REPUBLIKA E SHQIPËRISË

MINISTRIA E INFRASTRUKTURËS
DHE ENERGJISË

RAPORT

PËR REZULTATET E KONSULTIMIT PUBLIK TË PROJEKTVENDIMIT

"PËR MIRATIMIN E STRATEGJISË NDËRSEKTORIALE TË SIGURISË RRUGORE 2030"

1. Titulli i draft aktit/dokumentit

Projektvendimi "Për miratimin e strategjisë ndërsektoriale të sigurisë rrugore 2030".

Projektvendimi synon të përmirësojë sigurinë rrugore në përgjithësi dhe qëllim kryesor reduktimin e fataliteteve rrugore, në linjë me vizionin e Bashkimit Evropian për rrugë më të sigurta.

Hartimi i strategjisë së sigurisë rrugore për vetë natyrën ndërsektoriale, përfshirjen e shumë institucioneve, u realizua me asistencën teknike të BE-së, Instrumenti i Para-Aderimit III, "Mbështetje për reformën e sektorit rrugor dhe strategjinë e sigurisë rrugore". Hartimi dhe realizimi i strategjisë së sigurisë rrugore është identifikuar si prioritet nga Komisioni Evropian në reformat e sektorit të transportit rrugor dhe përbën një nga detyrimet për t'u përmbushur në kuadër të kapitullit 14 të integrimit Evropian të Shqipërisë.

Pavarësisht progresit që Shqipëria ka arritur në përmirësimin e infrastrukturës rrugore dhe kontrollin e zbatimit të rregullave të qarkullimit, sfidat e sigurisë rrugore vijojnë, me ndikim si për vendin ashtu edhe për qytetarët.

Në përputhje me Kornizën e Politikave të Sigurisë Rrugore të BE-së 2021–2030 për rrugë më të sigurta, Shqipëria është plotësisht e angazhuar për të ulur numrin e vdekjeve nga aksidentet rrugore. Ky objektiv ambicioz është pjesë e përafrimit

me objektivin "Vizioni Zero" të BE-së, i cili synon eleminimin e vdekjeve dhe lëndimeve serioze në rrugë, deri në vitin 2050.

2. Kohëzgjatja e konsultimeve

Specifikoni kohëzgjatjen e përgjithshme të konsultimeve publike sa i përket ditëve të punës, përfshirë datën e hapjes dhe mbylljes së konsultimeve publike; nëse kohëzgjatja ishte më e shkurtër se 20 ditë pune e paraparë me ligj, jepni arsye për shkurtimin e kohëzgjatjes.

Kohëzgjatja e konsultimit publik për këtë akt ishte 20 ditë pune nga data e shpalljes së njoftimit në Regjistrin Elektronik për Njoftimet dhe Konsultimet Publike, bazuar në ligjin 146/2014 "Për njoftimin dhe konsultimin publik.

Publikimi u bë në datë 19.9.2025 dhe nëpërmjet një njoftimi të publikuar online në RENJK, të gjitha palët e interesuara: 1) organet publike; 2) Qytetarit e Republikës së Shqipërisë dhe grupet e interesit; ishin të ftuar për të paraqitur komentet dhe rekomandimet e tyre për projektaktin, në adresën e koordinatorit për njoftimin dhe konsultimin publik, në Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë.

Data e mbylljes së procesit të konsultimit publik ishte 17.10.2025.

3. Metoda e konsultimit

Listoni të gjitha metodat e konsultimit të përdorura, të tilla si konsultimet elektronike (Regjistri Elektronik, posta elektronike, faqet e internetit, etj.), Takimet publike, seancat e organeve këshilluese…, dhe siguroni informacione për afatin kohor, kohëzgjatjen dhe afatet e tyre. Shpjegoni se si u shpërnda informacioni mbi konsultimet e hapura, si u ftuan palët e interesuara të kontribuojnë. Përfshini gjithashtu aktivitete nga konsultimet paraprake nëse janë organizuar të tilla).

Projektvendimi "Për miratimin e strategjisë ndërsektoriale të sigurisë rrugore 2030", u konsultua:

1. Nëpërmjet publikimit në Regjistrin elektronik për njoftimet dhe konsultimet publike nga data 19 Shtator 2025 deri në 17 Tetor 2025;
2. Nëpërmjet publikimit në faqen zyrtare të Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë në datë data 19 Shtator 2025 deri në 17 Tetor 2025;
3. Ndërmjet postës elektronike të koordinatorit për njoftim dhe konsultim publik: vilma.davidhi@infrastruktura.gov.al.

