

RRUGË TË SIGURTA PRIORITET I QYTETIT TIM




Titulli i publikimit:
RRUGË TË SIGURTA – PRIORITET I QYTETIT TIM



NEW HORIZON
Civil Society Organization

Botues:

OJQ Horizont i Ri
Lagja Kodra pn, Ulqin
Tel: +382 68 300 603
E-mail: horizon@t-com.me
www.ngo-horizonti.org
 newhorizonngo

Për botuesin:

Nazif Veliqi

Hulumtuese:

Arlinda Osmanoviq
Ivana Dašić

Konsulenca profesionale:

Hakile Resulbegoviq
Ognjen Bobiçiq
Jozo Briskoviq

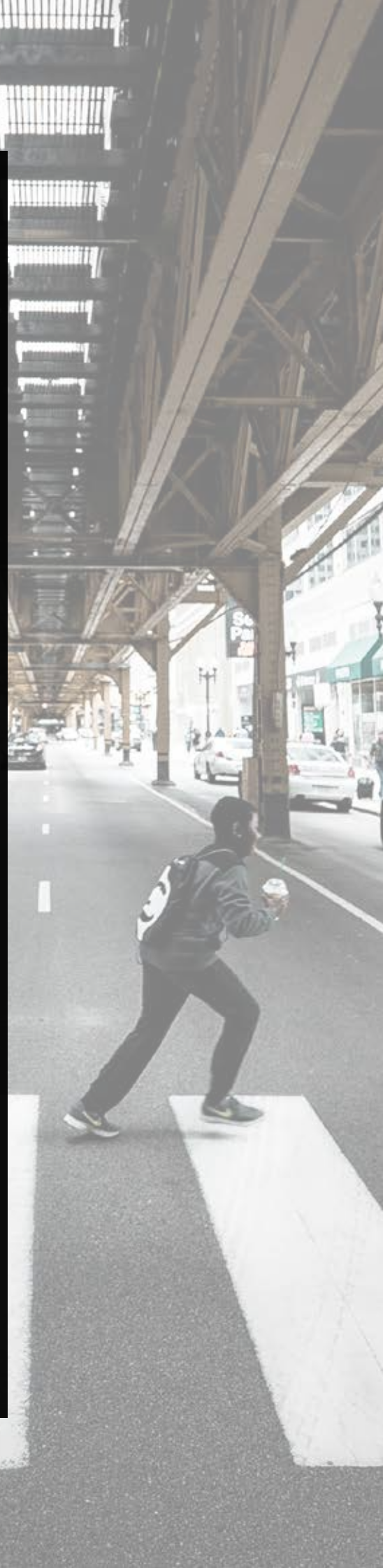
Dizajni dhe faqosja:

Alma Sulejmanoviq

Shtypi:

Promotive, Podgoricë

Ulqin, mars 2021.



**Ky hulumtim u realizua në kuadër të projektit
„Rrugë të sigurta – prioritet i qytetit tim“
të financuar nga Ministria e Investimeve Kapitale e Malit të Zi
(ish Ministria e Transportit dhe e Detarisë)
në kuadër të Konkursit Publik “Ruan veten, ruan të tjerët!” për vitin 2020.**

Në kuadër të projektit “RRUGË TË SIGURTA – PRIORITET I QYTETIT TIM”, të mbështetur nga Ministria Investimeve Kapitale e Malit të Zi - ish Ministria e Transportit dhe e Detarisë (në kuadër të Konkursit Publik “Ruan veten, ruan të tjerët!” për vitin 2020), OJQ Horizonti i Ri ka realizuar hulumtim me fëmijë dhe të rinj të moshës 14-16 vjeçare në komunën e Ulqinit. Përqëndrimi kryesor i këtij hulumtimi ishte të shqyrtojë qëndrimet e tyre në lidhje me rreziqet në komunikacion dhe gjendjen e sigurisë në nivelin lokal, që do të thotë përshkrimin e sjelljes të pjesëmarrësve në komunikacion, përshkrimin e veseve të tyre të pranishme në kulturën e komunikacionit, vlerësimin e sigurisë së trafikut në zonat përreth shkollave dhe gjatë rrugës nga shtëpia deri në shkollë, si dhe konstatimi i burimeve dhe mënyrave në të cilat ata informohen dhe edukohen rreth kësaj teme.

Si pjesë e këtij projekti, përveç hulumtimit të kryer, u zhvillua edhe një cikël punëtorish edukative me një grup të përzgjedhur të fëmijëve dhe të rinjve të moshës 14-16 vjeçare, me temën mbi sigurinë dhe mbrojtjen në komunikacion. Duke marrë pjesë në mënyrë interaktive në punëtori, të rinjtë kishin mundësi të dëgjojnë leksione profesionale, por gjithashtu, njohuritë e fituara t’i aplikojnë përmes punës praktike, gjë që i bëri ata edukatorë të bashkëmohatarëve të tyre për fushën e komunikacionit. Në këtë mënyrë, ata janë fuqizuar të “përhapin fjalën e tyre” dhe njohuritë e arritura.

Me këtë u përmbush njëri ndër qëllimet specifike të projektit e që është: krijimi i mundësive për të rinjtë që të edukohen rreth sigurisë së komunikacionit përmes punëtorive dygjuhëshe.

Kjo është veçanërisht e rëndësishme të theksohet, sepse për të rinjtë shqiptarë, tekstet joformale arsimore shpesh janë të padisponueshme në gjuhën e tyre amtare, kështu që ata nuk kanë mundësi që t’i kuptojnë më mirë apo t’i përvetësojnë plotësisht. Kjo është veçanërisht e dukshme kur bëhet fjalë për edukimin në fushën e sigurisë në komunikacion, sepse deri më tani nuk ka pasur programe të tilla, të synuar edhe për ta.

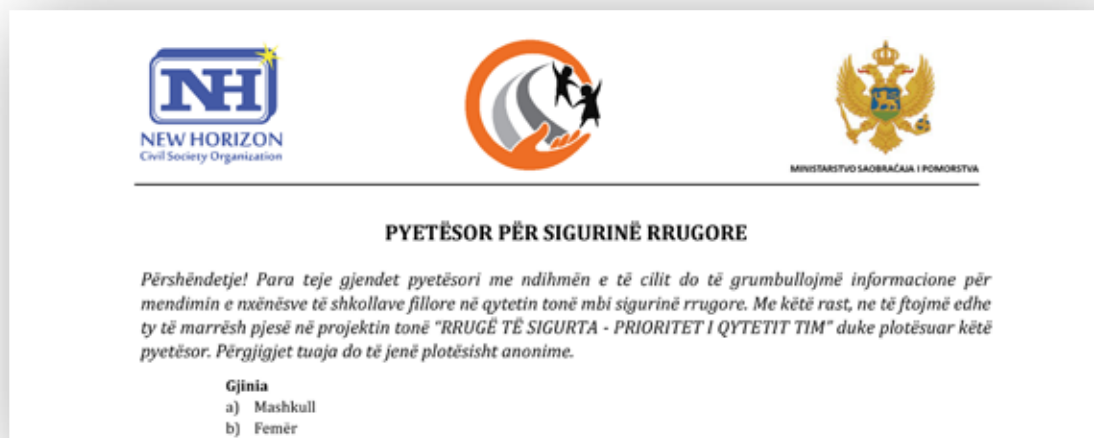
Gjithashtu, si pjesë e këtij projekti, në rrjetet sociale u zhvillua një fushatë edukative dygjuhëshe, që kishte synim të përmirësojë qëndrimet dhe sjelljen e të rinjve lidhur me këtë temë. Fushata promovoi fotografi, postera, video, animacione me slogane dhe udhëzime të ndryshme, të cilat u shpërndanë përmes rrjeteve sociale dhe ia tërhoqën vëmendjen të rinjve për rregullat e pjesëmarrjes në komunikacion, rritën vetëdijen e tyre për rreziqet e mundshme që mund t’i kanosen në trafik dhe ngjashëm.

STUDIMI PILOT


Para fazës fillestare të grumbullimit të të dhënave nga organizatorët e hulumtimit, u realizua një anketim pilot. Qëllimi i tij ishte që paraprakisht të verifikonte PyetëSORIN, gjegjësisht instrumentin, i cili do të shërbente si mbledhës i të dhënave primare për qëllimet e hulumtimit. Ky hap u bë përmes anketimit të 30-të personave të cilët kishin mundësinë që të jepnin komente të drejtpërdrejta në lidhje me PyetëSORIN. Kjo mundësi që pyetjet të formulohen dhe të rafinoohen akoma më shumë në mënyrë që të jenë të qarta dhe të kuptueshme “maksimalisht” për të anketuarit. Në rastet kur të anketuarit nuk kishin të qartë ndonjë pyetje, apo e interpretonin atë në shumë mënyra, pyetja u modifikua në mënyrë që të mos krijonte shumëkuptimësi dhe të definohej qartë. Përgjatë formulimit të pyetëSORIT, ashtu si edhe gjatë studimit pilot, kishim të angazhuar ekspertë të fushës së transportit, të cilët kanë dhënë kontributin e tyre në formimin e versionit përfundimtar të pyetëSORIT, të përdorur gjatë hulumtimit si instrument kryesor për të mbledhur të dhëna.


