



UNIVERSITETI I PRISHTINËS

FAKULTETI I INXHINIERISË MEKANIKE-FACULTY OF MECHANICAL ENGINEERING

Rr. Agim Ramadani, ndertesa e "Fakultetit Teknik", 10000 Prishtinë, Kosovë

URL: <http://www/fim.uni-pr.edu> Mail: fim@uni-pr.edu

RAPORT VLERËSIMI TË DORËSHKRIMIT TË PUNIMIT TE DIPLOMES MASTER

FAKULTETI	Inzhinerisë Mekanike
Departamenti/ Programi	Komunikacion/ Komunikacion Rrugor
Projektpropozimi	ANALIZA E METODOLOGJISË SË AFTËSIMIT TË KANDIDATËVE PËR PATENTË SHOFER NË AUTOSHKOLLAT E REGJIONIT TË FERIZAJT DHE NDIKIMI NË SIGURINË RRUGORE
Kandidati	Bsc. Rrezon Rushiti
Mentori	Prof.asoc. Ferat Shala
Aprovimi i projekt propozimit në Këshillin e Fakultetit	Datë: 24.12.2025
Vendimi nr.:	

UNIVERSITETI I PRISHTINËS "HASAN PRISHTINA"
 FAKULTETI I INXHINIERISË MEKANIKE
 PRISHTINË

Pranuar më: 29-07-2026
 Nj. org. Numër Shtojca Vlera
 08 1218 - -

Vlerësimi i dorëshkrimit

Punimi i diplomës master i kandidatit Rrezon Rushiti trajton një temë me rëndësi të drejtpërdrejtë praktike dhe shkencore për sigurinë rrugore në Kosovë – analizën e metodologjisë së aftësimit të kandidatëve për patentë shofer në autoshkollat e regjionit të Ferizajt dhe ndikimin e saj në sigurinë rrugore. Tema është aktuale, e mirëfokusuar dhe e lidhur ngushtë me programin studimor Komunikacion Rrugor.

Struktura e dorëshkrimit është e plotë dhe në përputhje me kërkesat akademike: hyrje, shqyrtim i gjerë i literaturës vendore dhe ndërkombëtare, kontekstualizim i posaçëm për rrethanat e Kosovës, metodologji e qartë kërkimore, analizë e rezultateve dhe përfundime me rekomandime praktike.

Kërkimi bazohet në një qasje kuantitative solide, me dy instrumente të veçanta (122 kandidatë dhe 37 instruktorë), dhe përdor si statistikë përshkruese ashtu edhe teste inferenciale (testi t, ANOVA njëdrejtimëshe), çka i jep gjetjeve mbështetje metodologjike të mjaftueshme.

Gjetjet janë të argumentuara mirë dhe përfundimet/rekomandimet rrjedhin në mënyrë logjike nga rezultatet e analizës, duke ofruar vlerë praktike për reformimin e procesit të aftësimit dhe rritjen e komponentës praktike e teknologjike në trajnim.



UNIVERSITETI I PRISHTINËS

FAKULTETI I INXHINIERISË MEKANIKE-FACULTY OF MECHANICAL ENGINEERING

Rr. Agim Ramadani, ndertesa e "Fakultetit Teknik", 10000 Prishtinë, Kosovë

URL: <http://www/fim.uni-pr.edu> Mail: fim@uni-pr.edu

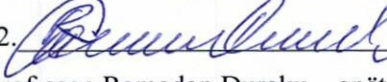
Në përgjithësi, dorëshkrimi përmbush kriteret shkencore dhe metodologjike për një punim diplome master dhe rekomandohet të vazhdojë procedurën për mbrojtje publike.

Prishtinë, 06.07.2026

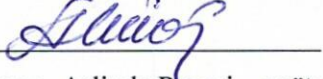
Komisioni:

1. 

/ Prof. asoc. Ferat Shala – mentor/

2. 

/ Prof. asoc. Ramadan Duraku – anëtar/

3. 

/ Prof. asoc. Arlinda Rrecaj – anëtar/

UNIVERSITETI I PRISHTINËS
FAKULTETI I INXHINIERISË MEKANIKE
PRISHTINË



PUNIM DIPLOME
MASTER

Kandidati:
BSc. Rrezon Rushiti

Mentori:
Prof. Asoc. Dr. Ferat Shala

Prishtinë, 2026

UNIVERSITETI I PRISHTINËS
FAKULTETI I INXHINIERISË MEKANIKE
PROGRAMI STUDIMOR: KOMUNIKACION RRUGOR



Punim Diplome Master

**“ ANALIZA E METODOLOGJISË SË AFTËSIMIT TË
KANDIDATËVE PËR PATENTË SHOFER NË
AUTOSHKOLLAT E REGJIONIT TË FERIZAJT DHE NDIKIMI
NË SIGURINË RRUGORE”**

Kandidati:

BSc. Rrezon Rushiti

Mentori:

Prof. asoc. Dr. Ferat Shala

Prishtinë, 2026

Qëllimisht e lënë e zbrazët

ABSTRAKTI

Fjalë kyçe: Aftësimi i kandidatëve, efektiviteti i metodologjisë, patentë shoferi, auto shkolla etj.,

Ky hulumtim në kuadër të punimit të diplomës analizon efektivitetin e metodologjisë së aftësimit të kandidatëve për patentë shofer në auto shkollat e regjionit të komunës së Ferizajt. Si dhe ndikimin që ka në përgatitjen e tyre për drejtim të sigurve të automjetit.

Studimi bazohet në metodologjinë kuantitative ku kanë marrë pjesë 122 respondentë të pajisur apo kandidat për patentë shofer, nga regjioni i Ferizajt, gjithashtu 37 instruktor të cilët janë në marrëdhënie pune në autoshkollat e regjionit të Ferizajt.

Rezultatet e këtij hulumtimi paraqesin atë që metodologjia aktuale bazohet në kombinim mësim teorik/praktik, me një dominim në metodat tradicionale të mësimënxënies-dhënies. Kandidatët për patent shofer e vlerësojnë mësimin teorik si efektiv, gjithashtu raportojnë mungesë të përvojës praktike dhe përgatitje të kufizuar të situatave reale në trafik. Por instruktorët theksojnë nevojën që të ketë reformim në mësimdhënie, rritje të orëve praktike dhe përdorim sa më të madh të teknologjisë në procesin e aftësimit (trajnimin).

Nga analiza statistikore e kryer paraqitet se faktorët si gjinia, niveli i shkollimit apo përvoja e instruktorëve kanë ndikim në perceptimin dhe efektivitetin e trajnimit. Është gjetur se ekziston një korrelacion për përmirësimin e sistemit aktual të trajnimit ku me fokus në rritjen e kompetencave të praktikës dhe me integrimin e sa më shumë metodave moderne në mësimdhënie.

Studimi konkludon se metodologjia aktuale e përdorur në aftësimin e kandidatëve e autoshkollave është pjesërisht efektive, por nuk siguron plotësisht përgatitje të mjaftueshme për drejtim të sigurt në kushtet reale të trafikut, duke theksuar nevojën për reforma strukturore dhe teknologjike në procesin e aftësimit të kandidatëve për patentë shofer.

ABSTRACT

Keywords: *Candidate training, effectiveness of methodology, driver's license, driving school, etc.*

This research within the framework of the diploma thesis analyzes the effectiveness of the methodology for training candidates for a driver's license in driving schools in the Ferizaj region. As well as the impact it has on their preparation for safe driving.

The study is based on quantitative methodology, in which 122 respondents equipped or candidates for a driver's license, from the Ferizaj region, also participated, as well as 37 instructors who are in a working relationship in driving schools in the Ferizaj region.

The results of this research show that the current methodology is based on a combination of theoretical/practical learning. With a dominance in traditional teaching-learning methods. Candidates evaluate theoretical learning as effective, also report a lack of practical experience and limited preparation for real traffic situations. But instructors emphasize the need for reform in teaching, an increase in practical hours and the greatest possible use of technology in the training process.

The statistical analysis shows that factors such as gender, level of education or experience of instructors have an impact on the perception and effectiveness of training. It was found that there is a broad consensus for improving the current training system with a focus on increasing practical competencies and integrating as many modern methods as possible into teaching.

The study concludes that the current methodology used in the training of driving school candidates is partially effective, but does not fully provide sufficient preparation for safe driving in real traffic, emphasizing the need for structural and technological reforms in the driver training process.

FALENDERIME DHE MIRËNJOHJE

Falënderoj Zotin për shëndetin, forcën dhe mundësinë për të arritur deri në këtë fazë të rëndësishme të jetës sime akademike.

Shpreh mirënjohjen time të thellë për familjen time, e cila më ka mbështetur pandërprerë me dashuri, durim dhe përkushtim gjatë gjithë këtij rrugëtimi.

Një falënderim i veçantë i dedikohet mentorit tim, prof. asoc. dr. Ferat Shala, për udhëzimin profesional, përkrahjen e vazhdueshme dhe këshillat e vlefshme gjatë realizimit të këtij hulumtimi.

Në fund, shpreh mirënjohje për të gjithë stafin akademik të FIM-it, për kontributin e tyre në formimin tim profesional dhe akademik.

PËRMBAJTJA

1.	HYRJE.....	13
2.	SHQYRTIMI I LITERATURËS.....	16
2.1.	Konceptet bazë të aftësimit të shoferëve.....	16
2.1.1.	Përkufizimi i edukimit dhe trajnimit të shoferëve	16
2.2.	Efektiviteti i programeve të licencimit të shoferëve në praktikë	17
2.2.1.	Qëllimet kryesore të aftësimit të shoferëve	19
2.2.2.	Metodologjia e aftësimit të shoferëve.....	19
2.2.3.	Analizë kritike e përkufizimeve dhe metodologjisë	20
2.3.	Modelet teorike të mësimdhënies në autoshkolla	20
2.3.1.	Modeli tradicional.....	20
2.3.2.	Modeli kompetencial	21
2.3.3.	Modeli i bazuar në sjellje (ang.behavioral).....	21
2.3.4.	Krahasim kritik i modeleve.....	21
2.4.	Metodologjitë e përdorura në autoshkolla.....	22
2.4.1.	Mësimi teorik.....	22
2.4.2.	Ligjëratat	22
2.4.3.	Materialet vizuale.....	22
2.4.4.	Testet interaktive.....	23
2.4.5.	Mësimi praktik	23
2.4.6.	Drejtimi në poligon	23
2.4.7.	Drejtimi në trafik real.....	23
2.4.8.	Vlerësimi nga instruktori	24
2.4.9.	Simulimet dhe teknologjia	24
2.4.10.	Simuluesit e drejtimit.....	24
2.4.11.	AI dhe analiza e stilit të drejtimit.....	24

2.4.12.	Analizë e efektivitetit të metodave	24
2.5.	Faktorët që ndikojnë në efektivitetin e trajnimit	25
2.5.1.	Cilësia e instruktorit.....	25
2.5.2.	Kohëzgjatja e trajnimit.....	26
2.5.3.	Motivimi i kandidatëve	26
2.5.4.	Përdorimi i teknologjisë	26
2.5.5.	Sintezë kritike e faktorëve	27
2.6.	Vlerësimi i kandidatëve për patentë shofer	27
2.6.1.	Testet teorike	28
2.6.2.	Provimi praktik	28
2.6.3.	Standardet ndërkombëtare	29
2.6.4.	Analizë kritike.....	29
2.6.5.	Drejtimet për përmirësim të efektivitetit të trajnimeve.....	30
2.7.	Problemet dhe mangësitë në metodologjinë e aftësimit të shoferëve	30
2.7.1.	Fokus i tepruar në teori	30
2.7.2.	Mungesë e praktikës reale.....	31
2.7.3.	Mungesë standardizimi	31
2.7.4.	Vlerësim jo objektiv.....	32
2.7.5.	Sintezë kritike e mangësive	32
2.8.	Praktikat moderne dhe rekomandimet në aftësimin e shoferëve.....	33
2.8.1.	Trajnime të personalizuar.....	33
2.8.2.	Përdorimi i simulimeve.....	34
2.8.3.	Edukimi i vazhdueshëm	34
2.8.4.	Rekomandime nga literatura	35
3.	KONTEKSTI I KOSOVËS NË AFTËSIMIN E SHOFERËVE	36
3.1.	Digjitalizimi dhe ndryshimi i mënyrës së të nxënit.....	36
3.2.	Struktura e testimit dhe kultura e “kalimit të provimit”	36

3.3.	Mësimi praktik dhe kufizimet strukturore.....	37
3.4.	Legjislacioni dhe sfidat e implementimit	37
3.5.	Integriteti institucional dhe perceptimi i korrupsionit.....	38
3.6.	Kultura e drejtimit dhe faktorët socialë.....	38
3.7.	Roli i institucioneve dhe politikave publike.....	38
3.8.	Sintezë kritike e kontekstit kosovar	39
3.9.	Rekomandime të avancuara për Kosovën	39
3.10.	Statistikat e aksidenteve në Rajonin e Ferizajt	40
4.	METODOLOGJIA E HULUMTIMIT	42
4.1.	Metodat dhe teknikat e hulumtimit	42
5.	ANALIZA DHE DISKUTIMI I REZULTATEVE.....	45
5.1.	Rezultatet e hulumtimit me kandidatët për patentë shofer	45
5.2.	Rezultatet e hulumtimit me instruktorët.....	54
6.	PËRFUNDIMET DHE REKOMANDIMET	67
	LITERATURA	69
	SHTOJCA 1 – INSTRUMENTET MATËSE	73

LISTA E FIGURAVE

Figura 1. Analiza krahasimore e shkallës së severitetit të aksidenteve dhe shpërndarjes demografike në Rajonin e Ferizajt për periudhën 2020–2025.....	41
Figura 2. Sqarimi i pyetësorit.....	43
Figura 3. Momente nga terreni.....	44

LISTA E GRAFIKONËVE

Grafiku 1. Mosha	45
Grafiku 2. Gjinia	46
Grafiku 3. Niveli i shkollimit.....	47

LISTA E TABELAVE

Tabela 6. Mosha.....	45
Tabela 7. Gjinia.....	46
Tabela 8. Niveli i shkollimit	47
Tabela 9. Rezultatet për seksionin “Mësimi teorik” (Kandidatët për patentë shofer).	48
Tabela 10. Tabela: Rezultatet për seksionin “Mësimi praktik” (Kandidatët për patentë shofer).	49
Tabela 11. Rezultatet për seksionin “Metodat moderne dhe teknologjia” (Kandidatët për patentë	51
Tabela 12. Rezultatet për seksionin “Vlerësimi dhe testimi” (Kandidatët për patentë shofer).	52
Tabela 13. Rezultatet e testit t për mostra të pavarura sipas gjinisë (vetëm rezultatet signifikante)	53
Tabela 14. ANOVA një-drejtimëshe sipas nivelit të shkollimit	54
Tabela 15. Gjinia.....	55
Tabela 16. Përvoja si instruktor	55
Tabela 17. Kualifikimi profesional	56
Tabela 18. “Metodologjia e mësimdhënies” (Instruktorët).....	57
Tabela 19. Rezultatet për seksionin “Praktika dhe aftësitë” (Instruktorët).....	58
Tabela 20. Rezultatet për seksionin “Teknologjia dhe inovacioni” (Instruktorët)	60
Tabela 21. Rezultatet për seksionin “Vlerësimi dhe testimi” (Instruktorët)	61
Tabela 22, Rezultatet për seksionin “Vlerësim profesional” (Instruktorët).....	62
Tabela 23. Rezultatet e ANOVA njëdrejtimëshe sipas përvojës si instruktor	63

1. HYRJE

Një sistem tipik në Evropë është të kërkohej arsimim profesional për shoferë në shkollat e automobilave për të gjithë aplikantët për një licencë të kategorisë B. Ideja themelore është që (vetëm) instruktorët profesionistë të ofrojnë në mënyrë efektive njohuritë dhe aftësitë e nevojshme për drejtimin e një makine dhe për marrjen e një patente shoferi. Mësuesit profesionistë ofrojnë si trajnim teorik ashtu edhe praktik. Nga mësuesit profesionistë (instruktoreset) pritet të zotërojnë detyrën dhe të jenë në gjendje të transferojnë këto njohuri me mjeshtëri te aplikantët (nxënësit), të cilët janë marrësit e mesazhit. Një shqetësim (problem) mund të lindë nga fakti se duket se ka ndryshime të mëdha në trajnimin pedagogjik të instruktorëve të shkollave të automobilave, por pritjet janë ende siç janë paraqitur më parë. Programi i trajnimit profesional për instruktorë shpesh shoqërohet me një periudhë mjaft të shkurtër mësimi (që varion nga 1 javë në disa muaj). Në vendet ku shkolla e automobilave është e vetmja mundësi, arsimi zakonisht organizohet sipas një kurrikule dhe kontrollohet nga autoritetet shtetërore. Përveç një periudhe të shkurtër mësimi, arsimi në shkollën e automobilave shpesh ka qëllime dhe përmbajtje të shpjeguara për trajnim, mësimdhënie të organizuar dhe të strukturuar, theks në reagime dhe integrimi i mirë i teorisë me praktikën. Burimet e trajnimit vendosin kufizime për trajnimin, veçanërisht në arsimin e autoshollës, dhe përmbajtja dhe metodat e përdorura në trajnim do të jenë faktorë edhe më thelbësorë sesa në drejtimin e shoqëruar. Modeli GDE është një shembull i shpjegimit të qëllimeve të edukimit të shoferëve. Ideja në kornizën GDE është të mbulojë detyrën e shoferit në tërësi, duke përfshirë aspekte përkatëse që variojnë nga drejtimi bazë i automjetit deri te aftësitë e përgjithshme jetësore (p.sh., motivet personale ose kontrolli i impulsit). Shumë autorë arritën në përfundimin se trajnimi tradicional i shoferëve është kryesisht i kufizuar në aftësitë dhe njohuritë bazë të manovrimit të automjetit dhe zotërimit të situatave të trafikut, dhe vetëm njëfarë vëmendjeje i kushtohet faktorëve që rrisin rrezikun. Më pak në numër dhe më pak në përdorim janë qëllimet dhe metodat e trajnimit që synojnë aspekte të lidhura me qëllimet dhe përmbajtjen e drejtimit dhe aspekte të përgjithshme personale dhe motivuese që lidhen me drejtimin. Synimet dhe metodat për përmirësimin e aftësive vetë vlerësuese gjithashtu nuk janë tipike. Ekziston një numër i madh kërkimesh mbi efektet e edukimit formal të shoferëve në Shtetet e Bashkuara të Amerikës (SHBA). Rezultati i përgjithshëm është se nuk ka prova të superioritetit të trajnimit formal krahasuar me format e tjera të të mësuarit. Ky rezultat është keqinterpretuar vazhdimisht për të treguar gabueshmërinë e përgjithshme të trajnimit formal. Megjithatë, ai tregon thjesht se trajnimi formal në SHBA, i cili zakonisht përbëhet

nga 30 orë mësimdhënie në klasë dhe 6 orë drejtim në rrugë, nuk ofron rezultate të mira. Trajnimi formal është përdorur gjithashtu në një mënyrë të tillë (p.sh., për shkurtimin e fazës së të nxëniet) sa që shoferët fillestarë që janë të etur të drejtojnë vetëm mund të zgjedhin fazën e shkurtuar të të nxëniet të trajnimit formal. Kjo vetë-përzgjedhje mund të ketë më pas një ndikim në siguri në trafik: Solistët e hershëm mund të drejtojnë më shumë dhe në një mënyrë më të rrezikshme sesa ata që presin më gjatë dhe nuk janë aq të motivuar për të drejtuar në mënyrë të pavarur. Kritika ndaj trajnimit formal në SHBA është se nuk mësohen aftësi specifike për reduktimin e aksidenteve rrugore. Nuk i kushtohet vëmendje e mjaftueshme rëndësisë së motivimit në zbatimin e aftësive të reja ose vetëbesimit të tepërt që mund të rezultojë nga përvetësimi i aftësive. Për më tepër, faktorët e stilit të jetës që lidhen me drejtimin e rrezikshëm të automjeteve dhe procesin e zhvillimit nuk trajtohen. Në përgjithësi, shoferët e rinj trajtohen si një grup homogjen dhe jo si individë. Përvoja e SHBA-së sugjeron nevojën për zhvillimin e përmbajtjes së edukimit të shoferëve.

Aftësimi adekuat i kandidatëve për patentë shofer është një nga faktorët kyç në formimin e drejtuesve të mjeteve në trafik dhe për rrjedhojë në sigurinë rrugore. Procesi i trajnimit dhe testimit të shoferëve përfshin komponentë teorikë, praktike dhe vlerësime që synojnë të garantojnë nivelin e nevojshëm të dijes dhe aftësive. Në Kosovë, po përdoren dhe po reformohen sisteme të testimit të kandidatëve për patentë shofer. Për shembull, përmendet që nga data 18 shkurt 2025 do të zbatohet një sistem i ri testimi për kategorinë B i cili synon të përmirësojë procesin dhe të standardizojë përgatitjen e kandidatëve. Në këtë kontekst, studimi ka për qëllim të analizojë metodologjinë e përdorur nga autoshkollat në rajonin e Ferizajt si dhe të shqyrtojë ndikimin që kjo metodologji ka në sigurinë rrugore.