4. Palët e interesit të përfshira

Listoni të gjithë palët e interesuara, qoftë organizata apo individë, të cilët kanë dhënë komente/kontribut në konsultimet publike përmes metodave të ndryshme të konsultimit, gjatë gjithë procesit të hartimit.
Përmendni gjithashtu numrin dhe strukturën e palëve të interesuara që morën pjesë në takime publike ose seanca të organeve këshilluese.
Specifikoni palët e interesuara që morën pjesë në grupin e punës për hartimin e aktit.

Gjatë procesit të konsultimit, janë paraqitur komente dhe sugjerime nga palë të interesuara, me qëllim përmirësimin e përmbajtjes së tij. Në kuadër të këtij procesi, palë të interesuar ishin: (GIZ) GmbH; Partner.al si dhe 5 ekspertë të fushës, komentet e të cilëve janë shqyrtuar nga grupi i punës gjatë finalizimit të projektaktit.

5. Pasqyra e komenteve të pranuara me arsyetimin e komenteve të pranuara/ refuzuara

Gruponi komentet/ propozimet e pranuara sipas çështjes që ato ngritën;
Gruponi komente të ngjashme së bashku dhe renditni palët e interesuara që i ngritën ato;
Shpjegoni cili ishte vendimi i marrë dhe sqaroni shkurtimisht arsyet për të.

Projektvendimi “Për miratimin e strategjisë ndërsektoriale të sigurisë rrugore 2030”, ka pasur 1292 lexime nga qytetarët dhe ekspertët gjatë periudhës së publikimit në RENJK si dhe 3 komente nga ekspertë. Gjithashtu, 4 komente janë dërguar nëpërmjet postës elektronike, të cilat paraqiten më poshtë:

Nr.	Çështja e adresuar	Komenti	Palët e interesuara	Vendimi (I pranuar/I pranuar pjesërisht/I refuzuar)	Justifikimi
1.	Sugjerim	Mendoj qe objektivat e vendosura janë te arritshme dhe plotesisht efektive. cfare mund te	Qytetar	I pranuar/ pjesërisht	Në lidhje me këtë sugjerim sqarojmë se: -Shpeshtësia e tabelave të kufizimit të shpejtësisë është një sugjerim që

		shtohet, besoj tabelat e rrugeve, sinjalistika vertikale, jo brenda 1 km rruge te jen 4 tabela te ndryshme kufizimi shpejtësie, ndricimi me led i akseve rrugore, Policia te jet qortuese dhe edukuese per nje fashe shpejtësie 20km me shume se tabela ..njoftimi ne kohe reale ne rastin e marrjes se gjobave..kontroll te rrepte sidomos nga ana e policise, persa i perket dritave te makinave gjate nates, ku shumica ecin me drita te gjata, duke verbuar shoferin perball , kjo shkelje te gjobitet sepse krijon premisa			është parashikuar në planin e veprimit të strategjisë në aktivitetin 2.3.1 “Rishikimi i kufijve të shpejtësisë në rrjetin rrugor kombëtar dhe ndryshimi/përshtatja në përputhje me QSS aty ku është e nevojshme.”; - Ne nenin 192 të Kodit Rrugor përcaktohen shkeljet për të cilat policia rrugore mund të vendos për këshillimin e drejtuesit. - Njoftimi në kohë reale në rastin e marrjes së gjobave. Në Kodin Rrugor, neni 199, përcakton mënyrat e njoftimit të shkeljeve rrugore. Përmes teknologjisë së informacionit (sistemi e-albania) koha e njoftimit të shkeljeve është optimizuar maksimalisht.

		per aksident. dalja me nje vendim nga ekspertët persa i perket fuqise ndricuese se llambave te perdorura nga shoferet..policia te jet me tolerante dhe edukuese nese shkelja me 20km me shume se kufiri i shpejtesise nuk përbën rrezik, por ndodh ne vije te drejte , jo zone te banuar, etj etj. suksese per iniciativen dhe vazhdoni me ritme te shpejta.			- Policia rrugore sipas planeve të saj të masave me efekte në periudha kohore ndërmerr aktivitete kontrolli të cilat përfshijnë të gjithë spektrin e shkeljeve që parashikon Kodi Rrugor (përfshirë përdorimin e ndriçimit) dhe vendosjen e masave administrative përkatëse. - Fuqia ndricuese e llampave të mjeteve rrugore. Llampat e mjetit si pjesë e sistemit të ndriçimit të mjetit i nënshtrohen kërkesave teknike dhe administrative që prodhuesit e mjetit plotësojnë kur mjeti prodhohet. Ato janë subjekt i certifikimeve të ndryshme që kryhen gjatë procesit të homologimit. Në kuadrin e anëtarësimit në BE , aktet ligjore