PYETËSORI

Instrumenti, gjegjësisht pyetëSORI, i përdorur gjatë hulumtimit, përbëhet nga 19-të pyetje të tipit të mbyllur dhe 14-të qëndrimeve (ku në një numër të caktuar të anketuarit janë përgjigjur sipas shkallës së Likertit duke filluar nga 1-kurrë deri në 4-gjithmonë). PyetëSORI është bërë me qëllim që përmes tij, të anketuarit, gjegjësisht fëmijët dhe të rinjtë, të shprehin pikëpamjet e tyre që kanë të bëjnë me rreziqet në komunikacion dhe gjendjen e sigurisë së komunikacionit në nivel lokal. Pyetjet kanë përfshirë dhënien e mendimit të të anketuarve në lidhje me shkaqet e aksidenteve të komunikacionit, sigurinë e komunikacionit, sigurinë nëpër rrugë, sjelljen në komunikacion, ndjenjën e sigurisë në rrugë (gjatë kalimit të rrugës në aksin rrugor nga shkolla në shtëpi etj.), respektimin e rregullave dhe shenjave të komunikacionit, përdorimin e celularit në komunikacion, etj. Në krye të pyetëSORIT gjendet një Hyrje e shkurtër:



NH
NEW HORIZON
Civil Society Organization




MINISTARSTVO SAOBRAĆAJA I POMORSTVA

PYETËSOR PËR SIGURINË RRUGORE

Përhëndetje! Para teje gjendet pyetëSORI me ndihmën e të cilit do të grumbullojmë informacione për mendimin e nxënësve të shkollave fillore në qytetin tonë mbi sigurinë rrugore. Me këtë rast, ne të ftojme edhe ty të marrësh pjesë në projektin tonë "RRUGË TË SIGURTA - PRIORITET I QYTETIT TIM" duke plotësuar këtë pyetëSOR. Përgjigjet tuaja do të jenë plotësisht anonime.

Gjinia
a) Mashkull
b) Femër

MOSTRA DHE PROCEDURA E MBLEDHJES SË TË DHËNAVE

Hulumtimi u krye në Komunën e Ulqinit në periudhën nga 1 tetori deri më 1 dhjetor 2020 dhe përfshiu 240-të fëmijë dhe të rinj të moshës 14-16 vjeçare (41.3% e të anketuarve ishin të gjinisë mashkullore dhe 58.8% ishin të gjinisë femërore).

■ REZULTATET E HULUMTIMIT

Sipas mendimit tuaj, cili është shkaku kryesor i aksidenteve të trafikut në qytetin tonë?



Sipas Raportit të Drejtorisë së Policisë¹, gjatë vitit të kaluar, në rrugët e Malit të Zi u regjistruan 4,592 aksidente trafiku, që krahasuar me vitin 2019 (6,210) paraqet një rënie prej 1,618 aksidente trafiku ose 26,1 përqind. Ndërsa në territorin e komunës së Ulqinit, numri i aksidenteve në komunikacion për vitin 2020 ishte 78²

Qëllimi i kësaj pyetjeje ishte që të shqyrtohet se cili është, sipas mendimit të nxënësve, shkaku kryesor i aksidenteve të komunikacionit në qytetin tonë. Më shumë se gjysma e të anketuarve, saktësisht (51.2%) perceptojnë se **shpejtësia e papërshtatshme** dhe e ndaluar e drejtimit të automjeteve motorike është një nga arsyet kryesore që çon në aksidente në trafik, të cilat si pasojë kanë vdekjen, dëmtime të rënda a të lehta trupore dhe dëme materiale. 24.6% e të anketuarve thonë se **vojitja nën ndikimin e alkoolit / substancave psikoaktive** është shkaku kryesor i aksidenteve në trafik, derisa 16.3% e të anketuarve mendojnë se shkaku kryesor i aksidenteve është **përdorimi i celularit** dhe vetëm 7.9% prej tyre besojnë se shkaku kryesor është **parakalimi**.

Sipas hulumtimeve (Taylor, et al., 2000; ElvikandVaa; 2004, Lipovac, 2008 etj.), me **zvogëlimin e shpejtësisë mesatare për 1km/h, numri i viktimave do të zvogëlohej për 4%, ndërsa numri i të plagosurve rëndë për 3%**. Ngjashëm me këtë, në rajon implementohen fushata të tipit “Ngadalësoje për 5km/h” të cilat synojnë ta zvogëlojnë më tej numrin e viktimave, personave të plagosur rëndë dhe, po ashtu, numrin e aksidenteve të trafikut.

¹Raporti i Drejtorisë së Policisë - <https://bit.ly/31xokPW>

²MONSTAT – Raporti periodik statistikor: <https://bit.ly/3fn6eIF>

Sipas Finch, et al. (1994) dhe bazuar në hulumtimet brenda dhe jashtë vendbanimeve në Finlandë, Gjermani, Zvicër dhe Shtetet e Bashkuara të Amerikës, rritja e shpejtësisë mesatare të rrjedhës së komunikacionit për 1.6 km/h çon në rritjen e numrit të aksidenteve për afërsisht 5%. Nga ana tjetër, nëse dyfishohet numri i shoferëve që nuk e respektojnë kufirin e shpejtësisë, rreziku i një aksidenti rritet për 10%.

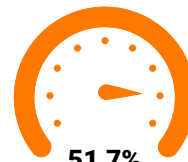
Arrijmë deri tek përfundimi se shumica e aksidenteve në komunikacion, sipas përgjigjeve të të anketuarve tanë, shkaktohen nga shpejtësia e papërshtatshme dhe e ndaluar e shoferëve. Këto lloj aksidentesh në komunikacion duhet të trajtohen në mënyrë parandaluese dhe penalizuese nga organet shtetërore kompetente, në radhë të parë nga policia e trafikut, si organ që ka kompetencë të drejtpërdrejtë të kontrollojë dhe përmirësojë sigurinë e trafikut në rrugët lokale, rajonale, magjistrale dhe në rrjetin rrugor. Disa nga masat e propozuara do të ishin edhe informimi i duhur i qytetarëve për domosdoshmërinë e respektimit të sinjalistikës dhe rregullave të komunikacionit, si dhe për rritjen e përqindjes së rrezikut në rast të mosrespektimit të masave të përcaktuara. Sigurisht, propozim do të ishte edhe lëshimi dhe evidentimi i paralajmërimeve (si masë parandaluese), ku pas shkeljes së masës së caktuar ose shkeljes së rëndë të rregullave të komunikacionit, do të bëhej dënimi me gjobë. Ky lloj sanksionimi i shkeljeve do të tërhiqte vëmendjen e shumë shoferëve dhe pjesëmarrësve të tjerë në komunikacion në lidhje me të gjithë procesin e komunikacionit dhe shpejtësinë e lëvizjes, veçanërisht në vendet e populluara dhe vendet ku intensiteti i trafikut dhe numri i pjesëmarrësve në komunikacion është dukshëm më i lartë sesa në rrugët e hapura.

Sa i sigurt ndihesh kur del në rrugë gjatë pushimit të gjatë?



38,3%

Ndihem shumë i sigurt



51,7%

Ndihem kryesisht i sigurt



7,9%

Ndihem kryesisht i pasigurt



2,1%

Nuk ndihem fare i sigurt

Në disa shkolla, në të cilat është kryer anketimi, nëse nxënësit duan të blejnë ushqimin për mëngjes ose ndonjë mjet shkollor, janë të detyruar të kalojnë rrugën. Qëllimi kryesor i kësaj pyetjeje ishte që të shqyrtojmë se deri në cilën pikë nxënësit ndihen të sigurt kur dalin për pushimin e tyre të gjatë. Nga rezultatet e fituara mund të shohim se gjithsej 90.0% e nxënësve të anketuar ndihen shumë të sigurt ose kryesisht të sigurt, ndësa një numër shumë i vogël i nxënësve të anketuar (gjithsej 10.0%) nuk ndihen të sigurt. Nga këto të dhëna mund të përfundojmë se shumica e nxënësve, rrugët në afërsi të shkollës së tyre nuk i konsiderojnë si të rrezikshme dhe të pasigurta.

Sipas mendimit tënd, sa i sigurt është komunikacioni përgjatë rrugës nga shtëpia jote deri te shkolla?



