotësimit të këtij qëllimi është punuar mbi një metodologji të veçantë referuar ngjarjeve të aksidenteve rrugore dhe konceptit të sigurisë rrugore në Shqipëri.

Puna për hartimin e projektit u mbështet në metodën e ndërthurur (metodë cilësore dhe metodë sasiore), për të trajtuar problematikën e sigurisë dhe aksidenteve rrugore në Shqipëri në aspektin teorik e konceptual, analitik, kronologjik, social dhe statistikor.

Në bazë të metodologjisë së zgjedhur, është përdorur *metoda cilësore*, duke ndjekur hapat si më poshtë:

⁸ Fletorja Zyrtare e Republikës së Shqipërisë, Nr. 29, date 31 mars 2011, Vendim Nr. 125, date 23.02. 2011, *Strategjia Kombëtare për Sigurinë Rrugore 2011-2020*.

⁹ Marre nga <https://shqiptarja.com/lajm/aksidentet-rrugore-me-pasojë-vdekjen-si-renditet-shqiperia>

¹⁰ DPPSH, Departamenti për sigurinë Publike, Raport "Vlerësimi i situatës së sigurisë rrugore 2011-2017", Mars 2018.

¹¹ Drejtues Skender Ismaili, *Siguria rrugore dhe sjellja e përdoruesve të rrugës*, 2018, faq. 3.

¹² DPPSH, Departamenti për sigurinë Publike, Raport "Vlerësimi i situatës së sigurisë rrugore 2011-2017", Mars 2018, fq. 100.

- hulumtim literature në gjuhën shqipe e në gjuhë të huaj;
- grumbullim literature, strukturim i informacionit dhe analizë teksti;
- sintezë e literaturës me fokus analitik, historik e psikosocial;
- analizë e ndodhi-historisë me fokus te problematika në tërësi e aksidenteve e sigurisë rrugore, jo tek rastet e veçanta;
- analizë historike, ku janë studiuar në mënyrë kronologjike e historike aksidentet rrugore, të plotësuar me shembuj nga jashtë vendit;
- analizë dialektike, bazuar në argumente lidhur me trajtimin e kësaj dukurie në fushat që ka në fokus projekti (fusha historike, analitike, kronologjike e sociologjike).

Në bazë të metodologjisë së zgjedhur, është përdorur *metoda sasiore*, duke ndjekur hapat si më poshtë:

- është realizuar një proces anketimi *online*;
- është zgjedhur si instrument kërkimor, pyetësi;
- në varësi të qëllimit të studimit është hartuar një pyetësor i standardizuar;
- është realizuar hartimi, shpërndarja, grumbullimi, analiza dhe interpretimi i të dhënave nga procesi i anketimit;
- është përdorur metoda induktive, ku të dhënat nga pyetësorët janë grumbulluar, analizuar e përmbledhur për të dhënë konkluzione rreth perceptimit të përdoruesve të rrugës në Shqipëri për sigurinë rrugore dhe sjelljes së tyre për nivelin e zbatimit të rregullave të qarkullimit rrugor;
- është realizuar analizë variabëlësh dhe analizë faktoriale, për të studiuar opinionin e të anketuarve;
- është punuar në sistemin *Analyzer*, me hedhjen e të dhënave, analiza të kryqëzuara e grumbullim të dhënash;
- është realizuar interpretim të dhënash;
- është punuar me të dhëna statistikore të marra nga burime zyrtare.

Hipoteza e shtruar në këtë punim është: “Siguria dhe aksidentet rrugore perceptohen të rrezikshme dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri janë agresivë”.

Pyetësi

Në kuadër të qëllimit dhe interesit të projektit kërkimor shkencor, u hartua një pyetësor i standardizuar me qëllim matjen e opinionit publik, përfshirë perceptime e sjellje të përdoruesve të rrugës në Shqipëri.

Pyetësi u hartua gjithëpërfshirës dhe u la mundësia e qasjes nga çdo qytetar dhe e plotësimit në mënyrë *online* me anë të klikimit të lidhjes përkatëse.

Synimi ishte matja e perceptimeve dhe sjelljes së përdoruesve shqiptarë të rrugës rreth problematikës së sigurisë rrugore në vend.

Nga pikëpamja logjike pyetësi u ndërtua në tre shtylla përmbajtëse kryesore:

- të dhëna demografike;
- matje të perceptimeve mbi sigurinë rrugore;
- matje të sjelljeve për nivelin e zbatimit të rregullave të qarkullimit rrugor.

Në secilën prej tyre, u renditën pyetjet përkatëse.

Nga pikëpamja teknike pyetësi u hartua i standardizuar. Pyetjet u ndërtuan të mbyllura, me variabël të përcaktuar, nga ku u mor informacion i krahasueshëm, i nevojshëm për interpretimin e të dhënave. Pyetjet u vendosën në mënyrë të strukturuar sipas një rendi logjik.

Mënyra e plotësimit të pyetësorëve: Pyetësi u plotësua në mënyrë *online*, me anë të klikimit të linkut përkatës që u shpërnda nëpërmjet rrjeteve elektronike.

Mënyra e shpërndarjes së pyetësorëve: Në kuadër të qëllimit të projektit, në procesin e anketimit përbënte interes një përfaqësim prej minimumi 1000 persona. Për shkak të reduktimit të kohës dhe të kostos, procesi i anketimit u realizua *online*, nëpërmjet sistemit elektronik *Analyzer*.

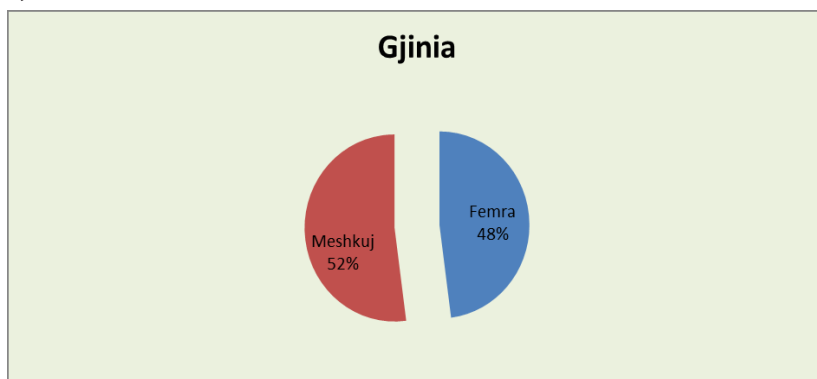
Pasi u hartua pyetësi, u hodh manualisht në sistemin *Analyzer* dhe u krijua linku përkatës. Shërbimi i mbledhjes së të dhënave nga ky sistem u realizua kundrejt pagesës.

Linku i krijuar u shpërnda në mënyrë elektronike qytetarëve (përdoruesve të rrugës) shqiptarë në mënyrë rastësore nëpërmjet rrjeteve të ndryshme të internetit.

Të dhënat e pyetësorëve të plotësuar shkuan automatikisht në këtë sistem, ku përmbledhen e paraqiten në mënyrë automatike.

5. Marrja e kampioneve

Kampioni studimor¹³ u përbë nga 1624 të anketuar në total, të përzgjedhur në mënyrë rastësore. Nga këta, 47.9% ishin femra dhe 52.1% meshkuj. Përzgjedhja që rastësore për shkak se qëllimi i anketimit ishte marrja dhe matja e opinionit të përgjithshëm të qytetarëve shqiptarë për sigurinë dhe aksidentet rrugore, pa kategorizuar grupshënjestër të veçantë.



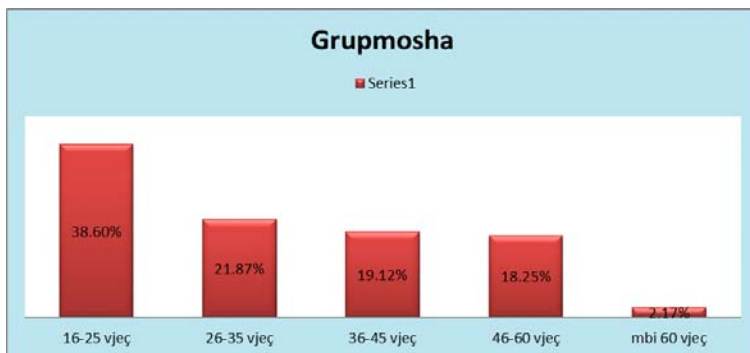
Nga të anketuarit:

- 38.7% i përkasin grupmoshës 16-25 vjeç,
- 21.8% i përkasin grupmoshës 26-35 vjeç,
- 19.1% i përkasin grupmoshës 36-45 vjeç,
- 18.3% i përkasin grupmoshës 46-60 vjeç,
- 2.1% i përkasin grupmoshës mbi 60 vjeç.

Nga të dhënat vërehet se grupmoshat që më së shumti kanë plotësuar pyetësin janë të rinjtë e moshë e mesme. Duke analizuar statistikën e nga Drejtoria e Policisë rrugore, të rinjtë dhe moshë e mesme janë gjithashtu më të rrezikuar ndaj mundësisë së aksidenteve¹⁴.

¹³ Te dhenat janë marre nga rezultatet e perpunuara nga procesi i anketimit mars-prill 2019.

¹⁴ Për më shumë shih Raportin "Vlerësimi i situatës së sigurisë rrugore gjatë periudhës 2011-2017", Drejtoria e Policisë rrugore.



94.3% e të anketuarve rezultoi se banojnë në qytet, nga ku 75.6% e tyre në qytetin e Tiranës. Vetëm 5.7% e tyre banojnë në fshat. Kjo do të thotë se opinioni i marrë nga procesi i anketimit vjen nga popullsia që banojnë në qytet.

Më poshtë në grafik paraqitet shpërndarja e banimit të popullsisë së anketuar.



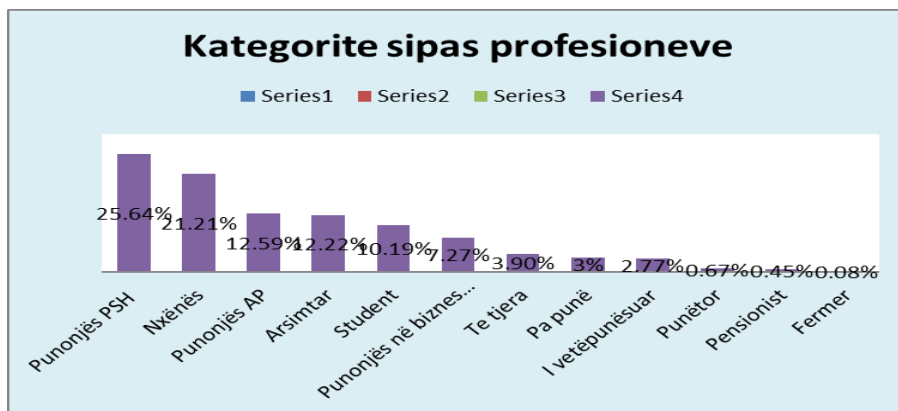
37% e të anketuarve rezultojnë me arsim të lartë dhe 26.7% kanë përfunduar arsim post-universitar të nivelit master. Më poshtë në grafik renditen niveli arsimor i të anketuarve:



Të anketuarit që plotësuan pyetësorin, rezultuan nga kategori e profesione të ndryshme.

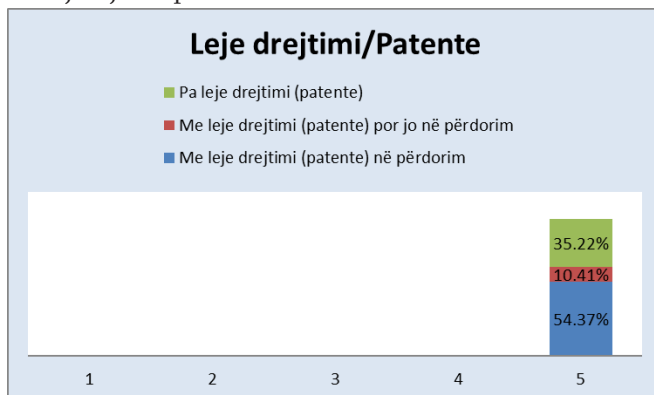
- 25.6% e tyre janë punonjës në Policinë e Shtetit,
- 20.9% janë nxënës,
- 12.7% janë punonjës në administratë publike,
- 12.1% janë arsimtarë,
- 10.5% janë student,
- 7.3% janë punonjës në biznes privat,
- 4% kategorija: të tjera, ku përfshihen gjyqtarë, prokurorë, avokat, etj.,
- 3.1% të papunë,
- 2.7% të vetëpunësuar,
- 0.7% punëtor,
- 0.4% pensionist,
- 0.1% fermer.

Të gjithë kategoritë e profesionet e të anketuarve janë të renditura në grafikun më poshtë.



54.4% e të anketuarve rezultuan se kishin leje drejtimi (patentë) dhe e përdornin, 10.4% kishin leje drejtimi (patentë) por nuk e përdornin ndërsa 35.2% nuk kishin leje drejtimi (patentë).

Ndërsa 61.2% e të anketuarve rezultoi se kishin një mjet në përdorim dhe 38.8% nuk kishte një mjet në përdorim.

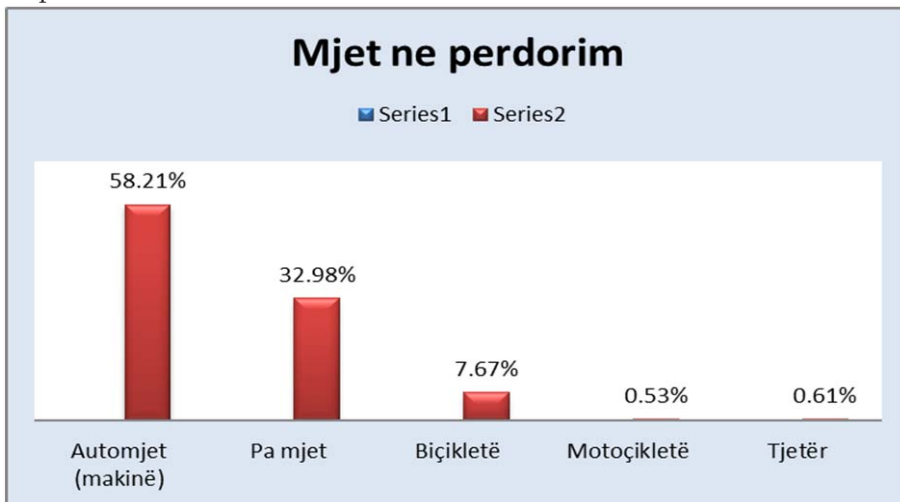


AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë shkencore ndërkombëtare:

« Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri »

Më shumë se gjysma e të anketuarve, përkatësisht 58.1% e tyre kishin një automjet (makinë) në përdorim ndërsa 7.7% kishin biçikletë. Të dhënat paraqiten në grafikun më poshtë:



Si përfundim, popullsia e anketuar arrin në vlerën 1624 persona, të grupmoshave të reja e moshës së mesme, që banojnë në qytete, kryesisht në Tiranë, me arsim të lartë, që kanë leje drejtimi (patentë) dhe e përdorin, si dhe që kanë një mjet rrugor, kryesisht (automjet) makinë.

6. Perceptimi i sigurisë si këmbësorë dhe si drejtues mjeti¹⁵

- Nga analiza e të dhënave statistikore, në periudhën 2011-2017, aksidentet rrugore që kanë ndodhur për shkak të shkeljes së rregullave të qarkullimit rrugor nga këmbësorët, përbëjnë 15.51% të aksidenteve në total.

- Tendenca e shkakimit të aksidenteve rrugore nga moszbatimi i rregullave të qarkullimit rrugor nga këmbësorët, është rritëse.

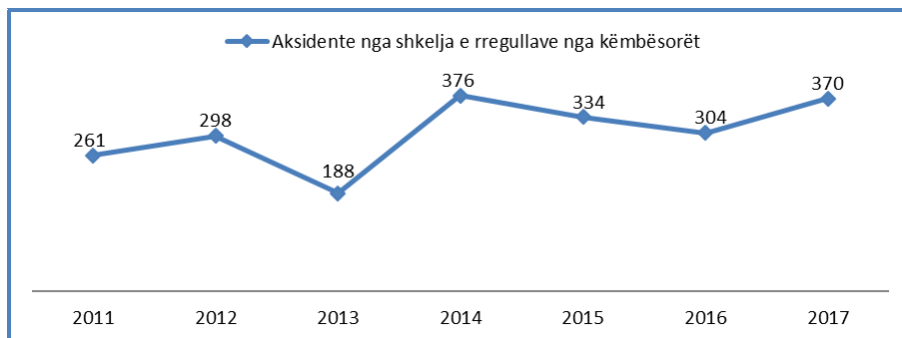
- Nga viti 2016 në vitin 2017, numri i aksidenteve nga moszbatimi i rregullave të qarkullimit rrugor nga këmbësorët është shtuar me 3.8%.

- Vitet me numër më të lartë të aksidenteve të shkaktuara nga këmbësorët është viti

Viti	Aksidente nga shkelja e rregullave nga këmbësorët	Aksidente në total	% (aksidente total/aksidente nga këmbësorët)
2011	261	1876	13.9%
2012	298	1870	15.9%
2013	188	2075	9%
2014	376	1916	19.6%
2015	334	1992	16.76%
2016	304	2033	14.9%
2017	370	1978	18.7%
2011-2017	2131	13737	15.51%

¹⁵ Të dhënat janë marrë nga rezultatet e përpunuara nga procesi i anketimit mars-prill 2019.

2014 me 376 aksidente dhe viti 2017 me 370 aksidente, ndërsa në vitin 2013 është shënuar numri më i ulët, përkatësisht 188 aksidente.



- Në periudhën 2011-2017 pjesa më e madhe e aksidenteve rrugore (17.6%) kanë ndodhur si pasojë e ngarjes së mjetit pa leje drejtimi.

- Shkaku i dytë i aksidenteve rrugore në këtë periudhë është shpejtësia mbi normat e lejuara.

- Më pak aksidente kanë ndodhur nga përdorimi i alkoolit (3.68%).

- Nga viti i parë i periudhës (2011) në krahasim me vitin e fundit të periudhës (2017), numri i aksidenteve rrugore të shkaktuara nga:

- mospasja e lejes së drejtimit - është ulur me 2.17 herë;

- përdorimi i alkoolit – është rritur me 5.6 herë;

- shpejtësia mbi normat – është ulur me 7.8 herë;

- parakalimet e gabuara – është ulur me 1.1 herë;

- shkelja e rregullave të qarkullimit rrugor nga këmbësorët – është rritur 1.4 herë.

- Pavarësisht se për periudhën 2011-2017 pjesa më e madhe e aksidenteve kanë ndodhur për shkak të mospasjes së lejes së drejtimit, prirja nga fillimi në fund të periudhës, është që numri i aksidenteve rrugore është rritur 1.4 herë për shkak të shkeljes së rregullave të qarkullimit rrugor nga këmbësorët dhe 5.6 herë nga përdorimi i alkoolit.

- *Rekomandim:* Vëmendje ndaj sjelljes së këmbësorëve në Shqipëri, sidomos në rrugët interurbane dytësore, urbane kryesore e urbane dytësore.

Shkaqet e aksidenteve	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2011-2017
Pa leje drejtimi	472	370	454	344	339	229	217	2425
Përdorim të alkoolit	16	19	37	123	98	123	90	506
Shpejtësi mbi normat	407	420	427	198	223	212	187	2074
Parakalime të gabuara	100	86	88	93	83	94	88	632
Shkelje e rregullave nga këmbësorët	261	298	188	376	334	304	370	2131
Totali i aksidenteve 2011-2017								13737

AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë shkencore ndërkombëtare:

« Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri »

- Gjatë vitit 2017, 81% e totalit të aksidenteve rrugore kanë ndodhur për shkak të sjelljes së drejtuesit të mjetit, ndërsa 19% e tyre kanë ndodhur për shkak të sjelljes së këmbësorëve.

- Ka rezultuar që gjatë këtij viti, përqindja që përbën numri i aksidenteve rrugore të shkaktuara sipas sjelljes së këmbësorëve, është si më poshtë:

- 54% e totalit të aksidenteve janë për shkeljen “kalim rrugë pa kujdes”.

- 42% e totalit të aksidenteve rrugore janë për shkeljen “shkelje të tjera”.

- 4% e totalit të aksidenteve rrugore janë për shkeljen kalim këmbësorësh në vija të bardha¹⁶.

- Shkelja e rregullave të qarkullimit rrugor nga drejtuesit e automjeteve përbën pjesën më të madhe ose 81% të totalit të shkeljeve. Ndërsa duhet theksuar që masat administrative për ta janë të shumta në numër, si dhe ka shumë sanksione të përcaktuara edhe në ndryshimet e fundit të Kodit Rrugor. Përgjithësisht është punuar në këtë drejtim me fushata ndërgjegjësimi për qytetarët e të rinjtë dhe me sanksione, dënime, masa administrative të ndryshme për të reduktuar numrin e aksidenteve të shkaktuara nga drejtuesit e mjeteve.

- Shqetësim përbën humbja e jetës nga aksidentet rrugore si pasojë e moszbatimit të rregullave të qarkullimit rrugor nga këmbësorët, në masën 19%. Nga ana tjetër masat administrative të marra rezultojnë të jenë rreth masës 1% për periudhën 2011-2017. Si rrjedhojë është e nevojshme të ketë më shumë ndërgjegjësim në mentalitet e në kulturën e të ecurit në rrugë nga qytetarët shqiptarë dhe më shumë masa të ndërmarra ndaj tyre me qëllim reduktimin e aksidenteve, mirëqenien e popullit dhe parandalim.

Duke qenë se nga statistikat e mësipërme, roli i këmbësorëve në shkaktimin e aksidenteve ka tendenca shqetësuese, në procesin e anketimit *online*, të anketuarit u pyetën në lidhje me opinionin e tyre lidhur me rrezikshmërinë e këmbësorëve në rrugët e Shqipërisë. Ata kanë një prirje të përgjithshme për të perceptuar se në vendin tonë ndjehet forma të ndryshme pasigurie në lidhje me çështje të ndryshme të sigurisë rrugore.

- Nga të dhënat e procesit të anketimit, rezultoi se të anketuarit ndjehen më pak të sigurt si këmbësorë (68.9%), sesa si drejtues mjeti (50%) në Shqipëri.

- Nga të anketuarit, 68.9% e tyre zgjodhën se ndjehen pak të sigurt si këmbësor në rrugët e vendit tonë, ndërsa 22.8% aspak të sigurt.

- 50% e të anketuarve zgjodhën se ndjehen pak të sigurt si drejtues mjeti në rrugët e Shqipërisë, ndërsa 12.6% aspak të sigurt.

- Një pjesë shumë e vogël e të anketuarve, përkatësisht 8.3% e tyre ndjehen shumë të sigurt si këmbësorë dhe 5.3% ndjehen shumë të sigurt si drejtues mjeti në rrugët e Shqipërisë.

- Duke parë shifrat, tendenca është që më shumë se gjysma e kampionit të të anketuarve shprehin pasiguri në rrugët e vendit tonë, qoftë si këmbësor apo si drejtues mjeti.

- Fakti që pjesa më e madhe e të anketuarve ndjehen më pak të sigurt si këmbësorë, do të thotë që është e nevojshme marrja e masave nga Policia e më gjerë për këtë situatë.

Sa të sigurt ndiheni si këmbësor në rrugët e Shqipërisë?



Sa të sigurt ndiheni si drejtues mjeti (shofer) në rrugët e Shqipërisë?



- Sipas perceptimit të përgjithshëm të më shumë se gjysmës së të anketuarve ose 59.6% së tyre, këmbësorët në Shqipëri kalojnë shumë shpesh semaforin me të kuqe, ndërsa vetëm sipas 20.2% të tyre drejtuesit e automjeteve kalojnë shumë shpesh semaforin me të kuqe.

- 39.9% e të anketuarve zgjedhën se drejtuesit e mjeteve kalojnë disi shpesh semaforin me të kuqe, ç'ka të lë të interpretosh se perceptimi i përgjithshëm është që kjo kategori përbën problem në zbatimin e ngjyrave të semaforit, paçka se më shumë problem mbeten këmbësorët.

- 26.8% e të anketuarve mendojnë se këmbësorët kalojnë disi shpesh semaforin me të kuqe.

- Me probabilitet, sipas perceptimit të 86.4% së të anketuarve këmbësorët kalojnë disi dhe shumë shpesh semaforin me të kuqe, ndërsa vetëm 9.3% e tyre mendojnë se e kalojnë rrallë herë.

- Me probabilitet, sipas perceptimit të 60.1% së të anketuarve drejtuesit e automjeteve kalojnë disi dhe shumë shpesh semaforin me të kuqe, ndërsa 30% mendojnë se e kalojnë rrallë herë.

- Të anketuarit mendojnë se këmbësorët kalojnë disi dhe shumë shpesh semaforin me të kuqe 1.43 herë më shumë sesa drejtuesit e mjeteve.

- Në këtë pikë, rekomandohet vendosja e sanksioneve, masave apo gjobave në forma të ndryshme, si nxitëse për zbatimin e semaforit.

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

- Pjesa më e madhe e të anketuarve (68.9%) i perceptojnë rrugët e Shqipërisë si më të rrezikshme për këmbësorët sesa drejtuesit e mjeteve, ndërsa rezultojnë që sipas mendimit të 86.4% të tyre, janë këmbësorët që më së shumti kalojnë semaforin me të kuqe në raport me drejtuesit e mjeteve.

- Nga statistikat rezultojnë se në vitin 2017, 19% e aksidenteve rrugore kanë ndodhur për shkak të këmbësorëve.

- Edhe nga perceptimet e kampionit të popullatës në Shqipëri rezultojnë se këmbësorët kanë më shumë rrezikshmëri në rrugë dhe kalojnë më shpesh semaforin me të kuqe.

- Ky rezultat shënon për nevojën e një vëmendje më të madhe të trajtimit të këmbësorëve në vend, duke përfshirë:

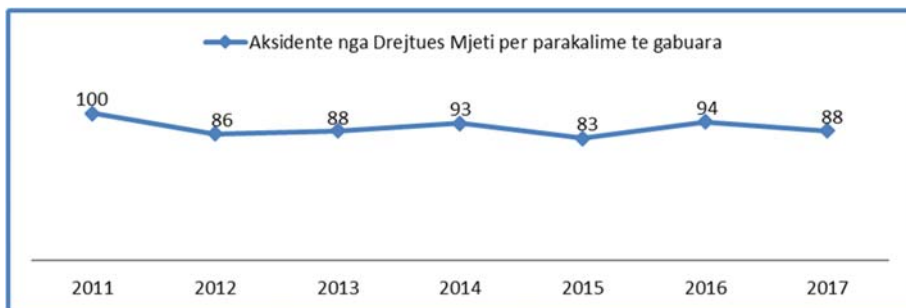
- hartimin e politikave të posaçme për edukimin e qytetarëve;
- marrjen e masave për trajnime, kurikula e programe të posaçme për edukimin në nivele të ndryshme;
- organizimin e fushatave sensibilizuese;
- marrjen e masave ndëshkuese të formave të ndryshme për këmbësorët në Shqipëri, në rast të mosrespektimit të semaforit me të kuqe.

Parakalimet e gabuara dhe shpejtësia nga drejtuesit e mjeteve¹⁷.

- Sipas statistikave, gabimi më i rrezikshëm që bëjnë shpesh drejtuesit e mjeteve janë parakalimet e gabuara, që renditen sipas të dhënave nga Policia Rrugore, si shkak i dytë (pas shpejtësisë) më i rrezikshëm i aksidenteve në rrugë.

- Sipas raportit nga Drejtoria e Policisë Rrugore¹⁸, ndër shkaqet më kryesore të aksidenteve rrugore gjatë periudhës 2011 - 2017, shënohen:

- shpejtësi mbi normat e lejuara;
- parakalimet e gabuara, ndryshime të pa pritura të drejtimit, mosdhënia përparësi;
- drejtimi i mjeteve nga persona të pa pajisur me leje drejtimi;
- drejtues të mjeteve nën ndikimin e përdorimit të alkoolit;
- shkelje e rregullave nga këmbësorët, etj.



AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë shkencore ndërkombëtare:

« Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri »

Ky element i sjelljes së drejtuesve të mjetit është evidentuar edhe përgjatë procesit të anketimit. Të anketuarve u është marrë opinion se përse drejtuesit e mjeteve (shoferët) në Shqipëri bëjnë parakalime të gabuara.

¹⁷ Të dhënat janë marrë nga rezultatet e përpunuara nga procesi i anketimit mars-prill 2019.

¹⁸ Drejtoria e Policisë Rrugore, "Vlerësim i situatës së sigurisë rrugore 2011-2017", fq. 30.

- Pjesa më e madhe e të anketuarve, ose 36.9% e tyre mendojnë se drejtuesit e mjeteve (shoferët) në Shqipëri bëjnë parakalime të gabuara për shkak të nervozizmit.

- Nervozizmi është një gjendje e brendshme emocionale që duket se nxit më së shumti drejtuesit e mjeteve në vend të parakalojnë. Në momente nervozizmi, individit instinktivisht dëshiron të çlirojë agresivitetin që mbart dhe parakalimi është një mënyrë për të nxituar e për të ikur shpejt, e që çlirojnë tensionin e brendshëm, momentet e racionalizmit e objektivitetit janë në nivele të ulëta, por shoqërohet me pasoja më të mëdha. Përgjatë parakalimeve të gabuara ka shumë mundësi të përplasësh me një mjet tjetër, të përplasësh një përdorues tjetër rruge (këmbësor, drejtues biçiklete, motoçiklist, etj.), të përplasësh me një objekt, ku pasojat mund të jenë fatale.

- Sipas të anketuarve, 24.2% e tyre mendojnë se është qëndrimi në trafik që nxit drejtuesit e mjeteve të bëjnë parakalime të gabuara; 16.1% mendojnë se është mosnjohja e sinjalistikës rrugore dhe 15.5% mendojnë se është mungesa e vëmendjes.



Gjatë vitit 2017, për masën administrative për parakalime të gabuara, janë vendosur 20822 masa më shumë se në vitin 2016, ose 42.1% më shumë. Gjatë këtij viti ka pasur një fokusim të shërbimit të policisë në drejtim të evidentimit të shkeljeve të rregullave të qarkullimit rrugor që janë burim i shtuar për aksidente rrugore, ku në krahasim me vitin 2016 kemi rritje të numrit të masave administrative për disa shkelje, ku kryesojnë parakalimet e gabuara ndërsa shkeljet e legjislacionit nga këmbësorët mban numër shumë të ulët të numrit të masave të ndërmarra.

Nr.	Lloji i shkeljes së rregullave të qarkullimit rrugor ¹⁹	2011 %	2012 %	2013 %	2014 %	2015 %	2016 %	2017 %
1.	Parakalime të gabuara	7.11	3.56	3.84	4	5.2	9.2	13.9
2.	Shkelje të legjislacionit nga këmbësorët	0.05	0.11	0.00	0.5	0.14		0.005

Sipas të dhënave më sipër, shpejtësia mbetet shkaku kryesor i aksidenteve në rrugë. Sipas policisë, gjatë periudhës 2011-2017, nga drejtuesit e mjeteve që qarkullojnë me

AKADEMIA E SIGURISË

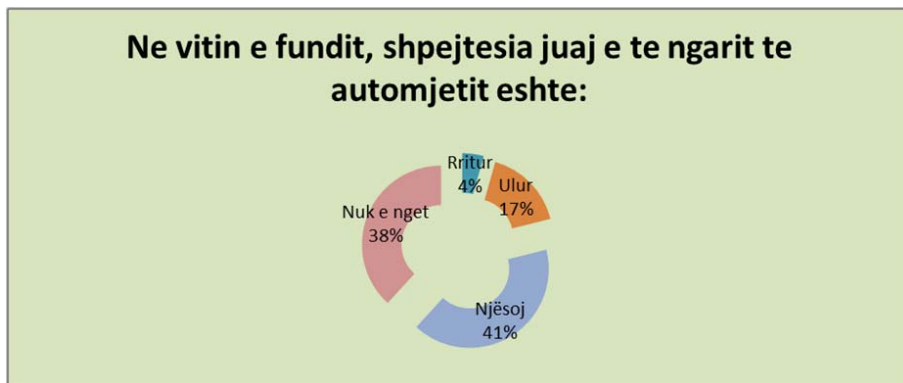
Konferencë shkencore ndërkombëtare:

« Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri »

¹⁹ Marrë nga Tabela "Lloji i shkeljes së rregullave të qarkullimit rrugor", fq. 89.

shpejtësi mbi normat e lejuara janë shkaktuar mesatarisht 15% e totalit të aksidenteve të periudhës. Ndërsa është për t'u theksuar se pavarësisht shifrave në dukje të larta, tendenca është në ulje. Sipas të dhënave, në vitin 2017, ka ulje të shpejtësisë mbi normat e lejuara në masën 11.7% në raport me vitin 2016²⁰.

