



Republika e Kosovës  
Republika Kosova  
Republic of Kosovo



Zyra Kombëtare e Auditimit  
Nacionalna Kancelarija Revizije  
National Audit Office

## RAPORTI I AUDITIMIT TË PERFORMANCËS SIGURIA NË TRAFIKUN RRUGOR



Prishtinë, dhjetor 2019

Zyra Kombëtare e Auditimit e Republikës së Kosovës është institucioni më i lartë i kontrollit ekonomik e financiar dhe për punën e vet i jep llogari Kuvendit të Republikës së Kosovës.

Misioni ynë është që përmes auditimeve cilësore të fuqizojmë llogaridhënien në administratën publike për përdorimin efektiv, efikas dhe ekonomik të burimeve kombëtare. Raportet e Zyrës Kombëtare të Auditimit promovojnë drejtpërdrejt llogaridhënien e institucioneve publike duke ofruar bazë të qëndrueshme për të kërkuar llogari nga menaxherët e çdo organizate të audituar. Në këtë mënyrë, ne rrisim besimin në shpenzimin e fondeve publike dhe luajmë një rol aktiv në sigurimin e interesit të taksapaguesve dhe të palëve tjera të interesit në rritjen e përgjegjësisë publike.

Ky auditim është kryer në përputhje me Standardet Ndërkombëtare të Institucioneve Supreme të Auditimit (SNISA 3000<sup>1</sup>) si dhe me praktikat e mira evropiane.

Auditimet e performancës të ndërmarra nga Zyra Kombëtare e Auditimit janë shqyrtime objektive dhe të besueshme që vlerësojnë nëse veprimet qeveritare, sistemet, operacionet, programet, aktivitetet ose organizatat veprojnë në përputhje me parimet e ekonomisë<sup>2</sup>, efikasitetit<sup>3</sup> dhe efektivitetit<sup>4</sup> dhe nëse ka vend për përmirësim.

Auditori i Përgjithshëm ka vendosur në lidhje me përmbajtjen e raportit të auditimit për përcjelljen e zbatimit të rekomandimeve **“Siguria në trafikun rrugor”** në konsultim me Ndhmës-Auditorin e Përgjithshëm, Vlora Spanca, e cila e ka mbikëqyrur auditimin.

Ekipi që e realizoi raportin:

Samir Zymeri, Udhëheqës i departamentit të auditimit

Labinot Sadiku, Udhëheqës i ekipit

Arlinda Mustafa Selmani, Anëtare e ekipit

---

<sup>1</sup> Standardet dhe udhëzimet për auditimin e performancës bazuar në Standardet e Auditimit të ONISA-s dhe përvoja praktike

<sup>2</sup> Ekonomia -Parimi i ekonomisë nënkupton minimizimin e kostos së resurseve. Resurset e përdorura duhet të jenë në dispozicion me kohë, në sasi dhe cilësi të duhur dhe me çmimin më të mirë

<sup>3</sup> Efikasiteti - Parimi i efikasitetit nënkupton të marrësh maksimumin nga resurset në dispozicion. ka të bëjë me lidhshmërinë ndërmjet resurseve të angazhuara dhe rezultateve të dhëna në kuptim të sasisë, cilësisë dhe kohës

<sup>4</sup> Efektiviteti - Parimi i efektivitetit nënkupton arritjen e objektivave të paracaktuara dhe arritjen e rezultateve të pritura.

## TABELA E PËRMBAJTJES

Përmbledhje e përgjithshme .....	1
1 Hyrje.....	3
1.1 Indikatorët e problemit të auditimit.....	5
1.2 Objektiva e auditimit.....	7
1.3 Pyetjet e auditimit.....	7
2 Roli dhe përgjegjësit e palëve relevante.....	8
3 Gjetjet e auditimit .....	9
3.1 Shërbimet e Policisë së Kosovës në rregullimin e trafikut rrugor .....	9
3.1.1 Mbulimi i trafikut rrugor (rrugëve) me kontrolle policore.....	11
3.1.2 Inspektimet dhe mbikëqyrja e kontrolleve policore të trafikut.....	16
3.1.3 Procesi i monitorimit dhe mbikëqyrjes në NJRKRr- Prishtinë .....	16
3.2 Identifikimi i vendeve të rrezikshme në trafikun rrugor nga MIT në bashkëpunim me PK.....	17
3.3 Baza e të dhënave të aksidenteve në MIT dhe kriteret e sigurisë rrugore.....	18
3.3.1 Mirëmbajtja dhe sinjalistika e rrugëve nacionale dhe magjistrale .....	22
3.4 Rrugët lokale dhe urbane dhe bashkëpunimi mes Komunës së Prishtinës dhe Policisë së Kosovës.....	23
3.5 Këshilli për Sigurinë në Trafikun Rrugor.....	26
3.5.1 Mbikëqyrja profesionale në fushën e patentë shoferit.....	27
3.5.2 Implementimi i “E-testimit” për Patentë Shofer.....	27
4 Kontrollimi teknik i automjeteve .....	30
5 Konkluzionet.....	32
6 Rekomandimet.....	34
Shtojca I, Aksidentet e trafikut rrugor sipas llojit për periudhën kohore Janar – Dhjetor 2016/2017 .....	37
Shtojca II, Shkaktarët e aksidenteve fatale sipas grup-moshave gjatë periudhës kohore Janar – Qershor 2017-2018 .....	38
Shtojca III. Roli dhe përgjegjësit e palëve të audituara dhe metodologjia e auditimit.....	40

---

## Lista e shkurtesave

ASRr	Auditimi i Sigurisë Rrugore
AMRKS	Asociacioni Kosovar i Motorizimit
DKRr	Divizioni i Komunikacionit Rrugor
DIKMK	Drejtoria e Investimeve Kapitale dhe Menaxhimit të Kontratave
DSHPMSh	Drejtoria për Shërbime Publike, Mbrojtje dhe Shpëtim
DPSH	Departamenti për Patentë Shoferit
ISRR	Inspektimi i Sigurisë Rrugore
KP	Komuna e Prishtinës
KSTRr	Këshilli i Sigurisë për Trafikun Rrugor
MIT	Ministria e Infrastrukturës dhe Transportit <sup>5</sup>
MPB	Ministria e Punëve të Brendshme
NJRKRr	Njësia Rajonale e Komunikacionit Rrugor
NJPSH	Njësitë për Patentë Shofer
OMP	Organi Mbikëqyrës Profesional
PK	Policia e Kosovës
PT	Policia e Trafikut
PSO	Procedurat Standarde të Operimit
QAK	Qendra e Automjeteve të Kosovës
UA	Udhëzimi Administrativ
SSRr	Strategjia e Sigurisë Rrugore
ZKA	Zyra Kombëtare e Auditimit

---

<sup>5</sup> Ministria ka ndërruar emrin nga Ministria e Infrastrukturës në Ministria e Infrastrukturës dhe Transportit

## Përmbledhje e përgjithshme

Siguria në trafikun rrugor vazhdon të mbetet ndër problemet kryesore për institucionet e vendit dhe shoqërinë në përgjithësi. Në vitin 2010, numri i personave të vdekur në vendin tonë ishte 175, që ka vazhduar me rënie deri në fund të vitit 2016. Përderisa, në vitin 2017 është shënuar rritje e theksuar e numrit të personave të vdekur në trafikun rrugor, nga 110 në vitin 2016 në 137 persona. Referuar kësaj, siguria në trafikun rrugor në vend, vazhdon të jetë e ultë. Marrë parasysh rëndësinë e sigurisë në trafikun rrugor, Zyra Kombëtare e Auditimit ka kryer auditimin e performancës “Siguria në Trafikun Rrugor”.

Rolin kyç në ofrimin e sigurisë në trafikun rrugor e kanë Policia e Kosovës e cila duhet të garantoj zbatimin e rregullave nga pjesëmarrësit në trafik dhe Ministria e Infrastrukturës dhe Transportit me komunat që duhet të sigurojnë rrugë dhe infrastrukturë të sigurt për pjesëmarrësit në trafik.

Auditimi ka konkluduar se organet përgjegjëse nuk janë efektive dhe nuk po bëjnë sa duhet për të rritur sigurinë në trafik.

Së pari, mbulimi i rrugëve me kontroll policore në trafikun rrugor në rajonin e Prishtinës është i mangët. Kontrollat policore nuk orientohen sipas nevojave apo rreziqeve. Kontrollat nuk inspektohen/mbikëqyren rregullisht nga Divizioni i Komunikacionit Rrugor dhe Njësia Rajonale e Komunikacionit Rrugor-Prishtinë. Sistemi Informativ i Policisë së Kosovës karakterizohet me të dhëna jo të plota dhe të sakta sa i përket analizimit dhe identifikimit të shkaktarëve dhe faktorëve të aksidenteve në trafikun rrugor.

Së dyti, Ministria e Infrastrukturës dhe Transportit nuk ka arritur të implementojë kriteret e rëndësishme të sigurisë rrugore siç janë “Auditimi i Sigurisë Rrugore për ndërtimin e rrugëve të reja dhe Inspektimi i Sigurisë Rrugore” për rrugë aktuale. Nuk ka bërë përpjekje të mjaftueshme për identifikimin dhe menaxhimin e vendeve të rrezikshme në rrugë (pikave të zeza). Në vitin 2017, kishte rritje të vdekjeve në trafik, ndërsa Ministria nuk kishte kontratë për mirëmbajtjen e rrugëve dhe sinjalizimeve. Më tutje, Ministria nuk ka arritur të funksionalizojë Këshillin për Sigurinë në Trafikun Rrugor deri në fund të vitit 2018. Mungesa e këtij këshilli ka bërë që aktivitetet për trafikun rrugor të jenë të pakoordinuara mes palëve përgjegjëse. Organi për Mbikëqyrje Profesionale në fushën e patentë shoferit ka qenë i mangët për shkak se deri në qershor të vitit 2018, ky organ nuk ishte fare funksional. Po ashtu, nuk është implementuar “E-testimi” për patentë shofer, pasi ministria nuk ka arritur të sigurojë infrastrukturë të duhur në mënyrë që të bëjë digjitalizimin e testimit elektronik të kandidatëve.

Për më shumë, monitorimi ndaj qendrave për kontrolle teknike të automjeteve nga Ministria e Infrastrukturës dhe Transportit dhe subjekti i autorizuar për mbikëqyrje ishte i mangët. Sipas Inspektoratit të ministrisë disa nga qendrat e kontrolleve teknike nuk respektojnë

---

kërkesat e ligjit dhe udhëzimeve administrative si duhet, duke lejuar certifikimin e automjeteve që të bëhen pjesëmarrës në trafikun rrugor pa plotësuar kushtet e përcaktuara.

Së treti, Komuna e Prishtinës nuk ka arritur që të siguroj mirëmbajtje të duhur dhe permanente për të gjitha rrugët për të cilat është përgjegjëse përfshirë edhe sinjalizimin.

Më poshtë, kemi paraqitur rekomandimin me prioritet për Qeverinë e Kosovës me qëllim të adresimit urgjent të sigurisë në trafikun rrugor në vend. Ndërsa, lista e plotë e rekomandimeve për palët e audituara, është paraqitur në Kapitullin 5 të këtij raporti.

### **Rekomandojmë Qeverinë e Kosovës**

Të ndërmarrë veprime urgjente për rritjen e sigurisë në trafikun rrugor duke zhvilluar dhe zbatuar një program efektiv dhe afatgjatë. Përmes, Këshillit për Siguri në Trafikun Rrugor duhet të koordinojë të gjitha aktivitetet në nivel nacional për të siguruar se institucionet përgjegjëse angazhohen në përmirësimin e sigurisë në trafikun rrugor. Me theks të veçant, të sigurojë se Ministria e Infrastrukturës dhe Transportit si dhe Policia e Kosovës identifikojnë vendet e rrezikshme (pikat e zeza) në rrugë me qëllim që të mundësojnë orientimin e kontrolleve policore në vendin e duhur si preventivë ndaj aksidenteve. Po ashtu, të shqyrtojë aplikimin e alternativave tjera siç është vendosja e kamerave përcjellëse dhe atyre statike për matjen e shpejtësisë nëpër rrugët rajonale dhe lokale në mënyrë që të rrisin sigurinë në trafikun rrugor.

### ***Përgjigja e palëve të përfshira në auditim***

Ministri i Infrastrukturës dhe Transportit dhe Drejtori i Përgjithshëm i Policisë së Kosovës janë pajtuar me gjetjet dhe konkluzionet e auditimit, si dhe janë zotuar se do t'i adresojnë të gjitha rekomandimet e dhëna. Ndërsa, Kryetari i Komunës së Prishtinës nuk ka kthyer përgjigje ndaj raportit.

# 1 Hyrje

Siguria në trafikun rrugor është një nga problemet kryesore me ndikim të madh për shëndetin publik dhe zhvillim të shoqërive në mbarë botën. Më shumë se 1.3 milion njerëz vdesin çdo vit nëpër rrugët e botës. Lëndimet në trafikun rrugor krijojnë faktorin kryesor të vdekjeve globalisht<sup>6</sup>. Vdekjet dhe lëndimet serioze në aksidentet rrugore mund të parandalohen nëse menaxhohen shkaktarët e aksidenteve në mënyrë që ato të mos tejkalojnë tolerancat njerëzore në aksidente. Kjo mund të arrihet përmes menaxhimit efektiv të sigurisë rrugore duke u fokusuar në rezultate dhe burime.

Në raportin e “Organizatës për Bashkëpunim Ekonomik dhe Zhvillim (OECD, 2018)” janë ngritur shqetësimet se që nga viti 2016 është në rritje trendi i aksidenteve me fatalitet në shtetet anëtare të kësaj organizate. Lidhur me këtë, Komisioni Evropian përmes politikave të sigurisë në trafikun rrugor ka përcaktuar objektivë me ulje prej 50% të vdekjeve në rrugë deri në vitin 2020 krahasuar me vitin 2010. Deri në fund të vitit 2018, shumica e vendeve tjera kanë ngecur në arritjen e kësaj objektivë përfshirë edhe Kosovën.

Në tabelën e më poshtme shohim se numri i personave të vdekur në trafikun rrugor është rritur në vitin 2017 në krahasim me vitin 2016.

Tabela 1. Trendet e aksidenteve në trafikun rrugor në Kosovë gjatë viteve 2010 - 2018<sup>7</sup>.

Trendet e aksidenteve 2010 – 2018						
	Aksidentet me dëme materiale	Aksidentet me lëndime	Aksidentet me fatalitet	Persona të vdekur	të	Persona të lënduar
2010	12,594	4,327	158	175		7,731
2011	18,888	4,490	130	157		8,321
2012	19,756	4,555	116	121		8,561
2013	13,878	4,960	104	119		9,817
2014	10,333	4,876	111	127		9,713
2015	11,145	5,275	117	129		10,671
2016	12,312	6,130	99	110		12,009
2017	11,183	6,390	122	137		12,645
2018	9,424	6,217	100	129		12,360

Lëndimet në trafikun rrugor janë shkaktari kryesor i vdekshmërisë për shumë vite. Shumica e aksidenteve të trafikut janë të parashikueshme dhe të parandalueshme.<sup>8</sup> Në vendin tonë palët kryesore të cilat në mënyrë direkte luajnë rol në menaxhimin e rrugëve dhe sigurisë në trafikun rrugor janë: Ministria e Infrastrukturës dhe Transportit (MIT), Policia e Kosovës (PK) dhe niveli lokal (komunat). Palët tjera të përfshira në mënyrë indirekte në sigurinë e trafikun

<sup>6</sup> [https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/irtad-road-safety-annual-report-2018\\_2.pdf](https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/irtad-road-safety-annual-report-2018_2.pdf)

<sup>7</sup> Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë (2016 – 2020) dhe Raporti Vjetor 2017 - Policia e Kosovës.

<sup>8</sup> Global Status Report on Road Safety 2015.

---

rrugor janë Ministria e Arsimit, Shkencës dhe Teknologjisë (MASHT), Ministria e Drejtësisë (MD), Ministria e Shëndetësisë (MSh).

Sipas statistikave të numrit të aksidenteve me pasoja fatale në trafikun rrugor<sup>9</sup>, përqindja më e lartë e aksidenteve është si në vijim<sup>10</sup>

- 34% e aksidenteve fatale të trafikut rrugor kanë ndodhur në rrugë nacionale (*magjistrale*).
- 27% e aksidenteve fatale të trafikut rrugor sipas tipit të aksidentit kanë qenë automjet-këmbësor.
- 28% e aksidenteve fatale të trafikut rrugor kanë ndodhur në intervalin kohor prej orës 18:00 – 22:00.
- 64% e shkaktarëve të aksidenteve fatale të trafikut rrugor kanë poseduar patentë shofer vendor, pa patentë shofer 26%, ndërsa me patentë shofer të huaj 6%.

Policia e Kosovës si palë e rëndësishme për menaxhimin e sigurisë në trafikun rrugor e cila përveç tjerash synon uljen e aksidenteve, edhe pse ka ndërmarrë veprime të caktuara për ngritjen e sigurisë rrugore, trendi i aksidenteve me të vdekur shënon rritje.

