



RAPORT ME REKOMANDIME NGA NJËSITI TASK FORCË



Dhjetor, 2018
Prishtinë

Njësiti Task Forcë është themeluar në bazë të Vendimit KM-MI-01 Nr.745/18, të datës 31.08.2018 dhe është plotësuar dhe ndryshuar me Vendimin tjetër Nr.914/18 të datës 19.11.2018. Themelimi i këtij Njësiti është bërë me qëllim të gjetjeve, identifikimit dhe çështjeve tjera që lidhen me (pa)sigurinë në trafikun rrugor me synimin për marrjen e një sërë masave konkrete (plotësimin-ndryshimin e legjislacionit dhe zbatimin e mirëfilltë të tij) për përmirësim e nivelit të sigurisë në rrugë, rrjedhimisht uljen e shkallës të vdekshmërisë lëndimeve dhe dëmeve materiale si pasojë e aksidenteve në trafik.



RAPORT ME REKOMANDIME

nga Njësi TASK - FORCE

Njësi Task Forcë është themeluar në bazë të Vendimit KM-MI-01 Nr.745/18, të datës 31.08.2018 dhe është plotësuar dhe ndryshuar me Vendimin tjetër Nr.914/18 të datës 19.11.2018. Themelimi i këtij Njësi është bërë me qëllim të gjetjeve, identifikimit dhe çështjeve tjera që lidhen me (pa)sigurinë në trafikun rrugor

me synimin për marrjen e një sërë masave konkrete (plotësimin-ndryshimin e legjislacionit dhe zbatimin e mirëfilltë të tij) për përmirësim e nivelit të sigurisë në rrugë, rrjedhimisht uljen e shkallës të vdekshmërisë lëndimeve dhe dëmeve materiale si pasojë e aksidenteve në trafik.

Udhëheqës i njësitit: Idriz Selimaj, Zëvendës Ministër i MI;

Ekspertët e jashtëm të njësitit: Kumbim SHALA, PhD(C). Inxh. Trafiku dhe transporti;
Ramadan DURAKU, Dr.Sc. Inxh. Trafiku dhe transporti;
Mevlan BIXHAKU, Dr.Sc. Inxh. Trafiku dhe transporti;
Halil DEMOLLI, PhD (C). Inxh. Mekanike;
Muhamed KRASNIQI, Dr.Sc. Inxh. Trafiku dhe transporti;
Valdrin Kasumaj, Msc. Trafikut dhe transportit (ish anëtar).

Anëtarë të brendshëm të njësitit: Fejzulla MUSTAFA, Drejtor, u.d. Dep.KSKRR - MI;
Arsim MULAKU, Zyrtar për QKTA, DA - MI;
Emir MORINA, Inxh. trafiku, DMRr - MI;
Fatmire STUBLLA, Zyrtare e transportit rrugorë, DTT - MI;
Zorica BULATOVIC, Zyrtare e transportit rrugorë, DTT - MI.

Mbështetje institucionale: Nebih Shatri, Sekretar, u.d. –MI;
Xhemë VESELI, Drejtor i DTT – MI;
Kadri KRASNIQI, u.d. Drejtor i DA – MI;
Hasan IBRAJ, u.d. Drejtor i Dep. të Inspektoriatit – MI;
Ramë QUPEVA, Drejtor i Dep. të Infrastrukturës – MI;
Skender GASHI, Drejtor i DMRr – MI;
Hasan Ibraj, Drrejtore i Inspektoratit, u.d. – MI;
Mirdit Emini, Drejtor i Dep. Patent Shoferit, u.d. – MI;
Mehdi Qorra, Divizioni i Inspektimit të QKTA-ve;
Jakup Hoti, Divizion i inspektimit të Autoshtollave.

Përmbajtja

Akronimet dhe shkurtesat	3
Parathënie	4
1. Raporti për infrastrukturën rrugore	5
Kushtet bazë për përpilimin e raportit për infrastrukturë rrugore.....	5
Përshkrim i çështjeve relevante të identifikuara në sektorin e infrastrukturës	8
Rekomandime të përgjithshme për infrastrukturën rrugore	31
2. Raport për sektorin e automjeteve rrugore	33
Kushtet bazë për përpilimin e raportit për sektorin e automjeteve rrugore	33
Përshkrim i çështjeve relevante të identifikuara në sektorin e automjeteve	34
Rekomandimet për masa konkrete institucionale në sektorin e automjeteve rrugore	35
3. Raporti për transportin rrugorë	37
Kushtet bazë për përpilimin e raportit për transportin rrugorë.....	37
Përshkrim i çështjeve relevante të identifikuara në sektorin e transportit.....	39
Rekomandimet për masa konkrete institucionale në sektorin e transportit	40
4. Raporti për sektorin e aftësisimit dhe testimit të kandidatëve për shofer	43
Kushtet bazë për përpilimin e raportit për patent-shoferin	43
Rekomandimet për masa institucionale në sektorin e patentë-shoferit	44
5. Kategorizimi i masave të rekomanduara	46
Përfundim	55

Akronimet dhe shkurtesat

ARC – Agjencia e Regjistrimit Civil;

MPB – Ministira e Punëve të Brendshme;

MI – Ministria e Infrastrukturës;

MF – Ministria e Financave;

PK – Policia e Kosovës;

QKTA – Qendra e kontrollit teknik të automjeteve;

QRK – Qeveria e Republikës së Kosovës;

QAK – Qendra e Automjeteve të Kosovës;

UA – Udhëzim Administrativ.

Parathënie

Siguria në trafik është një nga elementet themelore për kualitetin e sistemit të trafikut. Të gjithë pjesëmarrësve në trafik dhe shfrytëzuesëve të shërbimeve të transportit, duhet t`ju plotësohen kërkesat dhe nevojat për lëvizje të lirë dhe sigurt. Varësisht nga shkalla e sigurisë së trafikut, varet edhe kualiteti i lëvizjes për të gjithë pjesëmarrësit në trafik.

Ekipi i themeluar ka për detyrë identifikimin e çështjeve që influencojnë në sigurinë në trafikun rrugorë. Në kudër të raportit janë përfshirë fushat e përgjegjësisë institucionale dhe administrative të lidhura me sigurinë në trafikun rrugorë të cilat përfshijnë katër sektorët vijues:

1. Infrastruktura rrugore,
2. Automjetet rrugore,
3. Transporti rrugorë i udhëtarëve dhe mallrave,
4. Aftësimi i ngasësve – patent shoferi.

Në këtë kuadër, ekipi ka hulumtuar çështje që lidhen me mos-implementim (aktual) të plotë apo të pjesërishtë të legjislacionit dhe çështje e masa tjera që duhen paraparë në kudër të plotësim-ndryshimit të legjislacionit, për të arritur efektet e dëshiruara të përmirësimit të gjendjes së sigurisë rrugore.

Për secilin nga sektorët e përcaktuar ekipi ka përpiluar raportet përkatëse të cilat jepen në vijim.

1. Raporti për infrastrukturën rrugore

Kushtet bazë për përpilimin e raportit për infrastrukturë rrugore

Përformanca dhe zhvillimi i infrastrukturës rrugore ka ndikim direkt në sigurinë e trafikut dhe është bazë për çdo zhvillim. Përmirësimi dhe mirëmbajtja e infrastrukturës për të krijuar një rrjet funksional dhe të sigurt të transportit, duke shfrytëzuar përparësitë e secilës formë, është parakusht për zvogëlimin e aksidenteve rrugore dhe rritjen e sigurisë së lëvizjes për të gjithë pjesëmarrësit në trafik.

Me qëllim të përmbushjes së normave teknike dhe standardeve, hartimi i këtij raporti për infrastrukturë rrugore është bazuar në:

- Ligjin mbi rrugët Ligji nr. 06/l-068 (për ndryshimin dhe plotësimin e Ligjit nr. 2003/11 për rrugë i ndryshuar dhe plotësuar me ligjin nr. 03/L-120);
- Ligjin për rregullat e trafikut rrugor nr. 05/L-088;
- Ligjin për mbrojtjen e mjedisit, Ligji Nr. 03/L-025 2009;
- Udhëzimin administrativ (MI) nr. 09/2015 (8/2017 i plotësuar);
- Udhëzimin administrativ për sinjalizim dhe rregullat e trafikut rrugor (MI) nr. 09/2017;
- Udhëzim administrativ mbi normat teknike të planifikimit hapësinor (MMPH) nr.08/2017;
- Në pozicionet për të cilat në Republikën e Kosovë nuk ka standarde të aprovuara, ne rekomandojmë përdorimin e standardeve të reja, për përafrimin me normat e BE-se (EURO CODE), si dhe të praktikave më të mira ndërkombëtare në projektim dhe zbatim.

Metodologjia e vëzhgimit të infrastrukturës rrugore

Në koordinim me ekipin nga MI, është hartuar plani i veprimit për vëzhgim të rrugëve në terren. Për vëzhgim janë përzgjedhur të gjitha kategoritë e rrugëve të cilat janë nën mbikëqyrje dhe menaxhohen nga Ministria e Infrastrukturës.

Për vëzhgim dhe vlerësim të gjendjes së infrastrukturës rrugore janë realizuar katër vizita në terren. Vizitat në terren janë realizuar nga ora 8:30-16:00 .

Paraprakisht, ekipi i „Task Forcës“ është informuar nga zyrtarët e MI-së lidhur me pjesët e rrugës të cilat paraqesin rrezik potencial për sigurinë në trafik. Përgjatë vëzhgimit të rrugëve, përpos pjesëve të evidentuara paraprakisht, grupi i „Task Forcës“ ka pasur për qëllim vëzhgimin e tërësishëm të rrugëve të përzgjedhura dhe në mënyrë të koordinuar ka ndaluar në pjesët e rrugëve në të cilat ka konsideruar se duhet të analizohen kushtet e sigurisë së trafikut.

Harta e rrugëve të vëzhguara është dhënë në Fig.1.

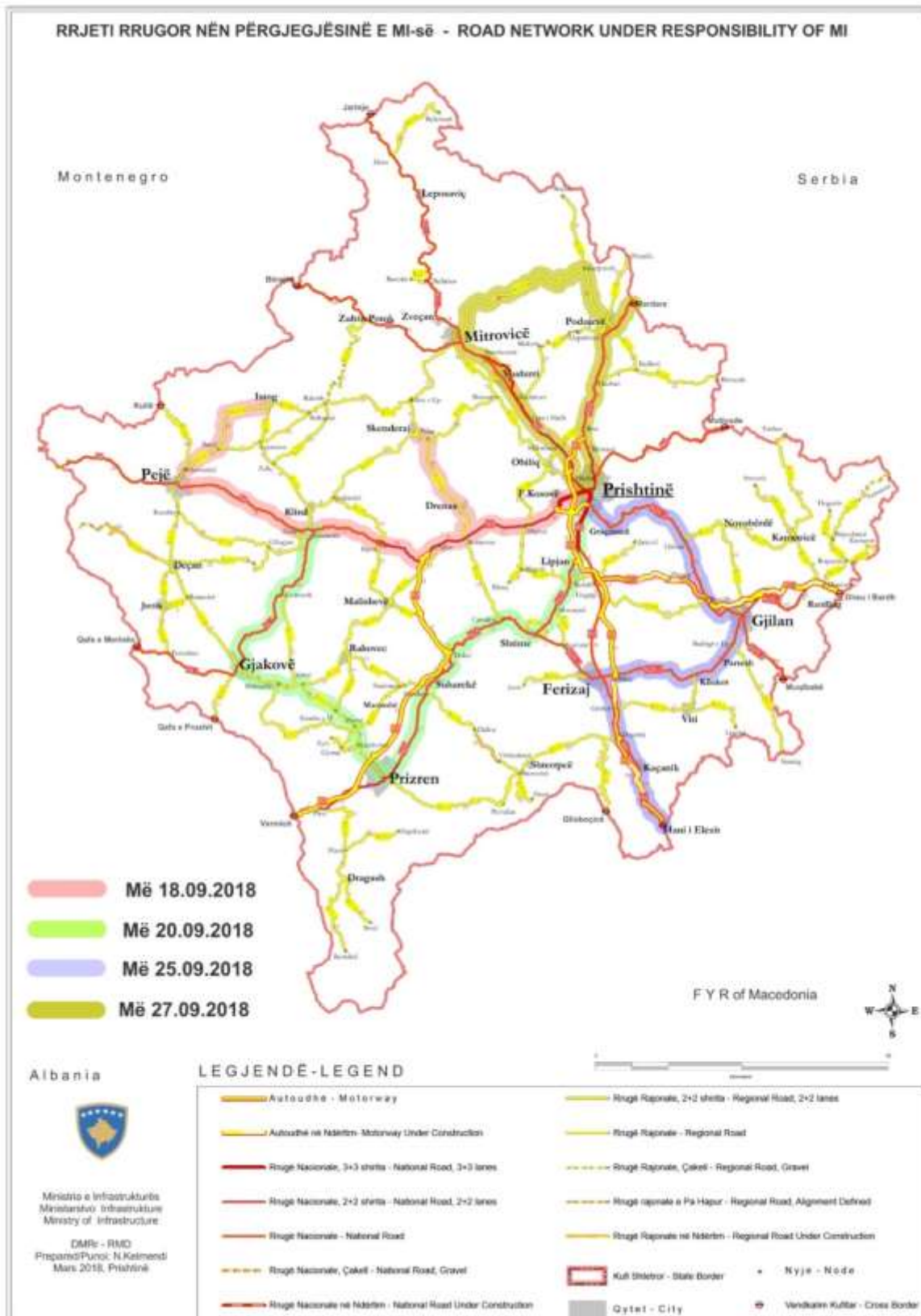


Fig.1. Rrugët e vëzhguara

Përshkrim i çështjeve relevante të identifikuara në sektorin e infrastrukturës

Për vlerësimin e gjendjes së infrastrukturës rrugore dhe identifikimin e elementeve më të rëndësishme të rrugës të cilat mund të ndikojnë në sigurinë e trafikut, ekipi i „Task forces“, ka bërë disa vizita në terren me qëllim të vlerësimit dhe mbledhjes së të dhënave për gjendjen e rrugëve. Në kuadër të programit të punës në terren, për rrugët nacionale dhe rajonale janë vlerësuar:

- Elementet teknike të udhëkryqeve në disnivel;
- Elementet teknike të udhëkryqeve sipërfaqësore (udhëkryqeve të trafikut dhe rrethrotullimeve);
- Objektet në rrugë dhe kyçjet në rrugën kryesore;
- Sinjalizimi horizontal dhe vertikal;
- Siguria e lëvizjes së këmbësorëve në rrugë;
- Elementet tjera të rrugës (pahitë elastike, bankina, vendndaljet e autobusëve);
- Kushtet e sigurisë gjatë punimeve në rrugë;
- Kalimi/kryqëzimi i rrugëve në nivel të njëjtë me hekurudhën;
- Mirëmbajtja e rrugëve.

Vlerësimi i gjendjes së sigurisë në udhëkryqet në disnivel

Pas vëzhgimit të gjendjes së rrugëve në terren, nga grupi vlerësues është konstatuar se, në aspektin e sigurisë, për udhëkryqet në disnivel janë evidentuar këto mangësi kryesore:

- *mungojnë korsitë adekuate për ngadalësim/përshpejtim në dhe nga udhëkryqet në disnivel (Fig.2);*
- *mungon sinjalizimi adekuat horizontal dhe vertikal.*



Fig.2. Shembull konkret i udhëkryqit në disnivel- mungesa e korsive për ngadalësim/përshpejtim në udhëkryqin në disnivel në Sllatinë të Madhe – rruga për aeroport.

Rekomandime

- Për të gjithë udhëkryqet në disnivel, të vendosen shiritat adekuat për ngadalësim / përshpejtim.
- Projektimi i shiritave të realizohet sipas kriterëve teknike të projektimit, në varësi të karakterit të rrugës dhe shpejtësisë së lëvizjes (Fig.3), dhe të vendoset sinjalizimi përkatës horizontal dhe vertikal në përshtatje me karakterin e rrugës.
- Në afërsi të disniveleve të vendoset sinjalizimi adekuat horizontal dhe vertikal në përshtatje me kriteret teknike dhe standardet e projektimit të sinjalizimit të trafikut.

