



**ep<sup>t</sup>isa**

PROJECT IMPLEMENTED BY JV NTU/EPTISA



FINANCED BY GOA AND COFINANCED BY WB



WORLD BANK GROUP

## **AUTORITETI RRUGOR SHQIPTAR**

### **Projekti i Mirëmbajtjes dhe Sigurisë Rrugore Bazuar në Rezultate (RRMSP)**

Hua e Bankës Botërore Nr. 8489-AL

Nr. i Kontratës:CS 02

### **Shërbime Konsulence**

**për**

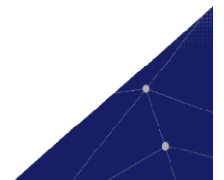
### **Asistencë Teknike për Sigurinë Rrugore**

# **Raporti i Vlerësimit të Nevojave të Kapaciteteve mbi Kërkim & Zhvillimin në Sigurinë Rrugore**

D-1.6 Shtojca 2

Version Paraprak

Prill 2021



## TË DHËNAT IDENTIFIKUESE TË PROJEKTIT

---

**Emri i Projektit:** Shërbime Konsulente për Asistencë Teknike për Sigurinë Rrugore për Projektin e Mirëmbajtjes dhe Sigurisë Rrugore Bazuar në Rezultate (RRMSP) për Rrjetin Rrugor Kombëtar

---

**Numri i Referencës së Kontratës së Projektit** WB2400-05/17, IBRD 84890TF 14761, P132982, CS 2, 8489 – AL

---

**Vendi:** Shqipëri

---

**Konsulenti:** BO NTU International A/S / EPTISA Servicios De Ingenieria S.L.

---

**Adresa:** Vestre Havnepromenade 5, Kati 4  
DK-9000 Aalborg  
Danimarkë

---

**Telefon:** +45 99 30 0000

**Fax:** +45 99 30 0001

---

**Person Kontakti:** Dritan Dibra – Menaxher Projekti, Eptisa

**E-mail:** [ddibra@eptisa.com](mailto:ddibra@eptisa.com)

---

**Data e Raportit:** Prill 2021

---

**Autorët e raportit:** Francisco Reina Barranco, Specialist i Analizës për Sigurinë Rrugore K-2  
*Me të dhëna:*  
Stelios Efstathiadis, Specialist për Menaxhimin e Sigurisë Rrugore K-1 – Drejtuesi i Ekipit të Konsulentëve

---

## SQARIM

"Ky raport (përfshirë shtojcat dhe materialet bashkëlidhëse) është përgatitur ekskluzivisht për përdorim nga Qeveria Shqiptare/ Autoriteti Rrugor Shqiptar dhe Banka Botërore, dhe vetëm për qëllimin për të cilin është hartuar. Përveç rasteve kur BO NTU/EPTISA jep miratimin e saj me shkrim, asnjë pjesë e këtij raporti nuk mund të kopjohet, riprodhohet apo të përdoret nga palë të treta. BO NTU/EPTISA nuk mban asnjë përgjegjësi ky raport përdoret për qëllime të tjera nga i cili është menduar, apo përdoret nga palë të treta."



**eptisa**

PROJECT IMPLEMENTED BY JV NTU/EPTISA



**WORLD BANK GROUP**

FINANCED BY GOA AND COFINANCED BY WB

## DOKUMENTI KONTROLLUES

<b>Numri i referencës së Kontratës së Projektit:</b>	WB2400-05/17, IBRD 84890TF 14761, P132982, CS 2, 8489 – AL Shërbime Konsulence për Asistencë Teknike për Sigurinë Rrugore për Projektin e Mirëmbajtjes dhe Sigurisë Rrugore Bazuar në Rezultate (RRMSP)
<b>Vendi</b>	Shqipëri
<b>Datë</b>	30.04.2021
<b>Versioni</b>	N°01

<b>Versioni</b>	<b>Datë</b>	<b>Përgatiti</b>	<b>Rishikoi</b>
<b>N°01</b>	30.04.2021	Francisco Reina Barranco	Dragan Kostadinov Drejtore Projektit