					që rregullojnë këto procese po linjëzohen me legjislacionin përkatës të BE-së. Përdorimi i ndricimit që nuk është në përputhje me kërkesat ligjore është subjekt i kontrollit nga organet ligjzbatuese.
2.	Sugjerim	Pershendetje mendoj se duhet te ritestohen te gjithe te patentuarit ne Shqiperi dhe kjo te behet perpara nje komisioni me AI	Qytetar	Refuzuar	Mënyra e sugjeruar nuk ka baze ligjore dhe nuk permban argumente nese eshte realizuar nga vende qe kane siguri rrugore mjaft te mire. Pavarësisht, në planin e veprimit te strategjisë janë parashikuar aktivitete për përmirësimin e përgatitjes për marrjen e lejedrejtimit (aktiviteti me nr. 4.1.2)
3.	Sugjerime	Sugjerime për Strategjinë e Sigurisë Rrugore 2026–2030 I nderuar grup i	Qytetar	I pranuar pjesërisht	1. Edukimi dhe ndërgjegjësimi Kurrikula mësimore shkollore ekziston për

		punës, Në kuadër të konsultimit publik për Strategjinë e Sigurisë Rrugore 2026–2030, më lejoni të paraqes disa sugjerime që besoj do të ndihmojnë në përmirësimin e sigurisë rrugore dhe uljen e aksidenteve: 1. Edukimi dhe ndërgjegjësimi – Futja e edukimit mbi sigurinë rrugore që në shkollë, si dhe organizimi i programeve sensibilizuese për të gjitha grupmoshat. 2. Licencimi i shoferëve – Aplikimi i një sistemi me faza për marrjen e patentës (p.sh. patentë prove për shoferët e rinj me kufizime të veçanta për			sistemin arsimor parauniversitar. Në aktivitetin 4.1.1 është parashikuar rishikimi i saj. Po kështu janë parashikuar aktivitete ndërgjegjësimi (aktiviteti 4.2.2). Në këndvështrimin e përgjithshëm konsiderohet një sugjerim që gjen reflektim në strategji. 2. Lejedrejtimi i provës. Në legjislacionin aktual nuk përcaktohet si fazë për marrjen e lejedrejtimit. Legjislacioni shqiptar është në harmonizim të plotë me legjislacionin Evropian dhe në nivelin e BE-së nuk ka përcaktime të tille për vendet anëtare. Vende të caktuara e kanë prezantuar këtë procedurë. Në legjislacionin shqiptar, Kodi Rrugor, neni 117/1 përmban

		shpejtësinë, alkoolin dhe oraret e qarkullimit). 3. Infrastruktura dhe teknologjia – Përmirësim i sinjalistikës rrugore dhe i ndriçimit, vendosje barrierash mbrojtëse, si dhe përdorim i kamerave inteligjente dhe semaforëve të mençur. 4. Zbatimi i ligjit – Rritje e kontrollit përmes përdorimit të teknologjisë (radarë, kamera trupore për policinë rrugore), si dhe zbatim i barabartë i ligjit pa tolerancë. 5. Shërbimet emergjente – Krijimi i qendrave rajonale të reagimit të shpejtë,			disa kufizime për drejtuesit e rinj mbajtës të lejedrejtimit. 3. Infrastruktura dhe teknologjia Investimet në sigurinë e infrastrukturës rrugore realizohen në mënyrë periodike nëpërmjet programeve të investimeve të ARRSH dhe së fundmi të kombinuara me aplikime të teknologjisë informacionit. 4. Zbatimi i ligjit Organet ligjzbatuese janë të pajisura tashmë, kryesisht policia rrugore me instrumenta të teknologjisë si: radarë, pajisje të montuara në mjete të posaçme, dronë etj., furnizimi me të cilat do jetë dhe në të ardhmen. 5. Shërbimet e emergjencës Në planin e veprimit të strategjisë janë parashikuar një