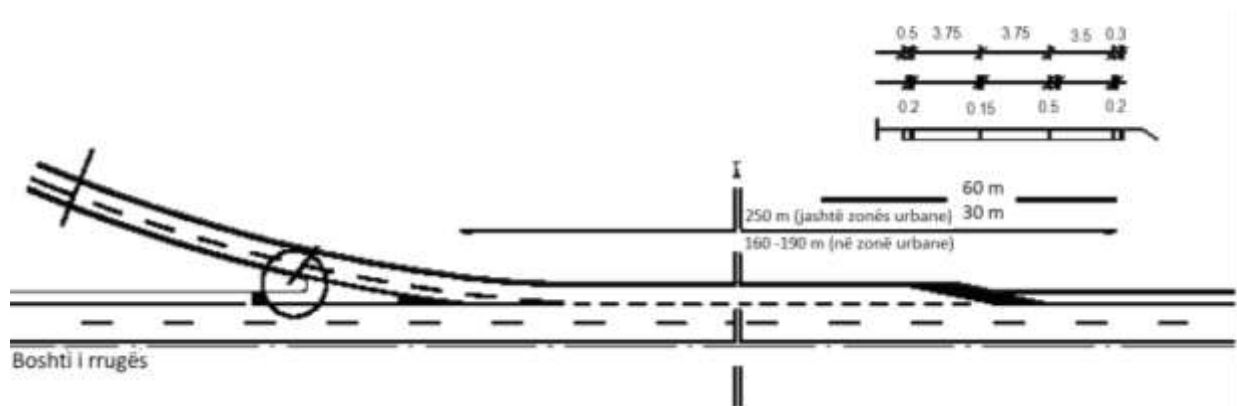


Fig.3. Shembull i shiritit për ngadalësim në rampën e udhëkryqeve në disnivel

Vlerësimi i gjendjes së sigurisë në udhëkryqet sipërfaqësore

Në kuadër të vëzhgimit të gjendjes në terren të udhëkryqeve sipërfaqësore janë analizuar tipet e ndryshme të udhëkryqeve dhe rrethrotullimeve. Nga vizitat e realizuara në terren, është vlerësuar se gjendja e udhëkryqeve sipërfaqësore, në aspektin e sigurisë në trafik, nuk është në gjendje të duhur.

Vlerësimi i udhëkryqeve

Pas analizës në terren, në shumicën e udhëkryqeve janë evidentuar këto mangësi të elementeve të sigurisë:

- Mungesa e korsive adekuate për kthime majtas dhe djathtas (Fig.4);
- Mungesa e ishujve kahëzues (Fig.5);
- Rrezet joadekuate të rrumbullaksimit në gjeometrinë e udhëkryqeve;
- Mungesa ose vendosja në vend të gabuar e sinjalizimit horizontal dhe vertikal.



Fig.4. Mungesa e shiritave adekuat për kthim majtas dhe djathtas



Fig.5. Mungesa e ishujve kahëzues

Rekomandime për përmirësimin e kushteve të sigurisë për udhëkryqet në nivel

- Në udhëkryqet të cilat ndodhen në rrugët nacionale dhe rajonale, të vendosen korsitë adekute për kthime majtas dhe djathtas (Fig.6);
- Nëse për shkak të kufizimeve të ndryshme, vendosja e korsive për kthim majtas dhe djathtas nuk është e mundur, atëherë sidomos në rrugët me karakter nacional, të mundësohet së paku vendosja e korsisë për kthim majtas (Fig.7);
- Të respektohen kriteret e projektimit të korsive për kthim (gjerësia dhe gjatësia e korsive) në përputhje me karakterin e rrugës;
- Në afërsi dhe në hyrje të udhëkryqit të vendoset sinjalizimi i nevojshëm horizontal dhe vertikal në përshatje me rregullat dhe kriteret teknike të sinjalizimit.
- Nëse kryqëzohen rrugët e karakterit të njëjtë, ose rrugë me karakter nacional dhe rajonal, atëherë në hyrje të udhëkryqeve, përveç korsive adekuate për kthim majtas dhe djathtas është e nevojshme vendosja e ishujve kahëzues (Fig.8).
- Në rrugët nacionale me nga dy korsi për kahe, korsitë për ngadalësim dhe përshpejtim të jenë në përputhje me standardet e projektimit (Fig.9).

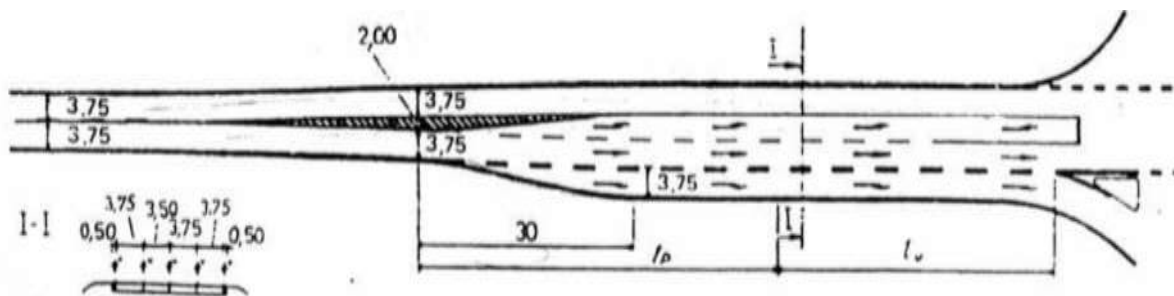


Fig.6. Korsia për kthim majtas dhe djathtas në hyrje të udhëkryqit

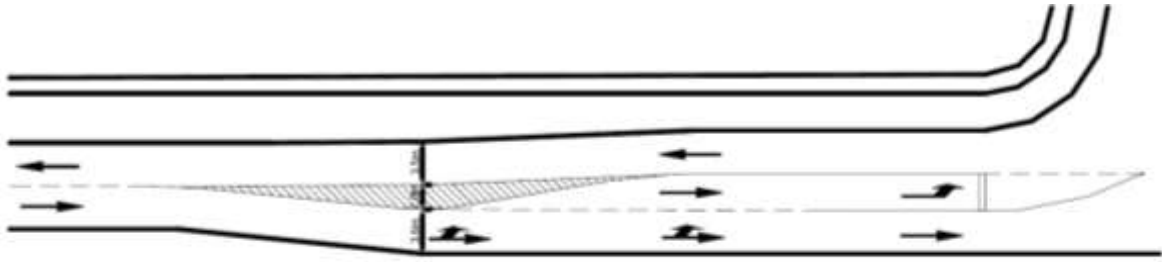


Fig.7. Korsia për kthim majtas në hyrje të rrethrotullimit

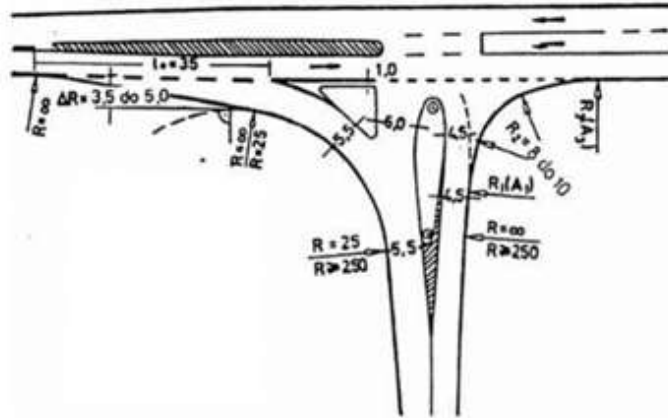


Fig.8. Ishujt kahëzuaes

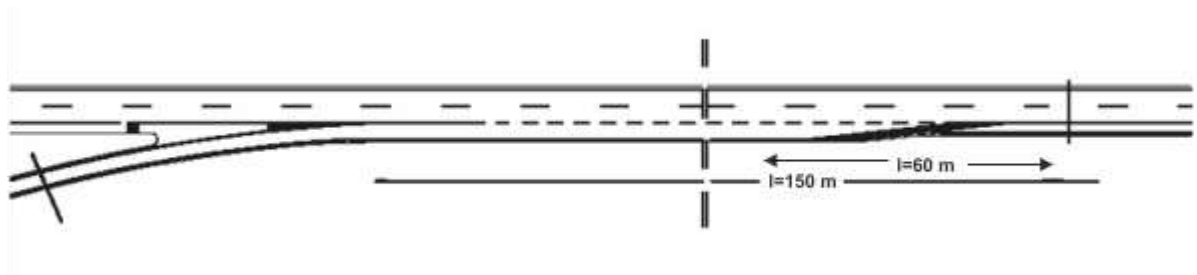


Fig.9. Korsia për përshpejtim në rrugët me nga dy korsia për kahe

Vlerësimi i gjendjes së sigurisë në rrethrotullime

Shumica e rrethrotullimeve të cilat janë në rrugët nacionale dhe rajonale, përshkak të gjeometrisë së tyre dhe mungesës së sinjalizimit adekuat të trafikut, nuk i plotësojnë në tërësi kriteret e sigurisë.

Gjatë vëzhgimit gjendjes së rrethrotullimeve në terren janë evidentuar këto mangësi të cilat ndikojnë në sigurinë e trafikut:

- Degët e rrethrotullimit të cilat kanë hyrje tangjenciale në rrethrotullim. Hyrje të tilla rrezikojnë sigurinë e lëvizjes në hyrje të rrethrotullimeve dhe nuk preferohen për projektim (Fig 10).
- Në ishullin qendror të rrethrotullimit në vend të apronit, është evidentuar ngritja në nivel të trotuarit (me lartësi rreth 15 cm, Fig.11).

- Elementet gjeometrike joadekuate të rrethrotullimeve në rrugë nacionale (diametri i vogël i rrethrotullimit, numri i pamjaftueshëm në pjesën qarkulluese të rrethrotullimit);
- Mungesa ose vendosja në vend të gabuar e sinjalizimit horizontal dhe vertikal;
- Mosmirëmbajtja dhe vendosja e reklamave komerciale në ishullin qendror.



Fig.10. Raste e rrethrotullimeve me hyrje tangjenciale



Fig.11. Rasti i evidentuar në të cilin aproni është ngritur në nivel të trotuarit

Rekomandimet për përmirësimin e kushteve të sigurisë në rrethrotullime

- Të eliminohen hyrjet tangjenciale në rrethrotullim (Fig.12),
- Nëse konfiguracioni i terrenit nuk mundëson hyrje adekuate në rrethrotullim, atëherë në rrethrotullim të krijohen devijime të rrugës (përmes ishujve kahëzues) me qëllim të reduktimit të shpejtësisë (Fig.13),
- Të respektohen standardet e projektimit për të gjitha elementet projektuese të rrethrotullimit (Fig.14);
- Të vendoset sinjalizimi adekuat në afërsi dhe hyrjeve të rrethrotullimit dhe të largohen reklammat komerciale nga ishulli qendror.

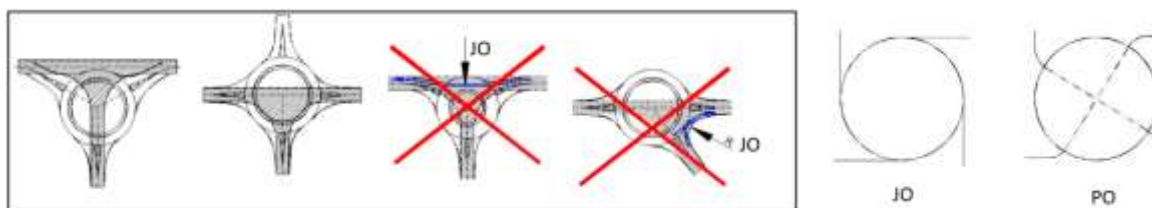


Fig.12. Hyrjet tangjenciale

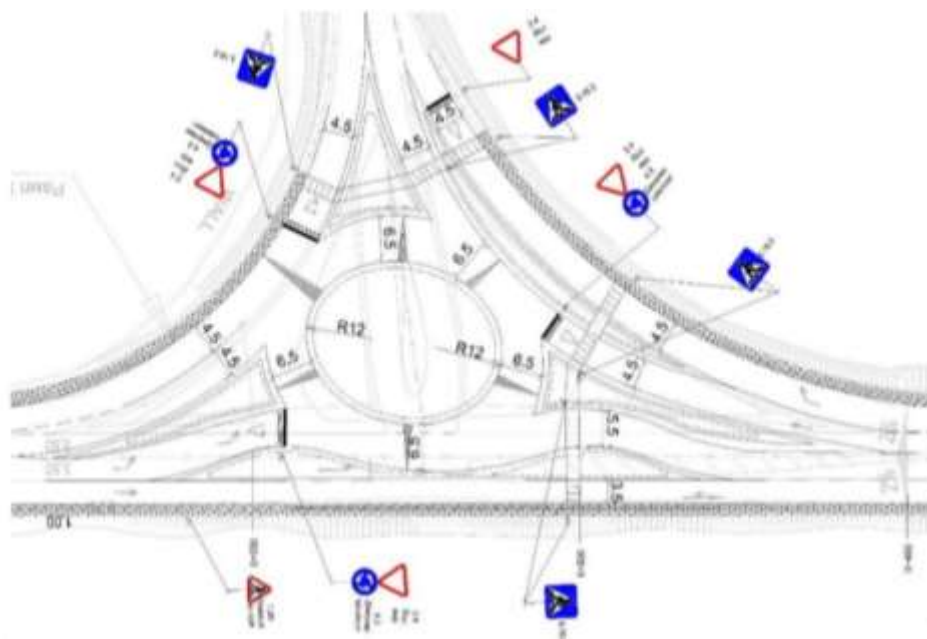


Fig.13. Mundësia e qetësimit të trafikut përmes ishujve kahëzues

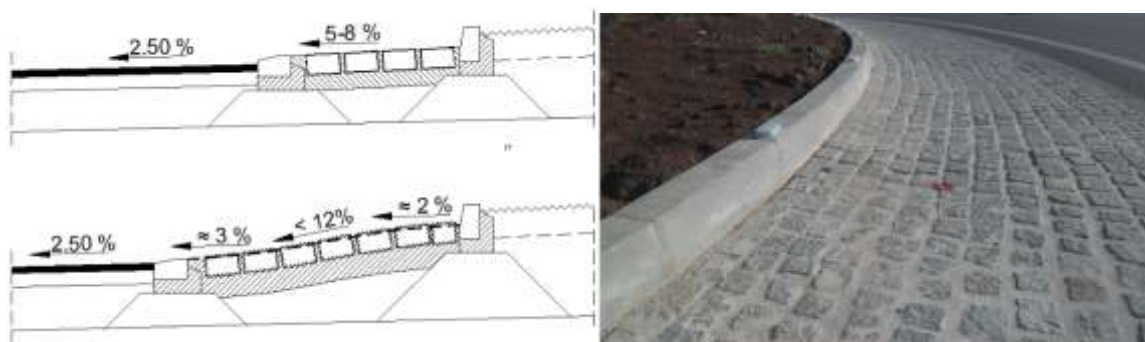


Fig. 14. Pjesa e apronit e ngritur sipas standardeve të projektimit të rrethrotullimeve

Vlerësimi i objekteve përgjatë rrugës dhe kyçjeve në rrugën kryesore

Kyçjet e shpeshta dhe të pakontrolluara në rrugët nacionale dhe rajonale janë rrezik permanent për sigurinë e trafikut. Me rastin e vëzhgimit në terren, janë evidentuar këto mangësi:

- Kyçje të shumta dhe pa kritere të sigurisë nga objekte të ndryshme në rrugët kryesore (Fig.15);
- Objektet e ndryshme përgjatë rrugës, të cilat nuk i respektojnë kriteret teknike dhe të sigurisë me rastin e kyçjes në rrugë (Fig.16).



