

SIGURIA RRUGORE NË SHQIPËRI MES REALITETIT DHE PERCEPTIMIT

Abstrakt

Qëllimi i këtij punimi është skanimi, analizimi, vlerësimi dhe identifikimi i problematikave që lidhen me aksidentet automobilistike e sigurinë rrugore, si dhe të faktorëve ndikues, me synim dhënien e rekomandimeve për përmirësimin e politikave për parandalimin dhe reduktimin e aksidenteve e përmirësimin e sigurisë rrugore.

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

Nga studimi i dokumenteve të shumta arkivore, të cilat do të prezantohen në këtë punim, kemi provuar se në Shqipëri për periudhën 1953-1990 janë evidentuar 5622 aksidente me rreth 3236 të vvarë e 5063 të plagosur. Ndërsa nga viti 1992 deri në vitin 2018 janë evidentuar 28915 aksidente, me 8180 të vvarë e 16004 të plagosur. Aksidentet rrugore me pasojë vdekjen renditen si faktori numër një që u merr jetën shqiptarëve. Kështu për periudhën 2005-2015 nga 7044 vetë që kanë humbur jetën në mënyrë të dhunshme (vrasje, vetëvrasje dhe aksidente rrugore), 3341 ose 47.4% e numrit total e kanë humbur jetën nga aksidentet automobilistike, krahasuar me vetëvrasjet të cilat përbënin 34% të rasteve dhe 17.95% të rasteve që e kanë humbur jetën si pasojë e krimit të vrasjes.

Në kushtet e një mjedisi në ndryshim e zhvillim të shpejtë ekonomik, i cili nuk mund të kuptohet pa rritjen e transportit rrugor, është shtuar shumë presionin pozitiv mbi strukturat e Policisë së Shtetit për më tepër siguri rrugore. Në këto kushte, është i domosdoshëm identifikimi i problematikave që lidhen me sigurinë rrugore si dhe i faktorëve ndikues, me synimin dhënien e rekomandimeve për përmirësimin e politikave për parandalimin dhe reduktimin e aksidenteve e forcimin e sigurisë rrugore. Gjatë këtij punimi janë aplikuar metodat dhe instrumentet bazë kërkimore shkencore. Analizimin dhe vlerësimin e sigurisë rrugore në vendin tonë në këtë punim, do ta realizojmë duke u bazuar në dy shtylla kryesore. E para duke u bazuar në treguesit objektivë, aksidentet rrugore të evidentuara realisht, pasojat e shkaqet e tyre. Për këtë janë bërë kërkime dhe administruar të dhëna për një periudhë rreth 100 vjeçare të

shtetit shqiptar. Kjo me qëllim jo vetëm për të analizuar dinamikën në vite të këtyre aksidenteve, por dhe që të arrijmë të identifikojmë ata faktorë ekonomikë, socialë e psikologjikë të përsëritshëm në periudha të ndryshme, që kanë ndikuar në tipologjinë e aksidenteve rrugore, sjelljen e përdoruesve të rrugës si dhe në profilin e autorëve dhe të viktimave të aksidenteve rrugore. E dyta, duke u bazuar në treguesit subjektivë, perceptimet e qytetarëve për sigurinë rrugore, sjelljet e përdoruesve të rrugës në Shqipëri si dhe nivelin e kënaqësisë e vlerësimin e tyre për strukturat që menaxhojnë sigurinë rrugore. Kjo pasi edhe për sigurinë rrugore, ashtu si për sigurinë në përgjithësi perceptimi, përjetimi dhe kënaqësia janë elementë shumë të rëndësishëm. Këto të dhëna janë siguruar nëpërmjet një anketimi të gjerë të realizuar me shtresa dhe profesione të ndryshme të popullsisë gjatë muajit Prill 2019.

Gjetjet e këtij punimi vërtetojnë plotësisht hipotezën tonë se, siguria rrugore është një proces ndërveprimi i vazhdueshëm i sjelljes së përdoruesve të rrugëve, sigurisë dhe kushteve të infrastrukturës rrugore si dhe sigurisë së vetë automjeteve.

Në përfundim të punimit jepen rekomandimet përkatëse për zhvillimin e politikave për të përmirësuar punën në vazhdim lidhur me mënyrën e trajtimit, menaxhimit, parandalimit dhe reduktimit të aksidenteve dhe përmirësimin e sigurisë rrugore në vendin tonë.

Fjalëkyçe: Aksidente rrugore, siguri rrugore, përdorues rruge, transporti rrugor, perceptim i sigurisë.

Hyrje

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

Gjithashtu, vazhdojnë të bëhen shumë kërkime shkencore në këtë fushë në rang botëror. Shumë ekspertë, për përmirësimin e standardeve të sigurisë rrugore, bien dakord për domosdoshmërinë e ndërthurjes të sigurisë parandaluese (parandalimin e aksidenteve) me sigurinë reaktive (rikuperimin e një situatë emergjente). Procesi i sigurisë rrugore është një ndërveprim i vazhdueshëm midis disa faktorëve ku, ndër më kryesorët janë sjellja e përdoruesve të rrugëve, siguria dhe kushtet e infrastrukturës

rrugore si dhe karakteristikat e automjeteve. Për këtë, përmirësimi i sigurisë rrugore është një proces kompleks që përfshin, ndërmjet të tjerave, jo vetëm rrugë të sigurta, por mjete rrugore më të sigurta, drejtues mjeteve më të aftësuar, ndërgjegjësim dhe informim i përdoruesve të rrugës dhe publikut, si dhe ndëshkim i shkelësve të ligjit. Garantimi i sigurisë në rrugë është prioritet për të gjitha shtetet. Ashtu sikundër është e drejtë dhe përgjegjësi e çdo qytetari për t'u ndjerë të sigurt në rrugë.

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

Qeveria e Shqipërisë, është përgjegjëse për lëvizjen e sigurt dhe eficientë të transportit. Misioni i saj është të përgatisë legjislacionin dhe të zhvillojë zgjidhje të integruara për sistemet e transportit rrugor, si dhe për rrjete të sigurta të transportit rrugor/detar, duke garantuar përputhshmërinë e tyre me planet e zhvillimit ekonomik të vendit dhe me standardet më të larta ndërkombëtare².

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

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

b. Në treguesit subjektivë, perceptimet e qytetarëve për sigurinë rrugore, sjelljet e përdoruesve të rrugës në Shqipëri si dhe nivelin e kënaqësisë e vlerësimin e tyre për strukturat që menaxhojnë sigurinë rrugore. Kjo pasi edhe për sigurinë rrugore, ashtu si për sigurinë në përgjithësi perceptimi, përjetimi dhe kënaqësia janë elementë shumë të

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

² Po aty.

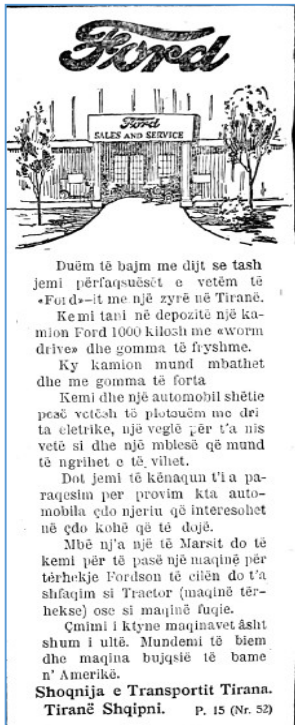
rëndësishëm. Këto të dhëna janë siguruar nëpërmjet një anketimi të gjerë të realizuar me shtresa të ndryshme të popullsisë gjatë muajit Prill 2019. Për më tepër, në vijim të punimit.

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

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

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

Në vitin 1912 Shqipëria e pavarur trashëgoi nga sundimi shekullor osman një nivel shumë të ulët ekonomik. Me gjithë përparimin që ishte dukur në periudhën e fundit të këtij sundimi, Shqipëria në vitin 1912 ishte vendi më i prapambetur në Evropë.³



Komisioni Ndërkombëtar i Kontrollit në vitin 1914 aprovoi Statutin Organik të Shqipërisë. Në bazë të këtij Statuti, territoret shqiptare të mbetura brenda kufijve të Shtetit të Pavarur Shqiptar, të përcaktuara në Traktatin e Londrës, u ndanë në 7 prefektura, aq sa ishin sanxhakët nën administrimin osman. Këto ishin Sanxhaku i Shkodrës, Durrësit, Elbasanit, Dibrës, Korçës, Beratit dhe Gjirokastrës. Në njëzet vitet në vijim u shtuan dhe tre prefektura të tjera, ajo e Tiranës, Vlorës dhe e Kosovës me qendër në Kukës⁴.

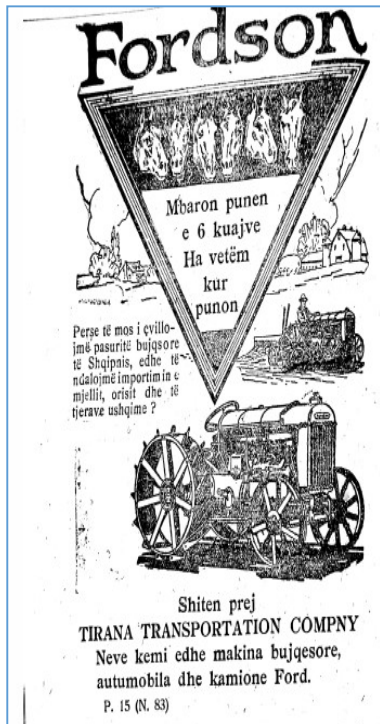
Rrjeti rrugor që trashëgoi Shqipëria nga periudha e sundimit osman ishte shumë i kufizuar, rreth 300 kilometra, në një gjendje të mjerueshme dhe të palidhura me njëra tjetrën. Edhe rruga që ka qenë në gjendje më të mirë, ajo që lidhte Sarandën me Janinën u bë e pa shfrytëzueshme pasi, në pjesën më të madhe, mbeti në territoret greke. Qytetet më të mëdha të Shqipërisë, me përjashtime të rralla, nuk qenë të lidhura me rrugë midis tyre.

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

⁴ Po aty.

Transporti i mallrave ndërmjet krahinave të brendshme bëhej më qerre ose me karvanë. Vetëm ndërmjet qyteteve të bregdetit transporti kryhej me anije të vogla ose me barka me vela.⁵

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



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

Pas Kongresit të Lushnjës, kur filloi rimëkëmbja e shtetit shqiptar, u ndje nevoja për më shumë rrugë e mjete komunikacioni. Që në vitin 1921, ndër detyrat e përcaktuara për forcat policore ishte dhe siguria në rrugë. Kështu në Rregulloren e Policisë, miratuar më 20.2.1921, u përcaktua se "Policët janë të detyruar kurdoherë për me

mos i lanë automobilat, llandonet dhe kalorësit që të vrapojnë me rrëmbim nëpër rrugë dhe nëpër shumicë njerëzish, tue i u ndaluar rrëmbimin e tyre, që të mos ndodhë ndonjë ngjarje"⁶. Në vitin 1925 nëpër prefektura u krijuan zyrat policore të drejtuara nga një komiser policie në prefekturat e mëdha (Korçë e Shkodër), me nënkomiser në prefektura e tjera si dhe me një trupë policore nga 6 deri 20 policë, sipas madhësisë së prefekturës.⁷ Ndërsa, një vit më vonë, krijohet dhe Drejtoria e Policisë në Ministrinë e Brendshme.⁸

⁵ Po aty. Faqe 32.

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

⁷ Arkivi Qendror i Shtetit. Ligj "Mbi krijimin e zyrave policore", 22 Dhjetor 1925. Botuar në Fletoren Zyrtare Nr. 101, 31 Dhjetor 1925.

⁸ Arkivi Qendror i Shtetit. Ligj "Mbi krijimin e një Drejtorie Policije", 30 Dhjetor 1926. Botuar në Fletoren Zyrtare Nr.2, 7 Kallnuer 1927.

Për shkak të vështirësive për financimin e projekteve rrugore, më një ligj të veçantë u vendos që, ndërtimi dhe rregullimi i rrugëve, të bëhej më punë angari (të papaguar).⁹ Ligji detyronte çdo mashkull shqiptar nga mosha 18 deri 58 vjeç që të punonte shtatë deri në dhjetë ditë në vit për rrugët, ose të paguante vlerën në të holla, sipas të ardhurave,¹⁰. Gjithashtu edhe mjetet e “të bartunit” e kafshët e punës sipas llojit do të punonin 3 deri 9 ditë.¹¹ Kjo praktikë vazhdoi deri në vitin 1927 ku me një ligj të veçantë mbeti vetëm taksa e rrugës për 15 napolona ari në vit për të ardhura deri 100 franga si dhe 2 deri 2.5% e të ardhura për mbi 500 franga ari të ardhura.¹² Praktika e rikthimit të punës angari u vendos dhe një herë në vitin 1928 ku mbeti përfundimisht puna për 8 ditë ose në vleftë 15 franga ari në vit.¹³ Por në ndryshimet ligjore të vitit 1930 kjo taksë u rrit përsëri në 30 franga ari të cilën vetëm banorët e katundeve mund ta zëvendësonin me 15 ditë punë në vit¹⁴, ose 6-8 ditë, sipas rastit së bashku me qerret ose kafshët e tyre të punës.¹⁵ Gjithashtu në vitin 1925 kishte filluar krijimi kompani shtetërore me rreth 170 punëtorë që do të kryenin punimet në rrugë¹⁶.

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

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

¹⁰ Neni 5 i dekretligjit “...Të gjithë ata që kanë t’ardhura e fitime mbi 100(njëqind) napolona gjer me 500 (pesëqind) napolona në mot, detyrohen të paguajnë 2% (dy për qind) taksë rruge dhe prej 501 deri në 1000(njëmij) dy e gjysëm përqind taksë rrugë, e kështu tue u shtue një gjysëm përqind për çdo pesëqind napolona t’ardhura ose fitime që të ketë...”.

¹¹ Sipas nenit 21 të Dekret Ligjit të datës 30 Dhjetor 1925 “Mjetet e të bartunit si qerre, kuaj, mushka e gomar janë të detyruar me punue në punë botore, cdo vjet në këtë mënyre: Qerret nga tre 3 (tri) ditë; Kuajt, mushkat 6 (gjashtë) ditë; Gomarët 9 (nandë) ditë”.

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

¹³ Artikulli 2, Ligj “ Mbi rrugët”, datë 8 Qershor 1928, . Botuar në Fletoren Zyrtare Nr.64, datë 16 Qershor 1928

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

¹⁵ Po aty, neni 2..

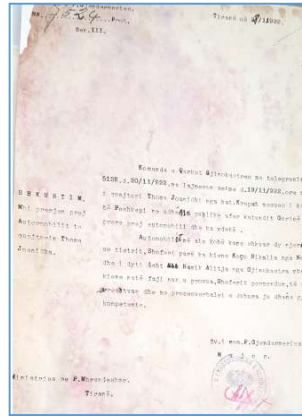
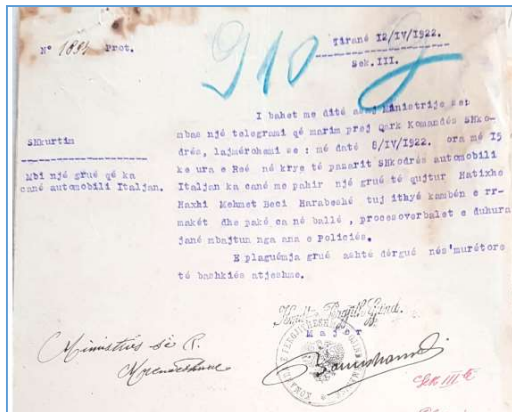
¹⁶ Për më tepër shih: Rregullore, 24 Nëntor 1925 “Mbi formimin e kompanivet punëtorësh për të kryemit e punimeve botore”. Botuar në Fletoren Zyrtare nr. 81, 25 Nëntor 1925. Në paragrafin e parë thuhet se “Ministria e P. Botore dhe e Bujqësisë sipas nevojës dhe gjendjes formon “Kompanira punëtorësh”,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

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

¹⁸ Biblioteka Kombëtare. Fletore Zyrtare, 31 Mars 1923.

¹⁹ Biblioteka Kombëtare. Fletore Zyrtare, 2 Mars 1923.