Për të rritur sigurinë në trafikun rrugor, Ministria e Infrastrukturës dhe Transportit ka hartuar dhe aprovuar Strategjinë e Sigurisë Rrugore 2016 – 2020. Synim i kësaj strategjie është që të gjitha palët e përfshira në trafikun rrugor të ndërmarrin hapat e duhur dhe konkret për përmirësimin e kushteve në trafikun rrugor drejt reduktimit/zvogëlimit të numrit të aksidenteve dhe fataliteteve. Duke e përshtatur me strategjitë brenda vendeve të BE-së pjesë e kësaj strategjie është dhe Plani i Veprimtimit i cili ka caktuar 12 fusha me prioritet me 130 masa konkrete të sigurisë rrugore. Ky plan parasheh analizimin dhe vlerësimin e gjendjes faktike, objektiven e cila synohet të arrihet, institucionet përgjegjëse për zbatim, afatet kohore dhe buxhetin e përafërt për zbatimin e aktiviteteve.

Komunat kanë një rol të rëndësishëm në ofrimin e sigurisë në rrugët lokale dhe urbane.

Për të investuar në rritjen e sigurisë rrugore në vendin tonë, shoqëria duhet gjithnjë të ketë pjesëmarrje aktive dhe është përgjegjësi e të gjithë akterëve relevant në përmirësimin e obligimeve.

---

<sup>9</sup> Divizioni i Komunikacionit Rrugor - Zyra për Analizë dhe Statistikë

<sup>10</sup>- Shkaqet e aksidenteve me fatalitet në Kosovë- Konferenca e IV-të Shkencore Ndërkombëtare-Akademia e Sigurisë, Tiranë 2019.

## 1.1 Indikatorët e problemit të auditimit

Vozitja e sigurt në trafikun rrugor influencohet nga shumë faktorë, mirëpo më të rëndësishmit prej tyre janë përdoruesit e rrugëve apo faktori njeri (vozitësit, pasagjerët dhe këmbësorët), rrugët dhe automjeti. Ndërveprimi mes tyre është mjaftë kompleks.

Përveç shkaktarëve objektiv të identifikuar që lidhen me njeriun, shumë raste të aksidenteve kanë ndodhur edhe për shkak të faktorëve tjerë subjektiv. Vlerësime të ekspertëve të ndryshëm që janë marrë me analiza të aksidenteve në Kosovë vlerësojnë se një prej kontribuesve të numrit të lartë të aksidenteve në trafikun rrugor mund të konsiderohet edhe mungesa e edukimit adekuat për mënyrën e sjelljes së duhur në trafik, respektivisht mungesa e informimit dhe përgatitjes adekuate të pjesëmarrësve në trafikun rrugor, qofshin ata si ngasës të automjeteve apo si këmbësorë.

Sipas studimeve të bëra në lidhje me aksidentet në trafikun rrugor, rezulton se faktori njeri në mbarë botën është shkaktari kryesor i aksidenteve, faktori i dytë është rruga dhe faktori i tretë automjeti.

Analizat e ekspertëve tregojnë se në përgjithësi faktori njeri është kontribuesi kryesor me pjesëmarrje 85% në aksidente duke u përcjellë nga faktori rrugë me 9-10% dhe faktori automjet me pjesëmarrje 3-5%<sup>11</sup>.

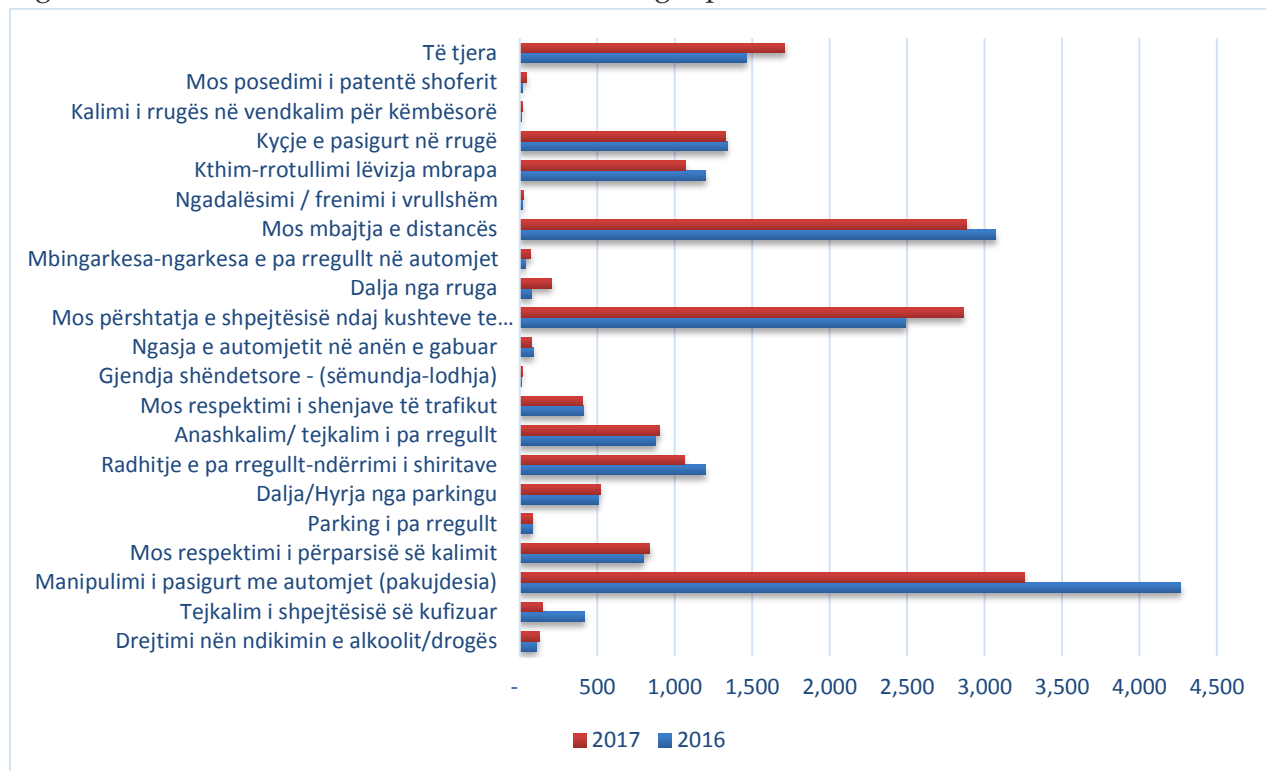
Sa i përket faktorit njeri, mos respektimi i rregullave të qarkullimit dhe sinjalistikës rrugore si dhe shpejtësisë së limituar të lëvizjes mbeten ndër shkaktarët më të shpeshtë të evidentuar në aksidente rrugore.

Një dukuri e shprehur kohët e fundit në trafik është përdorimi i telefonit celular gjatë vozitjes. Përdorimi i telefonit gjatë ngasjes së makinës i rritë për rreth katër herë mundësitë për aksident. Disa hulumtime tjera të bëra argumentojnë se përdorimi i internetit edhe shkrimi i "sms"-ve gjatë vozitjes, e rritë mundësinë e aksidentit për 163 herë<sup>12</sup>.

Shkaktarët kryesor të aksidenteve të cilët kryesisht shkaktohen nga faktori njeri në vendin tonë janë manipulimi i pasigurtë me automjet, mos-mbajtja e distancës, mos-respektimi i shpejtësisë, tejkalimi në vendin e gabuar dhe mos-respektimi në përgjithësi i shenjave në trafik. Në vijim shkaktarët kryesor i kemi paraqitur në mënyrë figurative.

<sup>11</sup><https://shs-ks.com/analize-mbi-shkaktaret-e-aksidenteve-ne-trafik/>, [www.ndertimi.info/mbi-10-e-aksidenteve-ne-kosove-ndodhin-per-shkak-te-rruges/](http://www.ndertimi.info/mbi-10-e-aksidenteve-ne-kosove-ndodhin-per-shkak-te-rruges/)

<sup>12</sup> Dr. Willi Nowak Ablenkung im Straßenverkehr durch Nutzung von Mobiltelefon und Navigationsgeräten Wien, Februar 2014.

Figura 1. Shkaktarët e aksidenteve në trafikun rrugor për vitin 2016-2017<sup>13</sup>

Rrugët janë një faktor tjetër mjaft i rëndësishëm si parakusht për sigurinë në trafikun rrugor<sup>14</sup>. Faktori rrugë është pjesëmarrës në aksidente rreth 8-10% nëpër rrugët e botës, ndërsa në vendin tonë kalon mbi 10%. Duke filluar nga niveli jo i duhur i vrazhdësisë së sipërfaqes së rrugës, mikro dhe makro deformimet në rrugë, mungesa e ndriçimit të rrugëve, mungesa e shenjzimit adekuat, mungesa e mirëmbajtjes së duhur janë elemente të cilat në vendin tonë e bëjnë faktorin e dytë me radhë si shkaktar të aksidenteve në trafik rrugor<sup>15</sup>.

Numri në rritje i aksidenteve dhe përqindja e lartë e rrugëve të pasigurta janë indikatorë të problemeve në fushën e sigurisë në trafikun rrugor.

<sup>13</sup> Raporti Vjetor 2017 – Policia e Kosovës.

<sup>14</sup> [www.ekonomiaonline.com/nacionale/siguri/mbi-10-e-aksidenteve-ne-kosove-ndodhin-per-shkak-te-rruges/](http://www.ekonomiaonline.com/nacionale/siguri/mbi-10-e-aksidenteve-ne-kosove-ndodhin-per-shkak-te-rruges/)

<sup>15</sup> [www.ndertimi.info/mbi-10-e-aksidenteve-ne-kosove-ndodhin-per-shkak-te-rruges/](http://www.ndertimi.info/mbi-10-e-aksidenteve-ne-kosove-ndodhin-per-shkak-te-rruges/)

## 1.2 Objektiva e auditimit

Objektivë e këtij auditimi është të vlerësojmë nëse institucionet publike kanë ndërmarrë veprimet e duhura për të ofruar dhe promovuar siguri në trafikun rrugor në vend. Me theks të veçantë, objektivë e këtij auditimi është të vlerësojmë nëse:

- Policia e Kosovës disponon dhe përdor informatat e duhura gjatë planifikimit të kontrolleve dhe ndërmerr veprime me mjetet e duhura, në kohën dhe vendin e duhur duke bërë prioritizim të kontrolleve sipas shkaktarëve të aksidenteve për ngritjen e sigurisë në trafikun rrugor;
- Ministria e Infrastrukturës dhe Transportit dhe niveli lokal kanë bërë planifikimin e duhur dhe kanë ndërmarrë hapa konkret për rrugë të sigurta dhe të shfrytëzueshme duke përdorur informata të sakta dhe të përditësuara bazuar në shkaktarët e aksidenteve. Po ashtu, të vlerësojmë nëse MIT ka krijuar dhe funksionalizuar mekanizma për ngritjen e nivelit të sigurisë në trafikun rrugor;
- Ministria e Infrastrukturës dhe Transportit, Policia e Kosovës dhe niveli lokal bashkëpunojnë dhe koordinojnë aktivitetet për të ofruar siguri në trafikun rrugor.

Përveç tjerash, do të vlerësojmë nivelin e zbatimit të rekomandimeve të dhëna në raportin e auditimit të performancës “Aktivitetet e Policisë së Trafikut dhe Siguria në Trafikun Rrugor” të publikuar nga Zyra Kombëtare e Auditimit në mars 2015. Vlerësimi i zbatimit të rekomandimeve është bërë aq sa është e nevojshme dhe e përshtatshme për auditimin/objektiven aktuale.

## 1.3 Pyetjet e auditimit

A kanë ndërmarrë palët përgjegjëse hapat e duhur për të ofruar dhe promovuar trafik të sigurtë në vend?

1. A ofron Policia e Kosovës shërbime efikase dhe efektive për të krijuar siguri në trafikun rrugor?
2. A siguron niveli qendror dhe ai lokal infrastrukturë ligjore dhe fizike/rrugë për të ofruar trafik rrugor të sigurtë?

Subjekt i auditimit është Ministria e Punëve të Brendshme konkretisht Policia e Trafikut në njësinë e rajonit të Prishtinës në kuadër të Policisë së Kosovës. Ministria e Infrastrukturës dhe Transportit, konkretisht departamentet relevante për sigurinë dhe menaxhimin e rrugëve si dhe Komuna e Prishtinës me departamentet përkatëse. Auditimi ka mbuluar periudhën 2016, 2017 dhe 2018.

Për metodologjinë e auditimit dhe detajet tjera rreth pyetjeve dhe kritereve të auditimit, mund t'i referoheni shtojcës III. Për të mbështetur ekipin në këtë auditim është angazhuar një ekspert i fushës së trafikut rrugor.

## 2 Roli dhe përgjegjësit e palëve relevante

**Policia e Kosovës (PK)** - është autoriteti kompetent përgjegjës për zbatimin e politikave të sigurisë kombëtare duke përfshirë këtu edhe sigurinë në trafikun rrugor. Policia e Kosovës përbëhet nga 5 departamente përfshirë këtu edhe Departamentin për Operacione. Në kuadër të këtij departamenti janë dy divizione të rëndësishme: i Sigurisë Publike dhe i Trafikut Rrugor. Divizionit i komunikacionit rrugor në kuadër të PK-së mbikëqyrë dhe kontrollon sigurinë në trafikun rrugor në 6 njësitë rajonale të trafikut rrugor si dhe njësia për kontrollin e autostradës. Nga këto gjashtë njësi ne jemi fokusuar në auditim në njësinë e komunikacionit rrugor Prishtinë.

**Ministria e Infrastrukturës dhe Transportit (MIT)** - është përgjegjëse për hartimin e strategjive dhe ligjeve që rregullojnë transportin publik dhe përcjellëse e implementimit të tyre. MIT është përgjegjëse për ndërtimin, rikonstruktimin, mirëmbajtjen dhe mbrojtjen e rrugëve. Rrugët nën përgjegjësinë e MI-së janë: auto udha, rrugët nacionale dhe rrugët rajonale, ndërsa rrugët lokale dhe urbane janë përgjegjësi e nivelit komunal.

**Komuna e Prishtinës (KP)** - Është përgjegjëse për menaxhimin (mbikëqyrjen) e ndërtimit, rindërtimit dhe sanimit e infrastrukturës rrugore (asfaltimin, ndriçimin publik, sinjalizimin horizontal dhe vertikal) në qytet dhe vise rurale.

Akterët e lartpërmendur duhet të bashkëpunojnë në mënyrë që të ofrojnë siguri në trafikun rrugor.

Një shpjegim i hollësishëm i roleve dhe përgjegjësive të secilës palë të audituar është dhënë në Shtojcën III.

### 3 Gjetjet e auditimit

Në këtë kapitull janë paraqitur gjetjet e auditimit të cilat ndërlidhen me aktivitetet e palëve përgjegjëse për sigurinë në trafikun rrugor. Gjetjet janë të strukturuar në tri seksione, të ndërlidhura me pyetjet e auditimit:

- Shërbimet e Policisë së Kosovës, informatat të cilat i përdor për planifikimin dhe orientimin e kontrolleve policore në terren, mbulimin e segmenteve rrugore me kontrolla policore dhe monitorimin e këtyre kontrolleve.
- Çështjet të cilat lidhen me nivelin qendror, masat nga Plani i Veprimit të Strategjisë së Sigurisë Rrugore të ndërmarra nga niveli qendror drejt identifikimit të vendeve të rrezikshme dhe menaxhimit të tyre, themelimi dhe funksionalizimi i mekanizmave koordinues e monitorues për sigurinë në trafikun rrugor, implementimi i “E-testimit” të kandidatëve për patentë shofer dhe mbikëqyrja e kontrolleve teknike të automjeteve.
- Në fund, janë prezantuar gjetjet që kanë të bëjnë me bashkëpunimin mes Policisë së Kosovës dhe nivelit qendror e atij lokal, për ofrimin e shërbimeve në trafikun rrugor.

#### 3.1 Shërbimet e Policisë së Kosovës në rregullimin e trafikut rrugor

*Policia e Kosovës për të qenë sa më efektive dhe efektive në ofrimin e shërbimeve të duhura në trafikun rrugor duhet të hartojë politika dhe strategji, të kujdeset për implementimin dhe monitorimin e tyre ndaj gjendjes në trafikun rrugor.*

Në kuadër të PK-së, Divizioni i Komunikacionit Rrugor (DKRr) është përgjegjës për planifikimin dhe implementimin e strategjive dhe planeve të veprimit, planeve vjetore dhe operative periodike dhe fushatave për ruajtjen e sigurisë në trafikun rrugor<sup>16</sup>.

Njëra nga objektivat e DKRr-së është zvogëlimi i numrit të aksidenteve me fatalitet në trafikun rrugor. Lidhur me këtë, DKRr harton plane për njësitë e trafikut dhe drejtoritë rajonale policore. Për t'i vlerësuar planet dhe aktivitetet e kryera kemi analizuar të dhënat dhe informatat që i përdor ky divizion.