Fig.15. Kyçjet e shumta në rrugë



Fig.16. Kyçjet joadekuate në rrugë

Rekomandime për përmirësimin e kyçjeve në rrugën kryesore

- Të gjitha objektet afariste të cilat janë të vendosura në të dy anët përgjatë rrugëve, duhet të plotësojnë kriteret teknike dhe të sigurisë me rastin e kyçjes në rrugë, në përputhje me Udhëzimin administrativ 09/2015 (8/2017 i plotësuar) të MI;
- Në përputhje me Udhëzimin administrativ 09/2015 (8/2017 i plotësuar) të MI, të vlerësohet gjendja e kyçjeve nga objektet jo afariste (shtëpitë private) dhe të minimizohen kyçjet e pakontrolluara;
- Kyçjet e lejuara të pajisen me sinjalizimin adekuat dhe korsitë për ngadalësim dhe përshpejtim, duke respektuar kriteret e sigurisë dhe standardet për kyçje në rrugë kryesore (Fig.17)
- Te respektohet brezi mbrojtës rrugor sipas normave të planifikimit hapësinor (Udhëzimi administrativ i MMPH Nr.08.2017 mbi normat teknike të planifikimit hapësinor);

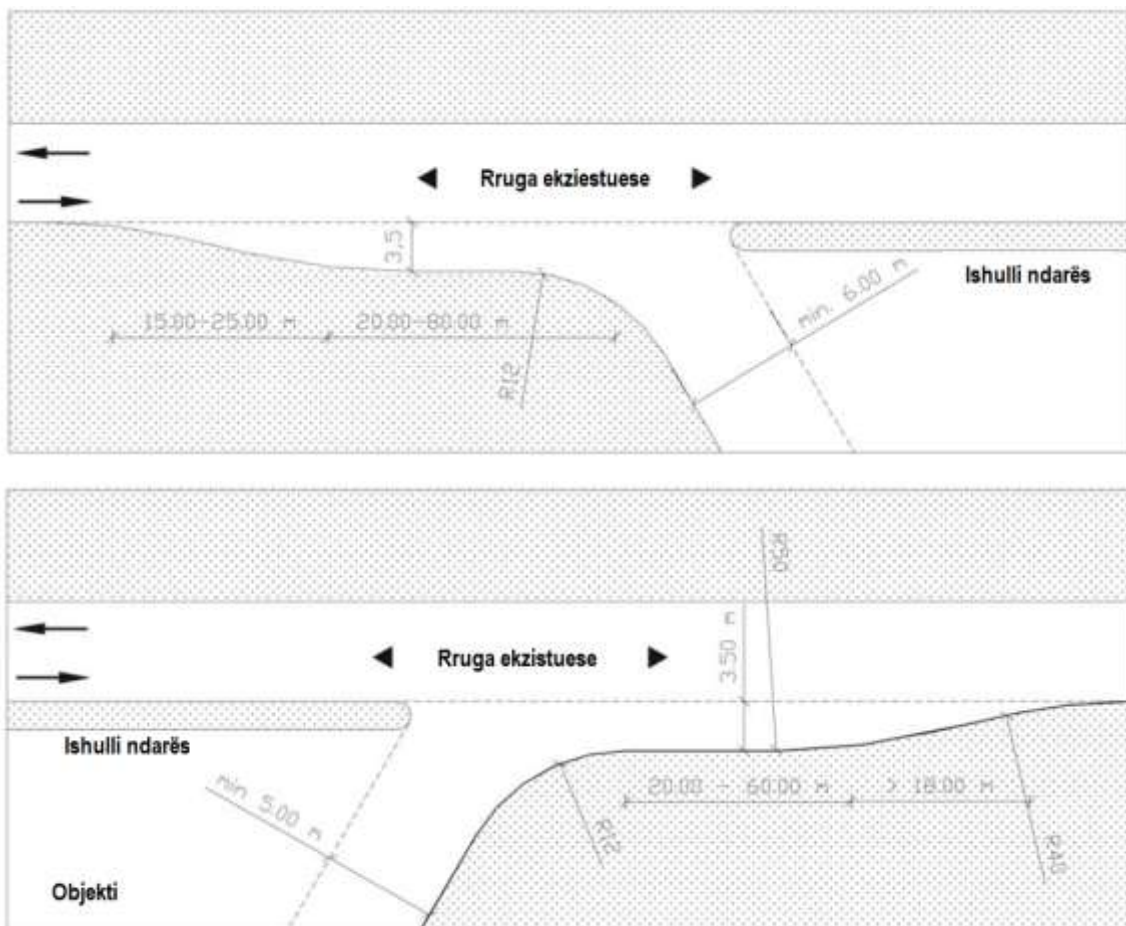


Fig.17. Korsitë për ngadalësim dhe përshpejtim në dhe nga objektet në rrugë

Vlerësimi i gjendjes së sinjalizimit horizontal dhe vertikal

Sinjalizimi i trafikut ka rolin kyç në udhëheqjen, rregullimin dhe sigurinë e trafikut. Me rastin e vëzhgimit të gjendjes së rrugëve në terren, gjendjes së sinjalizimit të rrugëve i është kushtuar rëndësi e veçantë dhe me këtë rast është konstatuar se gjendja e sinjalizimit të rrugëve ka mangësi të theksuara.

Me rastin e vëzhgimit dhe vlerësimit të gjendjes së sinjalizimit të rrugëve, janë evidentuar këto mangësi:

- Mungesa e sinjalizimit të trafikut, sidomos me rastin e kyçjes së rrugëve dytësore në rrugët kryesore;
- Jo homogjenitet i shenjave të trafikut, sa i përket ngjyrës, madhësisë, formës dhe pozicionit të vendosjes (Fig.18);
- Mbingarkesë e shenjave dhe konfuzitet në dhënien e informacionit të duhur,
- Mos koordinim i fillimit dhe përfundimit të kufizimeve,
- Pozicione konfuze dhe joadekuate të shenjave të trafikut në afërsi të shkollave dhe vendeve tjera për qetësimin e trafikut,
- Vendosja e reklamave komerciale në vende ku duhet të jenë të vendosura shenjat e trafikut (Fig.19);
- Zvogëlimi (me raste edhe mbulim i tërësishëm) i dukshmërisë së shenjave të trafikut nga vegjetacioni rrugor dhe nga reklamat komerciale përgjatë rrugës.
- Dëmtime të shenjave dhe mbishkrimeve në shenja të trafikut.
- Mungesa e sinjalizimit horizontal në pjesë të caktuara të rrugës (vijës ndarëse të shiritave, ishujve të trafikut dhe skajit të rrugës, Fig.20).



Fig.18. Vendosja e joadekuarte e madhësisë së shenjave të trafikut



Fig.19. Vendosja e reklamave komerciale në vend të shenjave të trafikut



Fig.20. Mungesa e sinjalizimit horizontal

Rekomandime për përmirësimin e gjendjes së sinjalizimit horizontal dhe vertikal

- Të respektohen të gjitha nivelet e sinjalizimit të trafikut (nga Niveli I deri në Nivelin e V-të – Fig.21);
- Vendosja e shenjave vertikale dhe horizontale të trafikut të jetë në përputhje të plotë me Udhëzimin administrativ (MI) Nr. 09/2017 për sinjalizim dhe rregullat e trafikut rrugor;
- Të respektohen me përpikëri fillimi dhe përfundimi i kufizimeve me qëllim që mos të krijohet konfuzitet në respektimin e kufizimeve në rrugë;
- Në të gjitha rrugët dytësore të cilat kyçen në rrugët kryesore të vendosen shenjat përkatëse varësisht nga kushtet e dukshmërisë (shenja STOP ose shenja kryqëzim me rrugë me përparësi kalimi);
- Të eliminohet jo homogjeniteti i shenjave, në mënyrë që madhësia, ngjyra dhe kriteret e vendosjes së shenjave në një shtyllë të jetë në përputhje me standardet dhe Udhëzimin administrativ (MI) Nr. 09/2017 për sinjalizim dhe rregullat e trafikut rrugor;
- Shenjat e vendbanimit të vendosen në përputhje të plotë me Udhëzimin administrativ (MI) Nr. 09/2017 për sinjalizim dhe rregullat e trafikut rrugor;
- Reflektueshmëria e shenjave të sinjalizimit vertikal të jetë në përputhje me Normat Evropiane dhe të përmbushë kriterin minimal të reflektueshmërisë (min. 180 cd/lux/m²);
- Lartësia e shkronjave në shenjat e trafikut të jetë në varësi të shpejtësisë së lëvizjes së lejuar të automjeteve në pjesën e caktuar të rrugës dhe në përputhje me standardet evropiane (Konventën e Vjenës) (Fig.22);
- Në të gjitha pjesët e rrugëve rajonale dhe nacionale në të cilat mungon sinjalizimi horizontal duhet të bëhet vendosje dhe plotësimi, ndërsa në pjesët tjera të këtyre

rrugëve në të cilat ekziston sinjalizimi horizontal, të mirëmbahet në nivel që të ofroj siguri gjatë lëvizjes;

- Me qëllim të ruajtjes së kualitetit dhe qëndrueshmërisë së sinjalizimit horizontal, rekomandohet përdorimi i shënjestim plastik me teknologji bashkëkohore (Plastics and Stamark tape);

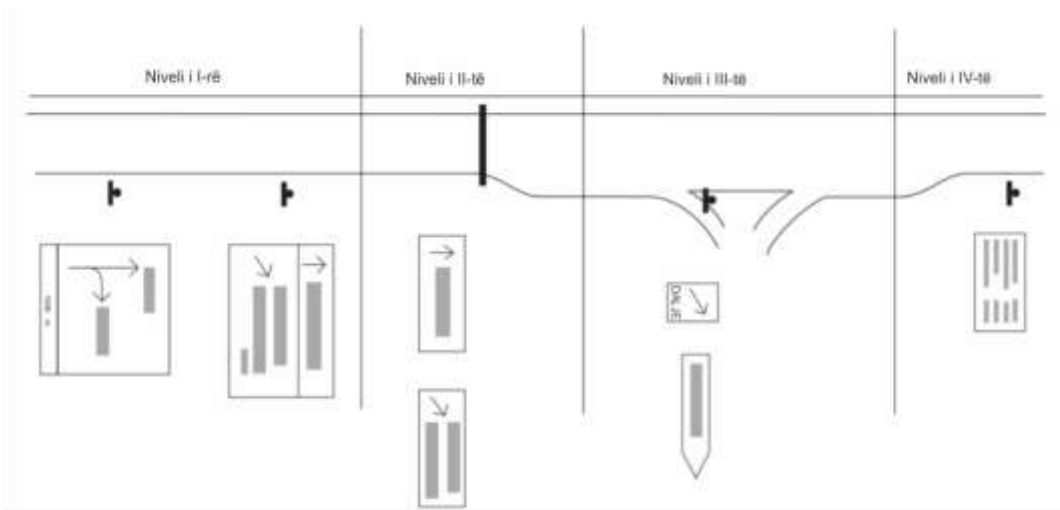


Fig.21. Nivelet e vendosjes së shenjave të informimit



Fig.22. Mbishkrimet në shenjat e trafikut

Vlerësimi i kushteve të lëvizjes për këmbësorë

Këmbësorët dhe çiklistët janë pjesëmarrës në trafik të cilët për shkak të mënyrës dhe kufizimeve të lëvizjes janë pjesëtarët më të lëndueshëm dhe më të rrezikuar në trafik.

Siguria e këmbësorëve, kryesisht varet nga masat fizike, aftësitë e tij fizike, njohuritë dhe përvoja e tij për trafikun si dhe nga sjellja e drejtuesve të automjeteve motorike.

Me rastin vëzhgimit të rrugëve në terren, është vlerësuar se siguria e lëvizjes së këmbësorëve dhe çiklistëve është e ulët dhe është e nevojshme të ndërmerren masat adekuate për përmirësimin e gjendjes.

Gjatë vëzhgimit të infrastrukturës së nevojshme për lëvizjen e këmbësorëve dhe çiklistëve, në rrugët nacionale dhe rajonale, janë evidentuar këto mangësi:

- Mungesa e nënkalimeve / mbikalimeve në pjesët e rrugëve me fluks të madh të automjeteve dhe në të cilat zhvillohen shpejtësi të mëdha të lëvizjes (Fig.23);
- Mosmirëmbajtja e duhur e nënkalimeve (Fig.24)
- Në pjesë të caktuara të rrugëve është evidentuar niveli i njëjtë i trotuareve me rrugën për lëvizje të automjeteve (Fig.25);
- Sinjalizimi joadekuat horizontal dhe vertikal në afërsi dhe në vendkalime për këmbësorë;
- Mungesa ose zënia e trotuareve në pjesët e rrugëve të cilat kalojnë nëpër vendbanime.



Fig.23. Mungesa e nënkalimeve/mbikalimeve në pjesët e rrugëve nacionale të cilat kalojnë nëpër zona urbane



Fig.24. Mosmirëmbajtja e nënkalimeve për këmbësorë



Fig.25. Niveli i njëjtë i trotuarit me pjesën e rrugës

Rekomandime për përmirësimin e kushteve të lëvizjes së këmbësorëve

- Ndërtimi i nënkalimeve/mbikalimeve në pjesët e rrugëve në të cilat kërkesa për kalim të rrugës nga këmbësorët është e madhe;
- Përmirësimi i kushteve të nënkalimeve ekzistuese dhe mirëmbajtja e rregullt e tyre;
- Të ngritët niveli i trotuareve (në përputhje me standardet e projektimit) në raport me sipërfaqen qarkulluese të rrugës dhe në pjesët e rrugës në të cilat është vlerësuar si rrezik potencial, të bëhet ndarja fizike me pjesën e rrugës (Fig.26);
- Në afërsi të shkollave të vendoset sinjalizimi horizontal dhe vertikal dhe masat adekuate për qetësimin e trafikut (Fig.27);
- Në pjesët e rrugëve në të cilat ekziston qasje direkte nga shkolla në rrugë, në afërsi të vendkalimeve për këmbësorë rekomandohet vendosja e pengesave fizike („sistemi labirint“) (Fig.28);
- Në pjesët e rrugëve të cilat kalojnë nëpër zona urbane dhe në të cilat kërkesat për kalim të rrugëve nga këmbësorët janë të mëdha, rekomandohet vendosja e vendkalimeve me ishuj qendror në disnivel (Fig.29).
- Ndriçimi i vendkalimeve për këmbësorë, do të ndikonte direkt në rritjen e sigurisë së këmbësorëve gjatë natës dhe kushteve me dukshmëri të kufizuar (Fig.30).



