



## RAPORT MONITORIMI

Maj-Korrik 2022



AUTOR  
MARIO KOKONOZI

## Tabela e përmbajtjes

Hyrje	2
1. Situata e ngjarjeve rrugore në Shqipëri	3
2. Bisedë me Z. Mithat Tola (Ing), Profesor/pedagog i Akademisë së Sigurisë dhe ish-Drejtor i Policisë Rrugore	4
2.1 Mjetet e reja të Policisë Rrugore	4
2.2 Një projekt digitalizimi dhe qendër kombëtare e monitormit të trafikut për aksin Elbasan – Vlorë.	5
3. Perceptimi i qytetarëve mbi Policinë Rrugore	6
3.1 Të dhënat e marra nga pyetëtori	6
4. Gjetje dhe Rekomandime	11
5. Bibliografi	12

## Hyrje

Siguria rrugore mbetet një shqetësim i madh i qytetarëve që jetojnë në vendin tonë. Prej vitesh ky shqetësim vazhdon të jetë prezent dhe është një pikë kyçe referimi përsa i përket gjendjes aktuale të instancave ligj zbatuese si Policia Rrugore dhe shihet si një matës i performancës së tyre. Rrugët në vend nuk konsiderohen të sigurta dhe kjo vjen si pasojë i një shumëllojshmërie faktorësh. Në Republikën e Shqipërisë ndodhin mesatarisht 4.5 aksidente në ditë (për periudhën 2015-2021) dhe konstatohen 2700-3000 shkelje në ditë. Siguria në të gjitha aspektet e saj është e rëndësishme por sidomos ajo e sigurisë rrugore e cila vë çdo ditë qytetarët dhe drejtuesit e mjeteve përball reziqeve të ndryshme.

Cilat janë disa nga metodat e reja që po përdor Policia Rrugore për të ndërgjegjësuar qytetarët dhe drejtuesit e mjeteve, çfarë tregojnë statistikat ndër vite, si dhe cili është perceptimi i qytetarëve për Policinë Rrugore janë disa nga pikat ku bazohet ky raport monitorimi.

### 1. Situata e ngjarjeve rrugore në Shqipëri



Kur flasim për sigurinë rrugore vëmendja është tek Policia Rrugore, si drejtorja kryesore e Policisë së Shtetit që merret me mbarëvajtjen e sigurisë në rrugë, parandalimin e aksidenteve dhe informimin e qytetarëve mbi sigurinë dhe rregullat. Një matës shumë i mirë i ecurisë së punës në këtë sektor është edhe numri i aksidenteve,

numri i të plagosurve apo edhe e të vrarëve në aksidente në Shqipëri si dhe numri i shkeljeve nga drejtuesit e mjeteve. Me anë të këtyre të dhënave ne mund të nxjerrim një rezymë të qartë të mbarëvajtjes së punës së Policisë Rrugore.

Drejtorja e Policisë Rrugore duhet të jetë e ndërgjegjshme në rolin e saj dhe e angazhuar me përgjegjësi të veçanta lidhur me sigurinë në rrugë, sigurimin e një trafiku normal për përdoruesit e rrugës, parandalimin e aksidenteve automobilistike si dhe sensibilizimin e opinionit publik dhe shtimin e besimit në komunitet.

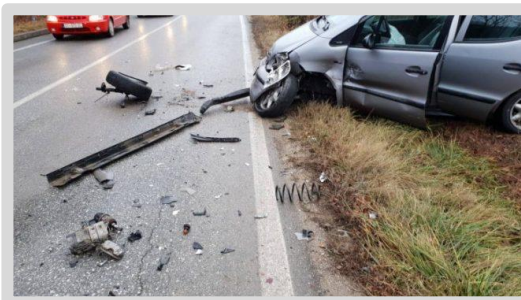
Në vitin 2021 në Republikën e Shqipërisë ndodhën 1376 aksidente, nga të cilat pati 197 të vrarë, 250 të plagosur rëndë dhe 1413 të plagosur lehtë. Në vitin 2020 ndodhën 1234 aksidente, nga të cilat pati 181 të vrarë, 183 të plagosur rëndë dhe 1234 të plagosur lehtë. Në vitin 2019, ndodhën 1498 aksidente, nga të cilat pati 227 të vrarë, 260 të plagosur rëndë dhe 1557 të plagosur lehtë.