Shumë i sigurt



Kryesisht i sigurt



Kryesisht i pasigurt

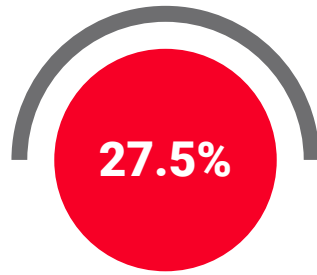


Shumë i pasigurt

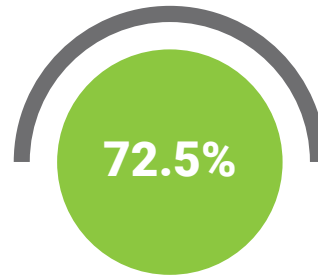
Shenja e komunikacionit është sinjal përmes të cilit, duke përdorur shenja grafike, ndriçuese, numerike, shenja me shkronja ose simbole të tjera, pjesëmarrësit në komunikacion paralajmërohen për rreziqet në rrugë, u bëhet me dije për kufizime, ndalime dhe detyrime, gjegjësisht përçohen njoftime të nevojshme për lëvizje të sigurt në rrugë.³Shumica e nxënësve të anketuar (89.6%) theksuan se komunikacioni përgjatë rrugës nga shtëpia e tyre deri në shkollë është shumë ose kryesisht i sigurt, ndërsa 10.4% e nxënësve mendojnë se është i pasigurt. Në mbështetje të dy pyetjeve të mësipërme, bazuar në këndvështrimin subjektiv të të anketuarve, mund të themi se sinjalizimi horizontal dhe vertikal, i cili ndodhet në zonat në afërsi të shkollave, është i vendosur në vende të dukshme dhe u jep shoferëve shikueshmëri të plotë të rrugës dhe i njofton për praninë e një numri të madh të fëmijëve në atë zonë të qytetit, pra shoferët janë të njoftuar për nevojën që t'i kushtohet vëmendje e veçantë shpejtësisë së lëvizjes dhe për rrethanat e caktuara me të cilat mund të ndeshet secili pjesëmarrës i komunikacionit. Në mënyrë që të zvogëlohet përqindja e nxënësve që janë deklaruar se ndihen të pasigurt përgjatë rrugës nga shtëpia për në shkollë, ajo që mund të ndërmerret bazohet në shembujt nga komunat e tjera në Mal të Zi, me vendosjen e radarëve për matjen e shpejtësisë në zonat në afërsi të shkollave. Një zgjidhje e tillë do të impononte shoferët që të respektojnë rregullat dhe sinjalizimin në një shkallë më të lartë, si dhe do të sillte përgjegjshmëri më të madhe, sepse me këtë shoferët vetëdijesohen më shumë për mjedisin në të cilën ndodhen, ashtu si edhe për sjelljen e tyre për shkak të ndryshimit të kushteve të komunikacionit dhe pranisë së një numri të madh të fëmijëve.

³ Ligji për sigurinë e komunikacionit rrugor („Gazeta Zyrtare e Malit të Zi”, 33/2012, 58/2014, 14/2017 Vendimi i Gjykatës Kushtetuese dhe 66/2019, neni 7, paragrafi 130).

Ku e kalon rrugën më së shpeshti?



Kudo



Në vendkalim për këmbësorë

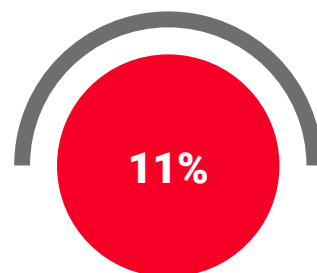
Sipas Ligjit për sigurinë e komunikacionit rrugor, **vendkalimi i këmbësorëve** është sipërfaqja rrugore e përcaktuar për të kaluar rrugën këmbësorët, e shenjuar me shenja rrugore dhe/ose me shenjë të përshtatshme të komunikacionit.⁴ Vendkalimet e shenjuara për këmbësorë shpesh ndodhen në rrugë të mbingarkuara, të cilat, përndryshe, për shkak të numrit të automjeteve, shpejtësisë ose gjerësisë së rrugës, do të ishin shumë të pasigurta dhe të rrezikshme për t'u kaluar pa ndihmën e një shenje. Gjithashtu, ato zakonisht vendosen aty ku një numër i madh këmbësorësh përpiqet të kalojë rrugën (p.sh. në afërsi të objekteve tregtare) ose atje ku grupet më të rrezikuara të pjesëmarrësve në komunikacion (p.sh. fëmijë të grup-moshës shkollorë) kalojnë rregullisht rrugën.

Shqetësuese është e dhëna që tregon se 27.5% e të anketuarve, gjegjësisht 66 nxënës nuk kujdesen se ku e kalojnë rrugën. Me një sjellje të tillë të papërgjegjshme në komunikacion, vënë në rrezik, si jetën e tyre, ashtu edhe atë të tjetrit. Gjithashtu, në pyetjen e cila i referohet asaj se si nxënësit e vlerësojnë prerjen e rrugës jashtë vendkalimit për këmbësorë, rezultatet e fituara tregojnë se shumica e të anketuarve mendojnë se është e rrezikshme që rruga të pritet jashtë vendkalimit për këmbësorë, ndërsa pjesa tjetër prej 18.8% mendojnë se kjo sjellje nuk sjell rrezikshmëri. Një situatë e tillë tregon për nevojën e rritjes së vetëdijes së nxënësve dhe ndërgjegjësimin e tyre për pasojat dhe për aksidentet e mundshme që mund të vijnë nga mosrespektimi i rregullave të komunikacionit, në këtë rast mosrespektimi i rregullit të kalimit të rrugës në vendkalimin për këmbësorë.

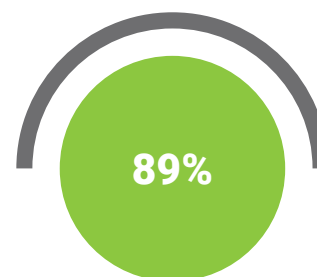
Meqë këto përgjigje të të anketuarve tregojnë për praninë e një situatë shqetësuese të vetëdijes së të rinjve në lidhje me rëndësinë e sjelljes adekuate në komunikacion, mendojmë se është e domosdoshme që, në kuadër të mësimin shkollor, vazhdimisht të organizohen trajnime të caktuara, ku nxënësit do të kenë mundësi të fitojnë njohuri të reja nga fusha e komunikacionit. Ky lloj mësimi do të mundësonte që fëmijët të arrijnë një nivel më të lartë të kujdesit gjatë pjesëmarrjes së tyre në komunikacion dhe do të ndihmonte në rritjen e sigurisë së këmbësorëve. Gjithashtu, një ndër propozimet tona i referohet edhe pranisë më të madhe të inspektimeve për këmbësorë në zonat në afërsi të shkollave, si dhe ekzistencës së pengesave fizike (gardheve mbrojtës) në pjesën ku ndahen korsitë përmes trafikndarëses, në mënyrë që të pamundësohet që fëmijët të kalojnë rrugën në zona ku nuk ka vendkalim për këmbësorë.

⁴ Ligji për sigurinë e komunikacionit rrugor („Gazeta Zyrtare e Malit të Zi”, 33/2012, 58/2014, 14/2017 Vendimi i Gjykatës Kushtetuese dhe 66/2019, neni 7, paragrafi 30).

Nëse nuk je i/e sigurt sa e rrezikshme është në atë moment të kalosh rrugën, ti:



Patjetër e kalon

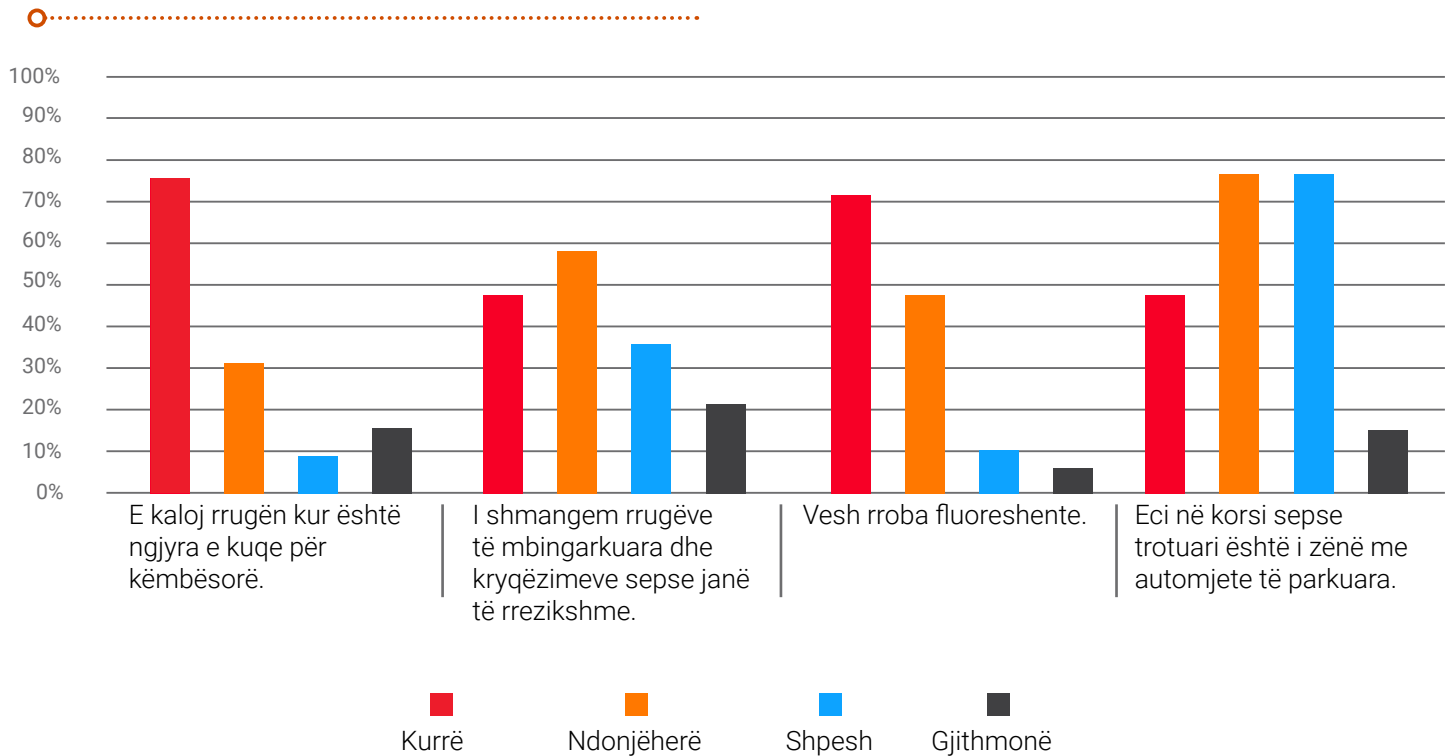


Pret derisa rruga të jetë e sigurt

Në pyetjet që janë të përqendruara në sjelljen e përgjithshme të këmbësorëve në komunikacion, në pyetjen e parë që i referohet kalimit të rrugës në rastin kur nxënësi është i pasigurt a ka rrezikshmëri për t'u kaluar rruga, 11% e të anketuarve u përgjigjën se ata megjithatë e kalojnë rrugën, derisa 89% e të anketuarve u përgjigjën se e kalojnë rrugën vetëm kur janë të bindur se ky veprim është i sigurt për t'u kryer. Gjithashtu, në rastin kur kalimi i rrugës mund të kryhet në mënyrë të sigurt, 92.1% e të anketuarve vendosin ta kalojnë rrugën drejt, ndërsa 7.9% e tyre e bëjnë këtë në mënyrë diagonale. Në të njëjtat kushte dhe në të njëjtën mënyrë, 9.2% e nxënësve të anketuar e kalojnë rrugën duke përdorur celularin dhe duke shkruar mesazhe, ndërsa 90.8% e tyre i japin përparësi kujdesit dhe kalimit të sigurt të rrugës, e cila në momentin e caktuar është e penguar.

Duke marrë parasysh rezultatet e fituara nga përgjigjet në pyetjet e përmendura, mund të ndërlihdemi me rekomandime, të cilat do të kufizonin këmbësorët në përzgjedhjen e vendkalimit të rrugës dhe do t'i udhëzonin ata që ta kryejnë këtë veprim vetëm në vendet ku kjo është e lejuar dhe e parashikuar, madje edhe në kushte që lejojnë kryerjen e sigurt të këtij veprimi (kur të jenë bindur se nuk ekziston rrezikshmëri për kalimin e rrugës, duke mos përdorur celularin dhe duke u përqendruar në veprimin e nisur).

Sa shpesh i praktikon veprimet e renditura:



Në këto pyetje, nxënësit patën mundësinë të tregojnë se sa shpesh i praktikojnë veprimet e renditura që kanë të bëjnë me sjelljen e tyre të përgjithshme në komunikacion. Pohimet e tyre kishin të bënin me kalimin e rrugës kur semafori tregon ngjyrë të kuqe për këmbësorë, shmangien e rrugëve të mbingarkuara (për shkak të rrezikshmërisë së tyre), veshjen e rrobave fluoreshente dhe ecjen në korsi kur trotuari është i zënë me automjete të parkuara.

Të dhënat e fituara tregojnë se vetëdija e nxënësve për kalimin e rrugës, në kryqëzimet që rregullohen me ndihmën e semaforëve, është në një nivel të kënaqshëm, ku një pjesë shumë e vogël e të anketuarve e kryejnë këtë veprim në mënyrë të parregullt.

Me rastin e përzgjedhjes së vendit të kalimit të rrugës, shumica e të anketuarve vendosin të shmangin rrugët e mbingarkuara me trafik dhe kryqëzimet, ndërsa për 23.3% të të anketuarve fluksi i rrugëve dhe/ose kryqëzimet nuk janë përcaktues të trajektorës dhe vendit të kalimit të rrugës.

Sipas Ligjit për sigurinë e komunikacionit rrugor, çiklisti që lëviz gjatë natës apo ditës në rrugë publike jashtë zonave të banuara, është i detyruar që, në rast të dukshmërisë së zvogëluar, të përdorë jelek reflektues/fluoreshent.⁵ Arsyeja e një përqindjeje kaq të vogël të të anketuarve që veshin rroba fluoreshente është e kuptueshme, si për shkak të nenit dhe paragrafit të theksuar, i cili shpjegon kushtet në të cilat është e nevojshme të vishen ato, ashtu edhe për shkak të moshës së të anketuarve që kushtëzon mundësinë e veshjes së këtyre rrobave, si dhe vetë drejtimin e biçikletës⁶.

Duke iu referuar Vendimit për rregullimin e komunikacionit në territorin e komunës së Ulqinit, është e ndaluar të përdoren dhe të zihen trotuarët dhe zonat e tjera të përcaktuara për lëvizjen e këmbësorëve, duke i ndaluar e parkuar makinat dhe për qëllime të tjera. Përrjashtimisht, zonat e përmendura mund të zihen dhe të përdoren përkohësisht me miratimin paraprak të marrë nga organi kompetent i qeverisjes vendore që është përgjegjës për çështjet e komunikacionit, në përputhje me rregullore të veçantë.

⁵ Ligji për sigurinë e komunikacionit rrugor („Gazeta Zyrtare e Malit të Zi”, 33/2012, 58/2014, 14/2017 Vendimi i Gjykatës Kushtetuese dhe 66/2019, neni 89, paragrafi 4).

⁶ Ligji për sigurinë e komunikacionit rrugor („Gazeta Zyrtare e Malit të Zi”, 33/2012, 58/2014, 14/2017 Vendimi i Gjykatës Kushtetuese dhe 66/2019, neni 86, paragrafi 2).

Duke iu referuar **Vendimit për rregullimin e komunikacionit në territorin e komunës së Ulqinit**, është e ndaluar të përdoren dhe të zihen trotuaret dhe zonat e tjera të përcaktuara për lëvizjen e këmbësorëve, duke i ndaluar e parkuar makinat dhe për qëllime të tjera. Përgjatë, zonat e përmendura mund të zihen dhe të përdoren përkohësisht me miratimin paraprak të marrë nga organi kompetent i qeverisjes vendore që është përgjegjës për çështjet e komunikacionit, në përputhje me rregulloret të veçantë.⁷

Duke ndjekur punën e Qeverisjes Lokale dhe duke përpunuar të dhënat e këtij studimi, duhet të theksojmë se parkimi i parregullt është zvogëluar ndjeshëm, veçanërisht në disa pjesë të rrugës ku ky lloj ndalimi dhe parkimi ishte jashtëzakonisht i pranishëm. Siç e kemi përmendur më parë, përgjigjet e të anketuarve për zvogëlimin e nevojës së ecjes nëpër rrugë dhe jo në trotuare për shkak të parkimit të parregullt, tregojnë efikasitetin e punës së ndërmarrjes publike kompetente, por një pjesë e të dhënave të fituara nga përgjigjet e të anketuarve tregon se ky proces akoma nuk është zbatuar plotësisht, që do të thotë se ka ende zona në komunën e Ulqinit ku, për shkak të parkimit të parregullt, këmbësorët janë të detyruar të ecin rrugës.

	PO	JO
→ E kalon rrugën kur është ngjyra e kuqe për këmbësorë.	15.0%	85.0%
→ Dëgjon muzikë me kufje derisa kalon rrugën.	7.5%	92.5%
→ Përdor celularin derisa kalon rrugën.	5.8%	94.2%
→ Kalon rrugën në vende të cilat nuk janë të përcaktuara si vendkalime për këmbësorë.	18.8%	81.2%
→ Motoçiklisti nuk mban helmetë.	24.2%	75.8%
→ Shoferi nget makinën me fëmijë brenda pa përdorur ulësen për fëmijë.	21.7%	78.3%
→ Shoferi nuk mban rripin e sigurimit në makinë.	15.8%	84.2%
→ Shoferi parkon makinën aty ku nuk është e lejuar.	14.2%	85.8%
→ Shoferi përdor celularin gjatë vozitjes.	14.2%	85.8%

Në bazë të të dhënave të fituara nga ana e fëmijëve dhe të rinjve, të cilët treguan njohuritë e tyre të përgjithshme në lidhje me komunikacionin, përmes dhënies së mendimit rreth korrektesisë së situatave të caktuara, arrijmë deri në përfundimin se njohuritë e tyre, gjegjësisht informimi i tyre rreth komunikacionit dhe situatave të sipërpërmendura në tabelë, është në nivel të kënaqshëm.

