



KONTROLLI I LARTË I SHTETIT K R Y E T A R I

Adresa: Rruga "Abdi Toptani" Nr.1 Tiranë; Tel- +355 4 2247294 Fax: +355 4 2232491
E-mail: bleskaj@klsh.org.al; Web-site: www.klsh.org.al

Nr. 1082/10 Prot.

Tiranë, më 04/08/2019

V E N D I M

Nr.35, Datë 04/08/2019

P Ë R

EVADIMIN E MATERIALEVE TË AUDITIMIT TË PERFORMANCËS "Siguria rrugore në Shqipëri"

Në zbatim të planit vjetor, Kontrolli i Lartë i Shtetit, në kuadër të përmbushjes së funksionit të tij Kushtetues, zbatimit të Udhëzimeve dhe Standardeve Ndërkombëtare të Auditimit (INTOSAI, EUROSAI, etj.), sipas programit të auditimit nr. 1082/2, datë 07.01.2019 realizoi auditimin e performancës me temë "Siguria rrugore në Shqipëri". Ky auditim u programua për t'u ushtruar konkretisht në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë; Autoriteti Rrugor Shqiptar dhe Drejtoritë Rajonale të Rajonit Qendror, Verior dhe Jugor; Drejtoria e Përgjithshme e Policisë Shtetit dhe Drejtoritë e Policisë në 12 qarqet: Berat, Dibër, Durrës, Elbasan, Fier, Gjirokastrë, Korçë Kukës, Lezhë, Shkodër, Tiranë dhe Vlorë. Në përfundim të punës audituese në terren, me shkresat nr. 1082/6, datë 11.06.2019, nr. 1082/7, datë 11.06.2019 dhe nr. 1082/8, datë 11.06.2019, u dërgua projekt-raporti i auditimit në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë, Autoritetit Rrugor Shqiptar si dhe Drejtorisë Përgjithshme të Policisë Shtetit me detyrimin për shpërndarjen dhe në institucionet e varësisë tyre, të përfshira në këtë auditim, për të përthithur sa më shumë opinione dhe observacione në drejtim të përmirësimit mëtejshëm të shërbimit të ofruar për gjithë përdoruesit e rrugës, me fokus kryesor "Siguria rrugore në Shqipëri".

Raporti i auditimit është hartuar vetëm mbi bazën e Projektraportit i cili është realizuar pasi janë shqyrtuar e marrë parasysh të dhënat sipas pyetësorëve dhe shpjegimeve të dërguara nga institucionet e përfshira në këtë auditim të trajtuar në mënyrë të hollësishme si dhe pasi

subjektet e audituara kanë shprehur dakordësishtë për Projektraportin, sepse se nuk kanë sjellë mendime për të brenda afateve ligjore çka nënkupton se janë dakord.

Në përfundim, pasi u njoha me Raportin e Auditimit dhe projekt-vendimin e paraqitur nga grupi i auditimit të Departamentit të Auditimit të Performancës, shpjegimet e dhëna nga institucionet e audituara, mendimin për cilësinë e auditimit nga Drejtoria e Kontrollit të Zbatimit të Standardeve, vlerësimin mbi objektivitetin dhe cilësinë e auditimit nga Kryeaudituesi dhe Drejtori i Departamentit të Auditimit të mësipërm, në mbështetje të nenit 10, 13, 15, 25 dhe 30 të ligjit nr. 154/2014, datë 27.11.2014 "Për Organizimin dhe Funksionimin e Kontrollit të Lartë të Shtetit".

KONKLUDOVA:

Në politikat shoqërore të një vendi, vend të rëndësishëm zë ngritja e një sistemi sa më cilësor të në shërbim të qytetarit.

Shëndeti i një komuniteti është i bazuar në mjedisin e sigurisë në të cilën ai jeton dhe në cilësinë e marrëdhënieve mes anëtarëve të saj. Në këtë kontekst lëvizja e mjeteve përfaqëson një nga faktorët më të rëndësishëm, si për sigurinë e personave, ashtu dhe për shëndetin publik, dhe pasojat mbi mjedisin që rrjedhin prej tij. Siguria rrugore, është problem i gjithsecilit dhe të gjithë mund dhe duhet të përfshihen në përmirësimin e saj. Siguria rrugore është një kompetencë e përbashkët e punës së përditshme që duhet bërë nga të gjithë aktorët në nivel kombëtar dhe lokal, për të shtuar vlerën e bashkëpunimit dhe nivelin e harmonizimit të veprimeve ndërmjet tyre. Çdo person, kushdo qoftë, njeri i zakonshëm, punëtor apo drejtues i lartë zyrtar, në çdo kohë mund të jetë i ekspozuar në shkallë të ndryshme ndaj rrezikut të aksidentit, si këmbësor, pasagjer ose drejtues mjeti.

Në vendin tonë problemet e sigurisë rrugore filluan të bëhen shqetësuese kryesisht mbas viteve 1990, kur u lejuara pronësia private mbi automjetet dhe numri i tyre u rrit në mënyrë të menjëhershme në mbi rreth 30-40 herë nga viti 1990, ndërkohë që përmirësimet në infrastrukturën rrugore nuk kanë ecur me të njëjtat ritme: që përmbledhen në pamjaftueshmërinë e kapacitetit financiar, teknik, teknologjik dhe administrativ, për të ruajtur të paktën "nivelin e shërbimit" të rrjetit rrugor, që varet nga raporti i flukseve të trafikut kundrejt kapacitetit të rrugës dhe që përfaqëson një nga kushtet kryesore të ruajtjes të nivelit të shpejtësive të lejuara të lëvizjes që lidhet drejtpërsëdrejti me shfaqjen e aksidenteve rrugore. Gjithashtu lëvizjet e mëdha demografike drejt qendrave kryesore urbane, urbanizimi i çrregullt, menaxhimi i dobët i territorit dhe mungesa e planeve urbanistike, rritja e motorizimit dhe niveli i ulët i kulturës së sigurisë rrugore kanë kontribuar në numrin e madh të aksidenteve. Një pjesë e madhe e aksidenteve rrugore mund t'i atribuohet sjelljes së rrezikshme të përdoruesve të rrugës, të demonstruar si nga drejtuesit e mjeteve ashtu edhe nga përdoruesit vulnerabil të rrugës. Drejtimi i automjetit me shpejtësi tej normave të lejuara është një ndër sjelljet më të rrezikshme që kanë kontribuar në aksidentet rrugore në vitet e fundit, pavarësisht përpjekjeve për të forcuar zbatimin e masave shtrënguese dhe të pasojave ligjore. Një problem i ri është drejtimi i automjeteve nën ndikimin e alkoolit/drogës (DUI).