Nga viti 2020 në vitin 2021, numri i aksidenteve është rritur me 11.5%, pritet për tu parë sesi do të jetë numri i aksidenteve për vitin 2022 sepse, në vitin 2020, lëvizja ka qenë më e kufizuar për shkak të masave të marra në kuadër të pandemisë së Covid-19.

Për vitin 2021, numri më i madh i aksidenteve ka ndodhur në rrugë urbane dytësore, më pas vijën rrugët interurbane dytësore. Ky trend është i njëjtë dhe për vitet e tjera.

Për vitin 2021, numri më i madh i aksidenteve kanë ndodhur në Tiranë, e ndjekur nga Lezha, Fieri dhe Durrësi. Numri më i vogël i aksidenteve kanë ndodhur në Vlorë, më pas vjen Dibra, Kavaja dhe Shkodra.



Numri më i lartë i aksidenteve ndodh ditën e Premte, e ndjekur nga dita e Shtune dhe më pas dita e Enjte. Numri më i lartë i aksidenteve ndodh në orën 19:00-24:00 ndjekur nga ora 08:00-12:00 dhe numri më i madh i aksidenteve ndodh në rrugë të drejtë ndjekur nga aksidentet në kryqëzime.

Numrin më të madh të aksidenteve e kryen grupmosha 25-35 vjeç, pasuar nga grupmosha 16-25 vjeç.

Numri më i madh i aksidenteve ndodh për shkak të mosrespektimit të shpejtësisë së lejuar. Më pas vjen, sjellja e këmbësorit, ndryshimi i papritur i drejtimit dhe më pas mos dhënia e përparësisë.

Për vitin 2021, janë vendosur 514.098 masa administrative me vlerë 1,278,687,336 lek. Pra 10 milion euro në vit Policia Rrugore i gjeneron nga vendosja e masave administrative. Numri më i lartë i masave administrative janë vendosur në Drejtorinë Vendore të Policisë Tiranë 162.438, e ndjekur nga D.V.P Durrës me 60.616 dhe D.V.P Elbasan me 41.725.

## 2. Bisedë me Z. Mithat Tola (Ing), Profesor/pedagog i Akademisë së Sigurisë dhe ish- Drejtor i Policisë Rrugore

### 2.1 Mjetet e reja të Policisë Rrugore

Policia Rrugore për të ruajtur një trafik normal dhe për të ndihmuar në sigurimin e një mbarëvajtje normale të ecurisë në rrugë, për një parandalim efikas të aksidenteve rrugore, përveç trupës së punonjësve të policisë, ka në dispozicion edhe disa mjete dhe aparatura në sisteme të cilat lehtësojnë punën e policisë rrugore në zbatimin e kërkesave ligjore.



Matja e shpejtësisë me aparate radarë është tashmë një realitet i prekshëm për Policinë Rrugore dhe një lehtësim i punës së tyre, si dhe zbatim i kërkesave ligjore të Kodit Rrugor neni 140 dhe zbatimi i përcaktimeve në Rregulloren për zbatimin e Kodit Rrugor – VKM nr.153 datë 07.04.2000. Historiku i këtyre pajisjeve në Shqipëri daton në vitin 2003.

Policia Shqiptare merr/prokuron dhe blen me buxhetin e saj për herë të parë në dispozicion 29 Radarë gjermanë të quajtur "Laser Patrol TM®".

Këto pajisje masnin shpejtësinë e mjetit, tregonin vendin, orën, por kishin një mangësi. Ato nuk fotografonin mjetin dhe targën e tij. Kjo në disa raste linte vend për të krijuar parregullsi dhe korrupsion nga punonjësi i policisë dhe drejtuesit e mjeteve. Punonjësi i policisë rrugore kishte mundësi ti ndryshonte të dhënat, gjatë hedhjes manuale të të dhënave në radar.

Së dyti, pajisja, pra radari funksiononte me shkrepje: punonjësi i Policisë Rrugore duhet ta ndiqte mjetin në lëvizje, në fushëpamjen e radarit, për një kohë të caktuar dhe nga një distancë e caktuar, duke e lokalizuar atë. Kjo gjithashtu krijonte probleme dhe parregullsi, sepse mjeti mund të dilte nga fushëpamja pa arritur të merrej shpejtësia e plotë nga radari.

Problematikë tjetër e këtyre pajisjeve ishte vështirësia e matjes në flukse trafiku me mjete në shkëmbim me dy korsi për çdo anë, ku identifikimi i një mjeti kërkon përqendrim të madh nga punonjësi i Policisë Rrugore në matje.