Nisur nga kjo e dhënë, të anketuarve iu drejtua pyetja se si ishte shpejtësia e tyre e të ngarit të automjetit gjatë vitit të fundit.



- Nga përgjigjet e të anketuarve, rezultoi se shpejtësia e një pjese të vogël të tyre (4%) ishte rritur gjatë ngarjes së mjetit në vitin e fundit.

- 41% e të anketuarve u përgjigjën se shpejtësia e tyre e të ngarit të automjetit përgjatë vitit të fundit ishte e njëjtë me më parë.

- 17% e të anketuarve u përgjigjën se shpejtësia e tyre ishte ulur përgjatë vitit të fundit ndërsa pjesa tjetër (38%) rezultoi se nuk e ngiste automjetin.

Sjellja e përdoruesve të rrugës dhe niveli i zbatimit së rregullave të qarkullimit rrugor ²¹

Në këtë pjesë do të trajtohet sjellja e drejtuesve të automjeteve lidhur me nivelin e zbatimit së disa prej rregullave të qarkullimit rrugor dhe me disa elemente psikosociale karakteristike të qendrimeve të tyre. Të anketuarit i janë përgjigjur pyetjeve rreth disa prej sjelljeve apo qendrimeve të tyre si drejtues mjeti (për ata që drejtojnë një mjet) duke zgjedhur një nga alternativat në formën e shkallëve të vlerësimit:

- a. asnjëherë,
- b. ndonjëherë,
- c. shpesh herë,
- d. gjithmonë,
- e. nuk e ngas automjetin.

Të gjitha pyetjet që i janë drejtuar qytetarëve përmbajnë në vetvete shkaqe që kanë çuar drejtuesit e mjeteve drejt aksidenteve. Këto shkaqe janë hartuar në formën e pyetjeve për të matur opinionin e qytetarëve mbi sjelljet e qëndrimet e tyre gjatë drejtimit të mjetit.

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

²⁰ Për më shumë shih: Drejtoria e Policisë Rrugore, "Vlerësim i situatës së sigurisë rrugore 2011-2017", fq. 35-36.

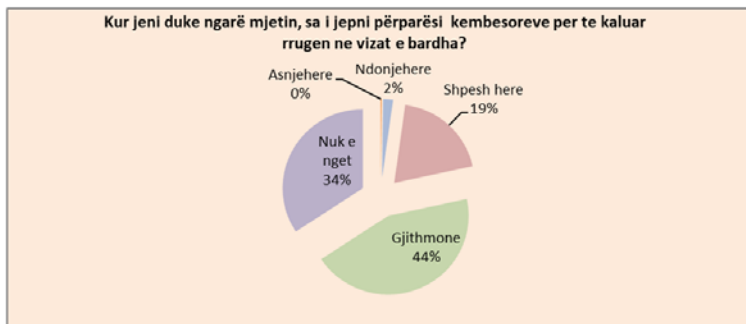
²¹ Te dhenat janë marre nga rezultatet e perpunuara nga procesi i anketimit mars-prill 2019.

- Pyetja e parë që u është drejtuar të anketuarve është se sa përparësi i japin ata këmbësorëve për të kaluar rrugën në vizat e bardha, kur janë duke ngarë mjetin. Pjesa më e madhe e të anketuarve ose 44.2% e tyre zgjodhën se i japin gjithmonë prioritet këmbësorëve në vijat e bardha.

- 19.4% e tyre zgjodhën se i japin prioritet këmbësorëve në vijat e bardha shpesh herë.

- Një pjesë shumë e vogël e të anketuarve, përkatësisht 2% e tyre i jepnin ndonjëherë prioritet dhe 0.2% nuk i jepnin asnjëherë prioritet këmbësorëve në vijat e bardha.

- Pjesa tjetër ose 34.3% e të anketuarve nuk e ngasin automjetin dhe nuk mund t'i përgjigjen pyetjes.



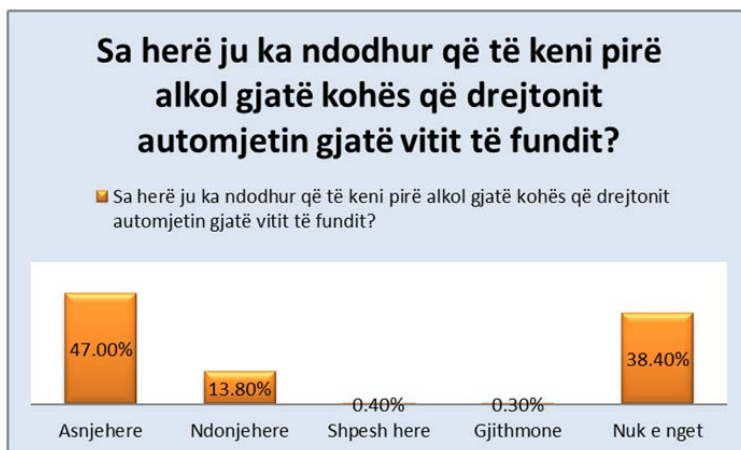
- Konsumi i alkoolit ka qenë ndër vite një ndër shkaqet më të rrezikshme që çonin drejtuesit e mjeteve drejt aksidenteve. Të anketuarit u pyetën se sa herë iu ka ndodhur të pinë alkool gjatë vitit të fundit, gjatë kohës që drejtonin automjetin. Pjesa më e madhe e tyre ose 47% u shprehën se asnjëherë nuk i kishte ndodhur të pinin alkool gjatë drejtimit të mjetit vitin e fundit.

- 13.8% e të anketuarve u shprehën se i ka ndodhur ndonjëherë të pinë alkool gjatë drejtimit të mjetit vitin e fundit.

- Një pjesë e konsiderueshme, përkatësisht 0.4% u shprehën se i ka ndodhur shpesh herë dhe 0.3% gjithmonë të konsumojnë alkool gjatë drejtimit të mjetit.

- 38.4% e të anketuarve rezultoi se nuk e ngasinin automjetin.

- Kjo e dhënë tregon për një ndërjegjësim të popullatës për moskonsumimin e alkoolit përgjatë drejtimit të mjetit.



AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë shkencore ndërkombëtare:

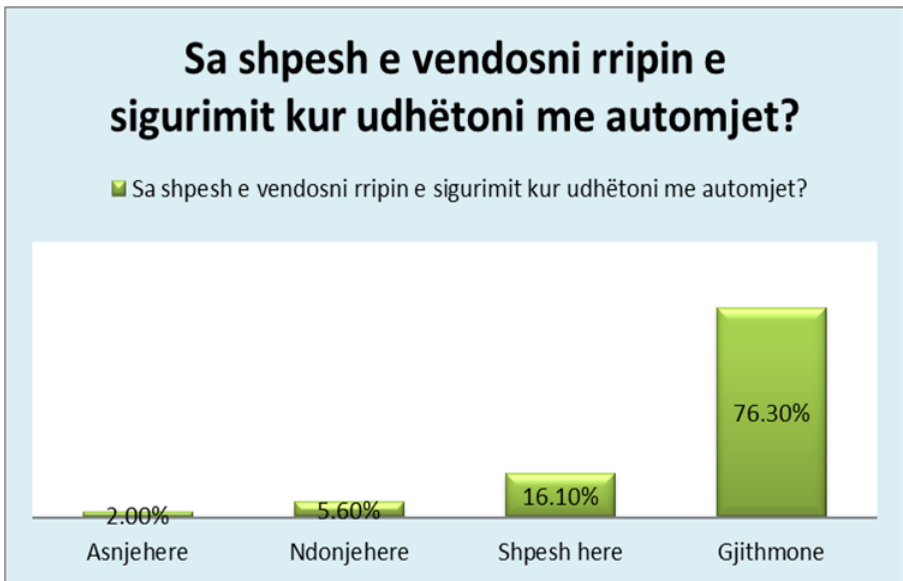
« Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri »

- Pyetja e radhës që iu drejtua të anketuarve ishte se sa shpesh e vendosnin rripin e sigurimit gjatë drejtimit të mjetit. Pjesa më e madhe e të anketuarve ose 76.3% e tyre rezultoi se e vendos gjithmonë rripin e sigurimit gjatë drejtimit të mjetit.

- Një pjesë tjetër e të anketuarve ose 16.1% e tyre rezultoi se e vendos shpesh herë rripin e sigurimit.

- 5.6% e të anketuarve e vendosnin ndonjëherë rripin e sigurimit ndërsa vetëm 2% nuk e vendosnin asnjëherë.

- Policia rrugore gjatë vitit 2017 ka marrë një sërë masash ndëshkuese e sensibilizuese për vendosjen e rripit të sigurimit. Rezultati, nisur nga përgjigjet e të anketuarve, është pozitiv pasi më shumë se gjysma e tyre u shprehën se e vendosin gjithmonë rripin gjatë drejtimit të mjetit. Kjo ndikon pozitivisht në reduktimin e numrit të aksidenteve me pasojë fatale, pasi vendosja e rripit mbron drejtuesin e mjetit nga dëmtimet.



- Mungesa e përqendrimit gjatë drejtimit të mjetit vjen nga shumë arsye, ndër të cilat edhe përdorimi i telefonit, e folur në telefon ose dërgimit i sms-ve. Nga përgjigjet e të anketuarve, 38.8% e tyre rezultoi se flisnin ndonjëherë në telefon gjatë drejtimit të mjetit.

- Ndërkohë 17.1% e tyre rezultoi se nuk fliste asnjëherë në telefon gjatë drejtimit të mjetit.

- Një pjesë e vogël ose 7.6% rezultoi se fliste shpesh herë ndërsa vetëm 1.1% rezultoi se fliste gjithmonë në telefon.

- Përfundimi vjen nga mendimi i të anketuarve dhe rezultati se ata më së shumti “ndonjëherë” flasin në telefon, tregon një probabilitet të mundshëm shqetësues.

Sa shpesh flisni në telefon gjatë ngarjes së automjetit?

■ Sa shpesh flisni në telefon gjatë ngarjes së automjetit?



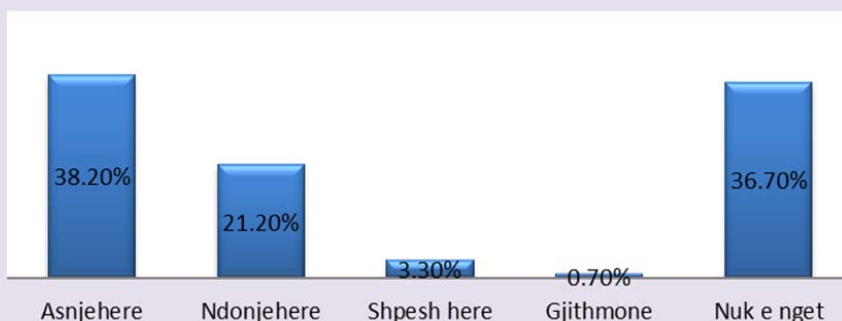
- 38.2% e të anketuarve u shprehën se nuk dërgojnë asnjëherë sms gjatë drejtimit të mjetit ndërsa 21.2% u shprehën se dërgojnë ndonjëherë.

- Pavarësisht se pjesa më e madhe e të anketuarve u shprehën se nuk dërgojnë asnjëherë sms gjatë drejtimit të mjetit, një pjesë jo e vogël u shprehën se dërgojnë ndonjëherë. Në këtë pikë problemi ka tendencë shqetësuese dhe duhet parë me prioritet.

- Vetëm 3.3% e të anketuarve u shprehën se dërgojnë sms shpesh herë gjatë drejtimit të mjetit.

Sa shpesh dërgoni sms gjatë ngarjes së automjetit?

■ Sa shpesh dërgoni sms gjatë ngarjes së automjetit?



**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

7. Agresiviteti në drejtimin e mjetit²²

Në këtë punim do të trajtohet me prioritet aspekti social i sigurisë rrugore, ku veçohet analiza specifike e sjelljes së përdoruesve të rrugës për nivelin e agresivitetit të tyre gjatë drejtimit të mjetit. Nga hulumtimi në literaturë të huaj, paraqiten disa elemente mbi bazën e të cilëve realizohet vlerësimi për nivelin e agresivitetit. Këta janë variabël, si presioni i ushtruar gjatë drejtimit të mjetit, nervozizmi, padurimi, parakalimet e gabuara, mungesa e informacionit për sinjalistikën rrugore, mungesa e vëmendjes, etj., që janë të vendosur në disa prej pyetjeve që u janë drejtuar të anketuarve, që do të trajtohen si më poshtë vijon.

- Për të parashikuar nivelin e presionit nga ana e drejtuesve të mjeteve, të anketuarve iu drejtua pyetja se sa shpesh ata u afrohen makinave qëllimisht në mënyrë që drejtuesit i mjetit tjetër përpara, t'i hapë rrugën. Nga përgjigjet e tyre rezultoi se 37.7% u përgjigjën se nuk u kishte ndodhur asnjëherë kjo situatë kurse 25.1% u përgjigjën se i ka ndodhur ndonjëherë.

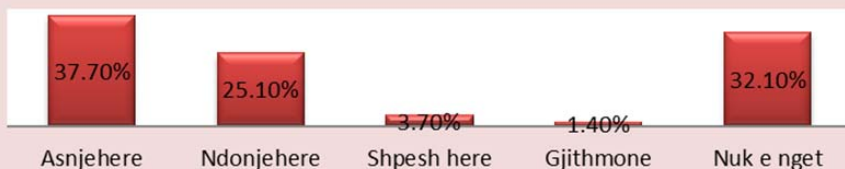
- 3.7% e të anketuarve u përgjigjën se u ka ndodhur shpesh herë kjo situatë ndërsa vetëm 1.4% e tyre u përgjigjën se u ka ndodhur shpesh.

- Pjesa tjetër, 32.1% nuk e nget automjetin.

- Duke bërë një llogari të thjeshtë shifrore, nga 67.9%²² të personave që i janë përgjigjur pyetjes, 25.1% e tyre ose 1/3 shprehen se ndonjëherë u ka ndodhur që t'u afrohen makinave përpara qëllimisht, në mënyrë që drejtuesi i mjetit t'u hapë rrugën.

Sa shpesh ju afroheni makinave qëllimisht në mënyrë që drejtuesi i automjetit (shoferi) përpara t'ju hapë rrugën?

■ Sa shpesh ju afroheni makinave qëllimisht në mënyrë që drejtuesi i automjetit (shoferi) përpara t'ju hapë rrugën?



AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

²² Të dhënat janë marrë nga rezultatet e përpunuara nga procesi i anketimit mars-prill 2019.

²³ 100% - 32.1% (që nuk e ngasin mjetin) = 67.9% të anketuar që i janë përgjigjur pyetjes.

- Pyetjes “Sa shpesh ju ndodh që të humbisni durimin me një shofer të ngadaltë në korsinë e majtë dhe të parakaloni në të djathtën?”, 27% e të anketuarve u përgjigjën se i ka ndodhur ndonjëherë.

- 29.4% e të anketuarve u përgjigjën se nuk u ka ndodhur asnjëherë të bëjnë një parakalim të tillë.

- Ndërsa vetëm 5.8% e të anketuarve u përgjigjën se u ndodh shumë shpesh të parakalojnë gabim nga padurimi.

- Të anketuarit lëkundën mes faktit që i ndodh asnjëherë ose ndonjëherë të humbin durimin dhe të parakalojnë në të djathtën. Kjo do të thotë se ka tendencë të drejtuesve të mjeteve në vend për ta bërë këtë veprim, pavarësisht se jo në vlera shumë të larta, e që është burim aksidenti.



- Nga ana tjetër, më shumë se gjysma e të anketuarve ose 53.9% e tyre zgjedhën se u ndodh shpesh herë që një automjet t'i parakalojë papritmas, pas sinjal e pa shkak.

- Ndërsa 36% zgjedhën se kjo situatë u ndodh ndonjëherë.

- Vetëm 4.5% zgjedhën se kjo situatë nuk u ka ndodhur asnjëherë.

- Tendenca është që të anketuarit u ndodh shpesh të parakalohen nga mjete të tjera pa sinjal e pa shkak, ndërsa nga ana tjetër, rezultojnë se ata ndonjëherë bëjnë parakalime të gabuara nga mungesa e durimit.

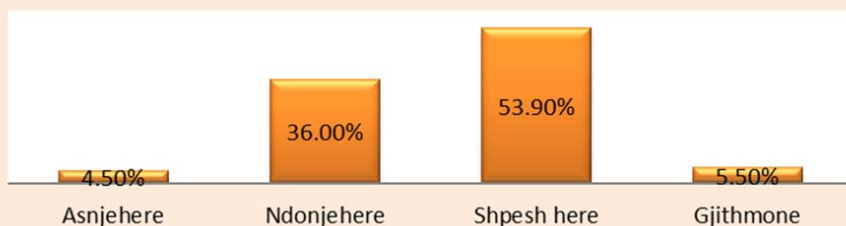
- Këto rezultate bazohen në mendimet e të anketuarve dhe në këtë rast paraqiten paksa kontradiktore, pasi në njërin anë rezultojnë se drejtuesit e mjeteve të anketuar nuk bëjnë shpesh parakalime të gabuara nga mungesa e durimit, dhe nga ana tjetër rezultojnë se drejtuesit e mjeteve të anketuar u ndodh shpesh të parakalohen pa sinjal e pa shkak.

- Gjithsesi ka tendencë të popullatës të parakalojnë e të parakalohen në mënyrë të gabuar dhe janë qëndrime që dëshmojnë për sjellje agresive në drejtim dhe që përbëjnë burim të rrezikshëm aksidenti.

- Si të tilla, këto sjellje duhen parë me prioritet për marrjen e masave në vazhdim.

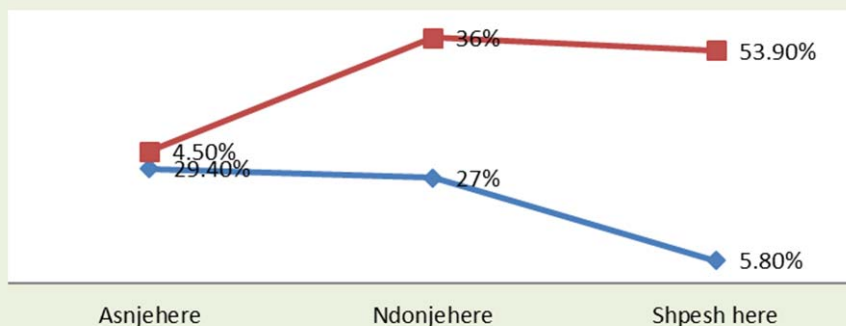
Sa shpesh ju ka ndodhur që një automjet ju ka parakaluar papritmas, pa sinjal e pa shkak?

■ Sa shpesh ju ka ndodhur që një automjet ju ka parakaluar papritmas, pa sinjal e pa shkak?



Grafik krahasues

■ Kur te anketuarit parakalohen nga mjetet e tjera pa sinjal e pa shkak
 ◆ Kur te anketuarit parakalojne nga e majta ne te djathte nga padurimi



**AKADEMIA
E SIGURISË**

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

- Të anketuarve u është drejtuar pyetja se “Sa herë u ka ndodhur që kur keni qenë duke ngarë automjetin nga një rrugë dytësore në një rrugë kryesore, mos të keni vënë re një këmbësor që kalon rrugën”. Pjesa më e madhe ose 28.6% e tyre u përgjigjën se u ka ndodhur ndonjëherë që të mos vënë re një këmbësor që kalon rrugën gjatë drejtimit të mjetit.

- 26.9% e të anketuarve zgjodhën se kjo situatë nuk u kishte ndodhur asnjëherë.
- Vetëm 7.1% e të anketuarve zgjodhën se kjo situatë u ka ndodhur shpesh herë.
- Mos të dallosh këmbësorin gjatë drejtimit të mjetit është tregues pakujdesie dhe vëmendje nga ana e drejtuesit të mjetit, që mund të ndodhë edhe si rrjedhojë e kushteve të jashtme, si ndriçimi i dobët, mungesa e vijave të bardha, kalimi i papritur nga

këmbësorët, etj. Kjo pakujdesi apo mungesë vëmendje është shkak për aksident. Duke qenë se kjo sjellje ka probabilitet të ndodhë, do të thotë që është e nevojshme të jetë nën vëmendjen e masave e politikave që do ndërmerren.

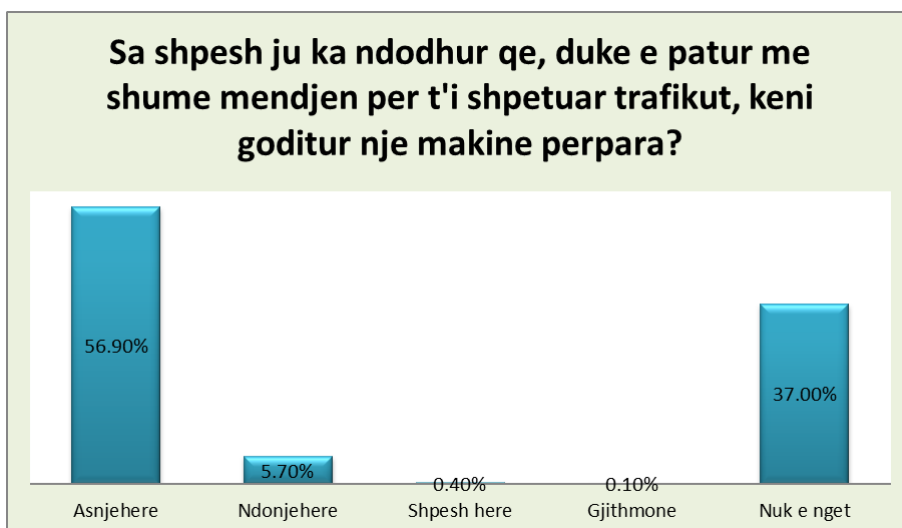


- Më shumë se gjysma e të anketuarve, ose 56.9% e tyre u përgjigjën se nuk u kishte ndodhur asnjëherë të godasin një makinë përpara, duke e pasur mendjen t'i shpëtojnë trafikut.

- Vetëm 5.7% e tyre u përgjigjën se u ka ndodhur ndonjëherë kjo situatë.

- 0.4% e të anketuarve u përgjigjën se kjo situatë u ka ndodhur shpesh herë dhe 0.1% gjithmonë.

- 37% e tyre nuk drejtojnë një mjet.



**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

- Një ndër problemet e konstatuara të drejtuesve të mjeteve në vend, është hyrja kundërvajtje dhe përbën burim të rrezikshëm aksidenti, me humbje fatale. Nga procesi i anketimit rezultoi se 39.6% e të anketuarve u përgjigjën se nuk u ka ndodhur asnjëherë që të kenë hyrë kundërvajtje për shkak se nuk kanë kuptuar sinjalistikën rrugore.

- Ndërsa një numër jo i vogël prej 22.2% e të anketuarve u përgjigjën se u ka ndodhur ndonjëherë që të hyjnë kundërvajtje për këtë shkak.

- Vetëm 1.2% e tyre u përgjigjën se u ka ndodhur shpesh herë kjo situatë.

- Hyrja kundërvajtje është tregues i agresivitetit në drejtim të mjetit dhe ka tendencë për ta kryer si veprim nga qytetarët në vendin tonë, por jo në masë të madhe.



- Pjesa më e madhe e të anketuarve ose 35.1% e tyre u përgjigjën se u ndodh ndonjëherë të nevríkosen gjatë drejtimit të mjetit ndërsa 16.8% e tyre u ndodh shpesh herë.

- Tendenca është që gati gjysma e të anketuarve ose 51.9% e tyre të ndihen të nevríkosen gjatë drejtimit të mjetit.

- Gjendja e nevríkosen shkakton destabilitet emocional dhe irritim dhe e çon drejtuesin e mjetit lehtësisht drejt gabimeve, që kanë pasoja fatale. Fakti që gati gjysma e të anketuarve deklarojnë se ndihen nervozë, dëshmon për sjellje agresive gjatë drejtimit të mjetit, që është shkak për aksidente, kërcënon sigurinë rrugore dhe ka nevojë për vëmendje nga shoqëria dhe institucionet.

- 7.5% e të anketuarve u përgjigjën se nuk u ka ndodhur asnjëherë të ndihen nervozë gjatë drejtimit të mjetit ndërsa 3.1% e tyre u ndodh gjithmonë.

**AKADEMIA
E SIGURISË**

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

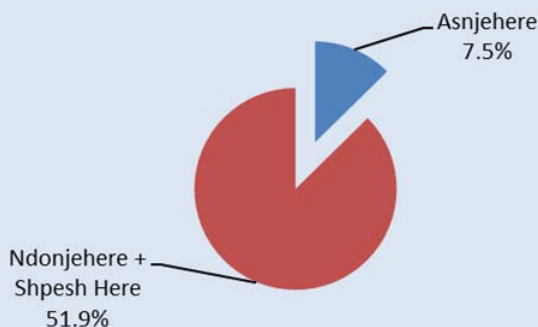
« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Sa shpesh ju ka ndodhur që të nevikoseni kur jeni duke ngarë automjetin?

■ Sa shpesh ju ka ndodhur që të nevikoseni kur jeni duke ngarë automjetin?



Sa shpesh ju ka ndodhur që të nevikoseni kur jeni duke ngarë automjetin?



-Përqendrimi gjatë drejtimit të mjetit është parësor në drejtimin korrekt të mjetit. Të anketuarve u janë drejtuar disa pyetje që tregojnë për nivelin e përqendrimit gjatë drejtimit. Një ndër pyetjet ishte se “sa shpesh i kishte ndodhur që, në vend që të ndiznin dritat e automjetit, të ndiznin fshirëset e xhamave ose e anasjella.” Pjesa më e madhe e të anketuarve ose 75.8% e tyre u përgjigjën se nuk u kishte ndodhur asnjëherë kjo situatë.

- Ndërsa 21.7% e të anketuarve u përgjigjën se u ka ndodhur ndonjëherë të bëjnë këtë ngatërrësë gjatë drejtimit të mjetit.

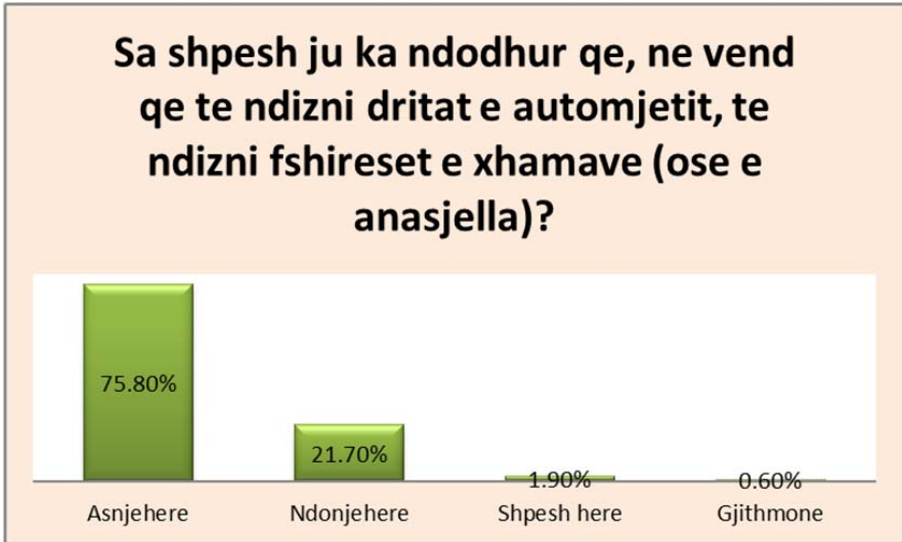
- Vetëm 1.9% e tyre u përgjigjën se u ndodh shpesh të bëjnë këtë ngatërrësë.

**AKADEMIA
E SIGURISË**

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

- Nga përgjigjet e të anketuarve, rezulton se më shumë se gjysma e tyre e kanë vigjilencën në timon sa mos të ngatërrojnë butonat gjatë drejtimit të mjetit. Por fakti një pjesë u përgjigjën se u ndodh ndonjëherë ajo situatë, do të thotë që ka një shqetësim, në nivele të vogla sa i përket përqendrimit në veprimet që kryen drejtuesi i mjetit gjatë drejtimit të mjetit.



- Një pyetje tjetër drejtuar të anketuarve ishte se “sa shpesh ju kishte ndodhur që nuk u kujtohej qartësisht rruga që sapo kishin udhëtuar”. Pjesa më e madhe e të anketuarve apo 47.2% e tyre u përgjigjën se kjo situatë u kishte ndodhur ndonjëherë.

- 44.8% e të anketuarve u përgjigjën se nuk u kishte ndodhur asnjëherë të kishin harruar rrugën që sapo kishin udhëtuar.

- Vetëm 6.5% e të anketuarve zgjodhën se kjo situatë u ndodh shpesh herë.

- Duke parë të dhënat dhe grafikët, rreth gjysma e të anketuarve ose 53.7% e tyre nuk u kujtohet qartësisht rruga që sapo kanë udhëtuar ndërsa 44.8% nuk u ka ndodhur asnjëherë kjo situatë.

- Rezultatet janë të përafërta në shifra, por rezulton se pjesa më e madhe e të anketuarve ka probleme me kujtesën e rrugës që kanë udhëtuar më parë.

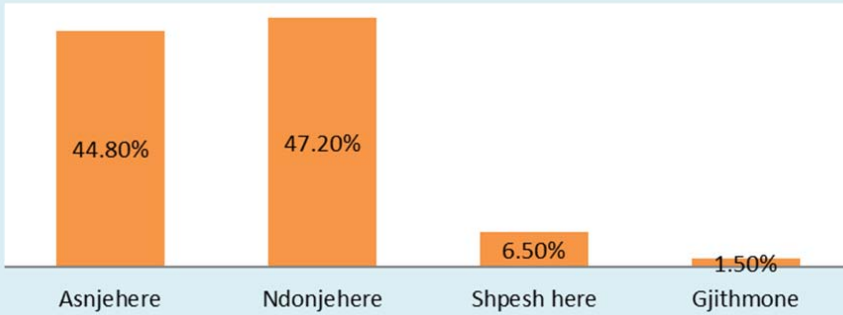
- Ky është një tregues tjetër i mungesës së vëmendjes gjatë drejtimit të mjetit. Mos të kujtosh qartazi rrugën që sapo ke udhëtuar ka probabilitet më të madh që të ngatërrosh, të shpërqendrosh dhe t’i japësh shansin të ndodhë një aksident.

**AKADEMIA
E SIGURISË**

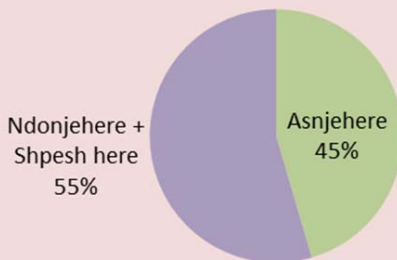
Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Sa shpesh ju ndodh që nuk ju kujtohet qartësisht rruga që sapo keni udhëtuar?



Sa shpesh ju ndodh që nuk ju kujtohet qartësisht rruga që sapo keni udhëtuar?