Edukimi për sigurinë rrugore shihet si element thelbësor për përmirësimin e sigurisë rrugore në Shqipëri megjithëse mbetet ende shumë për t'u bërë për të kuptuar më mirë kulturën shqiptare të sigurisë rrugore dhe për të përdorur të dhënat për aksidentet në mënyrë që të monitorohet rregullisht.



Vendi ynë ka përqafuar filozofinë e “Vizionit Zero” theksuar në Strategjinë Shqiptare të Sigurisë Rrugore. Qëllimi strategjik afat gjatë është reduktimi i rasteve të vdekjeve me 50%, një objektiv plotësisht i përputhshëm me objektivat e BE-së dhe standardet e pranura nga të gjithë anëtarët e SEETO-s.

Vizioni i BE-së për sistemin e transportit ku ndër dhjetë objektivat e saj “*Drejt një sistemi të transportit efikas konkurrues dhe me burime efeciente*”.....objektivi që: *Deri në vitin 2050, të shkojë pranë zeros numri i viktimave në aksidentet e transporti rrugor*. Është e sigurt që BE-ja është udhëheqës botëror në mbrojtjen dhe sigurinë e transportit në të gjitha llojet e transportit.

Auditimi i performancës synon të promovojë **përmirësimet në performancën e shërbimeve publike**.

KLSH ka ndërmarrë këtë auditim performance në rritjen e besimit qytetar sepse në shumë raste performancat e shërbimeve maten vetëm me shifra, por harrojmë se mënyra sesi i menaxhojmë ato reflekton qasjen sociale për brezat e ardhshëm. Dhënia e opinionëve, për përmirësimin, modernizimin e sistemit të sigurisë rrugore, është prioritarë sot më shumë sepse nuk është plotësisht në harmoni të plotë me kërkesat e përdoruesve të rrugës në drejtim të:

- minimizimit të shanseve për shfaqjen e aksidenteve në rrjetin rrugor;
- uljes së shkallës së aksidenteve dhe rrjedhimisht dhe e kostove të komunitetit;
- dhënies përparësi të sigurisë rrugore;
- realizimit e auditimeve nga momenti i projektimit e deri në shfrytëzimin e rrugëve të reja;
- realizimin e inspektimeve për rrugët ekzistuese;
- mundësisë së minimizimit të nevojave për punime riparuese të kushtueshme (është më e lehtë të ndryshosh një projekt se të modifikosh një seksion me

- rrezik të lartë të një rruge pasi është ndërtuar);
- përmirësimit dhe forcimin e sistemit të kontrolleve policore në akset rrugore;
- etj.

Qëllimi i auditimit: është përmirësimi i transparencës në mbrojtje të përdoruesit të rrugës nëpërmjet bashkëveprimit të gjitha palëve për të nxitur zhvillimin e sigurisë së rrugës, respektimin e standardeve me moton jeta e njeriut në dorën tonë.

Objektivi i auditimit: është analizimi me objektivitet i situatës për të rritur përgjegjësitë institucionale që strukturat shtetërore kanë në dispozicion, për përsosjen e sistemit të menaxhimit të sigurisë rrugore.

Rëndësia e auditimit: është vlerësimi i performancës së menaxhimit të sistemit të sigurisë rrugore, në përmirësimin e standardeve në ruajtjen e shëndetit dhe mbrojtjen nga fatalitetet duke rritur besueshmërinë e përdoruesit të rrugës.

Mesazhi kryesor i këtij auditimi është: *Me moton “Siguria rrugore fillon nga ne” Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Ministria e Brendshme, Autoritetin Rrugor Shqiptar, të rrisin bashkëpunim nëpërmjet një procesi dinamik të ndërsjellë, shtojnë investimet dhe financimet, realizimin e auditimeve nga momenti i projektimit e deri në shfrytëzimin e rrugëve të reja dhe inspektimeve për rrugët ekzistuese, përmirësimin dhe forcimin e sistemit të kontrolleve policore në akset rrugore, për rritjen e sigurisë rrugore, me qëllim mbrojtjen e shëndetit publik dhe shmangies fataliteteve për përdoruesit e rrugës.*

Disa nga mangësitë e konstatuara gjatë auditimit janë;

Me gjithë punën e bërë strukturat shtetërore përgjegjëse për sigurinë rrugore zbatimin e ligjit në parandalimin e sjelljeve të rrezikshme si dhe krijimi i një ambienti të sigurt dhe miqësor të rrugës për përdoruesit e saj në përmirësimin e sigurisë rrugore në shërbim të përdoruesve të rrugës përsëri ka vend për përmirësimin e disa mangësive si:

- ✗ me gjithë përpjekjet nuk është mundur plotësisht që legjislacioni i sigurisë rrugore të jete i përafuar plotësisht me legjislacionin Evropian.
- ✗ klasifikimin, numërimin, inventarizimin e rrjetit rrugor me (km) sipas karakteristikave të tyre konstruktive, teknike dhe funksionale, në :
 - A. Autostradë;
 - B. Rrugë interurbane kryesore;
 - C. Rrugë interurbane dytësore;
 - D. Rrugë urbane kryesore;
 - E. Rrugë urbane dytësore;
 - F. Rrugë lokale.

është shumë i vjetër dhe i pa përditësuar është nga viti 2012, gjithashtu dhe i pa miratuar nga M.I.E.

- ✗ klasifikimi, numërimi, inventarizimi i rrjetit rrugor me (km) sipas karakteristikave të tyre konstruktive, teknike dhe funksionale sipas germave (B e C) /B. Rrugë interurbane kryesore/ C. Rrugë interurbane dytësore të cilat ndahen në:
 - A - Shtetërore,

- B - Rrethi,
- C - Rrugë të brendshme;
- D - Komunale.

i cili edhe ai është shumë i vjetër pa përditësuar është nga viti 2012, gjithashtu dhe i pa miratuar nga M.I.E;