Këto pajisje nuk u përdorën më mbas vitit 2012, duke konsideruar problematikat e mësipërme të vërejtura dhe të evidentuara nga përdoruesit e rrugës dhe nga vetë shërbimi i Policisë Rrugore.

Në vitin 2013, Policia Rrugore pajiset me 4 radarë të një gjenerate të re të quajtur, Trucam. Këta radarë përdoren dhe sot. Ata fotografojnë në kohë reale mjetin dhe targën, në mënyrë automatike, pa shkrepje nga punonjësi i policisë, duke nisur direkt fotografinë në sallën operative, në momentin që kryhet shkelja, pra duke konstatuar shkeljen. Ata gjithashtu janë të pajisur me GPS dhe vendndodhja e tyre gjithnjë diktohet në sallën operative. Kjo metodë inovative nuk lë vend për parregullsi sepse gjoba çohet direkt në sallë dhe lë gjurmë në sistemin e-gjoba. Në këtë moment, drejtuesi i mjetit gjobitet në kohë reale dhe nuk ka mundësi për të dhënë rryshfet.



Në vitin 2021, Policia Rrugore pajiset edhe 6 radarë të tjerë të llojit lazer mobile të ngjashëm me radarët e markës "Trucam", të dhuruara nga Ambasada Suedeze nëpërmjet projektit të tyre "Policimi në Komunitet" duke e çuar në 10 numrin total.

Përsëri në vitin 2021, Policia Rrugore është pajisur me dy autovetura radarë,

të montuara në këto automjete ku radaret brenda në mjete kanë mundësi të identifikojë shkelje të ndryshme të qarkullimit rrugor. Kjo makinë qëndron e parkuar dhe ka mundësi të fotografojë çdo mjet që kryen shkelje, duke nisur për çdo shkelje të dhëna të detajuara, si vendi, ora, shpejtësia, lloji dhe targa e mjetit. Punonjësit e sallës operative të komandimit kanë mundësi, me anë të fotos, të identifikojnë dhe shkelje të tjera, si p.sh, mosvënia e rripit, përdorimi i celularit, dhe vendosja e fëmijëve në vend të parë pa pasur sistemet e fiksimit.

Operatorët e sallës komandimit kryejnë procedurat e plotësimit të proces verbalit të nevojshëm të shkeljeve dhe të konstatimeve dhe drejtuesi i mjetit merr gjobën përkatëse, sipas parashikimeve të Kodit Rrugor për njoftimin e kundërvajtësve.

Këtu "lind një problem", gjordat që vendos Makina Radar, nuk i komunikohen drejtuesit të mjetit në kohë reale, duke mos i ndaluar drejtuesit për shkeljet që kanë bërë dhe ky është një problem në thelb pozitiv pasi shmang ndalesën e mjetit dhe kontaktin e patrullave të Policisë me drejtuesin e mjetit. Duke ulur në mënyrë indirekte fenomenin e mitmarrjes. Mbas konstatimeve në sallë, gjorda dërgohet me postë në adresën e drejtuesit të mjetit. Vonesat e shumta që krijon sistemi i Postës Shqiptare dhe adresat e keq vendosura në përgjithësi në Republikën e Shqipërisë, sjellin vonesa të shumta dhe shpeshherë, drejtuesit e mjeteve nuk janë në dijeni që janë gjobitur. Nëpërmjet Kontrollit Kundrjavajtjet Rrugore në faqen e Policisë së Shtetit, drejtuesit kanë mundësi të shohin në qoftë se ata kanë ndonjë gjobë të papaguar.



Në vitin 2021, Banka Botërore ka pajisur me financimin e saj prej 1,2 milion dollarë në Shqipëri 10 makina të tjera të llojit Makinë Inteligjente SCAUT, të pajisura me radarë dhe kamerë. Kamera ANPR në çdo mjet verifikon targën në kohë reale. Pajisja, verifikon targën e çdo mjeti që kalon, duke nxjerr të dhëna, në qoftë se ka gjorda apo siguracion të

papaguar, nëse targa rezulton e vjedhur, si dhe në qoftë se ka ndonjë alert apo memo mbi targën.

Këto makina, të llojit Hyundai kanë aftësi të qarkullojnë gjatë gjithë kohës, duke qenë pjesë e rrugës dhe në të njëjtën kohë ato operojnë si radarë dhe kamerë verifikuese. Gjatë gjithë kohës ato dërgojnë të dhëna dhe shkelje në sallën operative, ku personeli tjetër kujdeset për plotësimin e proces verbaleve dhe dërgimin e tyre në adresat e shkelësve.

