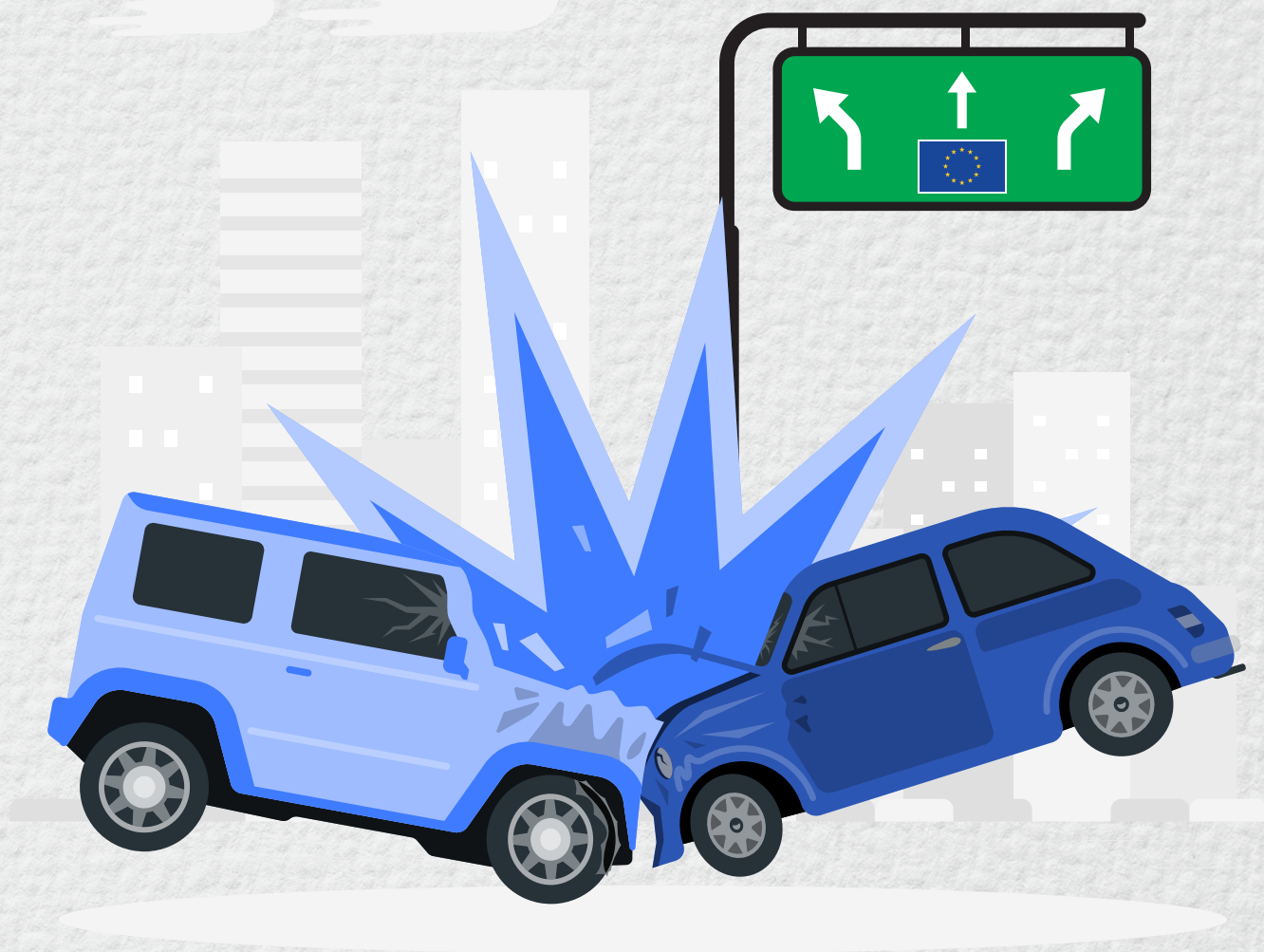


RRUGËT E PËRGJAKURA DREJT BE-SË



RAPORT MONITORIMI

Mars 2024



AUTOR
DRIOLA KRAJA

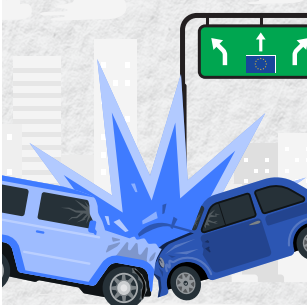
QENDRESA
QYTETARE

NED NATIONAL
ENDOWMENT
FOR
DEMOCRACY
SUPPORTING FREEDOM AROUND THE WORLD

www.qeverisja.qq.com.al

1. Tabela e përmbajtjes:

2.	<i>Hyrje dhe historik</i>	3
3.	<i>Analiza Statistike</i>	4
4.	<i>Faktorët që kontribuojnë në aksidentet rrugore</i>	7
5.	<i>Kuadri Ligjor dhe Rregullator në Shqipëri</i>	9
6.	<i>Dispozitat e BE-së për Sigurinë Rrugore</i>	11
7.	<i>Përfundime</i>	12
8.	<i>Rekomandime</i>	13
9.	<i>Bibliografia</i>	14