Trajnimi i kandidatëve për patentë shofer konsiderohet një proces i rëndësishëm edukues, pasi që ndikimi i tij lidhet drejtpërdrejt me sigurinë rrugore dhe me mënyrën se si shoferët e rinj sillen në trafik. Sipas studimeve të fundit, cilësia e metodologjisë së trajnimit ka rol thelbësor në formimin e aftësive praktike dhe njohurive teorike të kandidatëve [1]. Në shumë vende evropiane, metodat moderne të trajnimit po përfshijnë qasje më të strukturuar, të cilat kontribuojnë në përgatitjen më të mirë të kandidatëve për situata reale në trafik [2]. Një pjesë e madhe e literaturës thekson se procesi tradicional i mësimdhënies, i cili fokusohet kryesisht në mbajtjen mend të rregullave, nuk është mjaftueshëm efektiv në zhvillimin e kompetencave të qëndrueshme të ngasjes [3]. Për këtë arsye, rekomandohen metoda aktive, ku kandidatët përfshihen në situata problemore, simulime dhe ushtrime praktike që rrisin vetëdijen dhe

aftësinë për të marrë vendime të shpejta [4]. Simulimi kompjuterik është i veçuar shpesh si një mjet shumë i dobishëm për të testuar reagimin e kandidatëve ndaj rreziqeve të pa-pritura, pa rrezikuar sigurinë e tyre fizike [5]. Përveç kësaj, literatura thekson rëndësinë e qasjes së individualizuar. Kjo do të thotë që kandidatët duhet të trajtohen sipas nivelit të tyre të përgatitjes, përvojës dhe progresit, e jo të trajnohen të gjithë njësoj [6]. Instruktorët e licencuar janë të detyruar të përshtatin stilin e mësimdhënies me stilin e të mësuarit të kandidatit për të siguruar përvetësim më të mirë të aftësive teknike dhe mendore të ngasjes [7]. Disa studime vënë në dukje se vetëdijesimi mbi rrezikun (ang.hazard perception) është ndër faktorët më të rëndësishëm që parashikon aftësinë e kandidatit për të qenë një shofer i sigurt [8]. Kjo nënkupton që metodologjia e trajnimit nuk duhet të fokusohet vetëm në kontrollin e automjetit dhe rregullat, por edhe në zhvillimin e perceptimit vizual, reagimit emocional dhe qëndrimit të përgjegjshëm në rrugë [9]. Literatura sugjeron që metodologjia më efektive është ajo që kombinon teori të strukturuar, praktikë të mjaftueshme, simulime, ushtrime reale dhe një qasje individuale ndaj kandidatëve [10]. Një kombinim i tillë siguron përgatitje më të plotë dhe ul rrezikun e aksidenteve nga shoferët e rinj, të cilët shpesh kanë mungesë përvoje dhe vetëbesimi gjatë fazave të para të ngasjes [11].

—

2. SHQYRTIMI I LITERATURËS

2.1. Konceptet bazë të aftësimit të shoferëve

2.1.1. Përkufizimi i edukimit dhe trajnimit të shoferëve

Trajnimi i shoferëve është njohur prej kohësh si një nga ndërhyrjet kryesore në sigurinë e shoferëve që lidhen drejtimin e automjeteve për arsyë pune. Megjithatë, me përjashtim të disa punimeve dhe hulumtime të kufizuara, kanë shqyrtuar efektivitetin e trajnimit të shoferëve në kontekstin e drejtimit që lidhet me punën. Duke pasur parasysh këtë situatë, më poshtë do të ofrohet një përmbledhje e shkurtër e programeve të trajnimit të shoferëve në popullatën e përgjithshme të shoferëve, me vëmendje të veçantë të kushtuar programeve të licencimit të shoferëve të diplomuar. Gjatë dy dekadave të fundit ka pasur shumë debate mbi përfitimin e sigurisë rrugore që lidhet me trajnimin e shoferëve. Hulumtimet e hershme treguan efektivitet minimal në përdorimin e trajnimit të shoferëve. Një arsye për mospërputhjet në hulumtimet e kaluara i është atribuar jo efektivitetit të trajnimit. Është argumentuar se programet e trajnimit të shoferëve janë të kufizuara për shkak të mbështetjes në njohuri dhe aftësi për drejtimin e automjeteve, në vend që të adresojnë faktorët që ndikojnë në gjykim dhe vendimmarrje (p.sh., faktorët e qëndrimit), dhe dështimin e tyre për të përfshirë objektivat e sjelljes dhe strategjitë e mësimdhënies. Shume autorë deklaruan se programet e trajnimit të shoferëve i kushtojnë shumë rëndësi përmirësimit të aftësive, siç janë teknikat e frenimit, shmangia e frenimit ose drejtimi i një makine që rrëshqet. Në mbështetje të kësaj, programet e trajnimit të shoferëve të përqendruara në aftësi specifike, siç janë kontrolli i rrëshqitjes dhe teknikat e frenimit, janë gjetur të mos tregojnë përmirësim në performancën e drejtimit [37].

Megjithatë, vitet e fundit është kushtuar vëmendje e konsiderueshme përcaktimit të efektivitetit të programeve të trajnimit të shoferëve përmes përmirësimit të programeve të drejtimit dhe qasjeve të vlerësimit. Vëmendje e veçantë i është kushtuar programeve të licencimit të shoferëve për të diplomuarit. Hulumtimet kanë gjetur mbështetje bindëse për përmirësimet në aftësitë e drejtimit të automjetit gjatë trajnimit bazuar në udhëzime formale dhe praktikë të gjerë. Në veçanti, ka debate që sugjerojnë se programet e trajnimit që përfshijnë një komponent edukativ që përqendrohet në aspektet motivuese dhe psikologjike të performancës së drejtimit, në vend të vetëm aftësive të drejtimit, janë të rëndësishme në ndryshimin e sjelljes së shoferit. Si e tillë, literatura brenda fushës së trajnimit të shoferëve mbështet argumentin për zhvillimin e qasjeve të ndërhyrjes bazuar në themele të forta teorike.

Edukimi dhe trajnimi i shoferëve përkufizohet si një proces i strukturuar dhe sistematik që synon pajisjen e individëve me njohuri teorike, aftësi praktike dhe qëndrime të përshtatshme për drejtimin e sigurt të automjeteve. Sipas World Health Organization (WHO), edukimi i shoferëve nuk kufizohet vetëm në njohjen e rregullave të trafikut, por përfshin edhe zhvillimin e sjelljeve të sigurta dhe përgjegjësisë në rrugë [1]. Në të njëjtën linjë, International Transport Forum (ITF) thekson se trajnimi i shoferëve është një komponent thelbësor i sistemit të sigurisë rrugore dhe duhet të përfshijë zhvillimin e aftësive të perceptimit të rrezikut dhe vendimmarrjes në situata reale [2]. Nga kjo perspektivë, edukimi i shoferëve nuk është vetëm një proces teknik, por një proces multidimensional që integron aspektet njohëse, praktike dhe psikologjike të drejtimit.

2.2. Efektiviteti i programeve të licencimit të shoferëve në praktikë

Në fillim të drejtimit të makinave, qëllimi i trajnimit të shoferëve ishte të ndihmonte pronarin e ri të makinës të manovronte makinën. Më pas, mësimdhënia filloi të përqendrohej edhe në rregullat e trafikut dhe situatat e trafikut. Megjithatë, siguria si një nga qëllimet kryesore të edukimit të shoferëve u shfaq mjaft vonë. Për një kohë të gjatë, qëllimi i përgjithshëm i trajnimit të shoferëve ishte përgatitja e kandidatit për dhënien e provimin për shofer. Sot, kur vlerësohen dhe përshkruhen efektet e edukimit të shoferëve, është e qartë se siguria është më e rëndësishmja. Një nga sfidat (detyrat) më të vështira në psikologjinë e trafikut është vlerësimi i efektivitetit të sistemeve të ndryshme të licencimit të shoferëve. Qëllimi i sigurisë i programeve të edukimit të shoferëve është zakonisht të ulë numrin ose rrezikun (krahasuar me ekspozimin ndaj kilometrazhit, popullsinë ose patentat e shoferëve) e vdekjeve ose lëndimeve serioze midis shoferëve fillestarë në fillim të karrierës së tyre të drejtimit. Megjithatë, ka shumë probleme në vlerësime të tilla. Së pari, aksidentet, veçanërisht aksidentet serioze, janë të rralla. Disa autorë raportojë se afërsisht 1% e shoferëve fillestarë janë të përfshirë në aksidente serioze gjatë vitit të parë të drejtimit. Së dyti, aksidentet janë fenomene shumë shkakore: zakonisht ka shumë faktorë që ndikojnë në shkaktimin e aksidenteve. Përveç efekteve të sigurisë të programeve të edukimit të shoferëve, ka edhe masa të tjera që mund të tregojnë se sa efektiv është një program në praktikë. Kriteri më i rëndësishëm për vlerësimin e suksesit të programeve të licencimit është padyshim siguria në trafik. Megjithatë në vlerësimin e efektivitetit të tyre merren parasysh edhe kritere të tjera si kënaqësinë e nxënësit me trajnimin, efektet e menjëhershme të nxënies (shkalla e kalueshmërisë në provim dhe cilësia e gabimeve të bëra gjatë testimit), qëndrimet e shoferëve fillestarë dhe sjellja e tyre në trafik kur janë plotësisht të pajisur me patent shofer (leje

drejtimi) (shkeljet penale dhe masa të tjera të stilit të drejtimit dhe e drejtimit), dhe rezultatet që kompromentojnë sigurinë e sjelljes së drejtimit (numri dhe ashpërsia e aksidenteve) dhe koha e aksidenteve (gjatë fazës së nxënësit dhe fazës së ndërmjetme ose kur janë plotësisht të pajisur me leje drejtimi). Studimet e vlerësimit në Evropë përqendrohen kryesisht në aksidentet që ndodhin kur shoferët janë plotësisht të pajisur me leje drejtimi. Kur janë kryer studime të vlerësimit gradual të shoferëve (ang.GDL), vëmendja kryesore është përqendruar te aksidentet që ndodhin gjatë periudhës së trajnimit të shoferëve [37]. Vlerësimi i besueshëm është i vështirë sepse rrallë dihet nëse procesi i edukimit ka pasur sukses dhe veçanërisht se si është realizuar procesi në nivel individual. Proces i edukimit ka disa hapa. Së pari, ekziston ndoshta një kurrikulë zyrtare ose të paktën objektiva për edukimin e shoferëve. Së dyti, mësuesit i kuptojnë objektivat në mënyrën e tyre dhe përpiqen t'ua mësojnë ato nxënësve. Së treti, nxënësit i kuptojnë objektivat në mënyrën e tyre dhe mësojnë diçka sipas kuptimit të tyre. Pastaj, pasi kanë pasur mundësinë të ngasin individualisht, shoferët e rinj sillen në mënyrën e tyre (ekspozimi, shpejtësia, zgjedhja e makinës, detyrat e drejtimit, etj.). Së fundmi, shoferët fillestarë mund të përfshihen në një aksident ose jo, dhe aksidenti mund të jetë serioz ose edhe fatal. Vetëm në raste të rralla studiuesit kanë qenë të interesuar në këtë proces dhe se si mesazhi në kurrikulën zyrtare ndryshon gjatë procesit të edukimit. Shumë autorë zbuluan në një krahasim Nordik në lidhje me trajnimin në rrugë të rrëshqitshme se pavarësisht objektivave të ngjashme zyrtare për trajnim dhe pavarësisht nga ajo që mësuesit përshkruan se po theksonin në mësimdhënien e tyre, nxënësit morën një pamje krejt të ndryshme të faktorëve të rëndësishëm për drejtim të sigurt në mjedise rrugore të rrëshqitshme. Në projektin HERMES, në të cilin qëllimi ishte të përdorej një metodë trajnimi që mbështeste të nxënit për t'i bërë nxënësit më të përgjegjshëm për të nxënit e tyre dhe më vonë për drejtimin e tyre, u gjet një rezultat i papritur. Sipas studentëve, metoda e re e trajnimit i përshtatet më mirë studenteve femra më të pjekura dhe studentëve me arsim të lartë dhe jo aq mirë meshkujve më të rinj dhe më pak të arsimuar. Megjithatë, meshkujt më të rinj dhe më pak të arsimuar kanë një frekuencë më të lartë aksidentesh në trafik. Ka shumë rishikime mbi efektet e edukimit të shoferëve. GDL ka frymëzuar shumë kërkime në Shtetet e Bashkuara, Kanada dhe Australi, por variantet e saj, siç është drejtimi i shoqëruar, janë vlerësuar gjithashtu shpesh (Francë, Suedi, Norvegji dhe Austri). Grupi i dytë i programeve që është vlerësuar përmban lloje të ndryshme të programeve shumëfazore ose shumë elementare (Finlandë, Austri dhe Gjermani) [37].

2.2.1. Qëllimet kryesore të aftësimit të shoferëve

Një nga qëllimet kryesore të trajnimit të shoferëve është rritja e sigurisë rrugore. Sipas World Health Organization, edukimi i mirëfilltë i shoferëve kontribuon në uljen e rrezikut të aksidenteve duke përmirësuar sjelljen në trafik dhe respektimin e rregullave [1]. Siguria rrugore lidhet ngushtë me aftësinë e shoferit për të identifikuar dhe shmangur rreziqet në kohë, duke e bërë këtë një komponent kyç të programeve të trajnimit. Reduktimi i aksidenteve rrugore është një objektivi drejtpërdrejtë i edukimit të shoferëve. Sipas International Transport Forum, shoferët e rinj përbëjnë një grup me rrezik të lartë për shkak të mungesës së përvojës dhe aftësive të zhvilluara plotësisht [2]. Studimet tregojnë se programet e strukturuar mirë të trajnimit mund të ndikojnë në uljen e aksidenteve, veçanërisht kur ato përfshijnë zhvillimin e aftësive kognitive dhe perceptimit të rrezikut [2]. Një tjetër qëllim themelor i aftësimit të shoferëve është zhvillimi i kompetencave të plota të drejtimit. Këto kompetenca përfshijnë:

- aftësitë teknike (kontrolli i automjetit),
- aftësitë kognitive (vendimmarrja dhe perceptimi i rrezikut),
- aftësitë sociale dhe emocionale (vetëkontrolli dhe menaxhimi i stresit).

Sipas modelit të zhvilluar nga Mika Hatakka, këto kompetenca duhet të zhvillohen në mënyrë të integruar në disa nivele të ndryshme, duke përfshirë edhe faktorët personalë që ndikojnë në sjelljen e shoferit [3]. Ky model thekson se një shofer i aftë nuk është vetëm ai që zotëron aftësi teknike, por ai që është në gjendje të marrë vendime të sigurt dhe të përgjegjshme në situata të ndryshme në trafik.

2.2.2. Metodologjia e aftësimit të shoferëve

Metodologjia e aftësimit të shoferëve përfshin një kombinim të komponentëve teorikë dhe praktikë, si dhe strategji pedagogjike që synojnë zhvillimin e kompetencave të nevojshme për drejtim të sigurt të automjetit.

Sipas literaturës ndërkombëtare, metodologjia përfshin:

- mësimin e rregullave të trafikut dhe legjislacionit,
- trajnimin praktik në kushte reale,
- zhvillimin e aftësive të perceptimit të rrezikut,

- analizën e sjelljes së shoferit dhe vetë-reflektimin.

Pra, World Health Organization thekson se metodologjitë moderne duhet të fokusohen në ndryshimin e sjelljes së shoferëve dhe jo vetëm në transmetimin e njohurive teorike [1]. Ndërsa International Transport Forum sugjeron përdorimin e metodave interaktive dhe teknologjike për të rritur efektivitetin e trajnimit të shoferëve [2].

2.2.3. Analizë kritike e përkufizimeve dhe metodologjisë

Nga analiza e literaturës rezulton se ekziston një konsensus i përgjithshëm mbi rëndësinë e edukimit të shoferëve si një proces kompleks dhe shumëdimensional. Megjithatë, dallimet qëndrojnë në fokusin e qasjeve të ndryshme. World Health Organization e trajton edukimin e shoferëve nga perspektiva e shëndetit publik, duke e lidhur atë me reduktimin e dëmtimeve dhe viktimave në trafik [1]. Ndërsa International Transport Forum fokusohet më shumë në efektivitetin e politikave dhe programeve të trajnimit [2]. Një problem i evidentuar në literaturë është se shumë autoshkolla vazhdojnë të përdorin metoda tradicionale që fokusohen kryesisht në aspektet teorike dhe teknike të drejtimit. Kjo qasje nuk adreson plotësisht faktorët e sjelljes dhe vendimmarrjes, të cilët janë thelbësorë për sigurinë rrugore [3]. Për këtë arsye, sugjerohet një qasje më e integruar që kombinon teorinë, praktikën dhe zhvillimin e kompetencave psikologjike dhe sociale, duke e bërë trajnimin më efektiv dhe më të përshtatshëm për sfidat moderne të trafikut.

2.3. Modelet teorike të mësimdhënies në autoshkolla

2.3.1. Modeli tradicional

Modeli tradicional i mësimdhënies në autoshkolla është qasja më e përdorur dhe historikisht më e përhapur në trajnimin e shoferëve. Ky model bazohet në dy komponentë kryesorë: mësimin teorik dhe atë praktik. Mësimi teorik përfshin njohjen me rregullat e trafikut, shenjat rrugore dhe legjislacionin, ndërsa mësimi praktik fokusohet në zhvillimin e aftësive bazë të drejtimit të automjetit. Sipas International Transport Forum, ky model ka qenë për dekada baza e edukimit të shoferëve në shumicën e vendeve [2]. Megjithatë, literatura kritikon këtë model për fokusin e tij të ngushtë në kalimin e testit dhe përvetësimin e njohurive formale, pa adresuar në mënyrë të mjaftueshme aftësitë e perceptimit të rrezikut dhe vendimmarrjes në situata reale. Sipas Mika Hatakka, modeli tradicional përqendrohet kryesisht në nivelet më të ulëta të aftësisë (kontrolli i automjetit dhe situatat bazë të trafikut), duke neglizhuar dimensionet më të avancuara të sjelljes [3].

2.3.2. Modeli kompetencial

Modeli kompetencial përfaqëson një qasje më moderne ndaj mësimdhënies në autoshkollë, duke u fokusuar në zhvillimin e aftësive reale që shoferët kanë nevojë për të përballuar situata të ndryshme në trafik. Ky model nuk kufizohet vetëm në njohuritë teorike, por synon zhvillimin e kompetencave të integruara që përfshijnë aftësi teknike, kognitive dhe sociale. Sipas studimeve të publikuara në Core, programet e bazuara në kompetenca janë më efektive në përgatitjen e shoferëve për situata reale, pasi ato theksojnë aplikimin praktik të njohurive [4]. Një element kyç i këtij modeli është zhvillimi i aftësive të vendimmarrjes dhe perceptimit të rrezikut. World Health Organization thekson se aftësia për të identifikuar dhe reaguar ndaj rreziqeve është një nga komponentët më të rëndësishëm të sigurisë rrugore [1]. Në këtë kuptim, modeli kompetencial synon të krijojë shoferë që jo vetëm dinë rregullat, por janë në gjendje t'i zbatojnë ato në mënyrë efektive në situata dinamike dhe shpesh të paparashikueshme.

2.3.3. Modeli i bazuar në sjellje (ang.behavioral)

Modeli i bazuar në sjellje përqendrohet në analizën e faktorëve psikologjikë dhe socialë që ndikojnë në sjelljen e shoferit. Ky model e sheh drejtimin e automjetit jo vetëm si një aktivitet teknik, por si një proces të ndikuar nga qëndrimet, emocionet dhe karakteristikat individuale. Sipas Mika Hatakka, faktorët personalë si vetëkontrolli, impulsiviteti dhe motivimi luajnë një rol vendimtar në sigurinë rrugore [3]. Ky model është i lidhur ngushtë me nivelet më të larta të modelit GDE, të cilat fokusohen në vetëdijen dhe sjelljen e shoferit. Studimet tregojnë se shumë aksidente nuk ndodhin për shkak të mungesës së njohurive teknike, por për shkak të sjelljeve të rrezikshme si shpejtësia e lartë, shpërqendrimi dhe vendimmarrja e dobët. Për këtë arsye, modeli behavioral synon të ndikojë në ndryshimin e këtyre sjelljeve përmes edukimit dhe trajnimit të përshtatur [2].

2.3.4. Krahasim kritik i modeleve

Analiza krahasuese e tre modeleve tregon dallime të qarta në qasjen ndaj mësimdhënies dhe objektivave të trajnimit. Modeli tradicional është më i thjeshtë dhe më i lehtë për t'u zbatuar, por ka kufizime të dukshme në zhvillimin e aftësive të avancuara të drejtimit. Ai fokusohet kryesisht në përgatitjen për testim dhe nuk adreson plotësisht kompleksitetin e situatave reale

në trafik [2]. Në kontrast, modeli kompetencial ofron një qasje më të plotë duke u fokusuar në zhvillimin e aftësive praktike dhe vendimmarrjes. Ky model është më efektiv në përgatitjen e shoferëve për situata reale, por kërkon më shumë burime dhe kohë për zbatim [4]. Ndërkohë, modeli i bazuar në sjellje shkon edhe më tej duke adresuar faktorët psikologjikë dhe socialë që ndikojnë në drejtim. Ky model konsiderohet më i avancuari nga pikëpamja teorike, pasi synon ndryshimin e sjelljes së shoferëve dhe rritjen e ndërgjegjësimit për rreziqet [3]. Megjithatë, literatura thekson se asnjë nga këto modele nuk është i mjaftueshëm në mënyrë të pavarur. Qasja më efektive është integrimi i elementeve nga të tre modelet, duke kombinuar njohuritë teorike, zhvillimin e kompetencave dhe analizën e sjelljes së shoferit. Kjo qasje e integruar përputhet me rekomandimet e World Health Organization dhe International Transport Forum për përmirësimin e edukimit të shoferëve dhe rritjen e sigurisë rrugore [1], [2].