		pajisja e ambulancave me mjetet më të nevojshme dhe përmirësimi i koordinimit ndërmjet policisë, shërbimeve mjekësore dhe institucioneve të tjera. Jam i bindur se këto masa do të kontribuojnë ndjeshëm në rritjen e sigurisë rrugore dhe mbrojtjen e jetës së të gjithë përdoruesve të rrugës.			sërë masash që lidhen me ndihmën e shpejtë, me përshkrime të detajuara (masat 5.1.1 deri në 5.4.1)
4.	Sugjerime	1. Siguria e njerëzve në rrugë Siguria e njerëzve në rrugë fillon nga cilësia e rrugëve. Rruga duhet të jetë e ndërtuar me shumë kujdes, jo vetëm për sa i përket strukturës – si trashësia e asfaltit, baza e qëndrueshme	Qytetar	Pranuar/ pjesërisht	Nga këndvështrimi i përgjithshëm vlerësohet forma dhe gjuha e shprehur në pjesen e sugjerimit per sigurinë e njerëzve në rrugë dhe të autostradave. Nga ana teknike propozimet e parashtruara janë të përcaktuara në akte ligjore tashmë të

		apo sistemi i kullimit – por edhe për sinjalistikën. Një problem i madh sot është sinjalistika horizontale: shpesh nuk rinovohet mjaftueshëm dhe materiali nuk është gjithmonë cilësor. Në autostrada mund të zgjasë më shumë koha deri te rinovimi, por vetëm nëse materiali është vërtet cilësor. Në qytete, materiali mund të jetë pak më pak i qëndrueshëm, por duhet rinovuar më shpesh. Gjithashtu, përdorimi i “syve të maces” pranë vijave ndihmon shumë për dukshmërinë natën dhe për			miratuara siç janë rregullat teknike të projektimit dhe ndërtimit të rrugëve, Kodi Rrugor dhe VKM për zbatimin e Kodit Rrugor, akte të lidhura me ITS dhe investimi për ngritjen dhe funksionimin e Qendrës së Monitorimit dhe Kontrollit të Trafikut Rrugor, investimet e mirëmbajtjes etj.Nuk konsiderohet të ketë specifika të tilla në Planin e Veprimit, pasi sikurse kuadri ligjor ekziston dhe në aktivitete të tjera operacionale të ARRSH janë të adresuara. Forcimi i kerkesave te kontrollit ligjor jane te adresuara tashmë në strategji tek aktivitetet 4.3.1 – 4.4.2. Kuadri ligjor për marrjen e lejedrejtimit

		të parandaluar aksidentet. Sinjalistika vertikale duhet të vendoset nga inxhinierë të mirëfilltë të trafikut, që e dinë se çfarë tabele është e nevojshme në çdo rrugë dhe për çdo situatë. Tabelat duhet të jenë gjithmonë të qarta, të lexueshme dhe pa pengesa si degë apo mbeturina. Kryqëzimet duhet të jenë të ndriçuara dhe të sinjalizuara si duhet, sidomos ato më të rrezikshmet. Barrierat mbrojtëse (guardrail) janë gjithashtu të rëndësishme: duhet të jenë funksionale dhe të riparohen			është i plotë dhe i përafruar me ate evropian. Përmirësimi i zbatimit është në fokusin e vazhdueshëm të organeve zbatuese të këtij legjislacioni. Sugjerimi në lidhje me fushatat ndërgjegjësuese reflektohet në aktivitetet me nr. 4.2.1 dhe 4.2.2

	Kërkesë	menjëherë në rast dëmtimi. Në kthesa të ngushta apo zona malore, duhet të vendosen barriera moderne që mbrojnë edhe motoçiklistët. Asfalti duhet të jetë gjithmonë cilësor: asnjë gropë, asnjë pjesë e konsumuar. Çdo difekt mund të shkaktojë aksidente. Mirëmbajtja e rregullt është çelësi për siguri dhe kursim afatgjatë. Teknologjia gjithashtu ndihmon: panele me mesazh të ndryshueshëm, sensorë për trafikun dhe kamera inteligjente e bëjnë rrugën më të sigurt dhe ndihmojnë në kontrollin e			