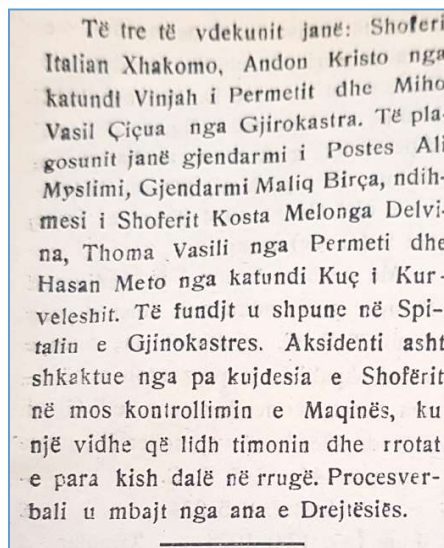
Në vitin 1925 Shqipëria kishte 900 kilometra rrugë të përdorshme. Shtimi i rrugëve dhe i qarkullimit të mjeteve në to, kishte filluar të



nixirte dhe problematikën e aksidenteve dhe të sigurisë në rrugë. Kështu, në prill 1922, në dokumentet zyrtare përmendet një aksident automobilistik në Shkodër ku “një automobil italian ka carë me pahir një grue...tuj i

thye këmbën”²⁰. Ndërsa në nëntor 1922 Komanda e Xhandarmërisë informon Ministrinë e Punëve të Brendshme për një aksident automobilistik me pasojë vdekjen e një personi në Gjirokastrë dhe për arrestimin e dy shoferëve shkaktarë të aksidentit.²¹ Në dokumentet zyrtare të kohës është pasqyruar gjithashtu një aksident me pasoja të rënda që ka ndodhur më 26 maj 1924. Këtë ditë një automobil i Postës së Shtetit me 9 persona, duke shkuar për në Përmet, 9 km larg Gjirokastrës, përmbysset në Urën e Kardhiqit. Nga

aksidenti vdiqën 3 persona dhe plagosën pesë të tjerë. Sipas ekspertimit të kohës “aksidenti është shkaktuar nga pakujdesia e shoferit në moskontrollin e maqinës ku një vidhë që lidh timonin me rrotat e para kishte dalë në rrugë”²².



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

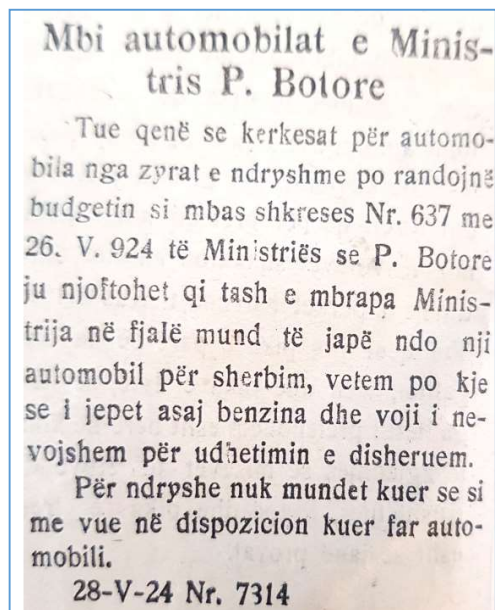
²¹ Arkivi Qendror i Shtetit. Fondi i Ministrisë së Punëve të Brendshme, dosje 599. Viti 1922. Faqe nr. 84. Shkresa Nr. 7524, datë 28.11.1922 “Mbi prerjen prej automobil të quajturit Thoma Joanidha”.

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

Ndërkohë nuk kishte të miratuara norma ligjore rregulluese për këtë problem. Për këtë u hartua rregullorja e parë "Mbi përdorimin dhe mbajtjen e automobilave", e cila hyri në fuqi më 1 shtator të vitit 1925. Në parimet e saj rregullorja përcaktonte se "Të gjitha qerret me fuqi motori, që punojnë në rrugët ose vendet botnore duhet të jenë në kontroll të autoriteteve kompetente të Qeverisë. Qerret me fuqi motori siç u përmend janë: automobilat, motocykletet, traktorët e çdo tjetër makinë që punon me motor mbi rruga botnore"²³.

Në këtë rregullore përcaktohet së është qeveria autoriteti që jep leje për të mbajtur mjetet motorike. Sipas saj "Çdo njeri që dëshiron ose të përdore qerre me fuqi motorri duhet të këtë leje nga qeveria..."²⁴. Në këtë rregullore përcaktohet për herë të parë dhe procedurat për marrjen e kësaj leje. "Leja merret mbasi kërkuesi të paraqitet në autoritetet kompetente të Shtetit e të këtë dhanë një provim zotësie mbi mbajtjen dhe përdorimin e qerreve të përmendura"²⁵ dhe "Çdo qerre me fuqi motori që vepron në rrugë ose vende botnore duhet të këtë një leje veprimi, dhe çdo përdorues i këso lloj qerresh duhet të këtë leje përdorimi, që quhet Leje Chauffeuri"²⁶.

Përveç kushteve që lidhen më sigurinë teknike të mjeteve²⁷, në rregullore përcaktohen rregullat e përdorimit të këtyre mjeteve nga shoferët, "... përbrenda qyteteve Chauffeuri nuk do të kalojë 10 km shpejtësi në orë; përjashta qyteteve jo më tepër se 40 km në orë...shpejtësia nuk duhet të kapërcejë më tepër se 6 km në orë kur moti është me mjegull ose në vende ku rruga nuk shifet, si në rrugë kryq, në të kthyeme të forta..."²⁸



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

²⁴ Po aty. Paragrafi 2.

²⁵ Po aty.

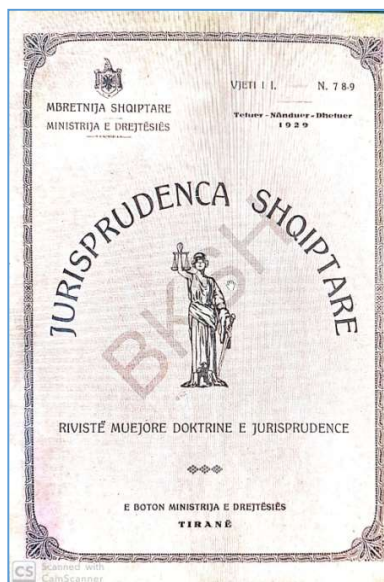
²⁶ Po aty.

²⁷ Paragrafët 5-12 te rregullores

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

e lejes për gjithmonë...”²⁹. Ndërsa kur një Chauffeur shkakton dëm personi, kafshe, ose çdo farë lloj proprietari, do të dënohet sipas kodit penal³⁰.

Nisur nga dinamika që po merrte përhapja e automjeteve dhe problematikave që i shoqëronin ato, nga niveli i një rregulloreje “Mbi përdorimin dhe mbajtjen e automobilave” u kalua në nivelin e një ligji. Për këtë u miratuar Ligji “Mbi shërbimin e automobilave dhe çdo qerrje me fuqi motorri”³¹. Për herë të parë, në vitin 1928, më një ligj të veçantë u pajisën me nga një automobil edhe ministrinë³² ndërkohë që automobilat zyrtarë më parë i kishte në administrim vetëm Ministria e Punëve Botore³³. Pavarësisht kërkimeve, nuk kemi arritur të gjejmë të dhëna statistikore të plota të kësaj kohe për numrin dhe veçoritë e aksidenteve automobilistike. Megjithatë, në vitin 1926³⁴ bëhen të zakonshme praktikat shpresore mes institucioneve për rastet e aksidenteve automobilistike dhe hetimin e tyre³⁵ si dhe praktikat gjyqësore për këto çështje. Kështu, në vitin 1929 ka dhe një praktikë gjyqësore unifikuese të Gjykatës së Diktimit ku janë ankimuar dy shoferë në Kavajë dhe një në Durrës pasi janë paditur penalisht në gjykatë



N.ri i Vendimit 409 5 Tetor 1929

Qendrimi i automobilave jashtë vendeve të caktueme prej Bashkisë nër shkak aksidenti o ljetër nevojë nuk asht i ndeshkueshëm.

Omissis

«Toç D. 32, vjeç Fadil A. 20 vjeç, sholera dhe banues në Kavajë dhe Malush K., dhe ky shofer e banues në Durrës, janë marrë nën gjyq si të pandehun, përse me datë 21.3.1929, tue mos i u bindë urdhnave t' autoriteteve kompetente, kanë mbajtur automobilat në rrugën e përzijthëshme tue ndalue komunikacionin. Në përfundim të gjynimit asht vendue, në bazë të nenit 492 të K. Penal, dënimi i tyre me nga njëzetepesë fr. ari gjobë dhe u janë ngarkue shpenzimet gjyqësore: I diktuem prej të dënuemit Toç K. etj. Kye. - Prokurorija me komunikatën e sa-

nga autoritetet dhe janë marrë të pandehur, “përse më datë 23.9.1929 tue mos iu bind urdhnave t’ autoriteteve kompetente kanë mbajtur automobilat në rrugën e përgjithshme tue ndalue komunikacionin” dhe janë dënuar nga gjykata me nga 25 franga ari

²⁹ Po aty, paragrafi 39 i Rregullores.

³⁰ Po aty, paragrafi 42 i Rregullores.

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

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

³³ Biblioteka Kombëtare. Fletore Zyrtare, 7 Qershor 1924.

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

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

gjobë dhe u janë ngarkuar shpenzimet gjyqësore³⁶.

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

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

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

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

Menjëherë pas çlirimit të vendit, iu kushtua një rëndësi rregullimit të rrugëve e riparimit të urave. Gjatë viteve 1945-1946 u punua në një rrjet rrugor prej rreth 2000 kilometrash i cili bëri të mundur lidhjen e qendrave kryesore të vendit. Deri në fillim të vitit 1947 ishin riparuar gjithashtu të gjithë urat e dëmtuara si dhe ishin ndërtuar edhe të reja. Ndër aktet e para në këtë periudhë me ndikim në çështjet e sigurisë rrugore ishte Urdhëresa Nr. 1 e Ministrisë së Punëve Botore për disiplinimin e shërbimit automobilistik në Shqipëri, hyrë në fuqi me 10.8.1946³⁸. Në këtë akt normativ përcaktohen rregullat për qarkullimin e automjeteve duke përcaktuar krahun e djathtë të lëvizjes si dhe kufizimet në parakalim në kryqëzime e kthesa³⁹ dhe detyrimin për respektimin e sinjalistikës rrugore⁴⁰. Në këtë urdhëresë përcaktohet policia rrugore si strukturë përgjegjëse për sigurinë rrugore. "Të gjithë shoferat detyrohen në çdo kërkesë që do t'u bëjnë agjentët e policisë rrugore, të cilët janë ngarkuar me vëzhgim mirë zbatimin e të gjithë normave ligjore të rrugës. Kontravajtësit gjobiten prej franga 20 deri 100 dhe në rast kundërshtimi procedohen"⁴¹. Urdhëresa përcakton procedurat që duhet

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

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

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

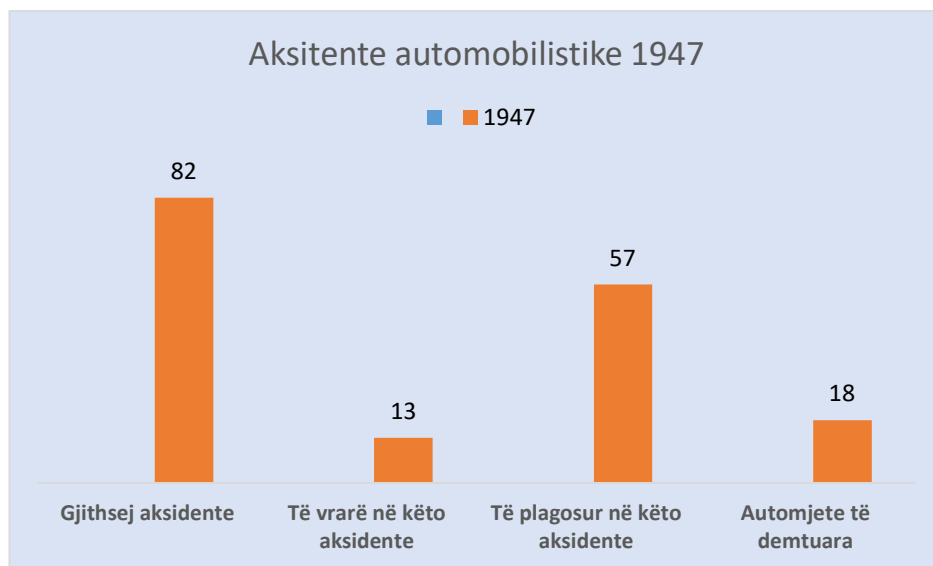
³⁹ Po aty, neni 1.

⁴⁰ Po aty, neni 2.

⁴¹ Po aty, neni 3.

të zbatohen në raste aksidentesh⁴², detyrimet për dhënien e ndihmës së parë në raste aksidentesh⁴³, shpejtësinë maksimale që duhet respektuar në qendrat e banuara (mjetet e rënda jo më shumë se 10 km/orë, veturat dhe motoçikletat jo më shumë se 15km/orë) dhe jashtë këtyre qendrave (për veturat dhe motoçikletat jo më shumë se 60 km/orë dhe për autokarrot jo më shumë se 40km/orë)⁴⁴, kushtet teknike që duhet të plotësojnë automjetet në qarkullim si dhe lejet e aftësisë që kërkohen sipas kategorisë së automjeteve⁴⁵. Për kundërvajtësit, në këtë urdhëresë, jepen sanksione shumë të fortë më gjobë, të cilat arrijnë nga 20 deri në 2000 franga. Në Ministrinë e Punëve të Brendshme, në Drejtorinë e Policisë u krijua Dega e Qarkullimit Rrugor (Autoinspektoriati i Shtetit). Për këtë periudhë kemi arritur të gjejmë të dhëna statistikore për vitin 1947. Në atë vit janë evidentuar gjithsej 82 aksidente automobilistike, me 13 të vrarë, 57 të plagosur dhe 18 automjete të dëmtuara.⁴⁶

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



⁴² Po aty, neni 4.

⁴³ Po aty, neni 5.

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

⁴⁵ Po aty. Nenet 16- 17.

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

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

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

Ky ligj përcakton Ministrinë e Punëve të Brendshme si autoritetin kryesor që do të merret me çështjet e sigurisë rrugore në Shqipëri. Që në nenin 1, ligji përcakton se “Ministria e Punëve të Brendshme të kontrollojë në rrugët publike nga pikëpamja teknike dhe e mirëmbajtjes, automjetet dhe mjetet e tjera të komunikacionit tokësor që lëvizin me apo pa fuqi motorike (me përjashtim të hekurudhës), të kryejë kontrollin teknik të përgjithshëm të automjeteve në marrëveshje me komisionin e planit, të disiplinojë trafikun dhe qarkullimin e tyre dhe të këmbësorëve në rrugët publike”⁵⁰. Gjithashtu, ky ligj ngarkon Ministrinë e Punëve të Brendshme për pajisje me leje aftësie të shoferëve, leje qarkullimi dhe targim të automjeteve, si dhe për të ushtruar kontrollin e duhur për shfrytëzimin e mirë të tyre⁵¹, për regjistrimin e automjeteve së të gjitha institucioneve shtetërore si dhe ato private⁵², miratimin për transferimin e tyre⁵³ si dhe nxjerrjen e automjeteve nga qarkullimi⁵⁴.

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

⁴⁷ Po aty.

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

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

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

⁵¹ Po aty. Neni 2.

⁵² Po aty. Neni 3

⁵³ Po aty. Neni 4

⁵⁴ Po aty. Neni 5.

⁵⁵ Po aty. Neni 2/ç

Shqipëri. Në përfundim të analizimit të sigurisë rrugore për vitet 1945-1950 mund të përmbyllim se:

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

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

Gjatë kësaj periudhë u bënë përpjekje për forcimin e strukturave të merreshin me sigurinë rrugore siç ishte Dega Auto-Inspektoratit të Shtetit pranë Drejtorisë së Policisë. Filluan të bëheshin evidenca si për mjetet, gjendjen teknike të tyre, aksidentet, masat që merreshin për shkelësit e rregullave, etj. Me shtimin e automjeteve pati dhe një shtim të numrit të aksidenteve. Kështu në vitin 1952 ishte evidentuar një aksident për çdo 18 automjete ndërsa në vitin 1953 u evidentua 1 aksident për çdo 23 automjete. Vlerësuar sipas rretheve, vendin e parë në numrin e aksidenteve e zinte Tirana ku kishin ndodhur 30% të aksidenteve në shkallë vendi dhe 23% të njerëzve të dëmtuar në këto aksidente. Më pas vinte Durrësi me 12% të aksidenteve dhe 23% të dëmtuarve⁵⁶. Në këtë periudhë, në vitin 1954, në zbatim të Ligji nr. 787, datë 21.1.1950 “Mbi kontrollin e automjeteve dhe të mjeteve të tjera të transportit dhe mbi rregullimin e qarkullimit në rrugët publike” u miratua Rregullorja e Qarkullimit në Qytet dhe në Rrugët e Republikës Popullore të Shqipërisë⁵⁷. Për herë të parë hartohet një rregullore e detajuar e qarkullimit rrugor për të organizuar dhe siguruar lëvizjen pa rreziqe. Sipas kësaj rregulloreje “Të gjithë ata që qarkullojnë në qytet dhe në rrugët e Republikës Popullore të Shqipërisë detyrohen të zbatojnë udhëzimet e punonjësve të Policisë Popullore që kujdesen për rregullimin e qarkullimit dhe t’u përmbahen shenjave të rrugëve dhe atyre me dritë”⁵⁸. Rregullorja ka gjithsej 28 kapituj dhe konkretisht: kapitulli I, “Dispozita të

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

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

⁵⁸ Po aty. Kapitulli I. Pika 1.