Fig.26. Trotualet për lëvizje të këmbësorëve

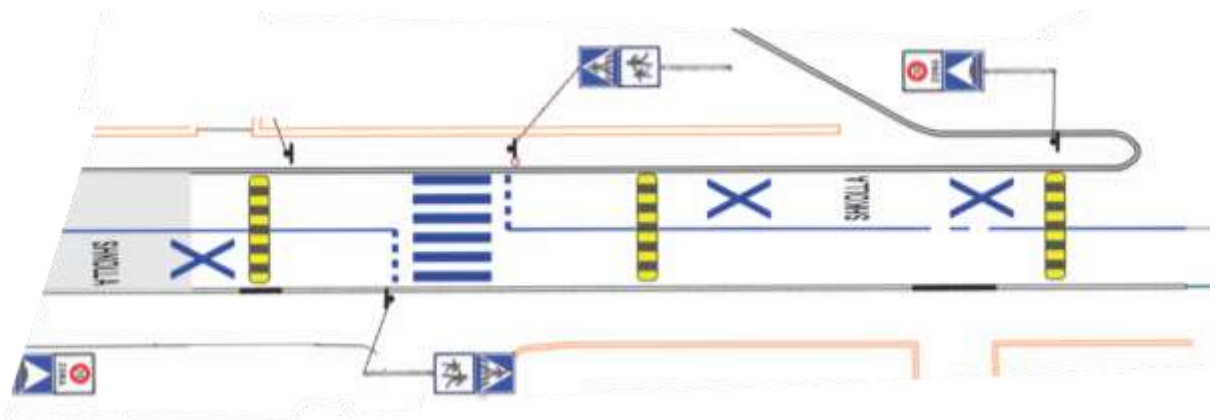


Fig.27. Sinjalizimi i trafikut në afërsi të shkollave

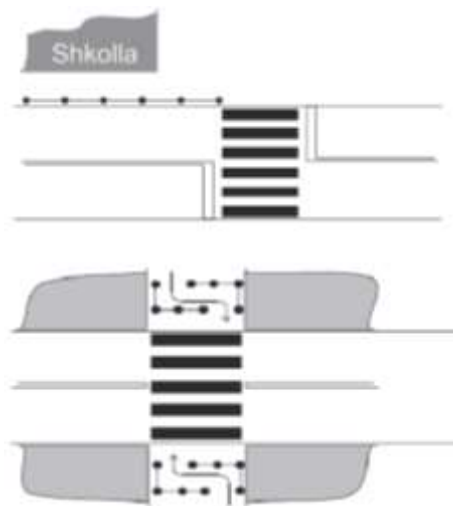


Fig.28. Pengesat fizike kundër qasjes direkte në rrugë

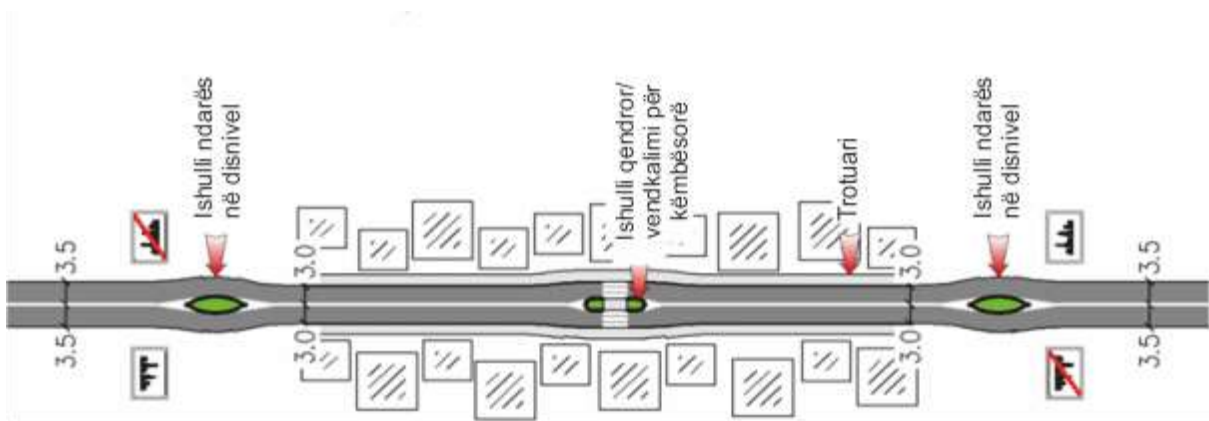


Fig.29. Ishujt qendror në afërsi dhe vendkalime të këmbësorëve



Fig.30. Ndriçimi i vendkalimeve për këmbësorë

Vlerësimi i gjendjes së elementeve të strukturës së rrugës

Elementet teknike të rrugës janë faktorë të rëndësishëm për sigurinë e trafikut. Ndikimi i elementeve konstruktive të rrugës në sigurinë e trafikut vjen në shprehje gjatë formësimit, përcaktimit të përmasave dhe nga karakteristikat konstruktive të rrugës. Prandaj, me rastin e vëzhgimit në terren janë analizuar elementet më të rëndësishme të strukturës së rrugës.

Pahitë elastike

Gjatë vëzhgimit në terren të pahive elastike, janë evidentuar këto të mangësi:

- Vendosja e pasigurt (tehe të mbrehtë) në fillim dhe mbarim të pahive elastike (Fig.31a),

- Mosrespektimi i standardeve dhe distancës së vendosjes së pahive elastike në pjesë të caktuara të rrugës,
- Mosrespektimi i lartësisë së bazamentit për vendosjen e pahive elastike (lartësia jo adekuate e betonit) (Fig.31b).
- Mosmirëmbajtja e pahive elastike (Fig.31c)

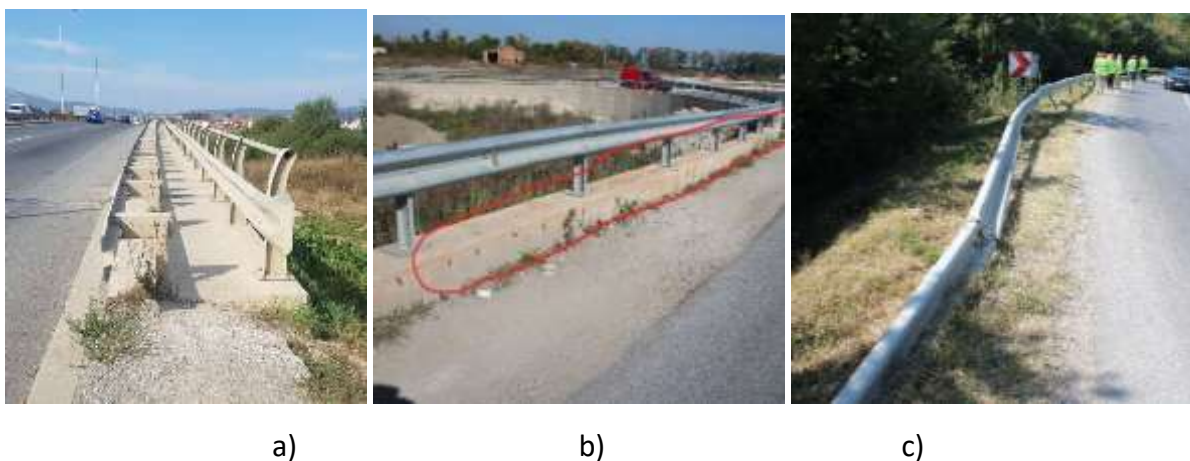


Fig.26. Mangësitë e pahive elastike në disa pjesë të rrugëve të vëzhguara

Rekomandime për pahitë elastike

- Pahitë elastike të vendosen sipas Normave Evropiane (EN – 1317-4) dhe të eliminohen pjesët e pasigurta në fillim dhe mbarim të pahive elastike (tehe të mbrehtë) (Fig.32);
- Të eliminohen bazamentet nga betoni me lartësi jo adekuate;
- Të shtohet mirëmbajtja e pahive elastike dhe bëhet riparimi i atyre të cilat kanë pësuar dëmtime gjatë aksidenteve rrugore.



Fig.32. Vendosja e pahive elastike sipas Normat Evropiane

Vlerësimi i gjendjes së bankinës dhe rigoli

Bankina është pjesë e rrugës në mbushje e cila ofron siguri anësore, stabilitet të konstruksionit të rrugës dhe shërben për vendosjen e sinjalizimit dhe pajisjeve tjera të rrugës. Ndërsa, rigolla shërben për ta mbledhur ujin sipërfaqësor dhe drejtimin e derdhjeve të kanalizimit.

Gjatë vëzhgimit të rrugëve në terren, është vlerësuar se në pjesë të caktuara të rrugëve gjendja e bankinës dhe rigollës, si elemente të rëndësishëm i sigurisë rrugore, nuk është në gjendje të mirë.

Gjatë vëzhgimit në terren, në disa pjesë të rrugëve, janë evidentuar këto mangësi:

- Gjerësia joadekuatë e bankinës;
- Mosmirëmbajtja e bankinës nga vegetacioni dhe mbeturinat (Fig.28);
- Disnivel i bankinës në raport me rrugën (Fig.29).
- Mosmirëmbajtja e rigollës (Fig.30);



Fig.28. Mosmirëmbajtja e bankinës



Fig.29. Disnivele i bankinës në raport me rrugën



Fig.30. Mosmirëmbajtja e rigollës

Rekomandime për përmirësimin e bankinës së rrugës dhe rigolit

- Të bëhet mirëmbajtja e rregullt e bankinës;
- Të mbushet dhe shtresohet pjesa e bankinës në nivel me pjesën e rrugës;
- Të bëhet mirëmbajtja dhe pastrimi i rregullt i rigollës.

Vlerësimi i gjendjes së vend-ndaljeve për autobus

Pas vëzhgimit në terren, është vlerësuar vend-ndaljet për autobus nuk janë në gjendje të duhur.

Janë evidentuar këto mangësi:

- Vend-ndaljet për autobusë nuk janë në përputhje me standardet e projektimit (gjerësia jo adekuate e vend-ndaljeve për autobusë, rrezet jo adekuate në hyrje/dalje nga vend-ndalje) (Fig.30);
- Mirëmbajtja jo e duhur dhe në disnivel me rrugën (Fig.31);
- Disnivel i vend-ndaljes për autobus në raport me nivelin e rrugës (Fig.32);
- Mungesa e sinjalizimit dhe masave tjera të sigurisë në afërsi të vend-ndaljes për autobus.



Fig.31. Gjerësia dhe rrezja joadekuate e vend-ndaljeve për autobus



Fig.32. Mosmirëmbajtja e vendndaljeve për autobus

Rekomandime për përmirësimin e vend-ndaljeve për autobus

- Projektimi i vend-ndaljeve për autobus, të bëhet në përputhje me standardet e projektimit, duke marrë parasysh karakterin e rrugës (Fig.33);
- Të bëhet mirëmbajtja e rregullt e vendndaljeve për autobus;
- Të mundësohet nivel i njëjtë i vendndaljeve të autobusëve me rrugën;
- Të krijohen kushte të sigurisë me sinjalizimin përkatës në afërsi të vendndaljeve për autobus (Fig.34).

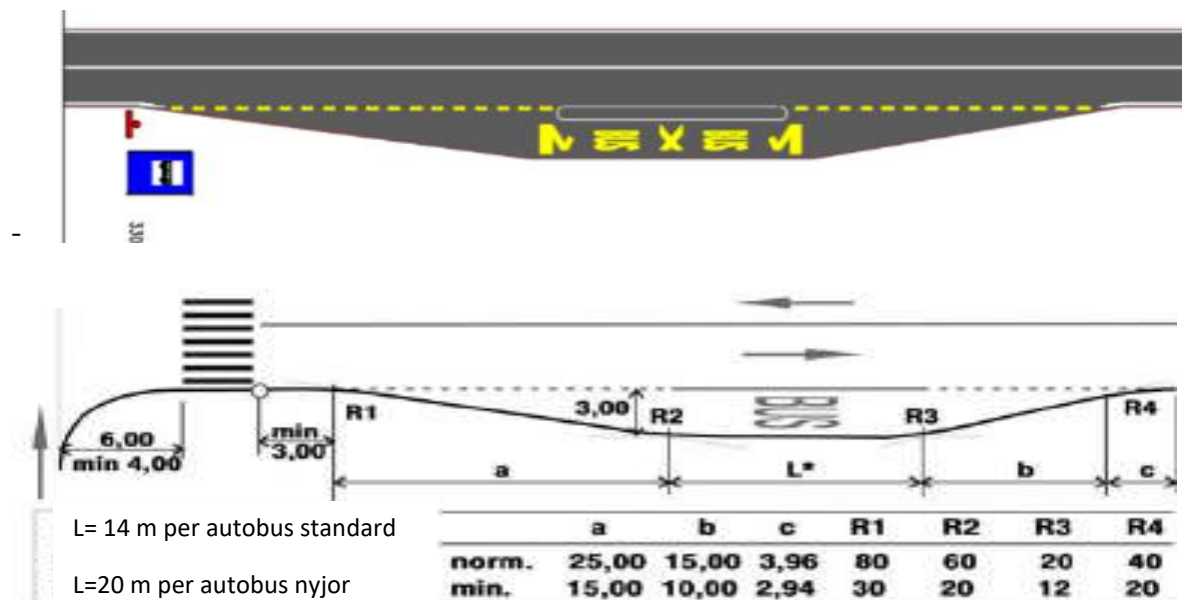


Fig.33. Vendndaljet e autobusëve sipas standardeve

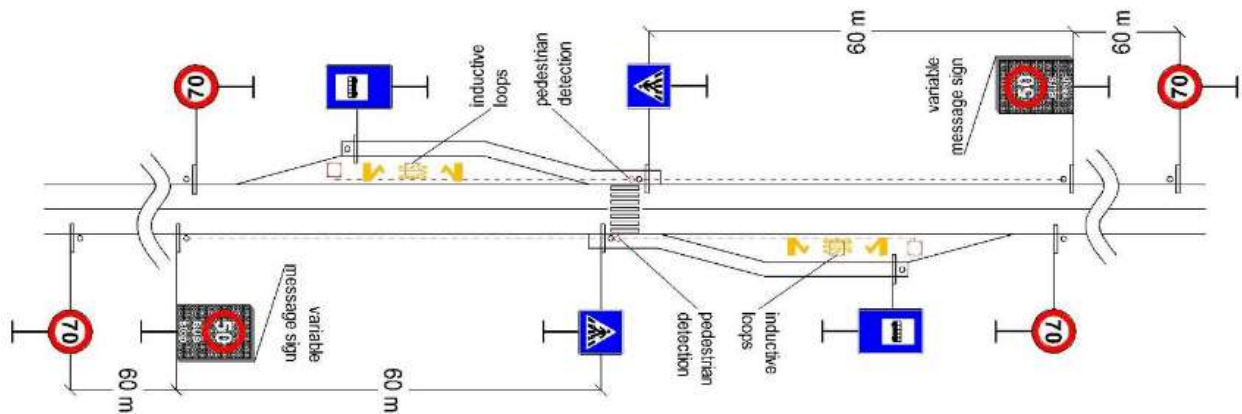


Fig.34. Sinjalizimi në afërsi të vend-ndaljeve për autobus

Vlerësimi i kushteve të sigurisë gjatë kryerjes së punimeve në rrugë

Kushtet e sigurisë gjatë kryerjes së punimeve në rrugë janë shumë të rëndësishme për rregullimin e qarkullimit dhe sigurinë e pjesëmarrësve në trafik.

Grupi i „Task Forces“ gjatë vëzhgimit të pjesëve të rrugës në të cilat kishte punime në rrugë, ka vërejtur këto mangësi:

- Mungesë të sinjalizimit adekuat horizontal dhe vertikal në afërsi të vend-punishtes (Fig.35);
- Sinjalizimi i mangët dhe mosrespektimi i distancës së vendosjes së shenjave të trafikut.



Fig.35. Mungesa e sinjalizimit në afërsi të vend-punishteve në rrugë

Rekomandime për përmirësimin e kushteve të sigurisë gjatë kryerjes së punëve në rrugë

- Në afërsi të vend-punishte në rrugë të përdoret sinjalizimi adekuat horizontal dhe vertikal, varësisht nga karakteri i rrugës dhe madhësia e qarkullimit të automjeteve;
- Informimi për vend-punishte në rrugë, të bëhet në distancë të caktuar dhe me shenjë paraprake të informohen drejtuesit e mjeteve për mënyrën e rregullimit të qarkullimit (vetëm me shenja të trafikut, përmes personit i cili me flamur rregullon qarkullimin e automjeteve ose përmes semaforëve mobil) (Fig.36);
- Të zbatohen kriteret teknike dhe të sigurisë në vend-punishte.



Fig.36. Sinjalizimi adekuat për informimin e vend-punishtes në rrugë

Vlerësimi i gjendjes së kalimit/kryqëzimit të rrugëve në nivel të njëjtë me hekurudhën

Një ndër problemet emergjente që kërkon zgjidhje është ndërtimi kapaciteteve dhe infrastrukturës efikase e cila mundëson sigurinë e kalimit/ kryqëzimit të rrugëve në nivel të njëjtë me hekurudhë.

Gjatë vëzhgimit të kalimit të rrugëve në nivel të njëjtë me hekurudhë janë vërejtur këto mangësi:

- Mungesë dhe mosmirëmbajtje e duhur e sinjalizimit adekuat në afërsi të kryqëzimeve të rrugës me hekurudhën në nivel të njëjtë (Fig.37)
- Kalime ilegale në pjesë të ndryshme të rrugëve në nivel të njëjtë me hekurudhë;



Fig.37. Vendkalimet e automjeteve në nivel të njëjtë me hekurudhë

Rekomandime për përmirësimin e kalimit/kryqëzimit të rrugëve në nivel të njëjtë me hekurudhën

- Të trajtohen të gjitha kalimet ilegale dhe eliminohen vendkalimet e pa nevojshme ose sigurimi i tyre të bëhet në mënyrë adekuate sipas kriterëve dhe standardeve të sigurisë,
- Të gjitha vendkalimet të cilat për momentin janë të siguruara vetëm me barriera manuale, të sigurohen me barriera në mënyrë automatike,
- Ndërtimi kapaciteteve dhe infrastrukturës efikase për menaxhimin e sigurisë neper vendkalime,
- Vendosja e stabilimenteve sinjalo – sigurorese, sipas kriterëve dhe standardeve më të larta të sigurisë.

