

Siguria në trafik në gjuhën e mjekësisë

Publikuar: Sot, më 06 maj 2011

ARTIKUJ TË NGJASHËM

Gati çdo ditë informohemi për aksidente në komunikacion me pasoja fatale, me lëndime e me dëme materiale dhe kështu jetët e njerëzve shndërrohen në të dhëna statistikore, shifra e grafikone dhe lirisht mund të konstatojmë se vdekjet në komunikacionin rrugor arrijnë përmasa epidemie

Sa here që dëgjojmë shprehjet “analizë”, “diagnozë”, “terapi”, “infarkt”, “preventivë” e të ngjashme, menjëherë na shkon mendja tek shprehjet që kanë të bëjnë me mjekësinë, por, pakkush e di se këto shprehje studiohen edhe në lëndët që kanë të bëjnë me sigurinë në komunikacion rrugor. Bëhen pra analiza, caktohet diagnoza dhe masat që duhet ndërmarrë për zvogëlimin e aksidenteve, ndodhin edhe “infarkte” në trafik kur kemi të bëjmë me ndërprerje totale, ndërmerren masa preventive për parandalimin e aksidenteve, si dhe masa represive (ndëshkuese), por kohën e fundit nga përfaqësues të Bankës Botërore për Evropën dhe Azinë Qendrore na doli edhe shprehja “epidemi e heshtur”. Kjo “epidemi” e dhunshme dhe shpesh e neglizhuar, po prek vendet e ish-Bashkimit Sovjetik, Ballkanit, Baltikut, Evropës Qendrore dhe të Turqisë, ku njerëzit kanë dy ose tri here më shumë mundësi të vdesin nga plagosjet në komunikacion sesa njerëzit në Evropën Perëndimore. Por, sa po e prek kjo “epidemi” Kosovën? Gati çdo ditë informohemi për aksidente në komunikacion me pasoja fatale, me lëndime e me dëme materiale dhe kështu jetët e njerëzve shndërrohen në të dhëna statistikore, shifra e grafikone dhe lirisht mund të konstatojmë se vdekjet në komunikacionin rrugor arrijnë përmasa

epidemie.

Jemi mësuar që në rastet e përhapjes së një sëmundjeje ngjitëse, kur ajo sëmundje merr përmasa epidemie, çohen në këmbë ekspertët, zbulohen vaksina dhe ndërmerren masa parandaluese, por në raste të aksidenteve bëhen analiza, njoftohet opinioni, ekspertët merren me faktorët të cilët ndikojnë në sigurinë në komunikacion, kurse gjendja jo vetëm që nuk përmirësohet, por edhe keqësohet.

Për zhvillimin normal dhe të sigurt të komunikacionit duhet të ekzistojë infrastruktura e nevojshme, e kur flasim për infrastrukturën nuk nënkuptojmë vetëm atë rrugore, por çdo objekt fizik dhe sistem që drejtpërdrejt ose tërthorazi ofron shërbime ose gjëra me vlerë në interes të publikut të përgjithshëm, duke nënkuptuar këtu edhe infrastrukturën ligjore e cila ka munguar sidomos në kohën e pasluftës së fundit por, edhe tash nuk është e kompletuar. Më përfundimin e luftës dhe kthimit të popullatës nga eksodi, zhvillohej një komunikacion pa kontroll me një anarki totale. Organet policore dhe ato gjyqësore ishin në hall se çfarë ligjesh të aplikojnë. Nga Administrata Civile u nxor për herë të parë Instruksioni 1999/1 prej katër faqesh, por pati pak ndikim në përmirësimin e gjendjes së sigurisë në komunikacion, andaj u mor vendim që të aplikohen dispozitat e Ligji për bazat e sigurisë së qarkullimit në rrugë (Gazeta zyrtare e RSFJ nr. 50/88) dhe Ligji mbi sigurinë e komunikacion në rrugë (Gazeta Zyrtare e KSAK nr. 5/84) dhe aplikimi i këtyre dispozitave zgjati deri në vitin 2008 kur nga Kuvendi i Kosovë u miratua Ligji për sigurinë në komunikacionin rrugor nr. 02/L-70 dhe me këtë ligj parashihen autorizimet e institucioneve për nxjerrjen e akteve nënligjore nga të cilat janë nxjerrë disa udhëzime administrative, kryesisht nga MTPT-ja, por mungojnë disa shumë të rëndësishme siç është Rregullorja mbi shenjat e komunikacionit rrugor. Arsyet pse përgatitja e këtij ligji deri në miratim zgjati aq shumë, ishin të shumta e ndër to edhe modelet e ndërkombëtarëve nga vendet e tyre dhe pas përkthimeve

shpeshherë dilnin përmbajtje qesharake. Pastaj kishte probleme edhe me terminologjinë si p.sh. a të quhet drejtuesi i automjetit ngasës, drejtues, vozitës apo shofer dhe dominoi mendimi për termin “shofer”, pastaj termi komunikacion, trafik apo qarkullim dhe dominoi mendimi për termin “komunikacion” edhe pse bie ndesh me termin i cili përdoret në Kodin Penal “trafik”, si dhe shumë shprehje, nocione e përkufizime të tjera, por më e rëndësishmja është se sa janë duke u zbatuar dispozitat që kanë të bëjnë me sigurinë në komunikacion.

