



**KONTROLLI I LARTË I SHTEJTIT
DEPARTAMENTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS**

Adresa: Bulevardi "Dëshmorët e Kombit", nr. 3, Tiranë; Të Fax: 069 306 773 8
E-mail: muca@klsb.org.d; Web site: www.klsb.org.d

AUDITIM PERFORMANCE:

**“SIGURIA RRUGORE”
“PËRDORUESI I RRUGËS SI ELEMENT KYÇ I SIGURISË RRUGORE”**

Përmbledhje Ekzekutive

Në zbatim të planit vjetor 2014, Kontrolli i Lartë i Shtetit, në kuadër të përmbushjes së funksionit të tij Kushtetues, zbatimit të Udhëzimeve dhe Standardeve Ndërkombëtare të Auditimit INTOSAI, EUROSAI, dhe veçanërisht duke mbajtur në konsideratë, ISSAI 5800, ndërmon auditimin e përbashkët me Zyrën e Audituesit të Përgjithshëm Kosovë me temë “Performance e sigurisë rrugore”. Bazuar në këto standarde, auditimi u krye përmes nga të dy institucionet, me ekipe të veçanta auditimi dhe nën asistencën e bashkëpunëtorëve të Zyrës Kombëtare të Auditimit në Suedi.

Nisja e auditimit përkon me shkresën nr. 315, datë 17.03.2014, njoftim për fillim auditimi. Ky auditim u programua për t'u ushtruar në Ministrinë e Transportit dhe Infrastrukturës, Drejtorinë e Përgjithshme të Shërbimit të Transportit Rrugor dhe Drejtorinë e Përgjithshme të Policisë së Shtetit, pasi këto janë institucionet që kanë përgjegjësi direkt në sigurinë rrugore. Pas përfundimit të punës paraprake audituese, me shkresën nr. 315/3, datë 28.04.2014 u miratua programi auditimit. Në përfundim të punës audituese në terren, me shkresën nr 315/4, datë 16.07.2014 Projektraporti auditimit iu është përcjellë 3 grupeve të ndryshme interesi për fokusin e auditimit. Nga palët e interesit nuk u kthyen observacione dhe në mbështetje të nenëve 6 dhe 17 të ligjit nr. 8270, datë 23.12.1997 “Për Kontrollin e Lartë të Shtetit”, me ndryshimet e bëra me ligjin nr. 8599, datë 01.06.2000, meqenëse kishte kaluar afati prej një muaji nga dita e nisjes së Projektraportit të Auditimit, ky dokument u konsiderua i mirëqënë dhe më pas u vijua me hartimin e Raportit Përfundimtar të Auditimit. Projektraporti gjithashtu u përkthye nga grupi i auditimit në gjuhën angleze dhe i është përcjellë përfaqësuesve të Zyrës Kombëtare të Auditimit në Suedi dhe përfaqësuesve të Zyrës së Audituesit të Përgjithshëm në Kosovë.

Në përfundim, pasi Kryetari u njoh me Raportin Përfundimtar të Auditimit dhe projektvendimin e paraqitur nga grupi i auditimit të Departamentit të Auditimit të Performancës, mendimin për cilësinë e auditimit nga Drejtori i Drejtorisë Juridike dhe Sigurimit të Cilësisë, vlerësimin mbi objektivitetin dhe cilësinë e auditimit nga Kryeaudituesi dhe Drejtori i Departamentit të Auditimit të mësipërm, në mbështetje të nenit 9 dhe 16 të ligjit nr. 8270, datë 23.12.1997, “Për Kontrollin e Lartë të Shtetit” me ndryshimet :

KONKLUDOI:

Për Ministrinë e Transportit dhe Infrastrukturës, Drejtorinë e Përgjithshme të Shërbimit të Transportit Rrugor dhe Drejtorinë e Përgjithshme të Policisë së Shtetit:

Siguria rrugore është problem kompleks ku përfshihen: rrugë të sigurta, mjete rrugore më të sigurta, drejtues mjetesh më të aftësuar, ndërgjegjësimit dhe informim i përdoruesve të rrugës dhe publikut si dhe ndëshkim i shkelësve të ligjit. Nga analiza e aksidenteve me humbje jete, përqindjen më të lartë të aksidenteve e përbëjnë: së pari, shkelja e **regullave të qarkullimit nga drejtuesit e automjeteve** dhe së dyti **mos zbatimi i regullave të qarkullimit nga këmbësorët**. Pikënisht bazuar në këtë analizë, në këtë auditim jemi përpjekur të trajtojmë performancën e procedurave administrative, të ndjekura në drejtim të licencimit të drejtuesve të rinj të mjeteve dhe masat detnyuese pas licencimit si në drejtim të ndërgjegjësimit dhe sensibilizimit të përdoruesve të rrugës ashtu edhe ndëshkimit administrativ të tyre.