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

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

Për vitin 1951 dhe 1952 të kësaj periudhe nuk kemi arritur të sigurojmë të dhëna për numrin e aksidenteve dhe pasojat e tyre. Në vitin 1958, 69.2% e aksidenteve kishin ndodhur për faj të shoferëve.

Në paraqitje tabelore dhe grafike aksidentet e ndodhura për periudhën 1953-1960 paraqiten si më poshtë:

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

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

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

⁶⁰ Po aty. Faqe 141.

⁶¹ Po aty.

⁶² Po aty, faqe 143

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

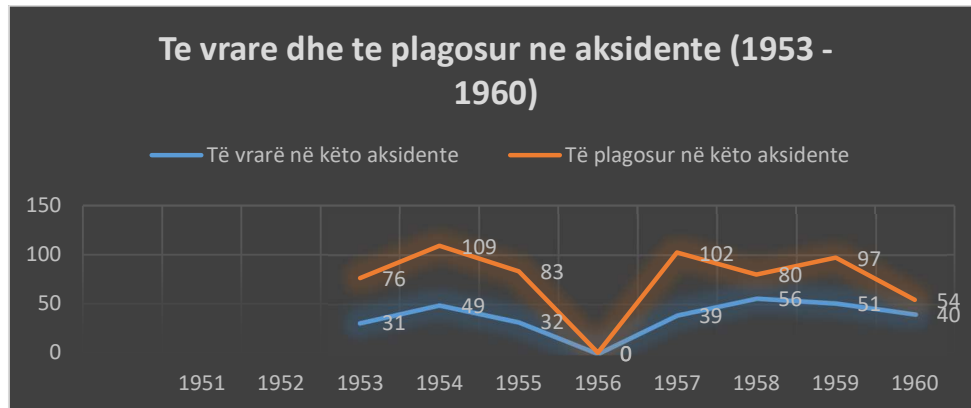
⁶⁴ Po aty

⁶⁵ Po aty

⁶⁶ Po aty.

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

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



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

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

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

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

Megjithatë aksidentet vijuan të rriten, bile edhe ato me pasoja të rënda. Vetëm në vitin 1963 ka ndodhur 1 aksident për çdo 199 automjete; 1 i vdekur për çdo 325 automjete

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

dhe 1 i plagosur për çdo 202 automjete⁷⁰. Gjatë viteve 1961-1965 ndodhën 319 aksidente automobilistike me 215 persona të vdekur e 2013 të plagosur.

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

Si shkaqe të aksidenteve në këto vite janë evidentuar: shkelje të rregullave të qarkullimit prej shoferëve,⁷³ pakujdesia dhe shpejtësia e shoferëve duke mos respektuar rregullat në këmbim, duke mos mbajtur krahun në parakalim. Vetëm për vitin 1964 për këtë arsye vdiqën 16 shoferë; shkelja e rregullave nga qytetarët e ndërprerja e menjëhershme e rrugës prej tyre e sidomos e fëmijëve. Nga këto shkelje në këtë vit janë aksidentuar me vdekje 14 fëmijë; udhëtimet me mungesa teknike të mjeteve; puna e pamjaftueshme e punonjësve të autoinspektoratit në kontrollin e akseve rrugore; puna e pamjaftueshme e ndërmarrjeve për edukimin e shoferëve për mospërdorimin e pijeve alkoolike⁷⁴; dalja e shoferëve të rinj dhe pa eksperience, puna e tyre me sforco për realizimin e planeve në punë, rënia e teknikës automobilistike; çështja e rrugëve⁷⁵, gjendja e keqe e rrugëve e urave; mangësitë në sinjalistikën rrugore; mungesa e vendeve të parkimit në qytetet

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

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

⁷² Po aty.

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

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

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

kryesore çka mundësonte raste rrëmbimi e keqpërdorimi i tyre duke shkaktuar dhe aksidente⁷⁶.

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

Viti	Gjithsej aksidente automobilistike	Të vrarë në këto aksidente	Të plagosur në këto aksidente
1961 ⁷⁷	63	34	33
1962 ⁷⁸	75	59	51
1963 ⁷⁹	54	33	53
1964 ⁸⁰	63	51	39
1965 ⁸¹	64	38	37
1966 ⁸²	120	57	168
1967 ⁸³	182	84	175
1968 ⁸⁴	151	67	175

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

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

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

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

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

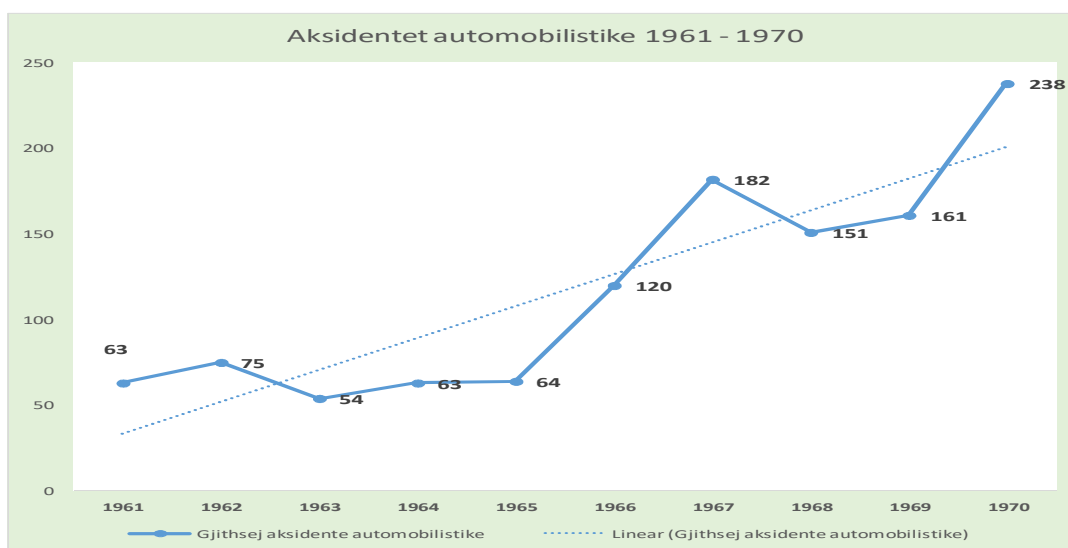
⁸¹ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1966. Kutia 33. Dosja Nr. 1733. "Regjistër i aksidenteve automobilistike për vitet 1964-1966". Faqe 58.

⁸² Po aty.

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

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

1969 ⁸⁵	161	58	173
1970 ⁸⁶	238	79	210
Totali	1169	560	1114
Mesatarja 1961-1970	116.9	56	111.4



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

- u evidentua një numër i madh aksidentesh, me një numër të madh të vrarësh e të plagosurish; për 10 vjet (1961-1970) u evidentuan 1169 aksidente, me 560 të vrarë e 1114 të plagosur;
- rritja e numrit të automjeteve nuk u shoqërua me përmirësimin e cilësisë dhe zgjerimin e rrugëve;
- rritja e qarkullimit të mjeteve, mallrave dhe njerëzve i gjeti të papërgatitura strukturat policore për t’u përballur me dinamikën në rritje të kërcënimeve të sigurisë rrugore;
- gjatë kësaj periudhe kanë ndodhur në vit mesatarisht 116.9 aksidente, me 56 të vrarë e 111.4 të plagosur.

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

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

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

Edhe gjatë kësaj dekade vazhdoi rritja e qarkullimit të mjeteve në Shqipëri. Në vitin 1973 numri i automjeteve ishte rritur 2.9 herë më shumë se në vitin 1960. Në këtë vit qarkullonin 4-5 mijë automjete në 24 orë. E pashoqëruar me masa të tjera, kjo solli dhe rritjen e numrit të aksidenteve. Për të përballuar këtë problematik në rritje, duke filluar nga viti 1971 në qytetet kryesore u krijuan skuadra për menaxhimin e trafikut në qytet. Numri i aksidenteve për 100 mjete për periudhën 1971-1975 në paraqitje tabelore është si më poshtë⁸⁷:

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

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

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

Viti	Gjithsej aksidente automobilistike	Të vrarë në këto aksidente	Të plagosur në këto aksidente
1971 ⁸⁸	226	92	213
1972	223	93	216
1973	232	123	157
1974	212	92	241
1975	243	99	346

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

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

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

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

1976⁸⁹	203	95	211
1977⁹⁰	227	139	221
1978⁹¹	198	98	173
1979⁹²	210	107	340
1980⁹³	166	133	282
Totali	2140	1071	2398
Mesatare vjetore	214	107.1	239.8

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

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

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

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

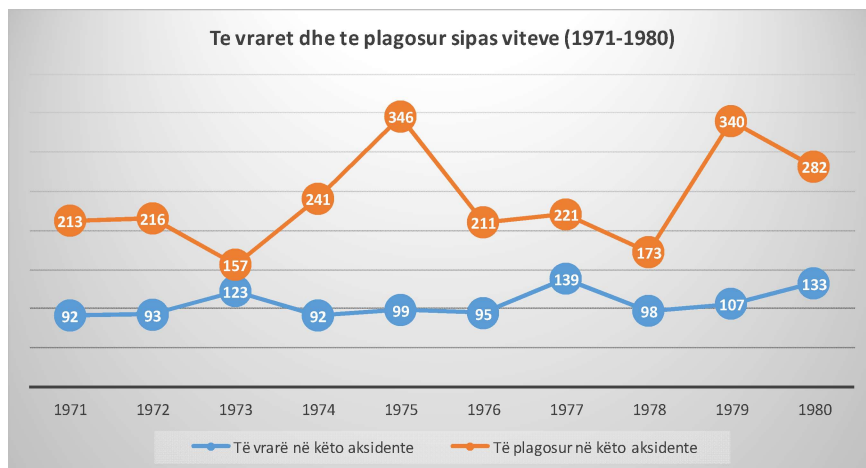
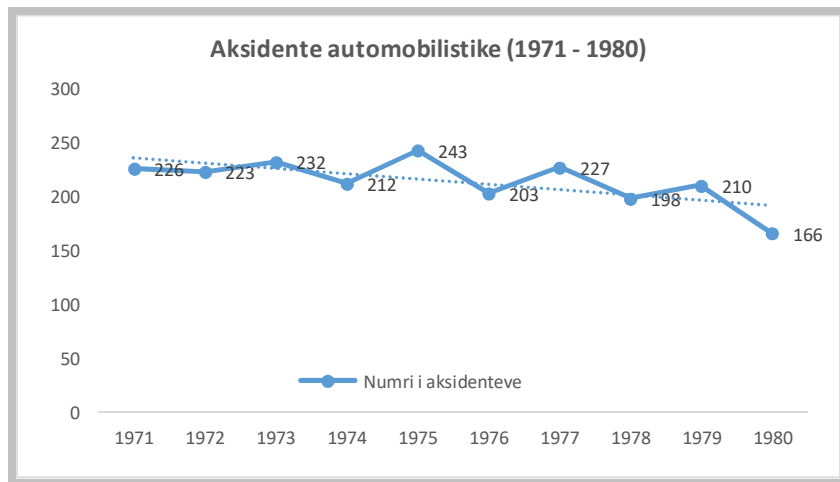
⁹² Të dhënat për numrin e aksidenteve si dhe të vrarëve e të plagosurve në këto aksidente për vitin 1979 janë marrë nga Historia e Armës së Policisë Popullore, Vëllimi i VIII-të, Faqe 191, ku ato janë dhënë në përqindje në raport me vitin 1978. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50.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

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

98.

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

94



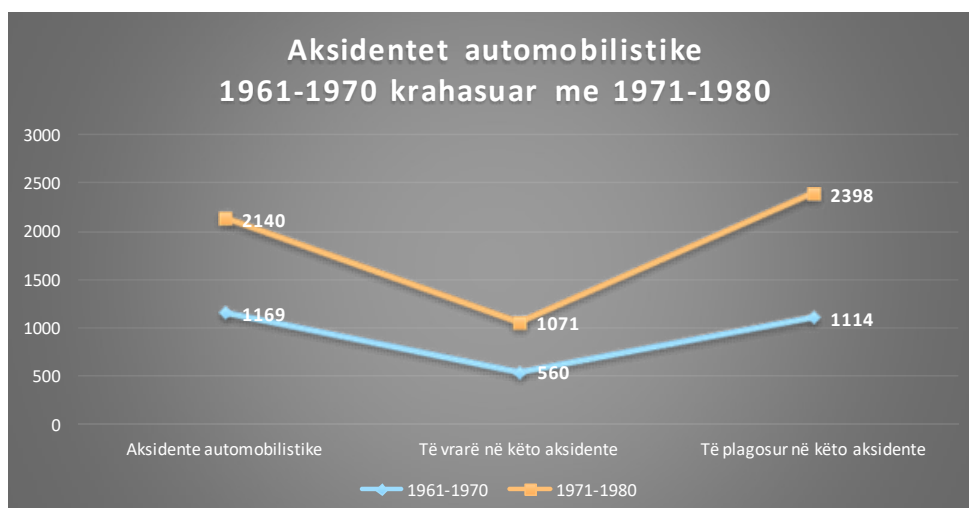
⁹⁴Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Historikët e Policisë. Kutia 113. Vëllimi 7. Faqe 98.

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

- Janë evidentuar gjithsej 2140 aksidente automobilistike ose mesatarisht 214 aksidente në vit.
- Në këto aksidente kanë mbetur 1071 të vrarë ose mesatarisht 107 të vrarë në vit.
- Në këto aksidente kanë mbetur të plagosur 2398 persona ose mesatarisht 239 persona në vit.
- Në raport dhe me numrin e popullsisë në atë periudhë, numri i aksidenteve dhe të vrarëve është relativisht i lartë.
- Gjatë kësaj periudhe kanë ndodhur në vit mesatarisht 214 aksidente, me 107.1 të vrarë e 239.8 të plagosur.

Të dhënat për aksidentet automobilistike dhe të vrarëve e të plagosurve në këto aksidente për periudhën 1971-1980 krahasuar me ato të periudhës 1961-1970 janë si më poshtë:

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



Nga analiza krahasuese e të dhënave gjejmë se në periudhën 1971-1980, krahasuar me dhjetë vite më parë ka pasur një rritje të numrit të aksidenteve me 83%, një rritje të të vrarëve në këto aksidente me 91.2% e të plagosurve me 115%, shifra këto mjaft të larta.

Vetëm në rrethin e Elbasanit për periudhën 1976-1980 kanë ndodhur 75 aksidente me 73 të vrarë dhe 98 të plagosur. Krahasuar me pesëvjeçarin 1971-1975, numri i aksidenteve në atë rreth u rrit me 58%, i të vrarëve 50.8% dhe i të plagosurve 59%⁹⁵. Tipike janë aksidenti i ndodhur në atë rreth në vitin 1977 ku mbetën të vrarë 12 persona dhe 23 të plagosur⁹⁶ si dhe ai në vitin 1978 në Letan të Elbasanit ku mbetën të vrarë 18 qytetarë dhe 9 të plagosur⁹⁷. Më 8.3.1980, një aksident tjetër me pasoja të rënda ndodhi në rrugën Tiranë Zall Dajt ku u vranë 17 vetë dhe u plagosën 30 të tjerë.

Si shkaqe më kryesore të aksidenteve në këto vite janë evidentuar: Shkelja e normave të lejuara të shpejtësisë dhe parakalimi i gabuar gjatë lëvizjes së automjeteve⁹⁸; mosmbajtja e krahut gjatë ecjes dhe udhëtimi me ngarkesa që rrezikonin qarkullimin; të metat teknike të automjeteve⁹⁹; përdorimi i pijeve alkoolike nga shoferët gjatë udhëtimit, etj.