- ✗ që në fillimet e saj kjo ARRSH nuk ka patur një strukturë të veçantë për e cila të përgjigjet për sigurinë rrugore si drejtori apo sektor gjë e cila është edhe sot;
- ✗ punonjësve të ARRSH në periudha të ndryshme marrëdhëniet e tyre të punës ju rregullohen sipas ligjit 152/2013 “Për nëpunësin civil” duke ju ndryshuar dhe rregulluar marrëdhëniet e punonjësve në bazë të Kodit të Punës;
- ✗ pothuajse të gjithë punonjësit që merreshin me sigurinë rrugore nuk janë më në këto pozicione pune ose janë larguar nga ky institucion;
- ✗ të mungesës së ekspertëve që kanë të bëjnë me funksionimin e grupeve qendrore të drejtimit, mungesës së caktimit të anëtarëve të grupit në nivel qendror, mbledhjeve të rralla etj. Po kështu dhe grupet e ekspertëve lokal nuk mblidhen në nivel prefekturë dhe pak njohje kanë për domosdoshmërinë e zbatimit të rregullores së KNSRr-së.
- ✗ në përgjithësi sistemi i rrugëve në vendin tonë vuan thellësisht nga mungesa e financimit të qëndrueshëm për sigurinë rrugore dhe ndërhyrjeve me përparësi;
- ✗ nuk ka buxhet të ndarë për sigurinë rrugore në buxhetin e përgjithshëm të shtetit;
- ✗ nuk ekziston ndonjë zë i dedikuar për buxhetin e sigurisë rrugore për asnjë nga institucionet shtetërore që merren me këto çështje në vend;
- ✗ mangësi të fondeve për mirëmbajtjen e akseve rrugore nacionale dytësore që administrohen nga tre Drejtoritë Rajonale (Gjirokastrë, Tiranë, Shkodër) ku detyrimisht cenohet siguria rrugore e cila nuk mund të jetë në nivelet dhe standardet bashkëkohore, sepse shumica e akseve rrugore që mirëmbahen nga këto kontrata janë shumë të amortizuara, një pjese e tyre janë të pa asfaltuara;
- ✗ standardet e sigurisë së sistemit rrugor, duhet njihen me shumë dhe të përmirësohen duke i përfshirë të gjitha fazat për elementet e sistemit e sigurisë rrugore siç janë standarde që përfshijnë fazën e projektimit, ndërtimit dhe shfrytëzimit të rrugës nga përdoruesi i saj të ndara sipas kategorive të rrugëve;
- ✗ nuk ka standarde të miratuara për mënyrën e menaxhimit e administrimit të veprimtarisë të sistemit të sigurisë rrugore gjë e cila do të mundësonte më shumë rregulla strikte dhe përgjegjësi individuale për çdo institucion; një nga të metat e mëdha ka të bëjë me gjeometrinë e rrugës sepse në rrugët kombëtare janë zbatuar shumë standarde;
- ✗ mungesa e Bayy Passieve për shmangien nga qendrat e banuara, pasi jo vetëm shkurton kohën e udhëtimit por rrit shumë dhe sigurinë rrugore, si rezultat i shmangies së aksidententeve me këmbësorë ;
- ✗ numri i madh i hyrje – daljeve në rrugët kombëtare dhe prania e ndërtimeve të shumta në afërsi të rrugëve;
- ✗ i dhëniet e lejeve të ndërtimit pa kriter ndër vite nga ana e Pushtetit Lokal, dhënia e lejeve për një numër shumë të madh karburantesh etj.;

- ✖ në hartimin e planeve të ndryshme urbanistike në të cilat duhet rriten investimet që të parashikohen e realizohen rrugë paralele në afërsi të akseve rrugore kombëtare për të evituar hyrje – dalje të shpeshta;
- ✖ në të shumtën e rasteve furnizim vendosje e barrierave metalike të sigurisë rrugore është zbatuar jo në kushtet e standardëve të instalimit të tyre, ;
- ✖ vendosen barrierat metalike mbi mure betoni në lartësi deri 40 cm;
- ✖ nuk zbatohet distanca e barrierave metalike nga pengesat e mundshme në rrugë siç mund të jenë pemë me diametër më të madh se 100 mm, shtylla të ndriçimit rrugor, të tensionit elektrik, instalime të rrezikshme përgjatë rrugës, si kabina elektrike etj.;
- ✖ ekzistojnë shumë hyrje – dalje të cilat në të shumtat e rasteve nuk janë konform standardeve kjo sidomos për rrugët e kategorisë A dhe B siç janë raste për zonat e shërbimit;
- ✖ kalimet nëntokësore dhe mbikalimet, në të shumtën e rasteve janë ndërtuar në kundërshtim me kërkesat e nenit 25 të Kodit Rrugor, si dhe neneve 64 deri 66 të rregullores në zbatim të Kodit Rrugor;
- ✖ në rrjetin rrugor kombëtar në të shumtat e rasteve kryqëzimet e akseset janë jashtë standardeve të projektimit,
- ✖ në rrjetin rrugor kombëtar përveç ndërtimeve pafund anëve të rrugës ekzistojnë dhe rreth 900 (nëntëqind) pika tregtimi karburantesh, të cilat në shumicën e rasteve (90%) nuk kanë të realizuara aksesin sipas standardeve të projektimit.
- ✖ të Kodit Rrugor;
- ✖ shpejtësia e reagimit të kontraktorëve lë për të dëshiruar në rastet kur evidentohen rastet e dëmtimeve të ndryshme të segmenteve të caktuara të sistemit rrugor;
- ✖ nëse do të gruponim të dhëna e grumbulluara për sa më sipër rezulton se edhe mungesa e fondeve dhe investimeve sjell mangësi të rrjetin rrugor si:
 - *Gjeometrisë rrugës;*
 - *Shtresave rrugore;*
 - *Veprat e artit*
 - *Standardet e projektimit lidhur me hapësirën dritë;*
 - *Sinjalizimeve*
 - *Sigurisë pasive në rrugë;*
 - *Hyrje dalje në akset rrugore;*
 - *Hyrje dalje jashtë kushteve teknike për subjekte që ushtrojnë veprimtarinë përgjatë rrugës;*
 - *Hyrje – dalje jashtë kushteve teknike të rrugëve dytësore në rrugë kryesore (pikat e konfliktit);*
 - *Ndërtimeve të ndryshme në kufirin rrugor;*
 - *objekte shërbimi të llojeve të ndryshme*
 - *karburante*
 - *objekte provizore*
 - *objekte të ndërtuara në brendësi të rambave të mbikalimeve*
 - *Kalimeve nëntokësore dhe mbikalimeve;*
 - *Vend kalimeve për këmbësorët dhe mungesa e zgjidhjes së vendkalimeve;*

