

VËSHTRIME – REFLEKTIM PËR KULTURËN NË KOMUNIKACION

Publikuar në Koha ditore me dt. 17.11.2012

“Taksirat ish kanë’- goditja e këmbësorëve në vendkalim!

Kur ishim fëmijë të gjithë u mësuam të ecnim, dikush më herët e dikush më vonë. Në fillim para se të mësoheshim të ecnim shumica prej nesh rrinim pak në këmbë e që ishte shenjë se së shpejti do të ecnim. Bile, më kujtohet shprehja se filan fëmija “po rri dub”. S’e kam idenë se kah vjen kjo fjalë dhe nëse ende përdoret, por ky është muhabet tjetër. Por kjo ecja për të cilën do të flas është ecje prej këmbësori, veprimet e të cilit/cilës janë të përcaktuara me ligj. Asnjërit nga ne nuk na shkon mendja se sapo dalim nga shtëpia në rrugë, menjëherë hyjmë në njëfarë marrëdhënieje ligjore me pjesëmarrësit e tjerë në trafik, me theks të posaçëm me shoferët, duke filluar nga çiklistët e deri te shoferët e kamionëve apo të autobusëve. Druaj se vozitësit e biçikletave, por edhe të tjerët, nuk kanë pasur ndonjë orë mësimore në shkollimin e rregullt, kushtuar rregullave dhe dispozitave ligjore për sjellje në komunikacion. Pa të keqe, por këmbësorët si kategoria më e rrezikuar nuk di sa duhet për veprimet, por edhe të drejtat e tyre në komunikacion.

Deri në fund të viteve nëntëdhjetë, të gjithë nxënësit kanë pasur mundësi që të merrnin sadopak njohuri lidhur me edukatën dhe sigurinë në komunikacion. Nxënësit aso kohe, aq sa më kujtohet mua, këto mësimet i merrnin në lëndën e BAT-it. Disa prej nxënësve shkonin edhe në gara në nivele të ndryshme përfaqësimesh dhe kështu komunikacioni bëhej temë e gazetave dhe televizioneve. Sot në shkollimin e rregullt pak zihet ngoje komunikacioni, përveç disa njësive mësimore, të cilat përmenden kalimthi në lëndën “Edukata qytetare”. Fatkeqësisht për këtë temë flitet vetëm kur dikush pëson në komunikacion dhe kjo është temë ditore deri ditën e nesërme kur mbulohet me ndonjë temë tjetër politike apo edhe me ndonjë temë prej problemeve të përditshme të shoqërisë sonë. Kjo temë e një dite, do të jetë temë e përjetshme për familjarët dhe për të dashurit e atij që ka pësuar dhe nuk do të ketë asnjë temë tjetër që do ta mbulojë dhembjen e tyre çfarëdo qoftë ajo, prej politikës apo prej telasheve të përditshme!

Gjatë drejtimit të automjeteve, këmbësorëve nuk u kushtohet rëndësi dhe vëmendje sa duhet, posaçërisht fëmijëve dhe të moshuarve, të cilët përbëjnë kategorinë më të rrezikuar të të gjithë pjesëmarrësve në komunikacion. Shpeshherë hapësirat e dedikuara fizike për ecjen e këmbësore janë të zëna me veturat tona, të cilat i parkojmë sipas qejfit vend e pa vend.

Pas luftës, jetën tonë po e karakterizon interesi i ngushtë, i cili shprehet në secilin hap dhe mendjengushtësinë po e praktikojmë në çdo kohë karshi të tjerëve, edhe duke e parkuar veturën në hapësirën e dedikuar për ecjen e këmbësorëve. Natyrisht, kjo praktikë zë vend, në boshllëkun që lë (mos)zbatimi i ligjit. Këmbësori, duke qenë i shtrënguar për shkak të uzurpimit të kësaj hapësire, detyrimisht del në rrugë duke uzurpuar përkohësisht hapësirën e paraparë për lëvizjen e automjeteve. Kështu nga veprimet e parregullta të të gjithë këtyre pjesëmarrësve në komunikacion, krijohet një kaos i panevojshëm me pasoja për të gjithë. Në këtë kaos të krijuar shtrohet pyetja kah me ecë?! Sipas raporteve zyrtare të Policisë së Kosovës (PK)

aksidentet me këmbësorë në vendin tonë, më së shumti ndodhin në rrugë - rreth 63.6 % e të gjitha aksidenteve dhe në vendin e dytë radhiten aksidentet në mes të kalimeve për këmbësor afro 10 %. Në vendet e zhvilluara në një shoqëri me sjellje të kulturuar, puna e këtyre këmbësorëve të zakonshëm, as që do të bëhej "llaf". Vëmendja e shoqërisë në këto vende është te këmbësorët me aftësi të kufizuara, për shembull ata që lëvizin me ndihmën e karrocave, apo të makinave të tjera ndihmëse, apo të verbërve. Për këta qytetarë ndahen fonde dhe në vazhdimësi punohet në projekte kapitale me qëllim të ofrimit të pjesëmarrjes së barabartë në hapësira publike dhe rritjes së sigurisë për ta në këto hapësira. Në këto vende, rrallë apo fare ndodh që të goditet njeriu në pikë të ditës në vendkalim për këmbësorë, duke ecur në trotuar apo nxënësit duke trupuar rrugën përballë shkollës brenda në lagje.