Nga të dhënat e Raportit Global të OBSH mbi "Sigurinë rrugore", vdekjet sipas përdoruesve të rrugës për vitin 2010 kanë qenë: 18% drejtues mjetesh, 26% pasagjerë, 15% motoçiklistë, 4% çikliste, 36% këmbësorë dhe 1% të tjerë. Po sipas këtij raporti, Shqipëria është grupuar në listën e vendeve të cilat nuk kanë të dhëna të kënaqshme në lidhje me regjistrimin e vdekjeve.

Aksidentet në trafikun rrugor janë një nga tetë shkaqet e vdekjeve në nivel global dhe shkak kryesor i vdekjes për të rinjtë e grupmoshës 15-29 vjeç. Në Shqipëri, kostot që shkaktojnë aksidentet rrugore janë 1.5% e PBB. Sipas OECD, të dhënat kombëtare nga vende të ndryshme tregojnë se aksidentet që përfshijnë një drejtues të ri mjeti përbëjnë rreth 20% dhe 30% të totalit të viktimitave të trafikut rrugor. Situata e drejtuesve të rinj të mjeteve është e ngjashme, për të gjitha vendet.

Drejtuesit e rinj të mjeteve kanë norma të larta aksidentesh për shkak të përvojës, moshës dhe gjinisë. Problemi universal i drejtuesve të rinj është se ata janë papërvojë dhe mungesa e kësaj përvoje shpjegon pjesën më të madhe të niveleve të larta të rrezikut si shoferi ri.

Ndërsa drejtuesit e rinj duhet të fitojnë përvojë për të qenë më të sigurt, procesi i fitimit të kësaj përvoje i ekspozon ata dhe të tjerët ndaj rrezikut. Shoferët e rinj kanë më shumë gjasa se shoferët më të vjetër, që të bëjnë aksidente dhe një pjesë e tyre çon në vdekje apo lëndim serioz.

Zvogëlimi i numrit të viktimitave nga aksidentet e shkaktuara prej drejtuesve të rinj do të kërkonte fokusimin në një qasje të koordinuar, ku përfshihen: Edukimi, trajnimi, licencimi, zbatimi, komunikimi dhe përdorimi selektiv i teknologjisë, në kombinim me masat e tjera të sigurisë rrugore si rrugë të sigurta, mjete rrugore më të sigurta, ndërgjegjësimit dhe informim i përdoruesve të rrugës etj.

Suksesi i kombinimit të masave do të kërkojë pranimin publik dhe politik të seriozitetit të problemit dhe bashkëpunimin e të gjithë aktorëve si ligjvënësit, Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës, Ministria e Shëndetësisë, Ministria e Arsimit, Policia e Shtetit, prindërit dhe vetë drejtuesit e rinj të mjeteve. Qëllimi i këtyre përpjekjeve duhet të jetë për të krijuar një situatë në të cilën siguria e përgjithshme në rrugë redukton ndjeshëm numrin e aksidenteve.

Një hap i rëndësishëm në uljen e rrezikut nga shoferët e rinj është që të punohet për të siguruar Standardet të Përgjithshme të Sigurisë në rrugë, ku niveli i sigurisë në rrugë është relativisht i ulët. Kjo duhet të përfshijë çështjet e sigurisë të cilat ndikojnë veçanërisht mbi shoferët e rinj, të tilla si: shpejtësia, alkooli, rripat e sigurimit dhe droga. Nivelet e larta të sigurisë në automjet, projektimi i rrugëve dhe përdorimi i sinjalistikës së duhur, do të kenë një ndikim të rëndësishëm në uljen e numrit të aksidenteve.