2.4. Metodologjitë e përdorura në autoshkolla

2.4.1. Mësimi teorik

Mësimi teorik përbën bazën fillestare të aftësimit të kandidatëve për patentë shofer dhe synon pajisjen e tyre me njohuritë e domosdoshme për rregullat e trafikut, sinjalistikën rrugore dhe parimet e sigurisë në komunikacion. Në shumicën e autoshkollave, ky proces realizohet përmes ligjëratave tradicionale, materialeve vizuale dhe testeve interaktive.

2.4.2. Ligjëratat

Ligjëratat janë forma më klasike e transmetimit të njohurive dhe zakonisht zhvillohen në mënyrë frontale nga instruktori. Sipas International Transport Forum, kjo metodë është efikase për transmetimin e informacionit bazë, por ka kufizime në angazhimin aktiv të kandidatëve dhe në zhvillimin e aftësive analitike [8]. Studimet tregojnë se ligjëratat tradicionale shpesh çojnë në një mësim pasiv, ku kandidati është thjesht marrës i informacionit, pa u përfshirë në mënyrë aktive në procesin e të mësuarit. Kjo ndikon negativisht në përvetësimin afatgjatë të njohurive dhe në aplikimin praktik të tyre.

2.4.3. Materialet vizuale

Përdorimi i materialeve vizuale, si video edukative, ilustrime dhe animacione, është një komponent i rëndësishëm i mësimin teorik. Sipas World Health Organization, materialet vizuale ndihmojnë në përmirësimin e të kuptuarit të situatave të trafikut dhe në zhvillimin e

perceptimit të rrezikut [9]. Këto materiale janë veçanërisht të dobishme për simulimin e situatave reale, duke i mundësuar kandidatëve të analizojnë skenarë të ndryshëm dhe të kuptojnë pasojat e vendimeve të tyre.

2.4.4. Testet interaktive

Testet interaktive janë një metodë moderne që përdoret për të vlerësuar dhe përforcuar njohuritë teorike. Sipas studimeve të publikuara në Core, këto teste rrisin angazhimin e kandidatëve dhe përmirësojnë memorien afatgjatë përmes përsëritjes aktive dhe feedback-ut të menjëhershëm [10]. Megjithatë, literatura thekson se testet duhet të jenë të dizajnuara në mënyrë që të mos fokusohen vetëm në memorim, por edhe në aplikimin e njohurive në situata praktike.

2.4.5. Mësimi praktik

Mësimi praktik është komponenti më i rëndësishëm i aftësisë së shoferëve, pasi ai lidhet drejtpërdrejt me zhvillimin e aftësive reale të drejtimit. Ky proces përfshin drejtimin në poligon, drejtimin në trafik real dhe marrjen e feedback-ut nga instruktori.

2.4.6. Drejtimi në poligon

Drejtimi në poligon është faza fillestare e mësimin praktik, ku kandidatët mësojnë kontrollin bazë të automjetit në një mjedis të kontrolluar. Kjo metodë është e dobishme për zhvillimin e aftësive teknike si nisja, ndalimi, parkimi dhe manovrimi.

Megjithatë, sipas International Transport Forum, kjo fazë nuk është e mjaftueshme për përgatitjen e kandidatëve për situata reale në trafik, pasi mungon kompleksiteti dhe dinamika e mjedisit real [8].

2.4.7. Drejtimi në trafik real

Drejtimi në trafik real është një element thelbësor i trajnimit, pasi u jep kandidatëve mundësinë të përballen me situata të vërteta dhe të paparashikueshme. Sipas World Health Organization, kjo përvojë është kritike për zhvillimin e aftësive të perceptimit të rrezikut dhe vendimmarrjes [9]. Megjithatë, kjo metodë paraqet edhe sfida, pasi rreziku është real dhe kërkon mbikëqyrje të kujdesshme nga instruktori.

2.4.8. Vlerësimi nga instruktori

Vlerësimi nga instruktori është një element kyç në procesin e mësimin praktik. Instruktori luan rol vendimtar në identifikimin e gabimeve dhe në udhëzimin e kandidatëve për përmirësim. Sipas literaturës, vlerësimi efektiv duhet të jetë i menjëhershëm, specifik dhe konstruktiv, duke ndihmuar kandidatin të kuptojë jo vetëm çfarë gaboi, por edhe pse ndodhi gabimi dhe si mund të përmirësohet [10].

2.4.9. Simulimet dhe teknologjia

Zhvillimi i teknologjisë ka sjellë metoda të reja dhe inovative në trajnimin e shoferëve, duke përfshirë simuluesit e drejtimit dhe përdorimin e inteligjencës artificiale.

2.4.10. Simuluesit e drejtimit

Simuluesit e drejtimit janë pajisje që imitojnë kushtet reale të drejtimit në një mjedis virtual. Sipas studimeve të publikuara në ArXiv, simuluesit lejojnë krijimin e situatave të rrezikshme pa rrezik real, duke ndihmuar në zhvillimin e aftësive kritike të drejtimit [11].

Kjo metodë është veçanërisht e dobishme për trajnimin në situata emergjente, të cilat janë të vështira për t'u riprodhuar në kushte reale.

2.4.11. AI dhe analiza e stilit të drejtimit

Përdorimi i inteligjencës artificiale (AI) në trajnimin e shoferëve përfaqëson një zhvillim të rëndësishëm në këtë fushë. Sistemet e bazuara në AI mund të analizojnë stilin e drejtimit të kandidatëve dhe të ofrojnë feedback të personalizuar. Sipas studimeve të fundit, këto sisteme mund të identifikojnë modele të sjelljes së rrezikshme dhe të ndihmojnë në përmirësimin e aftësive të drejtimit në mënyrë më efektive [12].

2.4.12. Analizë e efektivitetit të metodave

Analiza e literaturës tregon se nuk ekziston një metodë e vetme që është plotësisht efektive në mënyrë të pavarur. Metodatat tradicionale, si ligjëratat dhe drejtimi në poligon, janë të dobishme për zhvillimin e bazës teorike dhe teknike, por janë të pamjaftueshme për përgatitjen e plotë të shoferëve.

Metodat më efektive janë ato që kombinojnë:

- mësimin teorik interaktiv,
- përvojën praktike në trafik real,
- përdorimin e teknologjisë dhe simulimeve.

Sipas World Health Organization dhe International Transport Forum, qasja më efektive është ajo e integruar, e cila kombinon elemente nga metoda të ndryshme dhe fokusohet në zhvillimin e kompetencave të plota të shoferëve [8], [9]. Literatura sugjeron se autoshkollat duhet të kalojnë nga qasjet tradicionale drejt metodologjive më moderne dhe të bazuara në kompetenca, duke përfshirë teknologjinë dhe analizën e sjelljes për të përmirësuar efektivitetin e trajnimit.

2.5. Faktorët që ndikojnë në efektivitetin e trajnimit

Efektiviteti i trajnimit në autoshkolla nuk përcaktohet vetëm nga përmbajtja e programeve mësimore, por nga një ndërveprim kompleks faktorësh pedagogjikë, psikologjikë dhe teknologjikë. Literatura empirike në fushën e sigurisë rrugore dhe edukimit të shoferëve thekson se rezultatet e trajnimit (kompetenca reale në drejtim dhe reduktimi i aksidenteve) varen nga cilësia e implementimit të këtyre faktorëve dhe jo vetëm nga ekzistenca e tyre [13].

2.5.1. Cilësia e instruktorit

Cilësia e instruktorit konsiderohet një nga determinantët më kritikë të efektivitetit të trajnimit. Sipas World Health Organization, instruktorët nuk duhet të jenë vetëm njohës të rregullave të trafikut, por edhe facilitues të procesit të të nxënies dhe zhvillimit të aftësive të vendimmarrjes [14]. Studimet empirike tregojnë se instruktorët me aftësi të larta pedagogjike:

- përdorin metoda interaktive,
- përshtatin mësimin sipas nivelit të kandidatit,
- ofrojnë feedback konstruktiv dhe të personalizuar.

Në kontrast, një instruktor me qasje tradicionale (autoritative dhe e fokusuar vetëm në testim) shpesh prodhon kandidatë që kalojnë provimin, por nuk janë të përgatitur për situata reale në trafik. Pra, cilësia e instruktorit nuk lidhet vetëm me përvojën, por me kompetencat didaktike dhe psikologjike.

2.5.2. Kohëzgjatja e trajnimit

Kohëzgjatja e trajnimit është një faktor i rëndësishëm, por literatura tregon se nuk është lineare në efektin e saj. Sipas International Transport Forum, një rritje e thjeshtë e orëve të trajnimit nuk garanton përmirësim të performancës nëse këto orë nuk janë të strukturuar mirë [15]. Studimet tregojnë dy konkluzione kryesore:

- Trajnimi shumë i shkurtër nuk lejon zhvillimin e automatizimit të aftësive.
- Trajnimi shumë i gjatë, pa variacion metodash, çon në “overfitting” ndaj situatave të zakonshme dhe mungesë fleksibiliteti në situata të reja.

Prandaj, efektiviteti lidhet më shumë me cilësinë dhe diversitetin e përvojës sesa me kohëzgjatjen absolute.

2.5.3. Motivimi i kandidatëve

Motivimi është një faktor psikologjik që ndikon drejtpërdrejt në mënyrën se si kandidatët përfitojnë nga trajnimi. Sipas studimeve në edukimin e shoferëve, kandidatët mund të kenë:

- motivim instrumental (për të marrë patentën),
- motivim intrinsik (për të qenë shofer i sigurt).

Studimet tregojnë se motivimi intrinsik lidhet fort me performancën afatgjatë dhe sjelljen e sigurt në trafik [16]. Një problem i zakonshëm në autoshkolla është se sistemi i testimit nxit vetëm kalimin e provimit, duke ulur fokusin në zhvillimin real të kompetencave.

Prandaj, metodologjitë moderne synojnë:

- rritjen e ndërgjegjësimit për rrezikun,
- zhvillimin e përgjegjësisë personale,
- përfshirjen aktive të kandidatëve në procesin e të nxënit.

2.5.4. Përdorimi i teknologjisë

Teknologjia ka një rol gjithnjë në rritje në përmirësimin e efektivitetit të trajnimit. Sipas World Health Organization dhe studimeve të fundit në AI, përdorimi i simuluesve dhe analizës së të dhënave rrit ndjeshëm cilësinë e të nxënit [14], [17]. Avantazhet kryesore të teknologjisë përfshijnë:

- krijimin e situatave të rrezikshme pa rrezik real,
- analizë objektive të performancës,
- feedback të personalizuar në kohë reale.

Megjithatë, literatura thekson se teknologjia nuk mund të zëvendësojë përvojën reale në trafik, por duhet të përdoret si mjet plotësues.

2.5.5. Sintezë kritike e faktorëve

Analiza e integruar e literaturës tregon se efektiviteti i trajnimit është rezultat i një sistemi ndërveprues faktorësh, ku:

- **Instruktori** përcakton cilësinë e procesit pedagogjik.
- **Kohëzgjatja** krijon hapësirën për zhvillimin e aftësive.
- **Motivimi** përcakton thellësinë e përvetësimit.
- **Teknologjia** rrit efikasitetin dhe sigurinë e trajnimit.

Asnjë nga këta faktorë nuk është i mjaftueshëm në mënyrë të pavarur. Për shembull:

- Teknologjia pa instruktor cilësor ka efekt të kufizuar.
- Trajnimi i gjatë pa motivim prodhon rezultate të dobëta.
- Instruktori i mirë pa mjete moderne kufizohet në metodologji tradicionale.

Sipas International Transport Forum, modelet më efektive janë ato që integrojnë këta faktorë në mënyrë sistematike dhe të balancuar [15]. Efektiviteti i trajnimit në autoshkollë nuk është produkt i një elementi të vetëm, por i një arkitekture të mirëorganizuar pedagogjike dhe teknologjike. Qasjet moderne sugjerojnë kalimin nga modele lineare drejt sistemeve adaptive, ku trajnimi personalizohet sipas profilit të kandidatit dhe mbështetet nga teknologjia dhe praktikat pedagogjike bashkëkohore.

2.6. Vlerësimi i kandidatëve për patentë shofer

Vlerësimi i kandidatëve për patentë shofer përfaqëson fazën përfundimtare të procesit të aftësimit dhe ka një rol vendimtar në garantimin e sigurisë rrugore. Ky proces zakonisht përbëhet nga testet teorike, provimi praktik dhe referimi ndaj standardeve ndërkombëtare. Megjithatë, literatura shkencore thekson se ekziston një hendek midis performancës në test dhe sjelljes reale në trafik [18].

2.6.1. Testet teorike

Testet teorike synojnë të vlerësojnë njohuritë e kandidatëve mbi rregullat e trafikut, sinjalistikën dhe parimet e sigurisë rrugore. Në shumicën e sistemeve, këto teste janë të strukturuar në formë pyetjesh me alternativa (multiple-choice). Sipas World Health Organization, testet teorike janë të domosdoshme për të siguruar një bazë njohurish, por ato kanë kufizime të rëndësishme në parashikimin e sjelljes reale të shoferëve [19].

Studimet tregojnë se:

- Kandidatët shpesh mësojnë për të kaluar testin dhe jo për të kuptuar thellësisht konceptet.
- Testet standarde matin memorien dhe jo domosdoshmërisht aftësinë për aplikim.
- Ka mungesë të vlerësimit të perceptimit të rrezikut dhe vendimmarrjes dinamike.

Në disa vende të zhvilluara janë futur teste të bazuara në video dhe skenarë realë, të cilat synojnë të matin aftësitë kognitive dhe perceptimin e rrezikut, duke e bërë vlerësimin më realist.

2.6.2. Provimi praktik

Provimi praktik konsiderohet komponenti më kritik i vlerësimit, pasi ai teston aftësinë reale të kandidatëve për të drejtuar në kushte të trafikut.

Sipas International Transport Forum, provimi praktik shpesh ka strukturë të standardizuar, por kjo standardizim mund të kufizojë diversitetin e situatave të testuara [20].

Problemet kryesore të identifikuara në literaturë përfshijnë:

- Rrugë të paracaktuara, që kandidatët mund t'i mësojnë paraprakisht.
- Kohë e kufizuar e testimit, që nuk lejon ekspozim ndaj situatave komplekse.
- Subjektivitet në vlerësim, i varur nga gjykimi i ekzaminuesit.

Megjithatë, provimi praktik mbetet esencial, pasi është i vetmi instrument që teston drejtpërdrejt performancën në mjedis real.

2.6.3. Standardet ndërkombëtare

Standardet ndërkombëtare synojnë të harmonizojnë procesin e licencimit dhe të sigurojnë një nivel minimal të kompetencave të shoferëve.

Organizata si World Health Organization dhe UNECE rekomandojnë:

- përfshirjen e vlerësimit të perceptimit të rrezikut,
- përdorimin e metodave të standardizuara dhe transparente,
- integrimin e teknologjisë në procesin e testimit [19].

Në Bashkimin Evropian, ekzistojnë direktiva që përcaktojnë kërkesat minimale për testet teorike dhe praktike, por implementimi ndryshon nga një vend në tjetrin.

2.6.4. Analizë kritike

Literatura empirike është relativisht konsistente në përfundimin se metodat aktuale të vlerësimit janë të nevojshme, por jo të mjaftueshme.

Dobishmëria

- Sigurojnë një standard minimal njohurish dhe aftësish.
- Janë relativisht të lehta për t'u implementuar dhe standardizuar.
- Ofron një filtër bazë për hyrjen në trafik.

Kufizimet kryesore

- Fokus i tepërt në kalimin e testit dhe jo në kompetencë reale.
- Mungesë e vlerësimit të aftësive të avancuara (vendimmarrje, menaxhim i rrezikut).
- Subjektivitet dhe variabilitet në provimin praktik.
- Mospërfshirje e mjaftueshme e teknologjisë dhe analizës së të dhënave.

Sipas studimit të Hatakka, M. et al., modelet tradicionale të vlerësimit fokusohen kryesisht në kontrollin e automjetit dhe jo në vetëkontrollin e shoferit, që është thelbësor për sigurinë afatgjatë [21].

2.6.5. Drejtimet për përmirësim të efektivitetit të trajnimeve

Bazuar në literaturë, disa nga përmirësimet kryesore të propozuara janë:

- Integrimi i testeve të perceptimit të rrezikut (hazard perception).
- Përdorimi i simulimeve për vlerësim në situata komplekse.
- Standardizimi më i madh i provimit praktik për të reduktuar subjektivitetin.
- Përdorimi i sistemeve të bazuara në të dhëna për analizën e performancës.
- Kalimi nga vlerësimi një-herësh në vlerësim të vazhdueshëm (continuous assessment).

Metodat aktuale të vlerësimit të kandidatëve për patentë shofer përbëjnë një bazë të domosdoshme për garantimin e sigurisë rrugore, por ato nuk arrijnë të kapin kompleksitetin e plotë të sjelljes njerëzore në trafik. Për të rritur efektivitetin, është e nevojshme një qasje më gjithëpërfshirëse, që kombinon testimin tradicional me metoda moderne të bazuara në teknologji dhe analiza të sjelljes.

2.7. Problemet dhe mangësitë në metodologjinë e aftësimit të shoferëve

Literatura ndërkombëtare mbi edukimin e shoferëve evidenton një sërë mangësish strukturore dhe metodologjike që ndikojnë drejtpërdrejt në cilësinë e përgatitjes së kandidatëve dhe, rrjedhimisht, në sigurinë rrugore. Këto probleme nuk janë të izoluara në një vend të vetëm, por paraqiten në forma të ndryshme në shumicën e sistemeve të trajnimit [22]. Ky kapitull synon të analizojë në mënyrë kritike këto mangësi, duke kaluar nga një përshkrim i thjeshtë drejt një interpretimi të thelluar të implikimeve të tyre.

2.7.1. Fokus i tepruar në teori

Një nga problemet më të përhapura në metodologjinë e autoshkollave është dominimi i komponentit teorik ndaj atij praktik. Në shumë raste, programet mësimore janë të strukturuar në mënyrë që t'i japin prioritet njohurive deklarative (rregullat, sinjalistika), ndërsa aftësitë procedurale dhe vendimmarrja në situata reale mbeten të nënvlerësuara.

Sipas World Health Organization, kjo qasje krijon një disbalancë midis “të dish” dhe “të bësh”, duke prodhuar kandidatë që njohin rregullat, por nuk janë të aftë t'i zbatojnë ato në mënyrë efektive në trafik [23]. Nga perspektiva pedagogjike, kjo tregon një orientim drejt

mësimit riprodhues (rote learning), i cili ka efekt të kufizuar në zhvillimin e kompetencave reale.

2.7.2. Mungesë e praktikës reale

Një mangësi tjetër e rëndësishme është ekspozimi i pamjaftueshëm i kandidatëve ndaj situatave reale dhe komplekse të trafikut.

Edhe pse drejtimi në poligon dhe në kushte të kontrolluara është i dobishëm për fillestarët, literatura thekson se këto ambiente nuk reflektojnë kompleksitetin e trafikut real, ku ndërveprojnë faktorë të shumtë si:

- sjellja e paparashikueshme e përdoruesve të tjerë,
- kushtet atmosferike,
- presioni kohor dhe emocional.

Sipas International Transport Forum, mungesa e kësaj përvoje reale është një nga arsyet kryesore pse shoferët e rinj kanë probabilitet më të lartë për aksidente në fazat e para të drejtimit të pavarur [24].

Kjo sugjeron se metodologjitë aktuale nuk arrijnë të krijojnë një transferim efektiv të aftësive nga mjedisi i mësimit në mjedisin real.

2.7.3. Mungesë standardizimi

Një problem strukturor që ndikon në cilësinë e përgjithshme të trajnimit është mungesa e standardizimit në:

- programet mësimore,
- metodat e mësimdhënies,
- kriteret e vlerësimit.

Edhe pse ekzistojnë udhëzime ndërkombëtare nga organizata si UNECE, implementimi i tyre ndryshon ndjeshëm nga një vend në tjetrin dhe madje edhe brenda të njëjtit vend.

Kjo çon në:

- variabilitet në cilësinë e trajnimit,

- mungesë konsistence në kompetencat e shoferëve të licencuar,
- vështirësi në krahasimin e sistemeve të ndryshme.

Sipas literaturës, mungesa e standardizimit është një nga pengesat kryesore për zhvillimin e një sistemi efektiv dhe të drejtë të edukimit të shoferëve [25].

2.7.4. Vlerësim jo objektiv

Procesi i vlerësimit të kandidatëve shpesh karakterizohet nga një nivel i caktuar subjektiviteti, veçanërisht në provimin praktik.

Sipas studimeve në fushën e psikologjisë së trafikut, vlerësimi nga ekzaminuesit mund të ndikohet nga faktorë si:

- perceptimet personale,
- përvoja e mëparshme,
- presioni institucional.

Kjo krijon rrezik për:

- vendime jo konsistente,
- mungesë transparence,
- ulje të besueshmërisë së sistemit të licencimit.

Sipas Groeger, J. A., proceset e vlerësimit tradicional shpesh nuk arrijnë të matin komponentët kognitivë dhe psikologjikë të drejtimit, duke u fokusuar kryesisht në aspektet teknike [26].

2.7.5. Sintezë kritike e mangësive

Në një analizë të integruar, këto mangësi nuk duhet të shihen si probleme të ndara, por si pjesë e një sistemi metodologjik të paplotë.