Një mënyrë tjetër që mund të përdoren këto makina është duke i vendosur në një pikë kyçe me lëvizje të shumta dhe ato kanë mundësi të masin numrin e makinave që kalojnë pranë tyre, duke nxjerr një numër të saktë të fluksit të makinave që kalojnë në një aks të caktuar brenda një ore. Policia Rrugore vendos disa makina të filla, të cilat nuk lëvizin por thjesht numërojnë numrin e makinave që kalojnë në orë, në akse të ndryshme, duke nxjerr të dhëna të sakta mbi numrin e makinave që kalojnë nëpër pika kyçe.



Një mjet tjetër që ka filluar të përdoret edhe nga Policia Rrugore, janë dronët. Ato kanë mundësi të monitorojnë në kohë reale nga lart një zonë të caktuar apo kryqëzim duke vëzhguar në qoftë se konstatohen shkelje nga drejtuesit e mjeteve. Një punonjës policie vëzhgon pamjet filmike që ofrohen nga droni dhe në rast konstatimi të shkeljes, njofton punonjës të policisë rrugore që ndodhet në terren, në një distancë të sigurt ndalimi për kundërvajtësin. Ky i fundit ndalon drejtuesin e mjetit që ka kryer shkeljen. Secila Drejtori Vendore e Policisë ka nga 1 dron në dispozicion, i cili përdoret më së shumti për të vëzhguar mbjelljen e kanabisit, dhe së dyti ai po i shërben dhe policisë rrugore.

## 2.2 Një projekt digjitalizimi dhe qendër kombëtare e monitorimit të trafikut për aksin Elbasan – Vlorë.

Një projekt i cili mund të marrë jetë në vitet që vijnë është edhe transformimi i gjithë aksit Elbasan - Vlorë, pra duke përfshirë autostradën Elbasan-Tiranë dhe rrugën Tiranë-Vlorë, në një aks të monitoruar nga kamera digjitale të monitorimit të shkeljeve rrugore dhe sensorë të ndryshëm.



Banka Botërore dhe Bashkimi Evropian kanë kontraktuar 2 kompani, një irlandeze dhe një italiane për të kryer një studim fizibiliteti mbi këtë projekt, i cili mund të finalizohet me një vlerë rreth 29 milion euro. Nga shteti shqiptar do të mundësohet, vënia në dispozicion e sistemit të transmetimit të të dhënave dhe pamjeve video me fibra optike, godina kryesore e vëzhgimit si dhe personeli i policisë rrugore dhe personeli mbikëqyrës i ARRSH.

Një sallë e madhe operative qendrore do të shohë në kohë reale çdo pikë të aksit, të kësaj autostrade të madhe, me anë të kamerave të cilat do të jenë të afta të lexojnë edhe targat në kohë reale dhe do të sjellin informacion në sallë, për makina të cilat kanë shkelje, siguracione apo kontroll teknik të papaguar, alerte të ndryshme etj.

Kjo do të lehtësojë shumë punën e policisë rrugore sepse gjithë aksi do të monitorohet nga kamerat dhe sensorët, policia rrugore do të ndërhyjë vetëm për të ndaluar ato automjete për të cilat ka informacion nga salla operative. Kjo do të ndihmojë shumë dhe me situatën e kriminalitetit në vend sepse akset do të monitorohen 24/7 si dhe mjetet me targa të vjedhura do të jenë shumë të lehta për tu identifikuar nga sistemi i kamerave ANPR, të cilat do të sinjalizojnë alerte në kohë reale në qoftë se pikasin makina me targa të vjedhura apo të tjetërsuara. Ashtu si kundër kamerat do të kenë aftësinë të identifikojnë edhe llojin e mjeteve që kalojnë rrugën. Në këtë mënyrë do të jetë më e thjeshtë edhe identifikimi i autorëve në situata potenciale.

### 3. Perceptimi i qytetarëve mbi Policinë Rrugore

#### 3.1 Të dhënat e marra nga pyetësi

Për të matur perceptimin e qytetarëve mbi sigurinë dhe Policinë Rrugore, Qëndresa Qytetare zhvilloi një pyetësor të përgatitur me pyetje lidhur me këtë temë. Pyetësi u shpërnda në rrjetin social Facebook dhe pati 588 përgjigje anonime, me një kampion nga e gjithë Shqipëria. Ky pyetësor nuk ka përmbajtur shkencore, ai përbëhet nga disa pyetje të thjeshta për të matur perceptimin dhe mendimin e përgjithshëm, për të parë atë çka Policia Rrugore përfaqëson në vendin tonë. Sipas Instat, popullsia e Shqipërisë llogaritet të jetë, 2.793.592, pra kampioni prej 588 përgjigjesh, përkon me 0.48% të popullsisë,

Pyetja e parë lidhet me moshën, ku të anketuarit rezultojnë të jenë, 50.2 % të grupmoshës (+36 vjeç), 36.7% të grupmoshës (25-35 vjeç) dhe 12.6% (18-25 vjeç).