PK ka Sistemin Informativ të Policisë së Kosovës (SIPK), i përcaktuar si e vetmja bazë e të dhënave operacionale për futjen dhe hulumtimin e informatave të ndryshme e në veçanti atyre të trafikut rrugor. Qëllimi kryesor i këtij sistemi është që të sigurojë personelin e PK-së

---

<sup>16</sup> Ligjit-088 për Rregullat në Trafik dhe Procedurës Standarde të Operimit (PSO)

me të dhëna të sakta, të sigurta dhe në kohë. Çdo udhëheqës i njësisë dhe stacioneve është përgjegjës që brenda 24 orëve të sigurojë futjen e të dhënave dhe të aktiviteteve në SIPK.

DKRr dhe njësitë rajonale bashkë me stacionet policore, kanë zhvilluar një bazë të dhënave paralele krahas SIPK. Të dhënat të cilat i përdor DKRr për analizimin e faktorëve dhe shkaktarëve të aksidenteve i siguronë në mënyrë manuale në (Excel)<sup>17</sup> dhe jo nga SIPK.

Krijimi dhe përdorimi i bazës paralele të të dhënave (excel) është bërë si rezultat i mungesës së një pasqyre të saktë të të dhënave dhe informatave të regjistruara në sistemin-SIPK.

Tabela 2. *Kundërvajtjet e shqiptuara dhe krahasimi mes SIPK dhe formës Excel gjatë viteve 2016, 2017 dhe 2018<sup>18</sup>.*

Kundërvajtja	SIPK	EXCEL
Mos mbajtja e distancës	247	909
Rrip të sigurisë	8193	8230
Regjistrim të mjetit	253	332

Po ashtu, ka raste kur të dhënat të cilat i përgatisin njësitë dhe stacionet e PK nuk janë futur në SIPK dhe ka dallime ndërmjet tyre. Në raportet e njësisë së inspektimit janë evidentuar afërsisht 20.000 kundërvajtje që nuk janë regjistruar në SIPK. Prej tyre, 10,000 në Njësinë e Komunikacionit të Autostradës (NJKA) dhe 10,000 në Njësinë Rajonale të Komunikacionit Rrugor (NJRKRr-Prishtinë). Këto i takojnë tremujorit të dytë të vitit 2017. Më tutje, ky raport i njësisë së inspektimit evidenton se ka vonesë në regjistrimin e të dhënave në SIPK. Kjo vonesë është si rezultat i pengesave në rrjet dhe neglizhencave në futjen e të dhënave.

Përveç kësaj, SIPK mundëson që të dhënat e regjistruara në të, të ndahen dhe kategorizohen sipas neneve dhe paragrafëve bazuar në Ligjin-088 për Rregullat e Trafikut Rrugor dhe si të tilla janë të nevojshme për identifikim të saktë të faktorëve dhe shkaktarëve të aksidenteve. Megjithatë, të dhënat në formën Excel janë të përgjithësuara dhe pamundësojnë një analizë të tillë. Si rrjedhojë, të dhënat nga forma Excel të cilat PK i përdor për identifikimin e shkaktarëve dhe faktorëve të aksidenteve nuk janë të sakta dhe kjo pamundëson identifikimin e saktë të shkaktarëve dhe aksidenteve.

Për ilustrim, sipas Ligjit-088 për Rregullat në Trafik neni 41 *“Veprimet me mjetin në trafik”* ngërthen në vete një sërë kundërvajtjesh siç janë (hyrjen në trafik, rreshtimin, lëvizjen e mjetit në anën e djathtë ose të majtë, ndërrimin e shiritit të trafikut, tejkalimin, anashkalimin, ndalimin e mjetit, kthimin në anën e djathtë apo në të majtë, kthimin gjysmë-rrethor, drejtimin e mjetit mbrapa e të ngjashme) ku në formën Excel janë të regjistruara dhe kategorizuara si

<sup>17</sup> Këto të dhëna i gjenerojnë nga kundërvajtjet dhe aksidentet dhe i sigurojnë nga stacionet policore manualisht

<sup>18</sup> Burimi: Policia e Kosovës (të dhëna nga SIPK dhe nga forma Excel)

*“Manipulimi i pasigurtë me automjet (Pakuqdesia)”* dhe në bazë të këtij kategorizimi PK harton raporte dhe bënë identifikim të shkaktarëve dhe faktorëve të aksidenteve. Po ashtu, kundërvajtjet për tejkallim të shpejtësisë janë ndarë në dy kategori *“Tejkallim i shpejtësisë së kufizuar”* dhe *“Mos përshtatje e shpejtësisë ndaj kushteve të rrugës”*, ndërsa në formën Excel si kundërvajtje janë të njëjta.

Mungesa e një regjistri të të dhënave të unifikuara si dhe kategorizimi i rasteve në mënyrë të përgjithësuar pamundëson identifikimin e qartë të shkaktarëve dhe faktorëve të aksidenteve dhe për pasojë kontrollet nuk orientohen bazuar në shkaktarë dhe faktorë të aksidenteve.

### 3.1.1 Mbulimi i trafikut rrugor (rrugëve) me kontrolle policore

#### Njësia Rajonale e Komunikacionit Rrugor

**NJRKRr Prishtinë** – duhet të mbikëqyrë dhe rregullojë trafikun rrugor në të gjitha rrugët magjistrale, rajonale dhe brenda kryeqytetit të Prishtinës<sup>19</sup>. Njësia duhet të shtrijë kontrollet policore brenda 24 orëve me resurset e saj (njerëzit, mjetet, pajisjet) në 8 regjionet e Prishtinës (përfshirë njësinë për kryeqytet).

Kjo njësi është e strukturuar në 6 grupe të zyrtarëve policor të trafikut rrugor të cilat mbulojnë 3 ndërrime me kontrolle policore brenda 24/h. Grupet përbëhen nga rreth 13 zyrtarë policor të trafikut përfshirë këtu edhe mbikëqyrësin (rreshterin) e ekipeve, ndërsa kontrollat patrulluese përbëhen nga 2 pjesëtarë.

<sup>19</sup> Ligjin-088, Procedurën Standarde të Operimit (PSO), ligjet dhe aktet tjera normative,

Figura 2. Harta e rrugëve magjistrale dhe rajonale nën përgjegjësinë e NJRKRr – Prishtinë<sup>20</sup>

Në figurën lartë, me ngjyrë të verdhë janë shënjuar tetë (8) regjionet kryesore në zonën e përgjegjësisë së NJRKRr-Prishtinë. Bazuar në analizat vjetore të aksidenteve NJRKRr – Prishtinë ka të njohur vendet e aksidenteve.

Kemi analizuar dhe krahasuar 68 mostra të kontrolleve policore për vitet 2016, 2017 dhe 2018 për të identifikuar nëse kontrollet policore janë të orientuara drejt vendeve dhe shkaktarëve të aksidenteve. Këto mostra përbëjnë orarin dhe raportet e kontrolleve të rregullta policore të zhvilluara gjatë ditëve të aksidenteve me fatalitet si dhe gjatë ditëve tjera nëpër vite.

Nga mostrat e analizuar të kontrolleve policore, kemi gjetur se NJRKRr – Prishtinë në shumicën e rasteve për vitet (2016, 2017, 2018) kontrollet policore i kishte të orientuara në vende dhe pika të njëjta. Kjo tregon, që gjatë kontrolleve policore nuk janë marrë parasysh vendet e identifikuar dhe periudha kohore me shkaktarët e aksidenteve përkatësisht vendet e rrezikshme.

Më poshtë në mënyrë tabelare, është paraqitur rezultati i analizave nga 68 mostrat e auditimit e cila tregon shtrirjen e mbulimit të regjioneve me kontrollera policore nga NJRKRr - Prishtinë për vitet 2016, 2017 dhe 2018.

<sup>20</sup> Burimi: Policia e Kosovës

Tabela 3. *Regjionet e mbuluara me kontrolla policore të NJRKRR-Prishtinë*<sup>21</sup>

Mbulueshmëria e regjioneve me kontrolla policore nga NJRKRR-Prishtinë	
Regjionet	Kontrollet policore për vitet 2016, 2017, 2018 <sup>22</sup> nga 68 mostrat e analizuara
Prishtinë - Ferizaj	62
Prishtinë - Mitrovicë	62
Prishtinë - Merdare	52
Prishtinë - Fushë Kosovë-Pejë	6
Prishtinë - Gjilan	4
Prishtinë - Drenas	2
Prishtinë - Shtime	0
Prishtinë - Mutivodë	0

Në tabelën 3, shohim se kontrollet policore kryesisht mbulojnë tri regjione, pavarësisht nevojave. Përderisa, në vitin 2018 kanë ndodhur dy (2) aksidente me fatalitet në fshatin Makovc në regjionin Prishtinë – Mutivodë, ndërsa nga analizat tona të paraqitura në tabelën lartë shohim se brenda tri viteve ky regjion apo segment rrugor nuk është mbuluar nga patrullat policore të NJRKRR – Prishtinë. Nga zyrtarët përgjegjës policor kemi kuptuar se mungesa e mbulimit me kontrolle policore është si rezultat i numrit të kufizuar të zyrtarëve policor në NJRKRR – Prishtinë.

Kontrollet policore vazhdimisht janë të orientuara në regjione të njëjta të rrugëve dhe në pika të njëjta të kontrollit. Këto kontrolle nuk janë të orientuara krahas vendeve dhe rrugëve të rrezikshme. Orari sipas të cilit mbulohet segmenti rrugor nga kontrollet policore në shumicën e rasteve është i njëjtë dhe bazuar në këtë nuk mund të identifikohet nëse kontrollet policore janë si preventive krahas nevojave apo vetëm e mbulojnë segmentin e caktuar në orar dhe jo sipas nevojave. Po ashtu, në orarin patrullues i përgatitur nga rreshteri, konkretisht Drejtoria Rajonale - stacioni policor Gllgovc nuk janë të planifikuara fare pikat e kontrollit. Pikat e kontrollit janë lënë të lira të caktohen nga vetë zyrtarët policor patrullues.

Për më tepër, si rezultat i planifikimit jo të duhur, vendosja e pikës fillestare për patrullim zakonisht bëhet në fund të segmentit të planifikuar për patrullim dhe pastaj pikat tjera në drejtim të stacionit me qëllim që kontrola policore të arrij në stacion në orarin e caktuar kur përfundon turni. Bazuar në këtë orar, nuk kemi të mundur të identifikojmë nëse policia ka kryer kontrolle në vendin dhe kohën e duhur. Kjo ndikon që kontrollet policore të mos realizohen duke u bazuar në nevoja dhe përvoja apo si preventivë, krahas vendeve të rrezikshme.

<sup>21</sup> Burimi: Policia e Kosovës - NJRKRR-Prishtinë

<sup>22</sup> Brenda nje mostre janë përfshirë kryesisht 3 ndërrime të kontrolleve patrulluese

Mos prezenca e policisë së trafikut në rrugë, në kohën dhe në vendin e duhur, bënë që pjesëmarrësit në trafikun rrugor të jenë të pa vëmendshëm në ngasjen e mjeteve dhe si rezultat, përfundojnë me aksidente me dëme materiale dhe me fatalitete. Prezenca e policisë së trafikut në rrugë ndikon veçanërisht në vendin tonë, ku trafiku rrugor karakterizohet me mungesë të përcjelljes së rrugëve me pajisje elektronike (kamera, radar, etj).

Për të vlerësuar nëse pajisjet janë përdorur krahas shkaktarëve të aksidenteve kemi analizuar disa mostra të kontrolleve patrulluese nëpër vite. Kemi identifikuar se, në vitin 2016, në shumicën e orareve është evidentuar shfrytëzimi i pajisjeve siç janë laserët matës dhe alkool-testet. Në vitin 2017, nga mostrat e analizuar vetëm në dy raste është evidentuar përdorimi i tyre, ndërsa në vitin 2018 nuk është evidentuar përdorimi i tyre në oraret patrulluese dhe si rezultat nuk mund të identifikojmë mënyrën e përdorimit të tyre. Bazuar në këto orare patrulluese kemi gjetur se në oraret e kontrolleve patrulluese të NJRKRr – Prishtinë nuk evidentohet përdorimi i pajisjeve dhe për më tepër nëse këto pajisje janë duke u përdorur në mënyrën e duhur, krahas shkaktarëve të aksidenteve.

Si rrjedhojë, nuk ka një prioritet të mbulimit të regjioneve me kontrolle policore krahas vlerësimit të nevojave. Në përgjithësi kontrollet policore janë të orientuara në tri regjione.

Për më tutje, bazuar në informatat e siguruara gjatë intervistave me udhëheqësit e DKRR-së dhe NJRKRr-Prishtinë kuptohet se kontrollet policore nuk kanë laserë mobil dhe kamera mobile të vendosura nëpër automjetet e policisë. Si pasojë, kur vërehet ndonjë kundërvajtës në trafik për ngasje të dyshimtë të automjetit paraqet vështirësi për PK-në të ndërmerr hapa për shqiptimin e kundërvajtjeve përkatëse si mungesë e dëshmimeve të cilat do të siguroheshin nga laseri mobil.

**Aktivitetet dytësore të PK-së janë trajtuar** në raportin e auditimit të ZKA-së “Aktivitet e Policisë së Trafikut dhe Siguria në Trafikun Rrugor” për vitin 2015 dhe është dhënë rekomandim për përmirësim.

NJRKRr Prishtinë në vazhdimësi asiston në aktivitete dytësore apo plane operative shtesë të Policisë së Kosovës (siç janë, “Gjysmë Maratona”, “Vizitat e zyrtarëve të lartë të shteteve tjera” etj). Në vitin 2016 janë kryer gjithsej 59 asistime, në vitin 2017-41 asistime, dhe në vitin 2018 - 55 asistime nga NJRKRr – Prishtinë.

Në raportin e auditimit të ZKA-së në vitin 2015 është rekomanduar që PK të ketë prioritet në detyrat e saj kryesore siç është parandalimi i aksidenteve, ndërsa asistencën në aktivitetet tjera të PK-së të planifikohet më mirë. Përkundër kësaj, ky rekomandim ende nuk është adresuar. Sipas zyrtarëve të PK-së, rekomandimi nuk është zbatuar për shkak të kapaciteteve të kufizuara të zyrtarëve policor të trafikut dhe në anën tjetër si rezultat i përgjegjësisë për asistim në aktivitete të ndryshme.

**Implementimi i pikëve negative në SIPK-** rekomandim tjetër në raportin e auditimit të ZKA-së për vitin 2015, është edhe implementimi i sistemit të pikëve negative nga Policia e Kosovës. E vetmja bazë e të dhënave për implementimin e sistemit të pikëve negative është SIPK e cila shfrytëzohet për statistika dhe të dhëna tjera. Deri në dhjetor 2018, në SIPK janë të integruara Agjencia e Regjistrimit Civil (ARC) dhe Sistemi i Regjistrimit të Automjeteve në Ministrinë e Punëve të Brendshme (MPB), konkretisht Departamenti për Patentë Shofer të cilat mundësojnë implementimin e sistemit të pikëve negative. Sistemi i pikëve negative ka filluar së implementuari nga data 01 janar 2018 dhe bazuar në analizat e PK-së ka ndikim pozitiv në ngritjen e sigurisë në trafikun rrugor.

Implementimi i Sistemit të Pikëve Negative konsiderohet si një nismë e mirë nga PK.

Tabela 3. Masat e implementuara në Sistemin e Pikëve Negative në SIPK 01.01.2018 – 30.09.2018<sup>23</sup>

Aktivitetet prej datës 01.01.2018 deri me datën 30.09.2018, Ligjit për Kundërvajtje dhe UA (MPB)	SP Qendra	SP Jugu	SP Veriu	SP Podujevë	SP Lipjan	SP Fushë Kosovë	SP Drenas	SP Obiliq	SP Graçanicë	NJKRR	Numri
<b>Kundërshtimet e pranuar dhe të proceduara në Komisionin për Vendosje</b>	0	0	0	0	0	2	0	0	0	440	442
<b>Numri i tiketave të shqiptuara që janë paraparë pikë negative</b>	155	168	112	65	8	92	27	36	17	2848	3528
Numri i tiketave me një (1) pikë negative	16	43	48	41	3	59	25	11	10	267	523
Numri i tiketave me dy (2) pikë negative	70	73	27	12	1	11	1	22	5	2003	2225
Numri i tiketave me tre (3) pikë negative	69	6	36	10	4	22	1	3	2	578	731
Numri i tiketave me pesë (5) pikë negative	0	46	1	2	0	0	0	0	0	0	49
<b>Ndalimi i të drejtuarit të mjetit me veprim motorik (konfiskimi i përkohshëm i PSH). Vetëm ato tiketa që janë bërë të plotëfuqishme, kanë kaluar afatin tetë (8) ditësh dhe nuk ka pasur kundërshtim.</b>	145	56	54	16	3	87	4	8	3	1124	1500
Ndalimi i të drejtuarit të mjetit me veprim motorik tre (3) muaj	118	54	40	15	3	85	3	6	3	1049	1376
Ndalimi i të drejtuarit të mjetit me veprim motorik tre (3) deri gjashtë (6) muaj	16	0	0	1	0	0		2	0	22	41
Ndalimi i të drejtuarit të mjetit me veprim motorik gjashtë (6) muaj	6	0	13	0	0	1			0	48	68
Ndalimi i të drejtuarit të mjetit me veprim motorik gjashtë (6) deri dymbëdhjetë (12) muaj	5	2	0	0	0	0			0	5	12
Ndalimi i të drejtuarit të mjetit me veprim motorik nëntë (9) deri tetëmbëdhjetë (18) muaj	0	0	0	0	0	0			0	0	0
Ndalimi i të drejtuarit të mjetit me veprim motorik një (1) vit	0	0	1	0	0	1	1		0	0	3
Ndalimi i të drejtuarit të mjetit me veprim motorik një (1) deri dy (2) vite	0	0	0	0	0	0			0	0	0
	0	0	0	0	0	0			0	0	0

<sup>23</sup> Burimi: Policia e Kosovës – Divizioni i Komunikacionit Rrugor

### 3.1.2 Inspektimet dhe mbikëqyrja e kontrolleve policore të trafikut

#### Planifikimi i inspektimeve në Divizionin e Komunikacionit Rrugor

*Policia e Kosovës duhet të krijojë mekanizma mbikëqyrës përmes të cilëve bënë monitorimin e kontrolleve policore për të vlerësuar nëse ato kontrolle realizohen në bazë të planit.*

Njëri prej mekanizmave funksional për mbikëqyrje të kontrolleve policore në Policinë e Kosovës është Divizioni i Komunikacionit Rrugor (DKRr). DKRr është përgjegjës për inspektim dhe mbikëqyrje të punës në tërësi të Policisë së Trafikut në ruajtjen e sigurisë së trafikut rrugor.