8. Përfundime e rekomandime

Nga të dhënat e procesit të anketimit, rezultoi se, për sa i përket perceptimit të kampionit studimor për sigurinë rrugore, rezultoi se 68.9% e të anketuarve ndjehen më pak të sigurt si këmbësorë, ndërsa 50% e tyre si drejtues mjeti, në rrugët e Shqipërisë. 68.9% e të anketuarve i perceptojnë rrugët e Shqipërisë si më të rrezikshme për këmbësorët sesa drejtuesit e mjeteve, ndërsa rezultoi që sipas mendimit të 86.4% të tyre, janë këmbësorët që më së shumti kalojnë semaforin me të kuqe në raport me drejtuesit e mjeteve. Nga raportet e policisë u vëzhgua se janë marrë mjaftueshëm masa për drejtuesit e mjeteve, ndërsa masat për këmbësorët janë në nivele shumë të ulëta. 47% e të anketuarve u shprehën se asnjëherë nuk i kishte ndodhur të pinin alkoool

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

gjatë drejtimit të mjetit; 76.3% rezultoi se e vendosnin gjithmonë rripin e sigurimit gjatë drejtimit të mjetit Masat nga policia për përdorim të alkoolit gjatë drejtimit të mjetit dhe vendosja e rripit të sigurimit rezultojnë efektive pasi pjesa më e madhe e të anketuarve rezultoi se nuk konsumojnë alkool gjatë drejtimit të mjetit dhe vendosin pothuaj gjithmonë rripin e sigurimit. Nga rezultatet e këtij monitorimi të opinionit publik, rekomandohet që Policia e Shtetit, në bashkëpunim me institucione të tjera publike apo private, të marrin masa për trajtimin e këmbësorëve në rrugët e Shqipërisë, ndërgjegjësimin e tyre dhe masa të mundshme për shkelje të rregullave të qarkullimit rrugor, sidomos kalimit të semaforit me të kuqe.

Për sa i përket elementëve të sjelljes të drejtuesve të mjetit rezultoi ata janë mesatarisht agresivë. Aspektet pozitive të drejtimit të mjeteve në vendin tonë, nisur nga mendimet e të anketuarve janë shpejtësia në drejtim, respektimi i kalimtarëve në vijat e bardha, përdorimi i rripit të sigurimit dhe moskonsumimi i alkoolit. Vetëm 4% e të anketuarve drejtonin mjetin me shpejtësi më të lartë vitin e fundit ndërsa 44.2% e tyre i japin gjithmonë prioritet këmbësorëve në vijat e bardha.

Elementët e agresivitetit në drejtim të mjetit janë mungesa e përqendrimit dhe vëmendjes, ushtrim i presionit dhe nervozizmi. Të tri këta elementë rezultuan si të pranishëm në sjelljen e drejtuesve të mjetit në vendin tonë.

Mungesa e përqendrimit e vëmendjes	– 38.8% flasin ndonjëherë në telefon gjatë drejtimit të mjetit. – 47.2% nuk u kujtohet ndonjëherë rruga që kanë udhëtuar.
Presioni	– 53.9% u ndodhte shpesh herë që një automjet t'i parakalojë papritmas, pa sinjal e pa shkak. – 25.1% e të anketuarve ushtron ndonjëherë presion duke u afruar makinave qëllimisht në mënyrë që drejtuesi i mjetit përpara t'i hapë rrugën.
Nervozizmi	– 35.1% e tyre u përgjigjën se u ndodh ndonjëherë të nevríkosen gjatë drejtimit të mjetit ndërsa 16.8% e tyre u ndodh shpesh here. – 27% e të anketuarve humbin durimin dhe parakalojnë nga e majta në të djathtë.

Nga të dhënat e procesit të anketimit rezultoi se 38.8% flasin ndonjëherë në telefon gjatë drejtimit të mjetit; 53.9% u ndodhte shpesh herë që një automjet t'i parakalojë papritmas, pa sinjal e pa shkak dhe 35.1% e tyre u përgjigjën se u ndodh ndonjëherë të nevríkosen gjatë drejtimit të mjetit ndërsa 16.8% e tyre u ndodh shpesh herë. 25.1% e të anketuarve ushtron ndonjëherë presion duke u afruar makinave qëllimisht në mënyrë që drejtuesi i mjetit përpara t'i hapë rrugën; 27% e të anketuarve humbin durimin dhe parakalojnë nga e majta në të djathtë; 47.2% nuk u kujtohet ndonjëherë rruga që kanë udhëtuar.

Hipoteza studimore vërtetohet pasi kampioni i anketuar përfaqësues i percepton rrugët e Shqipërisë të rrezikshme për përdoruesit e rrugës, sidomos për këmbësorët dhe sjellja e drejtuesve të mjetit rezulton mesatarisht agresive, për shkak të mungesës së përqendrimit, të folur në telefon dhe nevríkosjes gjatë drejtimit të mjetit. Të anketuarit rezultojnë se nuk konsumojmë alkool gjatë drejtimit të mjetit dhe vendosin pothuajse gjithmonë rripin e sigurimit.

Bazuar në të dhënat e procesit të anketimit, rekomandohet që Policia e Shtetit dhe institucione të tjera publike ose private në bashkëpunim, të marrin masa për ndërgjegjësim të drejtuesve të mjeteve në vendin tonë për të ulur nivelin e agresivitetit gjatë drejtimit të mjetit. Po ashtu është e nevojshme rishikimi i problematikave të tjera të jashtme që shkaktojnë agresivitet në drejtim, si kushtet e rrugës, trafiku, sinjalistika, etj.

Referenca

1. Fletorja Zyrtare e Republikës së Shqipërisë, Nr. 29, date 31 mars 2011, Vendim Nr. 125, date 23.02. 2011, *Strategjia Kombëtare për Sigurinë Rrugore 2011-2020*.
2. Programit Vjetor të Punës për Drejtorinë e Përgjithshme të Policisë së Shtetit për vitin 2018, Nr. Prot. 430/11, datë 19.02.2018; Prioritet dhe Objektivat, me nr. 7, faq. 9 "Përmirësim rrënjësor të sistemit të kontrollit rrugor, duke synuar krijimin e një kulture të re në qarkullimin e mjeteve, qytetarëve, dhe sidomos në menaxhimin e sigurisë rrugore", si dhe në bazë të Objektivit "Parandalimi dhe reduktimi i aksidenteve rrugore, sidomos të atyre me pasojë humbjen e jetës".
3. DPPSH, Departamenti për sigurinë Publike, Raport "Vlerësimi i situatës së sigurisë rrugore 2011-2017", Mars 2018.
4. Tatjana Koprovic, "Aksidentet rrugore, shkak kryesor i vdekjeve mes të rinjve amerikanë", 26.02.2010. Marre nga <https://www.zeriamerikes.com/a/a-30-2008-03-25-voa11-85546857/373431.html>
5. Marre nga <https://shqiptarja.com/lajm/aksidentet-rrugore-me-pasoje-vdekjen-si-renditet-shqiperia>
6. Association for safe international road travel, <http://asirt.org/Initiatives/Informing-Road-Users/Road-Safety-Facts/Road-Crash-Statistics>
7. Marre nga <https://shqiptarja.com/lajm/aksidentet-rrugore-me-pasoje-vdekjen-si-renditet-shqiperia>
8. Drejtues Skënder Ismaili, *Siguria rrugore dhe sjellja e përdoruesve të rrugës*, 2018.
9. Te dhënat e perceptimeve dhe sjelljeve përgjatë punimit janë si rezultat i përpunimit të te dhënave nga procesi i anketimit mars-prill 2019.

Ndikimi i aksidenteve rrugore në jetën sociale dhe ekonomike të familjeve shqiptare

■ **MSc. Esmeralda NDRECA**
Shoqata Kombëtare
në Ndihmë së të Aksidentuarëve

Abstrakt

Aksidentet rrugore janë kthyer në një shqetësim global për shkak të numrit të lartë të personave të lënduar dhe në rastin më të keq atyre që vdesin, e megjithatë në asnjë shtet nuk merr vëmendjen e duhur edhe pse është një mundësi e madhe për të shpëtuar jetën e njerëzve në të gjithë botën. Në nivel global 1.35 milion njerëz vdesin do vit, numri i vdekjeve është 3 herë më i madh në vendet me të ardhura të ulëta në krahasim me vendet me të ardhura më të larta, aksidentet rrugore janë shkak i 8-të i vdekjeve për njerëzit e do moshe. Kostot e përgjithshme ekonomike të aksidenteve rrugore variojnë nga 2-5% të GNP-së në shumë vende. Këto kosto ekonomike përfshijnë projektet e përmirësimit të sigurisë rrugore dhe marrjen e masave parandaluese. Megjithatë, është e rëndësishme të kthejmë sytë tanë mbi ndikimin që kanë aksidentet rrugore në nivelin e ekonomisë familjare dhe me gjerë. Ndikimi në një familje nga humbja e një personi të dashur është i madh, si në aspektin e traumave emocionale dhe / ose humbjes së të ardhurave ose aftësisë së kufizuar të shkaktuar, veçanërisht kur shumë vende të varfëra nuk kanë rrjete të mjaftueshme sigurie për viktimat e aksidenteve rrugore si në vendin tonë. Ndikimi i aksidenteve rrugore është më pak i kuptueshëm dhe mungesa e të dhënave apo të provave për këto është një sfidë në vete. Nëse një anëtar i një familje është i përfshirë në një aksident rrugor, çfarë lloj ndryshimesh ka të ngjarë të ndodhë në atë familje të veçantë? Ekzistojnë sondazhe të pamjaftueshme për të treguar efektet e aksidenteve rrugore në një familje sepse me sa duket është e vështirë të gjurmohen viktimat e aksidenteve rrugore. Problemet shoqërore dhe ekonomike që kanë personat e përfshirë në aksidentet rrugore dhe familjet e tyre janë si më poshtë: një numër i madh personash të lënduar në aksident humbasin punën; viktimave të aksidenteve rrugore ju duhet më shumë kohë për të gjetur punë; përveç problemeve ekonomike, viktimat ose fajtorët mund të divorcohen; probleme me gjokat apo gjakmarrjen të fajtorit me personin e dëmtuar apo familjarët e personit që humb jetën në aksident; dënimi i padrejtë i personave të përfshirë në aksidentet rrugore nga ana e Gjykatës për shkak të ekspertizave të kryera nga persona jo-kompetent; traumat emocionale të familjarëve të viktimave në aksidentet rrugore.

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Fjalëkyçe:

aksidentet rrugore, viktimat, lëndime, aftësi e kufizuar.

1. Hyrje

Ka një telefonatë ose një trokitje në derë që të gjithë ne e kemi frikë, ku mund të na thuhet se një person i dashur është vrarë ose lënduar rëndë në një aksident rrugor. Ne dridhemi kur Ambulancat kalojnë në rrugë për të shkuar në ndihmë të lënduarve nga aksidenti rrugor apo ndërsa dëgjojmë për një aksident rrugor në lajme. Por aksidentet rrugore nuk janë “aksidente”, ato janë krejtësisht të parandalueshme megjithatë sipas raporteve të përmuajshme në vendin tonë problemi sa vjen dhe përkeqësohet. Por kjo nuk ndodh vetëm tek ne. Në studimet e kryera nga institucione ndërkombëtare rezulton se në nivel global, 1.35 milion njerëz vdesin do vit, numri i vdekjeve është 3 herë më i madh në vendet me të ardhura të ulëta në krahasim më vendet me të ardhura më të larta dhe numri i të lënduarve arrin në 50 milionë, që mund të jenë persona me aftësi të kufizuara ose njerëz që vuajnë nga dëmtime gjatë gjithë jetës, me pasoja të përkohshme apo të përhershme. Aksidentet rrugore janë shkaku i 8-të i vdekjeve për njerëzit e do moshe.

Këto humbje dhe lëndime përfshijnë një numër të madh të familjeve në komunitetet tona. Kostot e përgjithshme ekonomike të aksidenteve rrugore variojnë nga 2-5% të GNP-së në shumë vende. Në terma ekonomike, kostoja e lëndimeve nga aksidentet rrugore llogaritet në rreth 1% të GNP -së në vendet me të ardhura të ulëta, 1.5% në vendet me të ardhura mesatare dhe 2% në vendet me të ardhura të larta. Këto kosto ekonomike përfshijnë projektet e përmirësimit të sigurisë rrugore dhe marrjen e masave parandaluese. Ndikimi i aksidenteve rrugore është më pak i kuptueshëm dhe mungesa e të dhënave apo e provave për këto është një sfidë në shumë vende. Nevoja për të dhëna të sakta dhe qasja shkencore për parandalimin e lëndimeve në aksidentet rrugore është një çështje shumë e politizuar. Shumica e njerëzve kanë mendimet e tyre se çfarë

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Table 1: Leading causes of death, all ages, 2016

Rank	Cause	% of total deaths
All Causes		
1	Ischaemic heart disease	16.6
2	Stroke	10.2
3	Chronic obstructive pulmonary disease	5.4
4	Lower respiratory infections	5.2
5	Alzheimer's disease and other dementias	3.5
6	Trachea, bronchus, lung cancers	3.0
7	Diabetes mellitus	2.8
8	Road traffic injuries	2.5
9	Diarrhoeal diseases	2.4
10	Tuberculosis	2.3

2016 WHO Global Health Estimates

mund t'i bëjë rrugët më të sigurta. Informacioni i pasaktë dhe raportimi i tij nga mediet shumë shpesh bëjnë që çështjet të kuptohen si çështje kryesore të sigurisë së trafikut që kërkojnë veprime prioritare, gjë që ushtron presion mbi politikë-bërësit për t'u përgjigjur. Vendimet e ndërmarra nga politikë-bërësit për parandalimin efektiv të lëndimeve në rrugë duhet të bazohen në të dhëna dhe informacione objektive, jo në dëshmi anekdotike. Së pari, nevojiten të dhëna për ngjarjen dhe llojet e aksidenteve. Pas kësaj faze, kërkohet një shpjegim i detajuar i rrethanave që shkaktojnë aksidentet, për të udhëhequr politikën e sigurisë.

Studimet që janë bërë në vende të tjera tregojnë se përplasjet e automjeteve motorike kanë një ndikim disproporcional mbi të varfrit dhe grupet vulnerabël në shoqëri. Ata janë gjithashtu njerëzit me më pak ndikim mbi vendimet e politikë-bërësve. Edhe në vendet me të ardhura të larta, fëmijët e varfër janë më të rrezikuar se fëmijët nga familjet më të begata. Njerëzit më të varfër përbëjnë shumicën e viktimave dhe nuk kanë mbështetje të vazhdueshme në rast të lëndimeve afatgjata. Grupet vulnerabël kanë qasje të kufizuara në kujdesin shëndetësor që vijon pas aksidenteve. Përveç kësaj, shpenzimet e kujdesit mjekësor me kohë të zgjatur, humbja e personit që mirëmban familjen, kostoja e një funerali dhe humbja e të ardhurave për shkak të aftësisë së kufizuar mund t'i shtyjnë familjet në varfëri. Ndikimi i një aksidenti në një familje dhe jetën e saj sociale dhe ekonomike nga humbja e një personi të dashur ose aftësisë së kufizuar të shkaktohet nga aksidenti është i madh, si në aspektin e traumës emocionale, ashtu edhe në humbjen e të ardhurave, veçanërisht për vende shumë të varfra si Shqipëria pasi nuk ka rrjet sigurie për viktimat e aksidenteve rrugore.

Në këtë punim do marrim në shqyrtim ndikimin e aksidenteve rrugore në nivelin e ekonomisë familjare dhe jetës sociale të viktimave si dhe do të shpjegojmë se cilët janë faktorët që ndikojnë në uljen e numrit të aksidenteve në vendin tonë apo minimizimin

**AKADEMIA
E SIGURISË**

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

e efekteve anësore si pasojë e aksidenteve. Ky punim do ofrojë dhe zgjidhje më të shpejta dhe të thjeshta që ndihmojnë në ndërgjegjësimin e njerëzve për të treguar kujdesin e duhur në drejtimin e automjeteve apo në sjelljen e tyre si këmbësorë.

Nëse një anëtar i një familje është i përfshirë në një aksident rrugor, çfarë lloj ndryshimesh ka gjasa të ndodhë në atë familje të veçantë? Nëse kreu i familjes ose shtylla e familjes është vranë ose lënduar, ndikimi i aksidentit rrugor në atë familje mund të jetë shkatërrues. Ekzistojnë sondazhe të pamjaftueshme për të treguar efektet e aksidenteve rrugore në familje sepse me sa duket është i vështirë interesimi i instancave përkatëse për viktimat e aksidenteve rrugore.

Në këtë kontekst, vlen të theksohen rezultatet e një studimi të kryer nga Shoqata Kombëtare në Ndihmë të Aksidentuarve. Rezultatet treguan ndikimin e aksidenteve rrugore në të ardhurat familjare, papunësinë, divorcet, boshllëqet e të ardhurave për viktimat e mbijetuara të aksidenteve rrugore apo vuajtja e dënimit në burg për persona të cilët nuk janë shkaktarët kryesorë të një aksidenti.

1.

Një numër i madh njerëzish humbasin punën pas aksidentit rrugor, pjesa më e madhe janë persona me aftësi të kufizuara dhe një përqindje më e vogël e viktimave që ishin me paaftësi të përkohshme të cilët përjetuan humbje të vendeve të punës pas një aksidenti. Për më tepër, 67.9% e personave me aftësi të kufizuara dhe 24% e personave me paaftësi të përkohshme kanë humbur përkohësisht punën dhe kanë mbetur të papunë për periudha të gjata kohore. Në një vend si i yni ku mungon infrastruktura dhe përkujdesja i nevojshëm për personat me aftësi të kufizuara është shumë e vështirë integrimi i viktimave të aksidenteve. Koha e rehabilitimit dhe rikuperimit për të lënduarit është e gjatë për shkak se mjekësia lë për të dëshiruar, për më tepër edhe pas shërimit, personat që kanë nevojë për pajisje të veçanta për të lëvizur hasin në vështirësi për t'i gjetur.

2.

Duhet më shumë kohë për viktimat e aksidenteve rrugore për të gjetur punë: Pasi ata më në fund largohen nga një spital, kohëzgjatja për kërkimin e punës për personat me aftësi të kufizuara është përkatësisht 38 muaj dhe të paaftë përkohësisht është 19.8 muaj krahasuar me mesataren prej 2.8 muaj për njerëz që nuk përfshihen në aksidente rrugore. Është shumë e vështirë për viktimat e aksidenteve për të gjetur punë të mirëpaguara. Për shembull, të ardhurat mesatare mujore të personave me aftësi të kufizuara në të 50-at janë përafërsisht 20 000 lekë, ndërsa për një person në të njëjtën moshë të aftë për punë të ardhurat arrijnë përafërsisht në 35 000 lekë. Kjo do të thotë që humbjet ekonomike kanë një ndikim të qëndrueshëm për të mbijetuarit e aksidenteve rrugore. Ne e dimë se efektet janë edhe më dramatike për të varfrit në vendet në zhvillim si ky i yni, ku mungon infrastruktura dhe përkujdesja e nevojshme për personat me aftësi të kufizuara dhe në këtë mënyrë është shumë i vështirë integrimi i viktimave të aksidenteve.

3.

Pothuajse 17 për qind e personave me aftësi të kufizuara kanë përjetuar divorce (ose ndarje) pas një aksidenti. Disa nga arsyet që çiftet citojnë për prishjen e marrëdhënieve midis bashkëshortëve përfshijnë vështirësitë ekonomike dhe frustrimet

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

që rezultojnë nga aksidenti për shkak të gjendjes së rënduar psikologjike dhe fizike që mund të kenë viktimat. Serioziteti i këtyre vështirësive ndryshon nga ligjet, politikat dhe rrjetet e sigurisë të cilat janë specifike për vende të ndryshme. Është gjithashtu e rëndësishme të kemi parasysh se sistemet sociale (sigurimi, trajtimi mjekësor, etj.) në vendin tonë nuk funksionojnë në mënyrë cilësore dhe kjo do të thotë se këto pasoja do të jenë shumë të rënda për viktimat e aksidenteve. Madje edhe trajtimi i rasteve nga kompanitë e sigurimit zgjat për shkak të procedurave apo procesit gjyqësor. Edhe në rastet kur personat me aftësi të kufizuar të përherëshme ose jo, që plotësojnë kushtet për tu trajtuar më ndihmë financiare nga shteti, pagesa është suplementare duke mbuluar thjeshtë nevojat minimale të jetesës si ushqyerja. Një pjesë e këtyre viktimave mund të kenë nevojë të vazhdueshme për trajtim apo kurim, apo më minimalja trajtimi nga profesionist për t'i ndihmuar ata nga ana psikologjike.

4.

Përveç problemeve të jetës së përditshme, për shkak se zbatohet akoma kanuni në disa zona të Shqipërisë, ekzistojnë probleme për personin e shpallur fajtor. Kemi dëgjuar për raste kur personi i dëmtuar apo familjarët e personit që humb jetën në aksident vendosin “gjoba” për shkaktarin e aksidentit dhe në rastin më të keq ndodh fenomeni i gjakmarrjes. Një nga shkaktarët që detyron të dëmtuarit për të bërë vetëgjyqësi është vonesa në trajtimin e rastit nga organet përgjegjëse apo manipulimet që ndodhin për këto raste. Shpesh herë vendimet e Gjykatës të cilat jepen pa përgjegjësinë e duhur pasi mund të bazohen mbi ekspertiza autoteknike jo të sakta, shtyn persona të caktuar të “bëjnë drejtësi” sipas mënyrës së tyre duke vënë kështu në rrezik jetën e shumë qytetarëve. Ndonëse projektimi i rrugëve urbane e interurbane nuk është bërë sipas standardeve ndërkombëtare, përgjegjësia e Autoritetit Rrugor nuk merret në konsideratë (me përjashtimin e disa rasteve). Në datën 20/10/2017 paraqitet në zyrat e Shoqatës qytetari T. B. *qe qante e qante dhe buza i dridhej dhe ndër të tjera tha: “...do ta çvarros djalin dhe do shtrihem me gjithë atë në rrugë atje ku ma vranë në aksident, do ta filmoj dhe do ta nxjerr në rrjetet sociale dhe do qëndroj deri sa të dali e vërteta...Eksperti autoteknik i caktuar ma vrau për herë të dytë duke ma nxjerrë fajtor djalin për aksidentin. Ai ishte njeri që nuk dinte fare nga ekspertiza por ekspertizën e bëri dhe fajësoj djalin tim.”*

5.

Për shkak të ekspertizave të kryera nga persona jo-kompetentë, në shumicën e rasteve ka ndodhur dënimi i padrejtë i personave të përfshirë në aksidentet rrugore nga ana e Gjykatës. Në Shqipëri janë rreth 3200 specialistë të lartë transporti që kanë punuar në parqe dhe ofiçina riparimi automjetesh duke përfutur përvojë teknike në këtë fushë dhe mendojmë se kanë njohuri të posaçme për kryerjen e akteve autoteknike. Megjithatë duke mos u vendosur kriteret specifike të ekspertëve autoteknik, deri tani është abuzuar në mënyrë të hapur me degët e ngjashme duke i hapur rrugë korrupsionit dhe duke dëmtuar rëndë qytetarët. Palë e tretë në këtë padrejtësi janë edhe mediet, raportimet e gabuara nga ana e tyre dhe impakti që ka një aksident mbi shoqërinë tonë ndikon rrjedhimisht në vendimin që jepet nga Gjykatësit. *Një rast i tillë është ai i qytetarit P.N. i cili u përfshi në një aksident në fundin e vitit 2013, duke qenë i vetmi person i mbijetuar dhe buja mediatike që u bë në media për pasojat tragjike të këtij aksidenti, “ushtruan presion” mbi Gjykatën e cila i jep dënimin me burg.*

6.

Traumat emocionale të familjarëve të viktimave dhe të përfshirëve në aksidentet rrugore janë shumë të mëdha. Një aksident rrugor ndryshon rrjedhën e jetës të këtyre familjarëve, duke rritur shpenzimet ekonomike dhe ulur nivelin e jetesës. Në shumë raste që kemi analizuar nga personat e paraqitur në Shoqatën tonë, të cilët ishin viktima në aksidente, rrjedha e jetës së tyre ndryshon si “efekti domino”, duke bërë bashkëvuajtës edhe familjarët e tyre. Është e rëndësishme dhe e nevojshme për të kuptuar më mirë ndikimet sociale të aksidenteve rrugore në vendet në zhvillim. Është po aq e rëndësishme të sigurohet një përmirësim i sigurisë rrugore si një mënyrë për të zbutur efektet e saj negative në uljen e varfërisë dhe rritjen ekonomike.

Ka shumë arsye që ndikojnë në shkaktimin e aksidenteve rrugore: urbanizimi i shpejtë, standardet e dobëta të sigurisë në rrugë, mungesa e zbatimit të sinjalistikës rrugore, njerëzit që ngasin të lodhur dhe pa përqendrim, të tjerë nën ndikimin e drogës ose alkoolit, shpejtësia dhe dështimi për të vënë rripin e sigurimit ose kasketave. Një nga statistikatat më prekëse është humbja e jetës për njerëzit e moshës 5 deri në 29 vjeç. Asnjë fëmijë nuk duhet të vdesë ose të plagoset seriozisht gjatë ecjes ose lojës. Ne duhet t’iu kthejmë rrugët fëmijëve tanë. Ata kanë të drejtë të ndihën të sigurt.

Aksidentet rrugore kanë shkaktuar një krizë globale shëndetësore duke përfshirë ndikimin në shoqëri për shkak të vdekjeve dhe lëndimeve të personave të përfshirë në aksidente, dhe si të tilla kërkojnë masa gjithëpërfshirëse për t’i parandaluar ato dhe në mënyrë të përmbledhur ato janë si më poshtë:

1. *Legjislacioni dhe sjellja e përdoruesve të rrugës*

Përgatitja dhe zbatimi i legjislacionit për faktorët kyç të rrezikut prej sjelljes duke përfshirë shpejtësinë, drejtimin e makinës në gjendje të dehur dhe mos përdorimi i kasketave për përdoruesit e motorit, rripat e sigurisë dhe kufizimet e fëmijëve janë komponentë të rëndësishëm të një strategjie të integruar për të parandaluar vdekjet në aksidentet rrugore. Aktualisht, ka ligje të posaçme por edukimi i brezave që pajisen me leje drejtimi është më i vështirë. Nevojitet një punë enorme nga bankat e shkollës deri në bankat ku merren mësimet për pajisjen me leje drejtime.

2. *Menaxhimi i shpejtësisë*

Shpejtësia me të cilën udhëton një automjet ndikon drejtpërdrejt në rrezikun e një aksidenti si dhe ashpërsinë e lëndimeve, dhe si rrjedhojë ka më pak gjasa që aksidenti të shkaktojë vdekje. Menaxhimi efektiv i shpejtësisë zë një vend kryesor për shumicën e strategjive të ndërhyrjes në sigurinë rrugore. Vendosja e limiteve kombëtare të shpejtësisë është një hap i rëndësishëm në reduktimin e shpejtësisë.

3. *Reduktimi i pirjes së pijeve*

Është llogaritur se 5-35% e të gjitha vdekjeve në rrugë raportohen si pasojë e alkoolit. Drejtimi i automjetit pas pirjes së alkoolit në mënyrë të konsiderueshme rrit rrezikun e një aksidenti dhe ashpërsinë e përplasjes. Edhe pse limitet e përqendrimit të alkoolit në gjak (BAC) janë të parashikuara në legjislacion, ato duhet të jenë në thelbin e përpjekjeve për të trajtuar pijen dhe drejtimin e automjetit, një qasje e integruar për ndërhyrje duhet të kombinojë përfshirjen e kombinuar të publicitetit dhe zbatueshmërinë e lartë nga ana e policisë. Praktika më e mirë për ligjet për limitin e pijeve përfshin një kufi BAC prej 0.05 g / dl për popullsinë e përgjithshme dhe një kufi BAC prej 0.02 g / dl për

shoferët e rinj ose fillestar.

4. Rritja e përdorimit të kasketës së motorit

Lëndimet e kokës janë shkak kryesor i vdekjes dhe trauma më e madhe për përdoruesit e automjeteve me dy dhe tre rrota. Përdorimi korrekt i kasketave mund të çojë në një reduktim prej 42% të rrezikut të lëndimeve fatale dhe një ulje prej 69% të rrezikut të plagosjeve në kokë. Përdorimi i kasketave është një mjet gjithnjë e më i rëndësishëm për parandalimin e vdekjeve të aksidenteve. Praktika më e mirë për ligjet e kasketës së motorit përfshin publikimin e kërkesë-njoftimeve për drejtuesit dhe udhëtarët që të vendosin kasketë në të gjitha rrugët, një specifikim që kasketat duhet të jenë të lidhura dhe një referencë për kasketat standarde.

5. Rritja e kufizimit të fëmijëve

Kufizimet janë shumë të efektshme për reduktimin e lëndimeve dhe vdekjes për fëmijët. Përdorimi i kufizimeve të fëmijëve mund të çojë në të paktën një reduktim prej 60% të vdekjeve. Praktika më e mirë për ligjet për kufizimin e fëmijëve përfshin një kërkesë për vendosjen e fëmijëve të paktën deri në dhjetë vjet ose të gjatë deri në 135 cm në lartësi në sedilje të dizajnuara posaçërisht për fëmijë, kufizim për uljen e fëmijëve më të rritur në ulësen e përparme dhe një referencë për standardet e sigurisë për kufizimet e fëmijëve.

6. Rrugët e sigurta

Infrastruktura rrugore është e lidhur fort pas shkakimit të lëndimeve fatale dhe serioze në përplasjet e aksidenteve rrugore dhe hulumtimet kanë treguar se përmirësimet në infrastrukturën rrugore, veçanërisht standardet e projektimit që marrin parasysh sigurinë e të gjithë përdoruesve të rrugës, janë të rëndësishme për sigurimin e rrugëve. Ndonëse ky projektim duhet të ketë standardet kombëtare të projektimit për menaxhimin e shpejtësisë, për ndarjen e këmbësorëve dhe çiklistëve nga trafiku i automjeteve dhe për të mundësuar kalime të sigurta për këmbësorët dhe çiklistët në rrugë urbane apo kalimin e këmbësorëve në rrugë interurbane, në vendin tonë ka ende shumë rrugë urbane kryesore dhe dytësore apo rrugë interurbane ku ndodhin vazhdimisht aksidente për shkak të mungesës së këtyre standardeve.

7. Automjetet e sigurta

Siguria e automjeteve është gjithnjë e më e rëndësishme për parandalimin e aksidenteve dhe është vërtetuar se kontribuon në reduktime të konsiderueshme të numrit të vdekjeve dhe lëndimeve serioze që rezultojnë nga përplasjet e aksidenteve rrugore. Karakteristikat e tilla si kontrolli i stabilitetit elektronik dhe frenimi në kohë janë shembuj të standardeve të sigurisë së automjeteve që mund të parandalojnë aksidentin ose të zvogëlojnë ashpërsinë e lëndimeve. Pavarësisht këtyre përfitimeve të mundshme, jo të gjitha automjetet e reja dhe të përdorura janë të nevojshme për të zbatuar standardet e sigurisë të pranura ndërkombëtarisht.

8. Kujdesi post-aksident

Kujdesi i treguar nga Urgjenca është në thelbin e përgjigjes pas aksidentit. Ekzistojnë një sërë veprimesh të ndjeshme ndaj kohës, të cilat janë thelbësore për të siguruar kujdes të efektshëm për të plagosurit, duke filluar me aktivizimin e sistemit të kujdesit të

emergjencës dhe duke vazhduar me kujdesin në vendngjarje, transport dhe kujdes të jashtëzakonshëm në spital. Për të aktivizuar sistemin e kujdesit të emergjencës, duhet të ketë një numër të vetëm telefoni që është i vlefshëm në të gjithë vendin, i lehtë për t'u kujtuar dhe i disponueshëm si një thirrje falas. Në vendin tonë ka shenja të progresit në përmirësimin e qasjes në kujdesin pas aksidenteve për të zvogëluar pasojat dhe ashpërsinë e lëndimit. Të gjithë ne kemi qasje në një numër telefoni për të kontaktuar kujdesin emergjent dhe ka një proces formal për të trajnuar dhe certifikuar ofruesit ndihmës së shpejtë. Përqindja e të lënduarve që vdesin përpara se të arrijnë një spital në vendet me të ardhura të ulëta dhe të mesme është dy herë më e lartë se në vendet me të ardhura të larta. Idealja do ishte një sistem përkujdesjeje paraprake që do të mund të siguronte kujdesin në kohë në vendin e ngjarjes që ofron ambulancat e pajisura me personel të certifikuar dhe do të siguronte mbërritjen e të lënduarve në një spital të përshtatshëm ku ofrohet kujdesit special në rastin e traumave. Megjithatë zgjidhja me e mirë për vendin tonë do ishte hapja e një spitali traume të dytë për të përballuar fluksin e të lënduarve në rast aksidentesh rrugore apo aksidenteve në rrethana të tjera.