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

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

I. 2.5 Problematikat e sigorisë rrugore në vitet 1981-1990

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

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

⁹⁷ Shofer në këtë aksident ishte shtetasi Musa Alla.

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

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

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

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

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

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

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

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

¹⁰⁴ Po aty. Faqe 4

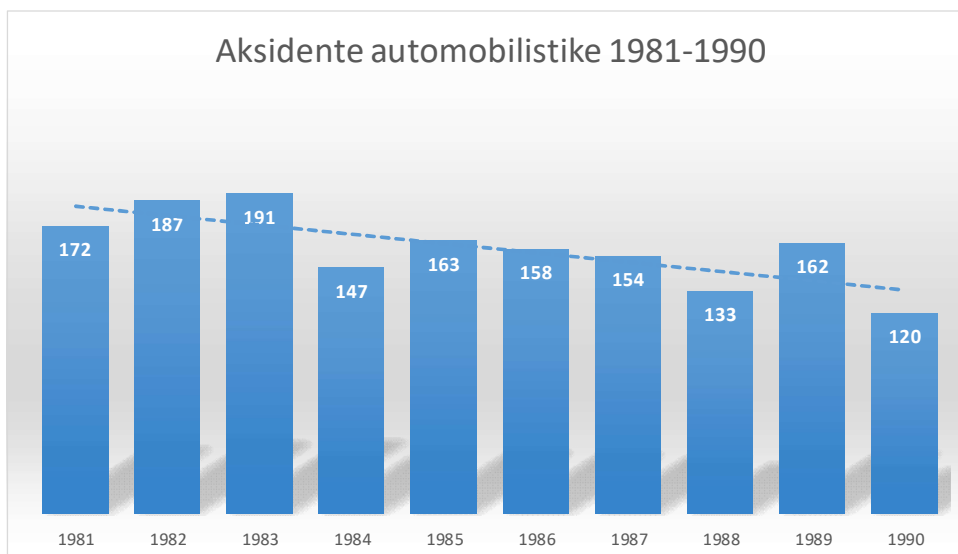
¹⁰⁵ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1986. Kutia 101. Dosja Nr. 10843. "Regjistër i aksidenteve automobilistike për vitet 1986-1989". Faqe2.

¹⁰⁶ Po aty. Faqe 3.

¹⁰⁷ Po aty. Faqe 4.

¹⁰⁸ Po aty. Faqe 5,

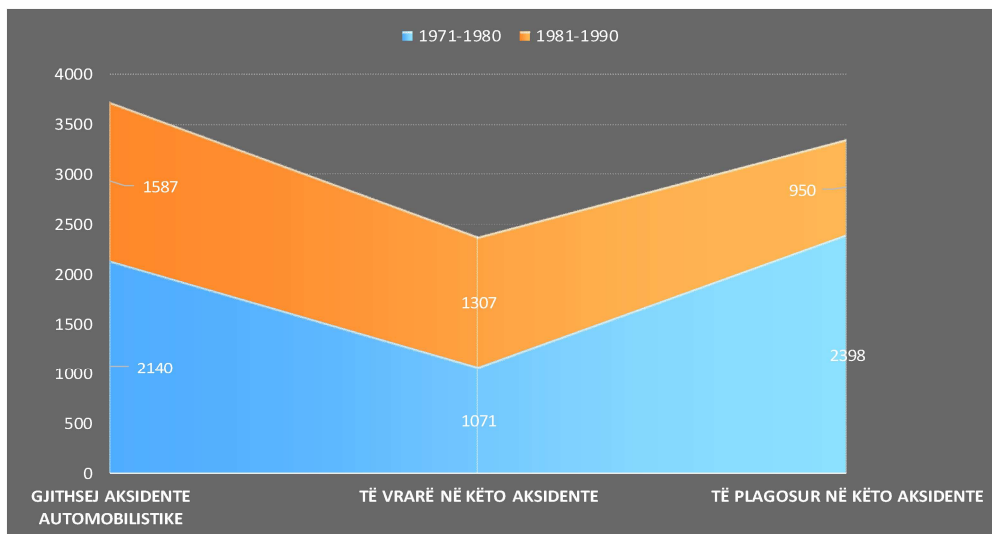
¹⁰⁹ Për vitin 1990 janë gjetur të dhënat vetëm për 6 mujorin e parë. Për efekt përlogaritje shifrat për aksidentet, të vrarët dhe të plagosurit për 6 mujorin e dytë janë marrë të barabarta me ato të 6 mujorit të parë.



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

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

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



Pasqyra statistikore e aksidenteve automobilistike dhe kundërvajtjeve për vitin 1981

Nr	Aksidentë	Të vrarë	Të plagosur	Të vrarë dhe të plagosur	Kundërvajtjet	KAPURJA	MËSASIT E MARRA NGA:																										
							BEKJONIMI QARKULLIMIT TRAFIKU	INSPEKTOR VULLNETAR	KOMISIONI	SHTUJMA	Episodë	Procesë	Episodë	Leta	Procesë	Dënime	Gjurmë	Episodë	Polandë														
1	Tirana	21	23	1	9	3	51	706	1165	119	15	25	4201	805	385	7474	556	1747	204	3944	809	125	92	55	101	117	357						
2	Durrës	19	15	7	1	10	7	2	11	8	7	34	700	742	103	39	114	1144	57	107	3077	202	691	225	993	740	152	73	73	66	74	202	
3	Shkoderë	10	8	3	1	4	5	1	5	3	3	39	426	1016	74	36	37	1802	291	482	4245	691	961	391	1201	664	156	188	153	71	121	203	
4	Zlotaan	18	7	3	8	4	1	7	4	4	4	516	509	51	7	6	1061	22	222	1958	140	441	155	470	348	38	94	50	50	67	77		
5	Korce	9	8	5	6	3	5	4	2	2	2	451	358	49	20	7	1101	18	174	2483	104	478	238	811	747	170	126	5	52	95	282		
6	Fier	10	7	19	1	5	2	3	5	3	3	9	338	351	70	14	160	380	6	82	2410	161	399	110	771	187	122	90	5	44	95	230	
7	Lushnja	7	4	3	3	4	5	5	5	5	5	9	228	244	4	7	18	176	7	53	1024	24	432	175	37	209	61	68	5	47	37	52	
8	Berat	9	4	1	4	5	2	2	2	1	1	254	473	14	5	8	375	37	119	4159	116	416	100	470	279	29	29	5	25	45	65		
9	Vlorë	1	3	12	2	2	2	4	3	3	3	166	316	65	11	30	262	60	153	1726	124	320	102	485	211	19	125	49	26	108	151		
10	Degradim	3	2	2	1	2	1	1	1	1	1	9	296	171	7	3	4	460	2	45	951	240	97	252	221	64	83	30	35	52	74		
11	Kruja	10	4	11	5	2	3	8	1	1	1	32	315	356	20	9	37	435	1	1202	106	883	234	1	144	100	96	248	1	1	1		
12	Dibër	3	2	3	2	2	1	1	1	1	1	5	124	160	11	7	15	199	1	480	5	241	117	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
13	Peshkopia	11	8	1	4	2	3	3	2	2	1	11	53	201	11	7	44	185	1	488	5	309	104	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
14	Elbasan	6	4	6	4	2	1	1	1	1	1	10	221	143	30	5	9	160	1	578	5	445	108	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
15	Lezha	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	7	179	233	7	8	19	214	1	6	675	6	405	203	1	1	1	1	1	1	1	1	
16	Lidhza	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	106	200	22	1	1	1	1	1	507	69	309	91	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
17	Gjirçan	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	3	7	19	2	4	47	1	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
18	Gjovë	3	2	1	1	1	1	1	1	1	1	7	62	39	33	2	4	174	1	261	1	164	81	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
19	Tepelenë	4	2	2	1	1	1	1	1	1	1	8	303	160	3	3	2	291	1	770	21	602	124	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
20	Shkëndër	4	2	1	2	2	1	1	1	1	1	5	52	33	6	2	142	1	260	1	194	51	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
21	Permet	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	6	23	65	3	2	11	37	1	168	3	94	64	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
22	Brosca	5	1	2	2	1	1	1	1	1	1	3	36	67	13	4	75	1	176	1	13	94	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
23	Beçan	2	1	2	1	1	1	1	1	1	1	1	54	65	8	2	39	1	167	1	90	62	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
24	Skrapar	4	4	2	3	1	1	1	1	1	1	4	146	131	9	12	39	223	1	564	1	439	32	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
25	Kuçovë	5	4	3	1	1	2	2	1	1	1	8	44	268	12	2	5	221	1	570	15	194	126	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
26	Tropojë	4	5	1	3	1	1	1	1	1	1	4	9	138	7	1	12	117	1	288	1	191	36	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
SHTUJMA		12	10	118	8	91	55	26	84	34	35	305	555	780	718	234	536	1703	1244	1766	34019	2441	1132	3660	9359	1539	944	1744	478	958	1435	3023	

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

Pjesa më e madhe e aksidenteve janë kryer nga shoferë të grupmoshave të reja 20 deri 30 vjeç dhe 31 deri 40 vjeç, çka lidhet dhe me përvojën e tyre në profesion. Për sa i

¹¹⁰ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor dhe pasqyra statistikore mbi aksidentet automobilistike të ndodhura në vitin 1981". Faqe 25. Burim i cituar.

¹¹¹ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor dhe pasqyra statistikore mbi aksidentet automobilistike të ndodhura në vitin 1981". Faqe 25.

përket shtrirjes gjeografike, më shumë aksidente ka pasur në rrethet Tiranë, Durrës, Shkodër, Elbasan, Fier.¹¹² Shumica e aksidenteve kane ndodhur ditën dhe në rrugë të asfaltuara dhe me një shtrirje pothuajse në të gjithë muajt e vitit ¹¹³.

Nga shkaqet kryesore të aksidenteve gjatë kësaj periudhe janë evidentuar¹¹⁴: Shkelja e rregullave të qarkullimit nga ana e drejtuesve të mjeteve¹¹⁵ si shkelja e normave të shpejtësisë nga drejtuesit e mjeteve; tërheqja e vëmendjes gjatë drejtimit të automjetit, shoferët bisedojnë, ecin të shkujdesur e vetëbesim të tepruar; veprime të pakujdesshme gjatë vënies në lëvizje dhe ecje mbrapa të automjeteve¹¹⁶; qarkullimi i automjeteve me defekte teknike serioze; përdorimi i pijeve alkoolike nga shoferët gjatë udhëtimit; mosrespektimi i rregullave për mbajtjen e krahut gjatë lëvizjes së automjeteve dhe parakalimi i gabuar; mosrespektimi i rregullave të trafikut nga qytetarët¹¹⁷ e çiklistët si dhe mungesa e kontrollit dhe e kërkesës nga specialistët e policisë rrugore.

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

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

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

¹¹³ Po aty.

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

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

¹¹⁶ Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtorja e Policisë Popullore 1945-1991. Qarkullimi Rrugor. Viti 1989. Kutia 107. Dosja Nr. 1149. "Informacion i Policisë për Këshillin e Ministrave "Mbi aksidentet automobilistike dhe kondravajtjet gjatë tremujorit të I, II, dhe III të vitit 1989". Faqe 2

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

N. R.	Rrethet	1984				1985			
		A	V	P	Ad	A	V	P	Ad
1.	Birana	17	9	8	-	15	7	8	-
2.	Durrësi	12	7	7	-	15	13	13	3
3.	Dhërora	12	20	7	-	9	34	18	2
4.	Elbasani	24	7	6	-	17	13	13	2
5.	Fier	5	4	3	-	10	5	6	-
6.	Fier	6	2	6	-	15	10	7	-
7.	Lushnja	7	5	2	-	10	9	2	-
8.	Berat	7	6	1	-	4	2	2	-
9.	Vlora	6	4	4	1	9	8	3	1
10.	Pogradeci	1	1	-	-	4	4	-	-
11.	Kruja	9	4	7	-	10	8	3	-
12.	Moti	5	5	5	-	8	9	4	2
13.	Dibër	10	8	4	-	7	7	8	-
14.	Skraparit	3	6	12	2	3	2	6	2
15.	Lezhë	7	2	5	-	5	5	7	-
16.	Librazhd	2	2	-	-	-	-	-	-
17.	Graush	-	-	-	-	1	1	-	-
18.	Gjrokastra	3	3	-	-	1	-	1	-
19.	Topelena	4	1	2	1	4	3	7	-
20.	Paranda	5	7	4	-	2	1	2	-
21.	Pisunt	2	2	-	-	1	3	-	1
22.	Kolona	3	3	-	-	2	1	1	1
23.	Skraparit	2	4	1	1	1	1	1	-
24.	Puka	3	7	3	-	6	5	4	1
25.	Kuçes	4	4	-	-	1	1	-	-
26.	Coroçoja	1	4	7	-	3	2	5	-
	Shuma	147	127	92	5	163	153	121	15

A= aksidente
V= të marrë
P= të plagosur
Ad= autovetete të dëmtuar

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

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

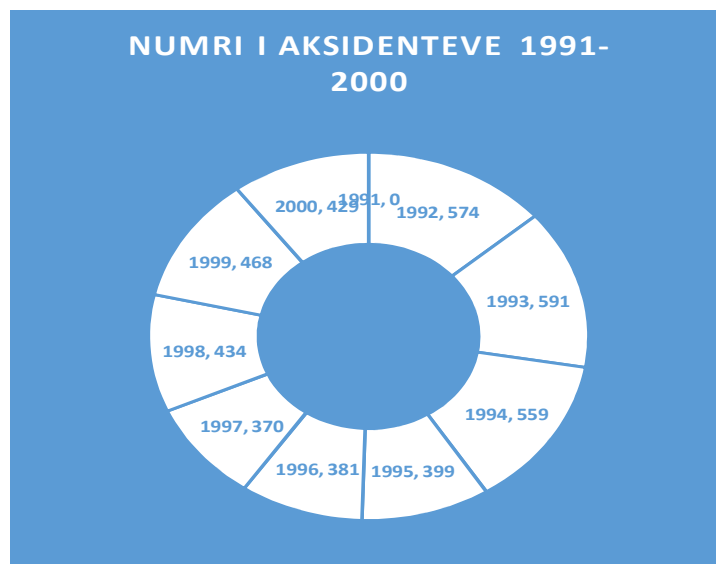
Edhe periudhën 1991-2018 për efekte të studimit të çështjeve të sigurisë rrugore do ta ndajmë në tre nënperiudha dhe konkretisht për vitet 1991-2000, 2001-2010 dhe 2011 deri 2018.

I.3.1. Problematikat e sigurisë rrugore në vitet 1991-2000.

Zhvillimet demokratike në Shqipëri ridimensionuan edhe marrëdhëniet e shtetasve shqiptarë me pronësinë private. Kjo bëri që pas vitit 1991 shqiptarët të kenë mundësinë e pronësisë mbi mjetet e qarkullimit rrugor si autovetura, kamionë, motoçikleta. Për një kohe shumë të shkurtër u importuan me mijëra automjete, një pjesë jo e vogël e të cilave ishin të amortizuara dhe me probleme teknike. Ndërkohë, rrjeti rrugor shqiptar edhe për disa vite mbeti ai që ishte në periudhën e komunizmit, një rrjet plotësisht i amortizuar që nuk mund të përballonte këtë fluks në rritje qarkullimi automjetesh. Gjithashtu u liberalizuan procedurat dhe u ul përgjegjshmëria për pajisjen me leje drejtimi mjeti. Shtimi i numrit të mjeteve të qarkullimit nuk u shoqërua me rritjen e nivelit të edukimit të përdoruesve të rrugës. Të gjitha këto sollën probleme serioze të sigurisë rrugore. U rrit në mënyrë të shpejtë numri i aksidenteve dhe sidomos i atyre me pasojë jete njerëzore.