Rekomandime të përgjithshme për infrastrukturën rrugore

- 1) Të inspektohet infrastruktura ekzistuese rrugore sipas standardeve evropiane të sigurisë (ang. RSI-Road Safety Inspection) përkritazi me Direktivën Evropiane 2008/96/EC, për të identifikuar në detaje problemet relevante nga infrastruktura rrugore ekzistuese, e cila mund të jetë kontribuese në shkaktimin e aksidenteve;
- 2) Në procedurat e miratimit dhe realizimit të projekteve infrastrukturore të parashihet oponenca dhe auditimi fazor (sistematik i projektit infrastrukturor në projektimin fillestar, dizajn final, para hapjes për qarkullim trafiku dhe në fazën fillestare të operimit), bazuar në Direktivën Evropiane 2008/96/EC për menaxhimin e sigurisë rrugore;
- 3) Të hartohet një projekt i veçantë për plotësimin dhe përmirësimin e sinjalizimit të trafikut për të gjitha rrugët nacionale dhe rajonale të Kosovës. Projektet e sinjalizimit duhet të hartohen në përputhje me Udhëzimin administrativ të MI-së Nr. 09/2017 për sinjalizim dhe rregullat e trafikut rrugor dhe standardet e projektimit të sinjalizimit të trafikut;
- 4) Të ndryshohet dhe të plotësohet Udhëzimi Administrativ Nr. 09/2015 (Nr. 8/2017 i plotësuar), për kyçje në rrugët nacionale dhe rajonale, përmes të cilit do të precizohen kriteret dhe standardet teknike të kyçjes në rrugë;
- 5) Të eliminohen tërësisht (dhe pas eliminimit të përcillen në mënyrë rigoroze) të gjitha reklamat komerciale të vendosura në mënyrë ilegale përgjatë brezit të rrugëve nacionale dhe rajonale. Ndërsa, reklamat legale (me leje nga MI-ja) të jenë në përputhje të plotë me rregulloret dhe Udhëzimin Administrativ të MI-së Nr. 10/2017 për vendosjen e reklamave në rrugë;
- 6) Për rritjen e sigurisë rrugore në kryqëzimin e rrugëve me hekurudha, nga Hekurudhat e Kosovës duhet të kërkohet me ngulm që të plotësohen të gjitha kriteret e sigurisë. Po ashtu rekomandojmë MI-në që të përpilojë një akt ligjor në përputhje të plotë me Direktivën Evropiane 2016/798 të Parlamentit dhe Këshillit Evropian "Mbi sigurinë hekurudhore";
- 7) Të përmirësohen dhe të plotësohen elementet e projektimit të udhëkryqeve në disnivel dhe udhëkryqeve sipërfaqësore, rrjedhimisht të plotësohen standardet e projektimit dhe kriteret e sigurisë (projektimi dhe realizimi i shiritave shtesë për ngadalësim/përsheptim dhe shiritave adekuat për kthime majtas dhe djathtas);
- 8) Pjesët e rrugës me kthesa dhe pjerrtësi specifike (sidomos pjesët për të cilat ka të dhëna se kërkojnë masa shtesë për rritjen e sigurisë), të trajtohen në mënyrë të veçantë. Masat e nevojshme duhet të fillojnë me sinjalizimin përkatës të trafikut

duke siguruar informacione të nevojshme për ngasësit për kushtet dhe gjendjen e rrugës. *Varësisht nga nevoja të ndërmerren masa shtesë për përmirësimin/plotësimin e cilësisë së shtresës së asfaltuar me qëllim të rritjes të stabilitetit të mjeteve motorike gjatë lëvizjes në kthesa dhe në pjerrtësi specifike (largimi i ujerave atmosferike nga rruga, sigurimi i pjerrtësive adekuate gjatësore e tërthore, etj.);*

- 9) Të bëhet inventarizimi i digjitalizuar i sinjalizimit të trafikut dhe elementeve sutrukturore të rrugës (Instalimet nëntokësor dhe mbitokësore), me qëllim të përcjelljes së përhershme të gjendjes së tyre në të gjithë rrjetin rrugorë të Kosovës;
- 10) Të implementohet sistemi ITS (ang. Intelligent Transportation System) duke u mbështetur në Direktivën Evropiane 2010/40/EU, lidhur me vendosjen e Sistemit Inteligent të Transportit Rrugor;
- 11) Të ngritët niveli i cilësisë së mirëmbajtjes së rregullt (stinore, periodike, rutinë, etj) e elementeve teknike dhe strukturore të rrugëve në përputhje të plotë me legjislacionin në fuqi;
- 12) Aktivitet që burojnë nga (rekomandimet) e vendosura duhet të monitorohen nga një trupë me kompetencë profesionale e caktuar nga Ministria.

2. Raport për sektorin e automjeteve rrugore

Kushtet bazë për përpilimin e raportit për sektorin e automjeteve rrugore

Automjetet rrugore përbëjnë një prej faktorëve të sigurisë rrugore andaj në këtë kuadër është trajtuar niveli i cilësisë së shërbimeve të përcaktuara për ato. Po ashtu, në kudër të aktiviteteve të këtij njësi për sektorin e automjeteve rrugore, janë trajtuar shërbimi i:

- Homologimit të automjeteve (të reja, të përdorura, të modifikuara, të riparuar, të ri-aftësuar, etj),
- Monitorimit të Qendrave të Kontrollit Teknik të Automjeteve, dhe
- Kontrollit Teknik të Automjeteve.

Metodologjia e vëzhgimit të sektorit të automjeteve rrugore

Në koordinim me ekipin nga MI, është hartuar plani i veprimit për vëzhgim të shërbimeve për automjetet. Për vëzhgim janë përzgjedhur të gjitha shërbimet e kontrollit dhe rregullsisë së automjeteve të cilat janë nën mbikëqyrje dhe menaxhohen nga Ministria e Infrastrukturës.

Për vëzhgim dhe vlerësim janë realizuar katër vizita në terren. Vizitat në terren janë realizuar nga ora 8:30-16:00 .

Si bazë trajtuese dhe krahasuese për identifikim të nivelit të cilësisë, mangësive eventuale apo mos-zbatimit të plotësishëm të dispozitave në kuadër të këtyre shërbimeve, janë marrë:

1. Legjislacionit në fuqi:
 - Ligji për automjete nr.05/L-132;
 - Ligji për rregullat e trafikut rrugorë nr.05/L-088;
 - Udhëzimi administrativ për kontrollimin teknik të automjeteve (MI) nr. 01/2018;
 - Udhëzimi administrativ për përcaktimin e kushteve dhe procedurave për homologim të mjeteve rrugore (MI) nr.02/2018;
 - Udhëzimi administrativ për shtypjen e VIN numrit (MI) nr. 03/2018;
2. Praktika më të mira të njohura nga sektori i kontrollit të automjeteve;

Përshkrim i çështjeve relevante të identifikuara në sektorin e automjeteve

- 1) Konstatohet se, pavarësisht gjendjes së rregullsisë teknike, automjetet e paraqitura për kontrollim teknik, posedojnë policë të sigurimit të auto-përgjegjësive;
- 2) Aty-këtu mund të vërehet një dozë pasigurie profesionale për shkak të njohurive apo diturive të pamjaftueshme për kryerjen me kompetencë të punëve inspektuese në QKTA;
- 3) Në diskutime me stafin nëpër QKTA, vërehen qasje dalluese apo qasje jo të njëjta në trajtim të klientit apo automjetit si objekt inspektimi;
- 4) Staf i QKTA-ve deklarohet se shumë raste të automjeteve me defekte të dukshme nuk i fusin në procedura të inspektimit pa u riparuar paraprakisht;
- 5) Azhureteti në trajtim të lëshimeve apo shkeljeve ndërmjet trupës monitoruese dhe inspektoratit duhet të përmirësohet për arritur nivelin e duhur të efikasitetit;
- 6) Zyra e monitorimit dhe sistemi i monitorimit nuk i mbulon gjitha QKTA-të me video regjistrim dhe afati i ruajtjes së video regjistrimit deklarohet afërsisht një javor;
- 7) Numri i ekraneve në kuadër të sistemit të monitorimit të QKTA-ve i pamjaftueshëm;
- 8) Mundësia e ndërhyrjeve në Softuer të pajisjeve matëse (të disa prodhuesve) nëpër QKTA, në vlera të testit apo në rezultate të matjes;
- 9) Konstatohet i njëjti nivel i sanksionimi prej inspektoratit ndaj QKTA-ve, edhe kur shkeljet janë të përsëritshme apo me vetëdije sikur ato që janë lëshime profesionale nga padituria, të cilat UA 01/2018 i dallon;
- 10) Kilometrat e kaluara në rast ndërrimi të odo-metrit apo instrument tabelës mund të kthehen prapa;
- 11) Në rast të kërkimit të përgjegjësive pas manipulimit me kilometra të kaluara është vështirë të dihet kush është përgjegjësi për shkak të stërshitjeve të një automjeti dhe mos evidentimit të kilometrave në kontratë shitë-blerjes;
- 12) Parashtrahet çështja e reklamave të vendosura në automjete si burim për gjëbajtje nga policia kur ato nuk janë evidentuar në CRA – Certifikatë të regjistrimit të automjetit (neni 204 i Ligjit 05/L-088);
- 13) Automjetet e aksidentuara pavarësisht ashpërsisë së dëmtimit, përmirësohen, riparohen apo edhe riaftësohen (nga servise/punëtori të pa licencuara/autorizuara, pa kompetencë të akredituar apo të certifikuar) dhe rikthehen në qarkullim dhe janë burim potencial aksidenti.
- 14) Mungon sistemi i evidentimit dhe komunikimi nder-institucional për identifikim të mjeteve të aksidentuara para ri-vënies në qarkullim. Pa iu nënshtruar kontrollit të detajuar sipas nenit 27 të Ligjit Nr.05/L-132, dhe nenit 16 të UA (MI) Nr.02/2018 (ang. Post-collision repair vehicle inspection).
- 15) CRA - Certifikatës së regjistrimit të automjetit, i mungojnë disa shënime si: madhësia e pneumatikëve, masat e rimorkiove, Euro norma e gazrave dalëse, etj.

Rekomandimet për masa konkrete institucionale në sektorin e automjeteve rrugore

Çështjet e përshkruara më lart influencojnë rekomandimet dhe masat që janë listuar si në vijim:

- 1) Të obligohen Kompanitë e Sigurimit të auto-përgjegjësisë që në policën e sigurimit të evidentohet numri i certifikatës të kontrollit teknik, me qëllim të eliminimit të ndikimit të agjentëve të sigurimeve në zbatimin rigoroz të kontrollit të rregullsisë teknike.
- 2) Të zbatohet me rigorozitet dhe pa tolerancë, kontrolli i mjeteve të riparuar dhe atyre të ri-aftësuara pas pjesëmarrjes në aksident (ky kontroll duhet të kryhet pas riparimit dhe para lëshimit në qarkullim, tek automjetet që si shkak i aksidentit kanë patur të dëmtuara pjesët vitale e që janë me rëndësi për pjesëmarrje të sigurt në trafikun rrugor);
- 3) Propozohet që me akte formalo-juridike të rregullohet ndërlidhja sistemore (online apo me raportim të menjëhershëm) mes Policisë dhe MI, në mënyrë që ato automjetet të mos i shmangen kontrollit përkatës (ang. post accident-repair inspection) sipas Nenit 27 të Ligjit 05/L-132 dhe Nenit 16 të UA Nr. 2/2018;
- 4) Të sigurohet profesionalizëm dhe trajtim unik (i njëjtë) dhe të shmanget negociimi i rezultatit të rregullsisë teknike me diskutime para fillimit të procedurave formale të inspektimit. Së pari të evidentohet automjeti në regjistër dhe libër evidence pastaj të inspektohet (Neni 14.1 i UA Nr. 01/2018);
- 5) Rekomandohet zbatimi i Direktivave Evropiane 2014/46/EC, në aspektin e përshtatjes, të dokumentacionit të qarkullimit të automjeteve me shtete e BE-së dhe asaj 2014/47/EC, për kontrollin teknik mobil në rrugë të automjeteve (autobusë, kamionë, rimorkio);
- 6) Me akte nënligjore të përcaktohet dhe saktësohet madhësia e reklamave të vendosura në automjete (këto reklama të përkojnë me titullarin e mjetit motorik).
- 7) Të plotësohet ndryshohet UA 01/2018 për Kontrollin teknik me dispozita në lidhje me afatin shërbimin e gomave që përdoren në automjete, respektivisht, pavarësisht thellësisë së profilit të gomës, të mos lejohet përdorimi i tyre kur janë më të vjetra se 5 vite.
- 8) Të shqyrtohen mundësitë ligjore që nga buxheti i akumuluar prej gjobave në trafik të shfrytëzohet një pjesë për financim të masave për përmirësim të sigurisë rrugore;
- 9) Të shqyrtohen mundësitë ligjore që shërbimet e kontrollit teknik, mbikëqyrjes profesionale dhe homologimit, të futen në listën e aktiviteteve me interes për publikun sipas Ligjit Nr.05/L-037 për TVSH-në. Njëherit MI në bashkëpunim me MF të

lejojnë që shërbimet e këtij sektori ti kontribuojnë direkt (financiarisht) sigurisë rrugore ku këto financa të akumulohen dhe menaxhohen përmes Departamentit koordinues të Këshillit të Sigurisë Rrugore, me investime në hulumtime, analiza, vetëdijesim dhe fushata promovuese për sigurinë në rrugë, etj.

- 10) Të punohet në ngritjen e vetëdijes dhe kompetencës përmes aftësimit dhe certifikimit të stafit të QKTA-ve, përmes trajnimeve bazë dhe trajnimeve periodike nga institucionet e autorizuara nga Ministria e Infrastrukturës;
- 11) Të rriten kapacitetet regjistruese përmes video incizimeve tek **Trupa Mbikëqyrëse** dhe të avancohet sistemi i monitorimit të punës së QKTA-ve, përmes trupës mbikëqyrëse (të rritet numri i monitorëve);
- 12) Për rastet e ndërrimit të Odo-Metrit (dashbord, panelit të instrumenteve) të rregullohet një fushë në evidencën elektronike ku shënohen kilometrat nga Odo-Metri paraprak dhe një fushë e re me kilometrat nga Odo-Metri i ri-vendosur (KM e kaluara + KM e tanishme);
- 13) Të avancohet sistemi online me mundësitë e menaxhimit të pajisjeve matëse dhe ruajtjes së vlerave të testit direkt në autobit;
- 14) Inspektorati t'i klasifikoj shkeljet apo lëshimet e QKTA-ve përkitazi me Nenin 33 të UA(MI) 01/2018:
 - në lëshime të qëllimshme (fshehje defektesh),
 - në lëshime nga padituria (mos-gjurmim defektesh),dhe mbi bazën e kësaj të sanksionoj QKTA-në dhe stafin përgjegjës;
- 15) Qendra monitoruese të krijoj hapësirë për të vëzhguar dhe monitoruar në mënyrë sa më profesionale dhe të paanshme QKTA-të, në bashkëpunim me inspektoratin e tyre;
- 16) Rekomandohet që Policia e Kosovës të paktën t'i raportoj numrat e shasisë së mjeteve vetë aksidentuara në MI (apo QAK) dhe ARC-MPB, në mënyrë që mjetet e tilla të dëmtuara në aksidente të mos mund të ri-qarkullojnë pa iu nënshtruar kontrollit profesional përkatës (ang.Post-collision repair vehicle inspection).
- 17) Që të shmanget pa-përgjegjësia në rast manipulimi duhet t'i rekomandohet MPB që të merret vendim që çdo kontratë shitblerje të përmbaj të evidentuara kilometrat e kaluara që i ka automjeti në momentin e shitblerjes;

3. Raporti për transportin rrugorë

Kushtet bazë për përpilimin e raportit për transportin rrugorë

Metodologjia e përpilimit është bazuar nga gjetjet specifike për transportin e udhëtarëve, transportin e mallrave dhe çështjet e përbashkëta dhe si rrjedhojë kanë pasuar rekomandimet përkatëse me qëllim të përmirësimit të gjendjes.