Për këtë qëllim, për të patur rezultate si të menjëhershme ashtu edhe afatgjatë duhet të zbatohen në mënyrë strategjike disa masa:

- *Realizimi i përmirësimeve të përgjithshme të sigurisë rrugore që adresojnë risqet ndaj drejtuesve të rinj;*
- *Sigurimi i masa penguese apo penalizuese të efektshme ndaj sjelljeve të papërshtatshme;*
- *Kritja e nivelit të kursit të praktikës për fazën e shqërimin nga të rritur;*

- Përmirësimi i trajnimeve dhe testimave për drejtuesit, me fokus vetë-ndërgjegjësimin dhe të kapuarit e rrethanave që çojnë në drejtimin e sigurt të mjetit;
- Rritja e ndërgjegjësimit publik ndaj problemit;
- Zbatimi i kufizimeve mbrojtëse gjatë drejtimit të mjetit në fazat fillestare të drejtimit;
- Marrja në konsideratë të rrethanave politike që nuk lidhen direkt me sigurinë në rrugë.

Për "Sigurinë rrugore" ka një Strategji Kombëtare dhe një Plan Veprimi 2011-2020, ku përfshihen të gjithë aktorët që lidhen me zbatimin e saj. Disa nga objektivat e kësaj strategjie nuk janë arritur në përputhje me tendencën e para shikuar, si infrastrukturë e mirë rrugore me standarde bashkëkohore, automjete të sigurta, përdorimi i rripave të sigurimit, respektimi i kufijve të shpejtësisë, mospërdorimi i alkoolit dhe drogave, duke bërë që siguria rrugore përsëri të mbetet një shqetësim serioz që duhet adresuar.

Mesazhi për këtë auditim performance është: *"Krahës arritjeve në hartimin e dokumenteve të politikave publike, për mirëmbajtjen e nivelit të sigurisë rrugore është i nevojshëm fuqizimi i monitorimit të zbatimit të tyre, duke përfshirë në veçanti përmirësimin e performancës së procedurave të pajisjes me leje drejtimi".*

Nisur nga konkluzionet më sipërme dhe rezultatet e punës auditive, duke synuar përmirësimin e mëtejshëm të sigurisë rrugore, Kryetari i KLSH-së:

V E N D O S I:

I. Të miratojë Raportin Përfundimtar të Auditimit "Performance e Sigurisë rrugore", të ushtruar në Ministrinë e Transportit dhe Infrastrukturës, Drejtorinë e Përgjithshme të Shërbimit të Transportit Rrugor dhe Drejtorinë e Përgjithshme të Policisë së Shtetit.

II. Të miratojë rekomandimet e përcaktuara dhe të kërkojë marrjen e masave për sa vijon:

1. Qëllimi kryesor i procesit të licencimit, duke përfshirë trajnimin, nuk duhet të jetë për të ndihmuar drejtuesit e rinj të mjeteve për të kaluar testet e tyre dhe për tu pajisur me leje drejtimi, por duhet të jetë për të knjuar drejtues mjeti që të jenë të sigurt dhe jo vetëm teknikisht kompetent. Thelbësore për ta është që ky proces trajnimi të angazhojë ata persona lisht dhe emocionalisht duke rritur ndërgjegjësimin e tyre për kufizimet e tyre dhe të rreziqeve që i kanosen.

Në këtë mënyrë, hartuesit e politikave pra MTI duhet të fokusohet në përmirësimin e programeve të trajnimeve dhe testimave për drejtuesit, me fokus informimin dhe ndërgjegjësimin ndaj rreziqeve me të cilat do të përballen në trafik.

Për këto ndryshime do të duhet një analizë e konsiderueshme nga MTI dhe DPSHTRR për ndryshime legjislative të programeve të cilat mund të kërkojnë kohë për implementim. Fillimisht do të ketë shpenzime të reja që lidhen me ndryshimet në sistemin e licencimit, por e rëndësishme është për të knjuar drejtues mjeti të sigurt, *trajtuar më hollësisht në faqet 15-30 të Raportit të Auditimit.*

Vazhdimisht

2. Vendet që njohin praktikimin e kandidave për drejtues mjeti në moshë të re, në praninë e një shoferi me përvojë, pa kërkuar praninë e një instruktori të kualifikuar, kanë norma aksidentesh më të ulëta se vendet që njohin sistemin tradicional të licencimit, nëpërmjet auto-shkollave. Një përmirësim i mundshëm ligjor nga MTI, mund të jetë futja në sistemin tonë të licencimit e sistemit të trajnimit "shoqëruar në makinë" ose "praktikë e shoqëruar" ku kandidati për drejtues mjeti i lejohet për t'u praktikuar në praninë e një shoferi me përvojë pa

kërkuar praninë e një instruktori të kualifikuar, rol të cilin mund ta luajnë edhe prindërit. Praktikimi në praninë e një shoferi me përvojë aplikohet jo legjisht në vendin tonë, *trajtuar në hollësisht në faqet 15-30 të Raportit të Auditimit*.