- Fokusi në teori lidhet drejtpërdrejt me mungesën e praktikës reale, duke krijuar një hendek midis njohurive dhe aftësive.
- Mungesa e standardizimit ndikon në mënyrën se si zbatohet trajnimi dhe vlerësimi, duke rritur variabilitetin e rezultateve.

- Vlerësimi jo objektiv dobëson funksionin filtrues të sistemit dhe lejon hyrjen në trafik të shoferëve jo plotësisht të përgatitur.

Sipas World Health Organization dhe International Transport Forum, këto probleme kontribuojnë në mënyrë indirekte në nivele më të larta të aksidenteve, veçanërisht tek shoferët e rinj [23], [24].

Mangësitë në metodologjinë e aftësimit të shoferëve tregojnë qartë se sistemi aktual ka nevojë për reformim të thellë. Një qasje moderne duhet të kalojë nga një model tradicional, i fokusuar në teori dhe testim, drejt një modeli të integruar, që thekson përvojën reale, standardizimin dhe objektivitetin në vlerësim.

Vetëm përmes adresimit të këtyre problemeve mund të arrihet një përmirësim i qëndrueshëm në cilësinë e trajnimit dhe në sigurinë rrugore.

2.8. Praktikrat moderne dhe rekomandimet në aftësimin e shoferëve

Zhvillimet e fundit në fushën e edukimit të shoferëve tregojnë një kalim gradual nga modelet tradicionale të trajnimit drejt qasjeve më dinamike, të personalizuar dhe të mbështetura në teknologji. Literatura ndërkombëtare thekson se përmirësimi i sigurisë rrugore nuk mund të arrihet vetëm përmes rritjes së orëve të trajnimit, por përmes transformimit të mënyrës se si zhvillohet procesi i të mësuarit dhe vlerësimit [27].

2.8.1. Trajnime të personalizuar

Trajnimet e personalizuar përfaqësojnë një nga zhvillimet më të rëndësishme në metodologjinë moderne të autoshkollave. Kjo qasje bazohet në përshtatjen e përmbajtjes dhe ritmit të mësimin sipas aftësive, përvojës dhe stilit të të nxëniet të secilit kandidat. Sipas World Health Organization, qasjet uniforme në trajnimin e shoferëve shpesh nuk adresojnë dallimet individuale në aftësi kognitive, perceptim të rrezikut dhe reagim emocional [28].

Trajnimi i personalizuar mund të përfshijë:

- identifikimin e dobësive individuale të kandidatit,
- fokusim në situata specifike ku kandidati ka vështirësi,
- përdorimin e feedback-ut të vazhdueshëm dhe adaptiv.

Studimet tregojnë se kjo qasje rrit ndjeshëm efektivitetin e të nxënit dhe përgatitjen për situata reale në trafik, pasi e bën procesin më të targetuar dhe më të efektshëm.

2.8.2. Përdorimi i simulimeve

Simulimet digjitale dhe teknologjitë e avancuara të drejtimit përfaqësojnë një nga inovacionet më të rëndësishme në fushën e edukimit të shoferëve. Simuluesit mundësojnë krijimin e skenarëve të ndryshëm të trafikut në një mjedis të sigurt, duke përfshirë situata të rrezikshme që nuk mund të testohen lehtësisht në rrugë reale. Sipas International Transport Forum, përdorimi i simulimeve ndihmon në zhvillimin e aftësive të perceptimit të rrezikut dhe vendimmarrjes në kushte të kontrolluara [29].

Avantazhet kryesore përfshijnë:

- ekspozim ndaj situatave emergjente pa rrezik real,
- përsëritje të skenarëve kompleksë,
- analizë objektive të performancës së kandidatit.

Megjithatë, literatura thekson se simulimet duhet të përdoren si plotësim dhe jo zëvendësim i drejtimit real, pasi përvoja fizike në trafik mbetet e pazëvendësueshme.

2.8.3. Edukimi i vazhdueshëm

Një nga konceptet më të rëndësishme të qasjeve moderne është ideja e edukimit të vazhdueshëm të shoferëve edhe pas marrjes së patentës. Tradicionalisht, trajnimi përfundon me marrjen e licencës, por studimet tregojnë se sjellja e shoferëve ndryshon me kalimin e kohës dhe mund të përkeqësohet në mungesë të përditësimit të njohurive.

Sipas World Health Organization, edukimi i vazhdueshëm është një komponent i rëndësishëm i strategjive afatgjata për reduktimin e aksidenteve rrugore [28].

Ky edukim mund të përfshijë:

- kurse rifreskuese periodike,
- trajnime për situata të reja në trafik (p.sh. teknologjitë e reja të automjeteve),
- programe ndërgjegjësimi për sjellje të rrezikshme.

Kjo qasje e shikon drejtimin si një aftësi që kërkon përmirësim të vazhdueshëm dhe jo si një kompetencë statike.

2.8.4. Rekomandime nga literatura

Bazuar në analizën e literaturës, rekomandimet kryesore për përmirësimin e sistemit të aftësimit të shoferëve janë:

- Integrimi i trajnimeve të personalizuar për të adresuar dallimet individuale të kandidatëve.
- Zgjerimi i përdorimit të simulimeve për përgatitje më të mirë në situata komplekse dhe emergjente.
- Futja e edukimit të vazhdueshëm si pjesë e sistemit të sigurisë rrugore.
- Rritja e përdorimit të teknologjisë për monitorim dhe analizë të sjelljes së shoferëve.
- Kalimi nga model i bazuar në testim drejt modelit të bazuar në kompetenca reale.

Sipas International Transport Forum dhe World Health Organization, vetëm një qasje e integruar që kombinon këto elemente mund të sjellë përmirësim të qëndrueshëm në sigurinë rrugore [27], [29]. Praktikrat moderne të aftësimit të shoferëve tregojnë një orientim të qartë drejt individualizimit, teknologjisë dhe të nxënies gjatë gjithë jetës. Këto qasje përfaqësojnë një evolucion të rëndësishëm krahasuar me modelet tradicionale dhe ofrojnë potencial të lartë për përmirësimin e cilësisë së trajnimit dhe reduktimin e aksidenteve rrugore.

3. KONTEKSTI I KOSOVËS NË AFTËSIMIN E SHOFRERËVE

Sistemi i aftësimit të kandidatëve për patentë shofer në Kosovë ka kaluar një proces gradual transformimi, duke reflektuar përpjekjet për harmonizim me standardet evropiane dhe përmirësim të sigurisë rrugore. Megjithatë, pavarësisht progresit në aspektin formal dhe teknologjik, një analizë më e thelluar tregon se ekziston një hendek midis rregullimit formal dhe praktikës reale në terren [36]. Ky kapitull ofron një analizë të zgjeruar të këtij sistemi, duke përfshirë jo vetëm elementet e përmendura më parë, por edhe faktorë shtesë si kultura e drejtimit, roli i institucioneve dhe ndikimi socio-ekonomik.

3.1. Digjitalizimi dhe ndryshimi i mënyrës së të nxënës

Në vitet e fundit, përdorimi i aplikacioneve mobile dhe platformave online është bërë një komponent qendror në përgatitjen e kandidatëve për testin teorik në Kosovë. Këto aplikacione shpesh përmbajnë databaza të mëdha pyetjesh, simulime testesh dhe statistika të performancës.

Ky zhvillim ka kontribuar në:

- demokratizimin e qasjes në materiale mësimore,
- rritjen e autonomisë së kandidatëve në të nxënës,
- përmirësimin e përgatitjes për testin teorik.

Megjithatë, literatura paralajmëron për një efekt anësor të rëndësishëm: kalimin nga “të kuptuarit” në “memorizim mekanik” [37]. Kandidatët shpesh fokusohen në njohjen e përgjigjeve të sakta, pa zhvilluar aftësi analitike dhe vendimmarrëse.

Ky fenomen lidhet drejtpërdrejt me strukturën e testit dhe mënyrën se si ai administrohet.

3.2. Struktura e testimit dhe kultura e “kalimit të provimit”

Një karakteristikë e rëndësishme e sistemit në Kosovë është orientimi i fortë drejt kalimit të provimit si qëllim final.

Publikimi dhe qarkullimi i pyetjeve të testit teorik ka krijuar një kulturë ku suksesi matet me kalimin e testit dhe jo me përvetësimin e kompetencave. Sipas analizave në fushën e edukimit

të shoferëve, kjo qasje redukton funksionin edukativ të testit dhe e shndërron atë në një procedurë formale [38].

Në këtë kontekst, testimi nuk arrin të vlerësojë:

- aftësinë për të reaguar në situata të reja,
- fleksibilitetin kognitiv,
- gjykimin në kushte presioni.

Kjo krijon një diskrepancë të qartë midis performancës në test dhe sjelljes reale në trafik.

3.3. Mësimi praktik dhe kufizimet strukturore

Edhe pse legjislacioni përcakton një numër minimal të orëve praktike, cilësia e këtyre orëve mbetet një çështje e diskutueshme.

Problemet kryesore të identifikuara përfshijnë:

- fokus në përgatitjen për provimin praktik dhe jo për situata reale,
- përdorim i rrugëve të njëjta për ushtrime dhe testim,
- mungesë e ekspozimit ndaj kushteve të ndryshme (natë, mot i keq, trafik i rënduar).

Sipas International Transport Forum, kjo qasje kufizon zhvillimin e aftësive adaptive të shoferëve dhe rrit rrezikun në fazat e para të drejtimit të pavarur [39].

3.4. Legjislacioni dhe sfidat e implementimit

Kosova ka një kornizë ligjore që në parim përputhet me standardet ndërkombëtare, duke përfshirë kërkesat për trajnim dhe vlerësim të kandidatëve. Megjithatë, një nga problemet kryesore nuk është mungesa e ligjit, por zbatimi i tij.

Sipas UNECE, një sistem efektiv kërkon jo vetëm rregulla të qarta, por edhe mekanizma të fortë monitorimi dhe kontrolli [40].

Në praktikë, sfidat përfshijnë:

- mbikëqyrje të pamjaftueshme të autoshkollave,

- variabilitet në cilësinë e instruktorëve,
- mungesë të standardeve të unifikuara në mësimdhënie.

3.5. Integriteti institucional dhe perceptimi i korrupsionit

Çështja e integritetit është një element kritik në analizën e sistemit në Kosovë. Edhe pse nuk ka gjithmonë prova të drejtpërdrejta për çdo rast, perceptimi i praktikave joformale mbetet i pranishëm në diskursin publik.

Këto perceptime lidhen me:

- procesin e provimit praktik,
- ndërhyrje të mundshme në vlerësim,
- mungesë transparence në vendimmarrje.

Sipas World Health Organization, çdo dobësi në integritetin e sistemit të licencimit ndikon drejtpërdrejt në sigurinë rrugore, pasi lejon hyrjen në trafik të shoferëve të papërgatitur [41].

3.6. Kultura e drejtimit dhe faktorët socialë

Një aspekt shpesh i neglizhuar në analizat teknike është kultura e drejtimit. Në Kosovë, si në shumë vende në tranzicion, sjellja në trafik ndikohet nga faktorë socialë dhe kulturorë, si:

- toleranca ndaj shkeljeve të rregullave,
- ndikimi i normave sociale,
- perceptimi i rrezikut.

Kjo do të thotë se edhe një sistem i mirë trajnimi mund të ketë efekt të kufizuar nëse nuk mbështetet nga një kulturë e përgjegjshme e drejtimit.

3.7. Roli i institucioneve dhe politikave publike

Institucionet përgjegjëse për transportin dhe sigurinë rrugore luajnë rol kyç në funksionimin e sistemit.

Një sistem efektiv kërkon:

- koordinim ndërinstitutional,

- mbledhje dhe analizë të të dhënave për aksidentet,
- politika të bazuara në evidencë.

Sipas International Transport Forum, vendet që kanë arritur sukses në uljen e aksidenteve kanë investuar në sisteme të integruara që kombinojnë edukimin, legjislacionin dhe zbatimin e ligjit [39].

3.8. Sintezë kritike e kontekstit kosovar

Nga analiza e zgjeruar, sistemi në Kosovë karakterizohet nga:

- Progres në digjitalizim, por me rrezik të mësimet mekanik
- Strukturë formale e mirë, por implementim jo gjithmonë efektiv
- Fokus në testim, në vend të kompetencave reale
- Sfida në integritet dhe standardizim
- Ndikim i faktorëve kulturorë në sjelljen në trafik

Këta faktorë krijojnë një sistem që funksionon në nivel formal, por nuk arrin gjithmonë të prodhojë shoferë plotësisht të përgatitur për kompleksitetin e trafikut real.

3.9. Rekomandime të avancuara për Kosovën

Bazuar në literaturë dhe analizë kritike:

- Reformim i testimit teorik drejt skenarëve të bazuar në situata reale
- Rritje e kontrollit institucional dhe auditimit të autoshkollave
- Integrim i simulimeve dhe teknologjisë në mënyrë sistematike
- Trajnim dhe certifikim i vazhdueshëm për instruktorët
- Fushata për ndryshim të kulturës së drejtimit
- Transparencë dhe digjitalizim i procesit të vlerësimit për të reduktuar subjektivitetin

Konteksti i Kosovës tregon qartë se sfidat në aftësimin e shoferëve nuk janë vetëm teknike, por edhe institucionale dhe kulturore. Një reformë efektive kërkon një qasje të integruar që kombinon përmirësimin e metodologjisë, forcimin e institucioneve dhe transformimin e kulturës së drejtimit.

3.10. Statistikat e aksidenteve në Rajonin e Ferizajt

3.10.1. Vlerësimi Makroskopik i Sigurisë Rrugore në Rajonin e Ferizajt (2020–2025)

Për të krijuar një pasqyrë të qartë mbi gjendjen e sigurisë rrugore në Rajonin e Ferizajt dhe për të analizuar ndikimin e metodologjisë së trajnimit të kandidatëve në autoshkolla, janë shfrytëzuar të dhënat zyrtare nga Sistemi i Informacionit për Policën e Kosovës (SIPK). Gjatë harkut kohor 2020–2025, në këtë regjion janë regjistruar gjithsej 10,818 aksidente rrugore, me një përfshirje totale prej 11,384 personash. Të dhënat e analizuar strukturohen në dy dimensione kryesore: sipas shkallës së severitetit (pasoja) dhe sipas shpërndarjes demografike (moshës).

3.10.2. Klasifikimi i Aksidenteve sipas Shkallës së Severitetit

Siç paraqitet në Figurën 1, aksidentet e ndodhura gjatë kësaj periudhe janë kategorizuar sipas pasojave të tyre direkte:

- Aksidentet me Dëme Materiale (60.0%): Me një total prej 6,488 rastesh, kjo kategori përfaqëson pjesën dërmuese të ngjarjeve në komunikacion. Nga pikëpamja e inxhinierisë së trafikut, ky volum i lartë lidhet me konfliktet e shpeshta në nyja (udhëkryqe) urbane, distancën e pamjaftueshme mes mjeteve dhe gabimet gjatë manovrimit në hapësira me densitet të lartë qarkullimi.
- Aksidentet me të Lënduar (39.6%): Kjo nënkategori regjistron 4,287 raste. Fakti që afërsisht 40% e të gjitha aksidenteve në regjion rezultojnë me lëndime trupore tregon një indeks të lartë të severitetit të aksidenteve. Ky tregues sinjalizon mungesën e zbatimit të parimeve të ngasjes defensive (mbrojtëse), ku shoferët shpesh dështojnë të parashikojnë rreziqet ose qarkullojnë me shpejtësi të papërshtatshme për kushtet e rrugës.
- Aksidentet me Pasoja Fatale (0.4%): Janë regjistruar 43 aksidente me fatalitet. Megjithëse përqindja është statistikisht e ulët në raport me totalin, në aspektin e sigurisë rrugore secila humbje jete përfaqëson një dështim sistemik të elementeve të sigurisë, duke përfshirë edhe faktorin njeri (sjelljen e shoferit).

3.10.3. Shpërndarja Demografike dhe Analiza e Popullsisë Aktive në Ngasje

Për të kuptuar më mirë grupet e risqeve, personat e përfshirë në këto aksidente janë ndarë në tri grupe të qarta moshore figura 1:

- Mosha fëmijërore (0–12 vjeç): Përbëjnë 3.9% (449 persona), kryesisht në rolin e këmbësorëve ose pasagjerëve.
- Mosha e mitur / adoleshentët (13–18 vjeç): Përbëjnë 4.9% (557 persona).
- Mosha madhore / Popullsia e leje-marrësve (19 vjeç e lart): Ky grup përbën 91.2% të të gjithë personave të përfshirë në aksidente, me një total prej 10,378 personash.

Ky koncentrim kaq ekstrem i aksidenteve (mbi 91%) te kategoria mbi 19 vjeç mbart një peshë të madhe argumentuese. Kjo moshë përfaqëson ekzaktësisht fazën ku individët sapo kanë përfunduar procesin e aftësimit në autoshkollat e rajonit të Ferizajt, janë pajisur me patentë shofer dhe kanë filluar pjesëmarrjen aktive si drejtues mjeteve në trafik.

Ky tregues konfirmon se shoferët e rinj janë kategoria më e riskuar në rrugë. Ky fenomen mund të interpretohet si pasojë e drejtpërdrejtë e një metodologjie trajnimit në autoshkollat e cila është e orientuar drejt aspektit formal (kalimit të provimit) sesa drejt aspektit substancial (zhvillimit të aftësive për menaxhimin e rreziqeve reale, ngasjes në kushte të rënduara psikologjike ose atmosferike dhe shmangies së konflikteve në rrugë).

Rrjedhimisht, këto statistika zyrtare vërtetojnë nevojën imediate për ndryshimin e qasjes së aftësimit të kandidatëve, duke integruar module të detyrueshme të ngasjes defensive dhe vlerësimit të rreziqeve përpara certifikimit.

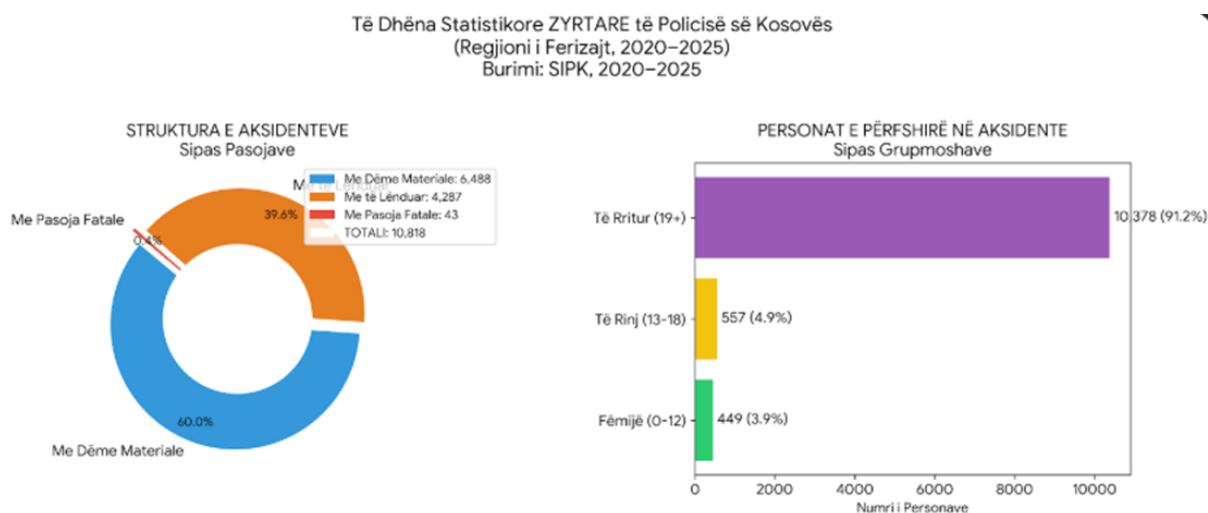


Figura 1. Analiza krahasimore e shkallës së severitetit të aksidenteve dhe shpërndarjes demografike në Rajonin e Ferizajt për periudhën 2020–2025.

4. METODOLOGJIA E HULUMTIMIT

4.1. Metodat dhe teknikat e hulumtimit

Studimi me qasje kuantitative i cili kishte dy një pyetësorë për kandidatët për patentë shofer dhe instruktorët/ligjëruesit profesional në autoshkollat e rajonit të Ferizajt.

Popullsia dhe mostra:

- Popullsia: të gjithë kandidatët për patentë shofer që janë regjistruar në autoshkollat e rajonit të Ferizajt gjatë vitit të fundit kryesisht 2020-2026 dhe instruktorët/ligjëruesit profesional që punojnë në këto autoshkolla.
- Mostra: përzgjedhja në mënyrë rastësore për të siguruar përfaqësim të mirë. 122 kandidatë për patente shoferi, 37 ligjërues profesional dhe instruktor për pyetësor.

Instrumentet e mbledhjes së të dhënave

- Pyetësor për kandidatët, i cili përfshin aspekte si: periudha e trajnimit, numri i orëve teorike/praktike, lloji i mësimi, vlerësimi subjektiv i përgatitjes, perceptimi i sigurisë në rrugë pas marrjes së patentës.
- Pyetësor për instruktorët/ligjëruesit profesional mbi metodologjinë, materialet mësimore, vështirësitë, bashkëpunimin me autoritetet dhe perceptimin për sigurinë rrugore.

Instrumenti është shpërndarë në mënyrë fizike tek respondentët në këtë hulumtim, janë targetuar kandidatët që janë regjistruar në autoshkolla dhe kanë përvojë në pjesëmarrje në ligjerata apo përgatitjen e tyre për testim.