## **PËRMBLEDHJE**

Ky dokument përmban rezultatet në lidhje me "*Detyrën 1.5.2: Identifikimi i kapaciteteve të brendshme për K&ZH në Shqipëri*" të përfshira në *Aktivitetin 1.5 – Mbështetje për Zyrën Qendrore për "Kërkimin dhe Zhvillimin"* nga Komponenti 1 i Asistencës Teknike të Sigurisë Rrugore (AT) nën Projektin e Mirëmbajtjes dhe Sigurisë Rrugore të Bazuar në Rezultate (RRMSP).

Ky raport ka si qëllim kryesor identifikimin e kapaciteteve të brendshme për K&ZH në Shqipëri sipas realizimit të një kapaciteti dhe vlerësimi të nevojave për trajnim.

Kapacitetet e mëposhtme u vlerësuan brenda funksionit të K&ZH:

- Sigurimi i kapaciteteve për kërkimin dhe menaxhimin e sigurisë rrugore.
- Kontraktimi i organizatave kërkimore të sigurisë rrugore ndërsa aktiviteti i sigurisë rrugore rritet.
- Zhvillimi i programeve kërkimore të sigurisë rrugore dhe krijimi i partneriteteve për atë qëllim.
- Kryerja e rishikimit vjetor të nevojave për programet kërkimore të sigurisë rrugore.
- Caktimi i buxheteve specifike vjetore për kërkimet në lidhje me sigurinë rrugore.
- Zhvillimi i mjeteve të trajnimit dhe transferimit të njohurive për K&ZH.



**eptisa**

PROJECT IMPLEMENTED BY JV NTU/EPTISA



**WORLD BANK GROUP**

FINANCED BY GOA AND COFINANCED BY WB

---

## **PËRMBAJTJA**

<b>1. Hyrje .....</b>	<b>8</b>
<b>2. Objektivat e aktivitetit dhe detyrës .....</b>	<b>8</b>
<b>3. Rezultatet e aktivitetit dhe detyrës .....</b>	<b>8</b>
<b>4. Proçesi i vlerësimit të nevojave për kapacitet .....</b>	<b>8</b>
<b>5. Kapacitetet aktuale të K&amp;ZH dhe transferimit të njohurive në Shqipëri .....</b>	<b>8</b>
<b>6. Kërkimi Zhvillimi (K&amp;ZH) i dëshiruar dhe kapacitetet e transferimit të njohurive në Shqipëri.....</b>	<b>9</b>
<b>7. Vlerësimi i nevojave të kapacitetit .....</b>	<b>10</b>
7.1 Garantimi i kapaciteteve për kërkimin dhe menaxhimin e sigurisë rrugore .....	10
7.2 Kontraktimi i organizatave kërkimore të sigurisë rrugore ndërsa aktiviteti i sigurisë rrugore rritet .....	11
7.3 Zhvillimi i programeve kërkimore të sigurisë rrugore dhe krijimi i partneriteteve për atë qëllim.....	12
7.4 Kryerja e rishikimit vjetor të nevojave për programet kërkimore të sigurisë rrugore .....	12
7.5 Caktimi i buxheteve specifike vjetore për hulumtimin e sigurisë rrugore .....	13
7.6 Zhvillimi i mjeteve të trajnimit dhe transferimit të njohurive për K&ZH .....	13
<b>8. Grupet kryesore të interesit .....</b>	<b>13</b>