Rritja e nivelit të kursit të praktikës për fazën e shoqërimit nga tërë, është potencialisht një nga masat më të efektshme. Megjithatë, kjo mund të kërkojë një legjislacionin e ri. Shpenzimet janë relativisht të ulëta si për administratën ashtu dhe për publikun.

Në vazhdimësi

3. Drejtuesit e rinj duhet të jenë subjekt i periudhave të provës gjatë të cilave sjelljet e papërshtatshme mund të rezultojnë në humbjen e privilegjeve ndaj mjetit apo ri-trajnimin e detyrueshëm. Sistemi licencimit i aplikuar në Shqipëri nuk përfshin “Licencën e provës”.

Hartuesit e politikave për MTT të shqyrtojë mundësinë për të modifikuar sistemin tonë të licencimit duke futur “Licencën e provës” ku drejtuesi i mjetit që pajiset për herë të parë me leje drejtimi duhet t’i nënshtrohet një periudhe prove për të paktën dy vjet, me qëllim testimin në lidhje me njohuritë e marra dhe me sjelljen përkatëse, *trajtuar në hollësisht në faqet 15-30 të Raportit të Auditimit*.

Këto detyrime mund të kërkojnë ndryshimin e legjislacionit, por nuk do të shtojnë kosto të rëndësishme për sa i përket zbatimit.

Në vazhdimësi

4. Edhe pse është parashikuar në Strategjinë mbi Sigurinë Rrugore futja e një sistemi i ri të lejeve të drejtimit, duke përfshirë programin e heqjes së pikëve dhe për faktin se kjo klauzole ende nuk ka gjetur zbatim, MTT duhet të vlerësojnë nivelet e larta të rrezikut nga drejtuesit e rinj dhe të zbatojë menjëherë në sistemin e lejeve të drejtimit, programin e heqjes së pikëve, *trajtuar në hollësisht në faqet 15-30 të Raportit të Auditimit*.

Sigurimi i masave penguese apo penalizuese të efektshme ndaj sjelljeve të papërshtatshme të drejtuesve të mjeteve të trajtuara në pikat 5 dhe 6 të projektvendimit, mund të kërkojnë ndryshimin e legjislacionit, por nuk do të shtojnë kosto të rëndësishme për sa i përket zbatimit.

Menjëherë

5. Në vendin tonë nuk ka hapësira fizike të veçanta që kandidatët të praktikohen (me shoferë me përvojë apo me instruktore), sikurse ka në vendet e tjera. Prania e këtyre hapësirave do të ulte rrezikun e aksidenteve në rrugë me pasoja të rënda. MTT të shqyrtojë mundësinë e përcaktimit të hapësirave të përshtatshme për praktikimin e kandidatëve duke eliminuar daljen e tyre në trafik që në fazat fillestare të përgatitjes, *trajtuar në hollësisht në faqet 15-30 të Raportit të Auditimit*.

Në vazhdimësi

6. Disa nga pyetjet në testin për leje-drejtim të kategorisë B janë tepër të ndërlikuara dhe të panevojshme duke e bërë më të vështirë marrjen e testit dhe shpërndarjen e vëmendjes nga ajo çka është më e rëndësishme të ketë njohuri një drejtues mjeti. Përmbytja e testit duhet të kushtohet njohurive bazë dhe faktorëve që ndikojnë në sjelljen e drejtimit të mjetit ndaj rrezikut të aksidenteve. Mangësitë në aftësitë dhe përgatitjen e drejtuesve të rinj të automjeteve duhen konsideruar si faktorë kryesorë që kontribuojnë në aksidentet rrugore. Cilësia dhe standardi aktual i përgatitjes dhe testimit të drejtuesve të automjeteve kanë nevojë për përmirësime të ndjeshme sidomos në drejtim të sjelljes më të sigurt dhe në përmirësimin e kërkësive të BE.