DKRr harton plane dhe raporte të inspektimit në baza të rregullta (tre mujore) dhe raporte për inspektime të jashtëzakonshme për të gjitha NJRKRr-të dhe Njësinë e Komunikacionit të Autostradës (NJKA). Gjatë analizimit të planeve dhe raporteve të inspektimit për vitet 2016, 2017, 2018 kemi gjetur se planifikimi i inspektimeve nuk realizohet në baza të rregullta. Si rrjedhojë, për periudha të ndryshme (tremujore) të planifikuara për inspektim, DKRr nuk ka realizuar fare mbikëqyrje dhe inspektime. Më tutje, në Urdhrin Operativ të Sezonit Dimëror 2017/2018 është paraparë që DKRr-ja në periudha të caktuara të realizojë analizime dhe inspektime të trafikut rrugor. Përkundër, rritjes së numrit të aksidenteve me fatalitet në fund të vitit 2017, në tremujorin e parë të vitit 2018 nuk është hartuar ndonjë planifikim për përcjelljen e gjendjes së sigurisë në trafikun rrugor dhe nuk është realizuar asnjë inspektim, qoftë ai rregullt apo i jashtëzakonshëm në NJRKRr-të dhe në NJKA. Gjithashtu, për tre mujorin e tretë të vitit 2016, nuk ka një planifikim dhe mbikëqyrje të rregullt ose të jashtëzakonshme për asnjë NJRKRr ose NJKA.

DKRr nuk ka bërë përpjekje të mjaftueshme për të bërë një planifikim të kontrolleve për këtë periudhë. Si rrjedhojë, nuk janë realizuar inspektime të kontrolleve policore në terren të NJRKRr-ve dhe NJKA-së. Kjo mundëson që kontrollet policore të mos respektojnë planin sipas orarit dhe ndikon në uljen e sigurisë në trafikun rrugor.

### 3.1.3 Procesi i monitorimit dhe mbikëqyrjes në NJRKRr- Prishtinë

NJRKRr-Prishtinë brenda strukturës së saj ka Udhëheqësin e Njesisë dhe Udhëheqësin e Operativës që janë përgjegjës për menaxhim dhe monitorimin e të gjitha njësive patrulluese brenda njësisë. Po ashtu, njësia ka edhe mbikëqyrësit/rreshterët e patrullimeve policore të cilët janë përgjegjës kryesor për udhëheqjen, mbikëqyrjen e funksionimit të ekipit patrullues dhe të cilët raportojnë drejtpërdrejt tek Udhëheqësi i Operativës dhe Udhëheqësi i Njesisë.

Për të vlerësuar monitorimin kemi analizuar planet vjetore të aktiviteteve të punës së NJRKRr-Prishtinë dhe kemi gjetur se nuk janë planifikuar aktivitetet e monitorimit ose inspektimit. Inspektimi nga Udhëheqësi i Operativës dhe Udhëheqësi i Njesisë në shumicën e rasteve

realizohet në baza ad-hoc, kryesisht në ato raste kur obligohen përmes urdhrave operative dhe pa një planifikim të duhur.

Mungesa e monitorimit të duhur nga menaxhmenti bënë që kontrollet e ekipeve patrulluese të mos jenë sa duhet efikase dhe efektive, pasi nuk mund të përcjellën nëse ato janë në vendin e duhur dhe në kohën e duhur.

**Mbikëqyrja e ekipeve patrulluese** - Në NJRKRr-Prishtinë operojnë gjashtë (6) grupe të zyrtarëve policor patrullues (nga dy zyrtarë policor në ekip). Secili ekip patrullues ka mbikëqyrësit e saj, përkatësisht rreshterët. Në mënyrë që të vlerësojmë aktivitetet e mbikëqyrjes së rreshterëve në NJRKRr-Prishtinë kemi analizuar 67 mostra të raporteve ditore të punës së ekipeve të ndryshme të turneve. Kemi vërejtur se rreth 48% e ekipeve patrulluese gjatë një ndërrimi nuk janë mbikëqyrur nga rreshterët. Edhe në rastet e mbikëqyrjes, rreshterët në raportet e punës nuk i evidentojnë pikat patrulluese që kanë mbikëqyrur.

Mungesa e evidentimit të aktiviteteve të mbikëqyrjes së ekipit policor bënë të pamundur identifikimin e aktiviteteve të cilat i realizon rreshteri brenda orarit të punës. Gjithashtu, mungesa e mbikëqyrjes së ekipeve patrulluese nga mbikëqyrësit/rreshterët nuk siguron prezencën e kontrolleve në vendet e duhura dhe ndikon që ekipet të mos jenë efikase dhe efektive me patrullimet.

Gjatë periudhës së auditimit, Udhëheqësi i Operativës dhe Udhëheqësi i Njësisë kanë ndërmarrë hapa konkret për përmirësimin e gjendjes duke zbatuar rekomandimin për evidentimin dhe monitorimin e kontrolleve policore nga mbikëqyrësi/rreshteri.

### 3.2 Identifikimi i vendeve të rrezikshme në trafikun rrugor nga MIT në bashkëpunim me PK

*Ministria e Infrastrukturës dhe Transportit si dhe Policia e Kosovës duhet të disponojnë informata të besueshme, të sakta dhe të përditësuara me qëllim të identifikimit të saktë të shkaktarëve dhe aksidentëve si dhe pikave të zeza, dhe në bazë të këtyre informatave të hartojnë plane operative të veprimit për kontrollet policore.*

Faktori rrugë ka një rol të rëndësishëm për sigurinë në trafikun rrugor. Ministria e Infrastrukturës dhe Transportit si dhe Policia e Kosovës janë palët kryesore përgjegjëse për identifikimin dhe menaxhimin e pengesave në rrugët rajonale dhe urbane me qëllim të ofrimit të rrugëve të sigurta dhe të shfrytëzueshme për pjesëmarrësit në trafikun rrugor.

Në Strategjinë për Sigurinë Rrugore 2016–2020, në shumicën e aktiviteteve lidhur me trafikun rrugor, kriter është bashkëpunimi mes këtyre dy palëve me qëllim të identifikimit dhe adresimit të problemeve në trafikun rrugor.

Lidhur me këtë, disa nga masat e rëndësishme të parapara në Planin e Veprimit të Strategjisë për Siguri Rrugore, janë zbulimi i pikave të rrezikshme<sup>24</sup> nga inspektimet e sigurisë rrugore, identifikimi i lokacioneve me koncentrim të lartë të aksidenteve si dhe menaxhimi i vendeve të rrezikshme (pikave të zeza.)

Identifikimi i vendeve të rrezikshme si masë e rëndësishme, për ngritjen e sigurisë në trafikun rrugor, duhej të realizohej për periudhën 2016–2018 nga MIT dhe PK. Lidhur me këtë në shtator të vitit 2016, MIT kishte nxjerrë vendim për krijimin e grupit punues për identifikimin e pikave të zeza dhe ka caktuar dy zyrtarë nga kjo Ministri, njëri nga ta është caktuar kryesues i grupit punues. Në këtë grup punues janë caktuar zyrtarë nga institucionet përgjegjëse për trafikun rrugor si PK, MIT, Zyra e Kryeministrit (ZKM), Ministria e Shëndetësisë (MSh) dhe institucione tjera relevante. Megjithatë, përveç vendimit për themelimin e grupit punues dhe një iniciative nga kryesuesi i grupit punues për mbajtjen e një takimi i cili nuk është realizuar, MIT nuk ka bërë përpjekje tjera për takime të radhës me qëllim të identifikimit të pikave të zeza.

Si rezultat MIT, nuk ka identifikuar vendet e rrezikshme në trafikun rrugor në mënyrë që të bëjë menaxhimin e tyre.

Mungesa e identifikimit të vendeve të rrezikshme apo pikave të zeza në trafikun rrugor përveç që mbetet sfidë për MIT-në, njëkohësisht ndikon drejtpërdrejtë në aktivitetet e PK-së. Mungesa e njohjes së vendeve të rrezikshme apo pikave të zeza, pamundëson orientimin e kontrolleve policore në vendin e duhur si preventivë ndaj aksidenteve në përgjithësi, e në veçanti të atyre me fatalitet.

### 3.3 Baza e të dhënave të aksidenteve në MIT dhe kriteret e sigurisë rrugore

Një masë tjetër e rëndësishme sa i përket komunikimit ndërmjet MIT-së dhe PK-së, është përmirësimi i bazës së të dhënave të aksidenteve (lokalizimi, kategoria e aksidentit, shkaktarët) përkatësisht krijimi dhe përditësimi i bazës së të dhënave “MAAP”<sup>25</sup> për identifikimin e vendeve/lokacioneve të rrezikshme në trafikun rrugor.

Policia e Kosovës ka të identifikuar dhe posedon të dhënat mbi lokacionin e aksidenteve dhe këto të dhëna janë të evidentuara në SIPK. Megjithatë, edhe pse evidentohen në SIPK, këto të dhëna nuk shfrytëzohen nga MIT. Kjo, si rezultat i mos krijimit të një baze të përbashkët të të dhënave/informatave. Lidhur me këtë MIT konkretisht departamenti i KSTRr-së ka bërë

<sup>24</sup> Për pjesët e rrugëve jashtë fshatrave/vendbanimeve

<sup>25</sup> Micro-computer Accident Analysis Package (MAAP) software;

---

përpjekje duke ofruar një format për propozimin e masave të reformave strukturore (ngritja e bazës së shënimeve të aksidenteve rrugore etj), mirëpo pa një rezultat nga MIT dhe akterët tjerë.

Rrjedhimisht, këto përpjekje nuk ishin të mjaftueshme për krijimin dhe integrimin e një baze të dhënave. Kjo ka bërë që MIT mos të ketë të identifikuar vendet e rrezikshme në rrugë dhe të mos ndërmerr hapa konkret drejt ngritjes së sigurisë rrugore.

Lidhur me komunikimin mes MIT-së dhe PK-së kemi identifikuar se PK realizon inspektime të gjendjes rrugore dhe këto informata i dërgohen në mënyrë të vazhdueshme MIT-së. Po ashtu, me kërkesë të MIT-së për inspektime të përbashkëta gjatë paraqitjes dhe identifikimit të pengesave dhe parregullsive në trafikun rrugor, kemi vërejtur se ka një komunikim dhe bashkëpunim mes PK-së dhe MIT-së.

### **Adresimi i kriterëve të sigurisë rrugore gjatë ndërtimit të rrugëve**

Bazuar në Planin e Veprimit të Strategjisë për Sigurinë Rrugore për vitin 2016–2020, masë e rëndësishme është vlerësimi i gjendjes aktuale të punimeve në sigurinë rrugore nga MIT në mënyrë që të mbledhë informata të nevojshme dhe të bëjë zhvillimin e planit të veprimit për vlerësimin e kostos.

Shtresa e asfaltit duhet të plotësojë kriteret e përcaktuara të vrazhdësisë së nevojshme dhe përbërjes së tij në mënyrë që të arrihet fërkimi sa më i mirë me rrotën e automjetit. Efekti i sipërfaqes së makrostrukturës së shtresës së rrugës, respektivisht përzierja e materialeve të asfaltit dhe analiza e ndikimeve të temperaturës ka rëndësi të theksuar në këtë proces po ashtu.<sup>26</sup>

MIT është përgjegjës për analizimin dhe propozimin e zgjidhjeve për përmirësimin e sigurisë së trafikut rrugor përmes “Auditimit të Sigurisë Rrugore (ASRr) dhe “Inspektimit të Sigurisë Rrugore (ISRr)”.

MIT planifikon dhe implementon planin për inspektimin e rrugëve përmes Departamentit të Inspektoratit, por që nuk është me fokus të veçantë për sigurinë në trafikun rrugor.

Lidhur me sigurinë rrugore MIT ka planifikuar “Auditimin dhe Inspektimin e Sigurisë Rrugore”<sup>27</sup> si kriterë të veçanta të rëndësishme. Këto kriterë kanë të bëjnë me planifikimin e duhur për ndërtimin e rrugëve të reja dhe inspektimin e rrugëve aktuale.

---

<sup>26</sup> Analysis of asphalt mix surface-tread rubber interaction

<sup>27</sup> Sipas kërkesave të transpozimit të direktivave nga BE, dhe rregullores së brendshme të MI-së

Megjithatë, përkundër iniciativave në kuadër të SEETO<sup>28</sup> dhe grupit punues për siguri rrugore këto kritere nuk janë implementuar. MIT ka dhënë arsye të mos plotësimit të këtyre kritereve është mungesa e kompanive konsulente të licencuara për ASRr dhe ISRr.

Mungesa e inspektimit të rrugëve ekzistuese bënë që vendet e rrezikshme në trafikun rrugor vazhdojnë të jenë evidente dhe me rrezik të vazhdueshëm për pjesëmarrësit në trafikun rrugor. Po ashtu, mungesa e auditimit të sigurisë rrugore, bënë që rrugët e reja të ndërtohen pa u verifikuar plotësimi i kritereve të sigurisë rrugore duke paraqitur rrezik për pjesëmarrësit në trafikun rrugor.

Lidhur me implementimin e dy kritereve të përmendura (ASRr dhe ISRr), në janar 2019 është marrë vendimi nga MIT për implementimin e tyre.

### **Ndërtimi i rrugëve të reja dhe kriteret e sigurisë rrugore**

Kemi analizuar planifikimin e projekteve rrugore për ndërtimin dhe menaxhimin e rrugëve për vitet 2016, 2017 dhe 2018 për të vlerësuar nëse ky planifikim është bërë duke u bazuar në analiza dhe prioritete nga Departamenti i Infrastrukturës në MIT.

MIT nuk ka një planifikim të duhur dhe të mirëfilltë për ndërtimin e rrugëve, adresimin e çështjeve të sigurisë rrugore dhe menaxhimin e tyre. Mungesa e implementimit të ASRr-së ka bërë që rrugët të ndërtohen pa një planifikim të duhur të elementeve të sigurisë rrugore. Kemi analizuar dy (2) mostra të projekteve të rrugëve magjistrale dhe rajonale të ndërtuara në mënyrë që të identifikojmë nëse në këto projekte janë planifikuar kriteret e sigurisë rrugore.

Kemi gjetur se në projektin për ndërtimin e rrugës me emërtim "Rruga N9-1 Segmenti Gjakovë-Rakovinë" janë përfshirë kritere të sigurisë rrugore (shenjzimi vertikal dhe horizontal, mbrojtëset anësore, bankinat dhe kritere tjera). Ndërsa, në rrugën e cila ka filluar të ndërtohet në vitin 2016, me emërtim të kontratës "Zgjerimi i Rrugës Nacionale N25, segmenti rreth rrotullimi Besi-Podujevë" nuk janë adresuar/plotësuar të gjitha kriteret e sigurisë rrugore. Në këtë projekt nuk është planifikuar ndërtimi i vend ndaljes së autobusëve (stacioneve). Si pasojë e mos planifikimit të kritereve për sigurinë rrugore rezulton që kjo rrugë të jetë e pa sigurtë për pjesëmarrësit në trafikun rrugor. Ndalja e autobusëve për marrjen dhe zbritjen e udhëtarëve përgjatë shiritave lëvizës të kësaj rruge, paraqet rrezik permanent për pjesëmarrësit në trafikun rrugor.