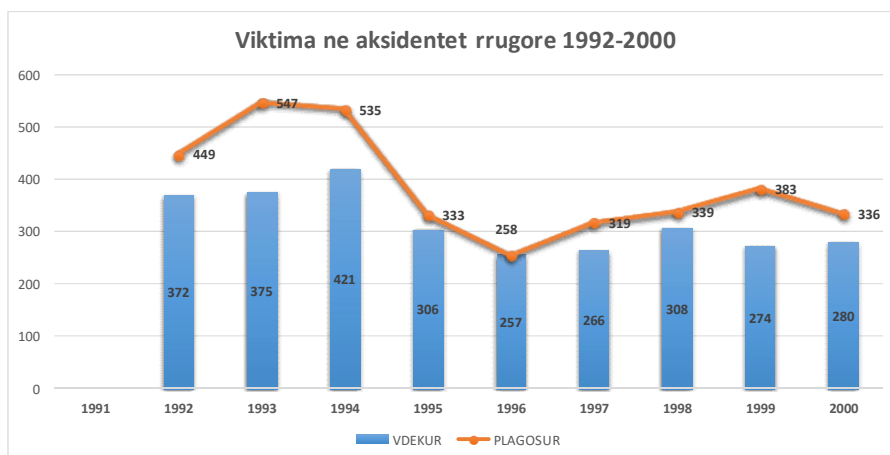
Numri i aksidenteve automobilistike, i të vrarëve dhe i të plagosurve në këto aksidente, në paraqitje tabelore dhe grafike për vitet 1991-2000¹¹⁸ është si më poshtë:

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



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

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



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

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

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

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

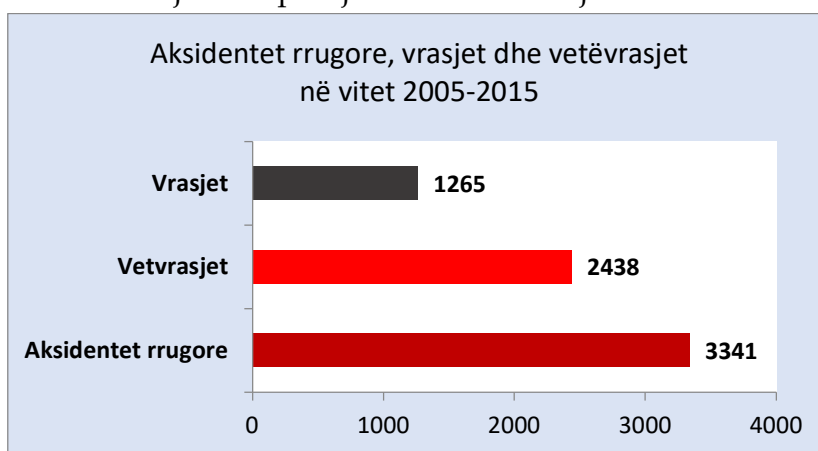
Në përfundim të analizimit të sigurisë rrugore për vitet 1991-2000 mund të përmbyllim se gjatë kësaj periudhe:

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

- gjithashtu u liberalizuan deri në papërgjegjshmëri procedurat për pajisjen me leje drejtimi mjete;
- numri i aksidenteve ka pasur një rritje në masën 2.6 herë më shumë se një dhjetëvjeçar më parë;
- numri i të vrarëve nëpër këto aksidente për të njëjtën periudhë ka pasur një rritje në masën 2.18 herë dhe numri i të plagosurve është rritur në masën 3.68 herë.

I. 3.2. Çështjet e sigurisë rrugore në vitet 2001-2010

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



Ndërkohë, ka një rritje të ndjeshmërisë dhe kërkesave për sigurinë rrugore në vend si nga aktorët shtetërorë, ashtu dhe nga shoqëria civile. Kjo dukuri tashmë sigurohet dhe ndiqet me masa shtesë. Ky shqetësim gjen pasqyrim edhe në dokumentet kryesore strategjike në nivel kombëtar. Rritja e sigurisë rrugore identifikohet si prioritet në

¹¹⁹ Strategjia e Policisë së Shtetit 2007-2013.

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

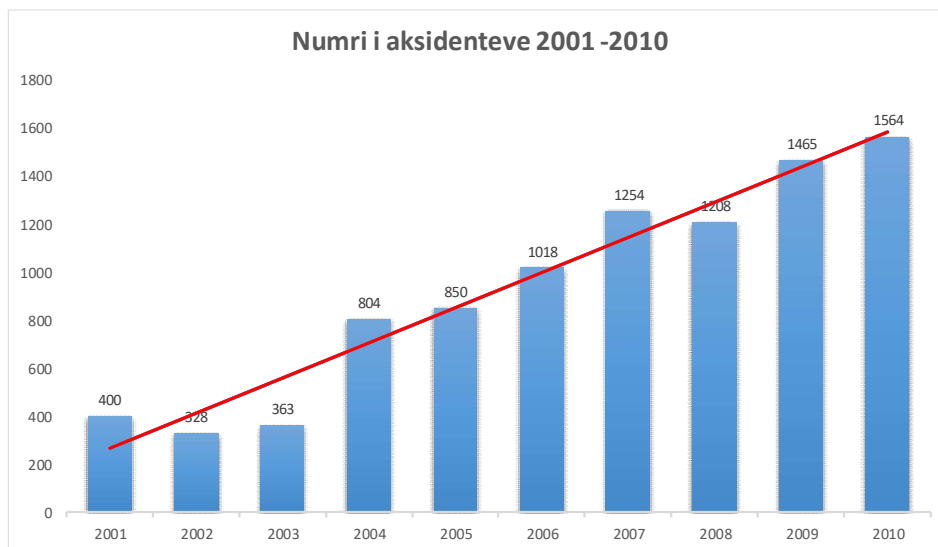
“Strategjia e Policisë së Shtetit 2007 – 2013”. Në këtë dokument strategjik, siguria rrugore përcaktohet një ndër 6 aktivitetet kryesore në funksion të përmbushjes së misionit të Policisë së Shtetit për garantimin e një mjedisi të sigurt për komunitetin si dhe rekomandohet hartimi i një strategjie të veçantë për sigurinë rrugore. Në këtë strategji kërkohet fuqizimi i rolit të shërbimit të policisë rrugore si një aktivitet që bazohet në parandalimin, konstatimin, dhe verifikimin e shkeljeve të rregullave të qarkullimit rrugor, kryerjen e shërbimeve të drejtpërdrejta për menaxhimin e trafikut, kontrollin e dokumentacionit të mjeteve dhe kontrollin e përdorimit të rrugës¹²¹. Pavarësisht sigurizimit të kësaj dukurie, numri i aksidenteve edhe për këtë periudhë shënoi përsëri rritje.

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

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

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

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

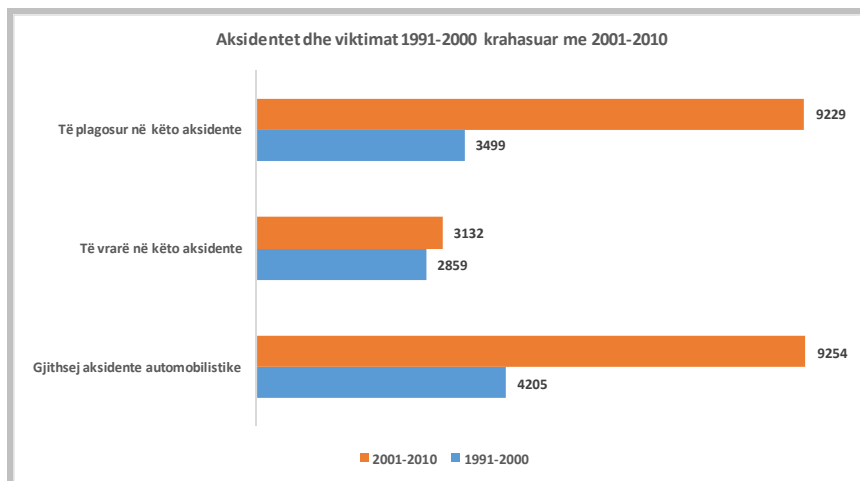


Nga analiza e të dhënave të mësipërme gjejmë se për periudhën 2001-2010:

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

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

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



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

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

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

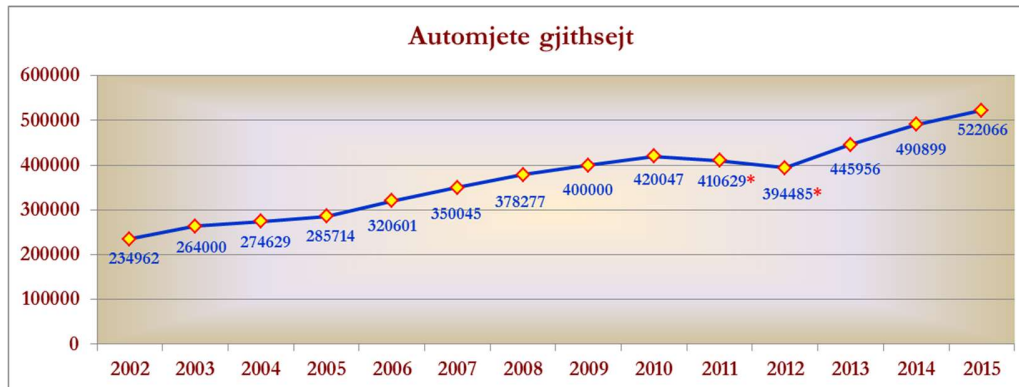
- numri i aksidenteve ka pasur një rritje në masën 2.2 herë më shumë se periudhën nga viti 1991-2000;
- numri i të vrarëve nëpër këto aksidente për të njëjtën periudhë ka pasur një rritje në masën 1.09 herë;
- ndërsa numri i të plagosurve në këto aksidente ka shënuar një rritje me 2.63 herë;

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

- kanë ndodhur mesatarisht në vit 925.4 aksidente automobilistike me 313.2 të vrarë e 929.9 të plagosur në këto aksidente;
- për përmirësimin e gjendjes, për herë të parë hartohen dokumente strategjike.

I. 3.3 Problematikat e sigurisë rrugore në vitet 2011-2018

Gjatë kësaj periudhe ka një rritje të ndjeshmërisë, të kërkesave dhe të trysnisë mbi policinë, për çështjet e sigurisë rrugore. Siguria rrugore përbën themelin e parandalimit të aksidenteve rrugore. Eksperiencat më të mira nëpër botë kanë treguar se vdekjet nga aksidentet rrugore mund të ulen në masën 30-50% me anë të zbatimit të planeve të veprimit të sigurisë rrugore me bashkërendim shumë sektorial brenda një strategjie të përgjithshme me shumë ambicie, por njëkohësisht me objektiva të arritshëm.¹²⁴ Sigurizimi i kësaj dukurie kërkonte operimin mbi bazën e një strategjie të veçantë në nivel kombëtar. Ky dokument strategjik “Strategjia kombëtare për sigurinë rrugore 2011-2020” e trajton sigurinë rrugore si një e drejtë dhe përgjegjësi për të gjithë.¹²⁵ Zbatimi i kësaj strategjie dhe i planit të saj të veprimit do të synonte si fillim të stoponte rritjen e konstatuar për disa dekada të aksidenteve rrugore si dhe të numrit të vrarëve e të plagosurve në këto aksidente, ndonëse numri i automjeteve në qarkullim rritej nga viti në vit¹²⁶.



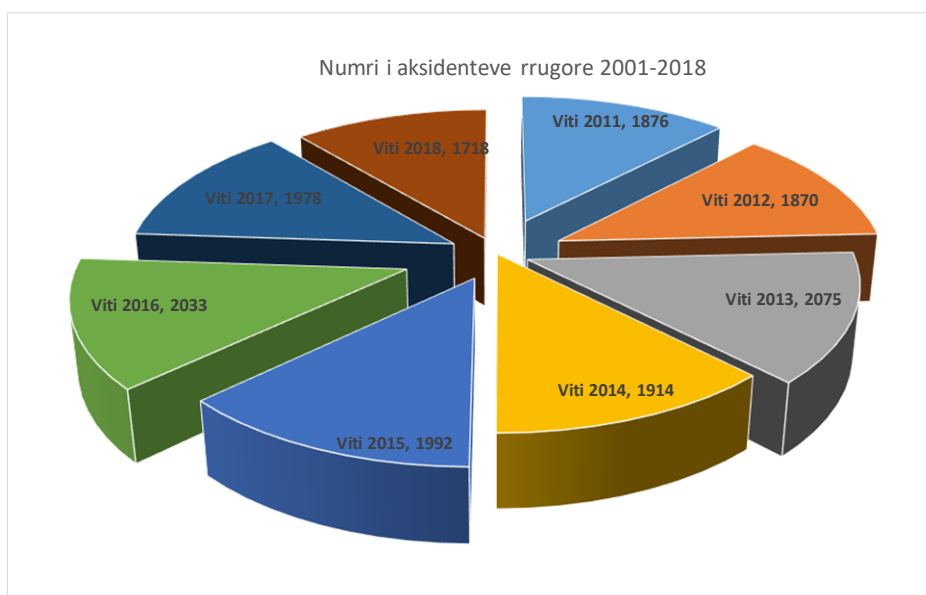
¹²⁴ Strategjia Kombëtare për Sigurinë Rrugore 2011-2020, miratuar me VKM Nr. 125, datë 23.2.2011 “Për zbatimin e objektivave për përmirësimin e sigurisë rrugore”.

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

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

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

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

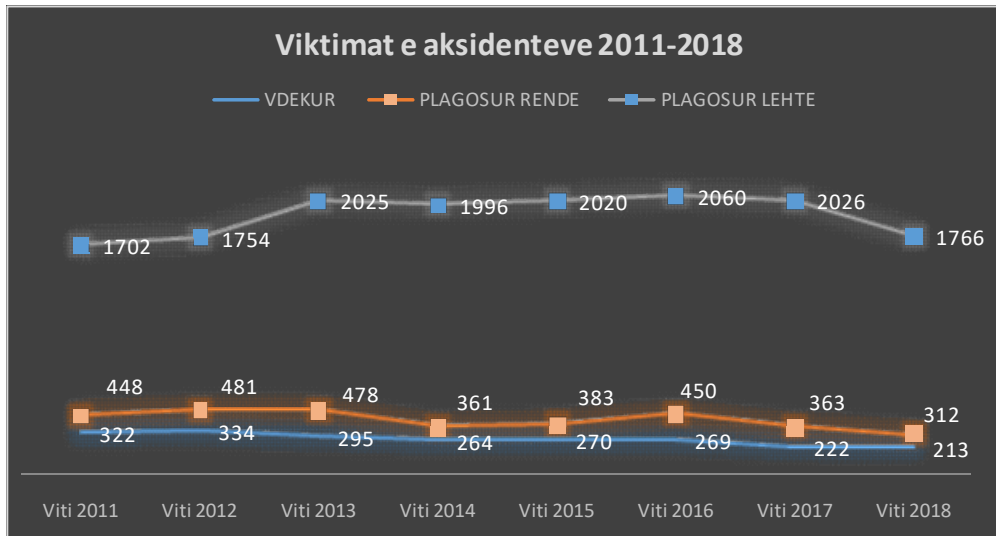


Nga analiza e të dhënave të mësipërme gjejmë se për periudhën 2011-2020:

- janë evidentuar gjithsej 15456 aksidente automobilistike;
- në këto aksidente ka pasur 2189 ta vrarë;

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

- në këto aksidente janë evidentuar dhe 3276 të plagosur të plagosur rëndë e 15349 të plagosur lehtë;
- duke filluar nga viti 2013 evidentohet një trend në rënie i numrit të të vrarëve në aksidente automobilistike;
- në këtë periudhë analizuuese kanë ndodhur mesatarisht në vit 1937 aksidente automobilistike, me 273.6 të vrarë, 409.9 të plagosur rëndë e 1918.6 të plagosur lehtë.

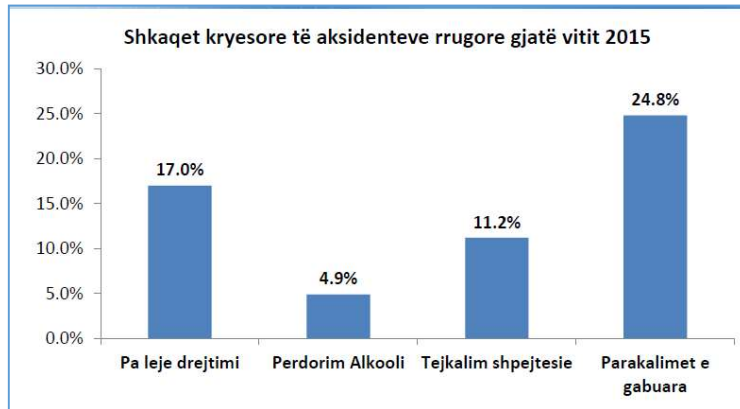


Ndër shkaqet kryesore të aksidenteve gjatë kësaj periudhe janë evidentuar: Përdorimi automjeteve pa leje drejtimi, ecja me shpejtësi e automjeteve, drejtimi i mjetit nën ndikimin e pijeve alkoolike; përdorimi i celularëve gjatë drejtimit të mjetit, parakalimet e gabuara, ndryshime të pa pritura të drejtimit,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

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

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

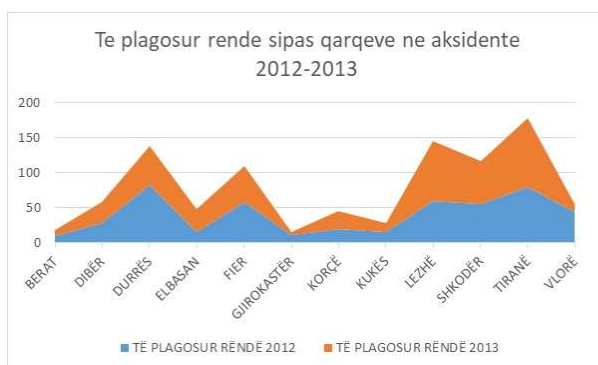
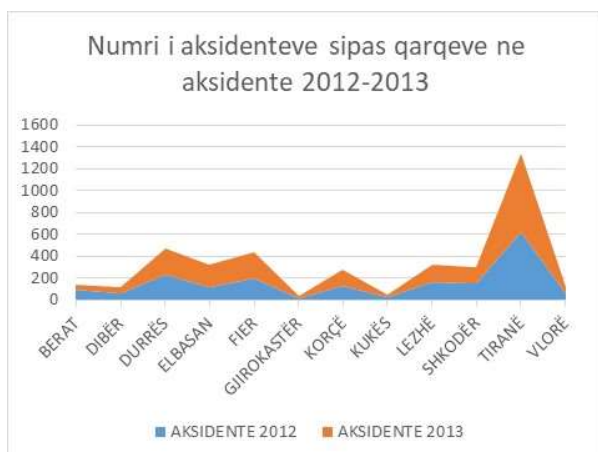
¹²⁹ Raport mbi performacën e punës së Policisë së Shtetit për vitin 2015.