Pyetja e radhës lidhet me gjininë, ku 89.5% janë djem/burra, 7.1% janë vajza/gra dhe 3.4% preferojnë të mos përgjigjen.

Përsa i përket qytetit ku ndodhen të anketuarit, Tirana kryeson me 42.8%, ndjekur nga Korça, Durrësi, Fieri, Elbasani, Berati, Pogradeci, Laçi, Saranda, Gjirokastra, Kokësi, Tropojë, etj.

96.8% të të anketuarave zotëronin një patentë të tipit B.

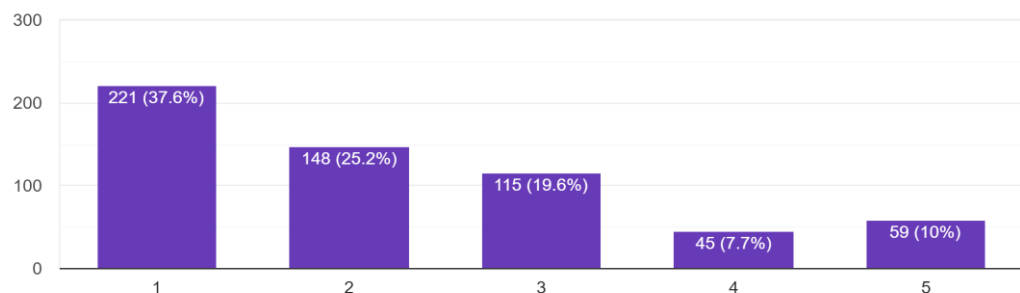
Për të pyetur një drejtues mjeti lidhur me sigurinë e tij në rrugët e vendit tonë, pyetja e parë që të vjen në mendje lidhet me policinë rrugore, andaj dhe pyetja e parë e pyetësit është:

Sa besim ke që Policia Rrugore kryen një punë të mirë dhe dinjitoze?

Të anketuarit janë përgjigjur si më poshtë, duke marr parasysh që 1 do të thotë Aspak dhe 5 Shumë:

Sa besim ke që Policia Rrugore kryen një punë të mirë dhe dinjitoze?

588 responses



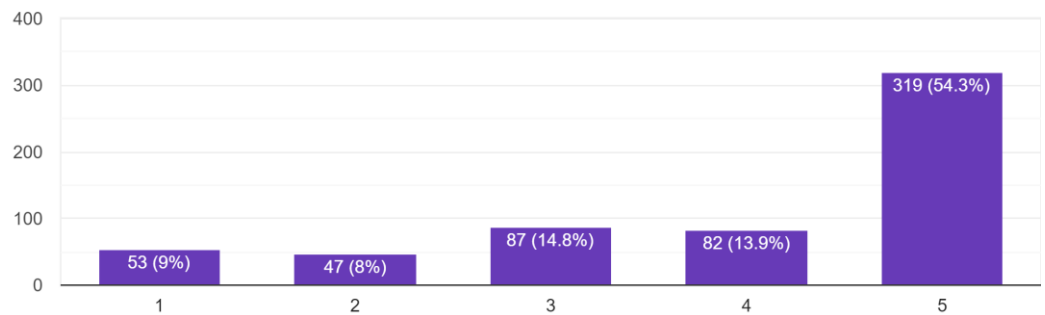
1- **Aspak**

5- **Shumë**



A mendon që Policia Rrugore është e korruptuar?