- në mbikalime në disnivel; në kryqëzime; në ura; në nënkalime;
- *Hyrje dalje në qytete përgjatë akseve kombëtare;*
- *Bokse jo funksionale;*
- *Ngushtim i seksionit rrugor në vepra arti;*
- *Ballët e mureve mbajtëse pa mbrojtje;*
- *Mungesë e retroreflektimit të mjaftueshëm gjatë natës;*
- *Mungesë e ndriçimit rrugor;*
 - në akset ku ekziston nuk është funksional;
 - pozicionim gabim i shtyllave të ndriçimit si në trafik ndarës ashtu dhe në pjesët anësore të rrugës;
 - mungon në rreth rrotullime dhe në stacionet e qëndrimit të udhëtarëve
- *Dëm i konsiderueshëm, vandalizëm apo shkatërrim;*
- *Dëmtimet e trarëve të mbikalimeve nga mjetet me ngarkesë jashtë normë*
- *Vjetërsia e sinjaleve- (shatë deri në dhjetë vjet) ;*
- *Standardet e prodhimit të sinjalistikave;*
- *Mungesë sinjalistike;*
- *Dëmtime dhe humbja e reflektivitetit;*
- *Pozicion gabim;*
- *Fushë pamje të kufizuar nga objekte dhe bimësia e rrugës;*
- *Mos përputhje e sinjalizimit vertikal me horizontal;*
- *Tabelë me orientim të gabuar;*
- *Simbole me ngjijtje;*
- *Identifikimi i tabelës;*
- *Vendosje reklamash dhe spote elektorale në tabelat e sinjalistikës;*
- *Mungon sinjalistika horizontale;*
- *Sinjalistika horizontale jo eficiente;*
- *Siguria pasive në rrugë (ku përfshihen barrierat metalike dhe betonit)*
 - *Barrierë metalike*
 - *Mangësi në kushtet teknike të montimit (terminalet, tranzitimi, pozicionimi, veprat e artit)*
 - *Barriera jo eficiente në funksion;*
 - *Dëmtimet nga aksidentet në akset rrugore;*
 - *Ndërprerje për akseset të paligjshme;*
 - *Mungesë barriere në anë të rrugës;*
 - *Barrierë betoni*
 - *Standardet e prodhimit të unifikuara dhe kushtet teknike të montimit*
- *Ndryshim në politikën e përdorimit të sinjalit;*
- *Instalim i pasaktë;*
- *Ndryshim i mesazhit apo destinacionit për të plotësuar detyrimet ndaj agjencive publike apo private;*
- *Lartësia e vendosjes nën standardet e duhura të instalimit;*

- *Ndryshimi në juridiksion, për shembull një rrugë lokale bëhet rrugë kombëtare;*
 - *Ndryshime madhore në shpërndarjen e sinjaleve;*
 - *ndërtimi i rrugëve të reja;*
 - *Problematika e vendndalimeve për mjetet e transportit publik në akset kombëtare*
 - *Problematika me kantieret e ndërtimit të rrugëve*
 - a. *në kantiere në të cilat nuk punohet;*
 - *Rrugë nën trafik;*
 - *Mungon sinjalistika provizore;*
 - *Kantiere të cilat janë ndërprerë dhe janë rivënë në punë për mungesë fondesh;*
 - b. *në kantiere në të cilat punohet dhe zbatohet projekti;*
 - *Mungon menaxhimi i trafikut në kantier;*
 - *Sinjalistika në kantier është e paplotë;*
 - *Mangësi në zbatimin e kriterëve mbi vendosjen e reklamave në anë të rrugë dhe në mbikalime*
 - *reklama të jashtë ligjshme anës rrugës*
 - *reklama në mbikalime dhe vepra arti*
 - *reklama të vendosura në sinjalistikën vertikale*
 - *etj.*
- ✗ *mungesa e një metode sistematike për identifikimin, analizimin dhe trajtimin e pozicioneve të pikave të zeza të rrezikshme në rrjetin rrugor;*
 - ✗ *mungesa dhe analiza e kostos, rentabilitetit dhe përshtatshmërisë mënyrës menaxhimit dhe administrimit sigurisë rrugore sepse përveç kostove tragjike njerëzore, aksidentet rrugore përbëjnë edhe një barrë të lartë për ekonominë e vendit tonë në drejtim të përmirësimit:*
 - *cilësisë jetës të përdoruesit të rrugës,*
 - *buxhetit të shtetit,*
 - *buxheteve të familjeve të dëmtuara,*
 - *buxheteve të bizneseve,*
 - *etj.*
 - ✗ *nuk rezulton që auditimi i sigurisë rrugore të jetë pjesë integrale e procesit të hartimit të projekteve të infrastrukturës dhe kryhet në fazat e projekt idesë, të projektit të zbatimit dhe gjatë të gjithë periudhës së ndërtimit dhe asaj të kolaudit. Në rrugët ekzistuese, deri më tani janë kryer vetëm inspektime të sigurisë rrugore;*
 - ✗ *auditim i sigurisë rrugore mund të eliminojë një problem sigurie ndërsa është ende një vijë lapsi mbi një letër,;*
 - ✗ *mungesa të bashkëpunimit në rishikimet e pikave të nxehta të aksidenteve dhe përditësimin e tyre;*
 - ✗ *auditimi nuk është bërë i detyrueshëm për çdo projekt për ndërtimin dhe rehabilitimin e rrugëve apo instalimeve të tjera të trafikut nga pikëpamja e sigurisë rrugore;*
 - ✗ *nuk ka institucione shtetërore të ngarkuar me auditimin e sinjalistikave vertikale dhe*

horizontale në rrjetin rrugor shqiptar në shërbim të përdoruesve të saj;

- ✖ 26 audituesit e certifikuar janë punonjës të institucioneve shtetërore të cilëve nuk ju lejohet të auditojnë “projektet që realizojnë vetë ose veten e tyre”.
- ✖ auditimi i sigurisë rrugore nuk kryhet nga subjekte juridike;
- ✖ nuk është organizuar asnjë kurs trajnimi, për audituesit e sigurisë rrugore madje edhe për specialistë të tjerë që merren me rrugët në vendin tonë;
- ✖ nga specialistët e institucionit të ARRSH janë kryer vetëm inspektime në segmente të ndryshëm rrugorë dhe nuk është audituar, performanca e vendosjes së sinjalistikave vertikale dhe horizontale në rrjetin rrugor shqiptar në shërbim të përdoruesve të saj;
- ✖ auditimet janë kryer vetëm nga ekspertë të huaj të cilët i kanë paraqitur me shkrim raportet e tyre;
- ✖ ARRSH dhe strukturat e saj nuk kanë standarde të përcaktuara sa duhet të jetë numri i punonjësve që merren me garantimin e sigurisë rrugore në sistemin rrugor;
- ✖ stafi i punonjësve që merren me garantimin e sigurisë rrugore në rrjetin rrugor ka lëvizur duke u larguar nga puna ose ndryshuar pozicion;

Gjithashtu me gjithë punën e bërë nga strukturat përkatëse Drejtoria e Policisë Rrugore në Drejtorinë e Përgjithshme të Policisë me Drejtoritë e saj në 12 qarqet e vendit për zbatimin e ligjit në parandalimin e sjelljeve jo korrekte të përdoruesve të rrugës rezultojnë mangësi në drejtim të:

- ✖ marrjes së masave për parandalimin e ndodhjen së aksidenteve, si rezultat i:
 - ❖ *Tejkalimit të normave të shpejtësisë,*
 - ❖ *Drejtimit mjetit nën ndikimin e pijeve alkoolike dhe lëndëve psikotrope,*
 - ❖ *Drejtimit mjetit të pa pajisur me leje drejtimi,*
 - ❖ *mos vendosjes rripit të sigurimit dhe kaskës mbrojtëse nga drejtuesit e ciklomotorëve dhe motoçiklistët,*
 - ❖ *ndërrimit të korsive dhe “inJORIMI I tjetrit në trafik”*
 - ❖ *mosrespektimit të dritës së kuqe të semaforit,*
 - ❖ *etj.*
- ✖ shërbimi i policisë rrugore përveç detyrave operacionale të kontrollit, mjaft detyra administrative të cilat kërkojnë më shumë vëmendje madje në disa raste dhe personel shtesë si:
 - ❖ *hartimin, evidentimin, afatet e njoftimit, shqyrtimit dhe të ankimimit të “procesverbaleve të konstatimit të shkeljeve”,*
 - ❖ *ndjekjen e procedurave në plotësimin e dokumentacionit në aksidentet apo ngjarjet rrugore, e kryesisht për masat administrative plotësuese ndaj mjetit apo drejtuesit të mjetit,*
 - ❖ *ndjekjen e vjeljes së gjobave dhe administrimin e këtij dokumentacioni;*
 - ❖ *detyra të ndryshme operacionale si polici e shtetit;*
 - ❖ *etj.*
- ✖ shërbimi i policisë rrugore ka mangësi me burimet logjistike, mjete dhe pajisje bashkëkohore për monitorimin e zbatimit të ligjit ;
- ✖ rezulton se ka shumë mos përputhje midis % së gjobave të arkëtuar në sasi me ato në vlerë e cila duhet të analizohet nga për të nxjerrë konkluzionet përkatëse nga ana e strukturave policore;

- ✖ nuk ka të dhëna se për lejet e pezulluara të drejtuesve të mjeteve që janë përsëritës të shkeljeve ligjore, sa prej tyre ju është kthyer leja pa ndëshkim nga komisionet përkatës të apelimit dhe sa prej tyre janë dërguar për gjykim në prokurori dhe ecuria e tyre, për të bërë një analizë të thjeshtë që punonjësit e policisë punojnë dhe kapin shkeljet dhe organet e tjera i shfuqizojnë ato ose këto punonjës policie nuk janë të trajnuar mirë dhe shkeljet e konstatuara nga ana e tyre nuk qëndrojnë;
- ✖ Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj nuk kanë kryer studime për pikat e zezë të ndodhjes së aksidenteve rrugore në autostradë, rrugët interurbane kryesore dhe dytësore,
- ✖ Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë e saj nuk kanë kryer studime për gjendjen e sinjalistikës rrugore me qëllim, kryerjen e përmirësimeve të nevojshme
- ✖ Shërbimi policor ka mangësi në pajisjet e kontrollit dhe mbikëqyrjes së shkelësve të ligjit me mjete dhe teknologji bashkëkohore, në veçanti me radar për kontrollin e shpejtësisë së qarkullimit të automjeteve;
- ✖ në drejtim të rritjes së bashkëpunimit me shërbimet e rendit publik dhe specialistët e krimeve në komisaritet e policisë, për identifikimin e drejtuesve të mjeteve që qarkullojnë pa dëshmi aftësie dhe vënien e tyre para përgjegjësisë ligjore;
- ✖ në drejtim të përmirësimit dhe planifikimit në organizimin e shërbimeve, në ato pika apo zona të përcaktuara me risk të lartë;
- ✖ përmirësimit të shërbimit për të parandaluar shkeljet rregullave të qarkullimi nga këmbësorët duke:
 - bashkëpunuar me median për sensibilizimin e qytetarëve mbi domosdoshmërinë e respektimit të rregullave të qarkullimit rrugor;
 - bashkëpunuar me drejtoritë arsimore dhe drejtuesit e shkollave 9 vjeçare dhe të mesme për edukimin e nxënësve me rregullat e qarkullimit rrugor;
 - bashkëpunuar me entet pronarë të rrugëve për përmirësimet e nevojshme të sinjalistikës rrugore dhe infrastrukturës rrugore;
 - etj.

Disa nga konkluzionet e auditimit janë;

- Çdo person, kushdo qoftë, njeri i zakonshëm, punëtor apo drejtues i lartë zyrtar, në çdo kohë mund të jetë i ekspozuar në shkallë të ndryshme ndaj rrezikut të aksidentit, si këmbësor, pasagjer ose drejtues mjeti. Siguria rrugore, është problem i gjithsecilit dhe të gjithë mund dhe duhet të përfshihen në përmirësimin e saj. Siguria rrugore është një kompetencë e përbashkët e punës së përditshme që duhet bërë nga të gjithë aktorët në nivel kombëtar dhe lokal, për të shtuar vlerën e bashkëpunimit dhe nivelin e harmonizimit të veprimeve ndërmjet tyre. Puna duhet të udhëhiqet nga orientimi drejt plotësimit të objektivave të Strategjisë mbi Sigurinë Rrugore. Gjithashtu përparësi duhet ti jepet faktorëve të jashtëm siç janë kushtet e zhvillimit ekonomik apo edhe ambienti mund të influencojnë në situatën e sigurisë rrugore, gjithashtu edhe OJQ-të, subjektet private, qytetarët, etj., të cilët ndikojnë në sigurinë rrugore. Përkundër këtij konteksti sfidues, është e rëndësishme që të vlerësohet rregullisht efikasiteti, efektiviteti dhe rëndësia e politikave të sigurisë rrugore. Vlerësimi vit pas viti i orientimeve dhe politikave orienton veprimet e progresin e arritur kundrejt objektivave të vendosur. Ai

ofron një analizë të situatës aktuale të sigurisë rrugore për të qartësuar nëse kuadri i politikave vazhdon të mbulojë problemet kryesore në këtë fushë.