Siguria në rrugë është një çështje që nuk merr kudo vëmendjen që meriton dhe me të vërtetë është një nga mundësitë tona më të mëdha për të shpëtuar jetë njerëzish në mbarë botën. Shifrat janë tronditëse. Aksidentet rrugore tani përfaqësojnë shkaku të tetë të vdekjeve në nivel global, ndonëse këto vdekje dhe lëndime janë të parandalueshme. Ne të gjithë e dimë se cilat ndërhyrje funksionojnë. Politikat dhe zbatimi i tyre, projektimi i rrugëve në mënyrë të zgjuar dhe fushatat e njëpasnjëshme të ndërgjegjësimit publik mund të shpëtojnë miliona jetë gjatë dekadave të ardhshme.

Një rol të veçantë zë roli i qeverive. Në shumicën e vendeve të tejmbushura me automjete, përgjegjësitë qeveritare për politikën e sigurisë në trafik bien brenda Ministrisë së Transportit ose Ministrisë së Brendshme. Ministrinë e tjera qeveritare si ajo e Drejtësisë, Shëndetësisë dhe e Arsimit mund të kenë gjithashtu përgjegjësi për fusha kyçe. Në disa raste, standardet e sigurisë së automjeteve trajtohen nga Ministria e Transportit. Në analizën e kryer se si i kanë trajtuar qeveritë sigurinë rrugore, arrijmë në përfundimin se në shumë raste masat institucionale për sigurinë në komunikacionin rrugor kanë qenë të pjesshme dhe ka mungesë të një udhëheqjeje të fortë dhe se interesat e sigurisë rrugore janë bashkuar me interesa të tjera konkurruese, në rastin konkret në vendin tonë duke filluar nga korrupsioni e deri tek mbështetja e AMF për kompanitë e sigurimit. Përvoja e disa vendeve tregon se strategjitë efektive për uljen e lëndimeve nga aksidentet rrugore kanë më shumë mundësi për t'u zbatuar në qoftë se ekziston një agjenci e pavarur qeveritare me pushtet dhe buxhet për të planifikuar dhe zbatuar programin e saj. Shembuj të agjencive "të vetme" të sigurisë në komunikacion janë të kufizuara. Sidoqoftë, në vitet 1960, Suedia dhe Shtetet e Bashkuara krijuan njësi për sigurinë në komunikacion, të ndara nga departamentet kryesore të transportit, që mbikëqyrnin zbatimin, në një periudhë relativisht të shkurtër, të një sërë ndërhyrjesh të reja të sigurisë rrugore. Zyra Suedeze e Sigurisë Rrugore (SRSO) është themeluar në fund të viteve 1960, me përgjegjësi për sigurinë në rrugë. Megjithëse i mungonte fuqia apo burimet e rëndësishme, numri i vdekjeve në rrugë ndërmjet viteve 1970 dhe 1980 ishte zvogëluar çdo vit. Në vitin 1993, SRSO u bashkua me Administratën Suedeze Kombëtare të Rrugëve (SNRA) më të fuqishme dhe me më shumë burime, të cilave Ministria e Transportit dhe Lidhjeve iu delegoi përgjegjësinë e plotë për politikën e sigurisë rrugore.

Ky rishikim i faktorëve kyç të rrezikut tregon megjithatë se është duke e bërë përparim në përmirësimin e ligjeve kryesore të sigurisë rrugore, duke e bërë

AKADEMIA E SIGURISË

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

infrastrukturën më të sigurt, duke adoptuar standardet e automjeteve dhe duke përmirësuar qasjen për përkujdesjen pas aksidentit. Progres i mëtejshëm do të varet nga suksesi i ardhshëm në adresimin e gamës së sfidave të rëndësishme që mbeten. Siguria në rrugë është një çështje që nuk merr kudo pranë vëmendjes që meriton - dhe me të vërtetë është një nga mundësitë tona të mëdha për të shpëtuar jetën në mbarë botën.

Global Status Report On Road Safety 2018 - World Health Organization

Albania

Population: 2 924 348 | Income group: Middle | Gross national income per capita: US\$ 4 250



INSTITUTIONAL FRAMEWORK

Lead agency	Inter-ministerial Committee for Road Safety, Ministry of Transport and Infrastructure
Funded in national budget	Yes
National road safety strategy	Yes
Funding to implement strategy	Partially funded
Fatality reduction target	50% (2009-2020)

SAFER ROADS AND MOBILITY

Audits or star rating required for new road infrastructure	Yes
Design standards for the safety of pedestrians / cyclists	Partial
Inspections / star rating of existing roads	No
Investments to upgrade high risk locations	Yes
Policies & investment in urban public transport	Yes

SAFER VEHICLES

Total registered vehicles for 2014	563 106
Cars and 4-wheeled light vehicles	436 013
Motorized 2- and 3-wheelers	36 096
Heavy trucks	17 670
Buses	7 050
Other	66 277

Vehicle standards applied (UNECE WP29)

Frontal impact standard	No
Electronic stability control	No
Pedestrian protection	No
Motorcycle anti-lock braking system	No

POST-CRASH CARE

National emergency care access number	National, single number
Trauma registry	Subnational
Formal certification for prehospital providers	Yes
National assessment of emergency care systems	No

DATA

Reported road traffic fatalities (2016)	269* (81% M, 19% F)
WHO estimated road traffic fatalities (2016)	399 (95% CI 369 - 428)
WHO estimated rate per 100 000 population (2016)	13.6

* Directorate of Road Traffic Police. Died within 30 days of crash

SAFER ROAD USERS

National speed limit law	Yes
Max urban speed limit	40 km/h
Max rural speed limit	80 km/h
Max motorway speed limit	110 km/h
Local authorities can modify limits	Yes
Enforcement	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Predominant type of enforcement	Manual and automated
National drink-driving law	Yes
BAC limit - general population	≤ 0.05 g/dl
BAC limit - young or novice drivers	≤ 0.05 g/dl
Random breath testing carried out	Yes
Testing carried out in case of fatal crash	Some drivers tested
Enforcement	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
% road traffic deaths involving alcohol	5%*
National motorcycle helmet law	Yes
Applies to drivers and passengers	Yes
Helmet fastening required	No
Helmet standard referred to and/or specified	Yes
Children passengers on motorcycles	Not restricted
Enforcement	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Helmet wearing rate	75% Drivers', 60% Passengers'
National seat-belt law	Yes
Applies to front and rear seat occupants	Yes
Enforcement	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Seat-belt wearing rate	85% Front seats', 80% Rear seats'
National child restraint law	Yes
Children seated in front seat	Allowed in a child restraint*
Child restraint required	Up to 4 yrs
Child restraint standard referred to and/or specified	Yes
Enforcement	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
% children using child restraints	-
National law on mobile phone use while driving	Yes
Ban on hand-held mobile phone use	Yes
Ban on hands-free mobile phone use	No
National drug-driving law	Yes

* 2014, Directorate of Road Traffic Police, Accidents Information System (AIS)

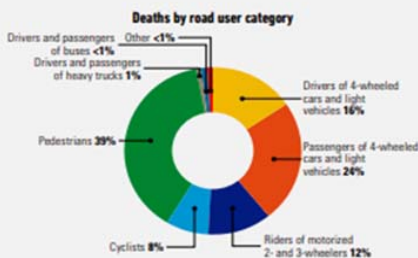
* 2014, Directorate of Road Traffic Police

* Children under 12 years can travel in the front if placed in an appropriate restraining device (with airbag deactivated for rear-facing restraint)

AKADEMIA E SIGURISË

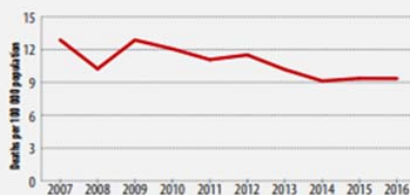
Konferencë shkencore ndërkombëtare:

« Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri »



Source: 2016, Directorate of Road Traffic Police, Accidents Information System (AIS)

Trends in reported road traffic deaths



Source: Directorate of Road Traffic Police, Accidents Information System (AIS)

Referenca

1. World Health Organization. *Projections of mortality and causes of death, 2015 and 2030* [Internet]. World Health Organization; 2013 [cited 2018 Oct 29].
2. 17. BoroWy I. *Road traffic injuries: social change and development*. Med Hist. 2013 Jan;57(1):108–38.
3. World Health Organization. *Global Status Report on Road Safety, 2018* [Internet]
4. Rumar K. *Transport safety visions, targets and strategies: beyond 2000*. Brussels, *European Transport Safety Council, 1999* (1st European Transport Safety Lecture) (<http://www.etsc.be/eve.htm>, accessed 30 October 2003).
5. Jacobs G, Aeron-Thomas A, Astrop A. *Estimating global road fatalities*. Crowthorne, Transport Research Laboratory, 2000 (TRL Report, No. 445).
6. Shoqata Kombëtare në Ndhimë të Aksidentuarëve, *Dokumente të brendshme*

Rinia trafikku dhe siguria publike



■ **LI.M Nebi HALILI**
Shërbimi Korrektues i Kosovës

Abstrakt

Objekti i studimit dhe i hulumtimit në këtë punim, është trajtimi i dukurisë komplekse e gjithëpërfshirëse të vetëvrasjes, nën një këndvështrim psikosocial, statistikor, historik dhe analitik për të evidentuar problematikat, faktorët nxitës, nivelin e riskut të vetëvrasjes, grupet potencialisht më të rrezikuara në shoqërinë shqiptare si dhe dhënien e rekomandimeve, për hartimin e politikave për parandalim dhe reduktim të vetëvrasjes, në shërbim të një policimi më efektiv, në raport me këtë fenomen.

Në funksion të realizimit të këtij qëllimi, janë realizuar analiza të ndërthurura të shifrave dhe informacioneve të vetëvrasjeve, trendi dhe prirjet në shoqëri, duke përfshirë të dy sistemet ekonomiko-shoqërore, para dhe pas viteve 1990, me një kohështrirje për më shumë së një gjysmë shekulli, por duke u fokusuar sidomos në periudhën mes viteve 2005-2015.

Përmes një analize të thellë, të integruar dhe sintetike, studimi ka për objektivi që: të bëjë një skanim të plotë të fenomenit të vetëvrasjeve në Shqipëri, duke filluar nga viti 1945; tu japë përgjigje pyetjeve rreth vetëvrasjeve në shoqërinë shqiptare; të identifikojë stigmat dhe paragjykimet shoqërore që e shoqërojnë atë, faktorët psikopatologjikë, biologjikë, socialë dhe kriminogjen që ndikojnë dhe ndikohen nga ky fenomen; metodat, përhapjen, grupmoshat më të rrezikuara si dhe masat për parandalimin e tyre. Në këtë punim janë bërë hulumtime e analiza, janë nxjerrë përfundime dhe janë dhënë rekomandime mbi punën e shërbimeve të policisë në trajtimin e rasteve të vetëvrasjeve. Gjetjet kryesore të punimit nxjerrin në pah nivelin e rrezikshmërisë dhe prirjet rritëse të vetëvrasjes në Shqipëri, faktorët dhe motivet nxitëse, grupet më të rrezikuara si dhe fakte e sfida me të cilat duhet të përballen në të ardhmen, strukturat e Policisë së Shtetit, ato të shëndetit mendor e shoqëria civile. Përfundimet, konkluzionet e gjetjet kanë ndihmuar në përcaktimin e një prognoze të përafërt dhe kanë mundësuar dhënien e rekomandimeve, mbi punën e punonjësve të policisë dhe të strukturave të tjera, në kuadër të kuptimit, informimit, ndërgjegjësimi, parandalimit dhe reduktimit të vetëvrasjes, duke diktuar edhe nevojën për hartimin e një strategjie kombëtare për parandalimin e kësaj dukurie.

AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Fjalëkyçe:

depresion, vetëvrasje, tentativa, shëndeti mendor, policia, parandalim, siguria jetës.

1. Hyrja

Zhvillimi dhe përparimi i njerëzimit nuk mund të paramendohet pa lëvizjen e njerëzve dhe këmbimin reciprok të ideve dhe të mirave materiale ndërmjet tyre. Infrastruktura rrugore është një nga faktorët me të rëndësishëm për komunikim normal në mes shteteve apo qyteteve dhe në veçanti, për të siguruar qasje apo lidhje sa më të mira në mes zonave në kuadër të qyteteve. Edhe për kundër rëndësisë që ka prapë siguria rrugore është një sfidë globale dhe aksidentet në trafik sot janë ndër vrasësit më të mëdhenj të njerëzimit në shkallë botërore. Republika e Kosovës, ka një hapësirë prej gati 11 000 km² – duke u shtrirë deri 190 km nga Veriu në Jug dhe 150 km nga Lindja në Perëndim. Legjislacioni¹ pozitiv në Republikën e Kosovës rregullon fushën e trafikut rrugor si dhe sanksionet masat që ndërmerren në rast mos respektimit të këtyre rregullave duke përfshirë edhe të miturit.

2. Çështje të përgjithshme

Ky punim fokusohet në evidentimin e personave të cilët kanë ra ndesh me rregullat e trafikut duke përfshirë edhe kategorinë e të rinjve, si dhe numrin e përgjithshëm të për personave statistika këto të marra nga institucionet për ekzekutimin e sanksioneve penale duke për fshirë edhe masat e diversitetit (Shërbimi Korrektues i Kosovës dhe

¹ LIGJI Nr. 05/L-088 Për rregullat e trafikut rrugor.
Ligji Nr. 05/L-132 Për automjete.
LIGJI Nr. 05/L-087 Për kundërvajtje.
KODI NR. 06/L-074 Penal i Republikës Së Kosovës, faqe 144.
KODI Nr. 06/L-006 I Drejtësisë për të mitur, faqe 12.

Shërbimi Sprovues në Republikën e Kosovës). Të rinjtë përbëjnë një numër të konsideruar të kryesve të veprimeve të kundërligjshme të kësaj natyre e që fatkeqësisht një numër prej tyre kanë përfunduar edhe me raste me fatalitet. Në bazë të statistikave të institucioneve për ekzekutimin e sanksioneve penale, numrin më të lartë të shqiptimit të dënimeve dhe masave nga ana e gjykatave sipas kompetencave territoriale janë gjykatat që mbulojnë qytetet me numër më të madh të banorëve si Prishtina, Peja, Prizreni, Mitrovica etj.

3. Metodatat dhe teknikat e kërkimit

Të dhëna të viteve të fundit për përfshirjen e të miturve dhe madhorëve në sjellje të tyre në kundërshtim me rregullat e trafikut e që lidhen me shkaktimin e rrezikut të përgjithshëm në publikë me rastin e realizimit të këtij punimin, është ndjekur metoda e kryqëzimit të burimeve primare dhe sekondare. Kështu, për të grumbulluar të dhëna primare janë shfrytëzuar të gjitha burimet institucionale Ministria e Drejtësisë Shërbimi Korrektues i Kosovës dhe Shërbimi Sprovues i Kosovës. Është përdorur metoda kuantitative e grumbullimit të informatave, metodën e shqyrtimit të literaturës dhe dokumenteve arkivore të cilat kanë ndihmuar ta kuptoj edhe më saktë sistemin e drejtësisë për të mitur dhe madhorëve për pjesën e ekzekutivit (në institucionet korrektuese por edhe qendrat rajonale të Shërbimit Sprovues).

4. Rrugët e Kosovës

Territori i Kosovës shërbehet nga një rrjet rrugor prej rreth 8,522 km, një sistem hekurudhor një binarësh prej 330 km që shtrihet nga Veriu në Jug dhe nga Veri-Lindja në Perëndim.² nga Prishtina si dhe nga një aeroport i nivelit regional (Aeroporti i Prishtinës “Adem Jashari”).

Sot siguria rrugore është një sfidë globale dhe aksidentet në trafik sot janë vrasësit më të mëdhenj të njerëzimit në shkallë botërore .

Autostrada Kosovës



AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

²Fakulteti i Inxhinierisë Mekanike, Punim diplome, Bejtush Beqiri .



Rrugët e stërngarkuara

5. Aksidentet në komunikacionin rrugor

Ngjarjet e shpeshta të cilat po ndodhin në rrugët tona e një numër i tyre edhe me pasoja më të rëndat edhe përkundër faktit që në vitet e fundit kemi pas plotësim ndryshim të legjislacionit që rregullojnë fushën e rregullave të komunikacionit në Kosovë prapë se prapë numri i aksidenteve ka mbetë i lartë.

Ngasja e automjeteve pa patentë shoferi bëjnë që përqindja e të gjitha aksidenteve të rënda në komunikacion, të rinjtë 16 deri 18 vjeç të jenë pjesa më e prekur e aksidenteve të rënda. Në krahasim me aksidentet e tjera, të rënda, aksidentet e kryera nga të rinjtë e moshës 16 deri 18 vjeç, ndodhin gjatë vozitje së automjetit pa patentë shoferi, kryesisht natën si dhe shpesh aksidente të vet shkaktuara.

Mundësia, që një të riu para moshës 20 vjeçare të shkaktoj aksident në komunikacion në raport mashkull femra nga statistikat që kemi për personat në mbajtje në institucionet korrektuese në Republikën e Kosovës si dhe atyre të cilëve iu është shqiptuar masat e diversiteti kanë rezultuar që është shumë më i lart tek meshkujt .

Nga të dhënat që kemi nga institucionet për mbikëqyrjen e ekzekutimit të sanksioneve penale të rinjtë e moshës nga 19-25 vjeç janë viktimat më të shpeshta të aksidenteve rrugore në Kosovë. Ndër faktorët të cilët më së shpeshti kanë qenë shkak i këtyre rasteve janë:

- tejkalimi shpejtësisë,
- vozitja e egër e automjetit,
- konsumimi i alkoolit,
- trafiku i ngarkuar.

Tejkalimi shpejtësisë. Shpesh përmendet që shpejtësia e papërshtatshme është një ndër faktorët kryesorë të fatkeqësive të komunikacionit. Fatkeqësitë më të rënda të cilat ndodhin gjatë shpejtësive të mëdha janë:

- tejkalimi,
- goditja në mjetin tjetër,

AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë shkencore ndërkombëtare:

« Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri »

- dalja prej rrugës,
- rrotullimi.

Shpejtësia e lëvizjes varet prej kushteve të së parit; kjo vlen për të gjitha kushtet atmosferike dhe për të gjitha rrugët, ditën apo natën. Ndikim të rëndësishëm në zgjedhjen e shpejtësisë kanë kushtet atmosferike (shiu, bora, akulli, mjegulla, etj).



Vozitja e egër e automjetit. Vozitja e egër e automjetit shumë shpesh përfundon me aksidente ose me lëndime çdo vit mbi 30 të rinj lëndohen rëndë si pasojë e vozitjes së egër të automjetit, shpesh aksidentet përfundojnë me vdekje. Shumica e tyre në këtë rast vjedhin automjetet ose motoçikletat e prindërve ose të njohurve të tyre për t'i përdorur ato. Vozitja me automjet të vjedhur (shpesh pa patentë shoferi). Të rinjtë e moshës nga 19-25 vjeç janë viktimat më të shpeshta të aksidenteve rrugore në Kosovë, ndërkohë që aksidentet në trafik vazhdojnë të mbesin sfida kryesore globale.

Si pasojë e mos respektimit të rregullave në komunikacion kemi edhe një numër bukur të madh të aksidenteve në komunikacion duke përfshi edhe ato me pasojat më të rënda humbje jete. Në vitin 2018 kanë vdekur 128 persona në aksidente trafiku nga 137 të vdekur që ishin në vitin 2017.



AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

7. Numri i personave të privuar nga liria, për veprën penale “Rrezikimi i trafikut publik”

Sipas të dhënave që posedojnë institucionet korrektuese të Kosovës, për të gjitha kategoritë e personave të privuar nga liria duke për fshirë edhe të miturit, rezultojnë këto të dhëna për vitet 2017 2018 dhe tremujorin e vitit 2019 lidhur me veprën penale Rrezikim i Trafikut Publik vepër e përcaktuar me dispozitat e Kodi Penal i Republikës së Kosovës Kodi Nr. 04/L-082, hyn n, fuqi me 1 janar 2013 *veprat penale kundër sigurisë së trafikut publik*, neni 378. Rrezikimi i trafikut publik për periudhat e lartcekura jepet te statistikat në vijim. Nga të dhënat vërejmë se edhe të miturit, sipas statistikave, paraqesin një numër shumë të madh të këtyre sjelljeve të kundërligjshme. Ndërsa për sa iu përket madhorëve, varësisht nga viti, kemi ngritje, por edhe rënie të rasteve. Numri më i madh i paraqitur në bazë së të dhënave nga shërbimi korrektues janë të dënuarit, por ka edhe një numër së të paraburgosurve.

Prijnë gjykatat me kompetencë territoriale më të madhe si: Gjykata Themelore në Prishtinë, Gjilani, Peja Mitrovicës Prizren etj.; ndërsa nga ato të cilat kanë shqiptuar masat e diversitetit prin Prishtina etj. Më poshtë paraqesim statistikat e personave të cilët janë evidentuar në institucionet korrektuese të Kosovës për veprën penale “Rrezikim i trafikut publik” sipas viteve.

- Në vitin 2018 në institucionet korrektuese dhe ato të paraburgimit kanë qenë 56 të paraburgosur dhe të dënuar 134. Ky numër tregon se përqindja e personave të privuar nga liria në vitin 2018 ishte rreth 16%. Në tre mujorin parë të vitit 2019 janë në evidencë 11 të paraburgosur dhe numri aktual i të dënuarve 54.

Ndërsa përqindja e personave të privuar nga liria në tremujorin e parë të vitit 2019 është 9%

Në qendrat korrektuese për të mitur në bazë të statistikave që posedojnë, kemi këto të dhëna për vitin 2017 , 2018 dhe tremujorin 2019.

- QKL 2017 2 të paraburgosur dhe 1 me masë diversitetit.

- QEK Lipjan viti 2018 raste 22 dhe raste 2 viti 2019.

Numri i të miturve për sjelljet e kundërligjshme në trafik në vitin 2019 është 3%. Të dhënat e lartcekura janë të paraqitura në mënyrë tabelore:

Tabela nr 1

NUMRI I TË PARBURGOSURVE DHE DËNUARVE VITI 2018								
Qendrat	QK Dubrav	QK Smrekonic	QP Pejë	QP Prizren	QP Gjilan	QP Mitrovicë	QP Lipjan	Totali
Paraburgosur	7		7	9	9	5	19	56
Dënuar	75	51	2	3	3			134

AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë shkencore ndërkombëtare:

« Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri »

NUMRI I TË PARBURGOSURVE DHE DËNUARVE VITI 2019								
Qendrat	QK Dubrav	QK Smrekonic	QP Pejë	QP Prizren	QP Gjilan	QP Mitrovicë	QP Lipjan	Totali
Paraburgosur	2		2	3	3		1	11
Dënuar	37	17						54

Tabela nr 2

QENDRAT KORREKTUESE PER TE MITUR KOSOVË			
Qendrat	Q K e Lipjan për te mitur Viti 2017	Qendra Edukuese Korrektuese Lipjan viti 2018	Totali
Paraburgosur	1		1
Masë edukuese Korrektuese	2	22	24
Masë Edukuese		2ne vitin 2019	2

Tabela nr 3

MASAT E DIVERSITETIT PËR VITIN 2018 SIPAS ZYRAVE RAJONALE TË SHËRBIMIT SPROVUES TË KOSOVËS (SHSK-SË)										
Masa e diversitetit	Prishtina	Prizreni	Mitrovica	Peja	Feriza	Gjakova	Gjilani	Totali	M	L
Pajtimi në mes të kryerësit të mitur dhe palës së dëmtuar dhe Kërkim falja	163	71	33	79	26	23	47	442	413	29
Pajtimi ndërmjet të miturit dhe familjes së tij							8	8	7	1
Kompensimi dëmit palës së dëmtuar në bazë të marrëveshjes	0	5	0	9				14	14	0
Vijimi i rregullt në shkollë	2	1	0	3			20	26	23	3
Pranimi i punësi. apaftë. në një prof. adek.me aft.dhe shkath.e tij	1			1				2	2	0
Kryerja e punës pa pagesë në dobi të përgjithshme (prej 10 deri ne 60 orë)	36	29	78	13	54	9	0	219	205	14
Edukimi në rregullat e trafikut	37	0	10	7	5	1	3	63	62	1
Këshillimi psikologjik	41	21	18	18	0	5	2	105	91	14
Totali	280	127	139	130	85	38	80	879	817	62
%									92.95	7.053

Tabela nr 4

AKADEMIA E SIGURISË

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

8. Përfundime

Trendi i rasteve të rinjve në rrezik për të rënë në konflikt me ligjin, është në rritje. Kjo dukuri është sidomos e dukshme në shkolla, por edhe jashtë tyre e një numër bukur i madh janë edhe në trafikun rrugor. Një propozim që ka ngjallur interesim të madhe është edhe mendimi se duhet të evidentohen zonat e qyteteve ku ka raste të tilla të aksidenteve në komunikacion të merren masa shtesë si dhe të bëhet harta e aksidenteve në nivel të Kosovës, të gjenden vendet ku janë më të rrezikuara, të gjendet shkalla e ekspozimit ndaj rrezikut të shkakut të aksidenteve, pastaj të fillojnë të analizohen ato vende që po karakterizohen me numër të madh të aksidenteve cilat janë shkaqet: “a është problemi i rrugës, i drejtuesve deri edhe tek mosha e drejtuesve që po shkaktojnë këto aksidente?”. Masat që duhet të ndërmerren, duhet të jenë në raport me gjetjet, jo të merren masa pa një analizë konkrete. Një gabim që po na kushton shumë, e me pasoja të rënda, është edhe kopjimi i modeleve prej vendeve të tjera, por ato vende, kanë karakteristika të tjera si në aspektin e popullatës ashtu edhe në atë të drejtuesve.

9. Konkluzione dhe rekomandime

Me anën e këtij punimi kemi ardhur në përfundimin, se rastet e aksidenteve në trafik janë në numër shumë të madh dhe fatkeqësisht edhe me pasoja tragjike . këto raste janë duke ndodhur gjatë tërë vitit, por periudha kur ka më së tepërmi janë muajt qershor, korrik dhe gusht. Krahas evidentimit dhe identifikimit të faktorëve të nxirren edhe disa konkluzione të përgjithshme mbi bazë së të cilave mund të hartoheshin rekomandime të kësaj fushe, por veçanërisht për hartuesit e politikave së të gjitha niveleve, të cilat nga ana e tyre mund të kenë ndikimi mbi aktivitetin e përditshëm dhe afatgjatë të institucioneve, agjencive, organizatave që ofrojnë shërbime në këtë fushë. Me këtë punim kemi synuar gjithashtu të evidentojë edhe zërin e zyrtarëve që përballen përditë me rastet në rrugët tona shkeljet e rregullave në trafik si dhe numrin e personave të privuar nga liria pikërisht për mos respektimin e rregullave në trafik, me synim që këto shqetësime të merren në konsideratë për përmirësimin e situatës e që qëllimi i fundit është vet siguria publike.

Rekomandime

- Ngritjen e cilësisë në marrjen e patentës së shoferit.
- Me qëllim uljen e aksidenteve në vend, institucionet përgjegjëse duhet të merren seriozisht me gjendjen e veprimeve dhe mosveprimeve që po dërgojnë deri tek aksidentet.
- Ka mangësi në vendosjen e shenjave sinjalizuese, por ka edhe mungesa të tyre për shkak të shkatërrimit që u bëhen sinjalizuesve.
- Evitimi i praktikave të gabuara, imitimin e metodave për parandalim të aksidenteve nga vendet tjera, pasi që ato ndryshojnë varësisht nga drejtuesit.
- Zhvillimi i programeve rehabilituese për të miturit që janë në institucionet korrektuese në fushën e edukimit për rregullat e trafikut.

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Literatura

1. Kodi i drejtësisë për të mitur Kodi nr. 03/ I-193 8 korrik 2010.
2. Kodi penal i republikës së Kosovës hyn në fuqi me 1 janar 2013. kodi nr. 04/I-82 20 prill 2012.
3. Statistikat e qendrës korrektuese Lipjan.
4. Statistikat e qendrave korrektuese dhe te paraburgimi. Kosovë
5. Raporti vjetor i Shërbimit Sprovues Kosovë.
6. Ligji nr. 05/I-088 për rregullat e trafikut rrugor.
7. Ligji nr. 05/I-132 për automjete.
8. Ligji për Kundërvajtje nr 05/L-097.

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »



**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

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

Edukimi, trajnimi dhe licencimi i drejtuesve të automjeteve në Shqipëri, mbi ndihmën e parë, dhe funksionimi i sistemeve të tilla në Europë dhe në botë



■ MSc. Luljeta HIDI
Kryqi i Kuq Shqiptar

Abstrakt

Tashmë është e vërtetuar që drejtuesit e automjeteve janë kategoria më e rrezikuar nga aksidentet rrugore, kjo si në nivel botëror por edhe në vendin tonë. Shkaqet pse ndodhin janë të ndryshme, por më së shumti ato lidhen me edukimin, trajnimin, sjelljen dhe licencimin e drejtuesve të automjeteve, ku për secilën prej këtyre ka hallka dhe institucione të cilat punojnë me këtë kategori. Eksperiencat e vendeve të rajonit dhe të Bashkimit Europian na tregojnë se shoqatat simotra të Kryqit të Kuq në këto vende, ofrojnë shërbimin e trajnimit mbi ndihmën e parë me këtë grup target në rrezik, madje në disa vende të zhvilluara ata e ndërthurin këtë dhe me shërbimin e urgjencën me autoambulanca. Shembujt janë: KK Gjerman, KK Italian, KK Britanik, KK Kroat, KK Slloven etj.

Edhe Kryqi i Kuq Shqiptar, bazuar në kapacitete aktuale që ai disponon dhe në shtrirjen gjeografike në të gjithë territorin e vendit tonë, është i fokusuar në trajnimin dhe edukimin mbi ndihmën e parë, si pjesë e procesit të licencimit të kandidatëve për drejtues automjeti. Kjo bëhet në kuadër të bashkëpunimit me Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjetikës dhe Ministrinë e Shëndetësisë dhe Mbrojtjes Sociale. Trajnimi i ndihmës së parë me kandidatët drejtues automjeti bëhet sipas standardit të Qendrës Europiane e Referencave për Edukimin në Ndihmën e Parë (sot Qendra Globale), e cila ka dy aspekte: transmetimi i njohurive të ndihmës së parë; mësimi i teknikave të dhënies së ndihmës së parë "learning by doing". Ky punim do ta trajtojë ndihmën e parë jo vetëm e parë në kontekstin e aksidenteve rrugore por si element kyç i ndihmës kur godet një fatkeqësi natyrore apo humane. Pse është kaq e rëndësishme? Sepse kur godet një fatkeqësi, asnjë dhënës i ndihmës së parë nuk mund të përgjigjet më shpejt se një fqinj apo anëtar i familjes. Dhe kur ai person e njej ndihmën e parë, kriza mund të shmanget dhe jeta mund të shpëtohet.

Fjalëkyçe:

ndihma e parë, trajnim, kandidat drejtues automjeti, aksidente, target grup në rrezik, teknika, njohuri.

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

1. Hyrje

Njëqind e pesëdhjetë vjet më parë, një betejë në Italinë veriore ndezi një ide që ka ndryshuar botën. Më 24 qershor 1859, Henry Dunant, një biznesmen i ri i Gjenevës, përjetoj vuajtje të tmerrshme dhe agoni pas betejës së Solferinos. Nevoja për veprim humanitar është akoma po aq vitale sa ishte në vitin 1859. Për më shumë se 150 vjet, ndihma e parë ka qenë një nga shërbimet kryesore të ofruara nga vullnetarët e Kryqit të Kuq dhe Gjysmëhënës së Kuqe për njerëzit e lënduar. Anëtarët e Federatës Ndërkombëtare të Shoqatave të Kryqit të Kuq dhe Gjysmëhënës së Kuqe (FNKK) janë disa nga ofruesit kryesorë të ndihmës së parë në botë. Çdo vit, Shoqatat Kombëtare të Gjysmëhënës së Kuqe të Kryqit të Kuq Kombëtar trajnojnë më shumë se 15 milionë njerëz në ndihmën e parë. Aktualisht ka më shumë se 180,000 trajnues aktivë të ndihmës së parë që u shërbejnë komuniteteve të tyre, duke e bërë ndihmën e parë në dispozicion për të gjithë. Për më shumë se 100 vjet, Kryqi i Kuq dhe Gjysmëhëna e Kuqe ka qenë një lider botëror në vendosjen e standardeve të trajnimit dhe në zhvillimin e procedurave dhe udhëzimeve. Duke u mbështetur në përvojën tonë të gjerë, ne kemi ndihmuar në formimin e kuptimit të botës dhe qasjes ndaj ndihmës së parë. “Strategjia 2020 na bën thirrje të gjithëve që të bëjmë më shumë, të bëjmë më mirë dhe të arrijmë më tej. Ndhima e parë mbetet një mjet kyç për reduktimin e vdekjeve dhe lëndimeve, si dhe ndërtimin e bashkësive më të sigurta dhe më elastike”¹

1.1 Çfarë është ndihma e parë?