Për këtë qëllim DPSHTRR të marrë në konsideratë ndryshimin e testeve të orike dhe hartimin e

testeve të reja pasi qëllimi i testit është që të nxjerrë drejtues mjeti të sigurt dhe në qoftë se qëllimi nuk është i mbuluar në programin arsimor ose në testimin teorik dhe praktik, kjo mund të kufizojë efektivitetin e tërë sistemit të dhënies së lejeve të drejtimit të mjetit, *trajtuar më hollësisht në faqet 15-30 të Raportit të Auditimit.*

Vazhdimisht

7. Sipas standardeve para-licencimit, komisioni i marrjes në provë të kontrollit të njohurive teorike ka për detyrë, respektivisht, të vlerësojnë njohuritë teorike ndërkohë që ky vlerësim bëhet nga kompjuteri i cili përzgjedh pyetjet dhe jep rezultatin përfundimtar nëse kandidati fiton apo jo testin, duke bërë të parëndësishëm rolin e komisionierit. Gjithashtu për një procedurë sa më transparente, do ishte më mirë që komisionerët që mbikëqyrin testimin me kompjuter, të ishin palë të treta jo të përfshira në strukturat e vetë DRSHTR, të cilët për vetë formimin dhe njohuritë që kanë në këtë fushë, mund të cenojnë transparencën e këtij procesi duke ju sugjeruar përgjigjet kandidatëve.

DPSHTRR në bashkëpunim me drejtorinë rajonale të shqyrtojë mundësinë për të kryer një shpërndarje të studiuar të burimeve njerëzore që mbulojnë testimin teorik. Drejtoria Rajonale të optimizojë shpërndarjen e komisioneve, duke mbajtur në konsideratë testimin praktik pas testimit teorik është i kompjuterizuar, *trajtuar më hollësisht në faqet 15-30 të Raportit të Auditimit.*

Në vazhdimësi

8. Në sistemin tonë të para-licencimit, kursanti për kategorinë B është i detyruar të ndjekë programin për përgatitjen e aftësive drejtuese në auto-shkolla, për 36 orë. Nga rezultatet e pyetësorit në lidhje me aftësinë kohor për të ndjekur kursin e praktikës ka rezultuar se 52% e qytetarëve të intervistuar mendojnë se orët e praktikës të ndjekura nga kursantët nuk janë të mjaftueshme ndërkohë që dhe përvoja Australiane tregoi se rritja për rreth 120 orë praktikë të mësuar, në dy vjet pas licencimit, kishte reduktuar në rreth 40% numrin e aksidenteve.

Për këtë MTI duhet të marrë në konsideratë ndryshime në legjislacionin aktual duke shtuar në të paktën në 50 orë “trajnim praktik” para-licencimit për të arritur sa më shumë përvojë që të jetë e mundur para drejtimit të mjetit nga “shoferët e rinj”, *trajtuar më hollësisht në faqet 15-30 të Raportit të Auditimit.*

Rritja e nivelit të kursit të praktikës para-licencimit duke shtuar orët e praktikës mund të kërkojë një legjislacionin të ri, që do të thotë se do të kërkonte kohë. Shpenzimet janë relativisht të ulëta për administratën.

Në vazhdimësi

9. Për periudhën 2011-2013, edhe pse është e pamshikuar në aktet normative dhe rregulloren e brendshme të institucionit, nga MTI nuk është kryer asnjë proces monitorimi mbi mënyrën e licencimit dhe funksionimit të auto-shkollave. Një nga komponentët vitale të një sistemi që funksionon mirë është instruktorët e kualifikuar të cilët zotërojnë njohuritë dhe aftësitë e nevojshme mësimore në lidhje me të gjitha aspektet që duhet të mbulohen. Me qëllim përmirësimit të aftësive dhe sjelljes së drejtuesve të mjeteve, instruktorët e trajnimit duhet të kenë njohuritë profesionale dhe pedagogjike, shkathtësinë e nevojshme në drejtimin e mjetit për të udhëzuar dhe ndihmuar kandidatin që të bëhet një shofer i sigurt. Zgjerimi i metodës së udhëzimeve tradicionale bazë të shkathtësive me metoda që angazhon kandidatin personalisht dhe emocionalisht është veçanërisht e rëndësishme në lidhje me rritjen e "vetë" ndërgjegjësimit të kandidatit për vështirësitë, reagimet, etj, në lidhje me drejtimin e mjetit.