Një situatë shqetësuese është vërejtur në përgjigjet e disa pyetjeve si: korrektesia e kalimit të rrugës në një vend që nuk përbën vendkalim për këmbësorë, ku plot 18.8% e të anketuarve e vlerësuan këtë si veprim korrekt; vozitja e motoçikletës pa helmetë u vlerësua si e saktë nga 24.2% e nxënësve të anketuar; ngasja e makinës me fëmijë brenda pa përdorur ulësen për fëmijë u vlerësua si e saktë nga 21.7% e të anketuarve, ndërsa shqetësim ekstrem duhet treguar në përgjigjen e pyetjes rreth mosvendosjes së rripit të sigurimit në makinë, ku plot 15.8% e të anketuarve u shprehën për këtë situatë si korrekte.

Përgjigjet e definuara në këtë formë, veçanërisht në lidhje me ngasjen e motoçikletës pa helmetë dhe mosmbajtja e rripit të sigurimit gjatë lëvizjes me makinë, mund të jenë shkaktruar pasi fëmijët e kësaj moshe mund t'i kenë ndeshur a vërejtur ato më shpesh. Pra, problemi me të cilin përballlemi mund të jetë sjellja e papërgjegjshme e shoferëve dhe pjesëmarrësve të tjerë në komunikacion, kështu që rekomandohet realizimi më i shpeshtë i aktiviteteve parandaluese nga ana e autoriteteve kompetente dhe shërbimit për kontrollin dhe monitorimin e sigurisë së trafikut.

⁷ Vendimi i rregullimit të komunikacionit në territorin e komunës së Ulqinit ("Gazeta Zyrtare e Malit të Zi, Rregulloret e Komunës, nr. 27/2019, 52/2019 dhe 3/2020, neni 24).

A përdor ti ndonjë nga mjetet e mëposhtme?



162%

BIÇIKLETË



14%

TROTINET
ELEKTRIK



38%

PATINA



22%

SKATEBOARD



19%

TROTNET
TË THJESHTË



Pjesa më e madhe e nxënësve të anketuar përdor biçikletë, ndërsa një numër i vogël i tyre përdor patina, trotinet të thjeshtë, skateboard dhe trotinet elektrik. Nga nxënësit, të cilët theksuan se përdorin njërin nga mjetet lëvizëse, 54.0% e tyre, gjegjësisht pak më shumë se gjysma e të anketuarve, deklaruan se nuk kanë hapësira të mjaftueshme në qytet për të lëvizur me këto mjete. Ky fakt tregon se në komunën e Ulqinit nuk ka hapësira publike të caktuara për lëvizjet me biçikletë apo mjete lëvizëse të ngjashme, edhe pse *Vendimi për rregullimin e komunikacionit në territorin e komunës së Ulqinit e definojnë se do të sigurohet hapësira për lëvizjen e këmbësorëve, biçikletave, trenit turistik, qerreve dhe hapësirës për nxjerrjen dhe shetitjen e kafshëve.*⁸ Vetë mosekzistenca e hapësirës së parashikuar për lëvizjen e çiklistëve ndikon shumë në vendimin që ata marrin për përdorimin e biçikletës si mjet lëvizës. Ekzistenca e një hapësire të tillë, qoftë në anë të rrugës apo jashtë saj, do të kishte një rëndësi të madhe, me qëllim që të gjithë pjesëmarrësit në komunikacion të lëvizin të sigurt dhe në mënyrë që një numër më i madh i tyre, vaçanërisht mosha e anketuar, të vendoset për përdorimin e këtij lloji alternativ lëvizës, mbi të gjitha në zonat e banuara.

Përfitimet e përdorimit të mjeteve alternative lëvizëse janë gjerësisht të njohura, si për shëndetin e njeriut, ashtu edhe për ruajtjen e mjedisit, por edhe për zvogëlimin e numrit të aksidenteve të trafikut e ngjashëm.

⁸Vendimi i rregullimit të komunikacionit në territorin e komunës së Ulqinit ("Fleta Zyrtare e Malit të Zi, Rregulloret Komunale, nr. 27/2019, 52/2019 dhe 3/2020, neni 1).

A mendon se trotinetet elektrike janë të sigurt për pjesëmarrje në komunikacion?



Trotineti elektrik është mjet me dy (ose tri) rrota, që lëviz me fuqinë e motorit të vet elektrik dhe karkohet përmes baterisë rimbushëse. Zakonisht lëviz me shpejtësinë nga 8 deri në 40 km/h, përderisa ka edhe modele më të shpejtë, që arrijnë madje deri në shpejtësinë 100 km/h. Në momentin që numri i mjeteve të tilla lëvizëse filloi të rritej, nisën të shtohen edhe ankesat për problemet që shkaktojnë drejtuesit e trotineteve elektrik, ankesa këto që vinin nga pjesëmarrësit e tjerë në komunikacion, para së gjithash ankesat e këmbësorëve, por edhe të shoferëve të veturave, autobusëve të komunikacionit publik të qytetit. Meqë përdorimi i trotineteve elektrik akoma nuk është i rregulluar me Ligjin për sigurinë e komunikacionit rrugor, ngasja e trotineteve elektrike nuk është e kufizuar, gjegjësisht shoferët e tyre kanë të drejtë të lëvizin, si në trotuar, ashtu edhe në rrugë. Me një shpejtësi mesatare që sillet nga 15 km/h deri në 40 km/h (në varësi të modelit), trotinetet elektrike në trotuar janë shumë më të shpejtë se këmbësorët, ndërsa në rrugë janë dukshëm më të ngadaltë se makinat. Si të tillë, ata paraqesin rrezik për vetë shoferin e tyre, si dhe për pjesëmarrësit e tjerë në komunikacion.

Nxënësve u kemi bërë pyetje lidhur me atë se a mendojnë se trotinetet elektrike janë të sigurt për pjesëmarrje në komunikacion. Në këtë pyetje 70.4% e nxënësve u përgjigjën se “nuk mendojnë se trotinetet elektrike janë të rrezikshme”. Mund të supozojmë se arsyeja e një përgjigjeje të tillë është vetë joshja e trotinetit elektrik dhe fakti se tek nxënësit akoma nuk është zhvilluar vetëdija se si dhe në ç’masë një pjesëmarrës në trafik mund të jetë rrezik për të gjithë pjesëmarrësit e tjerë.

Si reagues shtetet e tjera ndaj shfaqjes së trotineteve elektrike?

Betejën me përdorimin e e-trotineteve po e zhvillojnë edhe vendet e tjera evropiane. Kështu, p.sh. në Britaninë e Madhe është e ndaluar t’i ngasësh ata në trotuar. Në Madrid, helmetat janë të detyrueshme vetëm për drejtuesit nën moshën 16 vjeç dhe është e ndaluar t’i ngasësh në rrugë me më shumë se një korsi, derisa shpejtësia maksimale e lejuar është 30km/h. Në Vjenë, “e-trotinetet janë ligjërisht të përcaktuar si biçikleta, kështu që edhe për ta vlejnë të njëjtat rregulla dhe rregullore. Fuqia e tyre maksimale nuk guxon të kalojë 600 vat, ndërsa mund të lëvizin me shpejtësi maksimale deri në 25km/h. Drejtuesit e tyre mund të përdorin të gjitha sipërfaqet në të cilat mund të lëvizin biçikletat, pra edhe korsinë e biçikletave, ndërsa ndalimi i lëvizjes në trotuar vlen edhe për ta”⁹. “Kufiri minimal i moshës është 12 vjeç, fëmijët më të vegjël mund ta ngasin atë vetëm nëse kanë patentë shoferi për biçikletë ose nëse shoqërohen nga një person i moshës së paku 16 vjeç.”

Kur flasim për zgjidhjet që kanë bërë shtetet e rajonit, në Slloveni është në fuqi rregullorja ligjore, e cila përcakton që trotinetet elektrike të mund të voziten vetëm në korsitë e biçikletave ose këmbësorëve, me shpejtësi deri në 6km/h.¹⁰

⁹ <https://dijaspora.tv/e-skuter-u-becu/> Qasur më 02.01.2021 në ora 19:00.

¹⁰ <https://balkangreenenergynews.com/rs/novi-zakon-o-bezbednosti-saobracaja-srbije-regulisace-upotrebu-elektricnih-trotineta/> Qasur më 02.01.2021 në ora 19:22.

A ke folur ndonjëherë me prindërit për sigurinë në komunikacion?