2. Hyrje dhe historik

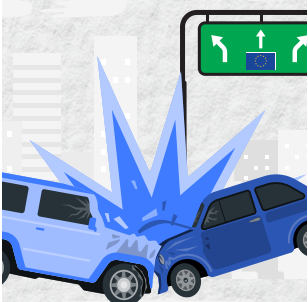
Në botën e sotme, ku lëvizshmëria është një gur themeli i shoqërisë moderne, siguria e rrugëve tona qëndron si një shqetësim kryesor. Çdo vit, miliona jetë ndikohen nga aksidentet rrugore, me viktime që lënë gjurmë të pashlyeshme në familje dhe komunitete.

Para së gjithash, objektivi kryesor i monitorimit të aksidenteve rrugore dhe viktimave është parandalimi i humbjes së jetëve. Aksidentet rrugore shpesh rezultojnë në tragjedi, duke marrë jetën e individëve dhe duke lënë të tjerë të panumërt me lëndime që ndryshojnë jetën. Duke monitoruar me përpikëri këto incidente, politikëbërësit mund të identifikojnë zonat me rrezik të lartë dhe të zbatojnë ndërhyrje të synuara për të zbutur rreziqet dhe përfundimisht për të shpëtuar jetë.

Për më tepër, monitorimi i aksidenteve rrugore luan një rol kyç në informimin e zhvillimit të politikave. Të dhënat e mbledhura u japin politikëbërësve një bazë solide mbi të cilën mund të formulojnë rregullore dhe iniciativa që synojnë rritjen e sigurisë rrugore. Duke vlerësuar efektivitetin e masave ekzistuese dhe duke identifikuar fushat për përmirësim, politikëbërësit mund të përsosin strategjitë e tyre për të adresuar sfidat në zhvillim dhe për t'iu përshtatur rrethanave në zhvillim.

Shqipëria, e karakterizuar nga terreni i thyer dhe peizazhet e larmishme, përballlet me sfida unike në ruajtjen e sigurisë rrugore. Rrjeti rrugor i vendit, megjithëse po përmirësohet vazhdimisht, ende përballlet me çështje të tilla si infrastruktura e papërshtatshme, rrugët e mirëmbajtura keq dhe burimet e kufizuara për zbatimin dhe mirëmbajtjen. Për më tepër, faktorë të tillë si mosrespektimi i rregullave të qarkullimit rrugor, mungesa e ndërgjegjësimit të publikut dhe siguria nën standarde e automjeteve kontribuojnë në incidencën e lartë të aksidenteve rrugore dhe vdekjeve në Shqipëri.

Krahasimisht, Bashkimi Evropian krenohet me një kornizë më të fuqishme të sigurisë rrugore, të mbështetur nga legjislacioni gjithëpërfshirës, rregulloret e repta dhe përpjekjet e koordinuara midis shteteve anëtare. BE-ja ka bërë përparime thelbësore në përmirësimin e sigurisë rrugore gjatë viteve, duke zbatuar masa të tilla si ligjet e standardizuara të trafikut, standardet rigorozë të sigurisë së automjeteve dhe fushatat e përhapura të edukimit publik. Si rezultat, vendet e BE-së në përgjithësi shfaqin norma më të ulëta të aksidenteve rrugore dhe vdekjeve në krahasim me Shqipërinë.



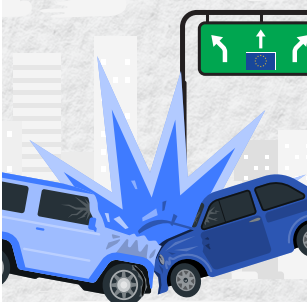
3. Analiza Statistikore

Analiza e të dhënave për aksidentet rrugore dhe veprat penale për periudhën janar-dhjetor 2023 tregon një pikturë të ndryshme në nivelin e aksidenteve rrugore dhe veprave penale në krahasim me vitin e kaluar.¹

Tabela 1: Numri i Aksidenteve Rrugore dhe Veprave Penale për Muaj

Muaji	Aksidente Rrugore	Vepra Penale
Janar	84	-20%
Shkurt	88	+5%
Mars	91	+3.4%
Prill	69	-24%
Maj	95	+38%
Qershor	101	+6.3%
Korrik	125	+24%
Gusht	117	-6%
Shtator	93	-20.5%
Tetor	98	+5.4%
Nëntor	167	+70%
Dhjetor	157	-6%