Përpilimit të raportit për sektorin e transportit i ka shërbyer planifikimi paraprak i disa vizitave në teren përmes të cilave ka qenë e mundur nga afër të shihen dhe identifikohen problemet e shfaqura, respektivisht të mblidhen shënime prej burimeve të dorës së parë. Vizitat janë realizuar në pjesë të caktuara të rrugës, stacion të autobusëve dhe terminale të mallrave.

Për identifikimin e problemeve, mangësive eventuale apo mos-zbatimit adekuat të dispozitave në kuadër këtij sektori, janë marrë:

1. Legjislacioni primar në fuqi:

- Ligji nr. 06/L-070 për ndryshimin dhe plotësimin e ligjit nr. 04/L-179 për transportin rrugor;
- Ligji nr. 06/L-071 për ndryshimin dhe plotësimin e ligjit nr. 04/L-183 për transportin tokësor të mallrave të rrezikshme;
- Ligji nr. 06/L-069 për ndryshimin dhe plotësimin e ligjit nr. 05/L-088 për rregullat e trafikut rrugor;
- Marrëveshjet bilaterale të cilat Republika e Kosovës i ka lidhur me shtetet e tjera;

2. Legjislacioni sekondar në fuqi:

- Udhëzimi administrativ për transportin e personave në hapësirën për vendosjen e ngarkesës me mjetin rrugor (MI) nr. 04/2017;
- Udhëzimin administrativ për procedurat dhe tarifat e inspektimit dhe certifikimit të automjeteve për transport të mallrave të rrezikshme (MI) nr.01/2016;
- Udhëzimi administrativ për lëshimin e lejeve për kryerjen e transportit rrugor ndërkombëtar të mallrave për operatorët rezident (MI) nr.07/2016 ;
- Udhëzim administrativ për programin e edukimit, zbatimit, mënyrën e trajnimit dhe të vlerësimit të këshilltarit të sigurisë (MI) nr.01/2015;

- Udhëzimi administrativ për lëshimin e lejeve për kryerjen e transportit të rregullt ndërkombëtar rrugor të udhëtarëve, qasje dhe transit nëpër territorin e Kosovës (MI) nr. 06/2015
- Udhëzim administrativ për licencimin e operatorëve të transportit rrugor të udhëtarëve me autobus (MI) nr. 07/2015;
- Udhëzimi administrativ për licencimin e terminaleve të mallrave (MI) nr.08/2015;
- Udhëzim administrativ mbi kriteret e llogaritjes së kompensimit për transport të jashtëzakonshëm (MI) nr.03/2014;
- Udhëzim administrativ për transport të jashtëzakonshëm (MI) nr.04/2014;
- Udhëzim administrativ mbi përmbajtjen dhe formën e procesverbalit për mostra dhe dokumentit të kontrollit të mallrave të rrezikshme (MI) nr.06/2014;
- Udhëzimi administrativ për trajnimin dhe dhënien e provimit për drejtues dhe manipulues të mallrave të rrezikshme (MI) nr. 06/2013;
- Udhëzimi administrativ për licencimin e stacioneve të autobusëve (MI) nr. 08 /2013;
- Udhëzimi administrativ për rrjetin e linjave dhe rendin e udhëtimit në transportin ndërrurban të udhëtarëve me autobus (MI) nr. 06/2016 për ndryshimin dhe plotësimin e udhëzimit administrativ nr. 09/2013;
- Udhëzimin administrativ për trajnimin dhe dhënien e provimit për menaxher të transportit publik rrugor të udhëtarëve dhe mallrave (MI) nr.04/2015 për ndryshimin dhe plotësimin e udhëzimit administrativ nr.10/2013;
- Udhëzimin administrativ për kriteret dhe procedurat e lëshimit pezullimit dhe revokimit të licencës për transport tokësor të mallrave të rrezikshme (MI) nr.05/2015 për ndryshimin dhe plotësimin e udhëzimit administrativ nr.12/2013 ;
- Kodi i mirësjelljes për drejtuesit e autobusëve dhe personelin tjetër (MI) nr. 01/2013;
- Udhëzimi administrativ për leje të posaçme, transit dhe bilaterale në transportin rrugor të mallrave nr. 2006/12;
- Udhëzimi administrativ për programin e edukimit, zbatimit, mënyrën e trajnimit dhe të vlerësimit të këshilltarit të sigurisë (MI) nr. 01/2015;

Përshkrim i çështjeve relevante të identifikuara në sektorin e transportit

Transportit i udhëtarëve

1. Hyrja dhe zbritja e udhëtarëve dhe bagazhit jashtë vend-ndaljeve dhe stacioneve të licencuara nga Ministria e Infrastrukturës.
2. Transporti i udhëtarëve me automjete të tipit furgon (kombi) (8+1) ulëse në linja ndërurbane.
3. Transporti i udhëtarëve me autobus të destinimit ndërurban mbi kapacitetin e lejuar në linjat ndër-urbane.
4. Mos zbatimi i transportit publik të lirë (rastit) të udhëtarëve sipas legjislacionit në fuqi.
5. Mos efikasiteti i raportimit nga stacionet e autobusëve të licencuara nga MI-ja lidhur me mbarëvajtjen e transportit linjor ndër-urban dhe ndërkombëtar të udhëtarëve.

Transportit i mallrave

1. Tejkalimi i ngarkesave boshtore gjatë transportit të mallrave të ndryshme,
2. Papastërtitë në sipërfaqen e rrugës që sjellin mjetet e transportit gjatë kycjes në dhe zhvillimit të transportit në rrugët publike,
3. Tejkalimi i gabariteve gjatë transportit të jashtëzakonshëm të mallrave nëpër rrugët publike,
4. Mjetet e transportit (rimorkiot dhe gjysmë-rimorkiot) me të cilat kryhet transporti i materialeve të shkrifta (rërë, zhavorr, etj) janë të pambuluara, me ç'rast rrezikohet siguria gjatë lëvizjes në rrugë,
5. Mungesa e njohurive bazë dhe moszbatimi i standardeve për sigurimin e ngarkesës nga ana operatorëve transportues dhe shoferëve gjatë transportimit të mallrave,
6. Transporti i disa klasave të mallrave të rrezikshme nëpër rrugë që kalojnë në afërsi të resurseve natyrore dhe objekteve me rëndësi të veçantë,
7. Ngecje në implementimin e dispozitave të marrëveshjes për transportin e mallrave të rrezikshme-ADR.

Transportit i udhëtarëve dhe mallrave

1. Tejkalmimi i kohës së punës dhe pushimit të ekuipazhit të mjeteve transportuese mbi 3.5 t nëpër rrugët publike të Kosovës.
2. Moszbatimi i plotësimimit në mënyrë të rregullt të fletudhëtimit e automjeteve të rënda mbi 3.5 ton gjatë kryerjes së operacioneve të transportit.
3. Mosrespektimi i shpejtësisë së lëvizjes për kategori të caktuara të automjeteve, autobusët për transportin e nxënësve dhe kamionët mbi 3.5 ton që transportojnë mallra të ndryshme.
4. Mungesa e të dhënave mbi gjendjen teknike të mjeteve transportuese në rastet e aksidenteve.
5. Mungesa e njësive të specializuara për intervenime në rastet e aksidenteve sipas praktikave ndërkombëtare.
6. Mungesa e prezencës së policisë në segmentet rrugore ku ka rrezikshmëri më të madhe, rrezik potencial (pikat e zeza).
7. Mungesa e mbledhjes së të dhënave mbi qarkullimin e automjeteve në trafikun rrugor.

Rekomandimet për masa konkrete institucionale në sektorin e transportit

Çështjet e përshkruara më lart i influencojnë rekomandimet dhe masat që janë listuar si në vijim:

- 1) Ngritja e kriterëve teknike dhe të sigurisë së mjeteve si parakusht për licencim të operatorëve në nivel me standardet e BE, përmes ndryshimit dhe plotësimimit të akteve nënligjore.
- 2) Nxjerrjen e udhëzimit administrativ në pajtueshmëri me nenin 40 të Ligjit mbi rregullat e trafikut rrugor nr.05/L-088, përmes të cilit përcaktohen kushtet dhe kriteret për transportin e organizuar të fëmijëve e nxënësve, si dhe shenjën e veçantë me të cilën duhet të shënohen këto mjete.
- 3) Nxjerrjen e udhëzimit administrativ për kryerjen e trajnimeve bazë dhe periodike për shoferët e transportit të mallrave lidhur me sigurimin e ngarkesave (Safe Loading and Cargo Securing), sipas Standardeve: ISO EN 12195-1, ISO EN 12195-2, ISO EN 12195-3, ISO EN 12195-4, ISO EN 12640, etj;

- 4) Prioritet t'i jepet gjetjes së **modalitetit** për implementimin e tahografi digjital përmes një vendi të tretë duke pas parasysh pengesat në anëtarësim në mekanizma ndërkombëtarë, e me pas te nxirren aktet nënligjore për aftësim dhe trajnim në këtë fushe;
- 5) Nxjerrjen e aktit nënligjor për kufizimin e qarkullimit të mjeteve për transport të mallrave të rrezikshme në përputhje me nenin 37 të ligjit për transportin tokësor të mallrave të rrezikshme nr.04/L-183;
- 6) Të bëhet ngritja e kapaciteteve profesionale përmes trajnimeve bazë dhe periodik të personave të autorizuar të autoriteteve shtetërorë të cilët merren me kontrollin, mbikëqyrjen e operatorëve të transportit rrugor;
- 7) Të themelohet një njësit i specializuar i emergjencave në nivel vendi lidhur me intervenimet në rast të aksidenteve apo incidenteve në transportin rrugor. Deri në themelimin e këtij njësiti të koordinohen në veprime të gjitha institucionet ekzistuese të cilat ofrojnë shërbime emergjente (Policia, Qendra e emergjente mjekësore dhe Zjarrfikësit);
- 8) Të gjenden modalitetet për digjitalizimin (regjistrin elektronik) të sistemit të shërbimeve të transportit, me qëllim të monitorimit, mbledhjes dhe administrimit të të dhënave;
- 9) Të integrohet flota e mjeteve transportuese të udhëtarëve të pajisur me GPS në platformën nacionale të ITS, me qëllim të monitorimit në kohë reale të itinerareve, vend ndaljeve dhe respektimit të orarit (nisje – arritje - kthim).
- 10) Ndalimi i kryerjes të transportit të rregullt të udhëtarëve nëpër rrugët kryesore të Kosovës përmes automjeteve të tipit furgon (kombi, 8+1 ulëse), respektivisht për relacionet në të cilat është i organizuar transporti i rregullt linjorë në përputhje me nenin 2 të ligjit për transportin rrugor nr.04/L-179;
- 11) Ndalimi i kryerjes së transportit të rregullt të udhëtarëve me autobusë mbi kapacitetin e lejuar në përputhje me dokumentacionin valid të mjetit motorik (libreza e qarkullimit, certifikata e autobusit), etj, në përputhje me nenin 191 të ligjit mbi rregullat e trafikut rrugor nr. 05/L-088 (06/L-069).
- 12) Të merren masat për implementimin e nenit 31 të ligjit për transportin rrugor nr.04/L-179 në mënyrë që hyrja/dalja e udhëtarëve dhe bagazhit të bëhet vetëm në stacionet e autobusëve dhe vend ndalimeve të regjistruara në rendin e udhëtimit nga MI-ja, respektivisht komunat për nivelin lokal.

- 13) Të merren masat për implementimin e nenit 174 të ligjit mbi rregullat e trafikut rrugor nr. 05/L-088, për mjetin që ndalohet të ngarkohet më tepër se masa më e madhe e lejuar, e përcaktuar në certifikatën e regjistrimit të mjetit, ta tejkalojë ngarkesën boshtore të lejuar ose t'i tejkalojë mundësitë teknike të rrugës si dhe nenit 177 të ligjit nr. 05/L-088 për mesën e mjeteve të bashkëngjitura.¹
- 14) Të merren masat për implementimin e nenit 44 të ligjit mbi rregullat e trafikut rrugor nr.05/L-088, ndaj shoferit i cili me mjet hyn nga rruga e dheut në rrugë publike dhe me vehte sjell baltën pa i pastruar rrotat;
- 15) Të merren masa për implementimin e nenit 10 të ligjit për transportin tokësor të mallrave të rrezikshme nr.04/L-183 për certifikimin e mjeteve transportuese dhe mjeteve të tjera të ambalazhit.
- 16) Të hartohet një plan veprimi nga MI-ja në bashkëpunim me Policinë e Kosovës për ndalimin e transportit të mallrave nëpër rrugët e Kosovës për rrugë të caktuara, lloje të caktuara dhe periudhë të caktuar në përputhje me nenin 47 të ligjit për transportin rrugor nr.04/L-179;
- 17) Të merren masat për implementimin e neneve 29 dhe 45 të ligjit për transportin rrugor nr. nr.04/L-179 lidhur me fletë-urdhëresën e rrugës për autobusët dhe automjetet e rënda transportuese gjatë operimit në transportin rrugor;
- 18) Të merren masat për implementimin e neneve 69 dhe 70 të ligjit për transportin rrugor nr.04/L-179 lidhur me inspektimet për plotësimin e kushteve dhe kriterëve lidhur me kohëzgjatjen e ngasjes, kohën e pushimit për drejtuesit e automjeteve që kryejnë shërbime të transportit rrugor të mallrave dhe udhëtarëve, për nevoja të veta ose të personit tjetër, si dhe modalitetet e përdorimit të tahogرافit.
- 19) Të implementohet neni 57 i ligjit mbi rregullat e trafikut rrugor nr.05/L-088 për kamionët mbi tremijë e pesëqind (3500) kg., si dhe autobusët, që duhet ta kenë kufizuesin e shpejtësisë, siç parashihet me legjislacionin.
- 20) Të implementohet UA (MI) Nr. 01/2015, për këshilltar të sigurisë për mallra të rrezikshme dhe UA (MI) Nr.06/2014, për përmbajtjen dhe formën e procesverbalit për mostra dhe dokumentet e kontrollit të mallrave të rrezikshme;

¹ Ligji 05/L-088

4. Raporti për sektorin e aftësisë dhe testimit të kandidatëve për shofer

Kushtet bazë për përpilimin e raportit për patent-shoferin

Njeriu është faktori kryesorë i sigurisë rrugore andaj në këtë kuadër është trajtuar niveli dhe cilësia e aftësisë të kandidatëve për shofer.

Informacionet e marra kanë qenë baza e gjetjeve dhe rekomandimeve të dalura në këtë raport.

Në kuadër të aktiviteteve të këtij njësi për sektorin e patent-shoferit kanë trajtuar shërbimet e:

- Auto-shkollave
- Ligjëruesve profesional,
- Shofer instruktorëve,
- Pyetësve teorik dhe praktik.

Metodologjia e vëzhgimit të procedurave dhe plan-programit të patent shoferit

Në koordinim me bashkëpunëtorët shoqëruar nga MI, është hartuar plani i vëzhgimit për shërbimet e edukimit, trajnimit, aftësisë dhe testimit për pajisje me patent shofer.

Me qëllim të vlerësimit të kushteve të shërbimit dhe kriterëve për marrjen e patent shoferit, Njësi i Task Forcës ka vizituar disa Autoskollat dhe Qendra të Patent Shoferëve. Gjatë vizitave, në bashkëbisedim me personelin e autoskollave dhe zyrtarët nga Qendra e Patent Shoferëve, janë siguruar informacione të nevojshme lidhur me planprogramet për aftësimin e kandidatëve, ligjëruesit profesional, metodologjinë e punës së instruktorëve, kushtet dhe procedurat për testimin e kandidatëve si dhe çështje të tjera lidhur me to.