Për këtë qëllim MTI, brenda burimeve të veta njerëzore të monitorojë vazhdimisht në nivel

lokal dhe kombëtar, përgjegjshmërinë e zhvillimit të programit dhe cilësinë e kushteve të mësimdhënies në auto-shkollë, me qëllim respektimin e kritereve teknike dhe profesionale të tyre, si dhe monitorimin e vetë procesit të trajnimit të in- strukto të ve të auto-shkollave, *trajtuar më hollësisht në faqet 15-30 të Raportit të Auditimit.*

Në vazhdimësi

10. Një tjetër komponent me rëndësi të madhe në procesin arsimor janë edhe buqimet në dispozicion të mësimdhënies, të tilla librat te onkë profesionale, të mësuarit me bazë kompjuterin dhe këto të shoqëruar me trajnim. Ndryshimi i programeve të licencimit nëpërmjet ndryshimit të literaturës aktuale e cila ishte shumë voluminoze, do të shoqërohet me kosto të reja. Në këtë drejtim sugjerojmë që programet e miratuara nga MTI dhe DPSHTRR për drejtimin e mjetit (literatura përdorur për të mësuar) nuk duhet të jenë voluminoze me informacione të tepërta, por të përqendrohen edhe në ndërgjegjësimin e kandidatit në lidhje me vëshurësitë, reagimet, etj, në drejtimin e mjetit. Ato duhet të pasqyrojnë objektivat e trajnimit, duke ju referuar qëllimeve për tu përmbushur në mënyrë që të nxjerrin **drejtues mjeti të sigurt**, *trajtuar më hollësisht në faqet 15-30 të Raportit të Auditimit.*

-Në tekstet e përgatitjes së drejtuesve të mjeteve, nga DPSHTRR, të shikohet mundësia e përfshirjes edhe të një shembulli të marrë nga përvoja e Kanadasë mbi respektimin e distancës midis dy mjeteve sipas figurës 5 në faqen 30 të Raportit të Auditimit

Në vazhdimësi

11. Rritja e ndërgjegjësimin ndaj problemit, mund të përfshijë ndërmarrjen e fushatave të komunikimit, sensibilizimit të publikut për natyrën e rrezikut dhe inkurajimin ndaj qëndrimit dhe sjelljes së duhur. Kjo masë mund të ndërmerret menjëherë. Në vetvete, kjo nuk pritet të sjellë reduktime të larta të rrezikut, por megjithatë, ajo është një kusht pa rrapak për të arritur një mirëkuptim më të madh publik të problemit, duke inkurajuar pranimin e masave të tjera, pasi kombinimi i tyre, mund të sjellë ndryshime a fatgjatë në qëndrimet ndaj rrezikut. Ky hap ka kosto të dukshme të përfshira, megjithatë, ato do të jenë të justifikuara krahasuar me impaktin që do të kenë. Në këto kosto mund të lehtësojnë bonuset e ofruara nga kompanitë e sigurimeve.

Nisur nga sa më lart rekomandojmë: MTI në bashkëpunim me MASH, MB dhe DPPSH,

Nisur nga sa më lart rekomandojmë MTI në bashkëpunim me MASH, MB dhe DPPSH:

- Të unifikojnë (përcaktojnë) një ditë për sigurinë rrugore, e cila të shoqërohet edhe me efekte mediatike.

- Të krijojnë një paketë rregullash të përmbledhura në 10 pika të shkruara bllok, në librin e testimin për marrjen e lejes të drejtimit të makinës, në tekstet shkollore për edukatën rrugore dhe pjesë në postera apo reklame televizive, *trajtuar më hollësisht në faqen 30-36 të Raportit të Auditimit.*

Në vazhdimësi

12. MTI në bashkëpunim me MB dhe DPPSH,

-Të ndërtojnë një plan të detajuar me fokus “respekto jetën” si një bosht i rëndësishëm, për krijimin e kulturës rrugore.

-Të vlerësojnë fushatat e ndërgjegjësimin dhe të nxjerrin konkluzione dhe përmirësimet për të ardhmen.(konkretisht i fushatës së fundit të drejtuar nga të dy ministratë).

- Të bashkëpunojnë me agjencitë e reklamave për të përzgjedhur në rastin e posterave apo të reklamave atë që është më i lehtë konceptuar nga njerëzit, diçka që ngelet në mendje (mund të jenë foto apo skica të ndryshme.