¹ Të dhënat e Ministrisë së Brendshme për vitin 2023



Grafiku 1: Zhvillimi i Numrit të Aksidenteve Rrugore

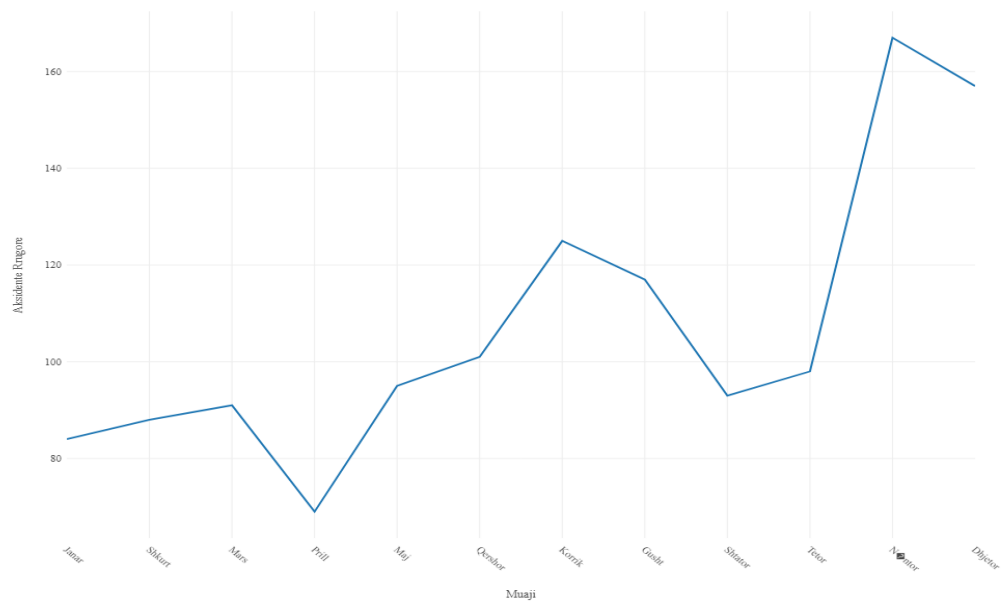
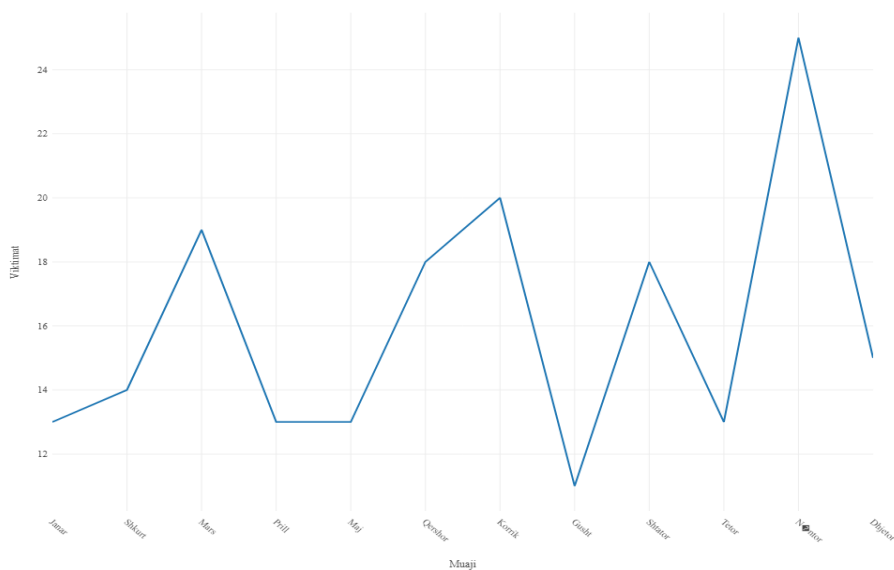
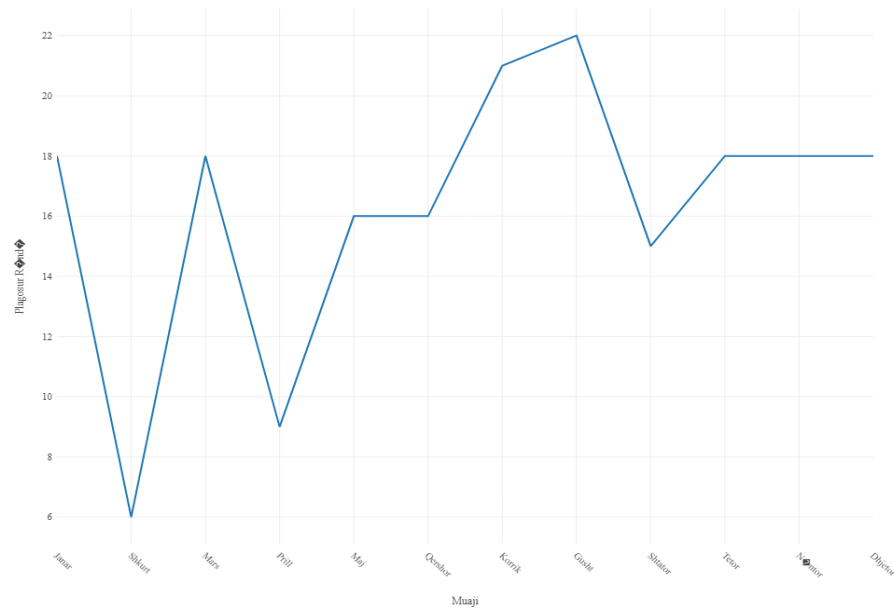