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

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

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



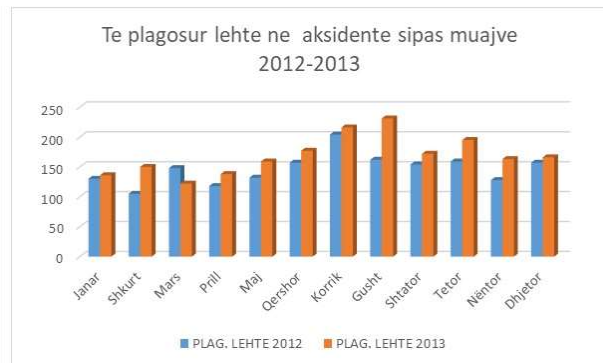
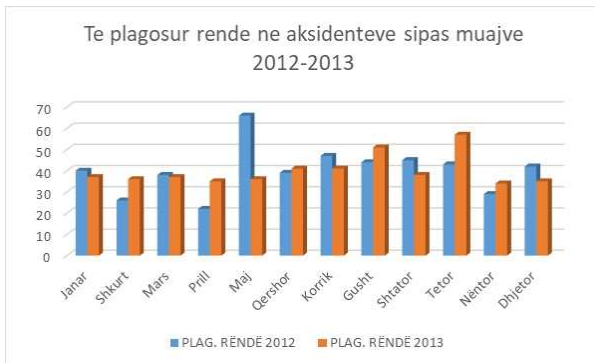
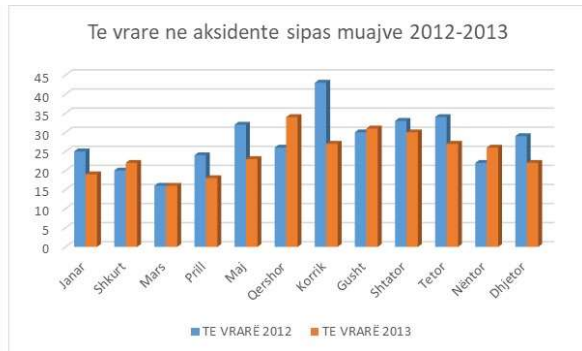
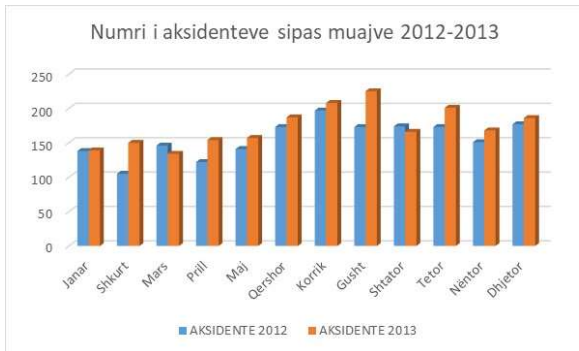
Nga të dhënat statistikore gjëjmë se numri më i madh i aksidenteve dhe i viktimave në këto aksidente është evidentuar në qarqet Tiranë, Durrës, Fier, Shkodër e Lezhë.

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

Nr	Muaji	AKSIDENTE		TE VRARË		PLAG. RËNDË		PLAG. LEHTE	
		2012	2013	2012	2013	2012	2013	2012	2013
1	Janar	138	139	25	19	40	37	130	136
2	Shkurt	105	150	20	22	26	36	105	150
3	Mars	146	134	16	16	38	37	148	122

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

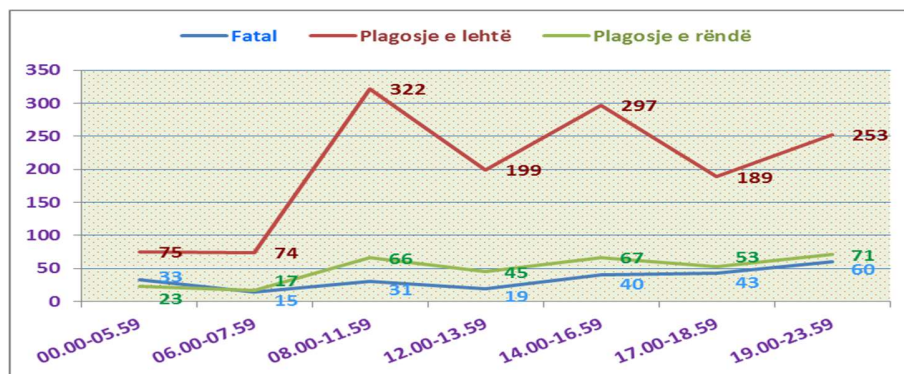
4	Prill	122	154	24	18	22	35	118	138
5	Maj	141	157	32	23	66	36	132	159
6	Qershor	173	187	26	34	39	41	157	177
7	Korrik	197	208	43	27	47	41	204	216
8	Gusht	173	225	30	31	44	51	162	231
9	Shtator	174	166	33	30	45	38	154	172
10	Tetor	173	201	34	27	43	57	159	195
11	Nëntor	151	168	22	26	29	34	128	163
12	Dhjetor	177	186	29	22	42	35	157	166
TOTALI		1870	2075	334	295	481	478	1.754	2025



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

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

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

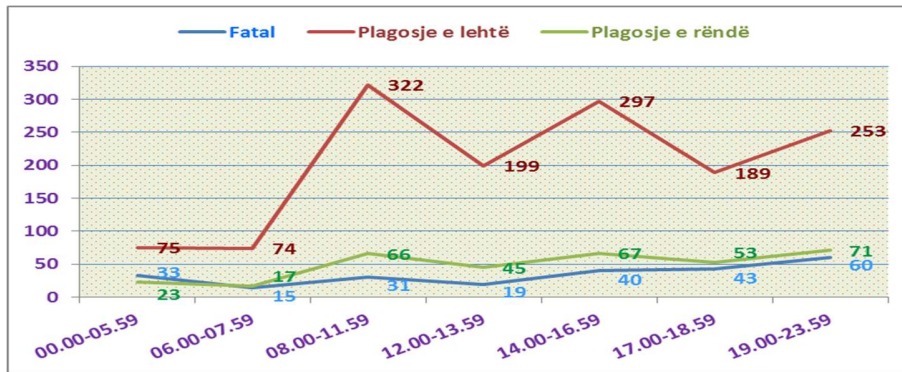


Nga analiza e të dhënave të mësipërme tabelore rezulton se numri më i madh i aksidenteve kanë ndodhur nga ora 8-12, 14-17 dhe 19-24.

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

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

¹³³ Po aty.



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



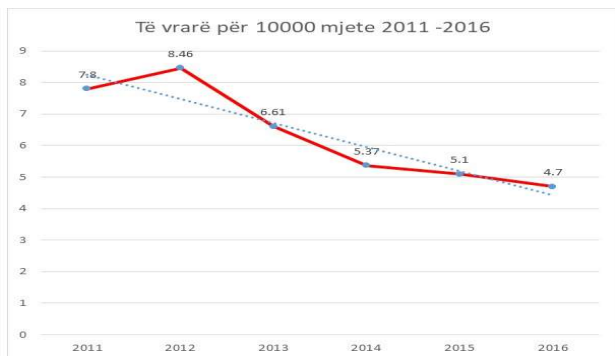
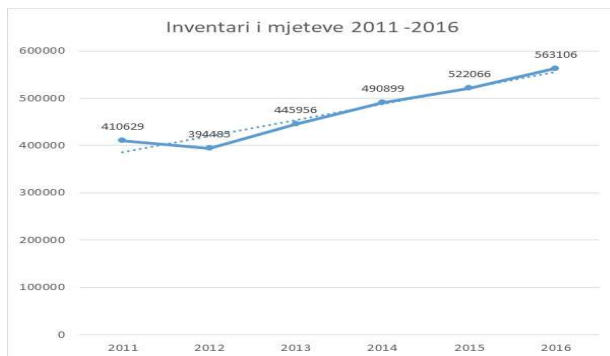
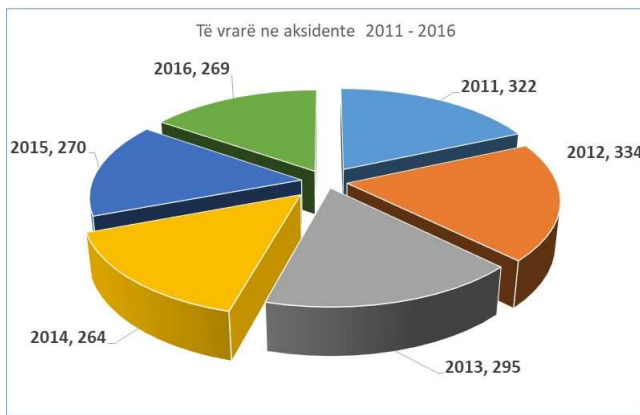
Këmbësorët janë grupi i përdoruesve të rrugës që përbën një përqindje të lartë të atyre që janë vrarë. Sipas të dhënave të vitit 2016 ata përbëjnë 38,7 % e totalit të njerëzve të vrarë në aksidente automobilistike.

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

Vitet

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

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



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

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

Të dhënat për aksidentet automobilistike, si dhe të vrrarët e plagosurit në këto aksidente për vitet 1947- 1990, në paraqitje tabelore janë si më poshtë:

Aksidente 1947-1990

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

1987	154	128	102
1988	133	118	74
1989	162	153	58
1990	120	114	34
Totali 1947-1990	5704	3249	5120

Të dhënat për aksidentet automobilistike, si dhe të vrarët e plagosurit në këto aksidente për vitet 1992-2018, në paraqitje tabelore janë si më poshtë:

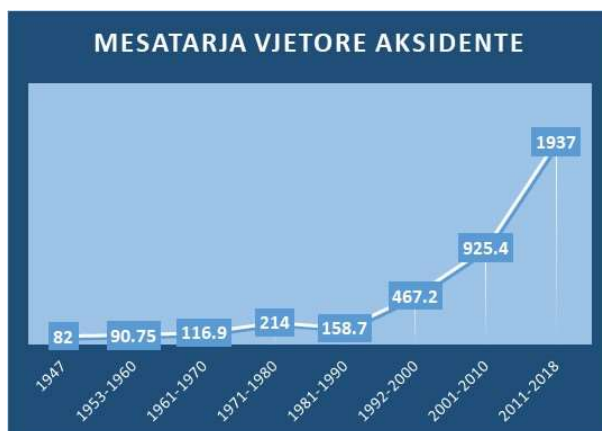
Aksidente 1992-2018

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

2018			
------	--	--	--

Mesatarja vjetore e aksidenteve, të vrarëve dhe të plagosurve sipas periudhave analizuese (1947-2018) në paraqitje tabelore është si më poshtë:

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





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

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

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

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

- numri i aksidenteve automobilistike nga viti 1947 deri 2018 ka pasur një trend të vazhdueshëm në rritje;
- numri i të vrarëve dhe të plagosurve në aksidentet automobilistike ka ardhur në vazhdimësi në rritje;
- në periudhën 2011-2018 evidentohet fillimi i një trendi në rënie të numrit të vrarëve dhe të plagosurve në aksidentet automobilistike;
- sigurizimi i kësaj dukurie dhe ndjekja me një strategji kombëtare gjithëpërfshirëse (2011-2020) filloi të japë rezultatet e para të një trendi në rënie të numrit të vrarëve dhe të plagosurve në aksidentet automobilistike.

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

a. Me përgjegjësinë e drejtuesve të mjeteve dhe konkretisht:

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

b. Me gjendjen e infrastrukturës rrugore:

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

c. Me veprimet e qytetarëve si përdorues të rrugës:

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

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

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

e. Me mangësitë në punën parandaluese për aksidentet automobilistike:

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

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

- ndryshime të shpeshta të Kodit Rrugor.

II. Analizimi dhe vlerësimi i sigurisë rrugore në vendin tonë bazuar në treguesit subjektiv, perceptimet e qytetarëve për sigurinë rrugore, sjelljet e përdoruesve të rrugës në Shqipëri si dhe nivelin e kënaqësisë e vlerësimin e tyre për strukturat që menaxhojnë sigurinë rrugore

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

1. Disa të dhëna për anketimin e organizuar

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

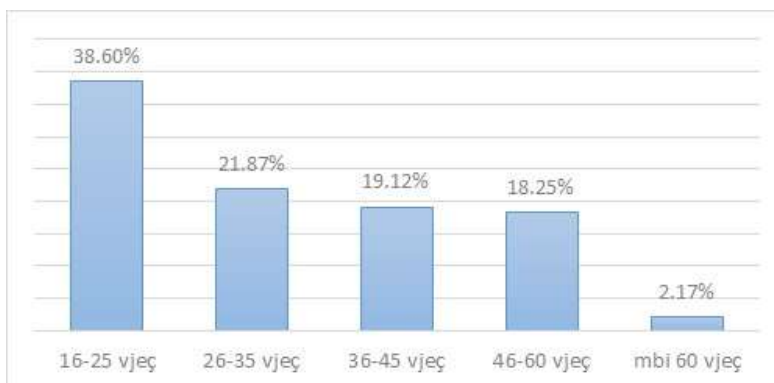
Për këtë arsye është organizuar ky anketim i gjerë i shtresave e profesioneve të ndryshme të shoqërisë shqiptare dhe janë analizuar perceptimet e tyre rreth sigurisë rrugore. Nëpërmjet analizimit të këtyre perceptimeve synohet evidentimi i problematikave, faktorëve ndikues si dhe dhënia e rekomandimeve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

2. Demografia e të anketuarve

Procesi i anketimit u zhvillua në një hark kohor prej __ ditëve. Deri më datën __prill 2019, në ora __, në anketim kanë marrë pjesë 1594 persona.

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

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

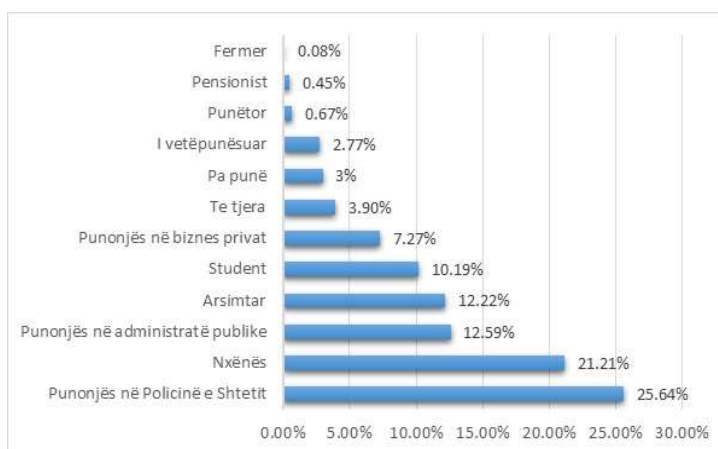


Pjesëmarrësit në anketim janë 47.93% femra dhe 52.07% meshkuj. Nga qyteti janë 94.46% dhe nga fshati 5.54%. Pjesa më e madhe janë nga qarku i Tiranës 76.02%, Durrësi 4.84%, Korça 3.37% dhe Elbasani 2.79%.