eptisa

PROJECT IMPLEMENTED BY JV NTU/EPTISA



WORLD BANK GROUP

FINANCED BY GOA AND COFINANCED BY WB

## LISTA E SHKURTIMEVE

AADT	Trafiku Ditor Mesatar Vjetor
FSHZH	Fondi Shqiptar i Zhvillimit
ANPR	Njohja Automatike e Targave
ARRSH	Autoriteti Rrugor Shqiptar
KRRSH	Kodi Rrugor Shqiptar
RRTPRR	Standartet e Projektimit dhe Ndërtimit të Rrugëve
MPRR	Manuali i Projektimit të Rrugëve
ASP	Policia e Shtetit
MAT	Matje Automatike Trafikut
PRR	Policia Rrugore
PZ	Pikat e zeza
TKMIE	Departamenti i Kontrollit ne Ministrinë e Infrastrukturës dhe Energjisë
GDQ	Grupi Drejtues Qendror
DRST	Drejtoria e Trafikut Sigurisë Rrugore
KE	Komisioni Evropian
GE	Grupi i ekspertëve në nivel lokal
BE	Bashkimi Evropian
GoA	Qeveria Shqiptare
GRD	Drejtoria e Përgjithshme e Rrugëve
KNSRR	Komiteti Ndërmintor i Sigurisë Rrugore
INSTAT	Insituti i Statistikave
IoT	Instituti i Transportit
IPA	Instrumenti i Asistencës për Para-Antarësim
Irap	Programi Ndërkombëtar i Vlerësimit të Rrugëve
ITS	Sistemi inteligjent i Trafikut
BO	Bashkim Operatorësh
M&E	Monitorim dhe Vlerësim
MIE	Ministria e Infrastrukturës dhe Energjisë
MTI	Ministria e Transportit dhe Infrastrukturës
MRRRR	Menaxhimi i Rrjetit Rrugor
MAPKESH	Misioni i Asistencës Policore të Komunitetit Evropian në Shqipëri
RRMSP	Projekti për Mirëmbajtjen dhe Sigurinë Rrugore Bazuar në Rezultate
ASR	Auditimi i Sigurisë Rrugore
ASRNJI	Auditimi i Sigurisë Rrugore dhe Njësia e Inspektimit
RSI	Inspektim i Sigurisë rrugore
VNSRR	Vlerësimi i Ndikimit të Sigurisë Rrugore
SEETO	Observatori i Transportit për Evropën Juglindore
TA	Asistencë Teknike
RRTE	Rrjeti Rrugor Trans Evropian
ToR	Terma Reference
ST	Sekretariati Teknik

## 1. Hyrje

Aktiviteti 1.5 –Mbështetja për Zyrën Qendore për "Kërkimin dhe Zhvillimin"nga Komponenti 1 i Asistencës Teknike të Sigurisë Rrugore (TA) nën Projektin e Mirëmbajtjes dhe Sigurisë Rrugore bazuar në Rezultate (RRSMP) mbulon tre detyrat e mëposhtme:

- Detyra 1.5.1: Identifikimi i fushave kryesore të K&ZH për të mbështetur veprimet dhe iniciativat e sigurisë rrugore;
- Detyra 1.5.2: Identifikimi i kapaciteteve të brendshme për K&ZH në Shqipëri;
- Detyra 1.5.3: Propozim i planit K&ZH.

Ky dokument përmban rezultatet në lidhje me Detyrën 1.5.2: Identifikimi i kapaciteteve të brendshme për K&ZH në Shqipëri.

## 2. Objektivat e aktivitetit dhe detyrës

Qëllimi kryesor i Aktivitetit 1.5 është të mbështesë Zyrën Qendrore në ato aspekte që lidhen me Kërkimin dhe Zhvillimin (K&ZH) në Shqipëri.

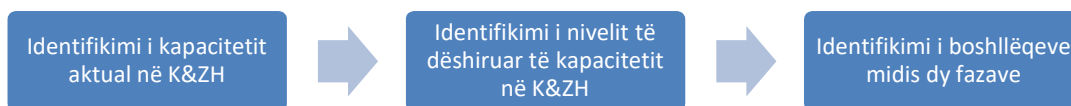
Qëllimi specifik i Detyrës 1.5.2 është identifikimi i kapaciteteve të brendshme për K&ZH në Shqipëri.

## 3. Rezultatet e aktivitetit dhe detyrës

Rezultatet e Detyrës 1.5.2 mbulojnë kapacitetin dhe vlerësimin e nevojave për trajnim në K&ZH të aktorëve kryesorë të sigurisë rrugore.