Figura 2. Sqarimi i pyetësorit

Gjatë orëve të ligjëratave si ligjërues profesional në disa raste para shpërndarjes së instrumentit i është sqaruar kandidatëve se si duhet plotësuar instrumentin matës, dhe gjithashtu se në çfarë konteksti është hartuar instrumenti matës dhe qëllimi i pyetjeve, në këtë formë është bërë sqarimi për secilin respondentë apo pjesëmarrës në këtë hulumtim edhe në anën e ligjëruesve profesional apo instruktorëve.

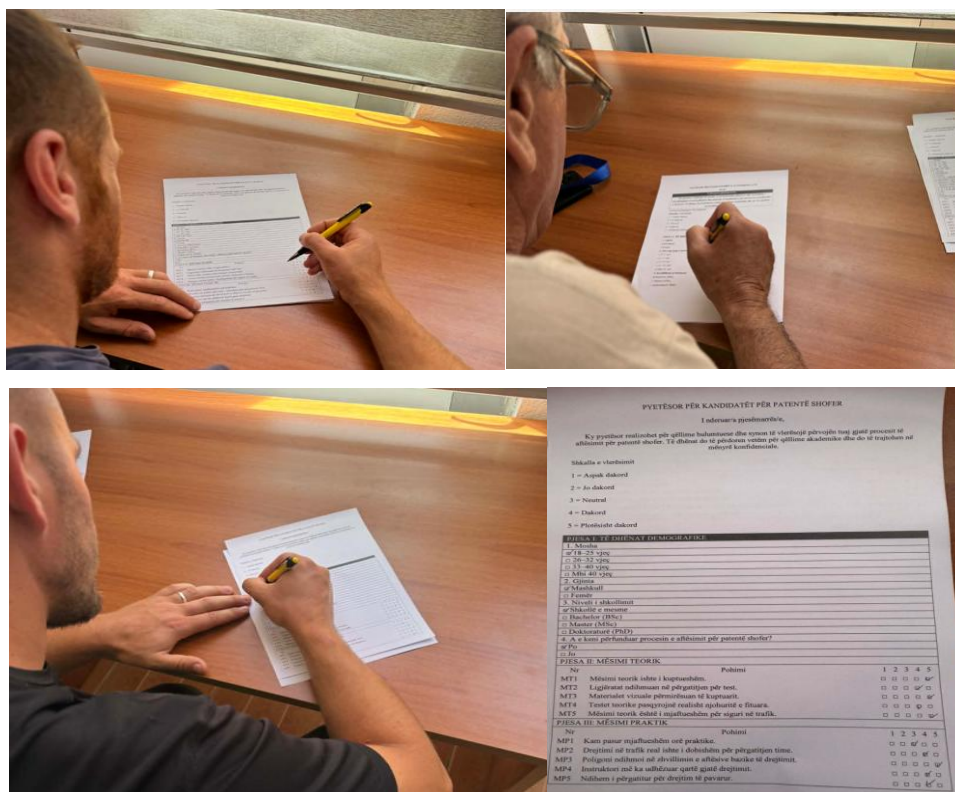


Figura 3. Momente nga terreni

Metodat e analizës së të dhënave

- Analiza statistike për të dhënat nga pyetësorët (shpërndarje frekuencash, mesatare, korelacion midis variablave si numri i orëve të praktikës dhe perceptimi i sigurisë).

Kufizimet e hulumtimit

- Disponueshmëria e të dhënave për aksidentet në nivel rajoni e kufizuar ose jo e detajuar.
- Studimi përqendrohet vetëm në regjionin e Ferizajt, kështu që rezultatet nuk mund të përgjithësohen për të gjithë Kosovën.
- Vlerësimet subjektive të kandidatëve/instruktorëve/ligjëruesve mund të jenë subjektive dhe të ndikuara nga faktorë të jashtëm.

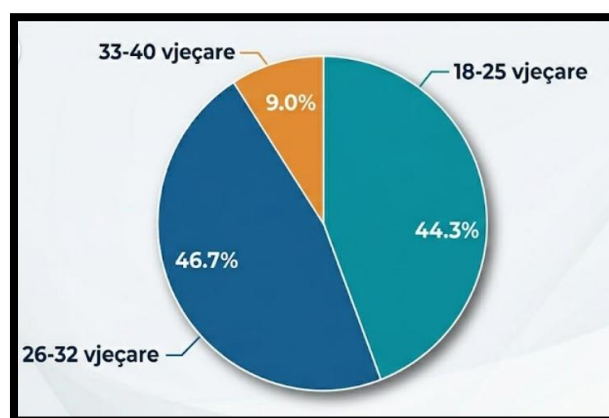
5. ANALIZA DHE DISKUTIMI I REZULTATEVE

5.1. Rezultatet e hulumtimit me kandidatët për patentë shofer

Rezultatet e tabelës 1, tregojnë se të gjithë respondentët në këtë studim janë individë që kanë përfunduar procesin e aftësimit për patentë shofer, çka e bën këtë shpërndarje edhe më relevante për analizën e përvojës reale pas trajnimit. Shumica e tyre i përkasin grupmoshave të reja, ku grupi 26–32 vjeç përbën pjesën më të madhe me 46.7% (57 respondentë), i ndjekur shumë afër nga grupi 18–25 vjeç me 44.3% (54 respondentë). Ndërsa vetëm 9.0% (11 respondentë) i përkasin grupmoshës 33–40 vjeç. Kjo tregon se mbi 90% e pjesëmarrësve që kanë përfunduar trajnimin janë nën moshën 32 vjeç, duke reflektuar faktin se marrja e patentë shoferit zakonisht realizohet në moshë të re. Kjo është e rëndësishme për interpretimin e rezultateve, pasi perceptimet e tyre bazohen në një përvojë relativisht të freskët dhe aktuale të procesit të aftësimit. Në aspekt analitik, kjo e rrit besueshmërinë e të dhënave, pasi respondentët nuk janë më në fazën e trajnimit, por e kanë përjetuar dhe përfunduar atë, duke mundësuar një vlerësim më të plotë dhe më realist të metodologjisë së përdorur në autoshkolla.

Tabela 1. Moshë

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	18-25 vjeçare	54	44.3	44.3	44.3
	26-32 vjeçare	57	46.7	46.7	91.0
	33-40 vjeçare	11	9.0	9.0	100.0
	Total	122	100.0	100.0	

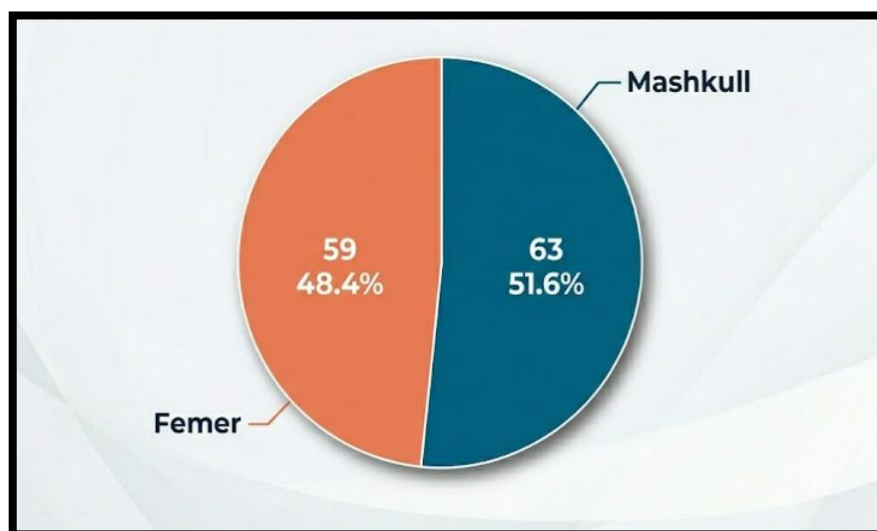


Grafiku 1. Moshë

Rezultatet e tabelës 2, tregojnë një shpërndarje pothuajse të balancuar të respondentëve sipas gjinisë. Nga gjithsej 122 pjesëmarrës, 51.6% (63 respondentë) janë meshkuj, ndërsa 48.4% (59 respondentë) janë femra. Kjo tregon një përfaqësim të barabartë të dy gjinive në studim. Kjo balancë gjinore është e rëndësishme nga pikëpamja metodologjike, pasi mundëson krahasime më të besueshme ndërmjet grupeve dhe redukton mundësinë e bias-it në rezultate. Duke qenë se studimi përfshin individë që kanë përfunduar procesin e aftësimit për patentë shofer, kjo shpërndarje sugjeron se pjesëmarrja në autoshkolla dhe përfundimi i trajnimit është pothuajse i njëjtë për të dy gjinitë. Gjithashtu, kjo strukturë e mostrës krijon bazë të mirë për analiza të mëtejshme statistikore, siç është “testi t” për mostra të pavarura, duke mundësuar identifikimin e dallimeve të mundshme në perceptime dhe përvoja ndërmjet meshkujve dhe femrave.

Tabela 2. Gjinia

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Mashkull	63	51.6	51.6	51.6
	Femer	59	48.4	48.4	100.0
	Total	122	100.0	100.0	



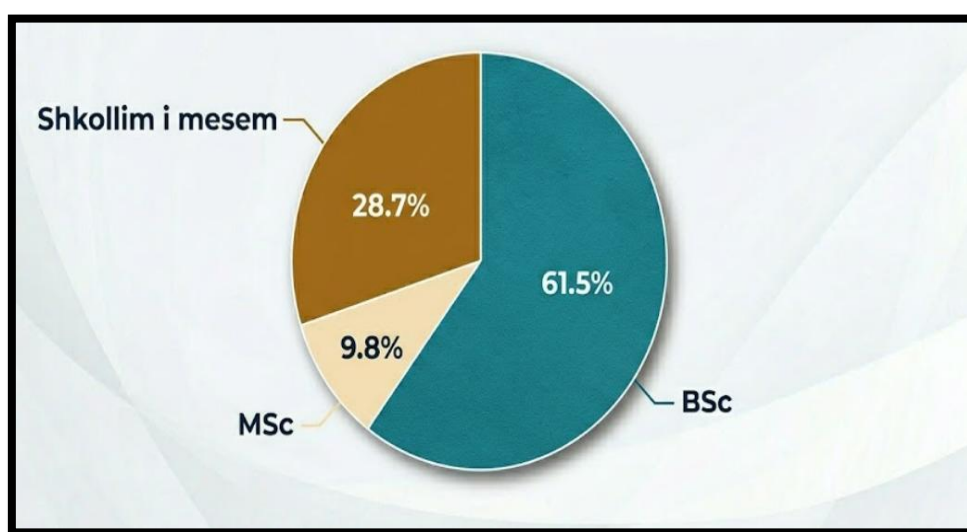
Grafiku 2. Gjinia

Rezultatet e tabelës 3, tregojnë se shumica e respondentëve kanë nivel të lartë arsimor, ku pjesa më e madhe, 61.5% (75 respondentë), kanë përfunduar studimet Bachelor (BSc). Një përqindje më e vogël, 28.7% (35 respondentë), kanë vetëm shkollim të mesëm, ndërsa 9.8% (12 respondentë) kanë përfunduar studimet Master (MSc). Kjo shpërndarje tregon se mbi

70% e pjesëmarrësve kanë arsim të lartë, çka sugjeron një nivel të mirë të kapaciteteve kognitive për të kuptuar dhe vlerësuar procesin e aftësimit në autoshkolla. Në të njëjtën kohë, përfshirja e respondentëve me nivele të ndryshme arsimore mundëson një analizë më gjithëpërfshirëse të perceptimeve, duke reflektuar përvoja nga grupe të ndryshme. Nga pikëpamja analitike, niveli i shkollimit mund të ndikojë në mënyrën se si kandidatët e perceptojnë mësimin teorik, përdorimin e teknologjisë dhe vlerësimin e aftësive, duke qenë një variabël potencialisht i rëndësishëm për analiza të mëtejshme krahasuese.

Tabela 3. Niveli i shkollimit

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Shkollim i mesëm	35	28.7	28.7	28.7
	BSc	75	61.5	61.5	90.2
	MSc	12	9.8	9.8	100.0
	Total	122	100.0	100.0	



Grafiku 3. Niveli i shkollimit

Tabela 4: Rezultatet për seksionin “Mësimi teorik” (Kandidatët për patentë shofer). Rezultatet tregojnë një prirje të qartë pozitive sa i përket kuptueshmërisë së mësimin teorik. Pohimi “Mësimi teorik ishte i kuptueshëm” ka marrë një përqindje të lartë në kategorinë “Dakord” (73.8%), ndërsa pjesa tjetër (26.2%) është shprehur “Neutral”, pa asnjë përgjigje negative. Kjo tregon se në përgjithësi kandidatët nuk hasin vështirësi në kuptimin e përmbajtjes teorike. Në mënyrë të ngjashme, pohimi “Ligjëratat ndihmuan në përgatitjen për test” ka rezultuar me 76.2% “Dakord” dhe 23.8% “Neutral”, duke konfirmuar se ligjëratat

janë efektive kryesisht në funksion të përgatitjes për provim. Megjithatë, kjo gjithashtu sugjeron një orientim të mundshëm drejt përgatitjes për testim më shumë sesa për zhvillim të kompetencave reale. Sa i përket materialeve vizuale, rezultatet janë edhe më pozitive. Pohimi “Materialet vizuale përmirësuan të kuptuarit” ka marrë 79.5% “Dakord” dhe 19.7% “Plotësisht dakord”, ndërsa vetëm 0.8% janë neutralë. Kjo tregon se përdorimi i mjeteve vizuale ka një ndikim të fortë në përmirësimin e procesit të nxënies dhe përbën një element të rëndësishëm të metodologjisë moderne. Ndryshe nga pohimet e mëparshme, vlerësimi për testet teorike është më kritik. Për pohimin “Testet teorike pasqyrojnë realisht njohuritë”, shumica e respondentëve (57.4%) janë neutralë, ndërsa 15.6% nuk pajtohen dhe vetëm 25.4% pajtohen. Kjo shpërndarje tregon pasiguri dhe mungesë besimi në aftësinë e testit për të reflektuar realisht njohuritë e kandidatëve. Rezultati më kritik paraqitet te pohimi “Mësimi teorik është i mjaftueshëm për siguri në trafik”. Asnjë nga respondentët nuk ka përgjigje pozitive për këtë pohim, ndërsa 42.6% janë shprehur “Jo dakord” dhe 57.4% “Neutral”. Kjo tregon qartë se, megjithëse mësimi teorik është i kuptueshëm dhe i dobishëm për testin, ai nuk konsiderohet i mjaftueshëm për të garantuar siguri reale në trafik. Ky hulumtim tregon se mësimi teorik në autoshkollë në përgjithësi është efektiv në aspektin e transmetimit të njohurive dhe përgatitjes për provim, por ka kufizime të dukshme në lidhje me aplikimin praktik dhe ndikimin në sigurinë reale në trafik.

Tabela 4. Rezultatet për seksionin “Mësimi teorik” (Kandidatët për patentë shofer).

	Aspak dakord	Jo dakord	Neutral	Dakord	Plotësisht dakord
Mësimi teorik ishte i kuptueshëm.	0 0.0%	0 0.0%	32 26.2%	90 73.8%	0 0.0%
Ligjëratat ndihmuan në përgatitjen për test.	0 0.0%	0 0.0%	29 23.8%	93 76.2%	0 0.0%
Materialet vizuale përmirësuan të kuptuarit.	0 0.0%	0 0.0%	1 0.8%	97 79.5%	24 19.7%
Testet teorike pasqyrojnë realisht njohuritë.	0 0.0%	19 15.6%	70 57.4%	31 25.4%	2 1.6%
Mësimi teorik është i	0	52	70	0	0

mjaftueshëm për siguri në trafik.	0.0%	42.6%	57.4%	0.0%	0.0%
--------------------------------------	------	-------	-------	------	------

Tabela 5: Rezultatet për seksionin “Mësimi praktik” (Kandidatët për patentë shofer). Rezultatet për mësimin praktik paraqesin një situatë më të balancuar dhe në disa raste kritike krahasuar me mësimin teorik. Pohimi “Kam pasur mjaftueshëm orë praktike” tregon një nivel të ulët kënaqësie, ku shumica e respondentëve janë shprehur neutral (67.2%), ndërsa një përqindje e konsiderueshme (27.9%) nuk pajtohen. Vetëm 4.9% janë dakord, çka sugjeron se kandidatët në përgjithësi nuk janë të bindur se orët praktike janë të mjaftueshme për përgatitje të plotë. Në kontrast, pohimi “Drejtimi në trafik real ishte i dobishëm” merr një vlerësim shumë pozitiv, me 72.1% “Dakord” dhe 2.5% “Plotësisht dakord”, ndërsa 25.4% janë neutralë. Kjo tregon qartë se përvoja në trafik real perceptohet si elementi më i vlefshëm i trajnimit praktik dhe ka ndikim të drejtpërdrejtë në zhvillimin e aftësive.

Pohimi “Poligoni ndihmoi në aftësitë bazike” gjithashtu vlerësohet shumë pozitivisht, me 86.9% “Dakord” dhe 3.3% “Plotësisht dakord”. Vetëm 9.8% janë neutralë, pa asnjë përgjigje negative. Kjo tregon se poligoni luan rol të rëndësishëm në fazat fillestare të mëimit, duke ndihmuar në ndërtimin e aftësive bazike të drejtimit. Një nga rezultatet më të forta pozitive shfaqet te pohimi “Instruktori më ka udhëzuar qartë gjatë drejtimit”, ku 59.8% janë “Dakord” dhe 37.7% “Plotësisht dakord”, ndërsa vetëm 2.5% janë neutralë. Kjo tregon një nivel shumë të lartë kënaqësie me rolin dhe profesionalizmin e instruktorëve në procesin e trajnimit praktik. Sa i përket vetëvlerësimit të përgatitjes, pohimi “Ndihej i përgatitur për drejtim të pavarur” tregon rezultate relativisht pozitive, me 46.7% “Dakord” dhe 40.2% “Plotësisht dakord”, ndërsa 13.1% janë neutralë. Kjo sugjeron se shumica e kandidatëve ndihen të gatshëm për të drejtuar në mënyrë të pavarur, edhe pse kjo duhet interpretuar me kujdes në raport me mungesën e orëve praktike të mjaftueshme. Rezultati tregon një paradoks të rëndësishëm: megjithëse kandidatët nuk janë plotësisht të kënaqur me sasinë e orëve praktike, ata vlerësojnë shumë cilësinë e përvojës praktike, veçanërisht drejtimin në trafik real dhe rolin e instruktorit. Kjo sugjeron se cilësia e trajnimit praktik është e mirë, por sasia e tij mbetet një kufizim i rëndësishëm.

Tabela 5. Tabela: Rezultatet për seksionin “Mësimi praktik” (Kandidatët për patentë shofer).

	Aspak dakord	Jo dakord	Neutral	Dakord	Plotësisht dakord
Kam pasur	0	34	82	6	0

mjaftueshëm orë praktike.	0.0%	27.9%	67.2%	4.9%	0.0%
Drejtimi në trafik real ishte i dobishëm.	0	0	31	88	3
Poligoni ndihmoi në aftësitë bazike.	0.0%	0.0%	25.4%	72.1%	2.5%
Instruktori më ka udhëzuar qartë gjatë drejtimit.	0	0	12	106	4
Ndihem i përgatitur për drejtim të pavarur.	0.0%	0.0%	9.8%	86.9%	3.3%
	0	0	3	73	46
	0.0%	0.0%	2.5%	59.8%	37.7%
	0	0	16	57	49
	0.0%	0.0%	13.1%	46.7%	40.2%

Tabela 6: Rezultatet për seksionin “Metodat moderne dhe teknologjia” (Kandidatët për patentë shofer). Rezultatet e këtij seksioni tregojnë një kontrast shumë të qartë ndërmjet perceptimit për rëndësinë e teknologjisë dhe përdorimit real të saj në autoshkolla. Pohimi “Simulimet do më ndihmonin në përgatitje më të mirë” ka marrë një mbështetje pothuajse unanime, me 82.0% “Plotësisht dakord” dhe 18.0% “Dakord”, pa asnjë përgjigje neutrale apo negative. Kjo tregon një kërkesë shumë të lartë nga kandidatët për integrimin e simulimeve në procesin e trajnimit.

Në mënyrë të ngjashme, pohimi “Do preferoja më shumë ushtrime praktike digjitale” rezulton me 73.8% “Plotësisht dakord” dhe 26.2% “Dakord”, duke konfirmuar interesin e lartë për metoda moderne dhe digjitale të të nxëniet. Edhe pohimi “Metodat moderne rrisin interesin për mësim” ka një vlerësim shumë pozitiv, me 75.4% “Plotësisht dakord” dhe 24.6% “Dakord”, çka tregon se kandidatët e lidhin drejtpërdrejt përdorimin e teknologjisë me rritjen e motivimit dhe angazhimit gjatë trajnimit. Megjithatë, kur analizohet realiteti aktual, rezultatet janë dukshëm më negative. Pohimi “Teknologjia e përdorur ishte e dobishme” ka një shpërndarje ku 52.5% janë neutralë, ndërsa 28.7% nuk pajtohen dhe 18.9% aspak dakord, pa asnjë përgjigje pozitive. Kjo tregon se teknologjia ose mungon, ose nuk përdoret në mënyrë efektive në praktikë. Edhe më kritik është pohimi “Autoshkolla përdorte teknologji të mjaftueshme”, ku 71.3% janë “Jo dakord” dhe 13.1% “Aspak dakord”, ndërsa 15.6% janë neutralë dhe nuk ka asnjë përgjigje pozitive. Ky rezultat konfirmon qartë mungesën e integritetit të teknologjisë në procesin e trajnimit në autoshkolla.