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

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

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



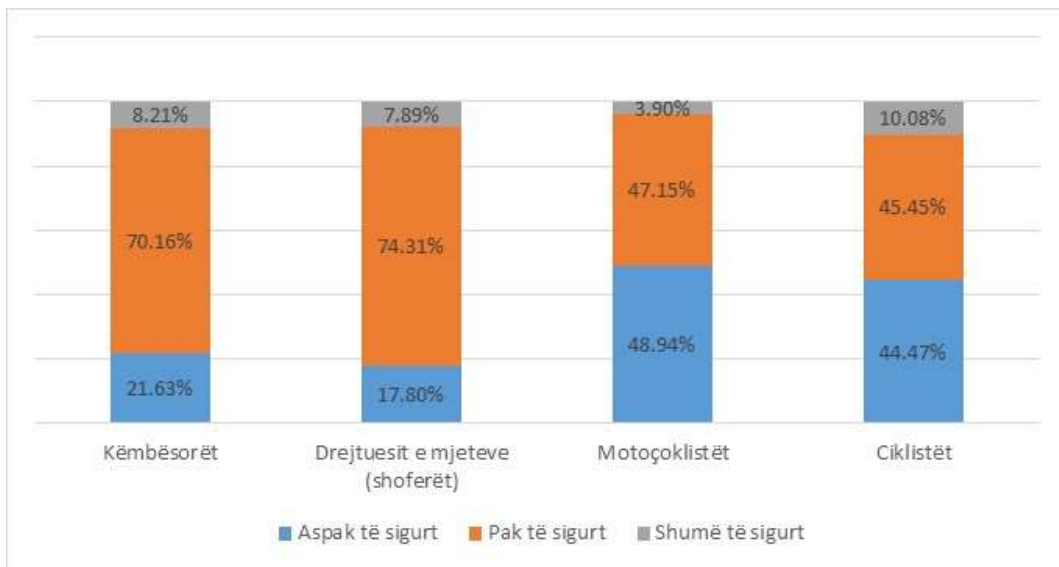
Nga të anketuarit, 54.37% janë me leje drejtimi mjete (patentë), 10.41% janë me leje drejtimi, por jo në përdorim dhe 35.22% janë pa leje drejtimi.

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

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

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

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



Nga studimi i përgjigjeve të të anketuarve për pyetjen se si e vlerësojnë sigurinë në rrugë për kategoritë e përdoruesve të rrugës (këmbësorë, drejtues mjeteve, motoçiklistë

e çiklistët) gjejmë se mesatarisht 33.21 e vlerësojnë “aspak të sigurt”, 59.27% “pak të sigurt” dhe vetëm 7.52% “shumë të sigurt”.

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

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

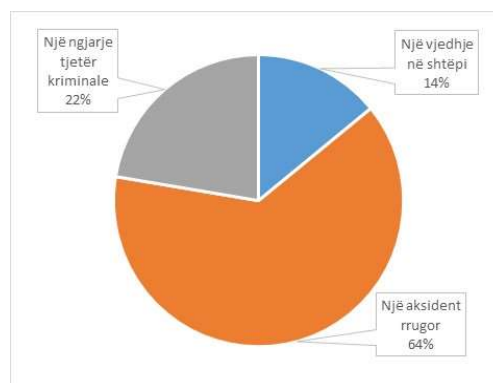
Nga analiza e këtyre gjetjeve mund të përmbylлим se 92.48 e të anketuarve (33.21 % + 59.27%), e vlerësojnë sigurinë në rrugë aspak dhe pak të sigurt. Vetëm 7.52% e të anketuarve e vlerësojnë shumë të sigurt. Pra, shumica dërmuese (92.48) e të anketuarve vlerësojnë sigurinë në rrugë aspak dhe pak të sigurt,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

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

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

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

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



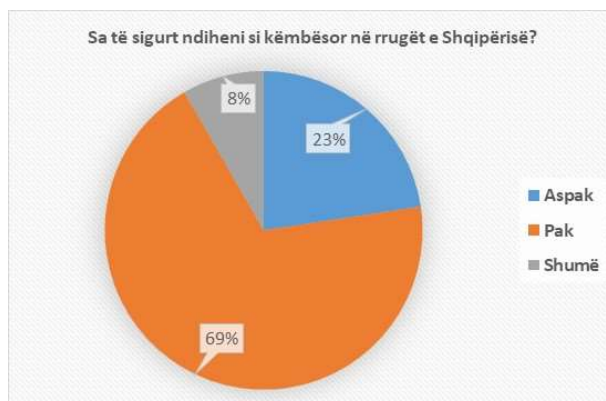
Total	100%	1212
-------	------	------

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

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

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

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

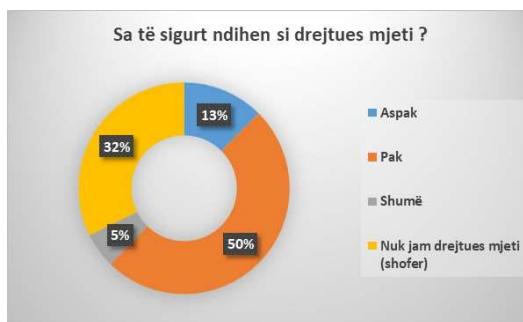


Nga studimi i përgjigjeve të anketuarve për pyetjen sa të sigurt ndihen si këmbësorë në rrugët e Shqipërisë, gjejmë se ata ndihen “aspak të sigurt”, “pak të sigurt” dhe “shumë të sigurt” përkatësisht në masën 22.61%, 69.08% dhe 8.31%.

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

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

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

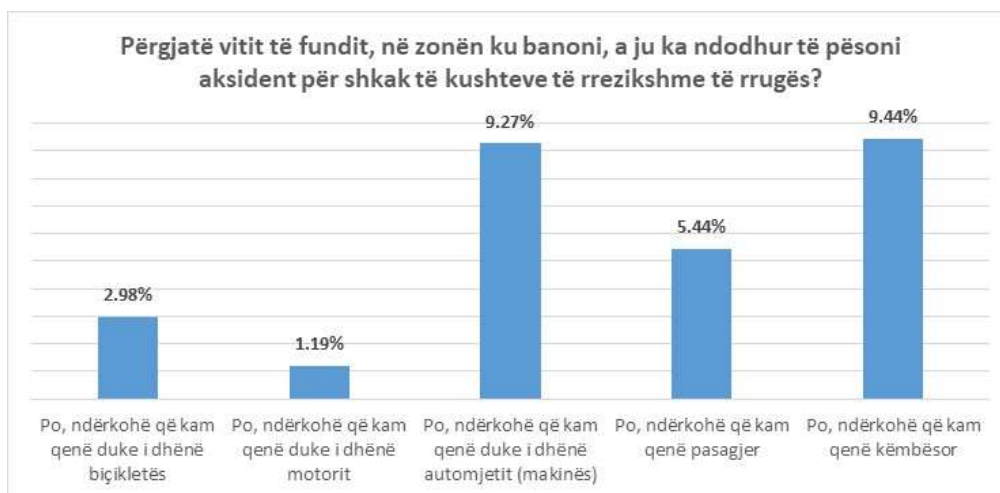


Nga studimi i përgjigjeve të anketuarve për pyetjen sa të sigurt ndihen si drejtues mjeti (shofer) në rrugët e Shqipërisë, gjejmë se ata ndihen “aspak të sigurt”, “pak të sigurt” dhe “shumë të sigurt” përkatësisht në masën 12.48%, 49.75% dhe 5.44%, ndërkohë që 32.33% e të anketuarve nuk janë drejtues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

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

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

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



Nga studimi i përgjigjeve të anketuarve për pyetjen nëse përgjatë vitit, në zonën ku

Pjesëmarrës	1166	
Përgjigjet	Total	Total
Prezenca e ulët e patrullave të policisë	6.52%	76
Mungesa e sinjalistikës rrugore	17.75%	207
Ndriçimi i keq	4.55%	53

banoni a ju ka ndodhur të pësoni aksident automobilistik për shkak të kushteve të rrezikshme të rrugës, gjejmë se 28.32% e të anketuarve iu ka ndodhur që të pësojnë aksident për shkak të kushteve të rrezikshme të rrugës. Nga këta pjesa më e madhe kanë qenë këmbësorë (9.44%), drejtues mjeti (9.27%), pasagjerë (5.44%), çiklistë (2.98%) dhe motoçiklistë (19%).

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

Gjendja e keqe e rrugës (gropa, asfalt i dëmtuar, etj..)	19.64%	229
Sjellja e përdoruesve të rrugës	39.79%	464
Mungesa e mirëmbajtjes së mjeteve	0.77%	9
Përdorimi i alkoolit/drogës gjatë ngasjes së automjetit	10.98%	128
Total	100%	1166

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

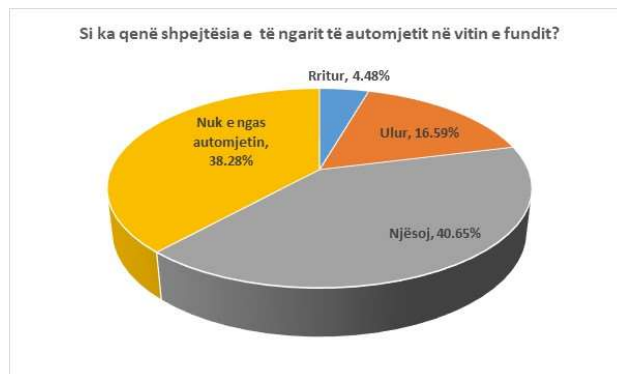


Nga studimi i përgjigjeve të anketuarve për pyetjen, “sipas jush, kush është faktori që kërcënon më shumë sigurinë rrugore në zonën ku ju banoni?”, gjejmë se faktori që kërcënon më shumë sigurinë rrugore është sjellja e përdoruesve të rrugës në masën 39.8%; gjendja e keqe e rrugëve në masën 19.6%; mungesa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

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

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

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



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

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

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

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



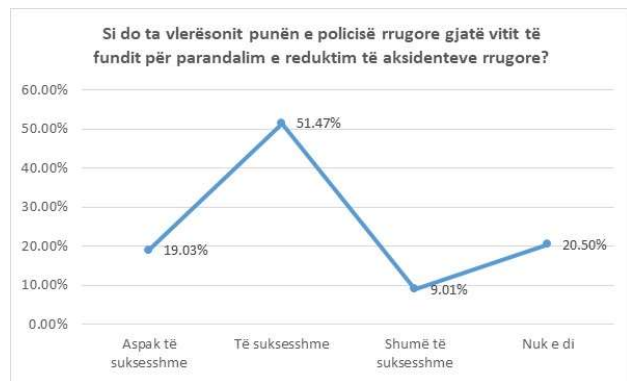
Nga studimi i përgjigjeve të anketuarve për pyetjen se sa punë është bërë në Shqipëri për të ulur rrezikshmërinë në qarkullimin rrugor gjejmë se pjesa më e madhe e të

anketuarve (62.31%) mendojnë se është bërë pak në këtë fushë. Ndërkohë 25.71% e të anketuarve mendojnë se është bërë shumë në Shqipëri për të ulur rrezikshmërinë në qarkullimin rrugor. Vetëm për 11.99% të të anketuarve nuk është bërë punë në këtë fushë.

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

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

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

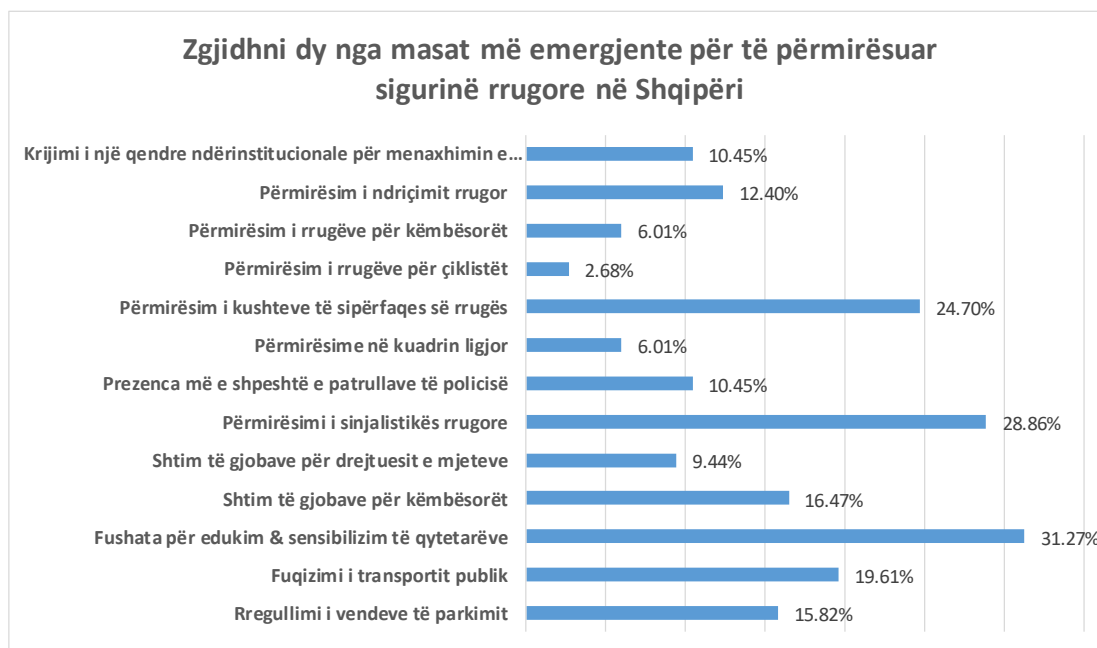


Nga studimi i përgjigjeve të anketuarve për pyetjen se si do ta vlerësonit punën e policisë rrugore gjatë vitit të fundit për parandalim e reduktim të aksidenteve rrugore gjejmë se 51.47% e të anketuarve e quajnë të suksesshme dhe 9.01% shumë të suksesshme. Ndërkohë që, për 19.03% të anketuarve, puna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

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

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

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



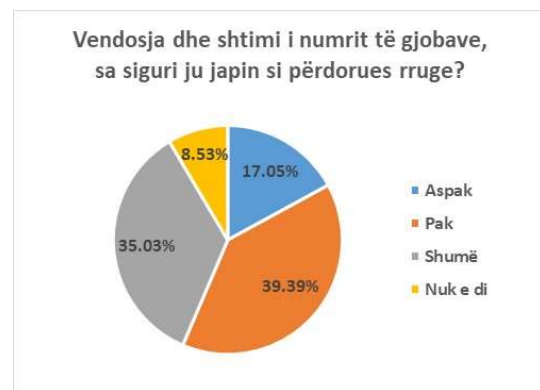
Nga studimi i përgjigjeve të anketuarve për përzgjedhjen prej tyre të masave emergjente për përmirësimin e sigurisë rrugore në Shqipëri gjejmë se të anketuarit, si masa emergjente kanë zgjedhur në masën 31.27% fushatat për edukim & sensibilizim të

qytetarëve; në masën 28.86% përmirësimin e sinjalistikës rrugore; në masën 24.70% përmirësim të kushteve të sipërfaqes së rrugës; në masën 19.61% fuqizimin e transportit publik; në masën 16.47% shtimin e gjobave për këmbësorët; në masën 15.82% rregullimin e vendeve të parkimit; në masën 12.40% për përmirësimin e ndriçimit rrugor; në masën 10.45% prezencën më të shpeshtë të patrullave të policisë; në masën 10.45% krijimin e një qendre ndërinstitucionale për menaxhimin e sigurisë rrugore; në masën 9.44% shtimin e gjobave për drejtuesit e mjeteve; në masën 6.01% përmirësimin e kuadrit ligjor dhe përmirësimin e rrugëve për këmbësorët si dhe në masën 2.68% për përmirësimin e rrugëve për çiklistët.