## 4. Proçesi i vlerësimit të nevojave për kapacitet

Proçesi i mëposhtëm është ndjekur për të zbatuar vlerësimin e nevojave të kapaciteteve në K&ZH:



Kryerja e vlerësimit të nevojave për kapacitet do të shërbejë si një udhëzues për veprimet që do të kryhen dhe si t'i përfshijnë ato në proçesin për të rritur funksionin institucional të K&ZH i cili do të mbështesë krijimin e një sistemi të qëndrueshëm të menaxhimit të rrugëve të bazuar në rezultate në Shqipëri.

## 5. Kapacitetet aktuale të K&ZH dhe transferimit të njohurive në Shqipëri

Kuadri i kërkimit dhe zhvillimit dhe shpërndarjes së njohurive mbi çështjet e sigurisë rrugore në Shqipëri, aktualisht është shumë i dobët dhe karakteristikat e tij janë si më poshtë:

- Një program i dedikuar për kërkimin e sigurisë rrugore, mbështetur nga burime të qëndrueshme financimi dhe i kryer nga një stafi i dedikuar për kërkime, aktualisht nuk është i pranishëm në Shqipëri.
- Hulumtimi, zhvillimi dhe shpërndarja e njohurive mbi çështjet e sigurisë rrugore zhvillohen mbi baza ad-hoc në Shqipëri. Përveç kësaj, disa aktivitete të ndërlidhura janë të shkëputura, të fragmentuara me boshllëqe të mëdha në kuptimin e aspekteve shumë-dimensionale të sigurisë rrugore.
- Hulumtimi i sigurisë rrugore duhet të kryhet nga studiues ose profesionistë të trajnuar në kërkime që normalisht punojnë në institucione akademike ose nga profesionistë që punojnë në ministri dhe drejtori. Shqipëria ka një mungesë burimesh njerëzore dhe studiuesish me interes të vazhdueshëm për sigurinë rrugore.
- Një mekanizëm institucional për sigurinë rrugore në përgjithësi dhe kërkimin shkencor në veçanti mungon në Shqipëri. Zakonisht nuk kryhen kërkime mbi shkaqet themelore të problemit të sigurisë rrugore në vend ose kërkime që synojnë të shpjegojnë zhvillimin e disa trendeve ose efekteve të programeve.
- Burimet njerëzore në formën e fuqisë punëtore të trajnuar për të kryer kërkime janë të kufizuara në Shqipëri pasi nuk ka programe trajnimi brenda vendit. Institucionet që mund të kryejnë trajnime ndërdisiplinore janë gjithashtu të kufizuara.
- Kërkimet dhe projektet e kryera në Shqipëri mbeten në institucionet e përfshira. Meqenëse nuk ka lidhje të qarta të vendosura midis tyre, nuk ka vazhdimësi në punë dhe shkëmbim të kufizuar midis disiplinave.
- Siguria rrugore në vetvete nuk ka fonde të dedikuara në Shqipëri dhe për këtë arsye, nuk ka burime për kërkime mbi sigurinë rrugore.
- Koordinimi midis sektorëve është thelbësor për kërkimin e sigurisë rrugore për shkëmbimin e informacionit. Në mungesë të një agjencie kryesore drejtuese, secili sektor ka axhendën e tij minimale të pavarur.

## 6. Kërkimi Zhvillimi (K&ZH) i dëshiruar dhe kapacitetet e transferimit të njohurive në Shqipëri

Një K&ZH i qëndrueshëm dhe transferimi i njohurive mbi sigurinë rrugore duhet të vendoset siç duhet në Shqipëri në mënyrë që të sigurojë një sistem të menaxhimit të sigurisë rrugore të bazuar në rezultate.