Si bazë trajtuese dhe krahasuese për identifikim të nivelit të cilësisë, mangësive eventuale apo mos-zbatimit të plotësisht të dispozitave ligjore në kuadër të këtyre shërbimeve, janë marrë:

1. Ligji nr. 05/L-64, për Patentë shofer;
 - a) Udhëzimi administrativ për mbajtjen e trajnimeve dhe seminareve në fushën e patentë shoferit (MI) nr. 09 për ndryshimin dhe plotësimin e udhëzimit administrativ (MI) nr.21/2017;
 - b) Udhëzimi Administrativ për trajner në fushën e Patente Shoferit (MI) nr. 06/2018 për ndryshimin dhe plotësimin e Udhëzimit Administrativ (MI) nr. 11/2017;
 - c) Udhëzim Administrativ për standarde minimale të aftësisë psiko-fizike për shoferë të automjeteve (QRK) nr. 09/2018;

- d) Udhëzim Administrativ për mbajtjen e trajnimeve dhe seminareve ne fushën e patentë shoferit (MI) nr. 21/2017;
 - e) Udhëzim Administrativ për dhënien e provimit për patente shofer (MI) nr. 14/2017;
 - f) Udhëzim Administrativ për plan programin për aftësimin e kandidatit për shofer (MI) nr. 13/2017;
 - g) Udhëzim Administrativ për mbikëqyrjen profesionale ne fushën e patente shoferit (MI) nr. 12/2017;
 - h) Udhëzimit Administrativ për trajner ne fushën e Patente Shoferit (MI) nr. 11/2017;
2. Praktika më të mira të njohura nga sektori i aftësimit dhe testimit të kandidatëve për shofer.

Rekomandimet për masa institucionale në sektorin e patentë-shoferit

- 1) Kandidatët për patent shofer, fillimisht duhet të përfundojnë testimin nga pjesa teorike dhe pastaj të fitojnë të drejtë të fillojnë aftësimin dhe testimin praktik në rrugë;
- 2) Të ngritet një grup punues për unifikimin e metodologjisë së ligjërimit teorik dhe trajnimit praktik për aftësim të kandidatëve përkitazi me plan-programet mësimore për aftësimin e kandidatëve për shofer;
- 3) Ministria e Infrastrukturës duhet të përcaktoj çmimin për një orë teorike dhe praktike ne auto-shkolla për secilën kategori sipas Nenit 6 te UA Nr. 13/2017;
- 4) Të gjitha mjetet motorike të cilat drejtohen nga ngasësit fillestar duhet që në mjetet e tyre motorike të shënohen (me shenjë të posaçme) që tregon se këta ngasës i takojnë kategorisë të ngasësve fillestar. Shënjimi i mjeteve te tyre duhet të bëhet konform legjislacionit në fuqi të kësaj fushe;
- 5) Ridizajnimi, plotësimi dhe përshtatja e kushteve teknike për ngasje në poligon të aftësimit të kandidatëve për shofer;
- 6) Të zbatohet UA (MI) 23/2017, dhe UA 25/2017 për aftësimin shtesë për ngasje të sigurt;
- 7) Të krijohen lehtësira doganore për importimin e mjeteve të reja motorike për të gjitha kategoritë e ngasjes të cilat janë të destinuara për aftësimin e kandidateve dhe trajnimeve bazë dhe periodike në fushën e patentë shoferit;
- 8) Poligonet e testimit praktik të kandidatëve për shoferë duhet të përdoren ekskluzivisht për këtë qëllim, e jo edhe për aftësim të kandidatëve;
- 9) Trajnim shtesë sipas praktikave evropiane, që do të përmbajë ushtrime për ngasje të sigurt në situata të papritura dhe punëtori grupore për siguri rrugore dhe

marrëdhëniet psiko-sociale ndërmjet përdoruesve të rrugës përkitazi me UA (MI) 23/2017 dhe UA (MI) 25/2017;

- 10) Testimi i kandidatëve në pjesën teorike dhe praktike të bëhet vetëm përmes platformës elektronike 'e-testimi' e cila duhet të jetë e ndërlidhur me platformën monitoruese elektronike të punës së auto-shkollave në të cilën duhet të ketë qasje Departamenti përgjegjës - MI;
- 11) Të implementohet platforma monitoruese elektronike për të gjitha shërbimet e auto-shkollave, duke filluar nga regjistrimi i kandidatit, evidentimi i orëve të ligjëratave, orëve praktike, paraqitjes së provimit, monitorimit të performancës së ligjëruesit, instruktorit, pyetësve dhe komunikimi i suksesit;
- 12) Kandidatët duhet të identifikohen vetëm përmes kodit unik, me rastin e testimit përmes programit adekuat (e-testimit i ndërlidhur me programin e monitorimit), në qendrën e testimit;
- 13) Secila qendër e testimit të përcaktoj dhe publikoj disa marshuta zyrtare të ngasjes për testim në pjesën praktike dhe provimi të përqendrohet vetëm në këto marshuta. Vlerësimi i rezultateve të nxënies të bëhet përmes listës kontrolluese e cila duhet të burojë nga programi trajnues;
- 14) Automjeti me të cilin testohet kandidati duhet të jetë i pajisur me pajisje video dhe audio regjistruese dhe të monitorohet pandërprerë nga qendra e monitorimit;
- 15) Komandat e dyfishta (nga ana e instruktorit) në automjetin me të cilin të kryhet testimi në pjesën praktike të rregullohen në atë mënyrë që me rastin e aktivizimit të tyre të japin sinjal se janë shtypur (janë aktivizuar);
- 16) Automjeti për testim të kandidatëve për patentë shofer të jetë i pajisur me GPS dhe i lidhur drejtpërdrejtë me platformën dhe qendrën e monitorimit;
- 17) Të inkurajohen institucionet e autorizuar nga Ministria e Infrastrukturës për ofrimin e programeve aftësuese për dhënien e provimit për shoferë të makinave punuese të kategorive M, L dhe T;
- 18) Të shtohet kontrolli ndaj institucioneve shëndetësore që lëshojnë certifikata shëndetësore dhe dhënien e ndihmës së parë;
- 19) Në mënyrë periodike (fillimisht çdo 6 muaj dhe pastaj për çdo vit) të bëhet vlerësimi i performancës së auto shkollave dhe personelit të tyre nga organi kompetent;
- 20) Vlerësimi i performancës të jetë në varësi të gjetjeve gjatë inspektimit, gjegjësisht për auto shkollën dhe personelin e tyre që gjatë inspektimit janë evidentuar mangësi, vlerësimi i performancës të shpeshtohet dhe krahas shkeljeve të ndërmerren masat përkatëse të parapara me ligj. Plotësimi të bëhet sipas bazës ligjore;

5. Kategorizimi i masave të rekomanduara

Bazuar në vlerësimin, analizën e gjendjes në terren si dhe legjislacionit në fuqi, me qëllim të rritjes së shkallës së sigurisë rrugore, njësitë e TASK-FORCE-s për sektorët përkatës ka nxjerrë rekomandimet e kategorizuara në:

- Zbatimi i ligji dhe plotësim ndryshimi i akteve ligjore në fuqi;
- Ngritja e kapaciteteve;
- Digjitalizim dhe
- Mbikëqyrje

I. INFRASTRUKTURA RRUGORE

1. Zbatimi i Ligjit dhe plotësim-ndryshimi i akteve ligjore në fuqi;

- 1) Të inspektohet infrastruktura ekzistuese rrugore sipas standardeve evropiane të sigurisë (ang. RSI-Road Safety Inspection) përkitazi me Direktivën Evropiane 2008/96/EC, për të identifikuar në detaje problemet relevante nga infrastruktura rrugore ekzistuese, e cila mund të jetë kontribuese në shkaktimin e aksidenteve;
- 2) Në procedurat e miratimit dhe realizimit të projekteve infrastrukturore të parashihet oponenca dhe auditimi në faza (sistematik i projektit infrastrukturor në projektimin fillestar, dizajn final, para hapjes për qarkullim trafiku dhe në fazën fillestare të operimit), bazuar në Direktivën Evropiane 2008/96/EC për menaxhimin e sigurisë rrugore;
- 3) Të hartohet një projekt i veçantë për plotësimin dhe përmirësimin e sinjalizimit të trafikut për të gjitha rrugët nacionale dhe rajonale të Kosovës. Projektet e sinjalizimit duhet të hartohen në përputhje me Udhëzimin administrativ të MI-së Nr. 09/2017 për sinjalizim dhe rregullat e trafikut rrugor dhe standardet e projektimit të sinjalizimit të trafikut²;
- 4) Të ndryshohet dhe të plotësohet Udhëzimi Administrativ Nr. 09/2015 (Nr. 8/2017 i plotësuar), për kyçje në rrugët nacionale dhe rajonale, përmes të cilit do të precizohen kriteret dhe standardet teknike të kyçjes në rrugë;
- 5) Të eliminohen tërësisht (dhe pas eliminimit të përcillen në mënyrë rigoroze) të gjitha reklamat komerciale të vendosura në mënyrë ilegale përgjatë brezit të rrugëve nacionale dhe rajonale. Ndërsa, reklamat legale (me leje nga MI-ja) të jenë në përputhje të plotë me rregulloret dhe Udhëzimin Administrativ të MI-së Nr. 10/2017 për vendosjen e reklamave në rrugë;

²[Konventa e Vjenës për sinjalizimin e trafikut](#)

- 6) Për rritjen e sigurisë rrugore në kryqëzimin e rrugëve me hekurudha, nga Hekurudhat e Kosovës duhet të kërkohet me ngulm që të plotësohen të gjitha kriteret e sigurisë. Po ashtu rekomandojmë MI-në që të përpilojë një akt ligjor në përputhje të plotë me Direktivën Evropiane 2016/798 të Parlamentit dhe Këshillit Evropian "Mbi sigurinë hekurudhore"³;

2. Ngritja (përmirësimi) e Infrastrukturës Rrugore;

- 7) Të përmirësohen dhe të plotësohen elementet e projektimit të udhëkryqeve në disnivel dhe udhëkryqeve sipërfaqësore, rrjedhimisht të plotësohen standardet e projektimit dhe kriteret e sigurisë (projektimi dhe realizimi i shiritave shtesë për ngadalësim/përsheptim dhe shiritave adekuat për kthime majtas dhe djathtas);
- 8) Pjesët e rrugës me kthesa dhe pjerrtësi specifike (sidomos pjesët për të cilat ka të dhëna se kërkojnë masa shtesë për rritjen e sigurisë), të trajtohen në mënyrë të veçantë. Masat e nevojshme duhet të fillojnë me sinjalizimin përkatës të trafikut duke siguruar informacione të nevojshme për ngasësit për kushtet dhe gjendjen e rrugës. Varësisht nga nevoja të ndërmerren masa shtesë për përmirësimin/plotësimin e cilësisë së shtresës së asfaltuar me qëllim të rritjes të stabilitetit të mjeteve motorike gjatë lëvizjes në kthesa dhe në pjerrtësi specifike (largimi i ujerave atmosferike nga rruga, sigurimi i pjerrtësive adekuate gjatësore e tërthore, etj.);

3. Digjitalizimi;

- 9) Të bëhet inventarizimi i digjitalizuar i sinjalizimit të trafikut dhe elementeve sutrukturore të rrugës (Instalimet nëntokësor dhe mbitokësore), me qëllim të përcjelljes së përhershme të gjendjes së tyre në të gjithë rrjetin rrugorë të Kosovës;
- 10) Të implementohet sistemi ITS (ang. Intelligent Transportation System) duke u mbështetur në Direktivën Evropiane 2010/40/EU⁴, lidhur me vendosjen e Sistemit Inteligjent të Transportit Rrugor;

4. Mbikëqyrja;

- 11) Të ngritet niveli i cilësisë së mirëmbajtjes së rregullt (stinore, periodike, rutinë, etj) e elementeve teknike dhe strukturore të rrugëve në përputhje të plotë me legjislacionin në fuqi;

³[Direktiva 2016/798/KE](#)

⁴[Direktiva 2010/40/EU](#)

12) Aktivitet që burojnë nga (rekomandimet) e vendosura duhet të monitorohen nga një trupë me kompetencë profesionale e caktuar nga Ministria.

II. SEKTORI I AUTOMJETEVE:

1. Zbatim Ligji dhe apo plotësim ndryshimi i akteve ligjore në fuqi;

- 1) Të obligohen Kompanitë e Sigurimit të auto-përgjegjësisë që në policën e sigurimit të evidentohet numri i certifikatës të kontrollit teknik, me qëllim të eliminimit të ndikimit të agjentëve të sigurimeve në zbatimin rigoroz të kontrollit të rregullsisë teknike.
- 2) Të zbatohet me rigozitet dhe pa tolerancë, kontrolli i mjeteve të riparuar dhe atyre të ri-aftësuara pas pjesëmarrjes në aksident (ky kontroll duhet të kryhet pas riparimit dhe para lëshimit në qarkullim, tek automjetet që si shkak i aksidentit kanë patur të dëmtuara pjesët vitale e që janë me rëndësi për pjesëmarrje të sigurt në trafikun rrugor);
- 3) Propozohet që me akte formalo-juridike të rregullohet ndërlidhja sistemore (online apo me raportim të menjëhershëm) mes Policisë dhe MI, në mënyrë që ato automjetet të mos i shmangen kontrollit përkatës (ang. post accident-repair inspection) sipas Nenit 27 të Ligjit 05/L-132, dhe Nenit 16 të UA Nr. 2/2018;
- 4) Të sigurohet profesionalizëm dhe trajtim unik (i njëjtë) dhe të shmangen negociimi i rezultatit të rregullsisë teknike me diskutime para fillimit të procedurave formale të inspektimit. Së pari të evidentohet automjeti në regjistër dhe libër evidence pastaj të inspektohet (Neni 14.1 i UA Nr. 01/2018);
- 5) Rekomandohet zbatimi i Direktivave Evropiane 2014/46/EC, në aspektin e përshtatjes, të dokumentacionit të qarkullimit të automjeteve me shtete e BE-së dhe asaj 2014/47/EC, për kontrollin teknik mobil në rrugë të automjeteve (autobusë, kamionë, rimorkio);
- 6) Me akte nënligjore të përcaktohet dhe saktësohet madhësia e reklamave të vendosura në automjete (këto reklama të përkojnë me titullarin e mjetit motorik).
- 7) Të plotësohet ndryshohet UA 01/2018 për Kontrollin teknik me dispozita në lidhje me afatin shërbimin e gomave që përdoren në automjete, respektivisht, pavarësisht thellësisë së profilit të gomës, të mos lejohet përdorimi i tyre kur janë më të vjetra se 5 vite.

- 8) Të shqyrtohen mundësitë ligjore që nga buxheti i akumuluar prej gjobave në trafik të shfrytëzohet një pjesë për financim të masave për përmirësim të sigurisë rrugore;
- 9) Të shqyrtohen mundësitë ligjore që shërbimet e kontrollit teknik, mbikëqyrjes profesionale dhe homologimit, të futen në listën e aktiviteteve me interes për publikun sipas Ligjit Nr.05/L-037 për TVSH-në. Njëherit MI në bashkëpunim me MF të lejojnë që shërbimet e këtij sektori të kontribuojnë direkt (financiarisht) sigurisë rrugore ku këto financa të akumulohen dhe menaxhohen përmes Departamentit koordinues të Këshillit të Sigurisë Rrugore, me investime në hulumtime, analiza, vetëdijësim dhe fushata promovuese për sigurinë në rrugë, etj.

