

Kolë Palokaj

BEFASIA E BARDHË

Sa e sa here na ka ndodhur të zgjohemi në mëngjes dhe nga dritarja të shohim shtresën e dëborës që ka rënë gjatë natës dhe themi: “uh, çfarë befasië”! Kjo shprehje është bërë sinonim për neglizhencën e atyre që janë përgjegjës për mirëmbajtjen e rrugëve të cilët i “befason” bora edhe në janar, por, është një kategori e pjesëmarrësve në komunikacion të cilët vërteti i befason bora dhe akulli në rrugë, e këta janë shoferët e rinj dhe pa përvojë, për të cilët duhet pasur respekt nga se të gjithë shoferët startojnë si fillestar. Kur ata për here të parë dalin me automjet në rrugë të rrëshqitshme, fillojnë “vallëzimet” me automjet, por nga situatat e pakëndshme nuk kursehen as shoferët me përvojë.

Kur flasim për shoferët fillestar, është e natyrshme pse ata nuk dinë të sillen në situata të tilla siç është ngasja në kushte të këqija atmosferike, nga se ata janë stërvitur dhe kanë dhënë provimin në stinët me të ngrohta dhe tani gjenden në situata të pakëndshme. Kësaj kategorie iu preferohet që të bëjnë pak ushtrime në sipërfaqe me borë apo akull ku nuk ka komunikacion, bile në disa shtete organizohen trajnime në poligone të veçanta dhe ato trajnime kushtojnë shumë. Por, çka të ju bëjmë atyre shoferëve të cilët për marrjen e patentëshoferit i kanë rënë “më trup” duke mos marrë orët e caktuara të aftësimi teorik dhe praktik, ose duke përdorur ndonjë “metodë” tjetër, për çka në një moment hezitova të shkruaj, por kur më ra ndërmend një anekdotë që e kam dëgjuar nga gjyshi, kur baba e dërgon djalin në pazar për ta shitur një dhi dhe i thotë: “shite dhinë sa të duash veç mos i trego askujt se e ka bririn e thyer!”

Me bëri përshtypje intervista e zotit Andy Sparks, zëvendës shef i deritanishëm i EULEX-it, dhënë emisionit të RTK-së “Jeta në Kosovë” më datë 10 janar 2013, i cili në përfundim të emisionit në pyetjen e moderatorës, përveç tjerash, përgjigjet: *“Të mos blihen patentëshoferët, por të hyhet në test, sepse të gjitha këto gjëra kanë të bëjnë me korrupsionin që na brengosë në qarqet më të larta.”* Pastaj vazhdon: *“do t’iu lutesha rreth vozitjes. Ju lutem keni kujdes! Standardi i vozitjes në Kosovë është i tmerrshëm. Duhet të bëhet diçka rreth kësaj.”*

Pas këtij apeli të zotit Sparks mund të shtrohen ato “pyetjet e arta” nga kriminalistika: Çka? Kush? Kur? Me ke?, KU?, Si?, Pse?... Për sigurinë në komunikacion me ligje në fuqi janë caktuar kompetencat subjekteve përkatëse, ku më së shumti kompetenca i janë dhënë Ministrisë së Infrastrukturës e cila, pos tjerash, ka edhe aftësimin e kandidatëve për shoferë, organizimin e provimeve, përpilimin e plan-programeve, kontrollin teknik të automjeteve dhe lidhur me këtë kjo ministri ka nxjerrë gati të gjitha aktet nënligjore në formë të udhëzimeve administrative dhe rregulloreve. Gjithashtu edhe ministrinë tjera kanë kompetenca në këtë lëmi siç janë: Ministria e Shëndetësisë, Ministria e Financave, Ministria e Arsimit, Ministria e Punëve të Brendshme, Policia e Kosovës etj. Përveç këtyre institucioneve në këtë fushëveprim janë të përfshirë edhe organet komunale, Kryqi i Kuq i Kosovës etj. Të gjithë këta faktorë veprojnë, pothuajse në mënyrë të pavarur dhe kontrollojnë vetveten. Ky rrjet i ngjanë hallkave të pa lidhura të një zinxhiri, ku nuk ekziston një organ koordinues për ta lidhur këtë zinxhirë, e të mos flasim për Këshillin për Sigurinë në Komunikacion, si dhe disa OJQ, të cilët mblidhen vetëm për ta