		drejtuesve. Një rrugë e sigurt është ajo që kombinon cilësinë, mirëmbajtjen dhe teknologjinë. 2. Rrjeti i autostradave Autostradat janë zemra e lëvizjes së vendit, lidhin qytetet kryesore dhe ndihmojnë zhvillimin ekonomik. Për këtë arsye, ato duhet të jenë edhe më të sigurta se rrugët normale. Një autostradë e sigurt duhet të ketë: - Korsitë e lëvizjes dhe emergjencës gjithmonë në gjendje të mirë, me asfalt cilësor që mbajnë trafikun e rëndë. - Barrierat qendrore dhe anësore të forta, që			Në lidhje me kërkesën për disa rrugë i interesuari mund ti drejtohet Autoritetit Rrugor Shqiptar në adresën info@arrsh.gov.al

		parandalojnë përplasjet ballore. - Sinjalistika e qartë dhe e lexueshme, me materiale reflektuese dhe ndriçim aty ku duhet. - Rampa hyrëse dhe dalëse të projektuar për lëvizje të qetë dhe të sigurt. - Nuk lejohet hyrja e këmbësorëve, biçikletave ose mjeteve bujqësore – autostrada është për automjetet që mund të udhëtojnë me siguri dhe shpejtësi të përshtatshme. - Zona pushimi dhe shërbimi çdo 25–30 km, ku mund të ndalen drejtuesit për të pushuar ose furnizuar. - Sisteme moderne si panele me mesazh të			

		ndryshueshëm, sensorë dhe kamera. - Mirëmbajtje e planifikuar, sepse nuk mund të prishet gjendja e rrugës dhe të lejohet rreziku. Autostrada duhet të mendojë për të ardhmen: korridore të gjelbëruara dhe stacione për karikimin e makinave elektrike. Gjithashtu, rrjeti duhet të jetë i lidhur dhe i vazhdueshëm. Segmentet e ndara krijojnë rreziqe dhe ngadalësime. Shembull: aksi Durrës–Fier ka segmente të paplota, por fatmirësisht po përmirësohet, duke na mësuar rëndësinë e planifikimit të			

		rrjetit si një sistem të integruar. Rrjeti i lidhur ndihmon: - Shkurton kohën e udhëtimit pa humbur sigurinë. - Lehtëson qasjen në zonat e shërbimit dhe emergjencës. - Ndihmon menaxhimin e trafikut dhe situatave kritike. 3. Siguria e përdoruesve dhe rregullat e drejtimit Siguria nuk varet vetëm nga rruga, por edhe nga drejtuesit. Duhet të ketë rregulla strikte dhe kontrolle të ndershme: - Helmetë për motoçiklistët dhe skuteristët, pa përjashtime. - Rrip sigurimi për të gjithë pasagjerët, para dhe pas.			

		- Kufizime shpejtësie të rrepta me monitorim automatik dhe gjoba të qarta. - Kontroll për alkool dhe droga, me teste të rastësishme dhe masa të rrepta. Formimi i drejtuesve është kyç. Autoskuolat duhet: -Të jenë transparente dhe pa korrupsion. -Të përfshijnë mësim për sigurinë, emergjencat dhe drejtimin mbrojtës. - Të kenë teste teorike dhe praktike të plota dhe të përditësuara sipas standardeve më të mira. Fushatat ndërgjegjësuese për shoferët, motoçiklistët dhe këmbësorët			

		janë po aq të rëndësishme, që siguria të bëhet vlerë e përbashkët për të gjithë. Për të marrë informacione të mëtejshme mbi kantierët e ardhshëm ose për të paraqitur ankesa për disa rrugë, tek kë mund të drejtohem brënda ministrisë? Gjithashtu, do të doja të tërhiqja vëmendjen për një rrugë problematike komunale në fshat: Synej–Çorum. Aktualisht kjo rrugë nuk ka pothuajse asnjë sinjalistikë dhe vetëm pak asfalt, gjë që e bën shumë të rrezikshme për drejtuesit e mjeteve.			
5.	Sugjerim	Si qytetar, taksapagues dhe drejtues automjeti ne	Qytetar	Refuzuar	Plani i Veprimit te Strategjise nuk permban segmente