Kjo do të kërkojë zbatimin e kapaciteteve specifike në lidhje me aspektet e mëposhtme:

- Garantimi i kapaciteteve për kërkimin dhe menaxhimin e sigurisë rrugore.
- Kontraktimi i organizatave kërkimore të sigurisë rrugore ndërsa aktiviteti i sigurisë rrugore rritet.
- Zhvillimi i programeve kërkimore të sigurisë rrugore dhe krijimi i partneriteteve për atë qëllim.
- Kryerja e rishikimit vjetor të nevojave për programet kërkimore të sigurisë rrugore.
- Caktimi i buxheteve specifike vjetore për hulumtimin e sigurisë rrugore.
- Zhvillimi i mjeteve të trajnimit dhe transferimit të njohurive për K&ZH.



## 7. Vlerësimi i nevojave të kapacitetit

### 7.1 Garantimi i kapaciteteve për kërkimin dhe menaxhimin e sigurisë rrugore

Kapacitetet për kërkimin dhe menaxhimin e sigurisë rrugore në Shqipëri kanë një hapësirë të rëndësishme për përmirësim, duke marrë parasysh që asnjë institucion specifik nuk është përgjegjës për këtë, dhe vetëm disa aktivitete të izoluar të K&ZH e transferimit të njohurive janë zbatuar. Prandaj, dhe për të siguruar kapacitetet e nevojshme për hulumtimin dhe menaxhimin e sigurisë rrugore, rekomandohet si vijon:

- Krijimi i një instituti kombëtar për kërkimin e sigurisë rrugore.
- Disponueshmëria e studiuesve të specializuar në sigurinë rrugore.
- Përcaktimi i një strategjie të sigurisë rrugore K&ZH dhe programeve vjetore.

#### Instituti i Kërkimeve të Sigurisë Rrugore

Në vendet me të ardhura të larta, performanca e sigurisë rrugore është përmirësuar ndjeshëm nga kontributet e pavarura të bëra nga qendrat lokale të kërkimit, të cilat kanë ndihmuar për të drejtuar hartimin dhe zbatimin e strategjive kombëtare që kanë ulur qëndrueshëm vdekjet dhe dëmtimet në rrugë. Në përputhje me rrethanat, rekomandohet krijimi i një instituti të veçantë kërkimor të sigurisë rrugore për të siguruar K&ZH dhe kapacitetet e transferimit të njohurive në Shqipëri.

Roli i tij kryesor do të jetë promovimi dhe koordinimi i kërkimeve relevante të sigurisë rrugore, për të ofruar këshilla për zbatimin e rezultateve të kërkimit dhe për të vlerësuar rezultatet e zbatimit.

Instituti i Kërkimit të Sigurisë Rrugore duhet të jetë përgjegjës për një larmi aktivitete të drejtuara si në nivelin kombëtar ashtu edhe në atë ndërkombëtar, përfshirë:

- propozimin e temave të sigurisë rrugore për axhendën kombëtare të kërkimit;
- organizimi i seminareve dhe takimeve mbi çështjet e sigurisë rrugore dhe hulumtimet e sigurisë rrugore;
- identifikimin e mundësive për bashkëpunim kombëtar dhe ndërkombëtar në hulumtimin e sigurisë rrugore;
- inkurajimi i shkëmbimit ndërkombëtar të studiuesve të rinj dhe të moshuar të sigurisë rrugore;
- rekomandimi i zgjidhjeve të sigurisë rrugore të bazuara në prova për autoritetet përkatëse;
- duke kontribuar në takime dhe konferenca ekspertësh, që përfaqësojnë komponentin e sigurisë rrugore;
- sigurimi i kërkuesve dhe politikë-bërësve me informacione të përditësuara (lidhur me) të sigurisë rrugore;

Roli i Institutit të Kërkimit të Sigurisë Rrugore mund të kryhet nga një organ publik ekzistues, siç është Instituti i Transportit, ose nga një departament i ri brenda Sektorit të Sigurisë Rrugore.

#### Hulumtuesit

Stafi kërkimor i trajnuar dhe i përkushtuar mbi sigurinë rrugore është shumë i nevojshëm në mënyrë që të jetë në gjendje të zhvillojë veprimet e përcaktuara në programet K&ZH. Ata duhet të jenë pjesë e stafit të Institutit të Kërkimit të Sigurisë Rrugore.