Ndhima e parë është ndihma e menjëhershme që i jepet një personi të sëmurë ose të

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

¹International First Aid Resuscitation Guidelines, 2016, Elhadj As Sy, IFRC Secretary General

lënduar, derisa të arrijë ndihma profesionale.²

Ndihma e parë jepet jo vetëm në lëndime fizike ose sëmundje, por edhe për kujdes tjetër, duke përfshirë këtu mbështetjen psikosociale për njerëzit që vuajnë nga shqetësimet emocionale të shkaktuara nga përjetimi ose dëshmia në një ngjarje traumatike. Ndërhyrjet e ndihmës së parë kërkojnë të “ruajnë jetën, të lehtësojnë vuajtjet, të parandalojnë sëmundjet ose dëmtimet e mëtejshme dhe të nxisin shërimin”.³

Marrja e veprimeve të menjëhershme dhe aplikimi i teknikave të përshtatshme, gjatë pritjes për ndihmë profesionale, mund të zvogëlojë ndjeshëm vdekjet dhe lëndimet, si dhe ndikimin e fatkeqësive dhe emergjencat e përditshme. Një vullnetar trajton një ushtar të plagosur, ndërsa një betejë zhvillohet rreth tyre. Një vullnetar fashon kokën e një vajze pas një tërmeti. Një ekip vullnetarësh ndihmojnë të mbijetuarit e një kolapsi ndërtimi.

Miliona njerëz janë lënduar ose janë vrarë nga lëndimet çdo vit për shkak të reagimit jokorrekt ose mungesës së ndihmës në kohë. Një nga shkaqet më të zakonshme që sjellin humbjen e jetës (vdekjen) është, – mungesa e furnizimit me oksigjen – që shkaktohet nga bllokimi i rrugëve të frymëmarrjes, e cila brenda 5 minutave çon në vdekje. Shumë njerëz do të vdesin në se askush nuk do të dijë t’u ngrejë kokën në pozicionin e duhur për të hapur rrugët e frymëmarrjes. Mjaft të tjerë mund të mbeten të gjymtuar në se nuk do të nxirren nga makina në mënyrën e duhur apo në se, nuk do të transportohen ose lëvizen nga vendi i aksidentit përsëri me mënyrën e duhur. Gjithashtu në se do të nënvlerësojmë kushtet ku jemi duke mos ditur si të sigurojmë një zonë rreziku, mund të shndërrohemi në viktima ose të shkaktojmë viktima të reja.

Ndihma e parë është themelore dhe vendimtare në momentet fillestar edhe kur ajo nuk jepet si duhet, rezultati është fatal. Imagjeroni një viktimë me disa plagë që rrjedhin gjak në një aksident rrugor, në se asnjë nuk ushtron presion në plagë për të ndaluar gjakrrjedhjen, pothuajse as urgjenca më e shpejtë dhe e sofistikuar në botë do të arrijë në vend vetëm për të vërtetuar vdekjen.

Ndihma e parë është thelbësore për identitetin tonë në të gjithë botën. Për shumë njerëz, kur mendojnë për Kryqin e Kuq dhe Gjysmëhënën e Kuqe, ata mendojnë për vullnetarët që ndodhen në vijën e frontit të krizave humanitare, trajtimin e të plagosurve dhe të sëmurëve, ose në trajnimin që ofrohet në shkolla, qendra të komunitetit dhe vendet e punës.

Ndihma e parë, përveç se është një fushë tradicionale e të gjitha Shoqatave Kombëtare të Kryqit të Kuq dhe Gjysmëhënës së Kuqe, është dhe një direktivë e Këshillit të Europës ku sugjeron që vendet anëtare dhe vendet candidate duhet të trajtojnë mbi ndihmën e parë grupet më në rrezik dhe grupet e interesit të ekspozuara ndaj rrezikut siç janë drejtuesit e automjetit, kandidatë për t’i pajisur me leje drejtimi, të cilët të dinë si të sillen në raste aksidentesh, të dinë si të japin ndihmën e parë për të lënduarit nga aksidentet e ndodhura në rrugë.

Në kushtet e vendit tonë, ku numri i aksidenteve me pasojë humbjen e jetës shënon një nga shifrat vjetore janë mjaft të larta: rreth 265 persona humbin jetën, 369 persona mbeten të lënduar rëndë dhe 1992 persona mbeten të lënduar lehtë vetëm si pasojë e aksidenteve automobilistike, kjo direktivë duhet më patjetër të vihet në zbatim.⁴

² International Liaison Committee on Resuscitation (ILCOR), 2015

³ International First Aid Resuscitation Guidelines

⁴ Drejtoria e Policisë Rrugore

Të gjitha këto kanë bërë që Kryqi i Kuq Shqiptar (KKSH) ta konsiderojë Shërbimin e Trajnimit për Ndhimën Parë si një drejtim bazë të veprimtarisë së Shoqatës dhe veçanërisht si një shërbimpër grupet shenjë më të rrezikuara, duke rritur kapacitete njerëzore e materiale për përgatitjen dhe zhvillimin e kurseve të ndryshme të Ndhimës së Parë, jo vetëm për kandidatët për drejtues automjeti, por dhe ato për personelin e sipërmarrjeve private e shtetërore të prodhimit e ndërtimit me qëllim krijimin e bërthamës të dhënësve të ndihmës së parë në këto institucione, etj.

Programi i Ndhimës së Parë i KKSH e ka filluar veprimtarinë e tij me rifillimin e tij në vitin 1990 dhe është riorganizuar i plotë në vitin 1994, dhe vit pas viti ka rritur kapacitetet e tij materiale e njerëzore me qëllim krijimin e një rrjeti të gjerë instruktorësh dhe vullnetarësh të trajnuar në të gjithë vendin. KKSH e shtrin veprimtarinë e tij në të gjithë territorin e vendit nëpërmjet 39 Degëve të Kryqit të Kuq në qytet kryesore të tij.

Për realizimin e këtyre kurseve me cilësi për grupe të ndryshme është dashur kohë, pasion dhe mund. Vetëm në vitin 2005, dhjetë vjet pas organizimit të Programi të Ndhimës së Parë, është bërë e mundur fillimi i zhvillimit të kurseve të trajnimit për kandidatët për drejtues automjeti, e më vonë dhe trajnimi me grupet të ndryshme shenjë si punonjësit e kompanive të ndërtimit, fasoneritë, biznese etj.^{5,6}

Puna e madhe për krijimin e kapaciteteve u shpërblye në vitin 2008 me licencimin në KKSH nga Qendra Europiane e Referencave për Ndhimën e Parë (tashmë Qendra Globale e Referencave për Edukimin e Ndhimës së Parë, GFARC), çka tregon që shërbimet e ofruara nga KKSH, kurset e Ndhimës së parë për grupe të ndryshme shenjë ofrohen sipas standardit të këtij institucioni ndërkombëtar.⁷

Trajnimi ndjek metodën “learning by doing”, në qendër të trajnimit është kursanti, teknikat e ndihmës së parë mësohen hap pas hapi dhe praktika është thelbi i të gjithë trajnimit. Krahas temave specifike, pjesëmarrësit përgatiten dhe informohen se si të përballojnë njësitatë traumatike, si duhet të veprohet në rast të një rasti fatkeqësie në mënyrën e duhur në favor të dhënies së ndihmës.

Ky është një program i aprovuar për njohuritë, procedurat dhe teknikat e dhënies së ndihmës së parë. Secili kandidat që trajnohet për ndihmën e parë, duhet të ketë certifikatë të vlefshme për ndihmën e parë për pesë vjet.

Në kuadrin e trajnimeve të ndihmës së parë Programi ndihmës së parë, në KKSH, shtrihet në të gjithë gjerësinë e jetës aktive dhe për këtë bëjmë edhe trajnime me tema specifike dhe programe të përshtatura, të kërkuara nga firmat e kompanitë private apo shoqatat e ndryshme. Njohuritë e ndihmës së parë do të zgjerohen e kompletohen duke krijuar në tërësi një numër rritës personash, që dinë të jetojnë duke respektuar rregullat por edhe dinë të japin ndihmën e duhur kur shkelen ose prishen ato.⁸

⁵ Rregullore për Zhvillimin e kurseve të Ndhimës së Parë, KKSH, 2004

Baza Ligjore: Kodi Rrugor i republikës së Shqipërisë, Ligji Nr.8378, datë 22.7.1998, ndryshuarne Ligj me 8738, datë 12.2.2001; ligjin nr. 9189, datë 12.2.2004; ligjin nr. 9808, datë 24.9.2007; vendimin e GJK nr. 12, datë 14.4.2010; ligjin nr. 10488, datë 5.12.2011, marrëveshja tre palëshe ndërmjet KKSH, Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës dhe Ministrisë së Shëndetësisë, “ Për organizimin e Kursit të Trajnimit për Dhënie e Ndhimës së Shpejtë Mjekësore në Rast Aksidenti Rrugor”, datë 20.03.2012.

Kodi i Punës, Ligji nr. 10 053, datë 29.12.2008, neni 75.

Ligji nr 10 237, datë 18.02.2010, “Për sigurinë dhe shëndetin në punë”, neni 8.

Urdhri Nr. 82, datë 22.02.2011, publikuar në faqen zyrtare të Republikës së Shqipërisë, datë 28-29 mars 2011 mbi: Miratimin e Rregullores “Për organizimin e provimeve të shtetit për profesionet e rregulluara në Republikën e Shqipërisë”, pika 6.

⁶ European Reference Centre for First Aid Education (EFARC)

⁷ Global First Aid Centre (GFARC)

⁸ Raporti që Federata Ndërkombëtare e Shoqatave të Kryqit të Kuq dhe Gjysmëhënës së Kuqe (FNKK), botuar mbi “Ditën Botërore të Ndhimës së Parë”, 2009.

2.1. Praktika europiane për kurset e ndihmës së parë për kandidatët drejtues automjeti - disa shembuj.

Në *Austri*, trajnimi i ndihmës së parë përfshihet në ligjin që quhet “Ligji i licencës”. “Prova e trajnimit në mbështetje të jetës”. Prova e trajnimit për masat jetë shpëtuese, shoqërohet me një dokument të lëshuar nga një departament i institucioneve që merren me shërbimet e ndihmës së parë.

Në *Danimarkë*, është e vendosur që kur duhet marrë një patentë shoferi, duhet zhvilluar një kurs i ndihmës së parë prej 8 orësh. Instruktori i këtyre kurseve, duhet të jenë i licencuar nga Këshilli Danez i Ndhmës së Parë. Nuk mund të merret një patentë shoferi, pa vërtetuar nëpërmjet dëshmisë se është zhvilluar kursi prej 8 orësh mësimi të ndihmës së parë.

Në *Slloveni*, Kryqi i Kuq Slloven është pjesë e ligjit për Kryqin e Kuq dhe për ligjin mbi drejtuesit e automjeteve 4. Sipas këtyre dy ligjeve, është e detyrueshme që kandidatët për shoferë, të kalojnë provimin e ndihmës së parë, pranë shoqatës së Kryqit të Kuq Slloven. (*Kursi i ndihmës së parë* mund të kryhet edhe nga organizata të tjera që merren me ndihmës e parë).

Në *Bullgari*, Kjo rregullore përcakton rregullat e detajuara për aftësimin e kandidatëve për shoferë të mjeteve motorike (TM) për të fituar njohuri dhe aftësi themelore për të siguruar ndihmën e parë për viktimat e një aksidenti.

Në *Kroaci*, sipas nenit 200 të ligjit për sigurinë rrugore, Kryqi i Kuq Kroat dhe institucione të tjera shëndetësore të cilave u kanë dhënë leje ministri i Edukimit Shëndetësor, zhvillojnë kursin e ndihmës së parë për kandidatët për drejtues automjeti.

Në *Maqedoni*, ligji për sigurinë rrugore është shkruar nga Kryqi i Kuq Maqedonas dhe ai së bashku me organizata të tjera shëndetësore, të cilat janë akredituar nga Ministria e Shëndetësisë, zhvillojnë kurse të ndihmës së parë me kandidatët për drejtues automjeti.

Situata pak a shumë e ngjashme (sipas kontekstit kombëtar) është edhe për shtete të tilla Gjermania, Zvicra, Islanda, Lituania, Polonia, Rumania, Turqia, Serbia, Mali i Zi etj.

Fakti që 55% e vendeve europiane e kanë bërë të detyrueshëm formimin në ndihmën e parë për kandidatët për drejtues automjeti dhe që 70% e bëjnë këtë dhe për personelin e punësuar në sektorin industrial është një fakt inkurajues dhe pozitiv.⁹ Pozitiv janë edhe hapat e hedhura në disa vende për formimin e detyrueshëm të policëve, zjarrfikësave, mësuesve, por mbetet shumë për të bërë për të shtrirë edukimin për ndihmën e parë në të gjithë popullësinë, përfshirë këtu dhe grupet në nevojë.

3. Anketim për grupin shenjë, kandidatë drejtues automjeti, mbi çështje të sigurisë rrugore dhe të ndihmës së parë.

Qëllimi kryesor i anketimit është të njohë perceptimin mbi sigurinë rrugore të kandidatëve drejtues automjeteve, si përdoruesit më të rinj të rrugës si drejtues automjeti.

⁹ Raporti që Federata Ndërkombëtare e Shoqatave të Kryqit të Kuq dhe Gjysmëhënës së Kuqe (FNKK), botuar mbi “Ditën Botërore të Ndhmës së Parë”, 2009.

3.1. Në këtë punim u përfshinë 12 degë të Kryqit të Kuq Shqiptar (qendër qarku), konkretisht: Tiranë, Durrës, Elbasan, Fier, Berat, Korçë, Vlorë, Shkodër, Korçë, Gjirokastrë, Kukës dhe Dibër.

3.2. Mënyra e anketimit: pjesëmarrje e drejtpërdrejtë e anketuesve. Në të morën pjesë gjithsej 780 persona, kandidatë të rinj drejtues automjeti.

3.3. Përmbajtja e pyetësorit

Pyetësori u konceptua në katër pjesë me përmbajtje të njëjtë për të gjithë anketuesit:

- Pjesa e parë, të dhënat demografike të personit pjesëmarrës në pyetësor si, mosha, gjinia.

- Në pjesën e dytë u përqendruam në elementë të sigurisë rrugore, shkaqet e aksidenteve dhe cilat janë disa mënyra të përmirësimit për sigurinë rrugore parë në këndvështrimin e një përdoruesi rruge: këmbësor, drejtues automjeti, motoçiklist apo çiklist.

- Në pjesën e tretë, pyetësori u përqendrua mbi ndihmën e parë, sa prezent kanë qenë për anketuesit, një vlerësim mbi njohuritë e fituara në trajnimin e ndihmës së parë.

- Në pjesën e katërt u kërkuar një mendim si cilat mund të ishin burimet ku çdokush mund të marrë informacion mbi sigurinë rrugore dhe ndihmën e parë.

Në pyetësor u përdorën pyetje të mbyllura dhe të orientuara në përgjigje. Alternativat e përgjigjeve shkojnë të shkallës në ngjitje sipas rëndësisë¹⁰

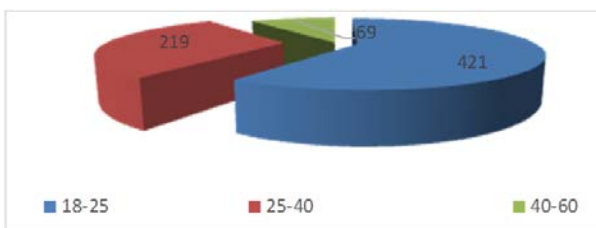
3.4. Periudha kohore dhe realizimi i pyetësorit

Ky pyetësor u realizua në një hark kohor prej 20 ditësh.

4. Përpunimi i dhënave nga pyetësori

4.1 Grupmosha e grupit shenjë që morën pjesë në anketim

Mosha:	18-25 vjeç	25-40 vjeç	40-60 vjeç
Totali	421	219	69



¹⁰ Sipas nivelit i korrespondon: shkalla 1 - aspak të sigurt; shkalla 2 - pak të sigurt; shkalla 3 - shumë të sigurt. Anketuesit zgjedhin një shkallë vlerësimi sipas pyetjeve.

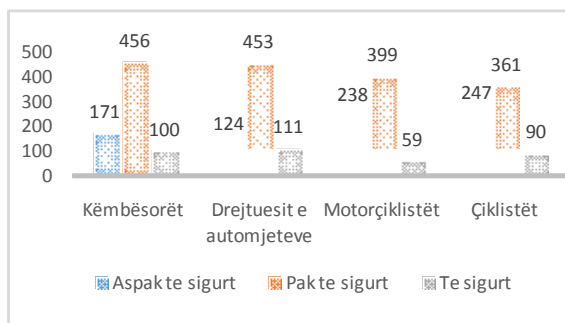
Nga analiza krahasuese del se në pyetësor kanë marrë pjesë të gjitha grupmoshat të cilat janë përfshirë në të. Pjesëmarrja më e madhe është grupmosha 18-25 vjeç dhe 25-40 vjeç, kjo edhe si shkak se janë grupe shenjë më të prirë për t'u pajisur me leje drejtimi automjeti.

U anketuan 780 persona nga të cilët 709 pyetësorë ishin të vlefshme.

Gjithashtu duhet theksuar që gjatë plotësimit të pyetësorëve, shumë anketues kanë përzgjedhur më shumëse një përgjigje.

Si e vlerësoni sigurinë në rrugë për këmbësorët, drejtuesit e automjeteve, motoçiklistët dhe çiklistët?

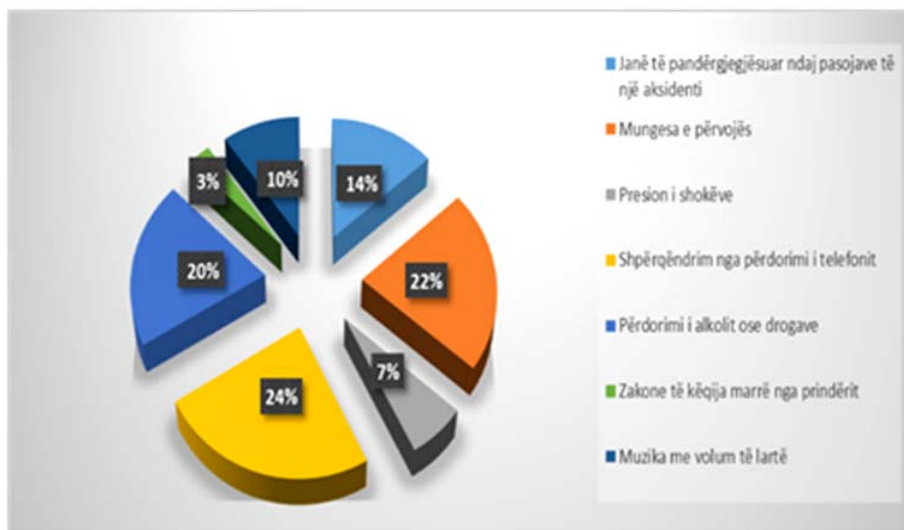
Si e vlerësoni sigurinë në rrugë për:				
	Këmbësorët	Drejtimesit e automjeteve	Motoçiklistët	Çiklistët
Aspak te sigurt	171	124	238	247
Pak te sigurt	456	453	399	361
Te sigurt	100	111	59	90



Siç shikohet nga përgjigjia e kësaj pyetjeje, perceptimi i të anketuara është në nivele pak të sigurta për çdo lloj kategorie përdorues rruge (këmbësor, drejtues automjeti, motoçiklist, çiklist)

Sipas mendimit tuaj, pse tregohen të pakujdesshëm drejtuesit e rinj të automjeteve?

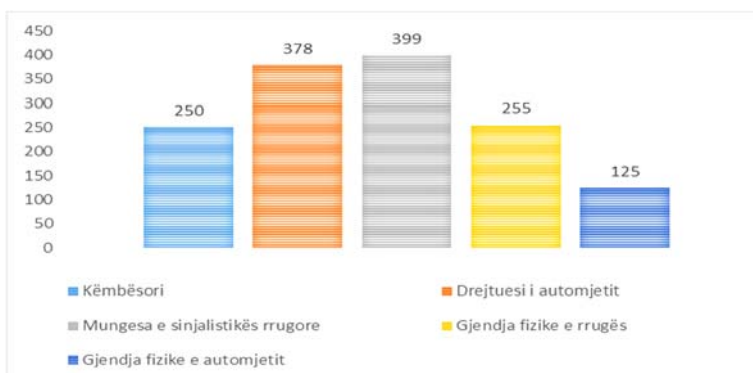
Sipas mendimit tuaj, pse tregohen të pakujdesshëm drejtuesit e rinj të automjeteve?	
Janë të pandërgjegjësuar ndaj pasojave të një aksidenti	237
Mungesa e përvojës	379
Presion i shokëve	110
Shpërqendrim nga përdorimi i telefonit	413
Përdorimi i alkoolit ose drogave	349
Zakone të këqija marrë nga prindërit	50
Muzika me volum të lartë	175



Nga studimi i përgjigjeve vërehet se 24% e të anketuarve nxjerrin si shkak të pakujdesisë së drejtuesve të rinj të automjeteve përdorimin e telefonit, 22% theksojnë mungesën e përvojës, 20% pandërgjegjshmërinë për pasojat që shkakton aksidenti, 14% shkak përdorimi i alkoolit dhe drogave, 10% muzika e lartë në automjet, 7% presioni i shokëve dhe 3% zakone të këqija të fituara nga prindërit.

Kush mendoni se është shkak i aksidenteve në rrugë?

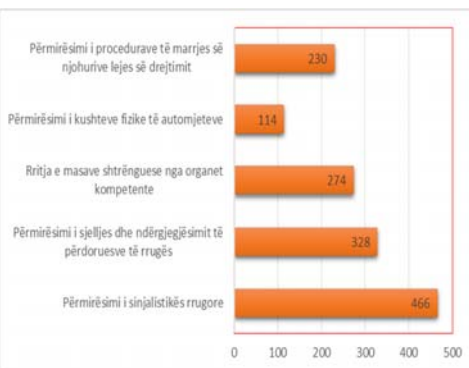
Kush mendoni se është shkak i aksidenteve në rrugë ?	
Këmbësori	250
Drejtuesi i automjetit	378
Mungesa e sinjalistikës rrugore	399
Gjendja fizike e rrugës	255
Gjendja fizike e automjetit	125



Në përgjigjen e kësaj pyetje, të anketuarit e shohin si shkak elementet fizike siç janë mungesa e sinjalistikës dhe gjendja fizike e rrugës sigurisht të shoqëruara edhe me komponentin human që ka të bëjë me drejtuesit e automjetit.

Cilat janë disa mënyra për përmirësimin e sigurisë rrugore?

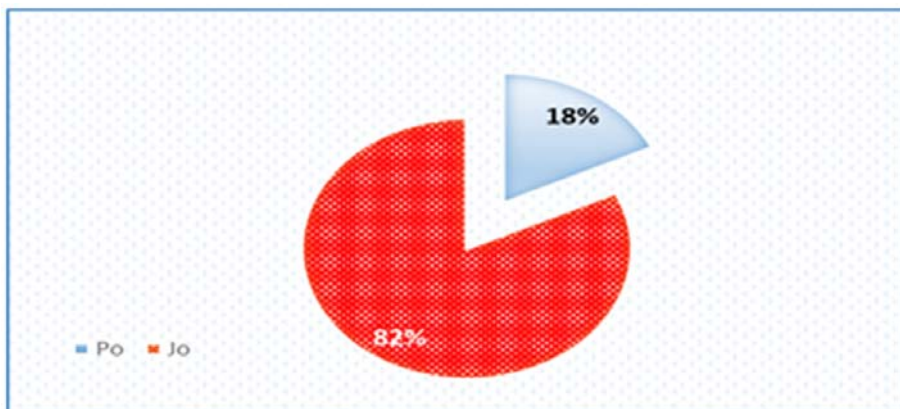
Cilat janë disa mënyra për përmirësimin e sigurisë rrugore	
Përmirësimi i sinjalistikës rrugore	466
Përmirësimi i sjelljes dhe ndërgjegjësimit të përdoruesve të rrugës	328
Rritja e masave shtrënguese nga organet kompetente	274
Përmirësimi i kushteve fizike të automjeteve	114
Përmirësimi i procedurave të marrjes së njohurive lejes së drejtimit	230



Në mendimin që ju kërkohet anketuesve mbi përmirësimin e sigurisë rrugore, përqindjen më të madhe në gjykimin e anketuesve zë përmirësimi i sinjalistikës rrugore e pasuar ndjeshëm me përmirësimin e sjelljes dhe ndërgjegjësimit të përdoruesve të rrugës për të gjitha kategoritë.

A ju ka ndodhur të jepni ndihmën e parë në një rast aksidenti rrugor?

A ju ka ndodhur të jeni prezent në një aksident rrugor dhe të jepni ndihmën e parë?	
Po	Jo
124	567

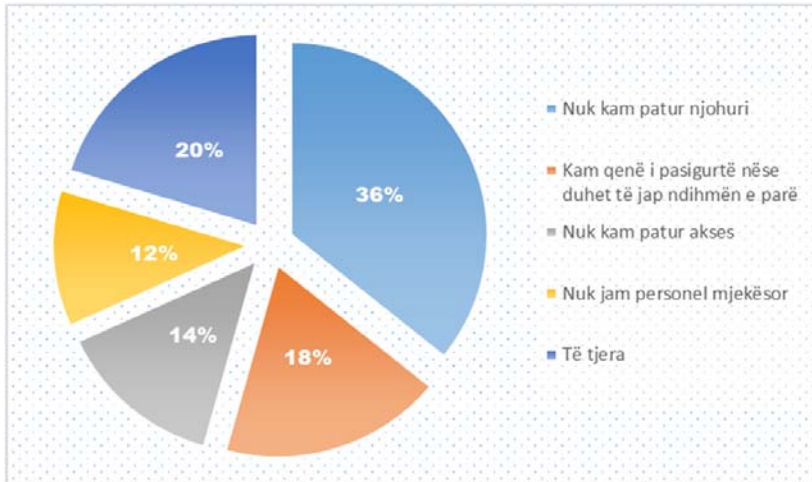


AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë shkencore ndërkombëtare:

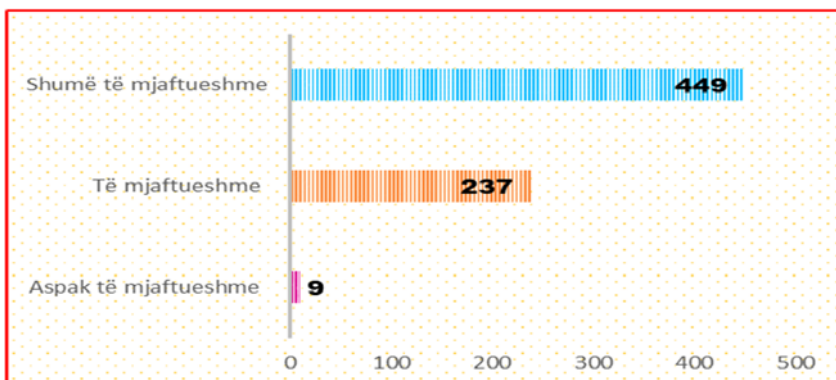
« Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri »

<i>Nëse jo cilat janë arsytet që nuk e keni dhënë?</i>	
Nuk kam pasur njohuri	233
Kam qenë i pasigurtë nëse duhet të jap ndihmën e parë	120
Nuk kam patur akses	90
Nuk jam personel mjekësor	75
Të tjera	132



Si e vlerësoni njohuritë e marra mbi ndihmën e parë në kursin e Kryqit të Kuq Shqiptar?

<i>Si i vlerësoni njohuritë e marra mbi ndihmën e parë në kursin e Kryqit të Kuq Shqiptar?</i>		
<i>Aspak të mjaftueshme</i>	<i>Të mjaftueshme</i>	<i>Shumë të mjaftueshme</i>
9	237	449



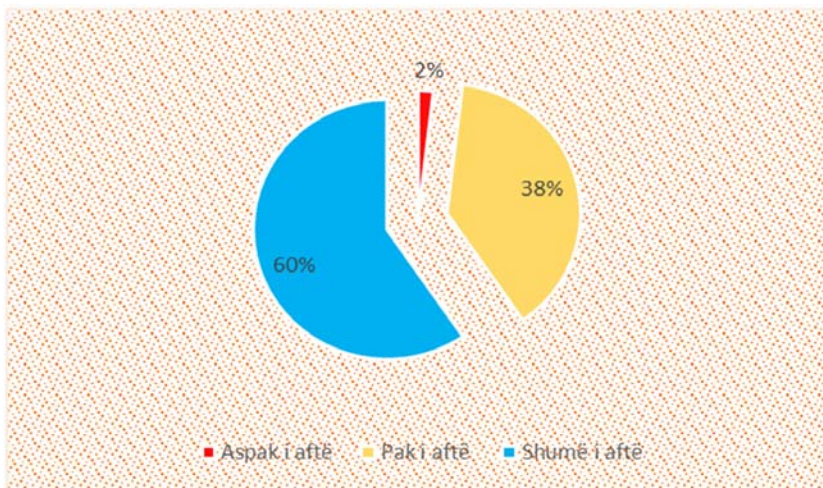
AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë shkencore ndërkombëtare:

« Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri »

Si një këmbësor, çiklist apo drejtues automjeti, a mendoni se jeni të aftë të jepni ndihmën e parë pas përfundimit të këtij trajnimi?

Si një këmbësor, çiklist, apo drejtues automjeti, a mendoni se jeni të aftë të jepni ndihmën e parë pas përfundimit të këtij trajnimi?		
<i>Aspak i aftë</i>	<i>Pak i aftë</i>	<i>Shumë i aftë</i>
13	271	419



Një përgjigje të dy pyetjeve të mësipërme nga tabelat rezultojnë si të kënaqshme njohuritë e marra në kursin e ndihmës së parë dhe se ata ndjehen të aftë për dhënë ndihmën e parë në rast nevojë. “Asnjë nuk e di se kush, ku dhe kur do të ketë nevojë për ndihmë të parë, por të gjithë e dimë që ndihma e parë duhet ti jepet çdo kujt, në çdo vend e në çdo kohë».

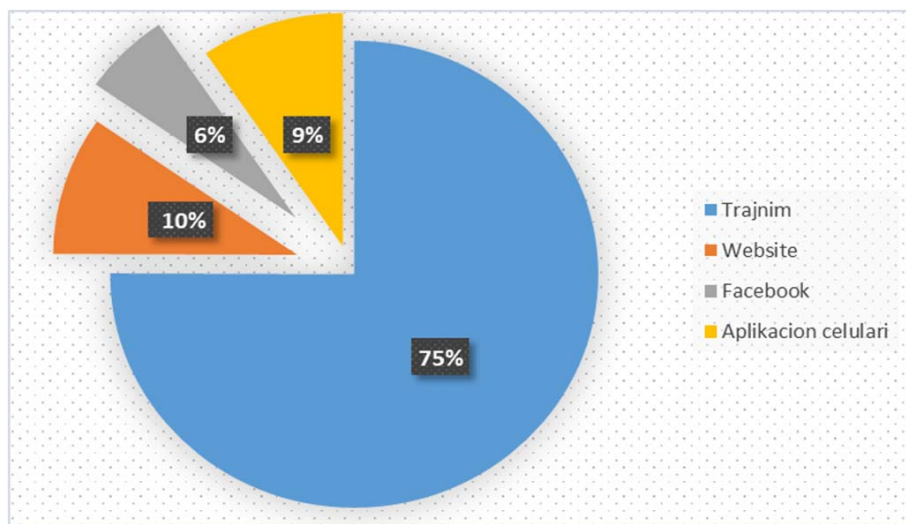
Si një këmbësor, çiklist, kandidat drejtues automjeti apo drejtues automjeti, ku mendoni se mund të merrni informacion mbi sigurinë rrugore dhe ndihmën e parë?