		Republiken e Shqiperise dua te bej nje permbledhje te problematikave qe une personalisht dhe qytetaret e tjere hasin veshtiresi ne qarkullimin e perditshem ne rruget e Shqiperise si per nga siguria rrugore persa i perket sinjalistikes dhe mbrojtjes po ashtu edhe gjendja e rrugeve qe perben rrezik per sigurine rrugore, me poshte do ju rendis disa pika kyqe qe mendoj se perbejne rrezik serioz: 1- Aksi rrugor Milot - Lezhe, te behet shtimi i nje korsie per cdo kryqezim per te evituar aksidentet dhe trafikun, kryqezimi i burgut Shenkoll,			konkrete rrugore që paraqesin problematika të sigurisë rrugore. Tek komponenti i infrastrukturës nr. 2 janë një sërë aktivitetesh të propozuara që synojnë përmirësimin e sigurisë rrugore në shumë segmente. Mënyra e përcaktimit të tyre është bërë sipas rregullave të miratuara dhe do jetë në dinamikë të prioriteteve, alokimit të fondeve etj. Pavarësisht sa më sipër, sugjerimet e bëra i janë kaluar Autoritetit Rrugor Shqiptar për vlerësim dhe trajtim të mëtejshëm dhe në kuadrin e aktiviteteve të tjera operacionale që kryen Autoriteti Rrugor Shqiptar.

		kryqezimi i Tales, kryqezimi Markatomaj, kryqezimi i Treshit, kryqezimi Rriles dhe kryqezimi i Shengjinit, te realizohen njesoj si kryqezimet e Kallmetit, Fishtes dhe Bushatit. 2- Nyja e Milotit prej vitesh mungon ndriçimi edhe pse eshte i investuar, perben rrezik serioz per hyrje daljet. 3- Aksi Thumane - Kashar, autostrada ka krijuar disnivel ne hyrje dalje te urave dhe ne nyjen e Kasharit, te behet njoftimi me tabela paralajmerues e duke ulur shpejtesine deri ne momentin e nderhyrjes dhe			

		riparimit te tyre, shpejtesia 130km perben rrezik serioz per daljen e mjeteve jashte kontrollit nga keto disnivele ne rruge. 4- Nyja e Kasharit dhe mbikalimi ne Thumane per daljen ne rrugen e vjeter per Fush Kruje mungon ndriçimi. 5- Mbikalimi i Repsit ne Mirdite, mungon tabela treguese qe duhet te thote Fushe Arrez dhe Pukë, turistet e çorientuar ndalojne duke pyetur. 6- Rruga e Kombit, mungojne vijezimet e ishujve dhe daljeve te mbikalimeve dhe nenkalimeve, ka edhe garderela te demtuar qe			

		nuk nderrohen. 7- Rruga e Kombit, nga nyja e Kolshit deri ne Morine gjeresia e garderelave shume e vogel per nje rruge te shpejtesise se larte, ne shume aksidente kane qene te paperfillshem ne perballimin e godites anesore dhe automjetet kane perfunduar ne gremine me pasoja fatale. 8- Aksi Reps - Fushe Arrez, mungese e madhe e garderelave ne kthesa dhe gremina, rasti i fresket i vdekjes se turistit slloven nga renia ne gremin. 9- Te behet heqja e tabela te tipit, Kosove, Mali i Zi, Maqedoni, Greqi, ne cdo vend te botes			

		tregohet lidhja me kryeqytetin, si pershembull, Prshitine x km, Potgorice x km, Athine x km, etj.			
6.	Kërkesë	Gjate nje takimi me nje kompani bashkepunetore ne Australi, te cilet prej me shume se 15 viteve punojne ne sigurine, permiresimin dhe parandalimin e aksidenteve rrugore ne disa vende te botes nepermjet nje sistemi shume te vecant te kamerave dhe softoëare te tyre te bazuar ne teknologjine AI. Sistemi mundeson ne kohe reale monitorimin kryeshisht per : Perorimin ose jo te Rripit te Sigurimi	Qytetar	Refuzuar	Kerkesa e paraqitur eshte interes per nje bashkepunim investimi te nje kompanie private per ITS dhe nuk ka komente/sugjeri me qe kane te bejne me strategjine e paraqitur. Pavaresisht, i eshte adresuar Autoritetit Rrugor Shqiptar per shqyrtim dhe trajtim te metejshem.

		Perdorimin e telefonit gjate drejtimit te mjetit Monitorimin e shpejtesise se lejuar Sjelljes jonormale te mjetit te karrexhate Verifikimin ne kohe reale te targes per : 1. Kolaudim 2. Siguracion 3. Gjobat Etj... Ne Europe ky sistem sapo eshte instaluar dhe implementuar ne disa qytete kryesore te Holandes si Hage dhe Roterdam, gjithashtu pritet te implementohet ne 12 vende te tjera te bashkimit europian. Nderkohe prej me shume se 10 viteve ne Australi, Zelande te re dhe Tansmani. Sistemi mund te dergoje ne			