Përfshirja e studentëve të diplomuar për të punuar në propozime të miratuara kërkimore mund të ndihmojë në krijimin e një grupi studiuesish kombëtar të sigurisë rrugore.

### **Strategjia dhe programi vjetor kombëtar i K&ZH**

Përcaktimi dhe vendosja e një strategjie kombëtare të kërkimit të sigurisë rrugore e shoqëruar me programe vjetore do të sigurojë gjithashtu kapacitetet e K&ZH.

Strategjia duhet të mbulojë të gjitha aspektet e sigurisë rrugore:

- menaxhimi: strategjia, politika, të dhënat e aksidenteve, monitorimi dhe vlerësimi i veprimeve;
- infrastruktura: auditime dhe inspektime, trajtimi i pikave të zeza;
- automjetet: kontrolli teknik, siguria e automjeteve;
- përdoruesit: perceptimet dhe qëndrimet e sigurisë rrugore: droga, sjellja e përdoruesit, drejtuesit e rinj, çiklizmi, automjete të rënda, siguria e transportit shkollor, lodhja;
- përgjigja pas aksidentit: organizimi dhe menaxhimi i sistemit të emergjencave;
- menaxhimi i shpejtësisë: vendosja e shpejtësisë në zonat urbane, gjysmë-urbane dhe rurale.

Programi vjetor do të jetë në përputhje me strategjinë si dhembulon K&ZH dhe veprimet e transferimit të njohurive bazuar në kushtet e sigurisë rrugore në vend. Këto programe synojnë të ofrojnë rezultate nga kërkimet shkencore për vendimmarrësit në autoritetet përkatëse për t'u përdorur në masat parandaluese dhe planifikuese për të zvogëluar problemin e aksidenteve rrugore në Shqipëri.

Fushat e mëposhtme duhet të merren parasysh në këto programe vjetore:

- Zhvillimi i qasjes shkencore për mbledhjen e të dhënave të aksidenteve rrugore duke çuar në analizë objektive për të arritur masa më efektive të sigurisë rrugore.
- Analizë e thellë e shkaqeve të aksidenteve rrugore dhe fataliteteve.
- Hartëzimi i aksidenteve rrugore në të gjithë vendin për të përcaktuar sasinë e modelit të tyre.
- Karakteristikat e rrugës dhe çështjet e funksionimit të trafikut në lidhje me aksidentet rrugore.
- Modele parashikimi për probabilitetin e aksidenteve rrugore në seksione specifike të rrugës.

Strategjia dhe programi vjetor duhet të përcaktohet nga Instituti i Kërkimit të Sigurisë Rrugore dhe i aprovuar nga Zyra Drejtuese dhe KNSRr. Strategjia dhe programet duhet të përcaktohen në përputhje me kushtet kombëtare të sigurisë rrugore.

### **7.2 Kontraktimi i organizatave kërkimore të sigurisë rrugore ndërsa aktiviteti i sigurisë rrugore rritet**

Mbështetja e organizatave të jashtme të kërkimit të sigurisë rrugore dhe / ose ekspertëve zakonisht është e nevojshme pavarësisht nga puna e Institutit Kombëtar të Kërkimit të Sigurisë Rrugore. Kuadri kombëtar i sigurisë rrugore mbulon një gamë të gjerë aspektesh të cilat duhet të analizohen vazhdimisht dhe t'i përshtaten kushteve të ndryshimit të sigurisë rrugore në një vend, dhe për të cilat është e nevojshme ekspertiza specifike.

Mbështetja e organizatave të jashtme dhe / ose ekspertëve është gjithashtu thelbësore për të njohur praktikatat e reja më të mira ndërkombëtare dhe për t'u mbështetur për përshtatjen e tyre në kontekstin shqiptar.