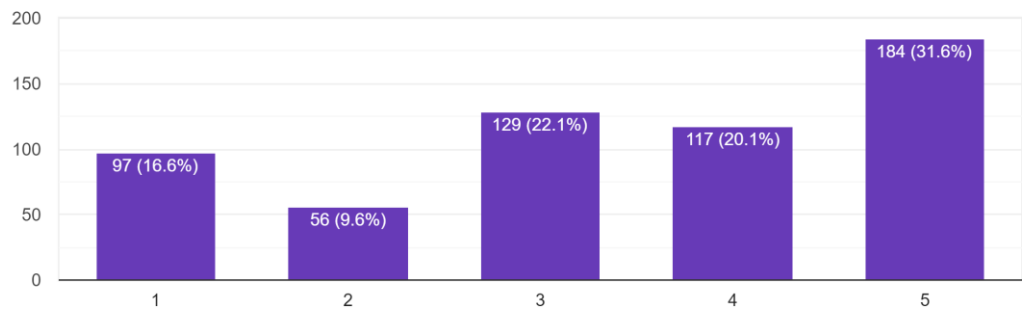
588 responses



1- **Aspak**      5 – **Shumë**

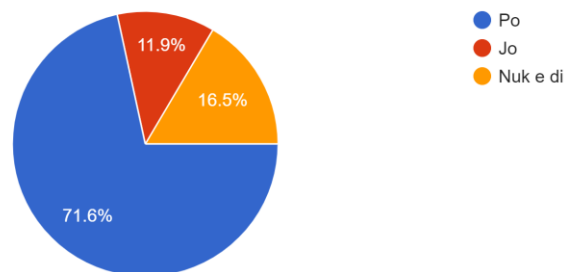
A mendon se e ke të lehtë të korruptosh një polic rrugor, në rast ndalimi të mjeteve tuaja?

583 responses

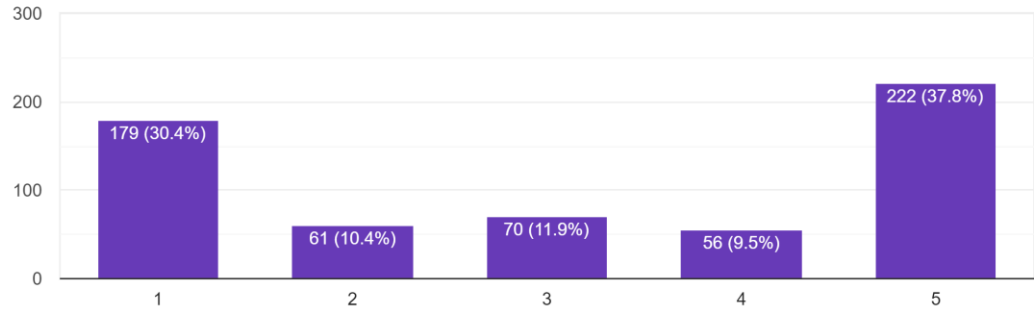


Dini ndonjë rast kur ju, familjarët apo miqtë tuaj i kanë shpëtuar ndëshkimit nga Policia Rrugore me anë të a) rryshfetit b) njohjeve familjare c) për shkak të detyrës/nepotizmit?

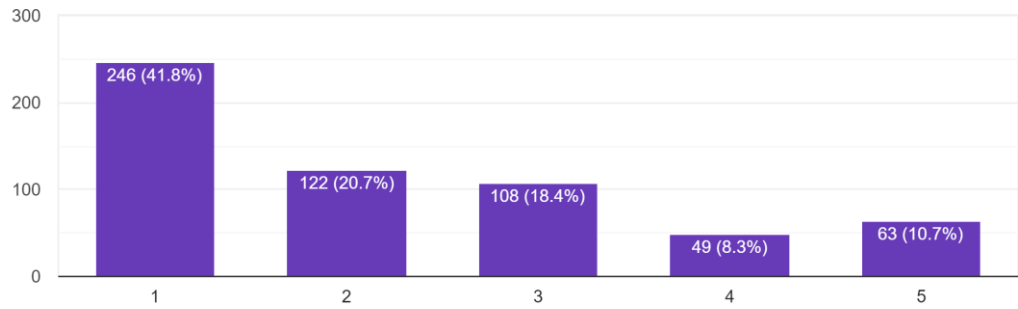
588 responses



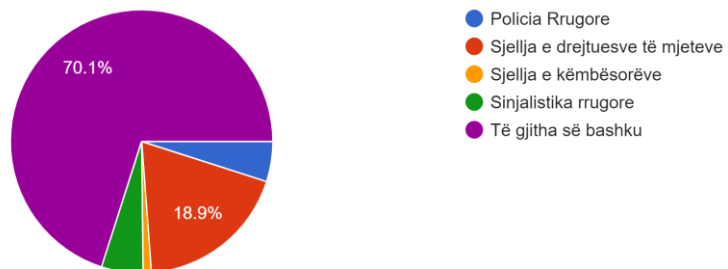
A mendon se neglizhimi në timon i drejtuesve (mos vënja e rripit të sigurisë, mos ndezja e sinjaleve, ndërrimi i gabuar i korësisë, mos ndezja e dritave, ...s së respektit të qytetarëve ndaj Policisë Rrugore?  
588 responses