Tabela 2: Numri i Viktimave dhe Plagosurve Rëndë në Aksidente

Muaji	Viktimat	Plagosur Rëndë
Janar	13	18
Shkurt	14	6
Mars	19	18
Prill	13	9
Maj	13	16
Qershor	18	16
Korrik	20	21
Gusht	11	22
Shtator	18	15
Tetor	13	18
Nëntor	25	18
Dhjetor	15	18



Grafiku 2: Zhvillimi i Numrit të Viktimave dhe Plagosurve Rëndë në Aksidente



1. Në periudhën janar-dhjetor 2023, ka pasur një rritje të konsiderueshme në numrin e aksidenteve rrugore në krahasim me vitin e kaluar, me një pikë kulmore në muajin nëntor.
2. Megjithë rritjen në numrin e aksidenteve, ka pasur një rënie në numrin e veprave penale në disa muaj të caktuar të vitit 2023, duke treguar një situatë të ndryshme në aspektin e sigurisë rrugore dhe atë penale.
3. Numri i viktimave dhe plagosur rëndë në aksidente ka pasur variacione të ndryshme në gjatë periudhës janar-dhjetor 2023, por është e rëndësishme të vërehet rritja e tyre në disa muaj të caktuar, si nëntori dhe korriku.



4. Faktorët që kontribuojnë në aksidentet rrugore

Interpretimi dhe analizimi i shkaqeve themelore të aksidenteve rrugore zbulon një ndërveprim kompleks faktorësh që kontribuojnë në sfidat e sigurisë rrugore. Aksidentet e vetë shkaktuara dhe incidentet që përfshijnë automjete të përmbytura, që përbëjnë rreth 170 raste, shpesh rrjedhin nga gabimi njerëzor, shpërqendrimi, drejtimi nën ndikimin e substancave, shpejtësia e tepërt, lodhja, defektet teknike të automjeteve, mangësitë infrastrukturore dhe kushtet e pafavorshme të motit.

Në mënyrë të ngjashme, aksidentet e përmbysjes, zakonisht rezultojnë nga faktorë të tillë si drejtimi me shpejtësi të lartë të papërshtatshme për kushtet e rrugës, dëmtimi i drejtimit për shkak të lëndëve narkotike ose alkoolit, defektet e automjetit ose gomave dhe mangësitë në infrastrukturë.

Përplasjet kokë më kokë, që ndodhin kryesisht në rrugë me dy korsi, pa ndarës trafiku jashtë zonave urbane, shpesh i atribuohen faktorëve si përgjumja e shoferit, dëmtimi i alkoolit dhe shpërqendrimi, që shpesh përkeqësohen nga përdorimi i telefonit celular.

Përplasjet anësore, shpesh ndodhin për shkak të shpërqendrimeve, mosvlerësimit të kushteve të trafikut, neglizhencës së sinjaleve informative, shpejtësisë, rrëshqitjes dhe pamundësisë për të frenuar ose për të përshpejtuar.

Përplasjet në kthesë, shpesh vijnë nga gabime njerëzore si ngarje me shpejtësi të papërshtatshme, duke marrë parasysh kushtet e rrugës dhe motit, si dhe gjendjen teknike të mjetit.

Së fundmi, përplasjet ku përfshihen këmbësorët, që përbëjnë, ndikohen nga faktorë duke përfshirë shpërqendrimin, paaftësinë e shoferit, padurimin, pakujdesinë, dhe lëvizjet e papritura të këmbësorëve. Veçanërisht, vetë këmbësorët kontribuojnë në aksidente, veçanërisht kur mbajnë kufje, kalojnë rrugët në mënyrë të pahijshme ose kur dalin papritur në rrugë.²

Në Evropë, bazuar në studime të *the Association for the Advancement of Automotive Medicine*³ (Shoqata për Avancimin e Mjekësisë Automotive), u zbulua se faktorët e zakonshëm që kontribuojnë në aksidente ishin të lidhur me vëzhgimin dhe interpretimin e mjedisit rrugor, planifikimin e veprimeve dhe rrethanat e përkohshme

² Shala, K., & Dorri, A. (2022).

³ *Ann Adv Automot Med.*, 2013 Sep; 57: 13–22



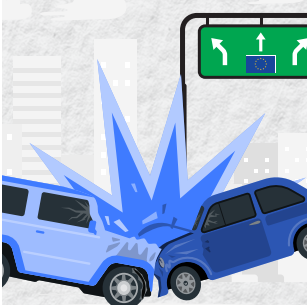
personale. Ndërsa faktorë të tjerë shkaktarë u dokumentuan, ata u vëzhguan më rrallë dhe përfshinin çështje të tilla si dështimi i pajisjeve, problemet e komunikimit, problemet e mirëmbajtjes, boshllëqet e përvojës/njohurive, mangësitë organizative, të metat e projektimit të rrugëve dhe çështjet e projektimit të automjeteve.