2. Ngritja e kapaciteteve profesionale;

- 10) Të punohet në ngritjen e vetëdijes dhe kompetencës përmes aftësimit dhe certifikimit të stafit të QKTA-ve, përmes trajnimeve bazë dhe trajnimeve periodike nga institucionet e autorizuara nga Ministria e Infrastrukturës;

3. Digjitalizimi;

- 11) Të rriten kapacitetet regjistruese përmes video incizimeve tek **Trupa Mbikëqyrëse** dhe të avancohet sistemi i monitorimit të punës së QKTA-ve, përmes trupës mbikëqyrëse (të rritet numri i monitorëve);
- 12) Për rastet e ndërrimit të Odo-Metrit (dashbord, panelit të instrumenteve) të rregullohet një fushë në evidencën elektronike ku shënohen kilometrat nga Odo-Metri paraprak dhe një fushë e re me kilometrat nga Odo-Metri i rivendosur (KM e kaluara + KM e tanishme);
- 13) Të avancohet sistemi online me mundësitë e menaxhimit të pajisjeve matëse dhe ruajtjes së vlerave të testit direkt në autobit;

4. Monitorimi;

- 14) Inspektorati t'i klasifikoj shkeljet apo lëshimet e QKTA-ve përkitazi me Nenin 33 të UA(MI) 01/2018:
 - në lëshime të qëllimshme (fshehje defektesh),
 - në lëshime nga padituria (mos-gjurmim defektesh),dhe mbi bazën e kësaj të sanksionoj QKTA-në dhe stafin përgjegjës;
- 15) Qendra monitoruese të krijoj hapësirë për të vëzhguar dhe monitoruar në mënyrë sa më profesionale dhe të paanshme QKTA-të, në bashkëpunim me inspektoratin e tyre;

- 16) Rekomandohet që Policia e Kosovës të paktën t'i raportoj numrat e shasisë së mjete vetë aksidentuara në MI (apo QAK) dhe ARC-MPB, në mënyrë që mjetet e tilla të dëmtuara në aksidente të mos mund të ri-qarkullojnë pa iu nënshtruar kontrollit profesional përkatës (ang.Post-collision repair vehicle inspection).
- 17) Që të shmanget pa-përgjegjësia në rast manipulimi duhet t'i rekomandohet MPB që të merret vendim që çdo kontratë shitblerje të përmbaj të evidentuara kilometrat e kaluara që i ka automjeti në momentin e shitblerjes;

III. TRANSPORTI RRUGORË;

1. Zbatim Ligji dhe apo plotësim ndryshimet e akteve ligjore në fuqi;

- 1) Ngritja e kriterëve teknike dhe të sigurisë së mjeteve si parakusht për licencim të operatorëve në nivel me standardet e BE, përmes ndryshimit dhe plotësimit të akteve nënligjore.
- 2) Nxjerrjen e udhëzimit administrativ ne pajtueshmëri me nenin 40 të Ligjit mbi rregullat e trafikut rrugor nr.05/L-088, përmes te cilit përcaktohen kushtet dhe kriteret për transportin e organizuar të fëmijëve e nxënësve, si dhe shenjë e veçantë me të cilën duhet të shënohen këto mjete.
- 3) Nxjerrjen e udhëzimit administrativ për kryerjen e trajnimeve bazë dhe periodike për shoferët e transportit të mallrave lidhur me sigurimin e ngarkesave (Safe Loading and Cargo Securing), sipas Standardeve: ISO EN 12195-1, ISO EN 12195-2, ISO EN 2195-3, ISO EN 12195-4, ISO EN 12640, etj;
- 4) Prioritet t'i epet gjendjes së **modalitetit** për implementimin e tahografi digjital përmes një vendi të tretë duke pas parasysh pengesat në anëtarësim në mekanizma ndërkombëtarë, e me pas te nxirren aktet nënligjore për aftësim dhe trajnim ne këtë fushe;
- 5) Nxjerrjen e aktit nënligjor për kufizimin e qarkullimit të mjeteve për transport të mallrave të rrezikshme në përputhje me nenin 37 te ligjit për transportin tokësor të mallrave të rrezikshme nr.04/L-183;

2. Ngritja e kapaciteteve profesionale;

- 6) Të bëhet ngritja e kapaciteteve profesionale përmes trajnimeve bazë dhe periodik të personave të autorizuar të autoriteteve shtetërorë të cilët merren me kontrollin, mbikëqyrjen e operatorëve të transportit rrugor;

- 7) Të themelohet një njësit i specializuar i emergjencave në nivel vendi lidhur me intervenimet në rast të aksidenteve apo incidenteve në transportin rrugor. Deri në themelimin e këtij njësiti të koordinohen ne veprime të gjitha institucionet ekzistuese të cilat ofrojnë shërbime emergjente (Policia, Qendra e emergjente mjekësore dhe Zjarrfikësit);

3. Digjitalizimi;

- 8) Të gjenden modalitetet për digjitalizimin (regjistrin elektronik) të sistemit të shërbimeve të transportit, me qëllim të monitorimit, mbledhjes dhe administrimit të të dhënave;
- 9) Të integrohet flota e mjeteve transportuese të udhëtarëve të pajisur me GPS në platformën nacionale të ITS, me qëllim të monitorimit në kohë reale të itinerareve, vend ndaljeve dhe respektimit të orarit (nisje – arritje - kthim).

4. Mbikëqyrje;

- 10) Ndalimi i kryerjes të transportit të rregullt të udhëtarëve nëpër rrugët kryesore të Kosovës përmes automjeteve të tipit furgon (kombi, 8+1 ulëse), respektivisht për relacionet në të cilat është i organizuar transporti i rregullt linjor në përputhje me nenin 2 të ligjit për transportin rrugor nr.04/L-179;
- 11) Ndalimi i kryerjes së transportit të rregullt të udhëtarëve me autobusë mbi kapacitetin e lejuar në përputhje me dokumentacionin valid të mjetit motorik (libreza e qarkullimit, certifikata e autobusit), etj, në përputhje me nenin 191 të ligjit mbi rregullat e trafikut rrugor nr. 05/L-088 (06/L-069).
- 12) Të merren masat për implementimin e nenit 31 të ligjit për transportin rrugor nr.04/L-179 në mënyrë që hyrja/dalja e udhëtarëve dhe bagazhit të bëhet vetëm në stacionet e autobusëve dhe vend ndalimeve të regjistruara në rendin e udhëtimit nga MI-ja, respektivisht komunat për nivelin lokal.
- 13) Të merren masat për implementimin e nenit 174 të ligjit mbi rregullat e trafikut rrugor nr. 05/L-088, për mjetin që ndalohet të ngarkohet më tepër se masa më e madhe e lejuar, e përcaktuar në certifikatën e regjistrimit të mjetit, ta tejkalojë ngarkesën boshtore të lejuar ose t'i tejkalojë mundësitë teknike të rrugës si dhe nenit 177 të ligjit nr. 05/L-088 për masën e mjeteve të bashkëngjitura.⁵

⁵ Ligji 05/L-088

- 14) Të merren masat për implementimin e nenit 44 të ligjit mbi rregullat e trafikut rrugor nr.05/L-088, ndaj shoferit i cili me mjet hyn nga rruga e dheut në rrugë publike dhe me vehte sjell baltën pa i pastruar rrotat;
- 15) Të merren masa për implementimin e nenit 10 të ligjit për transportin tokësor të mallrave të rrezikshme nr.04/L-183 për certifikimin e mjeteve transportuese dhe mjeteve të tjera të ambalazhit.
- 16) Të hartohet një plan veprimi nga MI-ja në bashkëpunim me Policinë e Kosovës për ndalimin e transportit të mallrave nëpër rrugët e Kosovës për rrugë të caktuara, lloje të caktuara dhe periudhë të caktuar në përputhje me nenin 47 të ligjit për transportin rrugor nr.04/L-179;
- 17) Të merren masat për implementimin e neneve 29 dhe 45 të ligjit për transportin rrugor nr. nr.04/L-179 lidhur me fletë-urdhëresën e rrugës për autobusët dhe automjetet e rënda transportuese gjatë operimit në transportin rrugor;
- 18) Të merren masat për implementimin e neneve 69 dhe 70 të ligjit për transportin rrugor nr.04/L-179 lidhur me inspektimet për plotësimin e kushteve dhe kriterëve lidhur me kohëzgjatjen e ngasjes, kohën e pushimit për drejtuesit e automjeteve që kryejnë shërbime të transportit rrugor të mallrave dhe udhëtarëve, për nevoja të veta ose të personit tjetër, si dhe modalitetet e përdorimit të tahogرافit.
- 19) Të implementohet neni 57 i ligjit mbi rregullat e trafikut rrugor nr.05/L-088 për kamionët mbi tremijë e pesëqind (3500) kg., si dhe autobusët, që duhet ta kenë kufizuesin e shpejtësisë, siç parashihet me legjislacion.
- 20) Të implementohet UA (MI) Nr. 01/2015, për këshilltar të sigurisë për mallra të rrezikshme dhe UA (MI) Nr.06/2014, për përmbajtjen dhe formën e procesverbalit për mostra dhe dokumentet e kontrollit të mallrave të rrezikshme;

IV. SEKTORI I PATENTË SHOFERIT:

1. Zbatimi i Ligjit dhe plotësim të ligjit dhe të udhëzimeve administrative në fushën e patentë shoferit.

- 1) Kandidatët për patent shofer, fillimisht duhet të përfundojnë testimin nga pjesa teorike dhe pastaj të fitojnë të drejtë të fillojnë aftësimin dhe testimin praktik në rrugë;

- 2) Të ngritet një grup punues për unifikimin e metodologjisë së ligjërimit teorik dhe trajnimit praktik për aftësim të kandidatëve përkitazi me plan-programet mësimore për aftësimin e kandidatëve për shofer.
- 3) Ministria e Infrastrukturës duhet të përcaktoj çmimin për një orë teorike dhe praktike në auto-shkollë për secilën kategori sipas Nenit 6 të UA Nr. 13/2017.
- 4) Të gjitha mjetet motorike të cilat drejtohen nga ngasësit fillestar duhet që në mjetet e tyre motorike të shënohen (me shenjë të posaçme) që tregojnë se këta ngasës i takojnë kategorisë të ngasësve fillestar. Shënjimi i mjeteve të tyre duhet të bëhet konform legjislacionit në fuqi të kësaj fushe;
- 5) Ridizajnimi, plotësimi dhe përshtatja e kushteve teknike për ngasje në poligon të aftësimin të kandidatëve për shofer.
- 6) Të zbatohet UA (MI) 23/2017, dhe UA 25/2017 për aftësimin shtesë për ngasje të sigurt;
- 7) Të krijohen lehtësira doganore për importimin e mjeteve të reja motorike për të gjitha kategoritë e ngasjes të cilat janë të destinuara për aftësimin e kandidateve dhe trajnimeve bazë dhe periodike në fushën e patentë shoferit.

2. Ngritja e kapaciteteve profesionale;

- 8) Poligonet e testimit praktik të kandidatëve për shoferë duhet të përdoren ekskluzivisht për këtë qëllim, e jo edhe për aftësim të kandidatëve.
- 9) Trajnim shtesë sipas praktikave evropiane, që do të përmbajë ushtrime për ngasje të sigurt në situata të papritura dhe punëtori grupore për siguri rrugore dhe marrëdhëniet psiko-sociale ndërmjet përdoruesve të rrugës përkitazi me UA (MI) 23/2017 dhe UA (MI) 25/2017.

3. Digjitalizimi;

- 10) Testimi i kandidatëve në pjesën teorike dhe praktike të bëhet vetëm përmes platformës elektronike 'e-testimi' e cila duhet të jetë e ndërlidhur me platformën monitoruese elektronike të punës së auto-shkollave në të cilën duhet të ketë qasje Departamenti përgjegjës - MI.
- 11) Të implementohet platforma monitoruese elektronike për të gjitha shërbimet e auto-shkollave, duke filluar nga regjistrimi i kandidatit, evidentimi i orëve të

ligjëratave, orëve praktike, paraqitjes së provimit, monitorimit të performancës së ligjëruesit, instruktorit, pyetësve dhe komunikimi i suksesit.

- 12) Kandidatët duhet të identifikohen vetëm përmes kodit unik, me rastin e testimit përmes programit adekuat (e-testimit i ndërlidhur me programin e monitorimit), në qendrën e testimit,.
- 13) Secila qendër e testimit të përcaktoj dhe publikoj disa marshuta zyrtare të ngasjes për testim në pjesën praktike dhe provimi të përqendrohet vetëm në këto marshuta. Vlerësimi i rezultateve të nxënies të bëhet përmes listës kontrolluese e cila duhet të burojë nga programi trajnues.
- 14) Automjeti me të cilin testohet kandidati duhet të jetë i pajisur me pajisje video dhe audio regjistruese dhe të monitorohet pandërprerë nga qendra e monitorimit;
- 15) Komandat e dyfishta (nga ana e instruktorit) në automjetin me të cilin të kryhet testimi në pjesën praktike të rregullohen në atë mënyrë që me rastin e aktivizimit të tyre të japin sinjal se janë shtypur (janë aktivizuar);
- 16) Automjeti për testim të kandidatëve për patentë shofer të jetë i pajisur me GPS dhe i lidhur drejtpërdrejtë me platformën dhe qendrën e monitorimit;
- 17) Të inkurajohen institucionet e autorizuara nga Ministria e Infrastrukturës për ofrimin e programeve aftësuese për dhënien e provimit për shoferë të makinave punuese të kategorive M, L dhe T.

4. Mbikëqyrja;

- 18) Të shtohet kontrolli ndaj institucioneve shëndetësore që lëshojnë certifikata shëndetësore dhe dhënien e ndihmës së parë;
- 19) Në mënyrë periodike (fillimisht çdo 6 muaj dhe pastaj për çdo vit) të bëhet vlerësimi i performancës së auto shkollave dhe personelit të tyre nga organi kompetent;
- 20) Vlerësimi i performancës të jetë në varësi të gjetjeve gjatë inspektimit, gjegjësisht për auto shkollën dhe personelin e tyre që gjatë inspektimit janë evidentuar mangësi, vlerësimi i performancës të shpeshtohet dhe krahas shkeljeve të ndërmerren masat përkatëse të parapara me ligj. Plotësimi të bëhet sipas bazës ligjore;

Përfundim

Ky raport me rekomandime është përpiluar në sajë të skanimit dhe vëzhgimit të gjendjes në terren dhe krahasimit të saj me ato çfarë parasheh legjislacioni dhe praktikën e mira nga sektorët e hulumtuar me qëllim të reduktimit të fataliteteve, lëndimeve dhe dëmeve materiale nga aksidentet rrugore.

Parimisht, ky raport i dedikohet MI por mund të merret edhe prej autoriteteve tjera sipas fushave të përgjegjësisë së tyre për të zbatuar rekomandimet e listuara përkitazi me mandatin dhe kompetencat që ato ushtrojnë në Republikën e Kosovës. Raporti ka për qëllim dhe përpiket t'i kontribuojë përmirësimit të sigurisë rrugore përmes marrjes së masave (shpeshherë) të bashkërenduara institucionale gjë që imponon domosdoshmërinë për ekzistimin e vullnetit politik për sukses dhe efikasitet në përmirësim të nivelit të sigurisë.

Shpresohet se identifikimi i disa çështjeve me impakt në (pa)sigurinë rrugore do të arrijë të frymëzojë institucionet gjegjëse dhe të bashkërendojë angazhimet mes tyre përmes sistemeve inovative (ITS, ICT) për të parandaluar aksidentet rrugore.

Ky raport i ofron MI apo Këshillit të Sigurisë Rrugore mundësinë për të vepruar duke mbështetur masat e identifikuar që potencialisht përmirësojnë gjendjen e tanishme të sigurisë rrugore të vendit, përmes zbatimit të politikave, të legjislacionit (përfshirë dhe rishikimin e tij), prioritizimit të ngritjes së kapaciteteve që të ndërmerren veprimet e duhura.

Të gjitha rekomandimet e mësipërme janë adresuar sipas mandatit të dhënë për vëzhgim të katër sektorëve nëse ato do kenë efekt në zvogëlimin e aksidenteve rrugore në vend. Megjithatë, nga vet masat e quajtura si rekomandime ato duhet të trajtohen si udhëzime fleksibile përkitazi me agjendat institucionale dhe mundësitë e jetësimit të tyre, kur kihet parasysh se për të shpëtuar jetën e njerëzve janë thelbësore vendim marrjet politike dhe planifikimet buxhetore për masa adekuate.

Megjithatë duke marrë për bazë se përdoruesit e rrugës kudo meritojnë udhëtime komode dhe më të sigurta në rrugë atëherë koha për të vepruar është tani. Institucionet drejtuese të këtyre sektorëve ashtu siç e ngritën këtë njësit pune mbetet që edhe më tutje të mbështesin politikisht dhe financiarisht qëndrimet që burojnë nga ky raport.

Duke pasur për bazë se aksidentet konsiderohen të parashikueshme meqë shkaktohen nga faktorë teorikisht dhe praktikisht të njohur atëherë me masa adekuate ato mund të parandalohen.

Thënie:

Siguria nuk është e shtrenjtë por është e pa-çmim, andaj më mirë të përgatitemi të parandalojmë se sa të korrektojmë dhe të pendohejmë.