A mendon se Policia Rrugore bën një punë të mirë në parandalimin e aksidenteve rrugore?  
588 responses

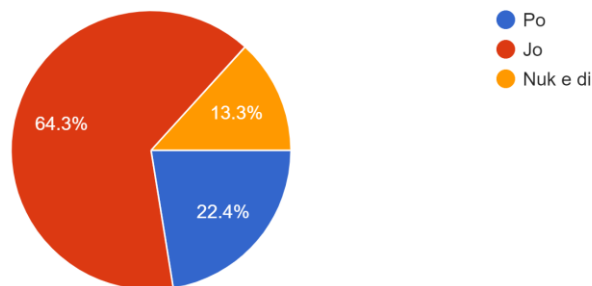


Kush mendon se ka më shumë peshë dhe përgjegjësi në mbarëvajtjen e sigurisë rrugore dhe numrin e aksidenteve?  
588 responses



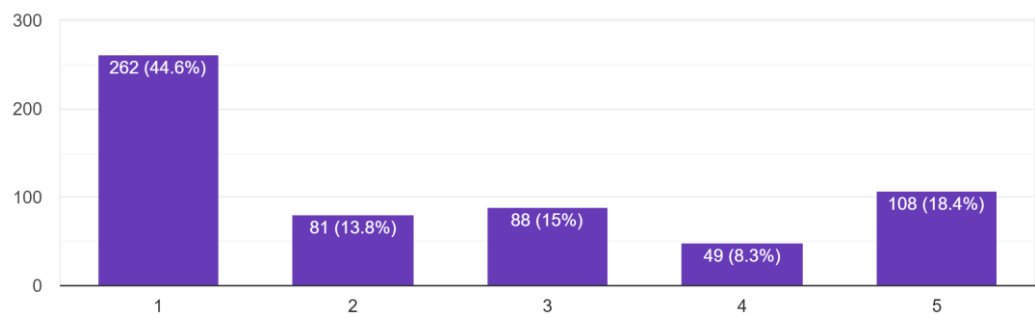
A mendon se Policia Rrugore kryen një punë të mirë për të ndërgjegjësuar qytetarët mbi sigurinë rrugore?

588 responses



A mendoni se rritja e numrit dhe rritja e vlerës së gjobave ndaj drejtuesve të mjeteve rrit ndërgjegjësimin e shoferëve/qytetarëve?

588 responses



Nga përgjigjet e këtij pyetësi të thjeshtë ne kuptojmë që ka një perceptim jo të mirë kundrejt policisë rrugore, kjo e fundit perceptohet, nga ky kampion si e korruptuar, jo efiçente, dhe jo e respektuar nga qytetarët shqiptar. Policia Rrugore, sipas këtij anketimit rastësor, nuk kryen një punë të mirë në parandalimin e aksidenteve si dhe ndërgjegjësimin e qytetarëve.

Pyetjeve lidhur me korrupsionin, qytetarët i janë përgjigjur "shumë" me një largësi të madhe nga alternativat e tjera. Në përgjithësi, në kulturat e ballkanit fenomeni i rryshfetit është më prezent dhe në shumë raste dhe i ushqyer nga vetë qytetarët. Në vendin tonë, korrupsioni është i lartë andaj dhe ai në radhët e policisë është tejet prezent. Ndërsa në pyetjen e lidhur me lehtësinë për të korruptuar një polic rrugor në rast të ndalimit të mjetit, përgjigjet janë më mikse dhe të pesta alternativat janë afër njëra tjetrës, edhe pse, përsëri dominon përgjigja "shumë", pra qytetarët mendojnë që është shumë e lehtë të korruptosh një punonjës të policisë rrugore.

Tre e katërta e të anketuarave kanë qenë vet përball një rasti, ose njohin dikë, që i është shmangur gjobitjes me anë të rryshfetit, njohjeve familjare apo për



shkak të detyrës. Përsëri fenomeni vazhdon të jetë prezent dhe brenda sistemit. Situata është e tillë në shumë fusha që lidhen me shtetin shqiptar.

Sipas anketimit, 41.8% e qytetarëve mendojnë që policia rrugore nuk kryen një punë të mirë lidhur me aksidentet që ndodhin në rrugë, por në pyetjen e radhës se kush mban përgjegjësi më të madhe për aksidentet që ndodhin përgjegjësia bie mbi të gjithë përdoruesit e rrugës dhe policinë rrugore. Pra në mënyrë indirekte, përgjegjësia në rrugë varet nga një kombinim i tyre.