- Në mënyrë që shtimi i udhëtimeve të mos çojë në rritjen e numrit të aksidenteve, duhen marrë masa efektive në lidhje me një sërë aspektesh të sigurisë rrugore siç janë: përgatitja/testimi i drejtuesve të mjeteve, kontrolli i mjeteve për drejtim të sigurtë, sjellja e përdoruesve të rrugës dhe siguria e infrastrukturës rrugore. Vende të ndryshme nëpër botë kanë treguar se vdekjet nga aksidentet rrugore mund të ulen në 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.
- Është shumë e rëndësishme kryerja e reformave të vazhdueshme në mirë menaxhimin e sigurisë rrugore në shërbim të përdoruesit të rrugës në mënyrë të qëndrueshme dhe gjithëpërfshirëse sepse ofron përfitime social-ekonomike të barabarta dhe për brezat e ardhshëm, sipas parimeve të politikave edhe të BE-së
- Adoptimi i politikave të zhvillimit në fushën e qarkullimit dhe sigurisë rrugore, të konkretizuara në programet afatshkurtra dhe afatmesme të objektivave, që bëjnë të mundur parandalimin dhe minimizimin e aksidenteve rrugore, nëpërmjet aplikimit të normave dhe standardeve evropiane, të pasqyruara në legjislacionin bazë të transportit rrugor, për të gjithë komponentët me karakter institucional dhe legjislativ, në shërbim të sigurisë së lëvizjes të përdoruesve të rrugës. Qëllimet strategjike në fushën e sigurisë rrugore duhet të synojnë të krijojnë një kuadër zhvillimi të qëndrueshëm të sektorit të transportit rrugor, do të garantojnë përdorimin efikas të burimeve, si dhe do të sigurojnë fonde të mjaftueshme për programet e sigurisë rrugore, duke garantuar standarde të larta në arritjen e objektivave të sigurisë rrugore. Pa përmirësimin e politikave sektoriale në fushën e sigurisë rrugore, rritjen e investimeve, shtimin e projekteve, etj., për arritjen e qëllimit në shërbim të mbrojtjes së jetës dhe shëndetit të njerëzve nuk do të bëjnë të mundur parandalimin dhe minimizimin e aksidenteve rrugore. ku në mënyrë të përmbledhur po i rendisim si më poshtë në drejtim të:
 - ndryshimeve të nevojshme ligjore me qëllim menaxhimin e trafikut dhe rritjen e sigurisë rrugore dhe përshtatjen e legjislacionit shqiptar me atë evropian;
 - shtimit të financimeve buxhetore për përmirësimin e infrastrukturës rrugore dhe të sigurisë si mirëmbajtjen dhe përmirësimin e atyre ekzistuese ashtu dhe në ndërtime të reja;
 - përmirësimit të cilësisë së rrugëve dhe sinjalistikës rrugore, në përputhje me standardet evropiane;
 - funksionimit të auditimit të sigurisë rrugore, për integrimin e elementeve të sigurisë rrugore, që nga momenti i projektimit e deri në realizim;
 - forcimit të disiplinës së qarkullimit rrugor dhe menaxhimi i shpejtësisë së lëvizjes së automjeteve;
 - pajis me leje drejtimi nëpërmjet rritjes së cilësisë së mësimdhënies dhe testeve të kandidatëve për drejtues mjeteve;
 - rritjes së cilësisë së inspektimit teknik të mjeteve rrugore;
 - edukimi publik të përdoruesve të rrugës me rregullat e qarkullimit rrugor të gjithë grup moshave, veçanërisht të moshës parashkollore dhe të shkollave të ciklit të ulët;

- përmirësimin të shërbimeve ndaj qytetarëve.
- Auditimi i sigurisë rrugore është shumë i rëndësishëm në të gjitha fazat si në fazën e projektimit (projekt idesë dhe projektin të zbatimit), deri në përfundimin e plotë të rrugës, pra në momentin e hapjes për trafikun, për rrugët e reja apo të rehabilituara, por edhe në rrugët ekzistuese. Auditimi i sigurisë rrugore është një fushë e specializuar, e cila kërkon kualifikimin e duhur të ekipit që kryen atë auditimin. Auditimi i sigurisë rrugore lejon ekzaminimin me qartësi dhe drejtimin e pyetjeve që mund të mos jenë bërë më përpara ose që mund të mos kenë marrë përgjigjen e duhur si :
 - minimizimi i shanseve për shfaqjen e aksidenteve në rrjetin rrugor;
 - ulja e seriozitetit të aksidenteve dhe rrjedhimisht dhe e kostove të komunitetit;
 - dhënia epërsi sigurisë rrugore ndaj konsideratave të tjera;
 - shmangja e nevojave për punime riparuese të kushtueshme – është më e lehtë të ndryshosh një projekt se të modifikosh një seksion me rrezik të lartë të një rruge pasi është ndërtuar.
- Në realizimin e rrugëve të reja përveç anës ekonomike dhe sigurisë mjedisit, siguria rrugore është një komponent i nivelit të parë në krijimin e një ambienti të sigurt dhe miqësor të rrugës për përdoruesit e saj sepse:
 - vlerësimet e ndikimit të sigurisë tregojnë, në nivel strategjik, implikimet në një projekt të infrastrukturës, të alternativave të ndryshme të planifikimit të sigurisë rrugore dhe në këtë mënyrë të luajnë një rol të rëndësishëm në zgjedhjen e itinerareve të lëvizjes;
 - auditimet e sigurisë rrugore identifikojnë, me kujdes elementët e rrezikshëm në një projekt të infrastrukturës rrugore;
 - ndikon në menaxhimin i sigurisë së rrjetit;
 - inspektimet e sigurisë luajnë një rol të rëndësishëm sepse janë një mjet thelbësor për parandalimin e rreziqeve që mund të jenë të ekspozuar për të gjithë përdoruesit e rrugës, duke përfshirë edhe përdoruesit e rrezikuar dhe gjithashtu në rastet e punimeve rrugore.
- Duke patur parasysh se qytetarët në të shumtën e rasteve kontaktin e parë me policinë e realizojnë nëpërmjet këtij shërbimi, prandaj forcimi i kontrollit për zbatimin e ligjit në drejtim të rritjes së sigurisë rrugore si një nga detyrat e policisë është për të garantuar jetën dhe shëndetin e drejtuesve të mjeteve, pasagjerëve, por edhe kalimtarëve. Zbulimi i shkaqeve që çojnë në aksidente dhe pasojat e tyre, duke filluar nga sensibilizimi i qytetarëve, i drejtuesve të mjeteve, duke vazhduar me edukimin. Duke u fokusuar tek detyra kryesore e saj që të kujdeset më shumë për sanksionimin e dhe dënimin e të gjithë shkelësve të rregullave të qarkullimit rrugor. Përmirësimi i punës kërkon trajtesë, sistematike, integrale, të unifikuar dhe koordinuar mbi të gjitha, për të garantuar në mënyrë afatgjatë dhe në mënyrë të qëndrueshme sigurinë rrugore, shëndetin dhe jetën e qytetarëve duke organizuar, planifikuar dhe kontrolluar për zbatimin me efikasitet të akteve ligjore e nënligjore në fuqi që lidhen me shërbimin e policisë rrugore në varësi e konkretisht në drejtim të:

- koordinimit të veprimtarisë së strukturave vartëse, mbështetjen administrative dhe operacionale dhe taktike që mbështesin qëllimet afatshkurtra dhe afatgjata të strategjisë së policisë shtetit dhe strategjisë kombëtare të sigurisë rrugore;
- hartimit të planeve gjithë përfshirëse dhe operacionale në lidhje me çështjet e menaxhimit të trafikut rrugor dhe parandalimin e shkeljeve;
- mbështetjes dhe menaxhimit të gjitha burimeve të personelit të përfshirë analizën e ankesave nga qytetarët ndaj sjelljes së personelit të policisë rrugore;
- përmirësimit të shërbimit të policisë rrugore, të plotësimit dhe shtimit me personel e mjete të specializuara për këtë shërbim në shkallë vendi si dhe rritjes së kualifikimeve të personelit të policisë rrugore në bazë të akteve normative në fuqi si dhe të urdhrave të drejtorit të përgjithshëm;
- analizës të dhënave për aksidentet automobilistike nëpërmjet sistemit të informatizuar AIS (sistemi informatik i aksidenteve) dhe kundërvajtjeve administrative, (nëpërmjet sistemit të informatizuar të transmetimit të gjobave dhe masave plotësuese E-GJOBA) e cila informon komitetin ndërmënyor të sigurisë rrugore për gjendjen e sigurisë rrugore në të gjithë vendin, ku ai është anëtar i sekretariatit të ngritur pranë këtij komiteti.

Nisur nga gjetjet dhe konkluzionet mësipërme dhe rezultatet e punës audituese, duke synuar përmirësimin e mëtejshëm të këtij shërbimi:

V E N D O S A:

I. Të miratoj Raportin e Auditimit me temë “Siguria rrugore në Shqipëri”, të ushtruar konkretisht në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë; Autoriteti Rrugor Shqiptar dhe Drejtoritë Rajonale të Rajonit Qendror, Verior dhe Jugor; Drejtoria e Përgjithshme e Policisë Shtetit dhe Drejtoritë e Policisë në 12 qarqet: Berat, Dibër, Durrës, Elbasan, Fier, Gjirokastrë, Korçë, Kukës, Lezhë, Shkodër, Tiranë dhe Vlorë.

II. Të miratoj rekomandimet e përcaktuara dhe të kërkoj marrjen e masave për sa vijon:

A. MASA ADMINISTRATIVE

Rekomandimi 1

- ✓ Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë, Ministria e Brendshme dhe ARRSH në bashkëpunim të mundësojnë përmirësimet përkatëse ligjore për sigurinë rrugore dhe hartimin e tyre të përafëruara me legjislacionin Evropian;

Vazhdimisht

Rekomandimi 2

- ✓ Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe ARRSH në bashkëpunim të mundësojnë:
 - klasifikimin, numërimin, inventarizimin e rrjetit rrugor me (km) sipas karakteristikave të tyre konstruktive, teknike dhe funksionale, në :
 - A. Autostradë;

- B. Rrugë interurbane kryesore;
 - C. Rrugë interurbane dytësore;
 - D. Rrugë urbane kryesore;
 - E. Rrugë urbane dytësore;
 - F. Rrugë lokale.
- klasifikimin, numërimin, inventarizimin e rrjetit rrugor me (km) sipas karakteristikave të tyre konstruktive, teknike dhe funksionale sipas germave (B e C) /B. Rrugë interurbane kryesore/ C. Rrugë interurbane dytësore të cilat ndahen në:
- A - Shtetërore,
 - B - Rrethi,
 - C - Rrugë të brendshme;
 - D - Komunale.
- marrjen e masave përkatëse për të krijuar sektorin e sigurisë rrugore me detyrat të përcaktuara edhe në rregulloren e brendshme;
- shtimin e fondeve buxhetore për tre Drejtoritë Rajonale (Gjirokastrë, Tiranë, Shkodër) për mirëmbajtjen e akseve rrugore nacionale dytësore që administrohen nga to;
- hartimin dhe miratimin e standardeve mbi mënyrën e menaxhimit e administrimit të veprimtarisë të sistemit të sigurisë rrugore;
- ushtrimin e kontrolleve në rrjetin rrugor kombëtar për mbylljen e ndërtimeve jashtë kriterëve ligjore si dhe të rreth 900 (nëntëqind) pika tregtimi karburantesh, të cilat në shumicën e rasteve nuk kanë të realizuara aksesin sipas standardeve të projektimit.;
- shtimin e fondeve buxhetore dhe investimeve për të mundësuar korrigjimet e rrjetit rrugor në drejtim të :
- *Gjeometrisë rrugës;*
 - *Shtresave rrugore;*
 - *Veprave artit;*
 - *Sinjalizimeve;*
 - *Sigurisë pasive në rrugë;*
 - *Hyrje dalje në akset rrugore;*
 - *Largimit ndërtimeve të ndryshme në kufirin rrugor;*
 - *Kalimeve nëntokësore dhe mbikalimeve;*
 - *Vend kalimeve për këmbësorët;*
 - *Ngushtim i seksionit rrugor në vepra arti;*
 - *Mungesës e retroreflektimit të mjaftueshëm gjatë natës;*
 - *Dëmeve nga vandalizëm apo shkatërrim;*
 - *Vjetërsisë e sinjaleve- (shatë deri në dhjetë vjet) ;*
 - *Ndryshimit në politikën e përdorimit të sinjalit;*
 - *Instalimit të pasaktë të sinjalistikës ;*
 - *Lartësia e vendosjes nën standardet e duhura të instalimit të sinjalistikës;*
 - *Vendndalimeve për mjetet e transportit publik në akset kombëtare;*
 - *Mungesë sinjalistike;*
 - *Mungesë e ndriçimit rrugor;*

- *Zbatimit kriterëve mbi vendosjen e reklamave në anë të rrugë dhe në mbikalime*
- *Ndërtimit rrugëve të reja;*
- *etj.*
- përcaktimin e një procedure sistematike për identifikimin, analizimin dhe trajtimin e pozicioneve të pikave të zeza të rrezikshme në rrjetin rrugor dhe eliminimin e tyre;
- realizimin e analizës koston, rentabilitetit dhe përshtatshmërisë mënyrës menaxhimit dhe administrimit sigurisë rrugore;