Janë identifikuar gjithsej 2419 faktorë në lidhje me 1151 përdorues të rrugëve të llojeve të ndryshme, ku 1612 (67%) nga këta faktorë u atribuohen vetë përdoruesve të rrugës, qoftë si gabime që ata kanë bërë, qoftë si faktorë individualë të lidhur me ta. Kjo përputhet me hulumtimet e mëparshme që theksojnë rolin e përdoruesve të rrugës në shkaktimin e përplasjes.

Interpretimi dhe analiza e faktorëve themelorë të aksidenteve rrugore zbulon një ndërveprim kompleks të variablave që kontribuojnë në sfidat e sigurisë rrugore si në Shqipëri ashtu edhe në BE. Në Shqipëri, aksidentet e vetëshkaktuara dhe incidentet që përfshijnë automjete të përmbytura shpesh rrjedhin nga gabimi njerëzor, shpërqendrimi, drejtimi nën ndikim, shpejtësia e tepërt, lodhja, defektet teknike të automjeteve, mangësitë e infrastrukturës dhe kushtet e pafavorshme të motit. Në mënyrë të ngjashme, aksidentet nga përmbysja dhe përplasjet kokë më kokë në Shqipëri zakonisht i atribuohen faktorëve të tillë si shpejtësia e papërshtatshme, dëmtimi për shkak të substancave, defektet e automjeteve dhe mangësitë e infrastrukturës.

Në BE, studimet e kryera kanë identifikuar faktorë të përbashkët që kontribuojnë në aksidente, duke përfshirë vëzhgimin dhe interpretimin e mjedisit rrugor, veprimet e planifikimit dhe rrethanat e përkohshme personale. Ndërsa faktorë të tjerë shkaktarë u dokumentuan, ata u vëzhguan më rrallë dhe përfshinin çështje të tilla si dështimi i pajisjeve, problemet e komunikimit, problemet e mirëmbajtjes, boshllëqet e përvojës/njohurive, mangësitë organizative, të metat e projektimit të rrugëve dhe çështjet e projektimit të automjeteve.

Në përgjithësi, si Shqipëria ashtu edhe BE-ja përballen me sfida të ngjashme në sigurinë rrugore, me një sërë faktorësh që kontribuojnë në aksidente. Këta faktorë nënvizojnë rëndësinë e qasjeve gjithëpërfshirëse për menaxhimin e sigurisë rrugore, duke përfshirë përmirësimet e infrastrukturës, zbatimin e rregulloreve, fushatat e ndërgjegjësimit të publikut dhe programet e edukimit të shoferëve, për të zbutur rreziqet dhe për të zvogëluar incidencën e aksidenteve rrugore dhe vdekjeve.



5. Kuadri Ligjor dhe Rregullator në Shqipëri

Kuadri ligjor dhe rregullator në lidhje me sigurinë rrugore në Shqipëri drejtohet kryesisht nga disa ligje, rregullore dhe agjenci qeveritare. Këtu është një përmbledhje:

Kodi Rrugor: Shqipëria ka një ligj për trafikun që rregullon aspekte të ndryshme të sigurisë rrugore, duke përfshirë rregullat e qarkullimit rrugor, standardet e automjeteve, patentën e shoferit dhe gjrobat për shkelje. Ky ligj mbulon një gamë të gjerë çështjesh si kufijtë e shpejtësisë, përdorimi i rripit të sigurimit, konsumimi i alkoolit gjatë drejtimit të automjetit dhe të drejtat e këmbësorëve.

Strategjia Kombëtare e Sigurisë Rrugore: Shqipëria ka zhvilluar një Strategji Kombëtare të Sigurisë Rrugore që synon reduktimin e aksidenteve rrugore dhe viktimave. Kjo strategji përfshin masa të tilla si përmirësimi i infrastrukturës rrugore, rritja e zbatimit të ligjeve të trafikut, promovimi i fushatave të ndërgjegjësimit të publikut dhe forcimi i shërbimeve të reagimit ndaj emergjencave.

Agjencitë Rregullatore: Zbatimi i rregulloreve të sigurisë rrugore në Shqipëri mbikëqyret nga disa agjenci qeveritare, duke përfshirë Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë, Ministrinë e Brendshme dhe Policia Rrugore. Këto agjenci janë përgjegjëse për monitorimin e respektimit të ligjeve të trafikut, kryerjen e inspektimeve të sigurisë dhe dhënien e dënimeve për shkeljet.

Fushatat e ndërgjegjësimit publik: Qeveria, në bashkëpunim me organizatat joqeveritare dhe partnerët ndërkombëtarë, zhvillon fushata ndërgjegjësimi publik për të edukuar drejtuesit e mjeteve, këmbësorët dhe përdoruesit e tjerë të rrugës për rëndësinë e sigurisë rrugore. Këto fushata shpesh përqendrohen në tema të tilla si praktikat e sigurta të drejtimit të automjeteve, reziqet e shpejtësisë dhe drejtimit nën ndikim, dhe rëndësia e vendosjes së rripave të sigurimit dhe helmetave.