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

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

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



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

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

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

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



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

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

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

Pjesëmarrës	1075	
Përgjigjet	Total	Total
Aspak dakord	22.33%	240
Pak dakord	47.72%	513



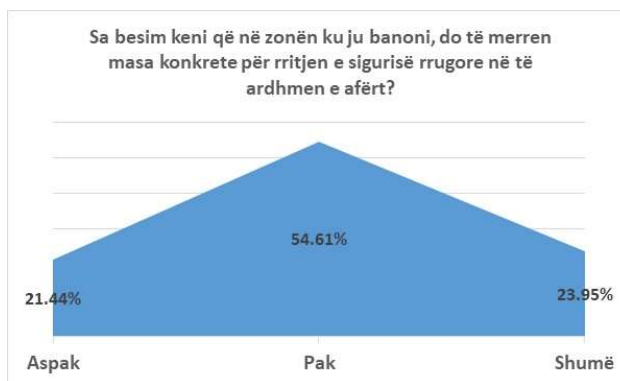
Shumë dakord	29.95%	322
Total	100%	1075

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

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

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

Pjësarrës	1073	
Pergjigje	Total	Total
Aspak	21.44%	230
Pak	54.61%	586
Shumë	23.95%	257
Total	100%	1073



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

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

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

- Shumica e të anketuarve (92.48), e perceptojnë dhe e vlerësojnë sigurinë në rrugë aspak dhe pak të sigurt për te gjithë përdoruesit e rrugës, shifër kjo shumë e lartë. Vetëm 7.52% e të anketuarve e vlerësojnë shumë të sigurt. Për këtë rekomandohet që krahas masave për parandalimin dhe minimizimin e aksidenteve automobilistike, duhet të punohet paralelisht që kjo punë të ndikojë në përmirësimin e perceptimeve të tyre për sigurinë rrugore sepse në fund të fundit siguria është dhe perceptim.
- Pjesa më e madhe e të anketuarve (63.53%), ndjehen shumë më të shqetësuar se mund t’u ndodhë një aksident rrugor se sa një vjedhje në shtëpi apo ngjarje tjetër kriminale. Pra, aksidentet perceptohen nga qytetarët si kërcënimi kryesor për sigurinë e tyre. Kjo tregon ndjeshmërinë dhe kërkesat në rritje të komunitetit për sigurinë rrugore si një e mire publike dhe personale.
- Shumica e të anketuarve (91.69%) ndihen në masën aspak dhe pak të sigurt si këmbësore në rrugët e Shqipërisë shifër kjo shumë e lartë.
- Shumica e të anketuarve (62.23%) ndihen aspak dhe pak të sigurt në rrugët e Shqipërisë si drejtues mjeti, shifër kjo e lartë. Krahasuar me statusin e këmbësorit kjo shifër është 29.46% më e ulët se në rastin e këmbësorëve. Pra, drejtuesit e mjetit ndjehen më të sigurt se këmbësorët.
- Një numri relativisht të lartë të anketuarve(28.32%) ju ka ndodhur të pësojnë aksident për shkak të kushteve të rrezikshme të rrugës. Kjo tregon për problematikën e mëdha të rrugëve në Shqipëri, si një nga komponentët e rëndësishëm të sigurisë rrugore në Shqipëri si dhe për përgjegjësinë e enteve administruese të rrugëve
- Të anketuarit kanë vlerësuar se faktori që kërcënon më shumë sigurinë rrugore është sjellja e përdoruesve të rrugës në masën 39.8%; gjendja e keqe e rrugëve në

masën 19.6%; mungesa e sinjalistikës rrugore në masën 17.8%; përdorimi i alkoolit/drogës gjatë udhëtimit në masën 11%, prezenca e ulët e policisë në rrugë në masën 6.5%, ndriçimi i keq në masën 4.5% si dhe mungesa e mirëmbajtjes së mjeteve në masën 0.8%. Për këtë rekomandohet se drejtimet kryesore nga ku duhet investuar më shumë për të ulur nivelin e kërcënimit ndaj sigurisë rrugore është puna për përmirësimin e sjelljes së përdoruesve të rrugës, përmirësimin e infrastrukturës rrugore, rregullimin e sinjalistikës rrugore, forcimi i kontroleve dhe penalizmi i përdorimit të alkoolit e drogës gjatë udhëtimit, rritja e efikasitetit të shërbimeve të policisë rrugore, përmirësimi në ndriçimin e rrugëve dhe kontrollin autoteknik të mjeteve.

- Ka një përgjegjshmëri më të madhe për sigurinë rrugore si një e mirë personale dhe për shpejtësinë e të ngarit të automjeteve si kërcënim për të. Kjo duket pasi 16.59% e të anketuarve e kanë ulur shpejtësinë dhe 40.65% e tyre kanë ruajtur atë nivel shpejtësie ndërsa vetëm 4.48% e tyre e kanë rritur shpejtësinë në vitin e fundit.
- Për pjesën më të madhe të anketuarve (62.31%) është bërë pak për të ulur nivelin e rrezikshmërisë në qarkullimin rrugor, ndërkohë që 25.71% e të anketuarve janë të kënaqur dhe mendojnë se është bërë shumë në Shqipëri për të ulur rrezikshmërinë në qarkullimin rrugor.
- Për pjesën më të madhe të anketuarve (60.48%) puna e policisë së qarkullimit rrugor është e suksesshme dhe shumë e suksesshme. Kjo tregon për një nivel relativisht të mirë të kënaqësisë së publikut për punën e policisë së qarkullimit rrugor dhe performancën e saj në rritje. Gjithsesi rekomandohet intensifikimi i punës parandaluese të kësaj strukture jo vetëm për të bindur 20.5% të atyre që nuk prononcohen, por dhe të ndryshojë edhe perceptimin e 19% të të tjerëve që e vlerësojnë negativisht punën e saj parandaluese.
- Nga përgjigjet e të anketuarve mund të rekomandojmë si masa më emergjente për përmirësimin e sigurisë rrugore si më poshtë: fushatat për edukim & sensibilizim të qytetarëve; përmirësimin e sinjalistikës rrugore; përmirësimi i kushteve të sipërfaqes së rrugës; fuqizimin e transportit publik; shtimin e gjobave për këmbësorët; rregullimin e vendeve të parkimit; përmirësimin e ndriçimit rrugor; prezencën me të shpeshtë të patrullave të policisë në rrugë; krijimin e një qendre ndërinstucionale për menaxhimin e sigurisë rrugore; shtimin e gjobave për drejtuesit e mjeteve; përmirësimin e kuadrit ligjor dhe përmirësimin e rrugëve për këmbësorët e për çiklistët.
- Për pjesën më të madhe të anketuarve (56.6%) shtimi i gjobave iu jep pak ose nuk iu jep aspak siguri si përdorues rrugë, ndërkohë mund të konsiderohet

relativisht e lartë (35.05%) edhe pjesa e anketuesve që mbështesin këtë si masë që iu jep siguri si përdorues rruge.

- Për pjesën më të madhe të anketuarve (69.36%) çështjet e sigurisë rrugore përbëjnë interes për pjesën dërmuese të qytetarëve në zonat ku ata banojnë. Për të arritur standardet e sigurisë rrugore, ajo duhet të jetë e sigurizuar e të ndiqet me politika agresive.
- Rreth një e treta e të anketuarve (29.95%) janë shumë dakord që, kush shkakton aksident me pasojë vdekjen, duhet akuzuar për vrasje ndërkohë që, pjesa më e madhe (47.72%) janë pak dakord me këtë ide. Ecuria e kësaj ideje do të ndiqet dhe me anketimet që do të zhvillohen në vitet në vazhdim. Kritja e mbështetjes për këtë mund të nxisë idenë e ndryshimeve ligjore në këtë fushë.
- Pjesa më e madhe e të anketuarve (76.01%) nuk kanë aspak ose kanë pak besim për marrjen e masave konkrete për rritjen e sigurisë rrugore në të ardhmen e afërt. Për këtë rekomandohet gjetja e formave dhe metodave për rritjen e besimit të qytetarëve se masat që po merren do të ndikojnë në rritjen e sigurisë rrugore. Kjo do të ndikojë dhe në rritjen e rolit dhe përgjegjshmërisë së qytetarëve si aktorë mjaft të rëndësishëm në procesin e garantimit të sigurisë rrugore në vend.

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

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

IV. Rekomandime

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

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

- siguria rrugore duhet kuptuar e vlerësuar si një e mirë publike dhe personale, pjesë e rëndësishme e sigurisë publike e asaj kombëtare, e pranuar dhe e zbatuar si e drejtë themelore e njeriut;
- çështjet e sigurisë rrugore në Shqipëri duhet të vazhdojnë të mbahen fort të sigurizuara, çka do të thotë të vazhdojnë të ndiqen më strategji e masa të veçanta shitesë;
- për këtë të realizohet një analizë e thellë në përfundim të afateve të Strategjisë Kombëtare për Sigurinë Rrugore, të evidentohen problematikat e shfaqura dhe të hartohet një strategji e re për sigurinë rrugore për vitet 2021-2030, e një plan veprimi 5vjeçar, me fokus rritjen sigurisë rrugore nëpërmjet forcimit të bashkëpunimit dhe bashkërendimit të punës në nivel kombëtar;
- kësaj t'i shërbejë dhe ngritja e një agjencie kombëtare (qendër ndërinstitucionale) për menaxhimin e trafikut rrugor në Shqipëri;
- për sigurinë rrugore të investohet në dy komponentët e saj kryesor, në sigurinë proaktive (parandalimin e aksidenteve) me sigurinë reaktive (rikuperimin në një situatë emergjente).

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

- rritjen e ndërgjegjësimit, përgjegjshmërisë dhe përgjegjesisë së drejtuesve të mjeteve për respektimin dhe zbatimin kërkesave të Kodit Rrugor e akteve të tjera në këtë fushë;
- rritjen e ndërgjegjësimit të qytetarëve si përdorues rruge dhe bashkëpërgjegjës për sigurinë rrugore në vend si dhe me fokus edukimin e fëmijëve me programe të veçanta në këtë fushë.

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

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

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

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

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

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

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

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

Referencat

I. Dokumente arkivore

1. Arkivi Qendror i Shtetit. "Rregullore e detyrave të Policisë". Neni 14. Fondi 252. Dosje 406. Viti 1921.
2. Arkivi Qendror i Shtetit. Ligj "Mbi krijimin e zyrave policore", 22 Dhjetor 1925. Botuar në Fletoren Zyrtare Nr. 101, 31 Dhjetor 1925.
3. Arkivi Qendror i Shtetit. Ligj " Mbi krijimin e një Drejtorie Policije", 30 Dhjetor 1926. Botuar në Fletoren Zyrtare Nr. 2, 7 Kallnuer 1927.
4. Arkivi Qendror i Shtetit. Dekret Ligj "Për rrugët" 30 Dhjetor 1925. Botuar në Fletore Zyrtare Nr. 6, 9 Kallnuer 1926.
5. Arkivi Qendror i Shtetit. Ligj "Mbi anulimin e dekret ligjës mbi ndryshimin e nenevet 5, 19, 21, 26, 27, 28, të ligjës së rrugëve me datë 30.12. 1925 dhe mbi anulimin e ndryshimin e disa dispozitave të ligjës së rrugëve, datë 26.11.1921. Botuar në Fletoren Zyrtare" Nr. 46, datë 9 Qershor 1927.

6. Arkivi Qendror i Shtetit. Ligj " Mbi rrugët", datë 8 Qershor 1928, . Botuar në Fletoren Zyrtare Nr. 64, datë 16 Qershor 1928.
7. Arkivi Qendror i Shtetit. Ligj 22 Prill 1930: "Mbi ndryshimin e neneve 2,3,5,6,7,8, 9, 14, të Ligjës së rrugave datë 8 Fruer 1929". Botuar në Fletorën Zyrtare Nr. 28, datë 30 Prill 1930.
8. Arkivi Qendror i Shtetit. Rregullore, 24 Nëntor 1925 "Mbi formimin e kompanivet punëtorësh për të kryemit e punimeve botore". Botuar në Fletoren Zyrtare nr. 81, 25 Nëntor 1925.
9. Arkivi Qendror i Shtetit. Fondi i Ministrisë së Punëve të Brendshme, dosje 599. Viti 1922. Shkresa Nr. 1893, datë 12.4.1922 "Mbi një grua që e ka carë automobili italian".
10. Arkivi Qendror i Shtetit. Fondi i Ministrisë së Punëve të Brendshme, dosje 599. Viti 1922. Shkresa Nr. 7524, datë 28.11.1922 "Mbi prerjen prej automobilit të quajturit Thoma Joanidha".
11. Arkivi Qendror i Shtetit. Rregullore "Mbi përdorimin dhe mbajtjen e automobilave". Paragrafi 1. Botuar ne Fletoren Zyrtare nr. 47, datë 31 Gusht 1925.
12. Arkivi Qendror i Shtetit. Ligji "Mbi shërbimin e automobilave dhe çdo qerrje me fuqi motori" 19 Tetor 1926. Botuar në Fletoren Zyrtare Nr. 186, datë 20 Tetor 1926.
13. Arkivi Qendror i Shtetit. Dekret-ligje "Mbi mbajtjen nga një automobil gjithë ministritë", 20 Qershor 1928. Botuar në Fletoren Zyrtare nr. 67, 20 Qershor 1928.
14. Arkivi Qendror i Shtetit. Fondi Ministria e Punëve Botore, dosje 154,viti 1926: Raport i Zyrës së Punëve Botore Durrës e njoftim i Prefekturës se Durrësit dërguar Ministrisë së Punëve Botore e Bujqësisë për vrasjen e një personi e plagosjen e disa të tjerëve nga aksidentet automobilistike e mbi hetimet përkatëse.
15. Arkivi Qendror i Shtetit. Fondi Nr. 152. Ministria e Punëve te brendshme, dosje 92,viti 1931: "Korrespondencë e Ministrisë së Punëve të Brendshme me Prefekturat Berat, Elbasan, Peshkopi mbi vrasjet e ndodhura nga aksidentet automobilistike".
16. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Sektori i Qarkullimit Rrugor. Viti 1946. Dosja Nr. 163 "Urdhëresë Nr. 1 e Ministrisë së Punëve Botore mbi disiplinimin e shërbimit automobilistik".
17. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Autoinspektoratit. Viti 1947. Dosja Nr. 237. Statistika për Sektorin e Autoinspektoratit.
18. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Autoinspektoratit. Viti 1950. Dosja Nr. 400, " Raport mbi kontrollin teknik të automjeteve si dhe statistikat përkatëse".
19. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Shtabi. Viti 1959. Kutia 17. Dosja Nr. 971. Rregullore Nr. 175, datë 26.6.1954 "Mbi Qarkullimin në Qytet dhe në Rrugët e Republikës Popullore të Shqipërisë".

20. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Auto - Inspektoratit. Viti 1960. Kutia 19. Dosja Nr. 1125. "Raport mbi gjendjen e Sektorit të Auto - Inspektoratit të Shtetit për vitin 1960".
21. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Auto - Inspektoratit. Viti 1963. Kutia 27. Dosja Nr. 1501. "Raport dhe analizë mbi punën e Auto - Inspektoratit të Shtetit".
22. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Auto - Inspektoratit. Viti 1965. Kutia 31. Dosja Nr. 1694. "Vendim i Kolegjiumit të Ministrisë së Punëve të Brendshme "Mbi luftën për zbatimin e rregullave të qarkullimit dhe evitimin e aksidenteve automobilistike".
23. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Auto - Inspektoratit. Viti 1965. Kutia 31. Dosja Nr. 1693. "Raport mbi aksidentet automobilistike dhe gjendjen teknike të automjeteve".
24. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Auto - Inspektoratit. Viti 1968. Kutia 35. Dosja Nr. 1821. "Raport i Ministrit të Brendshëm Kadri Hazbiu mbi aksidentet automobilistike dhe masat për përmirësimin e gjendjes".
25. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1966. Kutia 33. Dosja Nr. 1733. "Regjistër i aksidenteve automobilistike për vitet 1964-1966".
26. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1968. Kutia 34. Dosja Nr. 1772. "Pasqyrë e aksidenteve dhe kondravajtjeve të ndodhura gjatë vitit 1967".
27. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1968. Kutia 35. Dosja Nr. 1820. "Pasqyrë e aksidenteve dhe kondravajtjeve të ndodhura gjatë vitit 1968".
28. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1969. Kutia 36. Dosja Nr. 1876. "Pasqyrë statistikore e aksidenteve dhe kontravajtjeve të ndodhura gjatë vitit 1969".
29. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1978. Kutia 65. Dosja Nr. 9266.
30. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1982. Kutia 88. Dosja Nr. 10145. "Studim mbi aksidentet automobilistike si dhe disa konkluzione për parandalimin e tyre gjatë periudhës 1976-1980".
31. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 50. Drejtoria e Policisë Popullore 1945-1991. Dega e Qarkullimit Rrugor. Viti 1981. Kutia 83. Dosja Nr. 9911. "Raport dhe detyra orientuese vjetore të Degës së Qarkullimit Rrugor dhe pasqyra statistikore mbi aksidentet automobilistike të ndodhura në vitin 1981".
32. Arkivi i Ministrisë së Punëve të Brendshme. Fondi Nr. 46. Kabineti .Viti 1984. Kutia 29. Dosja Nr. 1439. "Raport i Drejtorisë së Policisë Popullore datë 13.4.1984, mbajtur

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

II. Botime dokumentare

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

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

III. Raporte, analiza, studime:

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

IV. Dokumente strategjike

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