Rezultati i këtij seksioni nxjerr në pah një hendek të madh ndërmjet kërkesës së kandidatëve për metoda moderne dhe realitetit aktual në autoshkolla. Ndërsa kandidatët e vlerësojnë

shumë rolin e simulimeve dhe teknologjisë në përmirësimin e të nxënit, sistemi aktual nuk arrin t'i ofrojë këto mjete në mënyrë të mjaftueshme, duke e bërë këtë një nga mangësitë kryesore të metodologjisë së aftësimit.

Tabela 6. Rezultatet për seksionin “Metodat moderne dhe teknologjia” (Kandidatët për patentë

	Aspak dakord	Jo dakord	Neutral	Dakord	Plotësisht dakord
Simulimet do më ndihmonin në përgatitje më të mirë.	0	0	0	22	100
	0.0%	0.0%	0.0%	18.0%	82.0%
Teknologjia e përdorur ishte e dobishme.	23	35	64	0	0
	18.9%	28.7%	52.5%	0.0%	0.0%
Do preferoja më shumë ushtrime praktike digjitale.	0	0	0	32	90
	0.0%	0.0%	0.0%	26.2%	73.8%
Metodat moderne rrisin interesin për mësim.	0	0	0	30	92
	0.0%	0.0%	0.0%	24.6%	75.4%
Autoshkolla përdorte teknologji të mjaftueshme.	16	87	19	0	0
	13.1%	71.3%	15.6%	0.0%	0.0%

Tabela 7: Rezultatet për seksionin “Vlerësimi dhe testimi” (Kandidatët për patentë shofer). Rezultatet e këtij seksioni paraqesin një kombinim interesant midis perceptimit pozitiv për drejtësinë e provimeve dhe dyshimeve mbi vlefshmërinë e tyre në matjen e aftësive reale. Pohimi “Testi teorik ishte i drejtë” ka marrë vlerësime shumë pozitive, me 48.4% “Dakord” dhe 42.6% “Plotësisht dakord”, ndërsa vetëm 9.0% janë neutralë. Kjo tregon se kandidatët në përgjithësi e perceptojnë testin teorik si të drejtë dhe korrekt në aspektin formal. Edhe më pozitiv është vlerësimi për provimin praktik. Pohimi “Provimi praktik ishte i drejtë dhe objektiv” ka marrë 69.7% “Dakord” dhe 30.3% “Plotësisht dakord”, pa asnjë përgjigje neutrale apo negative. Ky rezultat sugjeron një nivel shumë të lartë besimi në procesin e vlerësimit praktik, të paktën nga këndvështrimi i kandidatëve. Megjithatë, kur analizohet lidhja midis vlerësimit dhe aftësive reale, rezultatet ndryshojnë ndjeshëm. Pohimi “Vlerësimi pasqyron aftësitë reale” ka një dominim të fortë të përgjigjeve neutrale (79.5%), ndërsa vetëm 20.5% janë dakord dhe nuk ka asnjë përgjigje “Plotësisht dakord”. Kjo tregon një pasiguri të konsiderueshme tek kandidatët lidhur me faktin nëse sistemi i vlerësimit arrin realisht të masë aftësitë e tyre në drejtim. Një rezultat shumë domethënës paraqitet te pohimi “Sistemi i testimit është i fokusuar vetëm në kalim testi”, ku 59.5% janë “Dakord” dhe 40.5%

“Plotësisht dakord”. Kjo konfirmon qartë perceptimin se sistemi aktual është më shumë i orientuar drejt kalimit të provimit sesa drejt zhvillimit të kompetencave të mirëfillta të drejtimit. Sa i përket përgatitjes për trafik real, pohimi “Ndihej i përgatitur për trafik real pas provimit” ka rezultate pozitive, me 46.7% “Dakord” dhe 40.2% “Plotësisht dakord”, ndërsa 13.1% janë neutralë. Kjo sugjeron se shumica e kandidatëve kanë një vetëbesim të lartë pas përfundimit të procesit, megjithëse kjo duhet interpretuar në raport me dyshimet e shprehura për vlefshmërinë e vlerësimit.

Në tërësi, rezultati i këtij seksioni tregon një kontradiktë të rëndësishme: ndërsa sistemi i vlerësimit perceptohet si i drejtë dhe objektiv në formë, ai nuk konsiderohet plotësisht efektiv në matjen e aftësive reale dhe zhvillimin e kompetencave. Kjo përforcon idenë se sistemi aktual është më shumë i orientuar drejt testimit sesa drejt përgatitjes së plotë për situatat reale në trafik.

Tabela 7. Rezultatet për seksionin “Vlerësimi dhe testimi” (Kandidatët për patentë shofer).

	Aspak dakord	Jo dakord	Neutral	Dakord	Plotësisht dakord
Testi teorik ishte i drejtë.	0 0.0%	0 0.0%	11 9.0%	59 48.4%	52 42.6%
Provimi praktik ishte i drejtë dhe objektiv.	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	85 69.7%	37 30.3%
Vlerësimi pasqyron aftësitë reale.	0 0.0%	0 0.0%	97 79.5%	25 20.5%	0 0.0%
Sistemi i testimit është i fokusuar vetëm në kalim testi.	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	72 59.5%	49 40.5%
Ndihej i përgatitur për trafik real pas provimit.	0 0.0%	0 0.0%	16 13.1%	57 46.7%	49 40.2%

Tabela 8: Rezultatet e “testit t” për mostra të pavarura sipas gjinisë (vetëm variablat me diferenca statistikisht të rëndësishme). Rezultatet tregojnë se ekzistojnë dallime statistikisht të rëndësishme sipas gjinisë në disa aspekte të përvojës së trajnimit praktik. Për variablën “Kam pasur mjaftueshëm orë praktike”, rezultati i testit t ($t = 2.627$, $p = .010$) tregon një diferencë domethënëse ndërmjet grupeve, me një diferencë mesatare prej 0.245. Intervali i besueshmërisë 95% [0.060, 0.429] nuk përfshin vlerën zero, duke konfirmuar rëndësinë

statistikore të këtij dallimi. Kjo sugjeron se njëra gjini percepton në mënyrë më pozitive se ka pasur mjaftueshëm orë praktike krahasuar me tjetrën.

Për variablën “Instruktori më ka udhëzuar qartë gjatë drejtimit”, rezultati ($t = -2.522$, $p = .013$) gjithashtu tregon diferencë statistikisht të rëndësishme. Diferenca e mesatareve është negative (-0.236), ndërsa intervali i besueshmërisë 95% [-0.422, -0.051] nuk përfshin zero. Kjo nënkupton se njëra gjini ka vlerësuar më lartë qartësinë e udhëzimit nga instruktori krahasuar me tjetrën.

Rezultati më i theksuar shfaqet te variabla “Ndihej i përgatitur për drejtim të pavarur”, ku vlera e testit t është shumë e lartë ($t = 10.756$, $p < .001$), me një diferencë mesatare prej 0.951. Intervali i besueshmërisë 95% [0.776, 1.125] tregon një dallim të fortë dhe të qëndrueshëm ndërmjet grupeve. Ky rezultat sugjeron se ndjenja e përgatitjes për drejtim të pavarur ndryshon ndjeshëm sipas gjinisë dhe përbën një nga diferencat më të rëndësishme në këtë studim.

Në tërësi, këto rezultate tregojnë se gjinia ndikon në perceptimin e disa elementeve kyçe të trajnimit praktik, veçanërisht në vlerësimin e orëve praktike, cilësinë e udhëzimit dhe nivelin e vetëbesimit për drejtim të pavarur.

Tabela 8. Rezultatet e testit t për mostra të pavarura sipas gjinisë (vetëm rezultatet signifikante)

Variabla	t	df	p	Diferenca e mesatareve	95% CI
Kam pasur mjaftueshëm orë praktike	2.627	120	.010	0.245	[0.060, 0.429]
Instruktori më ka udhëzuar qartë gjatë drejtimit	-2.522	120	.013	-0.236	[-0.422, -0.051]
Ndihej i përgatitur për drejtim të pavarur	10.756	120	< .001	0.951	[0.776, 1.125]

Rezultatet e tabelës 9, e analizës ANOVA një-drejtimëshe tregojnë se niveli i shkollimit ka ndikim statistikisht të rëndësishëm në disa aspekte të perceptimit të procesit të aftësimit në autoshkolla. Për variablën “Mësimi teorik ishte i kuptueshëm”, rezultati është $F(2,119) = 12.781$, $p < .001$, që tregon një diferencë të theksuar ndërmjet grupeve me nivele të ndryshme arsimore. Kjo sugjeron se individët me nivele më të larta arsimimi e perceptojnë mësimin

teorik në mënyrë ndryshe krahasuar me ata me arsim më të ulët, duke reflektuar ndikimin e kapaciteteve kognitive dhe përvojës akademike në kuptimin e përmbajtjes teorike. Për variablën “Ligjëratat ndihmuan në përgatitje për test”, rezultati $F(2,119) = 10.380$, $p < .001$ gjithashtu tregon dallime statistikisht të rëndësishme sipas nivelit të shkollimit. Kjo nënkupton se efektiviteti i ligjëratave nuk perceptohet njësoj nga të gjitha grupet arsimore, duke sugjeruar dallime në mënyrën e përvetësimit të informacionit. Në aspektin praktik, variabla “Kam pasur mjaftueshëm orë praktike” ka rezultuar me $F(2,119) = 6.780$, $p = .002$, duke treguar se edhe vlerësimi i trajnimit praktik ndryshon në varësi të nivelit të arsimimit. Kjo mund të lidhet me pritshmëritë e ndryshme që kanë grupet arsimore ndaj procesit të aftësimit. Gjithashtu, për variablën “Do preferoja më shumë ushtrime praktike digjitale”, rezultati $F(2,119) = 5.924$, $p = .004$ tregon se preferencat për përdorimin e metodave digjitale ndryshojnë ndjeshëm sipas nivelit të shkollimit. Individët me arsim më të lartë priren të jenë më të hapur ndaj teknologjisë dhe metodave moderne të mësimi. Në përgjithësi, këto rezultate tregojnë se niveli i shkollimit është një faktor i rëndësishëm që ndikon në perceptimet dhe pritshmëritë lidhur me metodologjinë e aftësimit të shoferëve, duke sugjeruar nevojën për qasje më të personalizuar në mësimdhënie.

Tabela 9. ANOVA një-drejtimëshe sipas nivelit të shkollimit

Variabla	F(2,119)	p
Mësimi teorik ishte i kuptueshëm	12.781	< .001
Ligjëratat ndihmuan në përgatitje për test	10.380	< .001
Kam pasur mjaftueshëm orë praktike	6.780	.002
Do preferoja më shumë ushtrime praktike digjitale	5.924	.004

5.2. Rezultatet e hulumtimit me instruktorët

Nga tabela 10 shohim që nga 37 pjesëmarrës janë 30 meshkuj apo 81.1% , kurse janë 7 femra apo 18.9%, nga kjo shohim që ky profesion pothuajse në Kosovë, apo kryesisht në regjionin e Ferizajt, dominohet nga gjinia mashkullore. Gjithashtu dhe pikpamjet në këtë hulumtim nga ana e instruktorëve janë kryesisht të gjinisë mashkullore.

Tabela 10. Gjinia

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Mashkull	30	81.1	81.1	81.1
	Femer	7	18.9	18.9	100.0
	Total	37	100.0	100.0	

Rezultatet nga tabela 11, tregojnë se shumica e instruktorëve të përfshirë në studim kanë përvojë relativisht mesatare në profesion. Grupi më i madh përbëhet nga instruktorët me 2–5 vite përvojë, të cilët përfaqësojnë 48.6% (18 respondentë), duke treguar se pothuajse gjysma e mostrës ndodhet në një fazë të konsolidimit profesional. Instruktorët me përvojë 6–10 vjeç përbëjnë 27.0% (10 respondentë), duke shtuar një komponent të rëndësishëm të ekspertizës në mostër. Ndërsa grupet me përvojë më të kufizuar (0–1 vjeç) dhe 11–15 vjeç janë të përfaqësuara në mënyrë të barabartë me nga 10.8% secili (nga 4 respondentë). Përfaqësimi më i ulët është te instruktorët me mbi 15 vite përvojë, me vetëm 2.7% (1 respondent). Kjo shpërndarje tregon se mbi 75% e instruktorëve kanë deri në 10 vite përvojë, çka sugjeron një dominim të brezit të mesëm profesional në këtë sektor. Nga njëra anë, kjo mund të nënkuptojë një nivel të mirë të energjisë dhe adaptueshmërisë ndaj metodave të reja, por nga ana tjetër, përfaqësimi i ulët i instruktorëve me përvojë shumë të gjatë mund të kufizojë reflektimin e perspektivave më të thelluara dhe tradicionale në analizë.

Në aspekt metodologjik, kjo strukturë e përvojës ofron një bazë të mirë për vlerësimin e praktikave aktuale në autoshkolla, pasi shumica e respondentëve janë aktivë dhe të angazhuar në mënyrë direkte në procesin e aftësimit të kandidatëve.

Tabela 11. Përvoja si instruktor

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	0-1 vjeçare	4	10.8	10.8	10.8
	2-5 vjeçare	18	48.6	48.6	59.5
	6-10 vjeçare	10	27.0	27.0	86.5
	11-15 vjeçare	4	10.8	10.8	97.3
	Mbi 15 vjeçare	1	2.7	2.7	100.0
	Total	37	100.0	100.0	

Rezultatet nga tabela 12 tregojnë se të gjithë instruktorët e përfshirë në studim kanë arsim të lartë, me një dominim të nivelit Bachelor. Konkreisht, 64.9% (24 instruktorë) kanë përfunduar studimet Bachelor (BSc), ndërsa 35.1% (13 instruktorë) kanë nivel Master (MSc). Kjo shpërndarje tregon një nivel të mirë të përgatitjes akademike në mesin e instruktorëve, çka është një element pozitiv për cilësinë e procesit të mësimdhënies në autoshkolla. Prania e një përqindjeje të konsiderueshme të instruktorëve me nivel Master sugjeron gjithashtu potencial për qasje më profesionale dhe reflektuese ndaj metodologjisë së trajnimit. Nga pikëpamja analitike, fakti që 100% e mostrës ka arsim të lartë rrit besueshmërinë e vlerësimeve të dhëna nga instruktorët, pasi ato bazohen në një nivel të mirë të formimit teorik dhe profesional. Në të njëjtën kohë, kjo mund të ndikojë edhe në mënyrën se si instruktorët e perceptojnë nevojën për ndryshime metodologjike dhe integrimin e praktikave moderne në trajnim.

Tabela 12. Kualifikimi profesional

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Bsc	24	64.9	64.9	64.9
	MSc	13	35.1	35.1	100.0
	Total	37	100.0	100.0	

Rezultatet nga tabela 13, tregojnë një konsensus shumë të fortë ndërmjet instruktorëve se metodologjia tradicionale vazhdon të dominojë në autoshkolla. Pohimi “Metodologjia tradicionale është ende dominuese në autoshkolla” ka marrë 89.2% “Plotësisht dakord” dhe 10.8% “Dakord”, pa asnjë përgjigje neutrale apo negative. Kjo tregon qartë se sistemi aktual mbështetet kryesisht në qasje tradicionale të mësimdhënies. Në të njëjtën linjë, pohimi “Mësimi teorik është më i lehtë për t’u zbatuar se ai praktik” ka marrë 75.0% “Plotësisht dakord” dhe 25.0% “Dakord”, duke reflektuar se instruktorët e konsiderojnë mësimin teorik më të thjeshtë për t’u organizuar dhe zbatuar krahasuar me komponentin praktik, i cili kërkon më shumë angazhim dhe kushte reale. Sa i përket aplikimit të njohurive, pohimi “Kandidatët kanë vështirësi në aplikimin e njohurive teorike” paraqet një shpërndarje më të balancuar, ku 67.6% janë neutralë, 24.3% dakord dhe 8.1% jo dakord. Kjo tregon një pasiguri ose mungesë

konsensusi të plotë ndërmjet instruktorëve, megjithëse një pjesë e konsiderueshme pranon se ekzistojnë vështirësi në transferimin e teorisë në praktikë.

Për pohimin “Trajnimi aktual fokusohet më shumë në testim sesa në kompetenca”, 59.5% janë neutralë dhe 29.7% dakord, ndërsa 10.8% nuk pajtohen. Kjo sugjeron se një pjesë e instruktorëve e pranon këtë problematikë, por një pjesë tjetër mbetet e pavendosur, duke reflektuar ndoshta dallime në përvojë apo në mënyrën e zbatimit të metodologjisë në autoshkolla të ndryshme. Rezultati më kritik paraqitet te pohimi “Metodologjia aktuale është e mjaftueshme për përgatitje të shoferëve”, ku 54.1% janë neutralë dhe 45.9% “Jo dakord”, pa asnjë përgjigje pozitive. Kjo tregon qartë se instruktorët nuk e konsiderojnë metodologjinë aktuale si plotësisht të mjaftueshme për përgatitjen e kandidatëve për drejtim real. Rezultati tregon se instruktorët janë të vetëdijshëm për dominimin e metodave tradicionale dhe për kufizimet e tyre, duke theksuar nevojën për përmirësim të metodologjisë drejt një qasjeje më të orientuar në zhvillimin e kompetencave praktike dhe reale të shoferëve.

Tabela 13. “Metodologjia e mësimdhënies” (Instruktorët)

	Aspak dakord	Jo dakord	Neutral	Dakord	Plotësisht dakord
Metodologjia tradicionale është ende dominuese në autoshkolla.	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	4 10.8%	33 89.2%
Mësimi teorik është më i lehtë për t’u zbatuar se ai praktik.	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	9 25.0%	27 75.0%
Kandidatët kanë vështirësi në aplikimin e njohurive teorike.	0 0.0%	3 8.1%	25 67.6%	9 24.3%	0 0.0%
Trajnimi aktual fokusohet më shumë në testim sesa në kompetenca.	0 0.0%	4 10.8%	22 59.5%	11 29.7%	0 0.0%
Metodologjia aktuale është e mjaftueshme për përgatitje të shoferëve.	0 0.0%	17 45.9%	20 54.1%	0 0.0%	0 0.0%

Rezultatet nga tabela 14, e këtij seksioni tregojnë një qëndrim kritik të instruktorëve ndaj organizimit dhe efektivitetit të komponentit praktik në aftësimin e kandidatëve. Pohimi

“Kandidatët kanë orë të mjaftueshme praktike” është vlerësuar negativisht nga shumica dërrmuese, ku 67.6% janë “Jo dakord” dhe 24.3% “Aspak dakord”, ndërsa vetëm 8.1% janë neutralë. Nuk ka asnjë përgjigje pozitive, çka tregon qartë se instruktorët konsiderojnë se numri i orëve praktike është i pamjaftueshëm. Në kontrast të plotë, pohimi “Drejtimi në trafik real është thelbësor për aftësim” ka marrë mbështetje unanime, me 69.4% “Plotësisht dakord” dhe 30.6% “Dakord”. Kjo tregon se instruktorët e shohin përvojën në kushte reale si elementin më kritik në zhvillimin e aftësive të drejtimit. Po ashtu, pohimi “Poligoni nuk mjafton për përgatitje reale” është mbështetur plotësisht, me 54.1% “Plotësisht dakord” dhe 45.9% “Dakord”. Kjo sugjeron se, ndonëse poligoni është i dobishëm për fazat fillestare, ai nuk është i mjaftueshëm për të përgatitur kandidatët për situata reale në trafik. Një tjetër rezultat i rëndësishëm paraqitet te pohimi “Kandidatët kanë mungesë në vendimmarrje gjatë drejtimit”, ku 51.4% janë “Plotësisht dakord” dhe 48.6% “Dakord”. Kjo tregon një konsensus të plotë ndërmjet instruktorëve se kandidatët nuk zhvillojnë mjaftueshëm aftësi vendimmarrëse, që janë thelbësore për drejtim të sigurt. Ndryshe nga pritshmëritë, pohimi “Aftësitë praktike janë më të rëndësishme se teoria” nuk merr mbështetje, ku 64.9% janë “Jo dakord” dhe 35.1% janë neutralë. Kjo tregon se instruktorët nuk e vendosin praktikën mbi teorinë në mënyrë absolute, por e shohin procesin e aftësimit si një kombinim të të dyjave, duke nënkuptuar rëndësinë e balancës ndërmjet tyre.

Në tërësi, rezultati i hulumtimit tregon se instruktorët identifikojnë qartë mungesa në sasinë dhe cilësinë e trajnimit praktik, duke theksuar nevojën për më shumë përvojë në trafik real dhe zhvillim të aftësive vendimmarrëse, ndërkohë që mbështesin një qasje të balancuar ndërmjet teorisë dhe praktikës.