Standardet Ndërkombëtare: Shqipëria gjithashtu përafron rregulloret e saj të sigurisë rrugore me standardet ndërkombëtare dhe praktikat më të mira, siç mbështeten nga organizata të tilla si Organizata Botërore e Shëndetësisë (OBSH) dhe Bashkimi Evropian (BE). Ky shtrirje ndihmon për të siguruar që përpjekjet e Shqipërisë për sigurinë rrugore janë në përputhje me normat dhe rekomandimet globale.



Vlerësimi i efektivitetit:

Efektiviteti i kuadrit ligjor dhe rregullator shqiptar në reduktimin e aksidenteve rrugore dhe viktimave mund të vlerësohet bazuar në disa tregues kyç:

Shkalla e aksidenteve: Analizimi i tendencave në normat e aksidenteve rrugore me kalimin e kohës mund të sigurojë njohuri mbi efektivitetin e masave të sigurisë rrugore. Një tendencë në rënie në shkallën e aksidenteve do të sugjeronte se masat e zbatuara kanë një ndikim pozitiv.

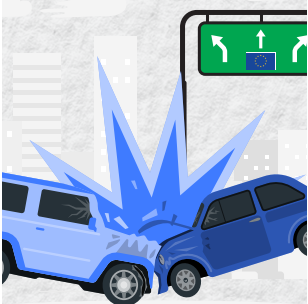
Zbatimi dhe pajtueshmëria: Vlerësimi i nivelit të zbatimit të ligjeve të trafikut dhe shkallës së pajtueshmërisë midis përdoruesve të rrugës është thelbësor. Masat e forcuara të zbatimit, së bashku me rritjen e pajtueshmërisë, ka të ngjarë të kontribuojnë në përmirësimin e rezultateve të sigurisë rrugore.

Investimet në infrastrukturë: Investimet në infrastrukturën rrugore, si ndërtimi i rrugëve më të sigurta, instalimi i shenjave dhe sinjalistikës së trafikut dhe zbatimi i masave miqësore për këmbësorët, mund të ndikojnë gjithashtu në rezultatet e sigurisë rrugore. Vlerësimi i efektivitetit të këtyre investimeve në reduktimin e aksidenteve dhe viktimave është thelbësor.

Ndërgjegjësimi dhe edukimi i publikut: Efektiviteti i fushatave të ndërgjegjësimit publik dhe iniciativave arsimore mund të matet nëpërmjet anketave dhe vlerësimeve të njohurive, qëndrimeve dhe sjelljeve që lidhen me sigurinë rrugore në mesin e popullatës së përgjithshme.

Në përgjithësi, ndërkohë që Shqipëria ka bërë përpjekje për të forcuar kuadrin e saj ligjor dhe rregullator në lidhje me sigurinë rrugore, efektiviteti i këtyre masave në reduktimin e aksidenteve rrugore dhe vdekjeve mund të ndryshojë. Monitorimi, vlerësimi dhe përmirësimi i vazhdueshëm i iniciativave të sigurisë rrugore janë thelbësore për të siguruar progres të qëndrueshëm në këtë fushë. Për më tepër, adresimi i sfidave të tilla si zbatimi i pamjaftueshëm, infrastruktura e pamjaftueshme dhe burimet e kufizuara do të jenë kritike për arritjen e përmirësimeve të rëndësishme në rezultatet e sigurisë rrugore në Shqipëri.⁴

⁴ Vendim Nr. 1139, datë 24.12.2020: PËR MIRATIMIN E STRATEGJISË NDËRSEKTORIALE TË SIGURISË NË KOMUNITET 2021 – 2026 DHE TË PLANIT TË VEPRIMIT 2021 – 2023



6. Dispozitat e BE-së për Sigurinë Rrugore

Siguria rrugore qëndron si një shqetësim kryesor për Bashkimin Evropian (BE) pasi ai përpiqet të krijojë mjedise më të sigurta për qytetarët dhe udhëtarët e tij. Gjatë viteve, BE-ja ka zbatuar një kornizë gjithëpërfshirëse direktivash, rregulloresh dhe iniciativash që synojnë përmirësimin e sigurisë rrugore nëpër shtetet e saj anëtare.

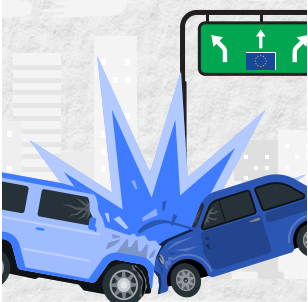
Në zemër të përpjekjeve të BE-së për sigurinë rrugore qëndron angazhimi ndaj standardeve të rrepta të sigurisë së automjeteve. Direktivat e BE-së mandatojnë inkorporimin e veçorive të avancuara të sigurisë në automjete, duke përfshirë kontrollin elektronik të stabilitetit, sistemet e frenimit kundër bllokimit dhe sistemet e avancuara të ndihmës së shoferit. Këto masa sigurojnë uljen e ashpërsisë së aksidenteve.