konstatuar dhe vajtuar gjendjen, duke përpiluar raporte statistikore me ilustrime të bukura e të ngarkuara sa që për t'i hapur "online" ju duhet një kompjuter i fuqishëm. Të marrim një shembull të (mos) koordinimit: Ligji për Sigurinë në Komunikacionin Rrugor është akti bazë i policisë së Kosovës për kontrollimin dhe rregullimin e komunikacionit, por aty nuk kemi polici të komunikacionit, por të "trafikut". Pastaj në Kodin Penal të Kosovës nuk kemi vepra penale kundër sigurisë së komunikacionit, por vepra penale kundër sigurisë së trafikut si dhe shumë laramani tjera.

Masat për përmirësimin e gjendjes së sigurisë në komunikacion janë më shumë të karakterit represiv, kurse preventivës i kushtohet pak rëndësi. Në raportet periodike të policisë dëgjojmë statistikat se sa aksidente kanë ndodhur dhe sa tiketa janë shqiptuar, e fjala "tiketë" nuk flenë në fjalorit tonë, sepse kemi shprehjet tona: dënim, ndëshkim apo gjobë, kurse për preventivë punohet pak. Nuk ekzistojnë programe edukative për nxënësit as në formë broshurash, testesh apo në internet.

Sot në Kosovë ekziston një numër i madh i auto shkollave, e ndoshta i tepërt për shkak të konkurrencës jo të ndershme, të cilat janë të pajisura mirë me mjete didaktike si dhe me kuadro, por shtrohet pyetja: sa angazhohen në cilësinë e aftësisë të kandidatëve? "Rrugëtimi" i kandidatit prej momentit kur regjistrohet e deri tek marrja e patentës përcillet me plotë burokraci: Evidentimi në shumë libra në autoshkollë, marrja e certifikatës mjekësore, dhënia e provimit për ndihmën e parë, paraqitja e provimit teorik e praktik, nxjerrja e vërtetimit që nuk është nën hetime, paraqitja e kërkesës për marrjen e patentës, pagesa për patentë. Për të gjitha këto formalitete kandidati duhet vetë të angazhohet dhe për secilin dokument paguan së paku 10€, duke mos llogaritur këtu pagesën e librave dhe literaturave përkatëse, kështu që i mbetet më pak kohë dhe para për aftësim cilësor.

Nuk janë "befasi" vetëm bora, ngricat e mjegulla për shoferin fillestar, i cili për herë të parë përballët më këto probleme, por befasi është edhe qasja për herë të parë në autostradë, apo më mirë të themi rrugë të cilat i përngajnë autostradës, kur dihet se aftësimi i kandidatëve nuk bëhet në atë kategori rrugësh si dhe shprehia e ngasjes me shpejtësi të kufizuara sipas ligjit në rrugët e Kosovës, ku maksimumi i shpejtësisë është deri në 80 km/h, kështu shoferi i ri është i detyruar që në autostradë të zhvilloi shpejtësi të diktuar nga kushtet, rrjedha e trafikut dhe diktimi i pjesëmarrësve tjerë në komunikacion, andaj sipas apelit të zotit Sparks vërtetë "duhet të bëhet diçka rreth kësaj," që të kemi sa më pak gjak të kombit në rrugët e kombit.

(Autori është ekspert i komunikacionit rrugor, pjesëmarrës në përgatitjen e Ligjit për sigurinë në komunikacionin rrugor dhe të akteve nënligjore)