

VËSHTRIME – REFLEKTIM PËR KULTURËN NË KOMUNIKACION

Publikuar ne Koha ditore me dt. 23.10.2012

‘Nalma qitu’ – taxi-busët e qytetit

‘Shofer aga, nalma autobusin ni stacion para Makofcit’ - kështu iu pat drejtuar një udhëtare relativisht e moshuar, shoferit të autobusit të një linje të rregullt që lidhte qytetin e Prishtinës me fshatrat e Malësisë së Gollakut. Ky stacion para Makofcit, ishte stacioni i fshatit Llukar, nga pesë kilometra, në verilindje në dalje të Prishtinës. Duke qenë se në këtë fshat ishte edhe Zyra e Vendit për disa fshatra të tjera, normalisht që frekuentimi i njerëzve ishte më i madh. Kërkesa e kësaj udhëtareje, që atëherë për mua si fëmijë ishte e pakuptueshme, më pati ngelur në kokë për një kohë të gjatë. Më vonë mora vesh se për gratë konsiderohej se nuk ishte shumë e hijshme të përmendej emri i fshatit Llukar. Pavarësisht drujtjes dhe formës së komunikimit “alla popullorçe”, shoferi dhe udhëtarja merreshin vesh shumë mirë, sepse përveç që dihej se cili ishte fshati para Makofcit, po ashtu dihej se ndalesa do të bëhej në stacion. Tash në këtë kohë kur udhëtarët në përgjithësi janë më të shkolluar dhe nuk kanë drujtje të atij lloji, rrjedhimisht komunikimi do të duhej të jetë më i drejtpërdrejtë. Në realitet, sot komunikimi është “nalma qitu”, por në nivelin që pasqyron kulturën e degraduar në komunikacion, me mënyrën e të komunikuarit të kërkesës dhe përmbajtjes së saj. Në krahasim me gruan e ndrojtur, por shumë të kulturuar, të fëmijërisë sime, tani kërkesat e udhëtarëve janë “nalma qitu”, (kjo po që është tejet e drejtpërdrejtë) – duke mos e respektuar fare vendin e duhur për ndaljen dhe nisjen e autobusit - stacionin.

Udhëtarët dembelë, të cilët udhëtojnë me autobus vazhdimisht insistojnë që shoferët t’i ndalojnë pikërisht para destinacionit të tyre, mundësisht të mos ecin këmbë as një hap të vetëm. Kërkesat e këtyre udhëtarëve për ndalje (zbritje) vend e pa vend, pa shikuar fare se a ka mundësi hapësinore dhe a lejohet një veprim i tillë, janë bërë stil i udhëtimit. Këtyre udhëtareve të cilët aplikojnë këtë stil të udhëtimit, nuk u intereson aspak nëse autobusi është në qarkullim, në semafor, në vendkalim të këmbësorëve, apo edhe para stacioneve dhe hyrjeve të policisë apo edhe institucioneve të tjera! Ata nuk çajnë hallin dhe nuk lodhen aspak që kjo ndalje sipas komandës “nalma qitu” e pengon dukshëm rrjedhën e trafikut, duke detyruar që të gjithë ngasësit e automjeteve që janë duke lëvizur pas autobusit të ndalen panevojshëm vetëm për hatër të ndonjë udhëtari. Imagjinoni drejtuesit e trenit nga Peja në Prishtinë, apo edhe drejtuesit në metrot e Londrës apo kudo tjetër, me këtë kategori udhëtarësh, se në çfarë vështirësi do të gjendeshin. Natyrisht që nuk mund të imagjinohet.

Kjo çështje që po e diskutoj, natyrisht që nuk është rast i veçuar nga praktikat e tjera jo korrekte, rëndom karakteristika të shoqërive në zhvillim. Por, brengosëse është, sepse për shkak të shpeshtësisë dhe kohëzgjatjes, këto praktika po perceptohen si normale dhe po bëhen pjesë standarde e të vepruarit. Për shembull, në stilin “nalma qitu”, nga vetura pa dalë fare blihen cigaret në rrugë, numrat dhe mbushjet e telefonit, verës blihen edhe shtalbat, ndërsa dimrit gështenjat. Ndërkohë që dihet fare mirë se nga vetura, mund të paguhet vetëm pagesa e taksës rrugore ose shfrytëzimi i parkingut.

Ndalja e autobusit në çdo vend, sipas dëshirës së udhëtareve “qefli araba”, shkakton vonesa të mëdha në trafikun i cili veç është i vonuar para fillimit të rrjedhës së vet dhe tollovi të panevojshme në rrugë. Ndalesat e tilla kuturu, përveç vonesës apo kaosit në trafik, bartin rrezikun për shkaktimin e aksidenteve, të cilat mund t'i kushtojnë me jetë dikujt e më së shumti vetë këtyre udhëtarëve. Natyrisht, kjo nuk do të ndodhte po qe se shoferët do të refuzonin ndalesat e tilla. Veprimi i tyre i përditshëm në punë, në transportin e udhëtarëve, përditë e me tepër u ngjason taksistëve, të cilët, realisht, janë më të kujdesshëm dhe para ndaljes së automjetit të tyre ata marrin të gjitha veprimet e duhura për ndalje të sigurt duke u munduar që sa më pak të pengojnë pjesëmarrësit e tjerë në trafik. Shoferët e autobusëve, në këtë rast, dalin të jenë shkelësit kryesorë të rregullave të komunikacionit.