<sup>28</sup> South-east Europe Transport Observatory

Foto 2. Ndalesa e autobusëve në rrugën Nationale N25, segmenti rreth rrotullimi Besi – Podujevë e ndërtuar pa vend stacion të autobusëve.<sup>29</sup>



Po ashtu, si rezultat i mungesës së një studimi të duhur të projekteve përfshirë këtu edhe kriteret për sigurinë në trafikun rrugor, janë realizuar ndërtime me kyçe të rrezikshme/pasigurta në rrugë dhe këto janë evidentuar në raportet e udhëheqësit të divizionit për ndërtim dhe rindërtim të rrugëve. Kjo si pasojë e mos përfshirjes së ekspertizës së trafikut rrugor në projektet e operatorëve ekonomik dhe pranimit të projekteve pa i përmbushur këto kriteret nga MIT.

Kemi analizuar edhe projekte tjera kapitale të ndërtuara siç është projekti “Zgjerimi i Rrugës Nationale N2 Segmenti Hyrja në Qytetin e Prishtinës”. Kemi gjetur se është bërë inspektimi i kësaj rruge dhe janë evidentuar shembje të dheut duke shkaktuar jo stabilitet në konstruksionin e murit mbajtës të rrugës. Lidhur me këtë, kemi analizuar raportin e fundit të të menaxherit të kontratës përgjegjës për këtë rrugë dhe në këtë raport ishte e evidentuar se për periudhën e fundit të punimeve në këtë rrugë, përkundër kërkesës së drejtuar ndaj Operatorit Ekonomik që të marrë masa për ruajtjen e punëve të kryera, nuk janë ndërmarrë hapat konkret dhe si rezultat kjo rrugë ende vazhdon të paraqet rrezik për shembje dhe rrezik të vazhdueshëm për shfrytëzuesit e trafikut rrugor.

<sup>29</sup> Burimi: Policia e Kosovës.

Foto 3. Dëmtimet në projektin “zgjerimi rrugës nacionale N2 segmenti hyrja në qytetin e Prishtinës”<sup>30</sup>

### 3.3.1 Mirëmbajtja dhe sinjalistika e rrugëve nacionale dhe magjistrale

*Për të ofruar siguri në trafikun rrugor, MIT duhet t'i mirëmbajë rrugët në vazhdimësi dhe po ashtu duhet të sigurojë se rrugët janë të pajisura me shenja dhe sinjalistikën e duhur.*

MIT nuk ka bërë planifikim të duhur në mënyrë që të sigurojë mirëmbajtje të vazhdueshme të rrugëve nacionale dhe magjistrale. Janë evidentuar mungesa të mirëmbajtjes verore të rrugëve në rajone të ndryshme, po ashtu edhe në rajonin e Prishtinës. Rajoni i Prishtinës ka rezultuar që për një periudhë më shumë se dy muaj nga data 31.03.2018-07.06.2018 të jetë pa kontratë të mirëmbajtjes. Gjatë kësaj periudhe janë evidentuar mungesa të mirëmbajtjes së rrugëve sikurse që është lartësia e bimëve, barit në afërsi të segmenteve rrugore dhe të tjera të cilat pengojnë dukjen e shenjave të trafikut dhe paraqesin rrezik permanent për shfrytëzuesit e trafikut rrugor.

Po ashtu, nuk ka pasur kontratë për mirëmbajtjen e sinjalizimit të rrugëve përfshirë sinjalizimin vertikal dhe horizontal dhe pajisjeve tjera për një periudhë gati 2 vjeçare, nga data 02.07.2016 deri më 22.03.2018. Pikërisht gjatë kësaj periudhe, kur rrugët kanë qenë pa mirëmbajtjen e sinjalizimit, ka ndodhur rritja e aksidenteve me fatalitet (viti 2017). Po ashtu, në një rast/aksident me fatalitet në raportin e policisë është evidentuar mungesa e ndriçimit në vendin dhe kohën ku ka ndodhur aksidenti.

Gjatë inspektimeve të rrugës nga inspektorët rrugor në PK, në vitin 2017 janë identifikuar vende të rrezikshme ku kanë ndodhur aksidente me fatalitet dhe aksidente tjera të shpeshta dhe është bërë kërkesë ndaj MIT-së që të ndërmer hapa konkret për vendosjen e shenjave të trafikut. Mirëpo, nuk janë ndërmarrë veprime për përmirësimin e gjendjes.

Po ashtu, kemi analizuar pesë (5) mostra të vendimeve të gjykatave për vitet 2016, 2017 dhe 2018 lidhur me paditë e palëve ndaj MIT-së. Sipas vendimeve të gjykatës si pasojë e mungesës së mirëmbajtjes së rrugëve dhe mungesës së sinjalizimit ka ardhur deri tek aksidentet e ndryshme përfshirë këtu edhe ato me fatalitet. Si rrjedhojë, MIT dhe komuna përkatëse janë gjetur fajtores. Në rastin e parë, me vendim të Gjykatës, MIT obligohet të paguaj dëmin ndaj

<sup>30</sup> Burimi: Ministria e Infrastrukturës dhe Transportit – Departamenti i Inspektoriatit

palës paditëse pasi si pasojë e mungesës së mirëmbajtjes së duhur të rrugës nga ana e MIT-së dhe mungesës së sinjalizimit, ka ndodhur aksidenti me fatalitet.

Në rastin e dytë me datë 20.05.2016 është nxjerrë vendimi nga Gjykata, ku të paditurit në këtë rast MIT dhe Komuna Fushë Kosovës, detyrohen të kompensojnë dëmin material ndaj paditësit për shkak se janë përgjegjës për dëmin e shkaktuar pasi që nuk kanë vendosur shenjat paralajmëruese në trafikun rrugor sipas ligjit.

Për rastin e tretë, me datë 17.07.2017, është nxjerrë vendim nga Gjykata, ku ka obliguar që të paditurit në këtë rast MIT dhe Komuna e Pejës, në emër të dëmit jo material dhe material të shkaktuar ndaj pjesëmarrësve në trafikun rrugor të kryejnë obligimet financiare si rezultat i shembjes së gurëve për të cilët janë përgjegjëse institucionet e përmendura më lartë.

Mungesa e rrugëve të sigurta, mos mirëmbajtja e tyre si duhet dhe në kohë si dhe mungesa e sinjalistikës mund të jenë fatale për pjesëmarrësit në trafikun rrugor. Po ashtu, mund të dëmtojnë edhe buxhetin e institucioneve publike në rast të vendimeve gjyqësore për kompensim të dëmeve.

### 3.4 Rrugët lokale dhe urbane dhe bashkëpunimi mes Komunës së Prishtinës dhe Policisë së Kosovës

Drejtoria për Investime Kapitale dhe Menaxhim të Kontratave (DIKMK) është përgjegjëse për menaxhimin, projektimin, mirëmbajtjen dhe ndërtimin e rrugëve publike lokale dhe urbane ndërsa Drejtoria e Shërbimeve Publike (DShP) është përgjegjëse për sinjalizim horizontal dhe vertikal, mirëmbajtjen verore dhe dimërore, vendosjen, rivendosjen dhe mirëmbajtjen e shenjave të trafikut.

Kemi analizuar nëse DShP ka bërë një analizë apo skenim të gjendjes së tërësishme të rrugëve lokale dhe urbane, me qëllim të identifikimit të (prishjeve dhe dëmtimeve të shenjave sinjalizuese) dhe vlerësimit të nevojave. DShP përveç incizimit të rrugëve në baza mujore dhe në baza ad-hoc, nuk ka bërë një skenim të përgjithshëm të infrastrukturës rrugore në mënyrë që të ketë një evidencë të saktë të dëmtimeve dhe mungesës së shenjave dhe të bëjë prioritizim të nevojave.

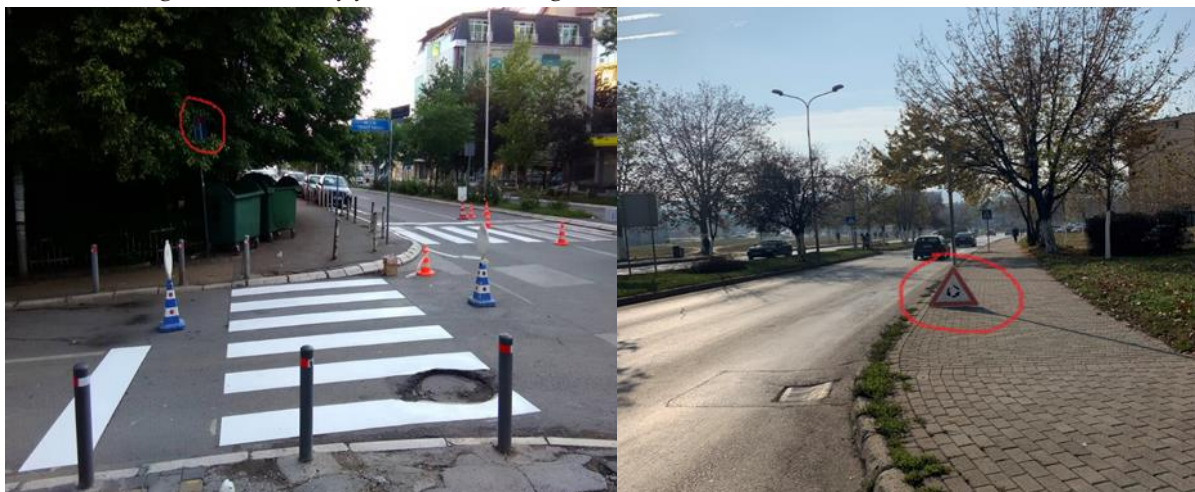
Po ashtu, nga data 14.04.2017–21.02.2018 për një periudhë pothuajse një (1) vjeçare komuna e Prishtinës nuk ka arritur të sigurojë mirëmbajtje me sinjalizim për rrugët lokale dhe urbane. Kjo si rezultat i procedurave të tej zgjatura të prokurimit. Si pasojë, rrugët kanë përfunduar pa mirëmbajtje për këtë periudhë.

Lidhur me këtë, Policia e Kosovës (gjatë viteve 2016, 2017 dhe 2018) kishte identifikuar disa pengesa dhe dëmtime të sinjalizimit për të cilat me kohë kishte njoftuar DShP. Nga gjashtë (6) rastet e identifikuara, vetëm në një rast në vitin 2018 janë ndërmarrë hapa konkret dhe është përmirësuar dëmtimi i semaforëve. Për pesë (5) rastet tjera, nuk kemi gjetur dëshmi të veprimeve. Mungesa e marrjes së veprimeve nga DShP për vendosjen e shenjave dhe

përmirësimin e pengesave dhe dëmtimeve të identifikuar, rrezikon të mos ofrojë siguri për pjesëmarrësit në trafikun rrugor.

Ndërsa, lidhur me mirëmbajtjen verore dhe dimërore të rrugëve lokale dhe urbane në KP, kemi identifikuar se DShP ka një planifikim i cili është i bazuar në prioritizim dhe kategorizim të rrugëve për mirëmbajtjen dimërore. Prej vitit 2015 deri në vitin 2018 janë mirëmbajtur 82% e rrugëve në komunën e Prishtinës me mirëmbajtje dimërore. Ndërsa, mirëmbajtja verore e rrugëve për periudhën e njëjtë nga viti 2015-2018 është më e ultë apo 36% e rrugëve. Këto analiza janë bërë duke iu referuar numrit të rrugëve në hartën zyrtare të rrugëve për këto vite krahasuar me numrin e rrugëve të mirëmbajtura në lotet e kontratave për mirëmbajtje të rrugëve.

Foto 5. Mungesa e mirëmbajtjes verore në rrugët urbane/lokale<sup>31)</sup>



Nga maji i vitit 2018, me nënshkrimin e kontratave të reja për mirëmbajtjen verore të rrugëve është rritur në mënyrë të theksuar numri i rrugëve të mirëmbajtura.

Mungesa e auditimit të sigorisë rrugore dhe mungesa e mirëmbajtjes së rrugëve bënë që të kemi rrugë të pasigurta në vend dhe si të tilla ndikojnë direkt në sigurinë e trafikut rrugor.

Kemi analizuar bashkëpunimin mes departamenteve përgjegjëse për rrugët lokale dhe urbane në komunën e Prishtinës dhe Policisë së Kosovës. Kemi identifikuar se DShP në baza të rregullta mujore realizon takime të përbashkëta me PK-në ku mbulohen fusha të ndryshme të sigorisë në bashkësi në komunë. Në këto takime mbulohet edhe fusha e trafikut, mirëpo nuk ka një fokus të veçantë në identifikimin e vendeve të rrezikshme në rrugë.

<sup>31</sup> Foto ilustrative, burimi: Komuna e Prishtinës dhe Zyra Kombëtare e Auditimit

Komuna e Prishtinës, përkatësisht DIKMK dhe DShP nuk kanë bërë identifikimin dhe menaxhimin e vendeve të rrezikshme. Si rezultat, vendet e rrezikshme mbesin të pa menaxhueshme.

Lidhur me këtë, po ashtu kemi analizuar mirëmbajtjen e rregullt të rrugëve për të cilat është përgjegjëse komuna e Prishtinës.

Në kuadër të kontratës "Sanimi i gropave dhe deformimeve të shtresave të asfaltit në rrugët dhe trotuaret në komunën e Prishtinës" kemi marrë mostër sanimin e gropave me asfalt për tetë (8) rrugët në komunën e Prishtinës. Kemi gjetur se në librin ndërtimor ku evidentohen punimet nuk janë të evidentuara datat e fillimit të punimeve, kohëzgjatja për sanimin/mbylljen e gropave apo përfundimin e punimeve. Kjo për arsye se në kontratë nuk janë paraparë saktë afatet kohore për këtë. Si pasojë, nuk dihet kohëzgjatja e punimeve dhe këto rrugë paraqesin pengesë dhe rrezik për aksidente në trafikun rrugor.

Kemi rishikuar nëse DIKMK ka bërë analizimin e infrastrukturës rrugore në mënyrë që të bëjë planifikim të duhur për ndërtimin, rekonstruktimin dhe mirëmbajtjen e rrugëve. Përkundër pohimeve gjatë bisedave me zyrtarë se bëhet një skanim i tillë nuk kemi gjetur dëshmi apo dokumente se DIKMK ka bërë një skanim dhe analizë të mirëfilltë të gjendjes së rrugëve për mirëmbajtje. Mirëmbajtja e rrugëve realizohet në baza ad-hoc.

Po ashtu, gjatë planifikimit, specifikacionet e kontratës për mirëmbajtjen e rrugëve hartohen "paushall" (normat dhe sasi), e jo në mënyrë të saktë. Kjo rrezikon planifikimin e duhur të buxhetit dhe bënë që rrugët të përfundojnë të pa trajtuara/menaxhuara.

Lidhur me pengesat dhe dëmtimet që paraqiten në rrugët lokale kemi identifikuar se komuna me kërkesë të ndërmarrjeve publike lëshon vendim për hapjen e rrugëve me qëllim të instalimit të infrastrukturës së ndërmarrjeve publike siç janë "KEDS", "IPKO", "KOSTT", etj. Në vitin 2016, edhe përkundër dhënies së lejes për gropimin e rrugëve me qëllim të instalimit dhe shpërndarjes së infrastrukturës në lagjen Kalabria, ka raste kur ndërmarrja "KEDS" nuk i është përmbajtur planit dinamik për kryerjen e punimeve dhe sanimin e rrugëve, dhe gjithashtu ka dështuar në kthimin e rrugës si në gjendjen e mëparshme.

Gjithashtu, në vitin 2018, ndërmarrja "KEDS" pas përfundimit të punëve në një numër të rrugëve, si "Ismet Krasniqi", "William Shekspir" dhe "Gjon Sereqi", nuk ka bërë asfaltimin dhe sanimin e tyre. Kjo paraqet rrezik për trafikun rrugor.

Komuna e Prishtinës nuk ka arritur të përfshijë në mirëmbajtje të gjitha rrugët (lokale, urbane) si dhe të mirëmbajë si duhet ato. Po ashtu, nuk ka arritur të menaxhoj si duhet kontratat/punët e realizuara nga kompanitë publike të cilat ndërhyjnë në infrastrukturën rrugore. Si rrjedhojë është rritur rreziku në trafikun rrugor.

### 3.5 Këshilli për Sigurinë në Trafikun Rrugor

*Qeveria e Kosovës me propozim të MIT-së duhet të krijojë dhe funksionalizojë Këshillin për Sigurinë në Trafikun Rrugor (KSTRr) me përbërje gjithëpërfshirëse të akterëve relevant të sigurisë rrugore si mekanizëm për sinkronizimin e aktiviteteve të sigurisë rrugore.*

KSTRr fillimisht është themeluar në vitin 2008 me UA 18/2008, mirëpo nuk ka funksionuar. Në shtator të vitit 2016, Këshilli është përcaktuar me Ligjin nr.05/088 për Rregullat e Trafikut Rrugor. Megjithatë, këshilli nuk është funksionalizuar deri më 23 tetor 2018.

Me qëllim të ngritjes së sigurisë rrugore, institucionet përgjegjëse duhet të realizojnë masat e dala nga PV ku shumica prej këtyre masave janë përgjegjësi e MIT-së dhe KSTRr-së. Shumica e masave afat shkurtër duhet të realizoheshin deri në fund të vitit 2018. Kemi gjetur se shumica e masave të planifikuara për implementim, për periudhën 2016-2018 nuk ishin realizuar.