Në lidhje me nëse duhet, a ndikon rritja e gjobave në ndërgjegjësimin e drejtuesve të mjeteve, qytetarët i janë përgjigjur më së shumti jo. Kjo është edhe një debat pak më i thellë që mund të zhvillohet. A është vërtet ndëshkimi një mjet i duhur për të rregulluar një fenomen që ndodh masivisht, kjo lë vend për debat.

## 4. Gjetje dhe Rekomandime

- 1) Siguria rrugore lidhet ngushtë ndër të tjera me performancën e policisë rrugore.
- 2) Numri i ulët i radarëve që përdor aktualisht policia rrugore (10 copë), nuk mjafton për një mbarëvajtje të mirë të trafikut rrugor dhe uljen e ngjarjeve rrugore.
- 3) Gjobitja në mungesë shkakton vonesa të mëdha me sistemin postar dhe adresat e qytetarëve në përgjithësi. Drejtuesit duhet të vihen në dijeni që janë gjobitur. Duhet kryer më shumë ndërgjegjësim dhe shpërndarje informacioni me qytetarët lidhur me mënyrat se si ata mund të informohen lidhur me masat administrative që ata kanë marrë. Nga ana tjetër, kamata e masës administrative vazhdon të rritet dhe qytetari nuk është në dijeni për këtë masë.
- 4) Policia Rrugore duhet të krijojë mënyra dhe infrastrukturë që të ketë sa më pak kontakt fizik me drejtuesit e mjeteve. Kjo mund të jetë një mënyrë për të ulur dhe korrupsionin. Investime në teknologji dhe infrastrukturë janë të nevojshme për uljen e ngjarjeve rrugore si dhe rritjen e performancës së policisë.
- 5) Ndalimi i mjeteve në karrexhatë nga policia rrugore është e rrezikshme për jetën e funksionarëve të policisë si dhe të trafikut në përgjithësi.
- 6) Radari që përdoret nga policia duhet të shërbejë vetëm për matje të shpejtësisë, nuk duhet që me anë të fotove që kap radari për të identifikuar shpejtësinë jashtë normave të lejuara, punonjësit e policisë të vendosin gjoba dhe për mos vendosjen e rripit apo përdorimin e celularit. Në vende të BE-së pajisje të ndryshme konstatojnë shkelje të ndryshme, pra me radar nuk mund të kapet shpejtësia dhe mos vendosja e rripit.
- 7) Në rast të përdorimit të makinave inteligjente me radar apo të dronëve nga policia rrugore, duhet të vendoset gjithashtu edhe sinjalistikë rrugore dalluese, që informon drejtuesit e mjeteve që po hyjnë në një "zonë të monitoruar nga radari, makina inteligjente apo droni". Pasi drejtuesi i mjetit duhet të informohet që po monitorohet.
- 8) Policia rrugore duhet të kryejë sa më shumë ndërgjegjësim dhe fushata informimi lidhur me rregullat që duhet të ndjekin përdoruesit e rrugës dhe vetë punës që kryen policia. Qoftë me anë të rrjeteve sociale, radio dhe televizionit, si dhe duhet të kryhet gjithashtu fushata ndërgjegjësimi edhe në institucione të edukimit formal.
- 9) Qëllimi në vetvete i policisë rrugore nuk duhet të jetë ndëshkimi dhe gjobitja e përdoruesve të rrugës por zbatimi i ligjit dhe informimi. Nga ana tjetër, pikë kryesore e punës duhet të mbetet parandalimi i aksidenteve dhe shkeljeve të kodit rrugor.

## 5. Bibliografi

Për shkrimin e këtij raporti monitorimi janë përdorur kërkesa për informacion të marra nga Drejtoria e Përgjithshme e Policisë, Departamenti për Sigurinë Publike, Drejtoria e Policisë Rrugore si dhe informacione të marra nëpërmjet bisedave gjysëm formale me Ish-Drejtnesin e Policisë Rrugore, Ing. Mitat Tola.



#QËNDRESË MIRËQEVERISJE

QENDRESA QYTETARE



NATIONAL  
ENDOWMENT  
FOR  
DEMOCRACY

SUPPORTING FREEDOM AROUND THE WORLD

[www.qeverisja.qq.com.al](http://www.qeverisja.qq.com.al)