Për më tepër, BE-ja fokusohet në përmirësimin e infrastrukturës rrugore për të zbutur rreziqet dhe për të përmirësuar sigurinë. Direktivat trajtojnë projektimin, mirëmbajtjen dhe veçoritë e sigurisë së rrugëve, sinjalistikën, ndriçimin dhe barrierat. Duke standardizuar dhe harmonizuar kërkesat e infrastrukturës nëpër shtetet anëtare, BE-ja promovon qëndrueshmërinë në masat e sigurisë dhe lehtëson udhëtimin më të sigurt përtej kufijve.

Menaxhimi efektiv i trafikut është një tjetër gur themeli i politikës së sigurisë rrugore të BE-së. Nëpërmjet rregulloreve për zbatimin e kufirit të shpejtësisë, masave për uljen e trafikut dhe fushatave që promovojnë sjellje të sigurta drejtimi, BE synon të reduktojë aksidentet dhe të zbusë rreziqet në rrugë. Për më tepër, iniciativat e bashkëpunimit ndërkufitar u mundësojnë shteteve anëtare të punojnë për zbatimin e ligjeve të trafikut dhe shkëmbimin e informacionit për të luftuar sjelljet e rrezikshme si shpejtësia dhe drejtimi në gjendje të dehur.⁵

Ndikimi i dispozitave të BE-së për sigurinë rrugore brenda shteteve anëtare ka qenë thelbësor. Gjatë viteve, këto masa kanë kontribuar në një reduktim të ndjeshëm të vdekjeve në trafikun rrugor në të gjithë BE-në. Standardet e përmirësuara të sigurisë së automjeteve, infrastruktura e përmirësuar rrugore dhe strategjitë efektive të menaxhimit të trafikut kanë luajtur të gjitha një rol në arritjen e këtij rezultati.

⁵ Road traffic and safety provisions



7. Përfundime

Shqipëria përballlet me disa sfida në arritjen e objektivave të saj të sigurisë rrugore, të ndikuar nga faktorë ekonomikë, socialë dhe infrastrukturorë:

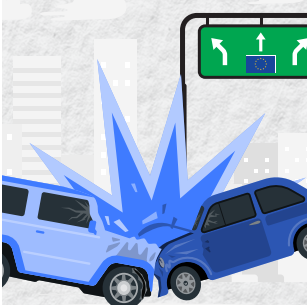
Sfidat ekonomike: Burimet e kufizuara financiare përbëjnë një sfidë të rëndësishme për zbatimin e masave gjithëpërfshirëse të sigurisë rrugore. Investimet në përmirësimet e infrastrukturës, si mirëmbajtja e rrugëve, instalimet e sinjaleve të trafikut dhe objektet e këmbësorëve, kërkojnë fonde të konsiderueshme, të cilat mund të kufizohen në një ekonomi në zhvillim si Shqipëria.

Faktorët social: Qëndrimet dhe sjelljet socio-kulturore ndaj sigurisë rrugore mund të ndikojnë në efektivitetin e masave që synojnë reduktimin e aksidenteve dhe vdekjeve. Faktorë të tillë si ndërgjegjësimi i ulët për praktikën e sigurisë rrugore, përhapja e sjelljeve të rrezikshme të drejtimit të automjeteve dhe zbatimi joadekuat i ligjeve të trafikut kontribuojnë në sfidat e sigurisë rrugore.

Kufizimet infrastrukturore: Infrastrukturës rrugore të Shqipërisë mund t'i mungojnë karakteristikat e duhura të sigurisë, si ndriçimi, sinjalistika dhe vendkalimet për këmbësorët, veçanërisht në zonat rurale. Kushtet e këqija të rrugëve, duke përfshirë rrugët e ngushta, mungesën e barrierave dhe mirëmbajtjen e pamjaftueshme, rrisin rrezikun e aksidenteve.

Zbatimi dhe pajtueshmëria: Zbatimi i dobët i ligjeve të trafikut dhe nivelet e ulëta të pajtueshmërisë midis përdoruesve të rrugës minojnë përpjekjet për sigurinë rrugore. Kapaciteti i pamjaftueshëm i zbatimit, korrupsioni brenda agjencive të zbatimit të ligjit dhe mungesa e besimit të publikut në sistemin ligjor kontribuojnë në sfidat në sigurimin e pajtueshmërisë me rregulloret e sigurisë rrugore.

Urbanizimi dhe rritja e popullsisë: Urbanizimi i shpejtë dhe rritja e popullsisë përkeqësojnë sfidat e sigurisë rrugore, duke çuar në rritje të bllokimit të trafikut, densitet më të lartë të automjeteve dhe rrezik më të madh aksidentesh, veçanërisht në zonat urbane ku infrastruktura mund të jetë e pamjaftueshme për të përshtatur vëllimet në rritje të trafikut.