Mungesa e themelimit dhe funksionalizimit me kohë të KSTRr-së ka bërë që MIT të dështoj në realizimin dhe implementimin e masave të planifikuara për periudhën 2016-2018, si synim i ngritjes së sigurisë në trafikun rrugor.

#### **Departamenti Koordinues i KSTRr**

Sipas Planit të Veprimit, Sekretariati i KSTRr është institucion drejtues, përgjegjës për implementimin e strategjisë dhe këtij plani. Sekretariati i KSTRr-së i emërtuar si Departament koordinues i KSTRr-së në kuadër të MIT-së përbëhet nga U.D drejtori i departamentit, një asistent i departamentit si dhe një zyrtari i cili është pjesë e këtij departamenti nga muaji nëntor i vitit 2018. Ky departament, detyrat dhe përgjegjësitë i ka të rregulluara me rregulloren për organizim të brendshëm dhe sistematizim të vendeve të punës në MIT. Kemi vlerësuar planet dhe detyrat/objektivat e punës së zyrtarëve të këtij departamenti. Ky departament ka hartuar planet dhe raportet e punës për vitet 2016 dhe 2017, përderisa për vitin 2018 nuk ka një planifikim vjetor të punës. Si rezultat, KSTRr ka përgatitur një raport pune për vitin 2018, mirëpo nuk është aprovuar nga menaxhmenti. Ky departament nuk ka të aprovuar objektivat e punës nga sekretari i MIT dhe nuk është trajtuar mjaftueshëm nga menaxhmenti si rezultat i mungesë së krijimi të KSTRr.

Më tej, kemi kërkuar dëshmi për progresin në implementimin e masave nga ky departament. Zyrtarët pohuan se kanë realizuar disa aktivitete në baza ad-hoc, si fushata vetëdijesuese që janë përgjegjësi e KSTRr, mirëpo nuk na janë ofruar dëshmi për këtë. Po ashtu, nuk kanë ofruar informata për masat e implementuara nga drejtoritë përgjegjëse në MIT.

Mungesa e themelimit dhe funksionalizimit të KSTRr-së dhe mungesa e planifikimit të duhur të aktiviteteve të sekretariatit të KSTRr-së ka bërë që masat e planifikuara në Planin e Veprimit të mos realizohen krahas nevojave.

### 3.5.1 Mbikëqyrja profesionale në fushën e patentë shoferit

Bazuar në nevojat për mbikëqyrjen e aktiviteteve në fushën e patentë shoferit, MIT ka hartuar UA për themelimin dhe funksionalizimin e Organit për Mbikëqyrje Profesionale (OMP). Sipas UA, ky organ duhet të bëjë mbikëqyrje në baza të rregullta me paralajmërim dhe pa paralajmërim mbi punën e mbajtjes së provimit teorik dhe praktik për patentë shoferë. Ky organ gjithashtu duhet të hartojë planet e punës dhe duke u bazuar në planin e punës të ushtrisë aktivitetet e mbikëqyrjes me qëllim të monitorimit të pyetësve, zyrtarëve (komisionit) për mbajtjen e provimeve profesionale në fushën e patentë shoferit. Krahas kësaj, OMP duhet të hartojë raporte të rregullta periodike lidhur me të gjeturat nga mbikëqyrja profesionale.

Kemi gjetur se OMP nuk ka hartuar planet e punës për aktivitetet e mbikëqyrjes së standardeve dhe cilësisë për zyrtarët të cilët bëjnë aftësimin e kandidatëve për shofer, dhe atyre që mbajnë provimin për patentë shofer, si dhe për provimet profesionale për licencim dhe mbarëvajtjen e punëve të subjekteve të autorizuar nga MIT që ndërlidhen më sigurinë në trafikun rrugor. Aktivitetet realizohen në baza ad-hoc pa ndonjë plan dhe vlerësim të nevojave për mbikëqyrje që nuk janë në pajtim me kërkesat e udhëzimit administrativ.

Në raportet e OMP-së për vitet 2016-2017, janë evidentuar mangësi të shumta gjatë procesit të testimit të kandidatëve. Ky proces karakterizohet me probleme siç janë: nuk bëhet ruajtja e video incizimeve të provimeve, koha e treguar në kamera nuk është e saktë, gjatë kontrollimit të testit nuk shihen qartë të dhënat e kandidatëve dhe pyetjet me përgjigjet në test, kjo është e njëjtë në të gjitha Njësitë e Patentë Shoferit (NJPSH).

OMP ishte funksional deri me datë 01.06.2018. Pas kësaj kohe zyrtarët e këtij organi janë angazhuar në detyra tjera.

Procesi i testimit në fushën e patentë shoferit vazhdon pa një mbikëqyrje dhe mund të karakterizohet me parregullsi të ndryshme. Kjo, rrjedhimisht ndikon direkt në sigurinë në trafikun rrugor.

### 3.5.2 Implementimi i “E-testimit” për Patentë Shofer

Masë tjetër e rëndësishme e Planit të Veprimit të strategjisë është vlerësimi i edukimit aktual për patentë shofer dhe i sistemit të ekzaminimit/analizimi i sistemit aktual të kontrollit të cilësisë. Bazuar në Ligjin nr. 05-L/064 për Patentë Shofer, është planifikuar që testimi i kandidatëve në pjesën teorike të provimit për patentë shofer të mbahet me shkrim dhe në formën elektronike. Dhe për këtë, Departamenti i Patentë Shoferit në MIT në fillim të vitit 2017, ka filluar me implementimin e “E-testimit” apo vlerësimin e testimit të kandidatëve përmes testimit elektronik. “E-testimi” siguron transparencë dhe i gjithë procesi i testimit dhe vlerësimin të kandidatëve mbi njohuritë bazike në pjesën teorike të trafikut rrugor, realizohet

në mënyrën e duhur dhe objektive. Kjo siguron se kandidatët arrijnë të jenë pjesëmarrës në trafikun rrugor vetëm kur plotësojnë kriteret dhe kalojnë testin përmes formave e mënyrave transparente dhe legjitime dhe të rregullta.

Për dhënien e provimit për patentë shofer, monitorimi i provimit në pjesën teorike dhe pjesën praktike duhet të realizohet nëpërmes sistemit elektronik të kamerave. Pjesa teorike e provimit ende vazhdon të zbatohet përmes testimit me shkrim të kandidatëve. Testimi me shkrim i kandidatëve realizohet në shtatë NJPSh, në shtatë regjione të Kosovës, për të gjitha kategoritë e vozitjes. Mbajtja e testimit me shkrim të kandidatëve realizohet nën monitorimin e sistemit elektronik të kamerave sipas UA.

Ndërsa, kemi gjetur se gjatë testimit praktik të kandidatëve, ka raste kur ky proces përcjellët me mos funksionim të kamerave. Organi për mbikëqyrje profesionale në raportet e tij ka identifikuar prishje të shpeshta të kamerave dhe kamera jashtë funksionit gjatë procesit të testimit dhe vlerësimit. Lidhur me këtë në njësinë e Patentë Shoferit - Gjilan kemi identifikuar se nuk funksionon kamera gjatë testimit praktik të kandidatit. Po ashtu, në Njësinë e Patentë Shoferit-Mitrovicë kemi gjetur se nga të dy pyetësit/ekzaminerët e testimit praktik janë paraqitur probleme me incizimin e kamerave. Në pyetësin e parë numri i incizimeve të plota është gjashtë (6), ndërsa numri i incizimeve me defekte është tre (3). Edhe në pyetësin e dytë, numri i incizimeve të plota është pesë (5), ndërsa, incizime me defekte janë katër (4). Si rezultat, gjatë testimit të kandidatëve në pjesën praktike ky proces përcjellët me parregullsi në mungesë të funksionimit të kamerave dhe kjo nuk siguron transparencë për të vërtetuar nëse kandidati ka kaluar testimin praktik me meritë.

Në mënyrë që të shmangen parregullsitë gjatë procesit të testimit të kandidatit në pjesën teorike me shkrim e cila realizohet nën monitorimin e kamerave në klasat e testimit dhe në pjesën praktike e cila po ashtu realizohet nën monitorimin e kamerave në veturë, është paraparë digjitalizimi i gjithë procesit të testimit teorik. Lidhur me këtë kemi kërkuar të na ofrohen dëshmi nëse është bërë implementimi i "E-testimit".

Nga dokumentet e pranuar kemi gjetur se lidhur me fazën e parë të implementimit të projektit që është (liferimi i serverëve me licenca dhe krijimi i aplikacionit) të gjitha aktivitetet janë përfunduar, ndërsa ky projekt nuk ka vazhduar me fazat tjera të përfundimit të projektit të digjitalizimit si pasojë e mos marrjes së hapave konkret nga ana e MIT-së.

Në tabelën poshtë janë vendosur aktivitetet të cilat duhet ndërmarrë për implementimin e plotë të "E-testimit".

Tabela 4. Aktivitetet e pa përfunduara për sistemin e digjitalizimit të provimit teorik për patentë shofer<sup>32</sup>

<b>Aktivitetet e papërfunduara nga MIT për digjitalizimin e provimit teorik (E-testimit)</b>
1. Mos përfundimi i futjes së pyetjeve në sistem (në sistem janë futur 200 pyetje të kategorisë "B")
2. Mungesa e lidhjes së aplikacionit me Regjistrin Civil të Kosovës dhe me bazën e të dhënave për Patentë Shofer në MPB
3. Mos furnizimi me PC-kompjuterë (touch screen 20 copë) ashtu siç kërkohet në kontratë për periudhën testuese
4. Mos vendosja e super administratorit të sistemit, administratorët e tij si dhe përdoruesit
5. Mos definimi i çështjes së autentifikimit përmes lexuesve për lexim të letërnjoftimeve biometrike
6. Mos definimi i mënyrës së pagesës dhe konfirmimit të pagesës me rastin e aplikimit "online" të kandidatit
7. Mos përgatitja nëpër NJPSH me qëllim të përgatitjes së infrastrukturës së nevojshme siç është furnizimi me internet cilësor dhe energji elektrike pa ndërprerje.
8. Mos definimi i njësisë së testimit që do të fillohet me fazën pilot të projektit
9. Mungesa e trajnimit të zyrtarëve nga njësia e testeve që do të fillohet me fazën pilot
10. Mungesa e migrimit të të dhënave për auto shkolla, ligjërues, shofer instruktor, nga aplikacioni "E-shoferi" në aplikacionin "E-testimi"
11. Mos përgatitja e fushatës informuese në lidhje me fillimin e zbatimit të aplikacionit "e-testimi"

Mungesa e digjitalizimit dhe administrimit të duhur të këtij programi për testimin dhe vlerësimin e kandidatëve bënë që ky proces të përcjellët me parregullsi.

Kjo, në mënyrë direkte përbën rrezik duke rritur pasigurinë për pjesëmarrësit në trafikun rrugor, kryesisht nga moshat e reja<sup>33</sup>.

Mungesa e testimit elektronik në pjesën teorike, prishjet e shpeshta të kamerave për monitorimin e procesit të testimit dhe vlerësimit të kandidatëve, mundësojnë keqpërdorimin duke krijuar mos transparencë. Kjo krijon mundësi që kandidatët e rinj të pajisen me patentë shofer, pa përmbushur kriteret/njohuritë bazike dhe të nevojshme për të qenë pjesëmarrës në trafikun rrugor.

<sup>32</sup> Burimi: Ministria e Infrastrukturës – Departamenti për Patentë Shofer

<sup>33</sup> Analiza e Sigurisë Rrugore Janar – Qershor 2018, Policia e Kosovës

## 4 Kontrollimi teknik i automjeteve

*Faktori i tretë për nga rëndësia në trafikun rrugor i cili ka ndikim direkt në sigurinë në trafik është automjeti. Automjetet duhet të plotësojnë kriteret e kërkuara për të qenë pjesëmarrës në trafikun rrugor.*

Bazuar në U.A nr.01/2018 për kontrollimin e automjeteve, MIT është përgjegjëse për kontrollimin teknik të automjeteve përmes qendrave të licencuara për kontrolle teknike në shtatë (7) regjionet e Kosovës. Po ashtu, zyrtar të MIT-së ose subjekti i autorizuar nga MIT në këtë rast Qendra për Automjetet e Kosovës (QAK) duhet të bëjnë mbikëqyrjen e vazhdueshme profesionale të qendrave të kontrollimit teknik të automjeteve. MIT bazuar në UA po ashtu është përgjegjëse për trajnimin profesional të personelit për kontrolle teknike në bashkëpunim me subjektin kompetent.

Kontrollimi teknik i automjeteve mund të jetë kontrollim teknik i rregulltë në baza vjetore, kontrollim periodik në baza gjashtë mujore për automjete të veçanta (transport publik, transport për mallra dhe masë, policia etj) dhe kontrollimi teknik i jashtëzakonshëm sipas urdhrit të personit zyrtar.

Ne kemi analizuar aktivitetet e MIT rreth mbikëqyrjes së qendrave për kontrolle teknike të automjeteve që kryhen përmes QAK dhe inspektoratit të ministrisë. Në raportin vjetor për vitin 2018 të përgatitur nga QAK në lidhje me monitorimin e të gjitha kontrolleve teknike të automjeteve në vend, janë paraqitur statistikat në lidhje me kontrollet teknike të automjeteve në këto qendra. Në këtë raport nuk janë evidentuar parregullsi apo çështje me rëndësi në lidhje me kontrollet teknike të automjeteve.

Në anën tjetër, në raportet e inspektoratit të MIT-së në qendrat e kontrolleve teknike në vend kemi identifikuar se janë kryer 505 inspektime, 499 inspektime të rregullta dhe gjashtë (6) inspektime të jashtëzakonshme të qendrave të kontrolleve teknike. Këto aktivitete kishin për qëllim vlerësimin nëse qendrat për kontrolle teknike të automjeteve janë duke kryer kontrollimin e automjeteve krahas kriterëve të përcaktuara me ligj dhe UA.

Në raportin vjetor të Inspektoratit janë evidentuar disa parregullsi në qendrat për kontrolle teknike. Si rrjedhojë, Inspektorati i MIT ka shqiptuar dënime të ndryshme ndaj këtyre qendrave përkatësisht ndaj pronarëve dhe personave përgjegjës të qendrave të kontrollimit teknik të automjeteve<sup>34</sup>. Në lidhje me këtë, kemi vërejtur se dënimet përkatësisht masat e inspektoratit ndërlidhen me pezullim të licencës, inicime të procedurës kundërvajtëse etj.

Sipas raportit të Inspektoratit në disa qendra për kontrolle teknike të automjeteve personeli është pjesërisht i trajnuar dhe i pa licencuar. Po ashtu, MIT nuk ka ndërmarr aktivitete sipas

---

<sup>34</sup> 22 dënime me gjobë ndaj pronarëve të qendrave të kontrollimit teknik të automjeteve dhe 85 dënime me gjobë ndaj personave përgjegjës të kontrollit teknik të automjeteve, 3 pezullim të licencës, 34 inicime të procedurës kundërvajtëse ndaj pronarëve të qendrave të kontrollimit teknik të automjeteve.

UA për adresimin e çështjes së trajnimit profesional të personelit përgjegjës për kontrollet teknike të automjeteve.

Bazuar në aktivitetet për mbikëqyrje vërehet se MIT nuk ka bërë përpjekje të mjaftueshme për monitorim dhe kontroll të duhur ndaj qendrave për kontrolle teknike në mënyrë që të sigurojë pjesëmarrje të automjeteve të sigurta në trafikun rrugor.

## 5 Konkluzionet

Ndikimi i Policisë së Kosovës në rritjen e sigurisë në trafikun rrugor është i ulët. Ministria e Infrastrukturës dhe Transportit dhe Komuna e Prishtinës nuk kanë ofruar dhe mirëmbajtur rrugët ashtu siç duhet. MIT nuk ka identifikuar pikat me rrezikshmëri në trafik (pikat e zeza) dhe nuk është bërë trajtimi i tyre. Për më shumë, ka mangësi tjera në organizimin dhe mbikëqyrjen e procesit të aftësisë dhe provimit për patentë shofer dhe në procesin e kontrolleve teknike të automjeteve.

PK gjatë analizimit dhe identifikimit të shkaktarëve dhe faktorëve të aksidenteve në trafik, përdorë të dhëna nga dy sisteme të ndryshme të të dhënave (SIPK dhe forma manuale Excel) të cilat nuk përputhen ndërmjet vete. Të dhënat të cilat i përdorë nga forma Excel kanë të kategorizuar në mënyrë të përgjithësuar faktorët dhe shkaktarët e aksidenteve dhe kjo pamundëson identifikimin e saktë të tyre.

NJRKRr-Prishtinë nuk ka arritur të mbulojë të gjitha regjionet/segmentet rrugore me kontrolle policore krahas përgjegjësisë së saj. Po ashtu, mungon orientimi i kontrolleve krahas vendeve që paraqesin rrezik në trafikun rrugor. Për më tepër, PK asiston në aktivitete dytësore duke lënë anash kontrollet rrugore. Në këtë mënyrë aksidentet janë evidente dhe të pa menaxhueshme nga PK.