Duhet të theksohet se kontraktimi i organizatave kërkimore të sigurisë rrugore dhe / ose ekspertëve kërkon buxhet të mjaftueshëm që duhet të caktohet çdo vit për të, dhe i cili aktualisht nuk është i disponueshëm nëse nuk konsiderohet në projekte specifike të financuara nga IFN kryesore. Përveç kësaj, rekomandohet që Instituti i Kërkimit të Sigurisë Rrugore të ketë atributet e nevojshme për të kontraktuar mbështetjen e jashtme që është e nevojshme.

### 7.3 Zhvillimi i programeve kërkimore të sigurisë rrugore dhe krijimi i partneriteteve për atë qëllim

Zhvillimi i programeve kërkimore të sigurisë rrugore është i nevojshëm për të ndërtuar kapacitetin kombëtar në një proces të synuar që demonstron kur merren masa të mira praktike që performanca e sigurisë rrugore mund të përmirësohet në mënyrë dramatike. Fatkeqësisht, ky aspekt nuk është përmbushur aktualisht në Shqipëri.

Së bashku me projektin e hulumtimit të sigurisë rrugore, programet demonstruese dhe pilot duhet të identifikohen, programohen dhe kryhen. Këto programe duhet të përqendrohen në të gjitha aspektet që lidhen me sigurinë rrugore, duke mbuluar pesë Dekadat e Veprimeve të KB, të tilla si:

- Faktorët institucionalë, p.sh. vlerësimi i koordinimit institucional; ndikimi i rregullave dhe rregulloreve të ngarjes në zbutjen e aksidenteve rrugore; efektiviteti i zbatimit të ligjit në zbutjen e aksidenteve rrugore dhe vazhdimin e tyre; marrëdhëniet midis - provizioneve për kompanitë e sigurimeve dhe numrit të aksidenteve, etj.
- Faktorët e infrastrukturës rrugore, p.sh. ndikimi në siguri i kundër-masave që përdoren zakonisht në rrjetin rrugor; marrëdhënia midis sigurisë dhe pajisjeve rrugore; ndikimi i karakteristikave të rrugës (shtrirja, trotuari, kullimi, etj.) në zbutjen e aksidenteve rrugore; etj.
- Faktorët e automjeteve, p.sh. vlerësimi i procedurave të inspektimit teknik; ndikimi i kushteve të flotës së automjeteve në aksidente rrugore, etj.
- Faktorët njerëzorë, p.sh. vlerësimi i aftësive, njohurive dhe sjelljes së shoferëve; faktorët e sjelljes sociale dhe kulturore që nxisin përdorimin e pasigurtë të rrugës; ndikimi social i incidenteve të trafikut dhe roli i familjes; efektiviteti i programeve të ndërgjegjësimit, etj.
- Faktorët e reagimit pas përplasjes: trajtimi dhe transporti i të lënduarve; shpëtimi i shpejtësive; efektiviteti i shërbimeve mjekësore në dispozicion; ndikimi në sëmundshmërinë dhe vdekshmërinë, etj.

Ndërtimi i partneriteteve me qendrat e njohura kërkimore ndërkombëtare, të tilla si Swov (Hollanda), Vias (Belgjikë), IFFSTAR (Francë), Agjencia e Sigurisë së Trafikut Rrugor (Serbi), Agjencia Sllovene e Sigurisë së Trafikut (Slloveni), Rruga dhe Transporti Kombëtar Suedez VTI Instituti i Kërkimeve, etj. Si një mënyrë për të zhvilluar shpejt kapacitetin për kërkime multi-disiplinore, dhe për t'u përfshirë gjithashtu në komunitetin ndërkombëtar të sigurisë rrugore. Kjo do të kontribuojë në forcimin e objektivave kombëtare të ndërtimit të kapaciteteve duke marrë njohuri dhe aftësi të reja prej tyre.