8. Rekomandime

Investimet në infrastrukturë: Prioriteti i investimeve në përmirësimin e infrastrukturës rrugore, të udhëhequr nga qasjet e bazuara në prova dhe auditimet e sigurisë, mund të përmirësojë rezultatet e sigurisë rrugore. Të mësuarit nga përvojat e vendeve anëtare të BE-së në zbatimin e përmirësimeve të infrastrukturës, si korsi të dedikuara për biçikleta, rrethrotullimet dhe masat për qetësimin e trafikut, mund të ndihmojnë përpjekjet e Shqipërisë.

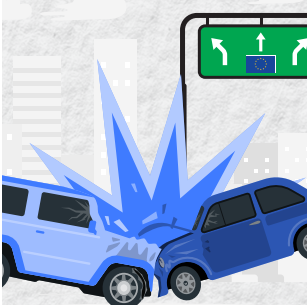
Ngritja e kapaciteteve dhe trajnimi: Forcimi i kapaciteteve të agjencive të zbatimit të ligjit nëpërmjet programeve të trajnimit dhe përmirësimeve të teknologjisë mund të përmirësojë zbatimin e ligjeve të trafikut. Zbatimi i sistemeve të automatizuara të zbatimit, të tilla si kamerat e shpejtësisë dhe kamerat me dritë të kuqe, mund të përmirësojnë pajtueshmërinë dhe të pengojnë sjelljet e rrezikshme të drejtimit.

Fushatat e ndërgjegjësimit publik: Nisja e fushatave të synuara ndërgjegjësuese publike për të promovuar sjellje të sigurt në drejtimin e automjeteve, sigurinë e këmbësorëve dhe rëndësinë e përdorimit të rripit të sigurimit dhe ligjeve të helmetave mund të nxisë një kulturë të sigurisë rrugore. Mbështetja në fushata të suksesshme nga vendet e BE-së mund të sigurojë njohuri të vlefshme për strategjitë efektive të mesazheve dhe komunikimit.

Reformat legjislative: Përditësimi dhe forcimi i legjislacionit për sigurinë rrugore për të përfaqësuar me standardet dhe praktikën më të mira të BE-së mund të përmirësojë kuadrin rregullator të Shqipërisë. Zbatimi i masave të tilla si dënime më të rrepta për shkeljet e trafikut, sistemet e licencimit për drejtuesit e rinj dhe inspektimet e detyrueshme të sigurisë së automjeteve mund të kontribuojnë në përmirësimin e rezultateve të sigurisë rrugore.

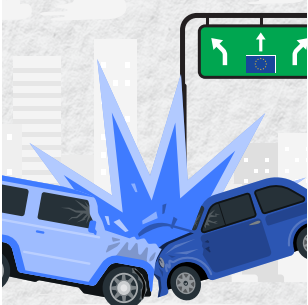
Bashkëpunimi me Partnerët Ndërkombëtarë: Bashkëpunimi me organizatat ndërkombëtare, si Këshilli Evropian i Sigurisë së Transportit dhe Organizata Botërore e Shëndetësisë, mund t'i sigurojë Shqipërisë akses në ekspertizën teknike, mundësi financimi dhe praktikën më të mira në sigurinë rrugore. Angazhimi në nismat për ndarjen e njohurive dhe pjesëmarrja në rrjetet rajonale të sigurisë rrugore mund të lehtësojë të mësuarit nga përvojat e vendeve anëtare të BE-së dhe vendeve të tjera që përballen me sfida të ngjashme.

Duke adresuar këto sfida dhe duke shfrytëzuar mundësitë e mundshme për përmirësim, Shqipëria mund të bëjë hapa të rëndësishëm drejt arritjes së objektivave të saj të sigurisë rrugore dhe reduktimit të barrës së aksidenteve rrugore dhe vdekjeve në shoqërinë dhe ekonominë e saj.



9. Bibliografia

1. Shala, K., & Dorri, A. (2022). Data analysis and interpretation as a preventive base on the epidemiology of road accidents in Albania. *International Journal of Health Sciences*, 6(S10), 115–120. <https://doi.org/10.53730/ijhs.v6nS10.13341>
2. Raporte Mujore MB// <https://mb.gov.al/raporti-mujor/>
3. Identifying the causes of road crashes in Europe// <https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC3861814/>
4. Vendim i Këshillit të Ministrave// <https://mb.gov.al/wp-content/uploads/2021/01/STRATEGJIA-NDËRSEKTORIALE-E-SIGURISË-NË-KOMUNITET-2021-2026-DHE-TË-PLANI-I-VEPRIMIT-2021-2023.docx>
5. Road Traffic and Safety Provisions// <https://www.europarl.europa.eu/factsheets/en/sheet/129/road-traffic-and-safety-provisions>



#QËNDRESË MIRËQEVERISJE

QENDRESA
QYTETARE



NATIONAL
ENDOWMENT
FOR
DEMOCRACY

SUPPORTING FREEDOM AROUND THE WORLD

www.qeverisja.qq.com.dl