Mungesa e pajisjeve digjitale mobile në automjetet e policisë vështirëson që gjatë identifikimit të shkelësve të rregullave në trafikun rrugor të shqiptojë kundërvajtje dhe pikë negative, për ngasës të rrezikshëm në trafikun rrugor dhe atyre recidivistë. Pastaj niveli i ultë i implementimit të sistemit të pikëve negative ndikon në sigurinë në trafikun rrugor.

Ndërsa, DKRr nuk ka bërë përpjekje të mjaftueshme që të përfshijë në planin vjetor të saj inspektimet e rregullta ndaj NJRKRr-Prishtinë përkatësisht ndaj kontrolleve policore në trafik dhe përgjegjësve të tyre. Kjo ndikon në sigurinë e trafikut rrugor.

Përpjekjet e MIT janë të pa mjaftueshme për të funksionalizuar Këshillin për Sigurinë në Trafikun Rrugor dhe koordinimin e veprimeve me palët relevante. Po ashtu, MIT nuk ka zhvilluar aktivitete dhe nuk ka krijuar bazë të dhënave që do të mundësonte identifikimin e vendeve të rrezikshme dhe evidentimin/identifikimin e saktë të shkaktarëve dhe faktorëve të aksidenteve.

Mos implementimi i kritereve të sigurisë për ndërtimin e rrugëve të reja dhe inspektimin e rrugëve aktuale siç janë "Auditimi i Sigurisë Rrugore dhe Inspektimi i Sigurisë Rrugore" ka bërë që MIT të ndërtojë dhe të ri-konstruktojë rrugë pa plotësimin e këtyre kritereve dhe kjo ndikon direkt në sigurinë në trafikun rrugor.

Mungesa e mirëmbajtjes së rrugëve me sinjalistikë për gati dy vite tregon mungesën e veprimeve dhe përpjekjeve të MI-së për të ofruar rrugë më të sigurta për pjesëmarrësit në trafikun rrugor. Lidhur me këtë, së paku në tri raste faktori rrugë është identifikuar shkaktar i aksidenteve dhe MIT së bashku me komunat përkatëse janë mbajtur përgjegjës/fajtorë për këtë.

MIT nuk ka arritur të sigurojë funksionalizim permanent të OMP-së si mekanizëm i nevojshëm për mbikëqyrjen profesionale në fushën e patentë shoferit. Po ashtu, MIT nuk ka bërë mjaftueshëm për të siguruar infrastrukturën e duhur për digjitalizimin e sistemit elektronik të testimit teorik dhe praktik të kandidatëve për patentë shofer. Kjo ndikon në mungesën e transparencës dhe në kualitetin e kandidatëve të pajisur me patentë shofer.

Aktivitetet e mbikëqyrjes/inspektuese tregojnë se MIT nuk ka bërë përpjekje të mjaftueshme që të sigurojë funksionim adekuat të qendrave të kontrolleve teknike të automjeteve për të ofruar siguri që vetëm automjetet të cilat plotësojnë kriteret e kërkuara sipas legjislacionit në fuqi të jenë pjesëmarrës në rrugë.

KP nuk ka arritur që të siguroj mirëmbajtje të duhur dhe permanente për të gjitha rrugët për të cilat është përgjegjëse dhe si rezultat kjo paraqet rrezik për pjesëmarrësit në trafikun rrugor.

## 6 Rekomandimet

### Rekomandimet për Policinë e Kosovës

1. Të bëjë regjistrimin e plotë dhe me kohë të të dhënave në Sistemin Informativ të Policisë së Kosovës, duke bërë unifikimin e tij, në mënyrë që Policia e Kosovës të identifikoj qartë faktorët dhe shkaktarët e aksidenteve. Hartimi i raporteve dhe planifikimi i resurseve për të ofruar siguri në trafikun rrugor përmes kontrolleve policore, të bazohet në të dhënat e detajuara me faktorë dhe shkaktarë të aksidenteve të regjistruara në këtë sistem;
2. Njësia Rajonale e Komunikacionit Rrugor - Prishtinë të siguroj mbulimin e të gjitha regjioneve/segmenteve rrugore me kontrolle policore dhe brenda tyre të orietoj kontrollet policore duke u fokusuar në rrugët me rrezikshmëri të lartë. Të caktoj qartë dhe saktë vendin ku duhet të kryhen kontrollet në oraret kontrolluese dhe në planet e punës të evidentoj shfrytëzimin e pajisjeve (radarëve dhe alkool testeve); përforcimi i kontrolleve rrugore nga ana e policisë jo vetëm në pika statike, por duke aplikuar edhe monitorimin në lëvizje të përdoruesve të rrugës dhe përmes aplikimit teknologjive të reja të sigurisë rrugore;
3. T'i kushtohet rëndësi më e madhe rritjes së nivelit të informimit dhe ndërgjegjësimit për siguri rrugore me anë të shërbimeve këshillimore dhe inkurajimit të përdoruesve të rrugës që të respektojnë normat ligjore si dhe kontrolle më të shpeshta të gjendjes dhe pajisjeve të sigurisë të cilat duhet t'i kenë mjetet;
4. Sensibilizimin e ngasësve që të evitohen shpejtësitë e mëdha, të vendoset rripi i sigurisë, të evitohet përdorimi i telefonit gjatë vozitjes, përdoruesit e motoçikletave të bartin helmetën mbrojtëse, vozitësit profesional të automjeteve të rënda të respektojnë orët e vozitjes dhe të pushimit si dhe të përdorin tahografët digjital etj;
5. Tëshqyrtojë aplikimin e alternativave tjera siç është vendosja e kamerave përcjellëse dhe atyre statike për matjen e shpejtësisë nëpër rrugët rajonale dhe lokale në mënyrë që të rrisë sigurinë në trafikun rrugor;
6. Njësia Rajonale e Komunikacionit Rrugor - Prishtinë të fokusohet në aktivitetet e saj kryesore në trafik siç është parandalimi i aksidenteve dhe pastaj përmes një planifikimi më të mirë, të angazhohet në aktivitetet tjera dytësore;
7. Divizioni i Komunikacionit Rrugor të hartojë dhe zbatojë plane dhe të përgatisë raporte të mbikëqyrjes në baza të rregullta tre mujore përgjatë gjithë vitit; dhe
8. Njësia Rajonale e Komunikacionit Rrugor - Prishtinë të përfshijë në planin vjetor të punës procesin e mbikëqyrjes së njësive kontrolluese nga menaxhmenti dhe të sigurojë implementimin e tij. Të bëhen plane të inspektimit nga udhëheqësi i Njesisë Rajonale të Komunikacionit Rrugor Prishtinë dhe udhëheqësi i operativës. Të bëhet monitorimi i realizimit/ implementimit të planeve operative kontrolluese policore nga mbikëqyrësi i parë i ekipeve patrulluese, po ashtu të sigurohet mbikëqyrja ndaj mbikëqyrësit të parë.

---

## Rekomandimet për Ministrinë e Infrastrukturës dhe Transportit

1. Të funksionalizojë grupin punues (MIT, PK dhe KSKRr) për identifikimin e vendeve të rrezikshme (pikave të zeza) përmes një incizimi/skanimi gjithëpërfshirës dhe të mirëfilltë të rrugëve rajonale dhe lokale dhe krahas kësaj të bëjë menaxhimin e tyre duke synuar ofrimin e rrugëve të sigurta dhe të shfrytëzueshme në vend;
2. Të zhvillojë bazën e të dhënave në bashkëpunim me Policinë e Kosovës për të siguruar informata të duhura për identifikimin e shkaktarëve dhe faktorëve të aksidenteve. Bazuar në këto të dhëna të hartojë planet për përmirësimin e gjendjes ekzistuese rrugore duke shënjuar vendet e rrezikshme si paralajmërim për shfrytëzuesit e trafikut rrugor dhe njëkohësisht në bazë të këtyre të dhënave të ri konstruktivë/përmirësojë dhe ndërtojë rrugët;
3. Të bëjë vlerësimin e gjendjes së rrugëve në mënyrë që të caktojë prioritetet për rikonstruktimin e rrugëve aktuale dhe për ndërtimin e rrugëve të reja duke siguruar përmbushjen e kriterëve të sigurisë rrugore sipas objektivave të përcaktuara për Auditimin e Sigurisë Rrugore dhe Inspektimin e Sigurisë Rrugore;
4. Të sigurojë se gjatë ndërtimit të rrugëve të reja dhe rikonstruktimit të atyre ekzistuese të adresojnë çështjet e sigurisë rrugore duke u bazuar në standardet evropiane të ndërtimit të rrugëve;
5. Të sigurojë mirëmbajtje verore dhe dimërore permanente për rrugët nacionale dhe regionale si dhe menaxhim permanent të mirëmbajtjes së sinjalizimit në mënyrë që rrugët të jenë të sigurta dhe të shfrytëzueshme në vend;
6. Të adresojë të gjitha masat nga Strategjia e Sigurisë Rrugore dhe Plani i Veprimit në Kosovë, në veçanti masat afat shkurtër të cilat ishin planifikuar të adresohen për periudhën 2016 - 2018 dhe masat tjera afat gjatë;
7. Të ndërmerri hapa konkret për krijimin e infrastrukturës së nevojshme gjatë testimit dhe vlerësimit të kandidatëve për tu pajisur me patentë shofer. Të përfundojë aktivitetet e pa përfunduara që kanë të bëjnë me funksionalizimin dhe implementimin e digjitalizimit të programit "E-testimi", në mënyrë që të ndikojë në rritjen e sigurisë në trafikun rrugor si dhe të bëjë përmirësimin e infrastrukturës ekzistuese, siç janë kamerat;
8. Të caktojë objektivat e punës së personelit të departamentit të Sekretariatit të KSTRr - së dhe të bëjë planifikimin e duhur vjetor dhe të sigurojë implementimin e tij;
9. Të sigurojë krijimin dhe funksionalizimin e Organit për Mbikëqyrje Profesionale në fushën e patentë shoferit në përputhje me Udhëzimin Administrativ për krijimin dhe funksionalizimin e patentë shoferit; dhe
10. Të mbikëqyrë dhe kontrollojë si duhet qendrat e kontroleve teknike të automjeteve për të siguruar kontrole teknike sipas kriterëve të përcaktuara me qëllim që vetëm automjetet që plotësojnë kriteret të janë pjesëmarrës në trafikun rrugor.

### **Rekomandimet për Komunën e Prishtinës**

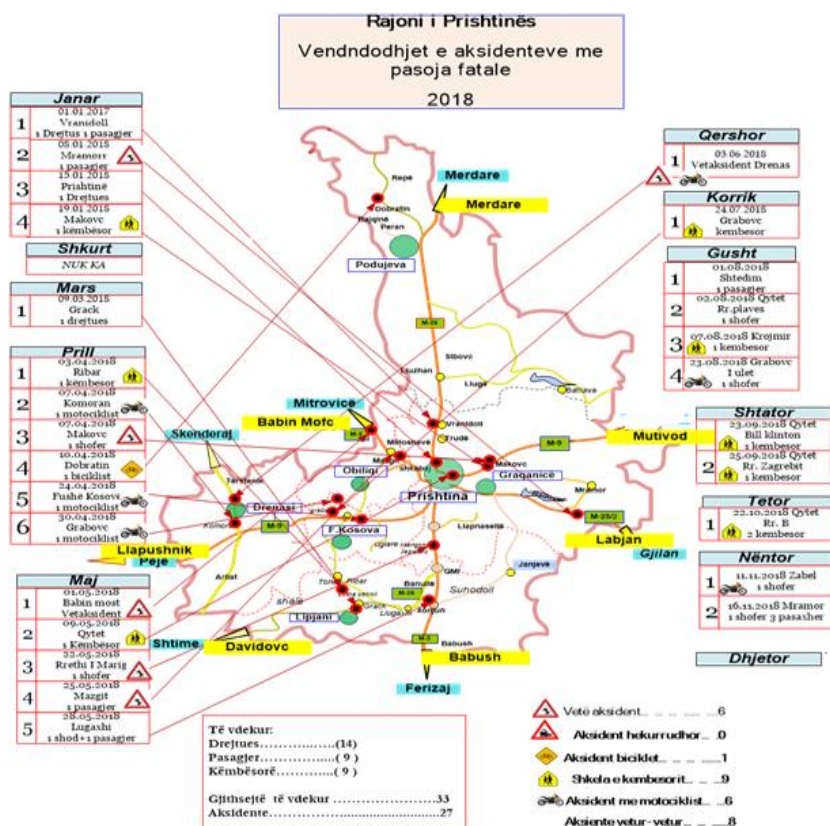
1. Të bëjë një analizë të gjendjes së tërësishme të rrugëve me qëllim të identifikimit të dëmtimeve dhe nevojave për sinjalizim dhe krahas kësaj të bëjë prioritizimin;
2. Të sigurojë mirëmbajtje permanente verore dhe dimërore për të gjitha rrugët që është përgjegjëse si dhe të hartojë/përgatisë raporte lidhur me punët e kryera të cilat vijnë si kërkesë nga Policia e Kosovës për ndërmarrjen e hapave konkret për përmirësim;
3. Të sigurojë që në specifikacionet e kontratës për mirëmbajtje të rrugëve të precizojë qartë afatet kohore për re-konstruktimin e rrugëve;
4. Në rastet e dhënies së vendimeve për ndërmarrjet publike për gropimin e rrugëve me qëllim të vendosjes dhe shtrirjes së infrastrukturës së tyre, të sigurojë që pas përfundimit të punimeve, ndërmarrjet të kthejë gjendjen e mëparshme të rrugëve;
5. Përmirësimi i infrastrukturës rrugore dhe sinjalistikës rrugore si dhe identifikimi i vendeve me rrezikshmëri dhe trajtimit të tyre; dhe
6. Menaxhimi i sigurisë në mjedise urbane, hartimi dhe përdorimi i planeve të qëndrueshme të mobilitetit duke mundësuar akomodim dhe qasje të lehtë dhe të sigurt për të gjithë pjesëmarrësit në trafik dhe duke u dhënë përparësi lëvizjeve të pa motorizuara.

## Shtojca I, Aksidentet e trafikut rrugor sipas llojit për periudhën kohore Janar – Dhjetor 2016/2017<sup>35</sup>

Aksidentet e trafikut rrugor sipas llojit	NUKA		Prishtinë		Gjilan		Ferizaj		Prizren		Gjakove		Peje		Mitrovicë Jug		Mitrovicë Veri		Total	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017	2016	2017
Aksidente fatale	7	13	33	31	3	10	12	16	5	7	11	11	16	18	8	14	4	2	99	122
Persona të vdekur	7	14	38	35	4	11	12	19	5	8	15	14	17	20	8	14	4	2	110	137
Aksidente me lëndime	144	166	2,262	2,347	516	548	540	565	729	758	389	425	820	820	630	680	100	81	6,130	6,390
Persona të lënduar	335	422	4,392	4,604	869	1,037	1,043	1,035	1,380	1,339	881	894	1,744	1,877	1,233	1,306	130	132	12,007	12,646
Aksidente me dëme materiale	251	278	5,865	5,226	894	826	1,198	1,188	1,328	1,176	683	626	1,104	1,009	924	782	65	72	12,312	11,183
TOTALI	402	457	8,160	7,604	1,413	1,384	1,750	1,769	2,062	1,941	1,083	1,062	1,940	1,847	1,562	1,476	169	155	18,541	17,695

Burimi: Raporti Vjetor i PK-së 2017, Divizioni i Komunikacionit Rrugor

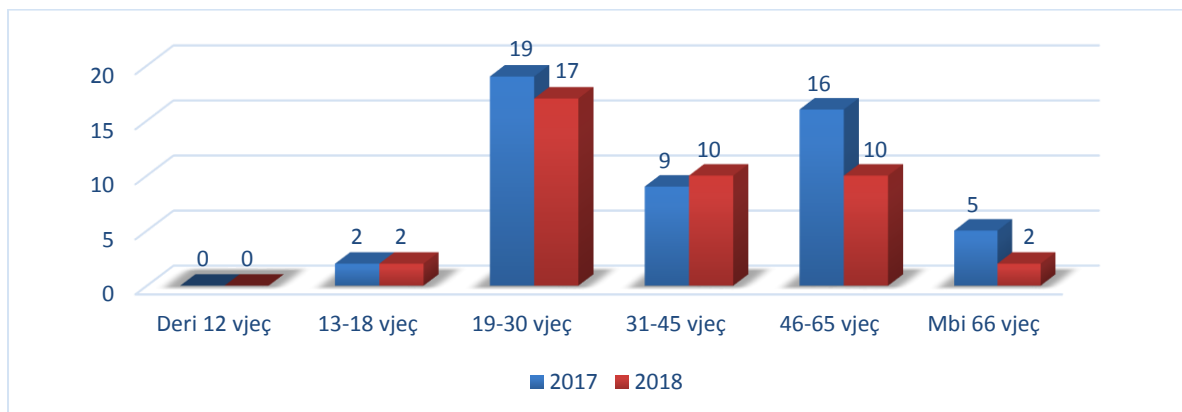
Figra 2. Harta e rrugëve magjistrale dhe rajonale dhe lokacionet ku kanë ndodhur aksidentet me fatalitet nën përgjegjësinë e NJRKRK – Prishtinës<sup>36</sup>.