Këta shoferë do të duhej të janë në funksion të misionit të tyre, duke ofruar siguri së pari për udhëtarët e vet dhe pastaj për të gjithë pjesëmarrësit e tjerë në komunikacion. Kjo më bën të mendoj se pjesa dërrmuese e këtyre shoferëve nuk i kanë testuar njohuritë e tyre, qysh kur e kanë dhënë provimin për patentë shoferë të kategorisë përkatëse për ngasje të autobusëve. Kjo formë e vozitjes në transportin publik të udhëtarëve, më bën t'i quaj autobusët – taxi-busët e qytetit. Këta shoferë, të cilëve qytetari në baza ditore, ua beson jetën e tyre, me gjasë kanë nevojë për marrjen e njohurive të reja, për kryerjen e trajnimeve periodike si dhe për të mësuar kodin e sjelljes së kulturuar dhe të përgjegjshme në trafik por edhe kodin e mirësjelljes në raport me udhëtarët. E në këtë rast, mirësjellje do të kuptohej edhe refuzimi i kërkesës për t'u ndalur aty ku nuk ka stacion.

Shoferët e Kosovës të cilët janë duke vozitur një kohë të gjatë në linjat ndërkombëtare kanë shkathtësi dhe njohuri më të lartë në kompetencën e tyre profesionale. Edukimi dhe trajnimi i vazhdueshëm i shoferëve profesional është i paraparë edhe me Ligjin mbi sigurinë rrugore dhe me disa udhëzime administrative të Ministrisë së Infrastrukturës, por edhe me akte të tjera juridike të BE-së. Përveç faktorit njeri në disa raste kontribuues të aksidenteve janë edhe faktorët e tjerë, si gjendja e rrugës dhe gjendja teknike e automjetit. Ende në mendjen tonë i kemi të freskëta ngjarjet e dhembshme si ai vitit 2004 – aksidenti në afërsi të Fushë-Arrëzit në Shqipëri i autobusit që transportonte nxënës nga Kosova, apo ngjarja e pranverës së këtij viti në Himarë, kur autobusi me nxënës përfundoi në humnerë.

Para lufte në Kosovë kishte shumë më pak operatorë transporti dhe shoferët e autobusëve mund t'i numëroje lehtë sikur në transportin vendor po ashtu edhe në atë ndërkombëtar. Të dhënat ekzistuese raportojnë se në Kosovë janë rreth 300 operatorë të transportit të udhëtarëve në linjat vendore dhe ndërkombëtare dhe kemi më tepër se 1000 autobusë të regjistruar, ndërsa numri i shoferëve të autobusëve është disa fish më i lartë se sa numri i autobusëve. Në qytetin e Prishtinës kemi rreth 20 operatorë privatë të transportit plus trafiku urban i cili është kompani komunale. Në nivelin komunal sikurse në atë qendror këto çështje janë të rregulluara me akte juridike. Një pjesë të transportit publik të udhëtarëve e mbulojnë një numër i konsiderueshëm i kombi-busëve, për të cilët vështirë se mund të dihet në numra se sa janë. Kjo rritje enorme e autobusëve nuk është përcjellë sa duhet me rritjen dhe shtimin e rrugëve të reja apo zgjerimin e rrugëve ekzistuese. Viteve të fundit në qytetin e Prishtinës janë

hartuar disa plane rregulluese të lagjeve të ndryshme të qytetit, ku vëmendje e madhe u është kushtuar edhe rrugëve. Megjithatë, Prishtinës ende po i mungon një plan i mirëfilltë i zhvillimit urban, e po mungojnë edhe linjat adekuate që lidhin qendrën e qytetit me pjesët e tjera periferike të qytetit. Asnjëherë nuk është bërë ndonjë hulumtim në këtë fushë, për të identifikuar nevojat e udhëtarëve për linja të reja, por edhe për ridizajnimin e një orari të ri të udhëtimit. Po ashtu do të duhej që informatat rreth orareve të linjave të autobusit apo trenit nëpër qytete të Kosovës të jenë në dispozicion edhe në internet. Jo rrallë lexojmë apo dëgjojmë për probleme në funksionin e trafikut urban jo vetëm në Prishtinë por pothuajse në të gjitha komunat e Kosovës.

Sidoqoftë, pjesa më e madhe e përgjegjesisë për këto problematika, e veçanërisht për ndalesat edhe në vende ku nuk ka stacion, i mbetet autoritetit mbikëqyrës në nivelin lokal dhe qendror të cilët në bashkëpunim me policinë, me operatoret e transportit dhe shoferët e autobusëve, do të ndihmonin në eliminimin e këtyre praktikave. Pra, zbatimi i ligjit dhe bashkëpunimi i mirëfilltë, dashamirës, me të gjitha palët që u përmendën, do të arrinte të jepte rezultate kundrejt krijimit të sigurisë dhe kulturës në komunikacion.

Sikur të gjithë ne të marrim përsipër detyrat dhe përgjegjësit që kemi ndaj shoqërisë dhe vendit, jo vetëm do të mund të përmirësoheshin problemet në trafik që po zgjatin më tepër se një deçenie, por do të kishte progres në përgjithësi në shoqëri në çdo sferë. Fundja, sjellja në trafik është vetëm edhe një pasqyrë tjetër e një shoqërie, që funksionimi dhe zbatimi i ligjit bëhet po në këtë stil “nalma qitu”.

Muhamed A. Krasniqi,

drejtor i shkollës së lartë profesionale “Tempulli”, Prishtinë

meti@tempulli.org