Menjëherë dhe Vazhdimisht

Rekomandimi 3

- ✓ Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe ARRSH në bashkëpunim të mundësojnë përmirësimet përkatëse dhe krijimin e një ambienti të sigurt dhe miqësor për përdoruesit e rrugës në drejtim të:
 - ✗ realizimit të auditimeve të sigurisë rrugore si pjesë integrale e procesit të hartimit të projekteve të infrastrukturës, projektit të zbatimit dhe gjatë të gjithë periudhës së ndërtimit dhe asaj të kolaudit;
 - ✗ përfshirjen e auditimit si proces të detyrueshëm për çdo projekt për ndërtimin dhe rehabilitimin e rrugëve apo instalimeve të tjera të trafikut nga pikëpamja e sigurisë rrugore;
 - ✗ organizimit të trajnimeve, për audituesit e sigurisë rrugore madje edhe për specialistë të tjerë që merren me rrugët në vendin tonë;
 - ✗ auditimin e performancës së vendosjes sinjalistikave vertikale dhe horizontale në rrjetin rrugor shqiptar në shërbim të përdoruesve të saj dhe paraqitjes me shkrim të raporteve e rekomandimeve;
 - ✗ përcaktimin e standardeve për numrin e punonjësve që merren me garantimin e sigurisë rrugore në sistemin rrugor;

Menjëherë dhe Vazhdimisht

Rekomandimi 4

- ✓ Ministria e Brendshme në bashkëpunim me Drejtorinë e Përgjithshme të Policisë dhe Drejtoritë e saj në 12 qarqet të rrisë performancën e punës saj në parandalimin e sjelljeve jo korrekte të përdoruesve të rrugës në drejtim të:
 - ✗ marrjes së masave për parandalimin e ndodhjen së aksidenteve, si rezultat i:
 - a) *Tejkalimit të normave të shpejtësisë,*
 - b) *Drejtimit mjetit nën ndikimin e pijeve alkoolike dhe lëndëve psikotrope,*
 - c) *Drejtimit mjetit të pa pajisur me leje drejtimi,*
 - d) *mos vendosjes rripit të sigurimit dhe kaskës mbrojtëse nga drejtuesit e ciklomotorëve dhe motoçiklistët,*
 - e) *ndërrimit të korsive dhe “injoinimi i tjetrit në trafik”*
 - f) *mosrespektimit të dritës së kuqe të semaforit,*
 - g) *etj.*
 - ✗ shtimit dhe përmirësimin e logjistikës me mjete dhe pajisje bashkëkohore për monitorimin e zbatimit të ligjit që përdorin nga shërbimet policore në teren;

- ✗ analizës së mos përputhje midis % së gjobave të arkëtuar në sasi me ato në vlerë për të nxjerrë konkluzionet përkatëse;
- ✗ përmirësimit të dhënave për drejtuesi e mjeteve që janë përsëritës të shkeljeve ligjore me synim analizimin e tyre me qëllim forcimin e masës së dënimit për përsëritësit e shkeljeve;
- ✗ kryejës studimeve për gjendjen e sinjalistikës rrugore me qëllim, kryerjen e përmirësimeve të nevojshme;
- ✗ rritjes së bashkëpunimit me shërbimet e rendit publik dhe specialistët e krimeve në komisariatet e policisë;
- ✗ përmirësimit planifikimit në organizimin e shërbimeve, në ato pika apo zona të përcaktuara me risk të lartë;
- ✗ përmirësimit të shërbimit për të parandaluar shkeljet rregullave të qarkullimi nga këmbësorët duke:
 - bashkëpunuar me median për sensibilizimin e qytetarëve mbi domosdoshmërinë e respektimit të rregullave të qarkullimit rrugor;
 - bashkëpunuar me drejtoritë arsimore dhe drejtuesit e shkollave 9 vjeçare dhe të mesme për edukimin e nxënësve me rregullat e qarkullimit rrugor;
 - bashkëpunuar me entet pronarë të rrugëve për përmirësimet e nevojshme të sinjalistikës rrugore dhe infrastrukturës rrugore;
 - etj.

Menjëherë dhe Vazhdimisht

Rekomandimi 5

- ✓ Drejtoria e Përgjithshme Policisë dhe Drejtoritë në bashkëpunim me Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë dhe ARRSH të kryejë studime për pikat e zeza të ndodhjes së aksidenteve rrugore në autostradë, rrugët interurbane kryesore dhe dytësore.

Menjëherë

B. MASA DISIPLINORE

Mbështetur në Kreu IV, neni 11 germa “d” dhe “e” dhe nenet 37, 141, dhe 153 të ligjit nr. 7961, datë 12.07.1995 “Kodi i Punës i Republikës së Shqipërisë”, i ndryshuar me ligjin nr. 8085, datë 13.03.1996, ligjin nr. 9125, datë 29.07.2003 dhe ligjin nr. 136/2015, ligjin nr. 10164, datw 15.10.2009 “Pwr autoritetin Rrugor Shqiptar” dhe VKM nr. 276, datë 16.05.2018 “Për miratimin e mënyrës së organizimit, të strukturës organikës dhe statutit të Autoritetit Rrugor Shqiptar”, si dhe në kontratën individuale të punës, **t’i kërkojmë Drejtorit të Autoritetit Rrugor Shqiptar Tiranë**, vlerësimin e shkallës së përgjegjësisë për punonjësin e cituar më poshtë dhe marrjen e masws disiplinore në **“Largim nga puna”**:

I- Masa “Largim nga Puna (zgjidhje e kontratës)”, për punonjësin:

z. Spartak Tarka me detyrë P/Sektorit të Mirëmbajtjes

Për pengim të grupit auditimit të Kontrollit të Lartë të Shtetit në realizimin e auditimit të performancës me temë “Siguria rrugore në Shqipëri”, e konkretisht: në vënien në dispozicion të dokumentacionit, mosplotësimin e pyetësorëve brenda afateve ligjore, plotësimin e tyre më mangësi të theksuara pa sqaruar asnjë element të kërkuar si dhe të pa shoqëruar me dokumentacionin përkatës.

Në përputhje me nenin 30 të Ligjit 154/2014 “Për Organizimin dhe Funkcionimin e Kontrollit të Lartë të Shtetit”, me ndjekjen dhe kontrollin e zbatimit të detyrave dhe masave të përcaktuara në këtë vendim ngarkohet Departamenti i Auditimit të Performancës.

Grupi i Auditimit

Rinald Muça

Alfred Zylfi

Elfrida Agolli

Bujar LESKAJ

KRYETAR



Punoi: Rinald Muça

Miratoi: Rinald Muça

Two blue ink signatures are shown, one above the other, corresponding to the names Rinald Muça and Rinald Muça.