Tabela 14. Rezultatet për seksionin “Praktika dhe aftësitë” (Instruktorët)

	Aspak dakord	Jo dakord	Neutral	Dakord	Plotësisht dakord
Kandidatët kanë orë të mjaftueshme praktike.	9 24.3%	25 67.6%	3 8.1%	0 0.0%	0 0.0%
Drejtimi në trafik real është thelbësor për aftësim.	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	11 30.6%	25 69.4%
Poligoni nuk mjafton për përgatitje reale.	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	17 45.9%	20 54.1%
Kandidatët kanë	0	0	0	18	19

mungesë në vendimmarrje gjatë drejtimit.	0.0%	0.0%	0.0%	48.6%	51.4%
Aftësitë praktike janë më të rëndësishme se teoria.	0	24	13	0	0
	0.0%	64.9%	35.1%	0.0%	0.0%

Tabela 15: Rezultatet tregojnë një konsensus shumë të fortë ndërmjet instruktorëve për rëndësinë e teknologjisë në përmirësimin e procesit të aftësimit të shoferëve. Pohimi “Simuluesit e drejtimit do përmirësojnë trajnimin” ka marrë 62.2% “Plotësisht dakord” dhe 37.8% “Dakord”, duke treguar një mbështetje të plotë për integrimin e simulimeve në trajnim. Në mënyrë të ngjashme, pohimi “Autoshkollat nuk përdorin mjaftueshëm teknologji” është vlerësuar me 70.3% “Plotësisht dakord” dhe 29.7% “Dakord”, pa asnjë përgjigje neutrale apo negative. Ky rezultat konfirmon qartë perceptimin se niveli aktual i përdorimit të teknologjisë në autoshkollat është i pamjaftueshëm. Për pohimin “AI dhe analiza digjitale do ndihmonin vlerësimin”, 83.8% e instruktorëve janë “Plotësisht dakord” dhe 16.2% “Dakord”, duke reflektuar një gatishmëri të lartë për adoptimin e teknologjive të avancuara në procesin e vlerësimit të kandidatëve. Kjo tregon një orientim drejt modernizimit dhe inovacionit në këtë fushë. Gjithashtu, pohimi “Metodat tradicionale janë ende dominuese” merr 89.2% “Plotësisht dakord” dhe 10.8% “Dakord”, duke përforcuar edhe një herë idenë se sistemi aktual mbështetet kryesisht në qasje tradicionale dhe se ndryshimi drejt metodave moderne është ende i kufizuar.

Në të njëjtën linjë, pohimi “Teknologjia rrit cilësinë e trajnimit” është vlerësuar me 89.2% “Plotësisht dakord” dhe 10.8% “Dakord”, duke treguar një besim të plotë në ndikimin pozitiv të teknologjisë në cilësinë e procesit të mësimdhënies dhe aftësimit.

Në tërësi, rezultati i këtij seksioni nxjerr në pah një kontradiktë të qartë: ndërsa instruktorët janë plotësisht të bindur për rëndësinë dhe përfitimet e teknologjisë, ata njëkohësisht pranojnë se ajo nuk përdoret mjaftueshëm në praktikë. Kjo tregon një hendek të madh ndërmjet potencialit të teknologjisë dhe implementimit real të saj në autoshkollat, duke theksuar nevojën për investime dhe reforma në këtë drejtim.

Tabela 15. Rezultatet për seksionin “Teknologjia dhe inovacioni” (Instruktorët)

	Aspak dakord	Jo dakord	Neutral	Dakord	Plotësisht dakord
Simuluesit e drejtimit do përmirësonin trajnimin.	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	14 37.8%	23 62.2%
Autoshkollat nuk përdorin mjaftueshëm teknologji.	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	11 29.7%	26 70.3%
AI dhe analiza digjitale do ndihmonin vlerësimin.	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	6 16.2%	31 83.8%
Metodat tradicionale janë ende dominuese.	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	4 10.8%	33 89.2%
Teknologjia rrit cilësinë e trajnimit.	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	4 10.8%	33 89.2%

Tabela 16: Rezultatet tregojnë një qëndrim kritik dhe relativisht konsistent të instruktorëve ndaj mënyrës aktuale të vlerësimit të kandidatëve. Për pohimin “Testet teorike nuk matin aftësitë reale”, 51.4% janë “Dakord” dhe 2.7% “Plotësisht dakord”, ndërsa 45.9% janë neutralë. Kjo tregon se më shumë se gjysma e instruktorëve e vënë në dyshim aftësinë e testit teorik për të reflektuar kompetencat reale, megjithëse ekziston një nivel i konsiderueshëm pasigurie. Për pohimin “Provimi praktik ka subjektivitet në vlerësim”, ka një konsensus të plotë, me 75.7% “Dakord” dhe 24.3% “Plotësisht dakord”. Ky rezultat sugjeron se instruktorët e perceptojnë procesin e vlerësimit praktik si të ndikuar nga faktorë subjektivë, çka mund të ndikojë në drejtësinë dhe konsistencën e rezultateve.

Një nga rezultatet më të forta paraqitet te pohimi “Sistemi aktual i testimit ka nevojë për përmirësim”, ku 83.8% janë “Plotësisht dakord” dhe 16.2% “Dakord”. Kjo tregon një pajtim unanim se sistemi ekzistues nuk është optimal dhe kërkon ndërhyrje dhe reformim. Në të njëjtën linjë, pohimi “Kandidatët përqendrohen vetëm në kalimin e testit” merr 75.7% “Plotësisht dakord” dhe 24.3% “Dakord”, duke konfirmuar perceptimin se procesi i aftësimit është i orientuar më shumë drejt kalimit të provimit sesa zhvillimit të aftësive reale. Përfundimisht, pohimi “Duhet përfshirje e më shumë kritereve praktike” ka marrë 59.5% “Plotësisht dakord” dhe 40.5% “Dakord”, duke reflektuar një kërkesë të qartë për rritjen e peshës së komponentit praktik në vlerësim. Në tërësi, rezultati i këtij seksioni tregon se

instruktorët identifikojnë dobësi të rëndësishme në sistemin aktual të vlerësimit, veçanërisht në lidhje me vlefshmërinë e testeve teorike, subjektivitetin e provimit praktik dhe fokusin e tepërt në kalimin e testit. Këto rezultate theksojnë nevojën për një qasje më gjithëpërfshirëse dhe objektive, e cila të reflektojë më mirë aftësitë reale të kandidatëve.

Tabela 16. Rezultatet për seksionin “Vlerësimi dhe testimi” (Instruktorët)

	Aspak dakord	Jo dakord	Neutral	Dakord	Plotësisht dakord
Testet teorike nuk matin aftësitë reale.	0 0.0%	0 0.0%	17 45.9%	19 51.4%	1 2.7%
Provimi praktik ka subjektivitet në vlerësim.	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	28 75.7%	9 24.3%
Sistemi aktual i testimit ka nevojë për përmirësim.	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	6 16.2%	31 83.8%
Kandidatët përqendrohen vetëm në kalimin e testit.	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	9 24.3%	28 75.7%
Duhet përfshirje e më shumë kriterëve praktike.	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	15 40.5%	22 59.5%

Tabela 17: Rezultatet e këtij seksioni ofrojnë një pasqyrë të qartë të qëndrimeve të instruktorëve ndaj funksionimit të përgjithshëm të sistemit të autoshkollave dhe nevojës për përmirësim. Pohimi “Sistemi aktual i autoshkollave është efektiv” karakterizohet nga një dominim i përgjigjeve neutrale (81.1%), ndërsa vetëm 10.8% janë “Dakord” dhe 8.1% “Jo dakord”. Kjo tregon një mungesë bindjeje të qartë mbi efektivitetin e sistemit, duke reflektuar hezitim ose vlerësim të rezervuar nga ana e instruktorëve. Në kontrast të plotë, pohimi “Ka nevojë për reformë në metodologjinë e trajnimit” ka marrë mbështetje të plotë, me 78.4% “Plotësisht dakord” dhe 21.6% “Dakord”. Ky rezultat tregon një konsensus të fortë se sistemi aktual kërkon ndryshime të thella në qasjen metodologjike. Sa i përket përgatitjes së kandidatëve, pohimi “Kandidatët janë të përgatitur për trafik real” paraqet një shpërndarje ku 73.0% janë neutralë, 24.3% “Dakord” dhe 2.7% “Jo dakord”. Kjo sugjeron një pasiguri të konsiderueshme ndërmjet instruktorëve lidhur me nivelin real të përgatitjes së kandidatëve, pa një qëndrim të qartë dominues. Pohimi “Edukimi i shoferëve ndikon direkt në sigurinë

rrugore” ka marrë mbështetje unanime, me 64.9% “Plotësisht dakord” dhe 35.1% “Dakord”. Kjo tregon një vetëdije të plotë profesionale për rëndësinë e trajnimit në parandalimin e aksidenteve dhe përmirësimin e sigurisë në trafik. Në të njëjtën linjë, pohimi “Modelet moderne do përmirësonin cilësinë e trajnimit” është vlerësuar shumë pozitivisht, me 73.0% “Plotësisht dakord” dhe 27.0% “Dakord”, duke reflektuar një orientim të qartë drejt inovacionit dhe modernizimit të metodologjisë.

Në tërësi, rezultati i këtij seksioni tregon se instruktorët nuk janë plotësisht të bindur për efektivitetin e sistemit aktual, por njëkohësisht shprehin qartë nevojën për reformë, duke theksuar rëndësinë e edukimit të shoferëve për sigurinë rrugore dhe potencialin e modeleve moderne për përmirësimin e cilësisë së trajnimit.

Tabela 17, Rezultatet për seksionin “Vlerësim profesional” (Instruktorët)

	Aspak dakord	Jo dakord	Neutral	Dakord	Plotësisht dakord
Sistemi aktual i autoshkollave është efektiv.	0 0.0%	3 8.1%	30 81.1%	4 10.8%	0 0.0%
Ka nevojë për reformë në metodologjinë e trajnimit.	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	8 21.6%	29 78.4%
Kandidatët janë të përgatitur për trafik real.	0 0.0%	1 2.7%	27 73.0%	9 24.3%	0 0.0%
Edukimi i shoferëve ndikon direkt në sigurinë rrugore.	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	13 35.1%	24 64.9%
Modelet moderne do përmirësonin cilësinë e trajnimit.	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	10 27.0%	27 73.0%

Rezultatet e analizës ANOVA tabela 18, tregojnë se përvoja si instruktor ndikon në mënyrë statistikisht të rëndësishme në disa perceptime kyçe lidhur me metodologjinë e trajnimit dhe vlerësimin e kandidatëve. Për variablën “Mësimi teorik është më i lehtë për t’u zbatuar se ai praktik”, rezultati $F = 3.875$, $p = .011$ tregon se ekzistojnë dallime të rëndësishme ndërmjet grupeve me nivele të ndryshme përvoja. Kjo sugjeron se instruktorët me më shumë përvojë mund ta perceptojnë ndryshe kompleksitetin e mësimit praktik krahasuar me ata më pak të përvojshëm. Për variablën “Drejtimi në trafik real është thelbësor për aftësim”, rezultati $F =$

4.470, $p = .006$ konfirmon dallime të rëndësishme sipas përvojës. Kjo tregon se rëndësia e përvojës në kushte reale të trafikut vlerësohet në mënyra të ndryshme në varësi të eksperiencës profesionale të instruktorëve. Në lidhje me variablën “Testet teorike nuk matin aftësitë reale”, rezultati $F = 2.709$, $p = .047$ tregon një dallim statistikisht të rëndësishëm, megjithëse në nivel më të ulët krahasuar me variablat e tjera. Kjo sugjeron se perceptimi mbi vlefshmërinë e testeve teorike ndryshon ndërmjet instruktorëve me përvoja të ndryshme. Një nga rezultatet më të theksuara paraqitet te variabla “Kandidatët janë të përgatitur për trafik real”, me $F = 5.642$, $p = .001$, që tregon dallime të forta ndërmjet grupeve. Kjo sugjeron se përvoja ndikon ndjeshëm në vlerësimin e gatishmërisë së kandidatëve për drejtim në kushte reale. Po ashtu, për variablën “Edukimi i shoferëve ndikon direkt në sigurinë rrugore”, rezultati $F = 3.812$, $p = .012$ tregon dallime të rëndësishme sipas përvojës. Kjo nënkupton se niveli i përvojës ndikon edhe në mënyrën se si instruktorët e perceptojnë rolin e edukimit në sigurinë rrugore. Në tërësi, këto rezultate tregojnë se përvoja profesionale e instruktorëve është një faktor i rëndësishëm që ndikon në qëndrimet dhe vlerësimet e tyre, duke sugjeruar se perspektivat mbi metodologjinë e trajnimit dhe efektivitetin e saj evoluojnë me rritjen e eksperiencës në këtë fushë.

Tabela 18. Rezultatet e ANOVA njëdrejtimëshe sipas përvojës si instruktor

Variabla	SS (Between)	df	MS	F	p
Mësimi teorik është më i lehtë për t'u zbatuar se ai praktik	2.250	4	0.563	3.875	.011
Drejtimi në trafik real është thelbësor për aftësim	2.794	4	0.699	4.470	.006
Testet teorike nuk matin aftësitë reale	2.803	4	0.701	2.709	.047
Kandidatët janë të përgatitur për trafik real	3.420	4	0.855	5.642	.001
Edukimi i shoferëve ndikon direkt në sigurinë rrugore	2.721	4	0.680	3.812	.012

Rezultatet e këtij studimi ofrojnë një pasqyrë të qartë dhe të strukturuar mbi metodologjinë e aftësimit të kandidatëve për patentë shofer në autoshkollat e regjionit të Ferizajt, duke integruar perspektivat e kandidatëve dhe instruktorëve. Në tërësi, gjetjet tregojnë një sistem që funksionon në bazë të një kombinimi të mësimi teorik dhe praktik, por me mangësi të dukshme në aspektin e efektivitetit, balancës dhe modernizimit. Sa i përket komponentës teorike, kandidatët e vlerësojnë atë si relativisht të kuptueshme dhe të dobishme për kalimin e testit, çka reflektohet në përqindjet e larta të pajtueshmërisë për qartësinë e ligjëratave dhe materialeve. Megjithatë, një pjesë e konsiderueshme e tyre shpreh dyshime mbi faktin nëse kjo komponentë është e mjaftueshme për përgatitje reale në trafik. Kjo përputhet edhe me

perceptimin e instruktorëve, të cilët theksojnë se mësimi teorik është më i lehtë për t'u zbatuar, por jo domosdoshmërisht i mjaftueshëm për zhvillimin e kompetencave praktike. Kjo tregon një orientim të sistemit drejt transmetimit të njohurive më shumë sesa drejt aplikimit të tyre.

Në aspektin praktik, rezultatet janë më kritike. Kandidatët raportojnë mungesë të orëve të mjaftueshme praktike dhe një nivel mesatar të përgatitjes për drejtim të pavarur. Kjo konfirmohet fuqishëm edhe nga instruktorët, të cilët në shumicë dërrmuese deklarojnë se kandidatët nuk kanë mjaftueshëm përvojë praktike dhe se poligoni nuk është i mjaftueshëm për përgatitje reale. Për më tepër, theksohet rëndësia e drejtimit në trafik real dhe mungesa e aftësive vendimmarrëse të kandidatët. Këto gjetje sugjerojnë se komponenta praktike, edhe pse prezente, nuk është e zhvilluar në nivelin e duhur për të siguruar përgatitje të plotë. Një nga aspektet më të rëndësishme që del nga studimi është hendeku ndërmjet potencialit të teknologjisë dhe përdorimit real të saj. Të dy grupet, si kandidatët ashtu edhe instruktorët, shprehin qëndrime shumë pozitive ndaj përdorimit të simulimeve, teknologjisë digjitale dhe inteligjencës artificiale në trajnim. Megjithatë, rezultatet tregojnë qartë se autoshkollat nuk përdorin mjaftueshëm këto mjete. Kjo situatë krijon një mospërputhje ndërmjet pritshmërive moderne të të nxëniet dhe praktikave aktuale tradicionale. Në lidhje me sistemin e vlerësimit, rezultatet tregojnë një kontradiktë të rëndësishme. Nga njëra anë, kandidatët e perceptojnë testin teorik dhe provimin praktik si relativisht të drejtë dhe objektiv. Nga ana tjetër, si kandidatët ashtu edhe instruktorët shprehin dyshime mbi aftësinë e këtyre testeve për të matur aftësitë reale. Instruktorët theksojnë gjithashtu subjektivitetin në vlerësimin praktik dhe fokusin e tepërt në kalimin e testit, në vend të zhvillimit të kompetencave. Kjo sugjeron se sistemi aktual i vlerësimit është më shumë formal sesa funksional në raport me sigurinë reale në trafik. Analizat inferenciale (testi t dhe ANOVA) forcojnë më tej këto gjetje duke treguar se faktorë si gjinia, niveli i shkollimit dhe përvoja e instruktorëve ndikojnë ndjeshëm në perceptimet për efektivitetin e trajnimit. Për shembull, dallimet sipas gjinisë në ndjenjën e përgatitjes për drejtim të pavarur dhe sipas nivelit të shkollimit në vlerësimin e mësimi teorik dhe përdorimit të teknologjisë tregojnë se metodologjia aktuale nuk është e standardizuar dhe nuk i adreson në mënyrë të barabartë nevojat e të gjithë kandidatëve. Në nivel të përgjithshëm, si kandidatët ashtu edhe instruktorët nuk e konsiderojnë metodologjinë aktuale si plotësisht efektive. Dominimi i përgjigjeve neutrale dhe negative për efektivitetin e sistemit, së bashku me konsensusin e fortë për nevojën e reformës, tregojnë qartë se ekziston

hapësirë e madhe për përmirësim. Në të njëjtën kohë, ekziston një vetëdije e lartë për rolin e edukimit të shoferëve në sigurinë rrugore, çka e bën këtë çështje edhe më kritike.

Verifikimi i hipotezave

H1: Autoshkollat përdorin një kombinim të metodave teorike dhe praktike, por komponenta praktike dominon ndaj asaj teorike. Kjo hipotezë verifikohet pjesërisht. Rezultatet tregojnë se në praktikë ekziston një kombinim i të dy komponentëve, por nuk evidentohet dominim i komponentës praktike. Përkundrazi, si nga kandidatët ashtu edhe nga instruktorët theksohet se mësimi teorik është më i lehtë për t'u zbatuar dhe shpesh më i strukturuar, ndërsa komponenta praktike konsiderohet e pamjaftueshme. Prandaj, nuk mund të konkludohet se praktika dominon, por më tepër se ajo është e nënzhvilluar.

H2: Kandidatët dhe instruktorët e vlerësojnë efektivitetin e metodologjisë si mesatar dhe theksojnë nevojën për përmirësim. Kjo hipotezë verifikohet plotësisht. Rezultatet tregojnë dominim të përgjigjeve neutrale dhe mungesë të vlerësimeve shumë pozitive për efektivitetin e sistemit. Njëkohësisht, si kandidatët ashtu edhe instruktorët shprehin qartë nevojën për përmirësim, veçanërisht në drejtim të metodave interaktive dhe përdorimit të teknologjisë.

H3: Kandidatët për patentë shofer përballen me pengesa gjatë procesit të aftësimit, të cilat lidhen kryesisht me mungesën e përvojës praktike, vështirësitë në transferimin e njohurive teorike në situata reale dhe orientimin e procesit të trajnimit drejt kalimit të testit më shumë sesa zhvillimit të aftësive të qëndrueshme të drejtimit. Kjo hipotezë verifikohet plotësisht nga rezultatet e studimit. Të dhënat tregojnë qartë se kandidatët raportojnë mungesë të orëve të mjaftueshme praktike dhe ndihen vetëm mesatarisht të përgatitur për drejtim të pavarur. Gjithashtu, instruktorët konfirmojnë se kandidatët kanë vështirësi në vendimmarrje gjatë drejtimit dhe nuk arrijnë gjithmonë të aplikojnë njohuritë teorike në situata reale të trafikut. Për më tepër, rezulton se sistemi i testimit është i perceptuar si i orientuar më shumë drejt kalimit të provimit sesa drejt zhvillimit të kompetencave reale, çka krijon një qasje “test-centric” në procesin e të mësuarit. Kjo rrit presionin mbi kandidatët dhe ndikon në përqendrimin e tyre në rezultate afatshkurtra, në vend të aftësimit afatgjatë. Në këtë kontekst, pengesat kryesore nuk lidhen vetëm me mungesën e praktikës, por edhe me strukturën e vetë metodologjisë së trajnimit, e cila nuk e favorizon mjaftueshëm zhvillimin gradual të aftësive të nevojshme për drejtim të sigurt në kushte reale..

H4: Integrimi i teknologjisë, zhvillimi profesional i instruktorëve dhe standardizimi i metodologjisë do përmirësojnë cilësinë dhe sigurinë rrugore. Kjo hipotezë verifikohet plotësisht në nivel perceptimi. Si kandidatët ashtu edhe instruktorët shprehin mbështetje shumë të fortë për përdorimin e teknologjisë (simulime, AI), përmirësimin e metodologjisë dhe rëndësinë e edukimit në sigurinë rrugore. Megjithëse studimi nuk mat drejtpërdrejt ndikimin në aksidente, konsensusi i fortë mbi këto elemente e mbështet këtë hipotezë.

Studimi evidenton qartë se metodologjia aktuale e aftësimit në autoshkollat e regionit të Ferizajt ka baza funksionale, por kërkon përmirësime të konsiderueshme, veçanërisht në aspektin praktik, teknologjik dhe në sistemin e vlerësimit, për të arritur një ndikim më të madh në sigurinë rrugore.

6. PËRFUNDIMET DHE REKOMANDIMET

Ky studim kishte për qëllim të analizojë efektivitetin e metodologjisë së aftësimit të kandidatëve për patentë shofer në autoshkollat e regionit të Ferizajt, duke përfshirë perceptimet e kandidatëve dhe instruktorëve, si dhe faktorët që ndikojnë në cilësinë e trajnimit dhe sigurinë rrugore. Nga analiza e të dhënave rezulton se metodologjia aktuale bazohet në një kombinim të mësimi teorik dhe praktik, por me një strukturë që ende mbetet e dominuar nga qasjet tradicionale. Mësimi teorik vlerësohet si i kuptueshëm dhe relativisht efektiv për përgatitjen e testit, ndërsa komponenta praktike paraqitet si më problematike për shkak të mungesës së orëve të mjaftueshme dhe ekspozimit të kufizuar në trafik real.