Si një këmbësor, çiklist, kandidat drejtues automjeti apo drejtues automjeti, ku mendoni se mund të merrni informacion mbi sigurinë rrugore dhe ndihmën e parë ?			
<i>Trajnim</i>	<i>Website</i>	<i>Facebook</i>	<i>Aplikacion celulari</i>
593	76	46	75

**AKADEMIA
E SIGURISË**

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »



Kandidatët vlerësojnë se metoda më e mirë për marrjen e informacionit dhe njohuritë të nevojshme mbi ndihmën e parë janë trajnimet me pjesëmarrje të drejtpërdrejtë të tyre. Kjo është e arsyeshme pasi në këto trajnime përveç këtij informacioni ata përvetësojnë teknikat e dhënies së ndihmës së parë.

5. Rekomandim

Aksidente në Shqipëri do vazhdojnë të ndodhin, për pasojë do këtë njerëz të lënduar, të plagosur rëndë dhe të vdekur. Është absolutisht e nevojshme dhe e domosdoshme që kandidatët drejtues të automjetit të marrin njohuritë bazë dhe teknikat e dhënies së ndihmës së parë, mbasi kushdo mund të ndodhet në një aksident ku nevojitet të jepet ndihma e parë “Ndhimja e parë, minuti i artë”. Kryqi i Kuq Shqiptar ka kapacitet dhe burimet njerëzore dhe materiale që ta ofrojë këtë shërbim në kohë dhe me cilësi. Sot shoqëria ka si strategji dhe objektive themelore ndërtimin dhe krijimin e komuniteteve sa më të sigurta dhe rezistente, të gatshme dhe të përgatitura për ndihmë dhe shpëtim jete.

Ndhimja e parë duhet të konsiderohet, jo si një alternativë për të ndërhyrë në shërbimin e urgjencave, por si një shkallë e parë jetësore për të ofruar një ndërhyrje të shpejtë dhe efektive. Ndhimja e parë e menjëhershme mund të kontribuojë për të ulur shkallën e dëmtimit dhe për të rritur shanset për mbi jetesë. Të gjithë dëshirojmë të ndihmojmë dhe të na ndihmojnë në vështirësi e tragjedi, por nëse për këtë ndihmë nuk kemi menduar e mësuar si jepet shumë kohë më përpara, atëherë para nesh do të shfaqet paniku dhe vetë tragjedia. Të japësh ndihmën e parë është e lehtë pasi nuk duhen aparatura por duhen mësuar vetëm teknikat e dhënies së ndihmës së parë dhe shumë e rëndësishme është që ato të jepen saktë dhe korrekt siç mësohen. Në besojmë se ndihma e parë ul ndjeshmërinë dhe ndihmon në krijimin e komuniteteve më të sigurta. Ndhimja e parë është një akt humanitar që duhet të jetë i arritshëm për të gjithë. “Ndhimja e parë, shpëton jetë”.

“Të mësosh të japësh ndihmën e parë, -një hap i vogël për njeriun, një hap i madh për njerëzimin”¹¹

¹¹Slogan mbi ndihmën e parë.

Bibliografia

1. European Reference Centre for First Aid Education (EFARC) – actually Global First Aid Reference Centre.
2. Drejtoria e Policisë Rrugore
3. International Liaison Committee on Resuscitation (ILCOR), 2015
4. International First Aid Resuscitation Guidelines 2016
5. Kodi i Punës, Ligji nr. 10 053, datë 29.12.2008, neni 75.
6. Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë, Ligjin Nr.8378, datë 22.7.1998 “Kodi Rrugor i Republikë së Shqipërisë
7. Ligj me 8738, datë 12.2.2001; ligjin nr. 9189, datë 12.2.2004; ligjin nr. 9808, datë 24.9.2007; vendimin e GJK nr. 12, datë 14.4.2010; ligjin nr. 10488, datë 5.12.2011, Marrëveshja tre palëshe ndërmjet KKSH, Ministrisë së Transportit dhe Infrastrukturës dhe Ministrisë së Shëndetësisë, “ Për organizimin e Kursit të Trajnimit për Dhënien e Ndhmës së Shpejtë Mjekësore në Rast Aksidenti Rrugor”, datë 20.03.2012.
8. Ligji nr 10 237, datë 18.02.2010, “Për sigurinë dhe shëndetin në punë”, neni 8.
9. Raporti që Federata Ndërkombëtare e Shoqatave të Kryqit të Kuq dhe Gjysmëhënës së Kuqe (FNKK), botuar mbi “Ditën Botërore të Ndhmës së Parë”, 2009.
10. Rregullore mbi kurset e ndihmës së shpejtë mjekësore* në rast aksidenti për Drejtuesit e Automjeteve, sipas Çertifikatës Evropiane të Ndhmës së Parë (GFARC), 2004, e riparë në vite, Kryqi i Kuq Shqiptar.
11. Strategjia e Kryqit të Kuq Shqiptar, 2016-2020.
12. Strategjia Kombëtare për Sigurinë Rrugor, 2011-2020.
13. Urdhri Nr. 82, datë 22.02.2011, publikuar në faqen zyrtare të Republikës së Shqipërisë, datë 28-29 mars 2011 mbi: Miratimin e Rregullores “Për organizimin e provimeve të shtetit për profesionet e rregulluara në Republikën e Shqipërisë”, pika 6.
14. www.kksh.org
15. www.ifrc.org “Saving lifes, changing minds”.



**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Masat shtrënguese në trafikun rrugor, si objekt i zhvillimit të thelluar të edukimit me trafikun, në përgatitjen e drejtuesve të mjeteve



■ **MSc. Inxh. Drita HIMA**
Universiteti Aleksandër Moisiu,
Durrës

■ **MSc. Inxh. Elma KODRA**
Universiteti Aleksandër Moisiu,
Durrës

Abstrakt

Sipas OBSH-së "Raportit të situatës globale mbi sigurinë në rrugë, 2018", numri i vdekjeve të trafikut rrugor vazhdon të rritet, duke kapur shifrën 1.35 milionë në vitin 2016; dhe ato janë shkaku kryesor i vdekjes tek të rinjtë e moshës midis 15 dhe 29 vjeç. Megjithatë, numri i vdekjeve në krahasim me madhësinë e popullsisë së botës ka mbetur konstant, kur konsiderohet në kontekstin e popullsisë në rritje globale dhe motorizimit të shpejtë që ka ndodhur në të njëjtën periudhë. Kjo na tregon që përpjekjet ekzistuese për përmirësimin e sigurisë rrugore mund të kenë "zbutur keqësimin e situatës". Megjithatë, kjo gjithashtu tregon se progresi për të realizuar objektivin e "Qëllimit të Zhvillimit të Qëndrueshëm" (SDG) 3.6 milionë në vitin 2020, - i cili kërkon një rënie prej 50% të numrit të vdekjeve të trafikut rrugor deri në vitin 2020, - mbetet larg nga ajo që kërkohet.

Viktimat e trafikut rrugor në Shqipëri për vitin 2017 kanë qenë me 222 të vrarë, 2389 të plagosur në 1978 aksidente dhe në krahasim me vitin 2013, kur kemi pasur 295 të vrarë dhe 2503 të plagosur në 2075 aksidente vihet re një rënie me 25% të numrit të vrarëve, një rënie me 5,55% të numrit të së plagosurve dhe një rënie me 4,68% të numrit të përgjithshëm të aksidenteve, ndonëse kemi një rritje të numrit të mjeteve të transportit rrugor që kanë kryer kontroll teknik vjetor nga 307 609 në vitin 2013, në 421 573 në vitin 2017 me një rritje me mbi 37% që duhet në të kundërt të na jepte një rritje të numrit të aksidenteve, vdekjeve dhe plagosjeve. Në këtë material, mbrojmë idenë se duhet të thellohet, përdorimi i mjeteve për të ngulitur më mirë, përmes edukimit, trajnimit, licencimit të rregullt nivelit i dijeve për drejtuesit e rinj dhe, të forcohet kontrolli i dhënies së dijeve e pasojat e shkëlqes së këtyre kërkesave, për drejtuesit e rinj të mjeteve.

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

Fjalëkyçe:

siguria në trafik, aksident trafiku, edukimi, autoshkolla, legjislacioni.

1. Hyrje

Forcimi i masave për zbatimin e legjislacionit për faktorët kryesorë të rrezikut nga shkeljet në “mënyrën e sjelljes” të drejtuesve të mjeteve, si:

- kufijtë e lejuar të shpejtësisë;
- ngarja e mjetit nën ndikimin e pijeve alkoolike, drogave dhe pijeve eksituese;
- mospërdorimi i helmetave gjatë ngarjes së motorit;
- mospërdorimi i rripave të sigurimit;
- mospërdorimi i ndenjësive të fëmijëve;

janë komponentë kritikë të një “strategjie të integruar” për të parandaluar vdekjet në trafikun rrugor. Aktualisht, 123 vende në mbarë botën, që përfaqësojnë rreth gjashtë miliardë njerëz, përfshirë edhe vendin tonë, kanë ligje që përmbushin praktikën më të mirë për të paktën një nga pesë faktorët kryesorë të rrezikut të sjelljes të përmendur më lartë, megjithatë rezultatet nuk janë ato që priten, sepse këto masa nuk trajtohen dhe përcillen tek drejtuesit e mjeteve si masa edukuese për të ndryshuar mënyrën e sjelljes në sigurimin e jetës të tyre, por si masa represive përmbushjen e arkës të shtetit, duke mos siguruar mundësinë e transmetimit të përvojës më të mirë botërore, për t’i transmetuar ato gjatë përgatitjes së drejtuesve të ri të mjeteve në autoshkollë dhe gjatë “ritrajnimit” të drejtuesve me masa penalizmi në këtë drejtim.

Që nga viti 2014, 22 shtete të tjera kanë ndryshuar ligjet e tyre mbi një ose më shumë faktorë kyç të rrezikut për t’i sjellë ato në përputhje me praktikën më të mirë, duke mbuluar një miliardë njerëz të tjerë ose 14% të popullsisë së botës. Përmirësimi i sjelljes së drejtuesve të mjeteve përmes edukimit, trajnimit, licencimit të rregullt dhe kërkesave për zbatim të ndërgjegjshëm të legjislacionit dhe rregulloreve, njihet si një element bazë i kërkesave kundrejt përgatitjes së drejtuesve të mjeteve në rritjen e

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

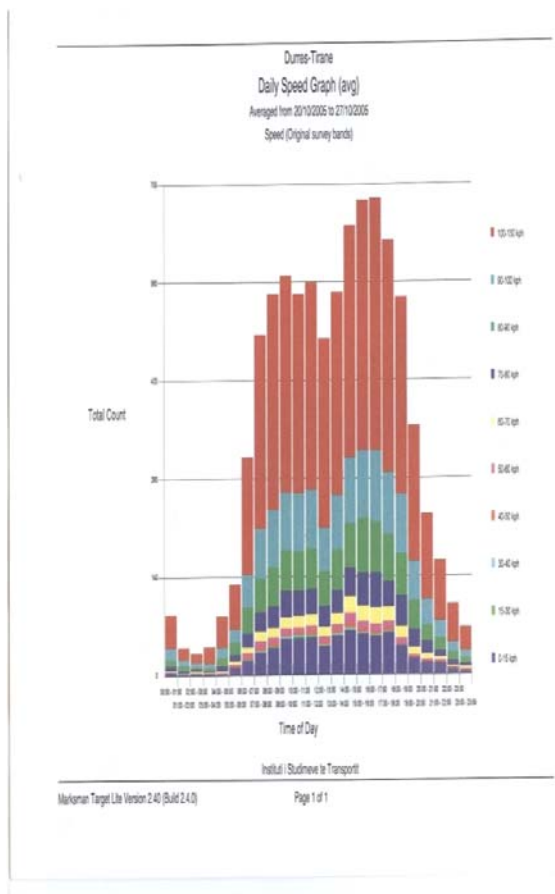
« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

sigurisë të trafikut në “Strategjinë Kombëtare të Trafikut”. Për më tepër, ajo pranohet si një çështje urgjente për tu zbatuar dhe forcuar në kornizat dhe kapacitetet institucionale, si dhe aktivitetet e synuara në fushën e forcimit të kërkesave të zbatimit të ligjit, inxhinierisë të trafikut, arsimimit me edukatën e trafikut dhe reagimit të ndihmës të shpejtë në nivel kombëtar. Megjithatë, është e vështirë të gesh ndonjë material të mirëorganizuar për edukimin me trafikun në shkolla, në Shqipëri. Për këtë arsye, në këtë punim kërkohet të tërheqim vëmendjen në forcimin e aspektit edukimin me sigurinë e trafikut në autoshkolla, për drejtuesit e mjeteve, me objekt shpjegimin e masave shtrënguese në trafikun rrugor, si objekt i zhvillimit të thelluar të edukimit me trafikun.

2. Tejkalimi i shpejtësisë së lejuar dhe pasojat

Tejkalimet e shpejtësisë të lejuar dhe sjelljet agresive shkaktojnë në Shqipëri 29% të numrit të vdekjeve dhe 32% të plagosjeve në aksidentet rrugore. Për të treguar tendencën që kemi ne shqiptarët në nxitjen për tejkalimin e shpejtësisë të lejuar të lëvizjes i jemi të referuar matjeve të realizuara nga IST në rrjetin tonë rrugor për trafiku.

Figura 1



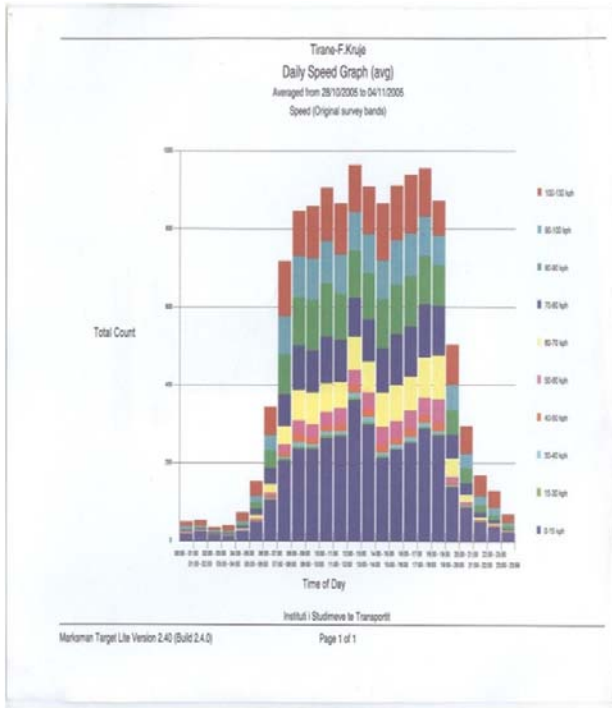


Figura 2

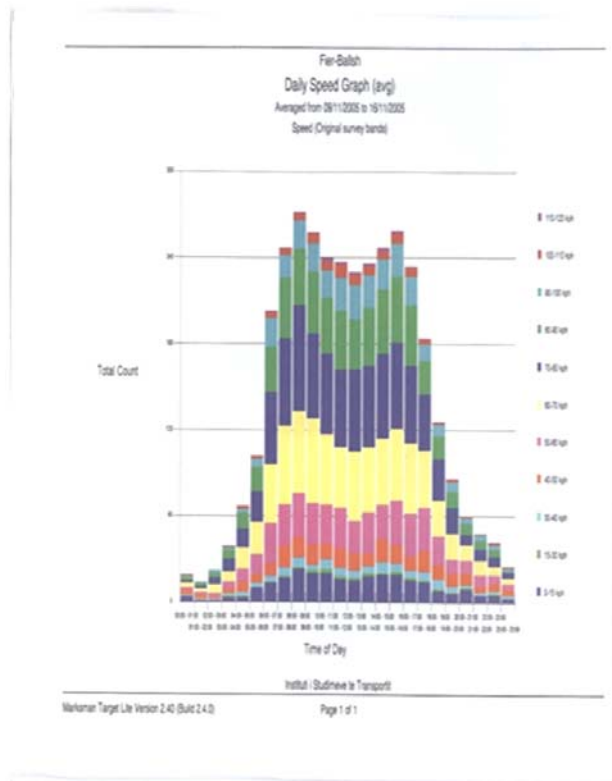


Figura 3

**AKADEMIA
E SIGURISË**

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

Grafikët e paraqitur tregojnë ndryshimin e flukseve të trafikut dhe të shpejtësisë të lëvizjes të këtyre flukseve për 24 orë në rrjetin rrugor shqiptar, për tre rrugë të kategorive të ndryshme:

- Durrës-Tiranë me shpejtësi maksimale të lejueshme 90 km/orë, me minimum të fluksit në orën 02.00-03.00 me jo më shumë se 70 auto/orë dhe maksimumi në orën 16.00-17.00 me mbi 980 auto/orë.
- Tiranë-Fushkrujë me shpejtësi maksimale të lejueshme 60 km/orë, me minimum të fluksit në orën 02.00-03.00 me jo më shumë se 50 auto/orë dhe maksimumi në orën 12.00-13.00 me mbi 920 auto/orë.
- Fier-Ballsh me shpejtësi maksimale të lejueshme 40 km/orë me minimum të fluksit në orën 01.00-02.00 me jo më shumë se 14 auto/orë dhe maksimumi në orën 08.00-09.00 me mbi 280 auto/orë.

Nga grafikët vërehet se fluksi i trafikut ndryshon në mënyrë të vazhdueshme gjatë 24 orëve, dhe se brenda këtij fluksi në çdo orë të ditës kemi mjete që lëvizin me shpejtësi të ndryshme, më të ulëta ose më të larta se shpejtësitë e lejuara. Të dyja rastet e devijimit nga kufij të lejuar të shpejtësive të lëvizjes përbëjnë shkak përfaqje të aksidenteve, por më të rrezikshme dhe me pasoja më të rënda për ashpërsinë e aksidenteve janë rastet e tejkallimit të shpejtësisë së lejuar.

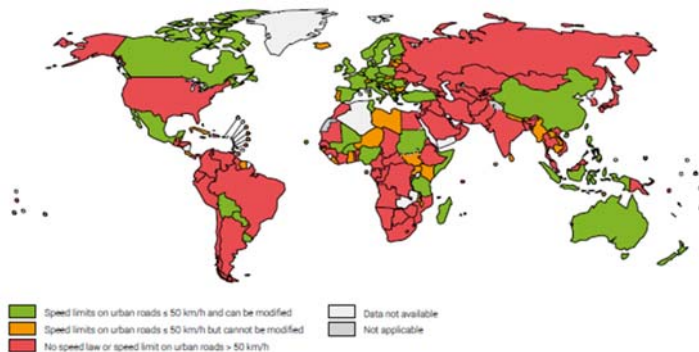
Në rrugën Durrës-Tiranë e kapërcejnë kufirin e lejuar nga 90 në 100 km/orë 10% e fluksit, ndërsa nga 100 në 140 km/orë rreth 30% e fluksit të trafikut orar.

Në rrugën Tiranë - Fushë-Krujë e kapërcejnë kufirin e lejuar nga 60 në 70 km/orë 8% e fluksit ndërsa nga 70 në 130 km/orë e tejkalojnë rreth 30% e fluksit të trafikut orar me një shpërndarje proporcionale të tejkallimit të kësaj shpejtësie me çdo 10 km/orë.

Në rrugën Fier-Ballsh e kapërcejnë kufirin e lejuar nga 40 në 50 km/orë 10% e fluksit ndërsa nga 50 në 110 km/orë e tejkalojnë rreth 40% e fluksit të trafikut orar me një shpërndarje proporcionale të tejkallimit të kësaj shpejtësie me çdo 10 km/orë.

Nga kjo analizë, rezulton qartazi tendenca që kanë drejtuesit e mjeteve në vendin tonë për tejkallimin e kufijve të lejuar të shpejtësisë duke shpërfillur rrezikun që vjen nga ky tejkallim, që tregon se mos respektimi i këtij faktori shumë të rëndësishëm për sjellje të rrezikshme të drejtuesve të mjeteve, vjen nga mospërgatitja e mjaftueshme psikologjike për ta kuptuar fenomenin se tejkallimi i shpejtësisë “vret” dhe detyrimisht nga këtu dalin dhe detyra shumë të rëndësishme për të përfituar nga përvoja më e mirë botërore për edukimin dhe krijimin e bindjes për zbatimin e ligjit.

Figura 4: Vendet me legjislacion për “Kufizim të shpejtësisë” që përmbushin praktikat më të mira, 2017.



Për të vlerësuar rëndësinë e këtij problem mjafton të theksojmë se në raportin e OBSH-së përmendet se 46 vende që përfaqësojnë 3 miliardë njerëz, aktualisht kanë përvetësuar ligjet e limiteve të shpejtësisë që përputhen me praktikat më të mira botërore për forcimin e kërkesave të zbatimit me rreptësi të tij.

22 vende që përfaqësojnë 1 miliardë njerëz kanë ndryshuar ligjet e tyre mbi një ose më shumë faktorë rreziku për t'i sjellë ato në përputhje me praktikat më të mira për kufizimin e shpejtësisë, pijet alkoolike, përdorimin e rripave të sigurisë, përdorimin e helmetave në ngarjen e motorit dhe në përdorimin e detyrueshëm të ndenjësve për fëmijët.

Figura 5: Shtete të mbuluara nga praktika më e mirë të ballafaqimit me ligjin në 2014- 2017

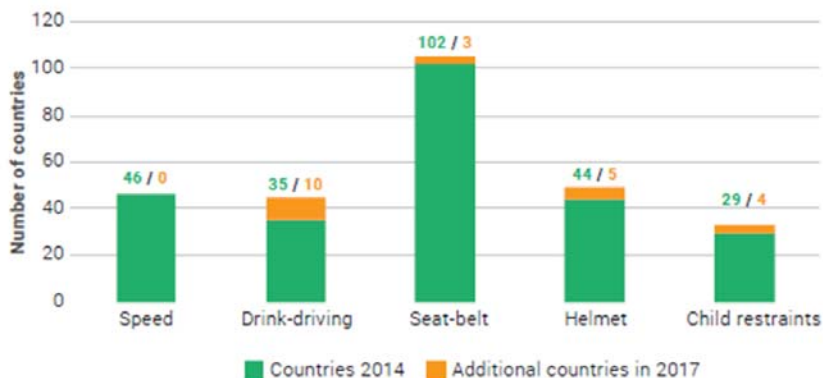
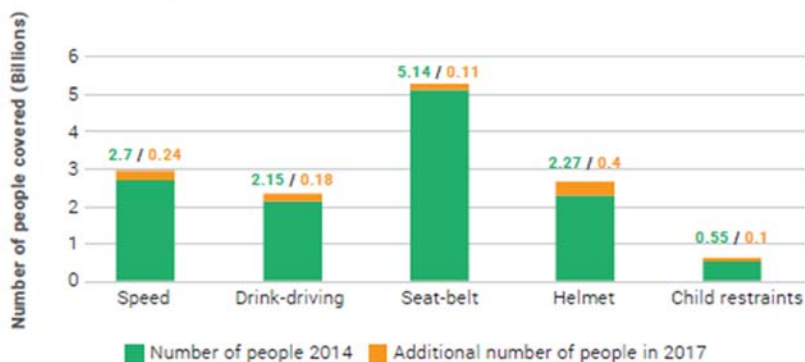


Figura 6: Popullata e mbuluara nga praktika më e mirë të ballafaqimit me ligjin në 2014- 2017



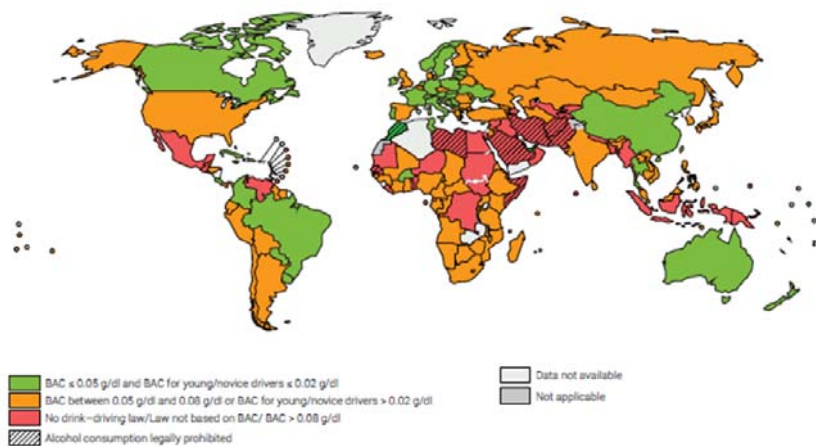
3. Reduktimi i pirjes së pijeve alkoolike

Është llogaritur se 5-35% e të gjitha vdekjeve në rrugë raportohen të lidhura me alkoolin. Drejtimi i mjetit pas pirjes së alkoolit në mënyrë të konsiderueshme rrit rrezikun e një aksidenti dhe ashpërsisë të këtij aksidenti. Ndërsa kufizimet e përqendrimit të

alkoolit në gjak (BAC) të parashikuara në legjislacion duhet të jenë në thelbin e përpjekjeve për të trajtuar “pijen dhe ngasjen”, si një qasje e dëmshme për ndërhyrje përfshin publicitetin e kombinuar dhe zbatimin e masave policore me shikueshmëri të lartë. Praktika më e mirë për mos vozitjen nën ndikimin e pijeve përfshin një limit “BAC” prej 0.05 g / dl për popullatën e përgjithshme dhe një kufi “BAC” prej 0.02 g / dl për shoferët e rinj.

Progres është bërë që nga viti 2014 me dhjetë shtete të tjera që kanë arritur të përmbushin praktikën më të mirë të përgjithshme për mosvojitjen nën efektin e pijeve alkoolike, duke përfaqësuar mbulimin e 180 milionë njerëzve shtesë

Figura 7: Vendet me forcimin e ligjit mbi kontrollin e nivelit të alkoolit në gjak gjatë vozitjes duke përmbushur praktikatat më të mira, 2017.



Ngasja e një automjeti - makine, kamioni, motori ose ndonjë mjet tjetër të motorizuar - pas konsumimit të alkoolit është një krim i rëndë. Edhe një sasi e vogël alkooli mund të çojë në situata të dëmshme. Disa shoferë nuk tregojnë shenja paralajmëruese se janë nën ndikimin e alkooli, por kjo nuk do të thotë se ato janë më pak të rrezikuar. Është e rëndësishme të dimë se çdo formë e pirjes dhe ngarjes është e paligjshme dhe mund të na sjellë dënime të ashpra.

Grupi më i madh në rrezik për të pirë dhe ngarë mjetin dhe për të pasur aksidente janë ata që pinë duhan apo janë duke luftuar me një çrregullim të përdorimit të alkoolit. Ata zakonisht konsumojnë sasi të madhe alkooli në një periudhë të shkurtër kohe, duke u rrezikuar nga efektet anësore të dëmshme. Duhet rreth 30 minuta deri në dy orë që alkooli të absorbohet në gjak. Gjatë kësaj kohe, mund të ngadalësohet frymëmarrja dhe aftësitë perceptuese. Për këtë arsye është gjithmonë e rrezikshme të pihet dhe të drejtohet mjeti/

3.1 Rreziqet e konsumit të alkoolit dhe ngarja e mjeteve

Çdo sasi alkooli në qarkullimin e gjakut mund të ndikojë në aftësinë e vozitjes. Efektet e abuzimit të alkoolit ndryshojnë shumë, duke ju rrezikuar për shkaktimin e aksidentit ose dëmtimit të rrugës. Ngasja e sigurt kërkon aftësinë për t’u përqendruar,

për të bërë gjykime të mira dhe për të reaguar shpejt ndaj situatave. Megjithatë, alkooli ndikon në këto aftësi, duke e vënë veten dhe të tjerët në rrezik. Ka disa mënyra se si alkooli dëmton aftësitë e ngarjes:

- Ngadalësimi i kohës të reagimit

Kur alkooli është në gjak, ai ndikon në shpejtësinë që mund t'i përgjigjeni situatave të ndryshme. Pirja ngadalëson kohën e reagimi, gjë që mund të rrisë gjasat e një aksidenti. Prandaj, nëse makina para jush frenon papritmas ose një kalimtar kalon rrugën, do të duhet më shumë kohë që truri juaj të përpunojë situatën dhe të parandalojë një aksident

- Mungesa e koordinimit

Pirja në sasi të madhe e alkoolit ndikon në aftësitë tuaja motorike, si koordinimi i syve, i duarve dhe i këmbëve. Pa aftësi thelbësore të koordinimit, mund të mos jeni në gjendje të shmangni një situatë të pashmangshme të dëmshme. Disa shenja treguese të reduktuara të koordinimit përfshijnë: vështirësitë e të qëndruarit në këmbë, lëkundje dhe paaftësi për të qëndruar drejt. Marrja e sasive të shumta të alkoolit mund të na vështirësojnë akomodimin në makinën deri në vështirësi të ndezjes të mjetit.

- Zvogëlim i përqendrimit

Alkooli, pa marrë parasysh sa shumë ose sa pak, mund të ndikojë në përqendrimin tuaj. Në makinë, ka shumë element që kërkojnë përqendrimin e pandarë, si qëndrimi në korsi, ruajtja e shpejtësisë të ngasjes së makinës tuaj në raport me makinat e tjera në rrugë dhe dhënia e sinjaleve të trafikut. Vëmendja reduktohet në mënyrë dramatike mbas pijes, e cila rrit mundësinë e një aksidenti në mënyrë të konsiderueshme

- Zvogëlon shikimin

Konsumi i tepërt i alkoolit mund të ndikojë negativisht në shikimin tuaj. Pas pirjes, mund të vëreni se shikimi juaj është i paqartë ose nuk jeni në gjendje të kontrolloni lëvizjen tuaj të syve. Vizioni i dëmtuar mund të ndikojë në mënyrën se si gjykoni distancën midis automjetit tuaj dhe automjeteve të tjera në rrugë. Përveç kësaj, më pak objekte mund të jenë të dukshme brenda vizionit tuaj periferik, ose çfarë mund të shihni në secilën anë të rrugës kur shikoni drejt përpara

- Frenon gjykimin

Truri juaj kontrollon se si gjykoni rrethanat e caktuara. Kur veproni në një automjet të motorizuar, aftësitë tuaja të gjykimit luajnë në një rol të rëndësishëm në mënyrën se si merrni vendime. Për shembull, duhet të jeni në gjendje të parashikoni probleme të mundshme dhe të merrni vendime të qarta nëse një tjetër automjet po ndalon. Gjykimi juaj ju ndihmon të qëndroni vigjilent dhe të ndërjegjeshëm për kushtet përreth ndërsa jeni duke ngarë.

- Si ndikojnë nivelet e përmbajtjes së alkoolit në gjak (BAC) te drejtimi i mjetit

Niveli i përmbajtjes së alkoolit në gjak (BAC) në një masë prej 0.08 për qind konsiderohet i dëmshëm ligjërisht. Megjithatë, alkooli mund të fillojë të prekë shumë nga shqisat tuaja pas dhe vetëm një sasive minimale të pijes. Nuk ia vlen të rrezikoni, të vini veten dhe të tjerët në rrezik. Ja për shembull se si ndikon niveli i "BAC" në drejtimin e mjetit nga ju:

Për BAC prej 0.02. Do të keni mungesë gjykimi, rritje të relaksimit, rritje të temperaturës së trupit, zvogëlim të disponueshmërisë, reduktim të funksionimit vizual, pamundësi për kryer njëkohësisht shumë veprime.

Për BAC prej 0.05. Rritje të mungesës së gjykimit, sjellje të ekzagjeruar, mungesa të koordinimit, aftësi të reduktuara për të zbuluar objektet në lëvizje, mungesë të vigjilencës, mungesë të vrojtimit të pengesave, zvogëlimi i kontrollit të muskujve.