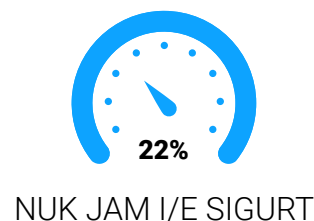
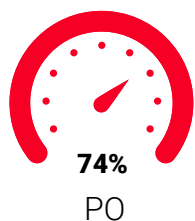
Kjo çështje paraqet një nga çështjet më të rëndësishme në lidhje me komunikimin midis prindërve dhe fëmijëve, kur bëhet fjalë për sigurinë në komunikacion. Nga rezultatet e fituara mund të shohim se 79.6% e nxënësve të anketuar kanë biseduar me prindërit e tyre për sigurinë në komunikacion, ndërsa 20.4% e tyre jo. Në këtë rast, përqindja e nxënësve që nuk kanë biseduar me prindërit e tyre për këtë temë është e lartë. Prindërit dhe kujdestarët e nxënësve kanë një rol shumë të rëndësishëm në përgatitjen e fëmijëve për t'u bërë udhëtarë/këmbësorë të pavarur. "Zakonet e mira mësohen herët", kështu që rekomandimet më të mira për prindërit dhe kujdestarët janë që të mos e shmangin bisedën për këtë temë me fëmijët e tyre. Është shumë e rëndësishme që të flitet për këtë temë edhe në situata praktike, p.sh. derisa prindi e shoqëron fëmijën në shkollë. Duhet theksuar se fëmijët zakonisht mësojnë duke ndjekur modelet, gjegjësisht duke vëzhguar të afërmit e tyre. Ajo që shpesh harrohet është se prindërit janë model për fëmijën e tyre, si në fëmijërinë e hershme, ashtu edhe më vonë. Për këtë arsye, është e një rëndësie të veçantë që vetë prindërit ose kujdestarët, t'i respektojnë rregullat e komunikacionit dhe të sillen si duhet, në mënyrë që edhe fëmijët e tyre të ndjekin këtë shembull pozitiv. Nga ana tjetër, është shumë e rëndësishme të flitet me fëmijë për temën e sigurisë në komunikacion dhe të mos supozojmë se ato e dinë se si duhet të sillen dhe kështu të shmangim bisedën. Një nga propozimet do të ishte ekzistenca e një përmbajtjeje më të madhe propaganduese dhe edukative, të transmetuar në të gjitha mediat, në mënyrë që kjo temë t'i imponohet, si vetë fëmijëve, që përdorin gjithnjë e më shumë teknologjinë dhe pajisjet moderne, ashtu edhe prindërve, që do të jenë ndërmjetësues të këtyre informacioneve përmes proceseve personale arsimore.

A ke mësuar në shkollë për rregullat e komunikacionit?



Në lidhje me pyetjen se a janë njoftuar fëmijët me rregullat e komunikacionit në kuadër të sistemit arsimor, gjegjësisht në shkollë dhe sa, 93.3% e të anketuarve janë përgjigjur se janë të njoftuar, derisa 6.7% e tyre janë përgjigjur se nuk janë të njoftuar me rregullat e komunikacionit. Këtu tregohet një shkallë e lartë e fëmijëve, të cilët e kanë trajtuar këtë temë në shkollë në kuadër të ndonjë lënde obligative. Duhet të theksojmë se, përveç prindërve, institucionet arsimore kanë një rol kryesor në sistemin e të mësuarit dhe përhapjes së informacionit për fëmijët e kësaj moshe. Prandaj, është shumë e rëndësishme të rafinohet metodologjia e punës në shkollat fillore (si në klasat e ulëta ashtu edhe në ato të larta), ku do të përfshihen informimi dhe njohuritë bazike të kësaj fushe, në mënyrë që fëmijët të jenë të vetëdijshëm për kompleksitetin e kësaj fushe dhe ta pranojnë si të tillë duke vepruar në përputhje me rregullat.

A je i/e njoftuar me termin “kufizimi i shpejtësisë”?



Kufijtë e shpejtësisë rrugore përdoren në shumicën e vendeve për të përcaktuar shpejtësinë maksimale ose minimale të lejuar ligjërisht për lëvizjen e automjeteve rrugore në një pjesë të veçantë të rrugës. Kufijtë e shpejtësisë janë krijuar për të mbrojtur të gjithë shoferët, udhëtarët, çiklistët dhe këmbësorët. Qëllimi i tyre është që t'i ndihmojnë shoferët të kuptojnë rreziqet që mund t'u kanosen në secilën rrugë dhe t'i informojnë ata për shpejtësinë maksimale të lejuar me ligj. Megjithatë, nuk është gjithmonë e sigurt të ngasësh duke ndjekur shpejtësinë maksimale, shoferët duhet të jenë të vetëdijshëm se ndonjëherë duhet të ngasin edhe më ngadalë.¹¹Kufijtë e shpejtësisë zakonisht vendosen për kushte ideale. “Shoferi është i detyruar që shpejtësinë e automjetit ta përshtasë kundrejt vetive dhe gjendjes së rrugës, dukshmërisë, pamjes/shikushmërisë, kushteve atmosferike, gjendjes së automjetit dhe barrës, ngarkesës së trafikut dhe kushteve të tjera të komunikacionit, në mënyrë që automjeti të mund të ndalet përpara çdo pengese që të shohë ose të parashikojë, gjegjësisht të drejtojë automjetin në atë mënyrë që të mos rrezikojë sigurinë e komunikacionit.” Prandaj, shoferët duhet t'i njohin faktorët e ndryshëm dhe të reagojnë në mënyrë të denjë ndaj tyre dhe t'i kenë parasysh rreziqet ekzistuese dhe potenciale.

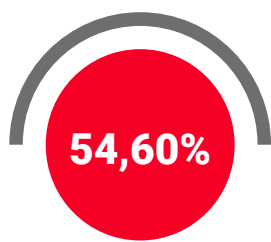
Qëllimi i dy pyetjeve në vijim ishte që të shqyrtohet se sa janë nxënësit e njoftuar, gjegjësisht a e dinë ata domethënien e “kufizimit të shpejtësisë” dhe si të reagojnë nëse dikush i vozit shpejt.

Të dhënat e fituara na tregojnë se shumica e nxënësve (74%) e dinë termin “kufizim shpejtësie”, kështu që kjo përqindje njohurie mund të jetë rezultat i faktit se shumica e nxënësve paraprakisht kanë theksuar se kanë mësuar për rregullat e komunikacionit në shkollë, derisa 26% prej tyre deklaruan se nuk e dinë dhe nuk janë të sigurt për domethënien e termit në fjalë. Mund të supozojmë se këtij grupi i përkasin nxënësit, të cilët në shkollë nuk i kanë përvetësuar njohuritë e nevojshme rreth rregullave të komunikacionit, si dhe nuk kanë komunikuar me prindërit për këtë temë. Gjithashtu, fëmijët e kësaj grupmoshe (duke pasur parasysh se nuk mund të jenë shoferë të mjeteve motorike për shkak të moshës) nuk e kanë të domosdoshme të posedojnë informacione si këto, sepse njohuritë e tyre, para së gjithash, duhet të bazohen në nivelin e pjesëmarrjes në komunikacion. Moshë e anketuar e ka të nevojshme të njohë mirë rregullat e komunikacionit për këmbësorë, çiklistë dhe vetëm atëherë njohuritë e tyre mund të tentojnë të zgjerohen në nivele më të larta të informimit në fushën e sigurisë së komunikacionit.

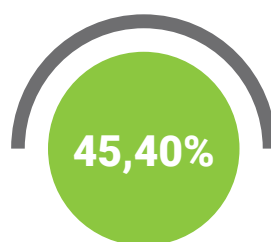
Në pyetjen që i referohet asaj se si nxënësit reagojnë nëse dikush i vozit shpejt, rezultatet tregojnë se 65% e të anketuarve kanë frikë (ku 32.1% reagojnë duke i thënë shoferit të ngadalësojë, ndërsa pjesa tjetër prej 32.9% nuk reagojnë), derisa 35% e tyre ndihen mirë ose e kanë njëllë. Kjo e fundit që tregon se fëmijët ndihen të kënaqur dhe kalojnë bukur gjatë vozitjes së shpejtë zakonisht shkaktohet nga ngazëllimi (prania e adrenalinës). Vetë procesi që lind pas çdo situatë të sapokrijuar, me të cilën nuk ndeshemi shpesh, bën që t'i ekspozohemi një llojë ngazëllimi. Ky reagim zakonisht përndiqet nga rritja e koncentrimin të adrenalinës në gjak, e me këtë rritet edhe numri i rrahjeve të zemrës. Në situatë të tilla është e kuptueshme që të gjithë do të kemi reagime të ndryshme, e kështu, përgjigjja e 35% të anketuarve, të cilët theksuan se “u shijon” kur dikush i vozit shpejt, ishte e pritshme. Tek ata, për shkak të ngazëllimit ekziston një vijë e hollë që ndan frikën dhe ndjenja e kënaqësisë, kështu që kjo përgjigje mund t'i atribuohet pamundësisë së mundshme të të anketuarve të kësaj moshe për të bërë dallimin e këtyre ndjesive.

¹¹MINIMUM SPEED: REGULATION AND PENALTIES IN AUSTRIA, 23.02.2016, Autorevue Austria. (Shpejtësia minimale: Rregullimi legjislativ dhe dënimet në Austri, 23.02.2016)

A mendon se rruga ku jeton është e ndriçuar mjaftueshëm?



PO



JO

Deri vonë, problematika e ndriçimit të rrugëve në zonat e banuara ishte tepër e theksuar në shumicën e komunave në Mal të Zi. Me kohë, kjo situatë është përmirësuar dhe qeverisjet lokale kanë dhënë kontribut të rëndësishëm në këtë segment. Vaçanërisht, ky problem vihet në dukje në periudhën e dimrit kur ditët janë shumë më të shkurtra dhe fëmijët kthehen në shtëpi për errësi dhe kështu ndriçimi rrugor është i një rëndësie të veçantë për lëvizjen e sigurt të fëmijëve.