		kohe reale ne E Albania, Policine Rrugore dhe te Shtetit te gjithe informacionin e mesiperm, por dhe shume me shume. Kjo eshte nje platfor e kamerave fikse por edhe e levizshme qe mund te punoje e pavarur nga interneti apo energjia elektrike, pra mund te alsesohen akse te ndryshme sipas nevojave dhe trafikut rrugor ne kohe rekord. Do te deshiroja te organizonim nje takim te shkurter per mundesine e implementimit te sistemit ne Shqiperi, pasi ne vendet e implementuara rezultatet jane te jashtezakonshem ne uljen e			

		aksidenteve si dhe ndeshkimin per drejtuesit e papergjegjshem, qe javen e pare. Sitemi si fillimim implementohet si projekt pilot pa asnje kosto per qeverine, qe bashkarisht te analizohen rezultatet paraprake dhe ne vijim marrjen e vendimit per implementimin zyretar dhe lidhjen me sistemin e E Albania.			
7.	Sugjerim	GIZ në Shqiperi përgëzon Ministrinë për trajtimin e sigurisë rrugore si një çështje komplekse, që nuk duhet të reduktohet vetëm në masat ndëshkimore ndaj drejtuesve të mjeteve. Në	Giz në Shqiperi	Pranuar/pjesërisht	Strategjia eshte e bazuar ne te dhena dhe e fokusuar në çështjen më të rëndësishme fatalitetet. Prandaj dhe fatalitetet rrugore është përdorur si indikatori më sintetik i analizës së strategjisë së mëparshme. Analiza e hendekut per zbatimin e

		këtë aspekt, përqasja holistike e strategjisë është në përputhje edhe me rekomandimet e Komisionit Evropian. Po ashtu, strategjia parashikon një komunikim më të mirë mes shërbimeve të policisë rrugore dhe atyre shëndetësore për të shmangur mospërputhjet në raportimin e të dhënave në lidhje me aksidentet rrugore dhe pasojat e tyre. Edhe kjo masë është në përputhje me rekomandimet e Komisionit Evropian. Tek analiza e zbatimit të Strategjisë 2011 – 2020 përmenden tre indikatorë: numri total i			strategjise ka marre parasysh dhe analizen ligjore per perafrimin e akteve te sigurise rrugore per kapitullin e 14 te integrimit Evropian, por nuk mund te perfshihet direkt ne strategjine e sigurise rrugore pasi ekziston si plan me vete per te gjithe sektoret e transportit ne kuadrin e piketave permbyllese te negociatave. Ngritja e grupit te punes per monitorimin, vleresimin dhe zbatimin e planit te veprimit eshte parashikuar ne dokumentin e Planit te Veprimit. Detajet e funksionimit do te percaktohen ne nje akt miratimi te vecante, perfshire dhe frekuencen e mbledhjeve. Strategjia dhe Plani i Veprimit permbajne masa/ aktivitete te

		fataliteteve, numri i fataliteteve për 10 000 automjete dhe numri i fataliteteve për 100 000 banorë. Në analizë jepen të dhënat vetëm për indikatorin e parë. Analiza e mangësive ligjore duhet të jetë një nga elementët e analizës së bërë në pikën 2 “Gjetjet kryesore nga analiza e hendekut për sigurinë rrugore në lidhje me zbatimin e strategjisë”. Kjo analizë mund të bazohet në analizën e bërë gjatë procesit screening për Kapitullin 14 “Politika e transportit”. Po ashtu, analiza e mangësive për			parashikuara ne Planin Rajonal te Traktatit te Komunitetit te Transportit. Duke konsideruar rëndësinë e mbulimit të kostove për çdo aktivitet, në Planin e Veprimit 2026-2028 janë përcaktuar institucionet të cilat duhet të angazhojnë fondet, si nga buxheti i shtetit, burime të brendshme si administrative dhe investime apo donatorë të ndryshëm, sigurimi i të cilëve krijon qëndrueshmërinë financiare të aktiviteteve të propozuara. Kostot e paraqitura në planin e veprimit janë kosto indikative, vlera e të cilave ndryshon në mënyrë dinamike me progresin e zbatimit të planit dhe paraqitet si