- Të realizojnë një bashkëpunim me televizionet që operojnë në territorin e Republikës së Shqipërisë për transmetimin e emisioneve dhe spoteve për sigurinë rrugore, *trajtuar më hollësisht në faqen 30-36 të Raportit Auditimit.*

Në vazhdimësi

13. MB dhe DPPSH, të shqyrtojë mundësinë për të caktuar një fond nga 60 % i fondit të krijuar nga vjelja e gjobave të policisë për tu përdorur për fushatat e sensibilizimit, *trajtuar më hollësisht në faqen 30-36 të Raportit të Auditimit.*

Në vazhdimësi

14. Një nga problemet kyçe gjatë ndërmarrjes së fushatave të ndërgjegjësimit nga MTI, DPSHTRR, MAS, MSH dhe DPPSH, duhet të jetë edhe slogani “Rripat e sigurimit të shpëtojnë jetën“, pasi ato

- të mbajnë ty mba të imonit dhe nën kontroll të mjetit në një përplasje;
- të mbajnë brenda mjetit në rast përplasje;
- në një frenim të papritur, akush nuk mund të mbajë apo ndihmojë një fëmijë që është i palidhur;
- mbajnë kokën dhe trupin duke mos lejuar goditjen me mjetin ose goditjen me një person tjetër në rast përplasje, *trajtuar më hollësisht në faqen 30-36 të Raportit të Auditimit.*

Në vazhdimësi

15. DPPSH, të marrë masa ndëshkimi në rast shkeljesh të rregullave të qarkullimit edhe për ***këmbësorët***, të cilët janë një nga shkaktarët kryesorë të aksidenteve. Shtimi i numrit të gjobave të vendosura për këtë kategori përdoruesish të rrugëve, i cili aktualisht është i papërfillshëm, do të ndikojë në uljen e numrit të aksidenteve, *trajtuar më hollësisht në faqen 36-41 të Raportit të Auditimit.*

Menjëherë

16. DPPSH, të implementojë një sistem masash efektive shtrënguese, të orientuara drejt zbatimit të ligjit dhe rregullave të qarkullimit rrugor, nëpërmjet mbikëqyrjeve të organizuara në mënyrë të tillë që përdoruesi i rrugës, në çdo moment ta ndjejë veten të mbikëqyrur, nëpërmjet aktiviteteve të shpejta, të lëvizshme dhe të kombinuara, (jo vetëm në pika stacionare apo drejtim trafikun në kryqëzime, ku qytetarët janë në dijeni për praninë e policisë), duke parandaluar shkeljet e rregullave të trafikut, pa rritur numrin e efektiveve të policisë, *trajtuar më hollësisht në faqen 36-41 të Raportit të Auditimit.*

Menjëherë

17. Zbatimi i kufizimeve mbrojtëse gjatë drejtimit të mjetit në fazat fillestare të drejtimit, ka potencial të konsiderueshëm dhe duhet të përfshijë nivelet e përdorimit të alkoolit, drejtimit e kufizuar kryesisht në orët e vona të natës, si pasojë e frekuencimit të klubeve. Për këtë qëllim rekomandojmë: MTI në bashkëpunim me pushtetin vendor të marrin në konsideratë kërkimin e burimeve alternative për rregullimin e shërbimit të transportit rrugor, duke shikuar mundësinë e vënies në dispozicion të këtij shërbimi edhe në orët më të zgjatura të natës, si mënyrë për të shmangur drejtimin e mjeteve nga të rinjtë nën efektin e alkoolit, *trajtuar më hollësisht në faqen 36-41 të Raportit të Auditimit.*

Marrja në konsideratë e këtij rekomandimi që nuk lidhet direkt me sigurinë në rrugë, përfshin ndër të tjera çështje të tilla si: kostoja e transportit publik. Përfitime të rëndësishme të sigurisë rrugore për drejtuesit e mjeteve të sapo licencuar, ka të ngjarë të rezultojnë nga masat që

synojnë përmirësimin e sigurisë së përgjithshme të sistemit të transportit rrugor në vendin tonë nëpërmjet përmirësimit të legjisllacionit në lidhje me transportin publik, për të rregulluar mënyrën e shpejtë të këtij sektori dhe garantuar siguri në udhëtime.

Në vazhdimësi

Grupi i auditimit

Yllka Dede

Elfrida Agolli

Redina Karapici

Drejtori

Rinald Muça

Tiranë, Dhjetor 2014