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

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

Për BAC prej 0.08. Zvogëlimi i koordinimit të muskujve, mungesa e gjykimit, mungesa e arsytimit, mungesa e vetëkontrollit, humbja e kujtesës afatshkurtër, zvogëlimi i aftësisë për t'u koncentruar, mungesa e kontrollit të shpejtësisë, zvogëlimi i aftësisë për të përpunuar informacionin.

Për BAC prej 0.10. Koordinimi i dobët, ngadalësimi i kohës së reagimit, zvogëlimi i aftësisë për të kontrolluar makinën, zvogëlimi i aftësisë për të mbajtur automjetin brenda një korsi dhe frenimit në kohë të përshtatshme.

Për BAC prej 0.15. Humbja ekstreme e ekuilibrit, pothuajse zero kontroll i muskujve, të vjella, përpunimi i informacionit të dëmtuar vizual dhe të dëgjuar, zvogëlon ndjeshëm vëmendjen ndaj detyrave të ngjarjes.

Përveç kësaj, përplasjet fatale që përfshijnë një nivel BAC 0.08 përqind apo më të lartë janë ngarkuar si viktima të lëvizjes me alkool. Edhe pse shkalla e vdekshmërisë në aksidentet nga shkaku i nivelit të përdorimit të alkoolit me makina ka rënie në 27 përqind ndërmjet viteve 2005 dhe 2014, aksidentet e makinave për efekt të përdorimit të alkoolit i kushtojnë ShBA-së 44 miliardë dollarë çdo vit. Kostot ekonomike të këtyre aksidenteve përfshijnë: produktivitetin e humbur, humbjet në vendin e punës, shpenzimet ligjore, shpenzimet mjekësore, shërbimet mjekësore të emergjencës, administrimi i sigurimeve, koncesionet e trafikut, dëmtimin e pronës.

3.2 Kush është më në rrezik?

Konsumi i alkoolit mund ta vendosë cilindo në rrezik të pjesëmarrjes në një aksidenti ose ndonjë dëmtimi tjetër të rëndë. Megjithatë, disa njerëz kanë më shumë gjasa të hipin në timonit të një makine pasi kanë pirë alkool.

Shoferët që janë midis moshës 16 dhe 20 vjeç kanë 10 herë më shumë të ngjarë të përfshihen në një aksident fatale, sesa shoferët mbi moshën 21 vjeçare. Ndërkohë që numri i rasteve të konsumimit të alkoolit nga të miturit dhe ngasjes të mjeteve ka rënë ndjeshëm, shumë komunitete po ndërmarrin iniciativa të reja për t'i mbajtur adoleshentët më të sigurt. Vetëm në vitin 2011, afër një milion adoleshentë të shkollave të mesme kanë pranuar të pinë dhe të ngasin mjete.

Rreziku i dytë më i lartë në lidhje me alkoolin *përfshin personat midis moshave 21-24.* Në vitin 2012, 21 deri në 24vjeçarët kishin përqindjen më të lartë të shoferëve në aksidentet fatale me një nivel të BAC prej 0.08 për qind ose më të lartë – me 32 për qind. Shumë prej këtyre rasteve përfshinin *pirje të lehtë*, një formë e konsumimit të alkoolit për një kohë shumë të gjatë. Kjo shpesh ndikon në studentët e kolegjeve dhe profesionistët e rinj që ndjekin festime dhe ngjarje të tjera shoqërore që kanë qasje të lehtë në alkool.

Më gjerësisht këto probleme trajtohen me shumicë në literaturën bashkëkohore nga eksperiencia më e mirë botërore në këtë fushë, por për një përdorim më eficient të trajtimit të këtij problemi në autoshkollat tona nëpërmjet një programi të përpunuar kombëtarë në këtë drejtim do të rekomandonim:

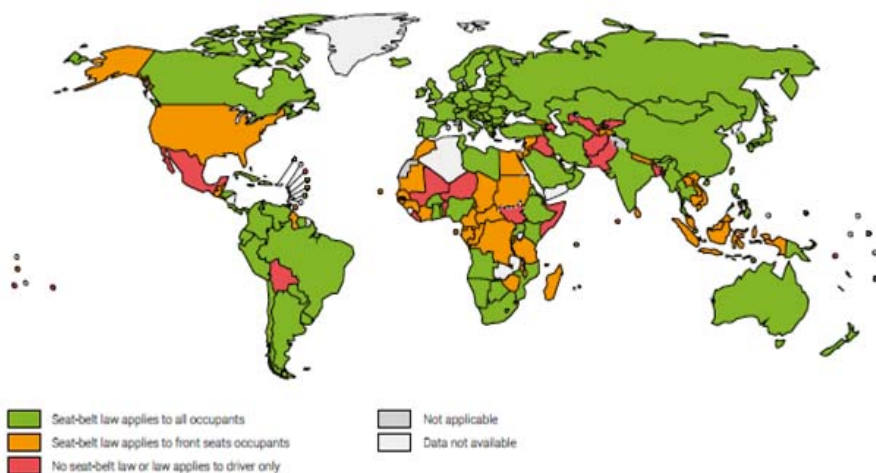
- Rritjen e kërkesës për përdorimin e rripit të sigurisë

Vendosja e rripit të sigurisë zvogëlon rrezikun e vdekjes midis shoferëve dhe pasagjerëve në sediljen e përparme me 45-50%, dhe rrezikun e vdekjes dhe lëndimeve të rënda në mesin e pasagjerëve të tjerë me 25%. Kërkesë që përdoruesit e sediljeve të përparme dhe të pasme të përdorin rripat e sigurisë është një kriter kyç për praktikat më të mira.

Që nga viti 2014, shtatë vende kanë bërë ndryshime në legjislacionin e tyre përdorimin e rripit të sigurimit: pesë shtete të tjera kanë arritur të përmbushin praktikën më të mirë, ndërsa disa vende të tjera kanë bërë ndryshime që sjellin plotësimin nga ana e tyre të përputhjes me praktikën më të mirë. Rritja e suksesit në këtë drejtim vetëm në tre vendeve jep një shtesë prej 113 milionë banorësh të mbuluar nga përdorimi i praktikave më të mira.

Figura 8: Vendet me ligjin e përdorimit të detyrueshëm të rripit të sigurisë që përmbushin praktikën më të mira, 2017.

105 vende që përfaqësojnë 5.3 miliardë njerëz aktualisht kanë ligjin për përdorimin e rripave të sigurisë që përputhen me praktikën më të mira.



- Rritja e përdorimit të ndenjësve të posaçme për foshnja

Vendosja e fëmijëve në ndenjës të posaçme gjatë udhëtimit në automjete është shumë të efektshme në zvogëlimin e lëndimeve dhe vdekjes të fëmijëve. Përdorimi i ndenjësve të fëmijëve mund të çojë në të paktën një reduktim prej 60% të vdekjeve të tyre në aksidentet rrugore. Kriteret e praktikave më të mira për ndenjës e foshnjave përfshijnë një kërkesë për vendosjen e fëmijëve të paktën deri në moshën dhjetë vjeç ose me një gjatësi deri në 135 të një fëmije në ndenjës të posaçme; një ndenjës për fëmijët në ulësen e përparme; dhe një referencë për një standard të sigurisë për ndenjësve të fëmijëve.

Kjo ka treguar se 84 vende kanë një ligj kombëtar për ndenjës e fëmijëve. Midis këtyre, 33 vende, që përfaqësojnë 9% të popullsisë së botës, përmbushin kriteret e përgjithshme të praktikave më të mira për ndenjës e fëmijëve. Që nga viti 2014, katër vende të tjera kanë bërë ndryshime në legjislacionin për përdorimin e ndenjësve të fëmijëve për t'i sjellë ato në përputhje me praktikën më të mirë 33 vende që përfaqësojnë 652 milionë njerëz aktualisht kanë leje për përdorimin e sistemeve të ndenjësve të fëmijëve që përputhen me praktikën më të mira.

AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë shkencore ndërkombëtare:

« Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri »

Figura 9 Vendet me ndenjësë të posaçme të fëmijëve që plotësojnë praktikat më të mira në vitin 2017

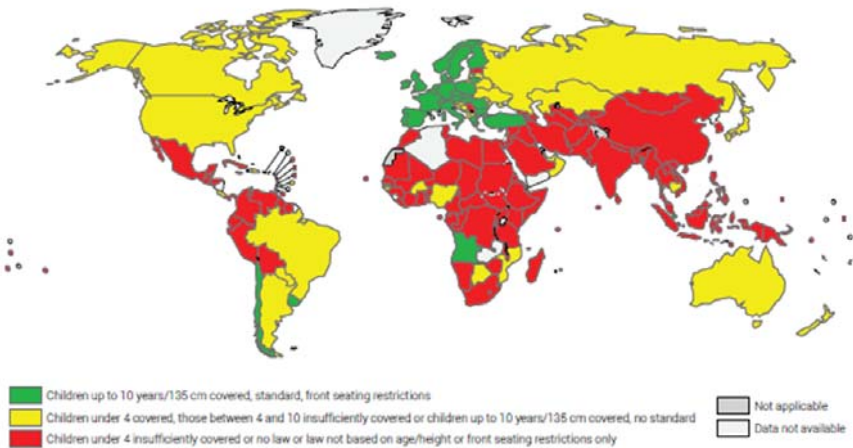


Figura 10: Shtetet me ligjet e kokoreve që përmbushin praktikat më të mira, 2017
 49 vende që përfaqësojnë 2.7 miliardë njerëz aktualisht kanë ligje në përdorimin e kokoreve të motorëve që përputhen me praktikën më të mirë

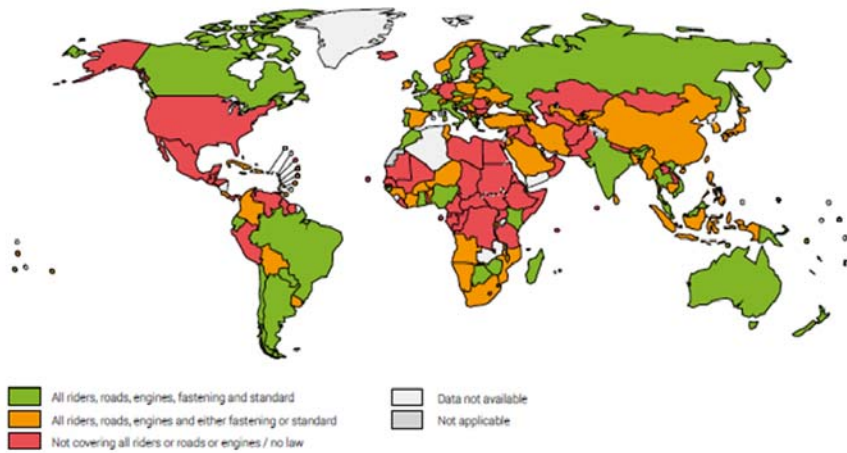
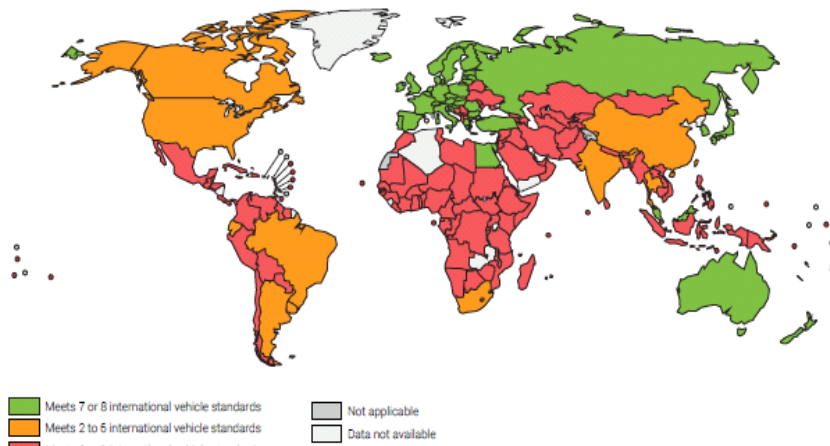


Figura 11: Vendet që aplikojnë standardet e sigurisë së automjeteve të OKB-së, 2018



4. Automjetet e sigurta

Siguria e automjeteve është gjithnjë e më kritike për parandalimin e aksidenteve dhe është kërkesë për të kontribuar në reduktime të konsiderueshme në numrin e vdekjeve dhe lëndimeve të rënda që rezultojnë nga trafiku rrugor. Karakteristika të tilla si kontrolli elektronik i stabilitetit dhe i frenimit janë shembuj të standardeve të sigurisë së automjeteve që mund të parandalojnë aksidentin ose të zvogëlojnë ashpërsinë e lëndimeve.

Kërkesat kryesore për sigurinë e automjeteve përmblihen në tetë standarde prioritare, por avancimi drejt suksesit në këtë fushë ka qenë shumë i kufizuar. Deri më sot, 40 vende kryesisht me të ardhura të larta kanë zbatuar 7 deri në 8 prej këtyre standardeve. Njëmbëdhjetë vende të tjera zbatojnë një ose gjashtë nga tetë standardet prioritare dhe 124 vende të tjera zbatojnë një ose asnjë nga standardet prioritare. 40 vende që përfaqësojnë 1 miliardë njerëz kanë zbatuar të paktën 7 ose të 8 standardet prioritare të OKB-së të sigurisë së automjeteve.

70 persona në ditë vdesin në rrugët evropiane dhe deri në pesë herë më shumë janë të plagosur rëndë, sipas shifrave të fundit të publikuara nga Komisioni Evropian (KE). Këto viktima shkaktojnë mjerim dhe zemërtjerje për shumë familje dhe ndikojnë negativisht në ekonomi. Raporti mbi sigurinë rrugore të BE-së zbulon se Suedia, Holanda, Mbretëria e Bashkuar dhe Malta kanë normat më të ulëta të vdekjeve në rrugë, dhe normat më të larta janë në Letoni, Rumani, Lituani dhe Poloni.

Ndërsa BE ka rrugët më të sigurta në botë, statistikat e fundit tregojnë se vdekjet në rrugë edhe në BE u rritën 1% për një vit (nga 25 700 në vitin 2014 në 26 000 në 2015). Programi i BE për sigurinë rrugore.

Programi i sigurisë rrugore të BE-së, i miratuar në vitin 2010, trajton sfidën e reduktimit të viktimave të rrugës me shtatë objektiva strategjike që përfshijnë sistemet e sigurisë në automjete si: paralajmërimin për largimin nga korsia, paralajmërimin për vendosjen e rripave të sigurimit si dhe sistemet e avancuara të parandalimit të

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

aksidenteve, kërkesat për përmirësimin e infrastrukturës, “e-thirrje” dhe teknologjinë inteligjente.

- *Edukimi dhe trajnimi i shoferit*

Pikat kryesore për një edukim sa më të mirë të përdoruesve të mjeteve motorike, do të ishin: masa më të rrepta për zbatimin e mos shkeljeve të rregullave të trafikut gjatë ngarjes së automjetit; zhvillimi i objektivave dhe praktikave më të mira dhe, një plan i veçantë për ngarjen e motoçikletve.

Në programin e BE për sigurinë rrugore një vend të veçantë zë edhe identifikimi i shoferëve të rrezikshëm me një *Scorecard* të sigurisë. Raporti i *Scorecard* (Kartë vlerësimi) të sigurisë lejon menaxherët e flotave të ndryshme të automjeteve që të menaxhojnë në mënyrë proaktive sjelljen e shoferit, duke siguruar një pamje të sigurisë së përgjithshme të flotës së automjeteve. Kartela e përshtatshmërisë identifikon se cilët shoferë kanë nevojë për trajnim dhe krahasojnë performancën e tyre kundrejt qëllimeve të kompanisë. Raporti, i disponueshëm në tregun *Geotab*, mund të ndihmojë në reduktimin e aksidenteve të mundshme dhe rritjen e sigurisë së shoferëve.

Figura 12



5. Përfundime

Sot transporti automobilistik mbetet faktor kryesor i zhvillimit të çdo vendi, sidomos për vendin tonë ai siguron vëllimin kryesorë të mallrave dhe udhëtarëve, por impaktet që rrjedhin nga transporti automobilistik kryesisht në fushën e aksidenteve rrugore ku treguesit e faktorëve që shkaktojnë ato të dhëna në raportet vjetore të policisë dhe MEI mund të përmblihen në diagramin e mëposhtëm.

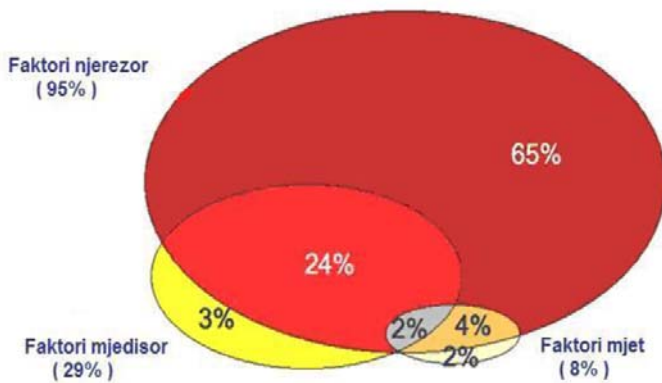
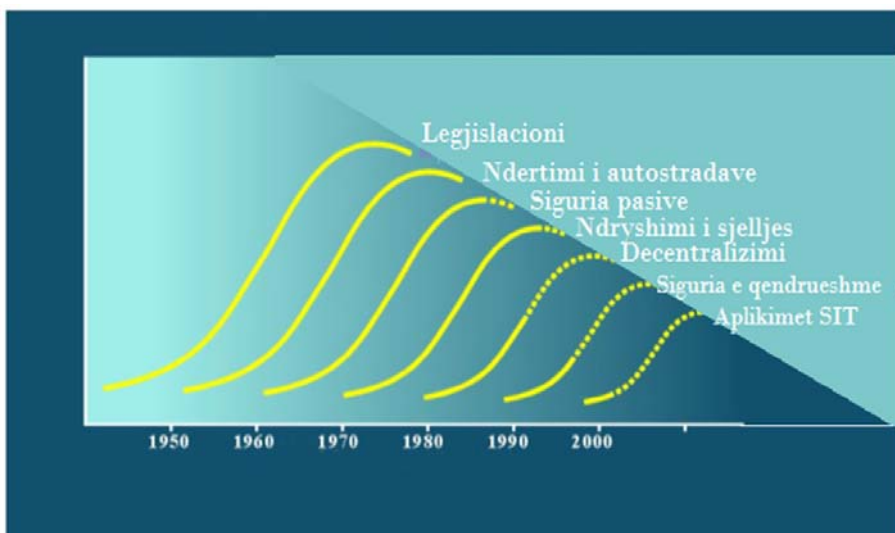


Figura 13

Është e qartë, që objektivi kryesor i punës për përmirësimin e treguesve të aksidenteve, dhe i arritjes të objektivit themelor për përgjysmimin e aksidenteve me vdekje në grupin e faktorit njerëzor, është puna që duhet të bëjmë më përgatitjen dhe edukimin, për të konsoliduar shkallën e ndërgjegjësimit për zbatimin e kërkesave të legjislacionit dhe rregullave të trafikut të drejtuesve të mjeteve. Sot, në ndryshim me atë që bëhej deri në fund të shekullit të XX-të, ku objektivi kryesor i të gjitha studimeve në fushën e sigurisë lidhej me studimin e sigurisë të qëndrueshme për komunikimin e drejtuesve në lidhje me mjetin dhe rrugën, jemi në epokën e SIT (shih figurën XX), ku sistemet janë bazë në komunikimin ndërmjet drejtuesit të mjetit, mjetit, rrugës dhe mjedisit dhe një interlokutor i paevitueshëm i situatave për të cilat është kërkuar forcimi i ashpërsisë së ligjit, si përgjigje e flukseve dhe shpejtësive gjithnjë e në rritje të trafikut.

Figura 14 Tendencat e zhvillimit të politikave të sigurisë rrugore në gjysmën e dytë të mijëvjeçarit të XX dhe fillimit të XXI



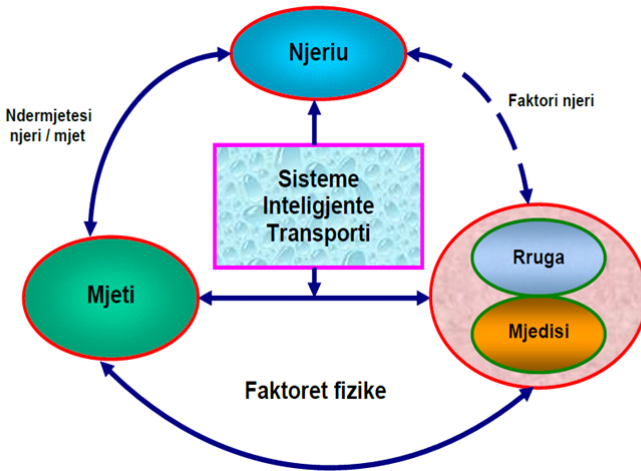
AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë shkencore ndërkombëtare:

« Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri »

Prandaj duhet të kërkojmë rrugë dhe mundësi të reja për përgatitjen e drejtuesve të mjeteve në përputhje me forcimin e kërkesave të legjislacionit për përmirësimin e sjelljes për: kufijtë e lejuar të shpejtësisë; ngarjen nën ndikimin e pijeve alkoolike, drogave dhe pijeve eksituese; mospërdorimi i kokoreve gjatë ngarjes së motorit; mospërdorimin e rripave të sigurimit; mospërdorimin e ndenjësive të fëmijëve.

Figura 15



Literatura

1. RAPORT i Sigurisë Rrugore për vitin 2012-2016.
2. Plani Kombëtarë i sigurisë rrugore 2011-2020.
3. Report i OBSH për Gjendjen e Sigurisë Rrugore për vitin 2018.
4. "Drinking and Driving" A road safety manual for decision-makers and practitioners Publications of GRSP [can be obtained from www.GRSProadsafety.org].



**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

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

Analizë krahasuese e sistemit të pikëve negative, të Republikës së Kosovës, me shtetet e rajonit



■ **Prof. Asc. Dr. Bejtush GASHI**
*Dekan i Fakultetit të Sigurisë Publike,
Vushtrri-Kosovë*



■ **Dr. Muhamed A. KRASNIQI**
*Kolegji i Shkencave të Aplikuara
Teknike Tempulli, Prishtinë-Kosovë*



■ **MSc. Habib HASANI**
*Kolegji i Shkencave të Aplikuara
Teknike Tempulli, Prishtinë-Kosovë*

Abstrakt

Ligji për rregullat e trafikut rrugor të Kosovës është aprovuar në muajin Gusht të vitit 2016. Ky ligj ka për qëllim vendosjen e çështjeve parimore siç janë: mbështetja e sigurisë rrugore, zhvillimi i rrjedhjes normale të trafikut, mbrojtja e ambientit, etj. Në kuadër të këtij ligji parashihen disa dispozita ligjore që rregullojnë "Sistemin e pikëve negative" që padyshim se është njëra prej masave më efektive që ka ndikim të drejtpërsëdrejti në ngritjen e sigurisë rrugore. Rrjedhimisht, bazuar në këtë ligj dhe varësisht nga kundërvajtjet e shkaktuara në trafik shoferi mund të humb patentë shoferin për të gjitha kategoritë. Sot në botë ekzistojnë modele të ndryshme të sistemeve të pikëve negative, si në shtetet e rajonit po ashtu edhe në shtete e Bashkimit Evropian. Sistemi i pikëve negative fillimisht ka gjetur zbatim në disa shtete të Bashkimit Evropian dhe në disa shtete tjera të zhvilluara ekonomikisht. Bazuar në të gjeturat shihet se ky sistem ka pasur ndikim të madh në rritjen e sigurisë rrugore dhe pikërisht kjo është arsyeja bazë që kohëve të fundit ka nisur të aplikohet edhe në Kosovë por edhe në shtetet e rajonit me përjashtim të Republikës të Shqipërisë. Në këtë studim është bërë analiza krahasuese e sistemit të pikëve negative duke krahasuar shtete e rajonit me Republikën e Kosovës. Të dhënat që janë të prezantuar në këtë studim janë marrë nga Ligji për rregullat e trafikut rrugor Nr. 05/L-088 në Republikën e Kosovës si dhe Udhëzimeve Administrative në fuqi nga Ministria e Infrastrukturës dhe Transportit 2 , Direktivat e Bashkimit Evropian dhe legjislacioni nacional i shteteve të rajonit.

Fjalëkyçe:

trafik, siguria rrugore, pikët negative, analiza krahasuese, modelet.

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

1. Hyrje

Me qëllim të uljes të numrit të aksidenteve në trafikun rrugor, disa shtete të rajonit dhe të Bashkimit Evropian në legjislacionin e vet kanë paraparë edhe masë ndëshkuese për kundërvajtësit (shkelësit) e kodit rrugor përmes shqiptimit të dënimeve (gjobave) sipas sistemit të pikëve negative. Varësisht nga pesha e kundërvajtjes të shkaktuar në trafik shqiptimi i masës ndëshkuese bëhet në bazë të numrit të pikave të grumbulluara negative deri te masa më e ashpër që shpjerë në revokimin e patentë shoferit. Pikët negative fshihen (largohen) nga evidenca e shoferit pas kalimit të dy vjetëve nga data kur është marrë një vendim për kundërvajtjen e shkaktuar.

2. Metodologjia

Të dhënat e mëposhtme prezantojnë gjendjen e aplikimit të sistemit të pikëve negative në rajon dhe po ashtu shoqërohen edhe me një analizë krahasuese sa i përket llojit të masave ndëshkuese sipas pikëve, kohëzgjatjes të largimit nga evidenca të kësaj mase sipas shteteve, etj. Në vijim do të paraqesim një analizë krahasuese të sistemit të pikëve negative të Republikës të Kosovës me shtetet e rajonit (tabela 1):

- **Kosova**
- Varësisht nga shkalla e rrezikshmërisë gjatë qarkullimit në trafikun rrugor, shoferit i shqiptohen më së shumti 5 pikë negative dhe më së paku 1 pikë negative.
- Pasojë juridike të vendimit të plotfuqishëm për shoferin e mjetit që ka shkaktuar kundërvajtje në trafik, në bazë të numrit të pikave të grumbulluara negative është marrja e përkohshme e përkatësisht anulimi patentë shoferit.

- Pika negative largohet nga evidenca e shoferit pas kalimit të dy vjetëve nga data kur me një vendim të plotfuqishëm është shqiptuar ajo masë ndëshkuese.

- Nëse shoferi i mjetit të cilit i është marr përkohësisht patentë shoferi për shkak të 9 pikëve negative, nëse në periudhën e ardhshme prej dy vjetësh pas kthimit të patentë shoferit, i ka bërë 9 pikë negative të tjera, atij i shqiptohet masa e anulimit të patentës së shoferit për të gjitha kategoritë.

- Pas kalimit të dy vjetëve nga skadimi i ekzekutimit të masës mbrojtëse për anulim të patentës së shoferit, shoferi ka të drejtë t'i nënshtrohet përsëri provimit për patentë shoferi si kandidat fillestar, siç e parasheh Ligji për Patentë Shoferin Nr. 05-L-064³.

- Numri maksimal i pikëve negative të shqiptuara është 5 pikë. Shqiptimi i kësaj mase maksimale ndëshkuese është për shkak të tejkalimit të shpejtësisë të përkufizuar të lëvizjes si dhe në rast se shoferi ka qenë pjesëmarrës me automjet në aksidentin e trafikut.

- Shqipëria

Në bazë të ligjit vendor për siguri të trafikun rrugor nuk parashihet sistemi i pikëve negative.

- Nuk parashihet sistemi i pikëve negative.

- Kroacia

Në bazë të ligjit vendor për siguri të trafikun rrugor, parashihet sistemi i pikëve negative.

- Kjo masë ndëshkuese në Republikën e Kroacisë, varësisht nga rreziku i veprimit të shkaktuar në rrugë mund të rezultojë me humbjen e patentë shoferit. Kjo masë shqiptohet kur shoferi grumbullon së paku 12 pikë negative, ndërsa për shoferët e rinj nëse ata grumbullojnë 9 pikë negative.

- Numri maksimal i shqiptimit të pikëve negative për kundërvajtje në trafik është 3 pikë ndërsa minimal është 1 pikë.

- Numri maksimal i pikëve negative shqiptohet për shkak tejkalimit të shpejtësisë të lëvizjes, përdorimit të alkoolit, etj.

- Pikë negative largohen nga evidenca e shoferit pas kalimit të dy vjetëve nga data kur me vendim të plotfuqishëm është shqiptuar kjo masë ndëshkuese.

- Pas kalimit të dy vjetëve nga skadimi i ekzekutimit të masës mbrojtëse për anulim të patentë shoferit, shoferi ka të drejtë t'i nënshtrohet përsëri provimit për patentë shoferi.

- Sllovenia

Në bazë të ligjit vendor për siguri të trafikun rrugor, parashihet sistemi i pikëve negative.

- Kjo masë ndëshkuese në Republikën e Sllovenisë, varësisht nga pesha e kundërvajtjes është nga 3pikë deri në 18 pikë negative.

- Numri maksimal i pikëve negative shqiptohet për shkak të tejkalimit të shpejtësisë

¹ <https://gzk.rks-gov.net/ActDocumentDetail.aspx?ActID=12822>

² <http://www.mit-ks.net/sq/udhezimet-administrative>

³ http://www.mit-ks.net/repository/docs/2016_06_15_080455_LIGJI_NR_05_L064_PR_PATENT_SHOFERI.pdf

të lejuar të lëvizjes, ngasja në ndikimin e drogës, substancave psiko aktive, alkoolit, etj.

- Bosnja dhe Hercegovina

Në bazë të ligjit vendor për siguri të trafikun rrugor, parashihet sistemi i pikëve negative.

- Kjo masë ndëshkuese në Republikën e Bosnjës dhe Hercegovinës, varësisht nga pesha e kundërvajtjes është 1 dhe 2 pikë negative.

- Numri maksimal i pikëve negative shqiptohet për shkak të tejkalimit të shpejtësisë të lejuar lëvizjes, ngasja në ndikimin e drogës, substancave psikoaktive, alkoolit, etj.

- Shoferi i cili brenda një viti për shkak të shkeljeve të bëra në trafik ka grumbulluar së paku 7 pikë negative, organi i autorizuar kompetent fton shoferin për të vijuar ligjëratat për pasojat që rrjedhin nga mosnjohja apo mos respektimi i dispozitave të trafikut rrugor.

- Shoferi i cili nuk i përgjigjet ftesës për vijim në ligjëratat për shkak asaj që u cekë më lartë, i merret përkohësisht patentë shoferi deri sa nuk i vijon ligjëratat.

- Shoferi i cili brenda një viti për shkak të shkeljeve të bëra në trafik ka grumbulluar së paku 10 pikë negative, i merret përkohësisht patentë shoferi për 30 ditë. Gjatë kësaj periudhe shoferi i dënuar duhet ti nënshtrohet verifikimit të njohurive nga dispozitat e trafikut rrugor.

- Shoferi do t'i kthehet patentat e shoferit pas kalimit të kohëzgjatjes ë lartë cekur dhe shoferi duhet të tregojë dëshminë që ka treguar rezultat pozitiv në verifikimin e njohurive nga dispozitat e trafikut rrugor.

- Shoferi i cili brenda dy viteve për shkak të shkeljeve të bëra në trafik, sërish ka grumbulluar së paku 10 pikë negative, atij i merret përkohësisht patentat e shoferi për 60 ditë. Shoferi duhet t'i nënshtrohet verifikimit të njohurive nga dispozitat e trafikut.

- Shoferi do t'i kthehet patentat e shoferit pas kalimit të kohëzgjatjes së lartë cekur dhe ai duhet të tregojë dëshminë për dhënien e verifikimit të njohurive nga dispozitat e trafikut.

- Mali i Zi

Në bazë të ligjit vendor për siguri të trafikun rrugor, parashihet sistemi i pikëve negative.

- Kjo masë ndëshkuese në Republikën e Malit të Zi, varësisht nga pesha e kundërvajtjes është 1, 2 dhe 3 pikë negative.

- Numri maksimal i pikëve negative shqiptohet për shkak të tejkalimit të shpejtësisë të lëvizjes, etj.

- Në rast të shkakimit të aksidentit shoferit i shqiptohen shtesë edhe 2 pikë negative.

- Maqedonia e Veriut

Në bazë të ligjit vendor për siguri të trafikun rrugor, parashihet sistemi i pikëve negative.