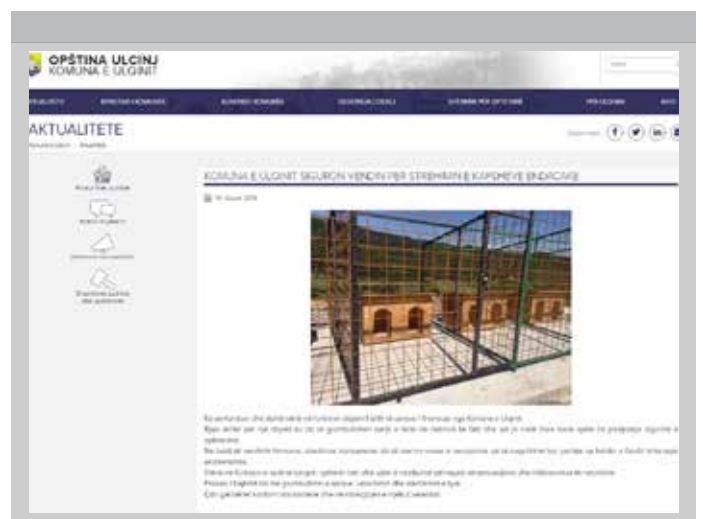
Në pyetjen: “A mendon se rruga ku jeton është e ndriçuar mjaftueshëm?”, 54.6% e të anketuarve janë përgjigjën me po, ndërsa 45.4% e tyre u përgjigjën me jo. Një situatë e tillë tregon se është e nevojshme që të bëhen përpjekje akoma më të mëdha në mënyrë që, gjatë pjesës së ditës kur shikueshmëria është e zvogëluar, të ndihen më të sigurt jo vetëm popullsia e synuar (e anketuar), por edhe banorët e tjerë të zonave urbane dhe periferike, të cilët, midis të tjerash, janë edhe pjesëmarrës të komunikacionit. Është e një rëndësie të veçantë që të gjithëve t’u mundësohen kushte normale lëvizjeje, të barabarta si për zonat urbane ashtu edhe për ato periferike, si dhe pjesëmarrësve në komunikacion t’u ofrohet ndjenja e sigurisë së plotë, e cila do të zvogëlonte mundësinë e paraqitjes së reagimeve të pakëndshme dhe pasojave të tyre.



A e rrezikojnë qentë endacakë sigurinë tënde gjatë rrugës nga shtëpia për në shkollë?



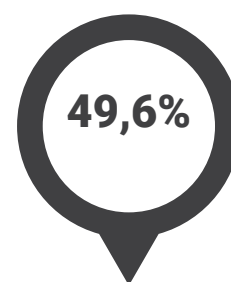
Problemi me qentë endacakë vazhdon të jetë kërcënim për sigurinë e qytetarëve. Këtë tregojnë edhe rezultatet e kësaj pyetje, ku plot 56.3% e fëmijëve dhe të rinjve u përgjigjën se siguria e tyre përgjatë rrugës nga shtëpia në shkollë është e rrezikuar për shkak të pranisë së qenve në rrugë. Rekomandohet që shërbimet kompetente për këtë çështje dhe vetë Komuna, të angazhohen më shumë në zgjidhjen e këtij problemi, në mënyrë që të shmanget ndonjë aksident i mundshëm, i cili do të dëmtonte këmbësorët në çfarëdo lloji mënyre, duke pasur parasysh faktin se pakujdesia dhe mosvaksinimi i këtyre kafshëve sjell rrezik të madh në zhvillimin e sëmundjes së tërbimit e cila është shumë e rrezikshme për njeriun. Në mbështetje të kësaj shkon edhe fakti se qytetarët, në fillim të vitit 2020, kanë raportuar shumë sulme nga qentë endacakë, edhe pse që në vitin 2016, Komuna ka finansuar projektin përmes së cilit u ndërtua azili, me qëllim të sanimit sa më efikas të këtij problemi.



A ka rruga jote trotuar?



PO

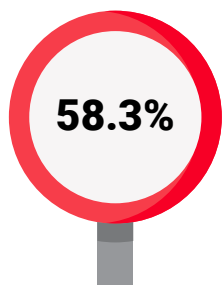


JO

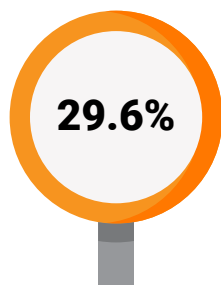
Në përputhje me Ligjin për sigurinë e komunikacionit rrugor, trotuari është sipërfaqe posaçërisht e rregulluar e komunikacionit, e përcaktuar për lëvizje të këmbësorëve, e cila nuk është në nivel me rrugën qarkulluese ose është e ndarë në mënyrë tjetër nga rruga.¹²Në pyetjen lidhur me ekzistencën e trotuarëve në rrugën ku jetojnë të anketuarit, 50.4% e tyre u përgjigjën që ka trotuare, derisa 49.6% theksuan se nuk ka. Ekzistenca e trotuarëve është e një rëndësie të madhe për rritjen e sigurisë së komunikacionit rrugor, në mënyrë që të shmanget kontakti i drejtpërdrejtë dhe mbivendosja e trajektoreve (pikat përplasëse) të makinave dhe këmbësorëve (eventualisht të çiklistëve dhe drejtuesve të tortineteve elektrike). Është e kuptueshme që në disa pjesë të rrugës, për shkak të vetë konstruksionit të rrugës dhe urbanizimit të vendbanimit, nuk është e mundur të përliqet ekzistenca e trotuarit, por fakti se një numër kaq i madh i nxënësve janë deklaruar për mungesë të trotuarëve në rrugët e tyre, sjell me vete një përfundim kritikues. Propozimi është që të zgjerohet diapazoni i zgjidhjeve për tejkalimin e problemeve ekzistuese në secilën pjesë të rrugës, ku konstrukti, mjedisi, pozicionimi dhe qëllimi rrugor e lejojnë një zgjidhje të tillë.

¹² Ligji për sigurinë e komunikacionit rrugor („Gazeta Zyrtare e Malit të Zi”, 33/2012, 58/2014, 14/2017 Vendimi i Gjykatës Kushtetuese dhe 66/2019, neni 7, paragrafi 36).

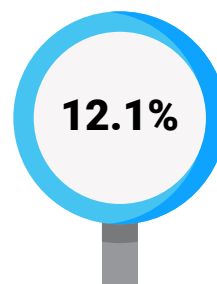
Nëse rruga nuk ka trotuar, atëherë ecën:



në anën e majtë të rrugës, ashtu që makinat të të kalojnë pranë



në anën e djathtë të rrugës, duke mos i vënë re (shikuar) makinat që kalojnë



nuk mendoj për këtë gjë

Gjithashtu, në pyetjen e cila i referohet lëvizjes në mungesë të trotuarit, 58.3% e të anketuarve kanë theksuar se lëvizin vetëm në anën e majtë të rrugës, në mënyrë që makinat t'u kalojnë pranë, 29.6% e tyre lëvizin në anën e djathtë të rrugës duke mos vënë re makinat që kalojnë, derisa 12.1% e tyre nuk mendojnë fare për përzgjedhjen e anës së rrugës në të cilën do të lëvizin. Në bazë të Ligjit për sigurinë e komunikacionit rrugor: *“Nëse këmbësori lëviz përgjatë rrugës në zona jashtë vendbanimit, duhet të lëvizë sa më afër skajit të majtë të rrugës në drejtim të kundërt të lëvizjes së makinave, duke mos penguar ose parandaluar komunikacionin e automjeteve. Përrjashtimisht këtij qëndrimi, këmbësori mund të lëvizë përgjatë skajit të djathtë të rrugës vetëm nëse një lëvizje e tillë është më e sigurt (kthesë e rrezikse me pamje të kufizuar, greminë, prerje, shembje e dheut e ngjashëm). Në rrugën që nuk ka trotuar ose ndonjë sipërfaqe tjetër për lëvizjen e këmbësorëve, këmbësorët mund të shfrytëzojnë rrugën në gjerësi maksimale një metër nga skaji”*.¹³

Fatkeqësisht, në Ulqin nuk ka mjaftueshëm trotuare të ndërtuar e të rregulluar ashtu siç duhet. Nuk janë të rralla rastet kur trotuaret janë të ngushta, apo ku në mes të tyre ka ndonjë shtyllë të ndriçimit publik ose pemë që pamundësojnë shfrytëzimin e trotuarit (veçanërisht personave me aftësi të kufizuara ose prindërve që shtynë karrocën), apo kur janë të bllokuar nga veturat e varkat e vjetra a të dëmtuara që rrijnë parkuar si mbeturina. Nga ana tjetër, në Bulevardin Teuta (në drejtim të Plazhit të Madh), trotuari ekziston vetëm në njërin anë të bulevardit. Shumica e trotuareve të ndërtuar janë të larta, pa bordura të pjerrëta në kryqëzime ose vende të tjera të përcaktuara për të prerë rrugën, gjë që i bën trotuaret më pak funksionale për këmbësorë, gjegjësisht plotësisht jofunksionale për persona me aftësi të kufizuara ose për prindër me fëmijë në karroca. Në këto raste, ata janë të detyruar të lëvizin në rrugë, duke rrezikuar kështu veten dhe të tjerët. Edhe pse problemi i parkimit të pandërgjegjshëm dhe të parregullt në zonën e brendshme të qytetit është zgjidhur në një masë të madhe, në zonat e banuara përreth vazhdon të jetë i theksuar dhe kështu këmbësorëve u vështirëson lëvizjen përkundrejt numrit të vogël të trotuareve në dispozicion.