Sërish, nëse u referohemi të dhënave zyrtare të PK-së, goditja e këmbësorit dhe ikja nga vendi i aksidentit përkufizohet si fenomen i quajtur "godit dhe ik" dhe si i tillë përbën afro 5% të të gjitha aksidenteve të shkaktuara në vend, të paktën kështu ishte gjatë vitit 2011. Nëse këtë përqindje e kthejmë në numra, kemi 930 raste brenda vitit të kaluar, kur është goditur këmbësori, ndërsa shoferi i automjetit është "zhdukur" nga vendi i ngjarjes. Shumica e këtyre këmbësorëve që janë goditur nga këta shoferë me siguri se kanë pësuar nga mospërshtatja e shpejtësisë së lëvizjes së automjeteve me kushtet e rrugës. Në shoqërinë tonë edhe këto raste të rënda përfundojnë me fjalinë tonë popullore dhe tradicionale 'taksirat ish kanë'. Për më tepër humbja e jetës së këmbësorit dhe ikja e shoferit nga vendi i ngjarjes, për ne ende përbëjnë një taksirat, ku në të njëjtën kohë padrejtësisht barazohen të dy palët në aksident, shkaktari dhe viktimi. Sipas kuptimit dhe qasjes sonë për taksiratet, fajtor janë dy palët, këmbësori që s'ka këqyrur, por edhe shoferi që s'ka këqyrur. Pra, këmbësorit në vendkalim zebre, i duhet të sigurohet që vetura u ndal, dhe pastaj të ecë, por që me gjasë ka edhe raste kur prapëseprapë 's'i ikë taksiratit'. Goditja e këmbësorëve, por edhe kundërvajtjet e tjera në shoqëritë e zhvilluara përfundojnë duke u dënuar sipas ligjit të tyre, duke u sanksionuar secili veprim në baza ligjore. Në rrethana të tilla atje sigurisht që taksirati e zë shkaktarin e aksidentit, e në raste shumë të rralla edhe zyrtarin përkatës kompetent, i cili vërtetohet se nuk ka qenë në funksionin e duhur zyrtar të punës. Hyrja në fuqi e Ligjit për sigurimet e obliguara shëndetësore ndoshta mund të ndryshojë për të mirë gjendjen në këtë rrafsh. Implementimi i këtij ligji do të rriste përgjegjësitë e secilit pjesëmarrës në komunikacion, sepse lëndimet eventuale dhe dëmtimet në aksidente do t'i faturoheshin dikujt dhe rrjedhimisht do të rritej kujdesi dhe kushtet për kurimin dhe trajtimin shëndetësor të të aksidentuarve.

Në fund, nuk mund të lë pa përmendur çështjen thelbësore të krejt kësaj teme, e cila pa dyshim se buron nga mungesa e kulturës në komunikacion dhe respektimi i rregullave dhe dispozitave ligjore. Në vend të traditës, sipas modelit tonë "taksirat ish kanë", duhet të që të krijohet një pikënisje e re, ajo e zbatimit të ligjit, të cilin e praktikojnë të gjitha shoqëritë e zhvilluara. Përveç zbatimit të ligjit, kësaj pikënisjeje do t'i ndihmonte përfshirja më e gjerë e temës së edukatës dhe të kulturës në komunikacion, në programin mësimor të rregullt të shkollave filllore apo edhe forma të tjera të mësimin plotësues. Çështja e përfshirjes së lëndëve të reja në shkollimin e obliguar, u debatua vetëm me rastin e mundësisë së përfshirjes së lëndës për edukatën fetare, e cila, siç na kujtohet, për shumë kohë ishte temë e debateve, bile për të u fol edhe në parlament. Humbja e jetëve nga goditja e automjeteve në vendkalime të

këmbësorëve, është temë që pak diskutohet, dhe, siç e përmenda, biseda përfundon jo duke thënë se duhet zbatuar ligji dhe duhet ngritur vetëdija në komunikacion, por duke i parë aksidentet si pasojë e një fuqie mistike, e cila do të ndodhte pavarësisht rrethanave - 'taksirat'. Në një nivel tjetër, kjo mendësi e 'fatit', 'taksiratit', 'kismetit' është shmangie nga detyrimet e përgjegjësitë që duhet t'i marrim për veprimet tona.

Të gjithë ne kemi obligim qytetar që të kontribuojmë për më shumë siguri në lëvizjen tonë në rrugë, pa marrë parasysh se në çfarë cilësie jemi, këmbësorë, shoferë apo këmbësorë. Për më tepër, duhet të insistojmë në përfilljen e ligjit, para se të na zërë taksirati.

Muhamed A. Krasniqi,

drejtor i shkollës së lartë profesionale 'Tempulli', Prishtinë