- Kjo masë ndëshkuese në Republikën e Maqedonisë të Veriut, varësisht nga pesha e kundërvajtjes është 10 deri 65 pikë negative.

- Numri maksimal i pikëve negative shqiptohet për shkak të tejkalimit të shpejtësisë

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

së lëvizjes, etj.

- Në rast shkaktimit të aksidentit i shqiptohen shtesë edhe 2 pikë negative.
- Shoferi i cili brenda tri vite për shkak të shkeljeve të bëra në trafik, ka grumbulluar së paku 100 pikë negative, atij i ndër prehet vlefshmëria e patentës së shoferit (i tërhiqet e drejta për të drejtuar mjetin motorik).

- *Serbia*

Në bazë të ligjit vendor për siguri të trafikun rrugor, parashihet sistemi i pikëve negative.

- Kjo masë ndëshkuese në Republikën e Serbisë, varësisht nga pesha e kundërvajtjes të shkaktuar në trafik është prej 1 deri 18 pikë negative.
- Në rast aksidentit të shkaktuar shoferit i shqiptohen prej 1 deri 3 pikë negative shtesë.
- Shqiptimi maksimal i pikëve negative bëhet për shkak të ngasjes agresive (dhunshme).

3. Analiza dhe interpretimi

Sistemi i pikëve negative është i zbatueshëm në të gjitha shtetet e rajonit përveç në Shqipëri. Ekzistojnë modelet e ndryshme të sistemit të pikëve negative në shtete të ndryshme të rajonit.

Në *Kosovë* sistemi i pikëve negative shqiptohet për kundërvajtje në trafik, respektivisht për veprime që konsiderohen të rrezikshme në trafik. Shqiptimi maksimal i pikëve negative prej 5 pikëve parashihet në rastet e mëposhtme:

- për shkak të tejkallimit të shpejtësisë të përkufizuar të lëvizjes, dhe
- nëse shoferi i cili ka qenë i përfshirë ose ka shkaktuar aksident trafiku ikur nga vendi i aksidentit me automjet.

Vlefshmëria e pikëve negative është dy vite nga data e shqiptimit të masës ndëshkuese me vendim të organit kompetent.

Në *Kroaci* shqiptimi i pikëve negative për kundërvajtje në trafik është prej 1 deri 3 pikë. Ngasja në ndikimin e alkoolit, shpejtësia, shkaktimi i aksidentit, etj. parashihen pikët negative maksimale.

Në *Sloveni* shqiptimi i pikëve negative për shkak kundërvajtjeve në trafik, varësisht nga pesha e kundërvajtjes është nga 3 deri 18 pikë negative. Dënimet e rënda parashihen për shkak tejkallimit të shpejtësisë së lëvizjes, drogës, substancave psikoaktive, alkoolit, etj.

Në *Bosnje dhe Hercegovinë* shqiptimi i pikëve negative për shkak kundërvajtjeve në trafik, varësisht nga pesha e kundërvajtjes është 1 dhe 2 pikë negative. Dënimet e rënda parashihen për shkak shpejtësisë së lëvizjes, drogës, substancave psikoaktive, alkoolit, etj.

Në *Mal të Zi* shqiptimi i pikëve negative për shkak kundërvajtjeve në trafik është 1, 2 dhe 3 pikë negative. Dënimet e rënda parashihen për shkak të tejkallimit shpejtësisë së lëvizjes, alkoolit, etj. Në rast shkaktimit të aksidentit shoferit i shqiptohen shtesë edhe 2

pikë negative.

Në Maqedoninë e Veriut shqiptimi i pikëve negative për shkak kundërvajtjeve në trafik është prej 10 deri 65 pikë negative. Dënimet e rënda parashihen për shkak tejkallimit të shpejtësisë së lëvizjes, etj. Shoferi i cili brenda tri viteve për shkak të shkeljeve të bëra në trafik grumbullon së paku 100 pikë negative, i nder prehët vlefshmëria e patentës së shoferit.

Në Serbi shqiptimi i pikëve negative për shkak kundërvajtjeve në trafik është prej 1 deri 18. Dënimet e rënda parashihen për shkak të ngasjes agresive (të dhunshme). Në rast aksidentit të shkaktuar shoferit i shqiptohen edhe pikë negative shtesë prej 1 deri 3 pikë negative.

SHTETET E RAJONIT	PIKËT NEGATIVE	PIKËT MINIMALE	PIKËT MAKSIMALE	KUNDËRVAJTJA E SHKAKTUAR PËKËT MAKSIMALE
Kosova	Po	1	5	Shpejtësia, ikja nga vendi i aksidentit
Shqipëria	Jo	S`ka	S`ka	S`ka
Kroacia	Po	1	3	Alkooli, shpejtësia, etj.
Sllovenia	Po	3	18	Alkooli, shpejtësia, etj.
Mali i zi	Po	1	3	Shpejtësia, etj.
Bosnja dhe Hercegovina	Po	1	2	Alkooli, shpejtësia, etj.
Maqedonia e Veriut	Po	10	65	Alkooli, shpejtësia etj.
Serbia	Po	1	18	Ngasja agresive (dhunshme)

Tabela Nr. 1 - Analiza krahasuese e sistemit të pikëve negative në vendet e rajonit

Nga tabela shihet se ekzistojnë modelet e ndryshme të shqiptimit të pikëve negative në shtetet e rajonit. Pikët negative të klasifikuara sipas peshës të kundërvajtjes së shkaktuar në trafik në Kosovë janë të renditura në katër grupe, d.m.th. 1, 2, 3 dhe 5 pikë negative. Më së paku klasifikimi i pikëve negative është në Bosnje dhe Hercegovinë d.m.th. vetëm me 1 dhe 2 pikë negative, ndërsa më së shumti në Maqedoninë e Veriut prej 10 deri 65 pikë negative, në Slloveni dhe Serbi e kështu me radhë.

Nga analiza shihet se vetëm Serbia parashihet masa për mbrojtjen e shoferëve të rinj, rrjedhimisht shqiptimi i pikëve negative për shofer e rinj është 9 pikë negative krahasuar me shoferët e moshave të tjera për të cilët parashihen 12 pikë negative. Dënimet më të mëdha shqiptohen për shkak të kundërvajtjeve në trafik të sanksionuara në ligj si tejkallimi i shpejtësisë, alkooli dhe ngasja agresive (dhunshme). Në Bosnjë dhe Hercegovinë sistemi i pezullimit të patentës së shoferit është klasifikuar për tri raste:

- 1) Shoferi i cili brenda një viti për shkak të shkeljeve të bëra në trafik ka grumbulluar

AKADEMIA E SIGURISË

Konferencë shkencore ndërkombëtare:

« Siguria rrugore dhe përdoruesit e rrugës në Shqipëri »

së paku shtatë pikë negative duhet t'i ndjek vetëm ligjëratat nga dispozitat e trafikut.

2) Shoferi i cili brenda një viti për shkak të shkeljeve të bëra në trafik i ka grumbulluar së paku 10 pikë negative, i merret përkohësisht patentë shoferi për 30 ditë dhe duhet t'i nënshtrohet verifikimit të njohurive nga dispozitat e trafikut.

3) Shoferi i cili brenda dy viteve për shkak të shkeljeve të bëra në trafik, sërish i ka grumbulluar së paku 10 pikë negative, i merret përkohësisht patentë shoferi për 60 ditë dhe duhet t'i nënshtrohet verifikimit të njohurive nga dispozitat e trafikut. Konsiderojmë se ky model është më i miri dhe ka ndikim në rritjen e sigurisë rrugore sepse i jep rast shoferit të përmirësojë sjelljet e tij në trafik duke mos e humbur vlefshmërinë e patentë shoferit.

4. Konkluzione

Pas studimit dhe analizës të sistemit të pikëve negative konkludojmë si në vijim:

- Në të gjitha shtetet e rajonit aplikohet sistemi i pikëve negative me përjashtim të Shqipërisë.

- Ekzistojnë modele të ndryshme të shqiptimit të pikëve negative në shtetet e rajonit;

- Pikët negative të klasifikuar sipas peshës së kundërvajtjes së shkaktuar në trafik në Kosovë janë të renditura në katër grupe.

- Klasifikimi i pikëve negative më së paku është në Bosnjë e Hercegovinë (vetëm me një dhe dy pikë negative).

- Klasifikimi i pikëve negative më së shumti është në Maqedoni (prej 10 deri 65) pastaj në Slloveni dhe Serbi e kështu me radhë.

- Vetëm Serbia parasheh masa për mbrojtjen e shoferëve të rinj (shqiptimi i pikëve negative për shoferët e rinj është 9 pikë krahasuar me shoferët e moshave tjera që parashihen 12 pikë negative).

- Në Bosnjë dhe Hercegovinë sistemi i pikëve negative është klasifikuar për tri raste (shoferi i cili brenda një viti për shkak të shkeljeve të bëra në trafik i ka grumbulluar së paku 7 pikë negative pastaj 10 pikë dhe brenda dy viteve).

- Konsiderojmë se modeli i Bosnjës dhe Hercegovinës është më i miri sa i përket sistemit të pikëve negative sepse ka ndikim në rritjen e sigurisë rrugore, pasi që i jep rast shoferit të përmirësojë sjelljet dhe veprimet në trafik duke mos e humbur vlefshmërinë e patentë shoferit.

- Dënimet më të rënda sa i përket shqiptimit të pikëve negative janë për shkak të tejkalimit të shpejtësisë, alkoolit, ngasjes agresive (dhunshme), etj,

Ky hulumtim mund të shfrytëzohet nga Institucionet në Republikës të Shqipërisë për qëllime të hartimit të strategjive apo masave për rritjen e sigurisë rrugore.

Referencat

1. Ligji për Rregullat e Trafikut Rrugor, *Prishtinë-2016*.
2. Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë
3. Zakon oOsnovama Sigurnosti Prometa na Cestama u Bosni i Hercegovini
4. <https://www.google.com/search?q=zakon+o+bezbednosti+saobra%C4%87aja+na+putevima+2018+u+crnoj+gori3>.
5. <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO5793>
6. https://www.paragraf.rs/propisi/zakon_o_bezbednosti_saobrajava_na_putevima.html
7. <https://www.zakon.hr/z/78/Zakon-o-sigurnosti-prometa-na-cestama>
8. Burimet nga interneti

Academy of Security



Fourth International Scientific Conference

Road safety and road users in Albania

23 May, 2019
Tirana, Albania

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

200

ENGLISH

A B S T R A C T S

“POLICIMI DHE SIGURIA”, NR. 16, NOVEMBER, 2019

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

201

**APPLICATION OF THE REQUIREMENTS OF "ROAD INFRASTRUCTURE SECURITY MANAGEMENT" WITHIN THE ADRIATIC-IONIAN CORRIDOR FEASIBILITY PROJECT IN "ROAD 2, MURIQAN-KAKAVI"
- Proff. Shkëlqim ZEQO**

Abstract

Directive 2008/96 / EC of the European Parliament and of the Council of 19 November 2008 on Road Safety in Road Infrastructure aims to ensure that road safety is integrated into all phases of planning, design, construction and operation of road network. The Directive requires all Member States to take action to carry out the "Road Safety Impact Assessment" (RSIA), "Road Safety Audit" (RSA), "Road Safety Inspections (RSI)" and "Management of Road Safety Points black "(BSM) on the TEN-T routes. The Directive defines four areas of analysis in relation to existing roads and new routes: "Network Security Rankings" and "Road Safety Inspections" belonging to the existing TEN-T Road Network, while "impact assessment of impacts road safety "and" Road Safety Audit ", belong to the new TEN-T road area. In Albania, pursuant to Directive 2008/96 / EC, guidance no. 9, dated 3.7.2012, "On the Audit and Inspection of the Safety of the Road Network" of the Minister of Public Works and Transport and the Minister of Interior, which provides for the implementation of the requirements for "Road Infrastructure Safety Management" under this Directive, instruction no. 9 is not consistently supplemented by acts, orders, instructions and DCMs, as it is consistently supplemented in EU countries. Meanwhile, in Albania, within the 2 Muriqan-Kakavijë road of the Adria-Ionian Corridor (KAJ) feasibility project, we conducted the "Road Safety Impact Assessment" (RSIA) process for the first phase of the feasibility project , at the planning stage of this project and the "Road Safety Audit" (RSA) in its conceptual approach, which we are addressing in this reference, as a practice of implementing the road infrastructure safety management in Albania.

**DETERMINATION OF THE RISK LEVEL DURING TRAFFIC IN ROAD AXES
PhD(c) Visar BAXHUKU, PhD(c) Gëzim HOXHA,
PhD Mevlan BIXHAKU, PhD Muhamed KRASNIQI**

ABSTRACT

Movement with the vehicle in the road axes itself includes the risk of being involved in a casualty with serious bodily injury and fatal consequences. Different protocols allow the measurement or determination of the level of risk of involvement in such accidents. One of them is EuroRAP, which takes into account the geometry of the road, crossroads and the number of accidents that have occurred. Preventive measures and the orientation of traffic to the lower risk axes can be defined by recognizing the level of risk.

TECHNICAL ANALYSIS OF ROAD INFRASTRUCTURE IN ALBANIA

Msc. Ing. Arben PROGNI,

Msc. Ing. Enis MYFTIU

ABSTRACT

Roadworthiness as an integral part of road safety, despite its positioning along with other factors that affect it, should be conceived as a potential opportunity to limit the occurrence of road accidents by getting closer to the "Vision Zero" approach. The main purpose of this article is to consider the importance of roadworthiness and re-positioning it in the set of factors that affect the overall road safety in Albania. The methodology used relates to the analysis of the statistical data of the technical condition of vehicles in Albania, the trend, the situation of road accidents and their comparison with the European Union countries. This material shows a clearer picture of the reality of the technical condition of the road vehicles in Albania and serves as an additional point of view of the stakeholders in the development or improvement of road safety. Road vehicles as "moving mechanisms" always degrade in service, as the need for their continued maintenance is required so that the transport processes are as efficient and safe as possible. Considering the principle that "Road Safety is a common responsibility" where the vehicle users and vehicle repair experts have a main role, it is noted that this principle is not always applied. Regarding this fact, there are enforcements which aim is to maintain the minimum required parameters for the safe and efficient movement of vehicles for the lifetime of their use. The actual forms used for road safety enforcement are a necessary but not sufficient means of obtaining these parameters, continuously, within the legal framework.

AN ENGINEERING MODEL FOR CALCULATING TRAFFIC FLOW AND COMPARING ROAD CAPACITIES WITH THIS FLOW FOR EASIER AND SAFER CIRCULATION

- Ph.D. Pëllumb CACAJ, Assoc. Proff. Odhise KOÇA

ABSTRACT

Transport rapid development in our country during the recent years and the forthcoming expectations require a better planning of traffic flow. A good planning of this flow means better calculation of road capacities, better organization of traffic flow by distributing it more fairly in road networks, better planning of infrastructure investments by giving priority to the increase of capacities in roads with heavier traffic and by expanding or changing road characteristics.

Recently, most of the roads which are being built are not based on engineering studies which would help them to predict the flow change during the coming years. This results in the fact that in most of the cases, roads fail to face traffic flow as they are quite unsafe and, moreover, they become sources of different accidents.

Below we will give a description of the engineering methodology to calculate traffic flow on an urban road network and the way of planning traffic flow for a later reference period along with the calculation of road capacities based on the provided level of service.

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

203

THE ROAD, AN IMPORTANT SECURITY ELEMENT: THE CASE OF TIRANA-DURRES

-PhD. Ing, Drakuli LUMI

Phd. (c) Ing, Anis SULEJMANI

ABSTRACT

In the whole of the elements that affect the safety of road transport, an important element is obviously the road. Though road safety today, all over the world, is devoted more time, studies, funds, experiments, and applications, human costs are too high. According to United Nations statistics, more than 1.2 million people die each year on world roads and 20 to 40 million suffer from unethical injuries caused by road accidents. Unfortunately, this negative trend that goes against the objective of the European Community of "Zero Vision" has not escaped Albania as well. On one of the main roads of our road network. Tirana-Durres (object of this article), an average of four days is occurring over a year. As the first road built at the time of the social economic changes of the last century, its road structure has been transformed significantly. Due to unplanned urban planning and unplanned industrialization on both sides, it is today a dangerous road from the perspective of road safety it offers. Suffice it to point out that about 30 km of its length, 15 km are part of the map of "black spots". Referring to European road construction standards, the maximum capacity of this road is 32,000 vehicles / 24 hours. Based on the field study and traffic measurements conducted during 2018, we will recommend two types of measures: Emergency Characters and Investment Interventions for the passage of this road in the "Highway" category, with a maximum calculated 67 000 tools / 24 hours. In our conviction, if this does not happen, this road segment in 2020 would be virtually blocked.

IMPACT OF ROAD LONGITUDINAL SLOPE RESISTANCE IN MOVEMENT OF TRUCKS IN NATIONAL STREET "KAÇANIK-HAN I ELEZIT"

- Msc.Gëzim HOXHA, PhD (c), Mr.sc.Visar BAXHUKU, PhD (c),

PhD. Mevlan BIXHAKU, PhD. Muhamet KRASNIQI

ABSTRACT

In general, movement of vehicles, receptivity movement of truck, in different condition of road (pavement) and in depend to geometrical road parameters, often is difficult as a result of the impact of resistances that oppose the movement of vehicles. Important impact on this case have the longitudinal road slope, the technical characteristics of the vehicle, condition of the road and condition of the tire of vehicles. In this research are analyzed and assessment those parameters and in depend to concrete obtained results, are given recommendation about movement of vehicles in road with longitudinal slope. For the purpose of research, have realized geodetic measurements and based in real parameters of road are obtained concrete results. Also is treated impact of asphalt consumption. From PC Crash software are obtained concrete results about movement dynamics of trucks and impact of components of truck weight during their movement on road with longitudinal slope. Result obtained from Pc Crash are shown in diagrams and based on them, are given the conclusions.

AWARENESS OF CITIZENS, DRIVERS OF PEDESTRIAN AND PEDESTRIAN WAYS TO RESPECT ROAD SAFETY: EXISTING PROJECTS AND CAMPAIGNS AND RECOMMENDATIONS

- MSc. Fatos XHENGO

ABSTRACT

The International Federation of Red Cross and Red Crescent Societies describes road accidents for the number of dead and injured as well as their socio-economic consequences as a humanitarian catastrophe that is alarming the entire world. Road safety is a very sensitive issue in our country, namely the number of accidents, the number of deaths and injuries, or the disrespect of road users' rules, which are higher than those of European Union countries where we want to adhere. Statistics, referring to the Global Road Safety Center, show that about 1.35 million people die annually from accidents, where the death toll in major European Union countries is 3-4 deaths per 100,000 inhabitants. While, referring to statistics, in our country, it turns out that we have 250-300 deaths per year, where it is estimated that the death index is 8 deaths per 100 thousand inhabitants. The World Health Organization (WHO) predicts that if appropriate measures are not taken by the respective structures in the respective countries, by 2030 road accidents will be ranked fifth in terms of deaths compared with other causes of death. Not only does these statistics show how important the road safety commitment is, but also more of the daily behavior of vehicle drivers, pedestrians, students and the community in general, where there are violations and breaches of road safety rules such as in crossing the intersections, not respecting road signs, disregarding the speed limit, especially in residential areas, etc. From this point of view, the Albanian Red Cross is engaged in raising awareness of road users and the community in general by transmitting knowledge and rules on road safety, focusing more on the transmission of first aid knowledge, under the motto "Assistance first saves life ". CSC annually carries out road safety activities in 39 branches throughout the country. In each branch, activities are carried out within the Road Safety Week, World Day of First Aid, World Day of Remembrance of Street Victims, etc. But the most massive annual activity, which involves awareness and transmission of knowledge and first aid techniques mainly in road accidents, is the First Aid Competition, which takes place on two levels: at branch / city level, in the central squares and at the final meeting in Skanderbeg Square in Tirana. The activities consist of meetings that take place in schools, enterprises, road crossings and the central squares of our cities; simulating various accidents and then transmitting knowledge about road safety and how to provide first aid to the persons involved in the accident. In these activities, 50-60 volunteers are engaged in each branch of ARC, ie a total of about 2,000 volunteers trained on first aid and basic road safety rules. Meanwhile, posters and leaflets are distributed in these activities, in which simple texts about road safety and first aid are written.

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

PERCEPTIONS AND BEHAVIORS OF ROAD USERS IN ALBANIA

- *Msc. Anisa AGASTRA*

ABSTRACT

Road accidents are a worldwide concern, as well as in our country. According to statistics, about 1.3 million people die because of road accidents or 3,287 deaths occur from road accidents every day in the world. In Albania road safety issues tend to be growing more than 2 times higher than in developed countries. Based on this concern, the main focus of the Police State during the period 2011-2017, is on punishing drivers who do not respect road traffic rules. In this paper is treated with priority the behavior of road users in Albania based on two main measuring variables: the perception of the surveyed population regarding road safety and the attitude of drivers. The purpose of this paper is to measure Albanian public opinion and perceptions for elements of road safety and for driver characteristics on the roads of Albania. In pursuit of this goal, has been developed a specific methodology related with road accidents and road safety concept in Albania and an interrelated method, including qualitative and quantitative one. It has been conducted research in foreign and domestic literature and is carried out an online survey process, through a standardized questionnaire. There were surveyed 1624 randomly selected respondents. The hypothesis of this paper work is: "Road safety and accidents are perceived as 'dangerous' and road users are perceived as 'aggressive' in Albania".

Based on the survey data of the respondent's perception, it is indicated that 68.9% of respondents feel less safe as pedestrians, while 50% of them feel less safe as drivers in the streets of Albania. 68.9% of respondents perceive Albania's roads as more dangerous to pedestrians than drivers, and in the other side, 86.4% of respondents think pedestrians often pass the red traffic light in relation to drivers. Regarding the behavioral elements of drivers, 47% of respondents stated that they never had to drink alcohol while driving; 76.3% reported that they always placed the seat belt in the direction of the vehicle; 38.8% reported that they sometimes spoke on the phone while driving; 53.9% often occurred when a vehicle suddenly overtaken, without a bad signal, and 35.1% responded that they sometimes get caught up in the vehicle while 16.8% get caught up often. The survey hypothesis is confirmed as the surveyed representative sample perceives the roads of Albania dangerous for road users, especially for pedestrians, and the behavior of drivers turns out to be aggressive on average, due to lack of concentration, telephone talk and irritation while driving. Respondents result that they do not consume alcohol while driving and almost always place the seat belt.

AKADEMIA
E SIGURISË

Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

IMPACT OF ROAD ACCIDENTS ON SOCIAL AND ECONOMIC LIFE OF ALBANIAN FAMILJES

- *MSc. Esmeralda NDRECA*

ABSTRACT

Road accidents have become a global concern due to the high number of injured people and, at worst, those who die, yet in no country receives proper attention even though it is a great opportunity to save lives people all over the world. At global level, 1.35 million people die each year, the death toll is 3 times higher in low-income

countries compared to higher-income countries, road accidents are the 8th cause of deaths for people will age. The overall economic costs of road accidents range from 2-5% of GNP in many countries. These economic costs include road safety improvement projects and taking preventive measures. However, it is important to turn our eyes on the impact of road accidents on the household and wider level. Influence on a family by losing a loved one is great, both in terms of emotional trauma and / or loss of income or disability, especially when many poor countries do not have enough security networks for victims of road accidents as in our country. The impact of road accidents is less understandable and the lack of data or evidence for these is a challenge in itself. If a member of a family is involved in a road accident, what kind of changes are likely to occur in that particular family? There are insufficient surveys to show the effects of road accidents in a family because it is apparently difficult to trace victims of road accidents. The social and economic problems the persons involved in road accidents and their families are as follows: a large number of injured persons in the accident lose their jobs; victims of road accidents need more time to find work; in addition to economic problems, victims or offenders may divorce; problems with the fines or the blood feud of the culprit with the injured person or the family of the person who lost his life in the accident; the unjust conviction of persons involved in road accidents by the Court due to expertise carried out by non-competent persons; emotional trauma of family members of victims in road accidents.

YOUTH TRAFFIC AND PUBLIC SAFETY

- LI.M Nebi HALILI

ABSTRACT

The subject of study and research in this paper is to address the complex and comprehensive phenomenon of suicide, from a psycho-social, statistical, historical and analytical point of view to identify issues, incentive factors, suicide risk level, potentially most vulnerable groups in Albanian society as well as giving recommendations for drafting policies for prevention and reduction of suicide, in the service of a more effective policing in relation to this phenomenon. In order to accomplish this goal, cross-sectional analysis of figures and suicide information, trends and trends in society has been conducted, including both the socio-economic systems before and after 1990, with a time frame of more than half century, but focusing especially on the period 2005-2015. Through a deep, integrated and synthetic analysis, the study aims to: complete scintigraphy of the suicide phenomenon in Albania, starting in 1945; to answer questions about suicides in Albanian society; identify the social stigma and prejudices that accompany it, psychopathological, biological, social and criminogenic factors that affect and influence this phenomenon; methods, spread, the most vulnerable age groups, and prevention measures. In this paper are conducted research and analysis, conclusions have been drawn and recommendations on the work of police services in the treatment of suicide cases have been provided. The main findings of the paper highlight the level of risk and suicidal tendencies of suicide in Albania, the factors and motivational motives, the most vulnerable groups, as well as the facts and challenges that need to face in the future, state police structures, mental health and civil society. Conclusions, findings and findings have helped to establish a rough prognosis and have enabled the provision of recommendations on the work of police officers and other structures within the meaning, information, awareness, prevention and reduction of suicide by dictating

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

207

and the need for drafting a national strategy to prevent this phenomenon.

EDUCATION, TRAINING ON FIRST AID FOR LICENSING FOR DRIVERS IN ALBANIA AND FUNCTIONING OF SUCH SYSTEM IN EUROPE AND IN THE WORLD.

- MSc. Luljeta HIDI

ABSTRACT

It is already proven that drivers are the most endangered category of road accidents, both at the world level and in our country as well. The reasons why they occur are different, but mostly related to the education, training, behavior and licensing of vehicle drivers, where each of them has a link with institutions that works with those categories. The experiences of the countries in the region and in the European Union show that National Societies of the Red Cross in these countries provide the first aid training service for this target group at risk, even more in some developed countries they combine this with the emergency ambulance service. The examples are: German Red Cross, Italian Red Cross, British Red Cross, Croatia Red Cross, Slovenian Red Cross etc. Even the Albanian Red Cross, based on its current capacity and geographically operate all over the country, is focused on training and education on first aid, as part of the process of licensing candidates for drivers. This is in the framework of cooperation between the Ministry of Infrastructure and Energy and the Ministry of Health and Social Protection. The first aid training with the vehicles drivers according to the standard procedures of the European First Aid References Centre (today the Global Center), which has two aspects:

- transmission of first aid knowledge

- learning of the first aid techniques "learning by doing"

The main points of the training consists on providing and acquiring basic knowledge for: safety of the person and area safety; chains of life-saving ; life-saving measures; Cardiac Massage CPR (Cardio Pulmonary Reanimation); AED defibrillators etc. These trainings are held in 39 branches of the Albanian Red Cross and on average annually are trained and equipped with certificate about 40,000 new drivers. 120 first aid instructors/ trainers and other staff from all branches of ARC, provide training courses according to the methodology and the process of teaching with focus on drivers. This study will address first aid not only in the context of road accidents but as a key aid element when striking a natural or human disaster. Why is it so important? Because when a disaster strikes, no first aid provider can respond faster than a neighbor or family member. And when that person recognizes first aid, the crisis can be avoided and life can be saved.

**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

« Siguria
rrugore
dhe përdoruesit
e rrugës
në Shqipëri »

PREVENTIVE ROAD TRAFFIC MEASURES" AS A SUBJECT OF TRAFFIC EDUCATION FOR VEHICLE DRIVERS AT THE DRIVING SCHOOLS

- MSc. Ing. Drita HIMA

MSc. Ing. Elma KODRA

ABSTRACT

According to the WHO "Global Status Report On Road Safety" 2018 The number of road traffic deaths continues to rise steadily, reaching 1.35 million in 2016, and they are the leading cause of death among young people between the ages of 15 and 29. However, noted that the death relative to the size of the world's population has remained

constant. When considered in the context of the increasing global population and rapid motorization that has taken place over the same period, this suggests that existing road safety efforts may have mitigated the situation from getting worse. However, it also indicates that progress to realise Sustainable Development Goal (SDG) target 3.6 - which calls for a 50% reduction in the number of road traffic deaths by 2020 - remains far from sufficient.

The victims of road traffic in Albania for 2017 were with 222 killed, 2389 wounded in 1978 accidents and compared to 2013 when we had 295 killed and 2503 injured in 2075 accidents it is noted a decrease of 25% of the number a drop of 5.55% of the injured and a 4.68% decrease in the total number of accidents, although there is an increase in the number of road transport vehicles that have undergone annual technical control from 307,609 in the year 2013, to 421,573 in 2017, with an increase of over 37% that would otherwise give us an increase in accidents, deaths and injuries. Improving the behavior of drivers through education, training, regular licensing and enforcement of requirements for regulations and signaling by drivers is recognized as a key element of the requirements against the preparation of drivers in increasing traffic safety in the "National Traffic Strategy ".

Moreover, it is recognized as an urgent issue to be implemented and strengthened in institutional frameworks and capacities as well as targeted activities in the field of enforcing law enforcement, traffic engineering, education and rapid response assistance at the level national, However it is difficult to find any well-organized material for "traffic education" in schools in Albania as required by Article 225 of Road Code, as required by Article 225 of Road Code. to achieve massive education with traffic For this reason, the purpose of this paper is to propose a new material for the education of roadside traffic safety for vehicle drivers with the purpose of explaining the "Grounding Measures in Road Traffic" as the subject of in-depth development of "Traffic Education " in Albania.

Here we have to bear in mind that since from the adoption of the "Road Code" in 1998, it is anticipated that Article 225 introduces "traffic education" in all schools, all levels and all types of pre-university cycle, including kindergartens , traffic safety rules, traffic safety education policies and programs, we have to admit that they were not implemented strictly by utilizing the best European and World experience starting with a "memorandum of cooperation between MOES, MIA and MET , failing to educate the younger generation with this day-to-day education (as a European civic education) that would serve as the best followers in the Albanian families, serving to close this gap education from the communist era of Albania In our schools, only a few disaggregated topics were selected but not an integrated system of the best European curricula that would make this form of education part of the basic sciences such as mathematics, physics, history and geography but also sociological sciences as civic education; or economy and legislation.

COMPARATIVE ANALYSIS OF THE NEGATIVE POINTS SYSTEM OF THE REPUBLIC OF KOSOVO WITH COUNTRIES IN THE REGION

- Proff. Assoc. Bejtush GASHI

PhD. Muhamed A. KRASNIQI

MSc. Habib HASANI

ABSTRACT

The Law on Road Traffic Provisions of Kosovo was approved in August 2016. The purpose of this law is to establish policy issues such as: supporting road safety, providing for normal traffic flow, environmental protection, etc. The law foresees certain legal provisions that regulate the "Negative Points System" which is undoubtedly one of the most effective measures with direct impact on enhancing road safety. Subsequently, as stipulated in this law, and depending on the traffic offense caused, the driver may lose the driver's license for all categories. Today, there are different models of negative points systems in use in the regional countries, as well as in the European Union countries. Initially, the negative points system was implemented in several European Union countries and in some other economically developed countries. Based on the findings, it is evident that this system has had a significant impact on increasing road safety, which is the fundamental reason why Kosovo, as well as in the countries in the region, recently began applying it, except for the Republic of Albania. In this study, a comparative analysis of the system of negative points was made by comparing countries of the region with the Republic of Kosovo. The data presented in this study are taken from the Law on Road Traffic Provisions no. 05/L-088 of the Republic of Kosovo as well as the Ministry of Infrastructure and Transport Administrative Instruction in force, the European Union Directives and relevant national legislation of regional countries.



**AKADEMIA
E SIGURISË**

*Konferencë
shkencore
ndërkombëtare:*

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

ISBN 978-9928-210-11-1

ISSN 2413-1334

AKADEMIA E SIGURISË



9 789928 210111



POLICIMI DHE SIGURIA

MAY 2019



AKADEMIA E SIGURISË

Qendra Kërkimore Shkencore
Rruga e Elbasanit, Sauk, Tiranë



NR

16