<sup>35</sup> Burimi: Raporti Vjetor i PK-së 2017, Divizioni i Komunikacionit Rrugor

<sup>36</sup> Policia e Kosovës – Njësia Rajonale e Komunikacionit Rrugor

## Shtojca II, Shkaktarët e aksidenteve fatale sipas grup-moshave gjatë periudhës kohore Janar – Qershor 2017-2018



Burimi: Analiza e Sigurisë Rrugore Janar – Qershor 2018, Policia e Kosovës

### Përqindjet e shkaktarëve kryesor të aksidenteve për gjashtë mujorin e parë të vitit 2018.

19.6% manipulimi i pasigurtë me automjet (pakujdesia),

17.7% mospërshtatja e shpejtësisë ndaj kushteve të rrugës,

16.6% mos mbajta e distancës së sigurisë,

6.4 % kyçje e pasigurtë në rrugë, 6.3% kthim rrotullim lëvizje prapa,

Përqindja e fletëparaqitjeve për kundërvajtje në trafik për periudhën Janar – Qershor 2018.

41.9 % mosrespektimi i shpejtësisë së kufizuar,

11.4 % rripi i sigurisë,

11.2 % parkim i parregullt, si dhe

6.5 % mosrespektim i shenjave të trafikut.<sup>37</sup>

<sup>37</sup> Analiza e Sigurisë Rrugore Janar – Qershor 2018, Policia e Kosovës, DKRR.

---

## Kontrollet Teknike të Automjeteve

Në bazë të Udhëzimit Administrativ (MI) Nr. 01/2018 për Kontrollimin Teknik të Automjeteve, qendrat e licencuara janë të obliguara që të bëjnë kontrollimin e rregullsisë së gjithsej 14 mekanizmave vijues:

- a) Kontrollimi i të dhënave të automjetit;
- b) Kontrollimin vizual i gjendjes së përgjithshme të automjetit;
- c) Kontrollimin e motorrit dhe pajisjeve të transmisionit;
- d) Kontrollimin e shasisë dhe kapacitetit bartës;
- e) kontrollimin e sistemit të drejtimit;
- f) Kontrollimit e sistemit të frenimit;
- g) Kontrollimit e dritave dhe pajisjeve të sinjalizimit të dritës;
- h) Kontrollimin e sistemi për dukshmëri normale;
- i) Kontrollimin e sistemit për dhënien e sinjaleve me zë dhe zhurmës së automjetit;
- j) Kontrollimin e sistemit për kontroll dhe dhënien e sinjaleve (tabelat kontrolluese);
- k) Kontrollimin e sistemi për lirim të gazrave;
- l) Kontrollimin e sistemit lidhës të automjeteve dhe rimorkio;
- m) Kontrollimin e pajisjeve të tjera të automjetit të rëndësishëm për simunë në trafik dhe
- n) Kontrollimin e pajisjeve dhe pajimeve rezervë dhe shtesë të automjetit.

## Shtojca III. Roli dhe përgjegjësit e palëve të audituara dhe metodologjia e auditimit

### Detyrat dhe përgjegjësitë e nivelit qendror dhe nivelit lokal

#### Niveli Qendror

**Policia e Kosovës (PK)** - është autoriteti kompetent përgjegjës për zbatimin e politikave të sigurisë kombëtare duke përfshirë këtu edhe sigurinë në trafikun rrugor. Policia e Kosovës përbëhet nga 5 departamente përfshirë këtu edhe Departamentin për Operacione. Në kuadër të këtij departamenti janë dy divizione të rëndësishme: i Sigurisë Publike dhe i Trafikut Rrugor. Divizionit i Komunikacionit Rrugor në kuadër të PK-së mbikëqyrë dhe kontrollon sigurinë në trafikun rrugor përfshirë njësitë rajonale të trafikut rrugor (tetë nën-njësi rajonale dhe njësi për kontrollin e autostradës).

*Divizioni i Komunikacionit Rrugor* - është përgjegjës për menaxhim strategjik, udhëzime, urdhëra dhe plane operative për njësitë operative të policisë së trafikut. DKRR është përgjegjëse për hartimin e raporteve/analizave lidhur mes situatën e sigurisë në trafikun rrugor dhe bazuar në këto raporte nxjerrë konkludime dhe rekomandime për përmirësimin e gjendjes në trafik.

Njësitë rajonale të trafikut bëjnë implementimin e planeve operative që kanë për qëllim adresimin e sigurisë së qëndrueshme në trafikun rrugor.

**Ministria e Infrastrukturës dhe Transportit (MIT)** - është përgjegjëse për hartimin e strategjive dhe ligjeve që rregullojnë transportin publik dhe përcjellëse e implementimit të tyre. MIT është përgjegjëse për ndërtimin, rikonstruktimin mirëmbajtjen dhe mbrojtjen e rrugëve. Rrugët nën përgjegjësinë e MI-së janë: auto udha, rrugët nacionale dhe rrugët rajonale ndërsa rrugët lokale dhe urbane janë përgjegjësi e nivelit komunal.

*Departamenti Koordinues i Këshillit për Sigurinë e Trafikut Rrugor* - është përgjegjës për zhvillimin dhe implementimin e politikave dhe programeve për përmirësimin e sigurisë në trafikun rrugor, koordinimin e të gjithë akterëve që punën e tyre e zhvillojnë në të mirë të sigurisë në trafikun rrugor duke përfshirë OJQ-të dhe zhvillimin e fushatave të ndryshme vetëdijësuese dhe edukuese për parandalimin e aksidenteve në trafikun rrugor.

*Departamenti i Infrastrukturës Rrugore* - është përgjegjës për siguri në rrugë, siguron brezin rrugor, siguron ambientin, harton politika, programe, trajnime, komunikime, sigurinë e urave etj,

*Departamenti i Menaxhimit të Rrugëve* - propozon zgjidhje teknike profesionale, zhvillimore dhe organizative për mirëmbajtjen, ndërtimin, rikonstruktimin dhe sigurinë e autostradës, rrugëve nacionale dhe rajonale, mirëmban dhe mbron brezin rrugor, raporton dhe këshillon Ministrinë mbi gjendjen e rrjetit rrugor, sigurinë dhe të gjithë faktorët që ndikojnë në të,

propozon dhe zbaton planin vjetor të mirëmbajtjes dimërore dhe verore të autostradave, rrugëve nacionale dhe rajonal.

*Departamenti për Patentë Shofer* – zbaton politikat e ministrisë të përcaktuar për testimin e kandidatëve për shofer, është përgjegjëse për planifikimin organizimin dhe mbajtjen e provimit për patentë shofer nga pjesa teorike dhe praktike, organizon provimet për shoferët profesionistë, koordinon punët me divizionet apo zyrtaret përgjegjës për testim të kandidatëve për shofer dhe çështje tjera që lidhen me patentë shofer.

### **Niveli Lokal (Komuna e Prishtinës)**

*Drejtoria e Investimeve kapitale dhe menaxhimit të kontratave* – Është përgjegjëse për menaxhimin (mbikëqyrjen) e ndërtimit, rindërtimit dhe sanimit të infrastrukturës rrugore (asfaltimin, ndriçimin publik, sinjalizimin horizontal dhe vertikal) në qytet dhe vise rurale, harton programin zhvillimor afatgjatë dhe afatmesëm të infrastrukturës në nivel të komunës, përcjell dhe studion rrjedhat e zhvillimit të infrastrukturës së komunës dhe cakton kriteret e ndërtimit të infrastrukturës rrugore.

*Drejtoria për Shërbime Publike, Mbrojtje dhe Shpëtim* – Është përgjegjëse për sinjalizimin vertikal dhe horizontal të rrugëve ekzistuese dhe rregullon trafikun në qytetin e përkatës, bashkëpunon me policinë për rregullimin e trafikut dhe ngritjen e sigurisë në trafik, në veçanti afër shkollave dhe institucioneve parashkollore, organizon mirëmbajtjen verore dhe dimërore të rrugëve lokale dhe në vendbanime, pastrimin e rrugëve dhe trotuareve të qytetit.

Shënim: Të gjithë akterët e lartpërmendur janë të obliguar të bashkëpunojnë në mënyrë që të ofrojnë siguri në trafikun rrugor.

### **Kriteret e auditimit**

Përcaktimi i kriterëve të auditimit është bërë duke u bazuar në ligje, udhëzues, rregullore, strategji, plan të veprimit dhe praktika të mira, të cilat definojnë palët kyçe dhe palët tjera përgjegjëse për ngritjen e sigurisë në trafikun rrugor.

PT është palë përgjegjëse e cila përmes aktiviteteve të saja synon promovimin e një mjedisi të mirë dhe të sigurtë në trafikun rrugor, duke:

- Përdorur burimet e saja (burimet njerëzore, burimet financiare, mjetet, ekspertizën) dhe duke bërë alokimin e tyre në mënyrën, kohën dhe në vendin e duhur si dhe duke u fokusuar në shkaktarët kryesor të aksidentëve;
- Disponuar informata të besueshme, të sakta dhe të përditësuara, bazuar në këto informata të identifikoj saktë shkaktarët e aksidentëve dhe pikat e zeza, dhe në bazë të këtyre informatave të hartoj plane operative të veprimit për kontrollet policore;
- Implementuar kontrollet policore kundrejt shkaktarëve të aksidentëve, me qëllim të zvogëlimit të aksidentëve me fatalitet dhe lëndime.

MI dhe niveli lokal janë palë përgjegjëse për ofrimin e infrastrukturës ligjore dhe atë fizike për sigurinë në trafikun rrugor si (hartimi, aprovimi dhe sigurimi i zbatimit të politikave – strategjive, ndërtimi i rrugëve, rikonstruktimi, mirëmbajtja, shënjimi sinjalizimi, etj) duke

- Siguruar auditime për ndërtimin e rrugëve të reja (ASRR) dhe inspektime për rrugët ekzistuese (ISRR) po ashtu duke siguruar informata të besueshme, të sakta dhe të përditësuara nga PK-ja përmes të cilave mund të identifikohen rreziqet të cilat vijnë nga faktori rrugë dhe në bazë të kësaj të hartojnë plane të mirëfillta për ndërtimin, rikonstruktimin dhe mirëmbajtjen e tyre (sinjalizimin dhe shënjimin e rrugëve);
- Siguruar një bashkëpunim të rregullt, dhe koordinim të aktiviteteve mes MI- së, PT- së dhe nivelit lokal;
- Përdorur informatat e duhura për hartimin e politikave dhe strategjive me qëllim të rritjes së sigurisë në trafikun rrugor bazuar në praktika të mira (ngritjes së vetëdijesimit dhe përgjegjësisë së pjesëmarrës në trafikun rrugor, ngritjes së kritereve për tu pajisur me patentë shofer);
- Themeluar, zhvilluar dhe funksionalizuar mekanizma koordinues, monitorues, vlerësues dhe raportues lidhur me aktivitetet në trafikun rrugor.

#### Pyetjet e auditimit

- Pyetja kryesore e auditimit:
  - A kanë ndërmarrë palët përgjegjëse hapat e duhur për të ofruar dhe promovuar trafik të sigurt në vend?
3. A siguron Policia e Kosovës shërbime efikase dhe efektive për të krijuar siguri në trafikun rrugor?
    - 3.1 A orienton Policia e Trafikut kontrollet policore duke përdorur burimet në mënyrë efikase dhe efektive për parandalimin e aksidenteve?
    - 3.2 A i bënë Policia e Trafikut planet e aktiviteteve duke u bazuar në informata të duhura dhe të përditësuara për të ofruar trafik rrugor të sigurt?
    - 3.3 A bënë Policia e Kosovës monitorimin e kontrolleve policore për të siguruar se ato realizohen bazuar në planifikim?
  4. A siguron niveli qendror dhe ai lokal infrastrukturë ligjore dhe fizike/rrugë për të ofruar trafik rrugor të sigurt?
    - 4.1 A ka Ministra e Infrastrukturës dhe Transportit dhe niveli lokal informata të nevojshme në mënyrë që të bëjë planifikimin e duhur të aktiviteteve krahas aksidenteve dhe të ndërmerr hapa konkret për të ofruar rrugë të sigurt dhe të shfrytëzueshme në vend?

- 
- 4.2 A bashkëpunojnë Ministria e Infrastrukturës dhe Transportit, Policia e Trafikut dhe niveli lokal për të identifikuar shkaktarët e aksidenteve në trafikun rrugor?
- 4.3 A ka Ministria e Infrastrukturës (Departamenti i Patentë Shoferit) informata të duhura dhe të përditësuara në mënyrë që të hartoj politika drejt uljes së numrit të aksidenteve për moshat e reja?
- 4.4 A ka krijuar Ministria e Infrastrukturës dhe Transportit mekanizma funksional për implementimin, përcjelljen dhe monitorimin e aktiviteteve për ngritjen e sigurisë në trafikun rrugor dhe deri në çfarë mase janë këta mekanizma funksional?

### **Fushëveprimi i auditimit**

Në këtë auditim do të fokusohemi në aktivitetet e PT-së lidhur me planifikimin, shfrytëzimin dhe menaxhimin e resurseve të saja për parandalimin e aksidenteve dhe ngritjen e sigurisë në trafikun rrugor po ashtu do të fokusohemi tek MIT dhe niveli lokal si palë tjetër përgjegjëse për krijimin e rrugëve të sigurta dhe të shfrytëzueshme në vend. Gjithashtu do të fokusohemi në bashkëpunimin mes këtyre palëve.

Subjekt i auditimit do të jetë Ministria e Punëve të Brendshme (MPB) konkretisht Policia e Trafikut (PT) në kuadër të Policisë së Kosovës (PK), Divizioni i Komunikacionit Rrugor (DKRR). Subjekt tjetër i auditimit do të jetë Ministria e Infrastrukturës dhe Transportit (MIT), konkretisht Departamenti Koordinues i Këshillit për Sigurinë e Trafikut Rrugor (DKSTRR), Departamenti i Infrastrukturës Rrugore (DIRR), Departamenti i Menaxhimit të Rrugëve (DMRR), Departamenti për Patentë Shofer (DPSH) dhe Komuna e Prishtinës (KP) konkretisht Drejtoria e Investimeve kapitale dhe menaxhimit të kontratave (DIKMK) dhe Drejtoria për Shërbime Publike, Mbrojtje dhe Shpëtim (DSHPMSH).

Ne kemi kufizuar fushëveprimin në një njësi rajonale të Policisë së Trafikut (PT) për të evidentuar inspektimet policore në trafikun rrugor. Ne kemi zgjedhur Njësinë Rajonale të Komunikacionit Rrugor - Prishtinë (NJRKRR) për shkak se numri më i madh i aksidenteve të përgjithshme por dhe i atyre me fatalitet ndodh në këtë rajon në krahasim me të gjitha rajonet tjera në vend<sup>38</sup>. Po ashtu MIT dhe komuna e Prishtinës janë marrë si subjekt i auditimit për arsye se përqindja më e madhe e aksidenteve me fatalitet ndodh në rrugë rajonale magjistrale dhe auto-udhë që janë përgjegjësi e nivelit qendror dhe në rrugë lokale dhe qytet/urban që janë përgjegjësi e nivelit lokal.

---

<sup>38</sup> Raporti Vjetor 2017 – Policia e Kosovës – Divizioni i Komunikacionit Rrugor dhe Analiza e Sigurisë Rrugore Janar – Qershor 2018;

---

## Metodologjia e auditimit

Për t'iu përgjigjur pyetjeve të auditimit kemi kryer disa aktivitete, duke:

- Analizuar kornizën ligjore dhe rregullative lidhur me sigurinë në trafikun rrugor;
- Analizuar implementimin e politikave dhe strategjive nga MIT në bashkëpunim me PT-në dhe nivelin lokal për ngritjen e sigurisë në trafikun rrugor;
- Intervistuar personat përgjegjës dhe strukturat udhëheqëse të divizioneve/departamenteve në MIT, PT dhe Komunën e Prishtinës për sigurinë rrugore;
- Analizuar planet dhe raportet e PT-së MIT-së dhe nivelit lokal për të kuptuar të arriturat dhe ngecjet për ofrimin e sigurisë në trafikun rrugor;
- Analizuar kontrollet e PT-së;
- Bërë teste audituese dhe analizimin e detajuar të mostrave të përzgjedhura në PT – MIT dhe KP;
- Analizuar raportet e gjykatave ku janë të përfshira mostrat e aksidenteve me fatalitet për ti krahasuar me raportet e policisë nëse përputhen shkaktarët e aksidenteve;
- Analizuar raportet e MIT-së lidhur me auditimin dhe inspektimin e rrugëve;
- Analizuar komunikimin mes PT-së MIT-së dhe KP-së dhe korrespondencat mes tyre;
- Vëzhguar dhe analizuar vonesat dhe ngecjet në implementimin e strategjisë kombëtare për sigurinë në rrugë;
- Kemi analizuar zbatimin e rekomandimeve nga raporti i kaluar për sigurinë në trafikun rrugor.