### 7.4 Kryerja e rishikimit vjetor të nevojave për programet kërkimore të sigurisë rrugore

Roli i pikës qendrore të zhvilluar nga Zyra Qendrore vendosi kornizën ideale për të identifikuar aspektet kryesore të sigurisë rrugore që do të merren parasysh për projektet e reja kërkimore. Zyra Qendrore është e ngarkuar me analizën e të dhënave të aksidenteve dhe, së bashku me Grupin Qendror Drejtues, përcakton dhe përshkruan veprimet dhe aktivitetet e nevojshme që duhen kryer për të arritur me sukses qëllimet dhe objektivat specifike të sigurisë rrugore të përcaktuara nga KNSRr. Përveç kësaj, dhe sipas rekomandimeve të mëparshme, çdo palë e interesuar duhet të informojë çdo tre muaj Zyrën e Drejtuesit (Sekretariati Teknik i IMRSC) për progresin e veprimeve dhe aktiviteteve të sigurisë rrugore që janë duke u zbatuar, dhe për ato që do të fillojnë brenda tremujorit vijues.

Nën këtë mjedis, një rishikim vjetor i nevojave në drejtim të programeve kërkimore të sigurisë rrugore mund të zbatohet lehtësisht së bashku me Institutin e Kërkimit të Sigurisë Rrugore.

### 7.5 Caktimi i buxheteve specifike vjetore për hulumtimin e sigurisë rrugore

Identifikimi dhe sigurimi i burimeve të financimit të qëndrueshëm për ndërhyrjet dhe aktivitetet e sigurisë rrugore është një nga nevojat e para që duhet të bëjë Qeveria e Shqipërisë. Disa burime të mundshme të financimit mund të vijnë nga gjobat e trafikut, taksat e mjeteve motorike, taksat e sigurimeve të mjeteve motorike, etj.

Është shumë e rëndësishme që caktimi i buxheteve specifike vjetore për ndërhyrjet e sigurisë rrugore, dhe posaçërisht për aktivitetet kërkimore dhe zhvillimore të përcaktohet për një aktivitet të duhur dhe të qëndrueshëm. Nevojat për sa i përket buxhetit vjetor të K&ZH duhet të përcaktohen në planin vjetor të K&ZH.

### 7.6 Zhvillimi i mjeteve të trajnimit dhe transferimit të njohurive për K&ZH

Asnjë mjet specifik dhe i rregullt i transferimit të njohurive nuk zbatohet aktualisht në Shqipëri, kështu që forcimi i llojit të mëposhtëm të aktiviteteve të transferimit të njohurive do të ishte thelbësor:

- Organizimi i aktiviteteve të rregullta të shpërndarjes përmes trajnimeve të specializuara, workshopeve, seminareve dhe konferencave që mbulojnë të gjitha aspektet e sigurisë rrugore dhe duke përfshirë të gjithë aktorët kombëtarë.
- Trajnimi i trajnerëve në të gjitha aspektet e sigurisë rrugore.
- Krijimi i një forumi të vazhdueshëm për transferimin e njohurive të ideve dhe rezultateve.
- Përgatitja e udhëzimeve dhe përshtatja e atyre ekzistuese sipas kushteve shqiptare: dizajni i rrugës, kontrollet dhe inspektimet e sigurisë rrugore, kontrolli teknik i automjeteve.

## 8. Grupet kryesore të interesit

Tre aktorët kryesorë brenda Ministrisë së Infrastrukturës dhe Energjisë janë thelbësorë për sa i përket kërkimit dhe zhvillimit dhe transferimit të njohurive në Shqipëri, në përputhje me rolet dhe përgjegjësitë e tyre:

- Sektori i Sigurisë Rrugore, si Agjencia Drejtuese e Sigurisë Rrugore është përgjegjësi kryesor për menaxhimin e funksionit institucional, dhe midis tyre, funksionin e Kërkimit dhe Zhvillimit.
- Instituti i Transportit, pasi është organizata e vetme e angazhuar në kërkimin dhe zhvillimin në sektorin e rrugëve në Shqipëri.
- Autoriteti Rrugor Shqiptar, si struktura përgjegjëse e rrjetit rrugor kombëtar në Shqipëri, përgjegjëse për ndërtimin, azhurnimin, rehabilitimin, mirëmbajtjen dhe zhvillimin e rrjetit kryesor rrugor.