Ekspertet të cilët merren me sigurinë në komunikacion, gjithmonë bazohen në tre faktorë kryesorë të sigurisë: shofer-automjet-rrugë. Faktori shofer si faktor njeri, pra subjekt, i cili mund të jetë përgjegjës, ndryshe as automjeti e as rruga nuk mund të nxirren para gjyqit, është faktori kryesor që bën pjesë me 80% të sigurisë në trafik, por njeriu është përgjegjës edhe për automjetin edhe për rrugën të cilat i ndërton dhe përkujdeset për to, kurse ndikimi në këta tre faktorë, kryesisht, i është besuar Ministrisë së Transportit dhe Postëtelekomunikacionit (tani Ministria e Infrastrukturës). Kur kemi parasysh faktorin shofer, duhet theksuar se prej fillimit të aftësisë e deri te dhënia e provimit për shofer, kjo veprimtari është në kompetencën e MTPT-së e cila mbikëqyrë autoshkollat, qendrat rajonale ku bëhet ekzaminimi i kandidatëve e deri te lëshimi i patentë shoferit. Por, sa mund të jetë i aftë një shofer i cili aftësohet në një autoshkollë me një çmim prej 100 €, e ndoshta edhe më pak, kur kihen parasysh shpenzimet e autoshkollës për objektet, pajisjet, automjetet, pagat e punëtorëve e posaçërisht çmimin e karburantit? Ndoshta mu për këto lehtësime një numër simbolik i kandidatëve është aftësuar për ngasjen e motoçikletës dhe, ndoshta e pabesueshme por e vërtetë, asnjë kandidat për traktor, moped, makina punuese, edhe pse çdo ditë në rrugët tona qarkullojnë këto kategori të mjeteve motorike, ngasësit e të cilave shpesh rrezikojnë komunikacionin.

Faktori automjet ka një rëndësi të posaçme sidomos në rrugët tona. Na kujtohet koha menjëherë pas luftës kur, duke iu falënderuar shumë lehtësirave, në vendin tonë u importua numër i madh i automjeteve nga Perëndimi që disa njerëz konsideronin se ato janë mbeturinat e Perëndimit, por shumë nuk pajtohen nga se mbeturina ishin automjetet e programit “Zastava”, por problemi qëndron se ato automjete tani janë edhe mbi një dekadë më të vjetra për shkak të limitit të vjetërsisë të caktuar nga Qeveria e Kosovës. Kontrollimin teknik të automjeteve e bëjnë qendrat e kontrolleve teknike nën mbikëqyrjen e MTPT-s, por shumë automjete janë të vjetra më shumë se dhjetë vjet me defekte të shumta. Në anën tjetër nëpër serviset automekanike bëhen “transplantime” të pjesëve (edhe kjo një shprehje mjekësore) ku brenda disa orëve nga një makinë me motor me benzinë, të njëjtën mund ta shndërroni në një “turbo dizel” e sa i përket atesteve edhe kjo nuk është procedurë e komplikuar.

Edhe faktori rrugë është nën mbikëqyrjen e MTPT-së, por në këtë aspekt nuk nënkuptojmë vetëm kualitetin e rrugës por edhe sinjalizimin adekuat, e kur nuk ekziston rregullorja mbi shenjat e komunikacionit, atëherë lind dyshimi në vendosjen e sinjalizimit cilësor, por problem më i madh janë rrugët në kompetencë të komunave në vendet urbane dhe në rrugët lokale.

T’i kthehemi edhe një here gjuhës së mjekësisë: Kur dihet diagnoza gjendet edhe ilaçi, por asnjë sëmundje deri më tani nuk është zhdukur tërësisht, por gjithnjë ndërmerren masa për parandalimin e tyre dhe zbutjen e pasojave. Njashtu nuk mund të presim që në rrugët tona të mos ndodhin aksidente, por ato mund të parandalohen dhe pasojat të zbuten dhe kjo gjendje të mos marrë përmasa epidemie.

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