Një gjetje e rëndësishme është se ekziston një mospërputhje ndërmjet përgatitjes për test dhe përgatitjes për situata reale në trafik. Si kandidatët ashtu edhe instruktorët shprehin shqetësim se procesi i trajnimit është i orientuar më shumë drejt kalimit të provimeve sesa zhvillimit të aftësive praktike të qëndrueshme. Po ashtu, studimi evidenton një hendek të qartë ndërmjet potencialit të teknologjisë dhe përdorimit të saj aktual në autoshkolla. Megjithatë ekziston një qëndrim shumë pozitiv ndaj simulimeve, inteligjencës artificiale dhe metodave digjitale, përdorimi i tyre në praktikë mbetet i kufizuar.

Analizat statistikore tregojnë se faktorë si gjinia, niveli i shkollimit dhe përvoja e instruktorëve ndikojnë në perceptimet mbi cilësinë e trajnimit, duke sugjeruar mungesë të standardizimit të plotë në procesin e aftësimit.

Në përgjithësi, rezultatet tregojnë se metodologjia aktuale është pjesërisht efektive, por jo e mjaftueshme për të garantuar përgatitje të plotë për drejtim të sigurt në trafik real. Ekziston një konsensus i gjerë për nevojën e reformimit të sistemit.

Rekomandime

Bazuar në gjetjet e këtij studimi, paraqiten këto rekomandime kryesore:

- Rritja e komponentës praktike në trajnimin e kandidatëve. Autoshkollat duhet të rrisin numrin e orëve praktike dhe të sigurojnë ekspozim më të madh në kushte reale të trafikut, pasi kjo është thelbësore për zhvillimin e aftësive vendimmarrëse dhe reagimit në situata të ndryshme.

- Integrimi i teknologjive moderne në procesin e trajnimit. Rekomandohet përdorimi i simuluesve të drejtimit, platformave digjitale dhe elementeve të inteligjencës artificiale për të përmirësuar cilësinë e mësimit dhe për të ofruar përvoja më të sigurt dhe më të kontrolluara për kandidatët.
- Reformimi i sistemit të vlerësimit. Testimi teorik dhe praktik duhet të rishikohet me fokus në matjen e kompetencave reale dhe jo vetëm në kalimin formal të provimit. Duhet të zvogëlohet subjektiviteti në vlerësimin praktik dhe të standardizohen kriteret e vlerësimit.
- Zhvillimi profesional i instruktorëve. Instruktorët duhet të përfshihen në trajnime të vazhdueshme për metoda moderne të mësimdhënies, psikologji të trafikut dhe përdorimin e teknologjisë në edukimin e shoferëve.
- Balancimi i teorisë me praktikën. Duhet të krijohet një qasje më e integruar mes mësimit teorik dhe atij praktik, në mënyrë që njohuritë të mos mbeten vetëm në nivel teorik, por të aplikohen në situata reale.
- Fokus në sigurinë rrugore si rezultat final i trajnimit. Programet e autoshkollave duhet të orientohen më shumë drejt përgatitjes së shoferëve të sigurt në trafik, dhe jo vetëm drejt kalimit të provimeve, duke e vendosur sigurinë rrugore si objektiv kryesor të procesit të aftësimit.

Përmirësimi i metodologjisë së trajnimit kërkon një qasje të integruar që përfshin modernizim teknologjik, rritje të praktikës, standardizim të vlerësimit dhe zhvillim profesional të instruktorëve, me qëllim rritjen e sigurisë rrugore dhe cilësisë së përgjithshme të aftësimit të shoferëve.

LITERATURA

Literatura bazë

- [1] Ahmet Geca, Siguria ne Komunikacion I, II. Universiteti i Prishtines. Prishtine,

Referencat

- [1] World Health Organization. (2018). *Global status report on road safety 2018*.
<https://apps.who.int/iris/handle/10665/277370>
- [2] International Transport Forum. (2018). *Young drivers: The road to safety*.
<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/young-drivers-road-safety.pdf>
- [3] Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N. P., Glad, A., & Hernetkoski, K. (2002). *From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education*. <https://core.ac.uk/download/pdf/82433269.pdf>
- [4] International Transport Forum. (2018). *Young drivers: The road to safety*.
<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/young-drivers-road-safety.pdf>
- [5] Core. (2018). *Driver education and training methods*.
<https://core.ac.uk/download/pdf/159607374.pdf>
- [6] World Health Organization. (2018). *Global status report on road safety 2018*.
<https://apps.who.int/iris/handle/10665/277370>
- [7] Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N. P., Glad, A., & Hernetkoski, K. (2002). *From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education*. <https://core.ac.uk/download/pdf/82433269.pdf>
- [8] International Transport Forum. (2018). *Young drivers: The road to safety*.
<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/young-drivers-road-safety.pdf>
- [9] World Health Organization. (2018). *Global status report on road safety 2018*.
<https://apps.who.int/iris/handle/10665/277370>

- [10] Core. (2019). *Effectiveness of driver training programs*.
<https://core.ac.uk/download/pdf/234692742.pdf>
- [11] ArXiv. (2017). *Driver behavior analysis using machine learning*.
<https://arxiv.org/pdf/1708.08986.pdf>
- [12] ArXiv. (2018). *Applications of AI in driving systems*.
<https://arxiv.org/pdf/1811.02307.pdf>
- [13] Mayhew, D. R., & Simpson, H. M. (2002). *The safety value of driver education and training*. *Injury Prevention*, 8(suppl 2), ii3–ii8.
- [14] World Health Organization. (2018). *Global status report on road safety 2018*.
<https://apps.who.int/iris/handle/10665/277370>
- [15] International Transport Forum. (2018). *Young drivers: The road to safety*.
<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/young-drivers-road-safety.pdf>
- [16] Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N. P., Glad, A., & Hernetkoski, K. (2002). *From control of the vehicle to personal self-control*. *Transportation Research Part F*, 5(3), 201–215.
- [17] Doshi, A., & Trivedi, M. M. (2012). *On the roles of eye gaze and head pose in predicting driver's intent*. *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems*, 13(3), 1265–1276.
- [18] Groeger, J. A. (2000). *Understanding driving: Applying cognitive psychology to a complex everyday task*. Psychology Press.
- [19] World Health Organization. (2018). *Global status report on road safety 2018*.
<https://apps.who.int/iris/handle/10665/277370>
- [20] International Transport Forum. (2018). *Young drivers: The road to safety*.
<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/young-drivers-road-safety.pdf>

- [21] Hatakka, M., Keskinen, E., Gregersen, N. P., Glad, A., & Hernetkoski, K. (2002). *From control of the vehicle to personal self-control*. Transportation Research Part F, 5(3), 201–215.
- [22] Mayhew, D. R., & Simpson, H. M. (2002). *The safety value of driver education and training*. Injury Prevention, 8(suppl 2), ii3–ii8.
- [23] World Health Organization. (2018). *Global status report on road safety 2018*. <https://apps.who.int/iris/handle/10665/277370>
- [24] International Transport Forum. (2018). *Young drivers: The road to safety*. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/young-drivers-road-safety.pdf>
- [25] United Nations Economic Commission for Europe. (2011). *Consolidated Resolution on Road Traffic (R.E.1)*. <https://unece.org>
- [26] Groeger, J. A. (2000). *Understanding driving: Applying cognitive psychology to a complex everyday task*. Psychology Press.
- [27] Mayhew, D. R., & Simpson, H. M. (2002). *The safety value of driver education and training*. Injury Prevention, 8(suppl 2), ii3–ii8.
- [28] World Health Organization. (2018). *Global status report on road safety 2018*. <https://apps.who.int/iris/handle/10665/277370>
- [29] International Transport Forum. (2018). *Young drivers: The road to safety*. <https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/young-drivers-road-safety.pdf>
- [30] Ministry of Infrastructure of Kosovo. (2020). *Road safety strategy and action plan*.
- [31] Karthaus, M., & Falkenstein, M. (2016). *Functional changes and driving performance in older drivers*. Accident Analysis & Prevention, 91, 178–188.
- [32] Mayhew, D. R., & Simpson, H. M. (2002). *The safety value of driver education and training*. Injury Prevention, 8(suppl 2), ii3–ii8.

- [33] International Transport Forum. (2018). *Young drivers: The road to safety*.
<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/young-drivers-road-safety.pdf>
- [34] United Nations Economic Commission for Europe. (2011). *Consolidated Resolution on Road Traffic (R.E.1)*. <https://unece.org>
- [35] World Health Organization. (2018). *Global status report on road safety 2018*.
<https://apps.who.int/iris/handle/10665/277370>
- [36] Lijarcio, J. I., Montoro, L., Useche, S., Lorca, E., Picardi, M., & Viladrich, R. (2021). *Driving licensing in Europe: Training and testing*. INTRAS – Universitat de València & European Driving School Association (EFA).
- [37] ScienceDirect. (n.d.). *Driver education and training*. Retrieved April 28, 2026, from:
<https://www.sciencedirect.com/topics/social-sciences/driver-training>

SHTOJCA 1 – INSTRUMENTET MATËSE

PYETËSOR PËR INSTRUKTORËT E AUTOSHKOLLAVE

Hyrje

I nderuar/a pjesëmarrës/e,

Ky pyetësor realizohet në kuadër të një hulumtimi shkencor mbi vlerësimin e metodologjisë së mësimdhënies dhe aftësimit të kandidatëve për shoferë në autoshkollat e Kosovës. Të dhënat do të përdoren vetëm për qëllime akademike dhe do të trajtohen me konfidencialitet të plotë.

Ju lutemi përgjigjuni me sinqeritet.

Shkalla e vlerësimit

- 1 = Aspak dakord
- 2 = Jo dakord
- 3 = Neutral
- 4 = Dakord
- 5 = Plotësisht dakord

PJESA I: TË DHËNAT DEMOGRAFIKE

1. Gjinia

- ☐ Mashkull
- ☐ Femër

2. Përvoja juaj si instruktor

- ☐ 0–1 vjet
- ☐ 2–5 vjet
- ☐ 6–10 vjet
- ☐ 11–15 vjet
- ☐ Mbi 15 vjet

3. Kualifikimi profesional

- ☐ Bachelor (BSc)
- ☐ Master (MSc)
- ☐ Doktoraturë (PhD)

PJESA II: METODOLOGJIA E MËSIMDHËNIES

Nr	Pohimi	1	2	3	4	5
M1	Metodologjia tradicionale është ende dominuese në autoshkolla.	☐	☐	☐	☐	☐
M2	Mësimi teorik është më i lehtë për t'u zbatuar sesa ai praktik.	☐	☐	☐	☐	☐
M3	Kandidatët kanë vështirësi në aplikimin e njohurive teorike në praktikë.	☐	☐	☐	☐	☐
M4	Trajnimi aktual fokusohet më shumë në testim sesa në zhvillimin e kompetencave.	☐	☐	☐	☐	☐
M5	Metodologjia aktuale është e mjaftueshme për përgatitjen e shoferëve.	☐	☐	☐	☐	☐

PJESA III: PRAKTIKA DHE AFTËSITË

Nr	Pohimi	1	2	3	4	5
P1	Kandidatët kanë orë të mjaftueshme praktike.	☐	☐	☐	☐	☐
P2	Drejtimi në trafik real është thelbësor për aftësimin e kandidatëve.	☐	☐	☐	☐	☐
P3	Poligoni nuk mjafton për përgatitje reale të kandidatëve.	☐	☐	☐	☐	☐
P4	Kandidatët kanë mungesë në aftësitë e vendimmarrjes gjatë drejtimit.	☐	☐	☐	☐	☐
P5	Aftësitë praktike janë më të rëndësishme se njohuritë teorike.	☐	☐	☐	☐	☐

PJESA IV: TEKNOLOGJIA DHE INOVACIONI

Nr	Pohimi	1	2	3	4	5
T1	Simuluesit e drejtimit do të përmirësonin cilësinë e trajnimit.	☐	☐	☐	☐	☐
T2	Autoshkollat nuk përdorin mjaftueshëm teknologji në procesin e trajnimit.	☐	☐	☐	☐	☐
T3	Inteligjenca Artificiale (AI) dhe analiza digjitale do të ndihmonin në vlerësimin e kandidatëve.	☐	☐	☐	☐	☐
T4	Metodat tradicionale janë ende dominuese në autoshkolla.	☐	☐	☐	☐	☐
T5	Teknologjia rrit cilësinë e trajnimit të kandidatëve.	☐	☐	☐	☐	☐

PJESA V: VLERËSIMI DHE TESTIMI

Nr	Pohimi	1	2	3	4	5
V1	Testet teorike nuk matin në mënyrë të plotë aftësitë reale të kandidatëve.	☐	☐	☐	☐	☐
V2	Provimi praktik përmban elemente subjektive në vlerësim.	☐	☐	☐	☐	☐
V3	Sistemi aktual i testimit ka nevojë për përmirësim.	☐	☐	☐	☐	☐

V4	Kandidatët përqendrohen kryesisht në kalimin e testit dhe jo në zhvillimin e aftësive reale.	☐ ☐ ☐ ☐ ☐
V5	Duhet të përfshihen më shumë kritere praktike në procesin e vlerësimit.	☐ ☐ ☐ ☐ ☐
PJESA VI: VLERËSIM PROFESIONAL		
Nr	Pohimi	1 2 3 4 5
VP1	Sistemi aktual i autoshkollave është efektiv.	☐ ☐ ☐ ☐ ☐
VP2	Ka nevojë për reformë në metodologjinë e trajnimit të shoferëve.	☐ ☐ ☐ ☐ ☐
VP3	Kandidatët janë të përgatitur për drejtim në trafik real pas përfundimit të trajnimit.	☐ ☐ ☐ ☐ ☐
VP4	Edukimi i shoferëve ndikon drejtpërdrejt në sigurinë rrugore.	☐ ☐ ☐ ☐ ☐
VP5	Modelet moderne të trajnimit do të përmirësonin cilësinë e aftësimit të shoferëve.	☐ ☐ ☐ ☐ ☐

PYETËSOR PËR KANDIDATËT PËR PATENTË SHOFER

I nderuar/a pjesëmarrës/e,

Ky pyetësor realizohet për qëllime hulumtuese dhe synon të vlerësojë përvojën tuaj gjatë procesit të aftësimit për patentë shofer. Të dhënat do të përdoren vetëm për qëllime akademike dhe do të trajtohen në mënyrë konfidenciale.

Shkalla e vlerësimit

1 = Aspak dakord

2 = Jo dakord

3 = Neutral

4 = Dakord

5 = Plotësisht dakord

PJESA I: TË DHËNAT DEMOGRAFIKE

1. Mosha

☐ 18–25 vjeç

☐ 26–32 vjeç

☐ 33–40 vjeç

☐ Mbi 40 vjeç

2. Gjinia

☐ Mashkull					
☐ Femër					
3. Niveli i shkollimit					
☐ Shkollë e mesme					
☐ Bachelor (BSc)					
☐ Master (MSc)					
☐ Doktoraturë (PhD)					
4. A e keni përfunduar procesin e aftësimit për patentë shofer?					
☐ Po					
☐ Jo					
PJESA II: MËSIMI TEORIK					
Nr	Pohimi	1	2	3	4 5
MT1	Mësimi teorik ishte i kuptueshëm.	☐	☐	☐	☐
MT2	Ligjëratat ndihmuan në përgatitjen për test.	☐	☐	☐	☐
MT3	Materialet vizuale përmirësuan të kuptuarit.	☐	☐	☐	☐
MT4	Testet teorike pasqyrojnë realisht njohuritë e fituara.	☐	☐	☐	☐
MT5	Mësimi teorik është i mjaftueshëm për siguri në trafik.	☐	☐	☐	☐
PJESA III: MËSIMI PRAKTIK					
Nr	Pohimi	1	2	3	4 5
MP1	Kam pasur mjaftueshëm orë praktike.	☐	☐	☐	☐
MP2	Drejtimi në trafik real ishte i dobishëm për përgatitjen time.	☐	☐	☐	☐
MP3	Poligoni ndihmoi në zhvillimin e aftësive bazike të drejtimit.	☐	☐	☐	☐
MP4	Instruktori më ka udhëzuar qartë gjatë drejtimit.	☐	☐	☐	☐
MP5	Ndihem i përgatitur për drejtim të pavarur.	☐	☐	☐	☐
PJESA IV: METODAT MODERNE DHE TEKNOLOGJIA					
Nr	Pohimi	1	2	3	4 5
T1	Simulimet do të më ndihmonin në përgatitje më të mirë.	☐	☐	☐	☐
T2	Teknologjia e përdorur gjatë trajnimit ishte e dobishme.	☐	☐	☐	☐
T3	Do të preferoja më shumë ushtrime praktike digjitale.	☐	☐	☐	☐
T4	Metodat moderne rrisin interesin për mësim.	☐	☐	☐	☐
T5	Autoshkolla përdorte teknologji të mjaftueshme gjatë trajnimit.	☐	☐	☐	☐
PJESA V: VLERËSIMI DHE TESTIMI					
Nr	Pohimi	1	2	3	4 5
VT1	Testi teorik ishte i drejtë.	☐	☐	☐	☐
VT2	Provimi praktik ishte i drejtë dhe objektiv.	☐	☐	☐	☐
VT3	Vlerësimi pasqyron aftësitë reale të drejtimit.	☐	☐	☐	☐
VT4	Sistemi i testimit është i fokusuar kryesisht në kalimin e testit.	☐	☐	☐	☐
VT5	Ndihem i përgatitur për trafik real pas provimit.	☐	☐	☐	☐



UNIVERSITETI I PRISHTINES UNIVERSITY OF PRISHTINA

Rr.XhorxhBushNdertesileRektoratit, 1000Prishtine,Republ1kaeKosoves
Tel:+38138244 183•E-mail:rektorati@uni-pr.edu•www.uni-pr.edu

DEKLARATË E STUDENTIT PËR PUNË ORIGINALE

Me anë të kësaj deklarate, unë Rrezon Rushiti me ID 220808200018, me përgjegjësi, deklaroj se ky punim nuk është prezantuar për vlerësim apo botuar më parë, pjesërisht apo në tërësi, pranë këtij apo ndonjë institucioni tjetër. Më tej, deklaroj se:

- a) punimi i paraqitur këtu është origjinal dhe është punuar në tërësi nga unë
- b) punimi nuk është marrë nga studentë të tjerë apo nga punime të tjera në Universitetin e Prishtinës ose nga ndonjë universitet tjetër;
- c) punimi nuk është kopje e ndonjë punimi të marrë në internet apo në bibliotekë;
- ç) punimi nuk përmban modifikim të dhënash, duke i paraqitur ato si kontribut origjinal;
- d) punimi i respekton të gjitha kërkesat për të drejtat e autorit, duke i saktësuar dhe cituar të gjitha kontributet nga burime të tjera.

Ky punim i diplomës vlen për nivelin e studimeve master dhe e mban titullin:

“ ANALIZA E METODOLOGJISË SË AFTËSIMIT TË KANDIDATËVE PËR PATENTË SHOFER NË AUTOSHKOLLAT E REGJIONIT TË FERIZAJT DHE NDIKIMI NË SIGURINË RRUGORE ” ”

Dëshmoj se jam vënë në dijeni që vërtetimi ndryshe i atyre që u thanë më sipër do të rezultojë me tërheqjen e titullit të fituar bazuar në këtë punim.

Prishtinë, më ___/___/2026 Studenti/ja - nënshkrimi

DEKLARATË E ORIGINALITETIT DHE PËRDORIMIT TË INTELIGJENCËS ARTIFICIALE

Unë, i/e nënshkruari/a Rrezon Rushiti, deklaroj se punimi i diplomës me titull: „ **ANALIZA E METODOLOGJISË SË AFTËSIMIT TË KANDIDATËVE PËR PATENTË SHOFER NË AUTOSHKOLLAT E REGJIONIT TË FERIZAJT DHE NDIKIMI NË SIGURINË RRUGORE**”

është rezultat i punës sime origjinale dhe është realizuar në përputhje me parimet e integritetit akademik dhe etikës hulumtuese. Të gjitha burimet e përdorura gjatë hartimit të këtij punimi janë cituar dhe referuar në mënyrë të plotë dhe të rregullt sipas standardeve akademike në fuqi.

Deklaroj se ky punim nuk është paraqitur më parë për vlerësim në ndonjë institucion tjetër arsimor dhe nuk përmban materiale të marra nga autorë të tjerë pa citim adekuat.

Në lidhje me përdorimin e veglave të bazuara në inteligjencën artificiale, deklaroj se:

☐ Nuk janë përdorur vegla të inteligjencës artificiale gjatë hartimit të këtij punimi.

ose

☒ Janë përdorur vegla të inteligjencës artificiale vetëm si mbështetje teknike (p.sh., për korrektim gjuhësor, strukturim të ideve ose sugjerime stilistike), ndërsa analiza, interpretimi dhe përmbajtja shkencore janë rezultat i punës sime personale. Përdorimi i tyre është bërë në mënyrë transparente dhe në përputhje me udhëzimet institucionale.

Jam i/e vetëdijshëm/e se çdo shkelje e integritetit akademik, përfshirë plagjiaturën ose përdorimin e papranueshëm të inteligjencës artificiale, mund të sjellë masa disiplinore sipas rregulloreve të Universitetit të Prishtinës.

Emri dhe mbiemri: _____

Nënshkrimi: _____

Data: _____