		sigurinë rrugore bazohet në Planin Global për Dekadën e Veprimeve për Sigurinë Rrugore 2011-2020 të Kombeve të Bashkuara. Ndërkohë Organizata e Kombeve të Bashkuara ka miratuar me Rezolutën e Asamblesë së Përgjithshme 74/299 “Planin Global Dekada e veprimit për sigurinë rrugore 2021 – 2030”. Nga analiza e bërë në lidhje me zbatimin e strategjisë së mëparshme kuptohet se nuk ka pasur një monitorim efektiv dhe afatgjatë të saj, bazuar në raportime të rregullta mbi zbatimin e masave të saj. Edhe Komiteti			vlerë hendeku financiar. Ne lidhje me aktivitete përmirësuese të sigurisë rrugore në zonat urbane, duke qenë se këto zona janë nën administrimin e organeve të vetqeverisjes vendore, të cilat janë të pavarura nga qeverisja qendrore, qasja ndaj këtyre aktiviteteve në Planin e Veprimit është parashikuar të bëhet përmes Ministrit për Pushtetin Vendor dhe do të vlerësohen në dinamikën e progresit të strategjisë. Duke vleresuar propozimin mbi aktivitete edukuese dhe te sigurise ne nivel lokal per grupe te synuara, këto propozime mund të jenë subjekt i grupeve lokale të ekspertëve që do propozojnë masa me kosto të ulët/mesatare.

		Ndërministror për Sigurinë Rrugore duket se nuk ka funksionuar rregullisht gjatë gjithë periudhës së zbatimit të strategjisë. Për këtë arsye, monitorimi i zbatimit të strategjisë dhe planit të veprimit duhet që të shtjellohet më shumë dhe të përcaktohen strukturat drejtuese, monitoruese dhe kontribuuese, me rolet dhe përgjegjësitë konkrete. Në strategji përmendet grupi ndërinstitucional i punës dhe në planin e veprimit është përfshirë ngritja e tij, por kjo formë bashkëpunimi duhet të zhvillohet më tej në vetë strategjinë e			

		sigurisë rrugore. Po ashtu, edhe periudhat e raportimit duhet të jenë më të shpeshta se sa përfundimi i fazave të planit të veprimit. Raportimet duhet të jenë të paktën 6-mujore. Kjo do të japë mundësi që të identifikohen problematikat dhe të merren në kohë masat për korrigjimin e tyre. Strategjia e përmend ekzistencën e një plani veprimi rajonal të hartuar dhe miratuar në kuadër të Komunitetit të Transportit. Por, në strategji nuk tregohet ndërlidhja dhe përputhshmëria mes strategjisë dhe			

		planit të saj të veprimit me planin e veprimit rajonal për sigurinë rrugore. Zbatimi dhe raportimi për planin e veprimit rajonal për sigurinë rrugore 2025 – 2027 duhet të konsiderohet si një angazhim ndërkombëtar i Republikës së Shqipërisë Shumica e masave të parashikuara në planin e veprimit nuk janë të kostuara. Ky plotësim duhet të bëhet për aq sa është e mundur për periudhën 2026 – 2028 bazuar në Programin Buxhetor Afatmesëm dhe parashikimet për buxhetin e vitit 2026 që është në			

		proces hartimi. Në komponentin 2 "Rrugë dhe lëvizshmëri më të sigurta, duke përfshirë shpejtësi të sigurta" masat janë kryesisht të fokusuara në rrugët kombëtare. Duke pasur parasysh numrin e lartë të aksidenteve dhe fataliteteve të këmbësorëve dhe fëmijëve si një nëngrup i tyre, që besohet se ndodhin në rrugët urbane ose pranë qendrave urbane, në planin e veprimit duhet të parashikohen masa të posaçme, si për shembull: 1. masat për qetësimin e trafikut, 2. masat për lehtësimin dhe zhvillimin e			

		transportit urban duke përfshirë rregullimin e stacioneve të transportit urban, kalimet e rrugës pranë tyre, etj, 3. masat për rregullimin e infrastrukturës rrugore pranë shkollave, qendrave të lojërave, etj, duke përfshirë hartimin e rregullave/ udhëzimeve të përgjithshme. Në komponentin 4 “Përdorues më të sigurt të rrugës” mund të përcaktohen masa të tjera për të rritur sigurinë e përdoruesve të rrugës, si për shembull: 1. mbështetja e bashkive për zhvillimin e kurseve për fëmijët për përdorimin e sigurtë të biçikletave,			

		2. mbështetja për rritjen e dukshmërisë së këmbësorëve natën, duke promovuar dhe shpërndarë shenja reflektuese, veçanërisht për fëmijët (shenja për çantat e shkollës, etj) dhe përdorues të tjerë të rrugës.			