Bazuar në sa u tha më sipër dhe me qëllim të rritjes së nivelit të sigurisë së komunikacionit dhe sigurisë nëpër rrugë, rekomandimi drejtuar autoriteteve komunale do të ishte që të parashikohet me planin urbanistik dhe në çdo vend të mundur të ndërtohet trotuar funksional, të cilin qytetarët do të mund ta përdornin për lëvizje të sigurt në rrugë.

¹³ Ligji për sigurinë e komunikacionit rrugor („Gazeta Zyrtare e Malit të Zi”, 33/2012, 58/2014, 14/2017 Vendimi i Gjykatës Kushtetuese dhe 66/2019, neni 92, paragrafi 1).

PËRFUNDIM

Fokusi i këtij hulumtimi ishte shqyrtimi i qëndrimeve të fëmijëve dhe të rinjve në Ulqin në lidhje me rreziqet në komunikacion dhe gjendja e sigurisë në nivelin lokal, që do të thotë përshkrimi i sjelljes së vënë re të pjesëmarrësve në komunikacion, përshkrimi i veseve të tyre të praktikuara në kulturën e komunikacionit, vlerësimi i sigurisë së trafikut në zonat përreth shkollave dhe përgjatë rrugës nga shtëpia deri në shkollë dhe konstatimi i burimeve dhe mënyrave përmes të cilave nxënësit informohen dhe edukohen rreth kësaj teme. Objektivi e hulumtimit janë edhe problemet me të cilat përballen të rinjtë në komunikacion, me qëllim që nga ky studim të nxirren përfundime dhe rekomandime, të cilat në vazhdim mund të ofrojnë zgjidhje konstruktive të këtyre problemeve.

Sipas mendimit të nxënësve të anketuar, shkaktari kryesor i aksidenteve të komunikacionit në komunën e Ulqinit është shpejtësia e ndaluar dhe e papërshtatshme e lëvizjes së automobilit.

Përkundrajt numrit të madh të përgjigjeve pozitive në pyetjen se a mësohet në shkolla për komunikacion dhe rëndësinë e tij, duhet të theksojmë se njohuritë e fëmijëve për çështjet kryesore të fushës në fjalë janë të diskutueshme dhe për këtë u tërhiqet vëmendja, si prindërve në shtëpi ashtu edhe mësimit në shkollë, për një angazhim më të madh në rritjen e ndërgjegjësimit të fëmijëve, qoftë atyre të moshës së anketuar, ashtu edhe atyre më të vegjël.

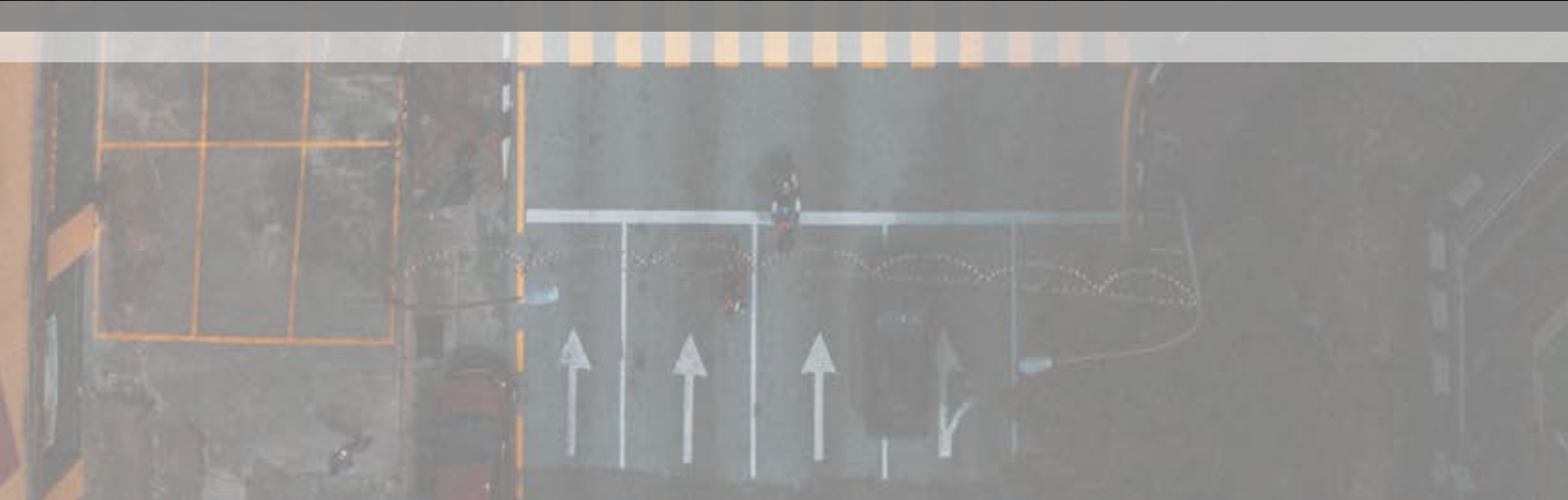
Është e kuptueshme që në disa pjesë të rrugës, për shkak të vetë konstruksionit të rrugës dhe urbanizimit të vendbanimit, nuk është e mundur të përlicjohet ekzistenca e trotuarit, por fakti se një numër i madh i të anketuarve janë deklaruar për mungesë të trotuareve në rrugët e tyre, sjell me vete një përfundim kritikues, i cili duhet të jetë prioritet në momentin e definimit të zhvillimit strategjik të qytetit për periudhën e ardhshme.

Është e nevojshme që të bëhet përpjekje më e madhe, që në momentin kur fillon të bie terri, përmes ndriçimit publik më në nivel, t'u mundësohet që të ndihen më të sigurt, jo vetëm grupi i synuar (i anketuar), por edhe banorët e tjerë të zonave urbane e rurale, të cilët në një masë të madhe a të vogël, në mënyra të ndryshme, janë pjesëmarrës në komunikacion. Është e një rëndësie të veçantë që pjesëmarrësve në komunikacion t'u krijohet ndjesia e sigurisë së plotë, e cila do të zvogëlonte mundësinë e paraqitjes së ngjarjeve të pakëndshme dhe pasojave të tyre.

Rrugët lokale nuk janë një vend i sigurt për nxënësit. Pavarësisht a ecën nxënësi deri në park, shkon deri tek shoku, te furgoni i shkollës apo te dyqani, është shumë e rëndësishme që të rritet vetëdija për rreziqet e mundshme, të cilat mund t'i kanosen në komunikacion në rast të mosrespektimit të rregullave të komunikacionit. Kjo nënkupton rritjen e ndërgjegjësimit tek nxënësit për rëndësinë e ekzistencës së rregullave të komunikacionit dhe sinjalizimit, si dhe për pasojat të cilat mund të lindin nga mosrespektimi i të njëjtave.



Lista e rekomandimeve

1. Të intensifikohet monitorimi dhe kontrollimi i komunikacionit dhe zbatimit adekuat dhe reciprok të masave parandaluese nga autoritetet dhe shërbimet kompetente.
 2. Të vendosen shenja ndriçuese në zonat pranë shkollave, të cilat tregojnë shpejtësinë e kufizuar të lëvizjes dhe të vendoset shenja "Fëmijë në rrugë".
 3. Të vendosen vendkalime të shenjara dhe të sigurt për këmbësorë në zonat pranë shkollave.
 4. Në rrugët me një frekuencë të lartë dhe trafik të mbingarkuar, ku tashmë ka ishuj për këmbësorë, të vendosen pengesa fizike (gardhe/parmakë) që do të parandalonin kalimin e parregullt të rrugës nga këmbësorët.
 5. Të rregullohen dhe të funksionalizohen më shumë trotuare, në secilën pjesë të rrugës ku konstrukti, mjedisi, pozicionimi dhe qëllimi rrugor e lejojnë një gjë të tillë.
 6. Të rritet niveli i informimit dhe studimit të sigurisë së komunikacionit në arsimin formal (zyrtar) dhe joformal.
 7. Të krijohet hapësirë për lëvizjen e sigurt të çiklistëve, drejtuesve të patinave dhe trotineteve elektrike.
 8. Të merren masa për instalimin e ndriçimit publik në rrugët ku ai mungon.
- 





+382 68 300 603



www.ngo-horizonti.org



New Horizon NGO



ngohorizonti@t-com.me



[newhorizonngo](https://www.facebook.com/newhorizonngo)



[newhorizon_ngo](https://www.instagram.com/newhorizon_ngo)

