

R A P O R T

Mbi aksidentin e ndodhur në rrugën nacionale Vlorë –Himarë, në Qafën e Vishës, datë 21 Maj 2012 dhe rolin e strukturave shtetërore në administrimin e pasojave tragjike të këtij aksidenti. Problematikat e identifikuara dhe rekomandimet përkatëse

I. Informacion për ngjarjen

Në datë 21 Maj 2012 në rrugën nacionale Vlorë –Himarë, në vendin e quajtur Qafa e Vishës, një autobus me targë EI 22 72 B, tip Mercedes Benz, prodhim i vitit 1988, ka dalë nga rruga duke rënë në një distancë rreth 60 metra, me pasoja të rënda, konkretisht humbjen e jetës së 13 shtetasve dhe plagosjen e rreth 25 të tjerëve, 2 prej të cilëve u dërguan për kurim më të specializuar në Austri. Studentët e autobuzit që u rrëzua, së bashku dhe me një autobuz tjetër ishin duke udhëtuar në kuadër të një ekspedite studimore në disa qytete të vendit, bazuar në planin mësimor të Universitetit “Aleksandër Xhuvani”.

Njoftimin e parë për rrëzimin e autobuzit, Policia e Shtetit, siç mësohet nga informacionet e marra nga Drejtori i Policisë Rrugore, në takimin e organizuar me ekspertët e Avokatit të Popullit, të ngarkuar për verifikimin e masave të ndërmarra nga strukturat shtetërore, e kanë marrë nga lajmërimi i një qytetari nga Qyteti i Vlorës, rreth orës 16.00, i cili ka vënë në dijeni Shefin e Qarkullimit Rrugor të Komisarariatit të Policisë, Vlorë.

Në dt. 18.05.2012, Avokati i Popullit ka ngritur një grup pune me ekspertë të institucionit, lidhur me monitorimin sa i përket mënyrës së menaxhimit të situatës së krijuar, me qëllimin e vetëm të gjetjes së mundësive, apo dhe krijimit të strukturave të specializuara sipas parametrave bashkëkohorë, për zgjidhjen sa më optimale të situatave të tilla me pasoja të rënda.

Lidhur me ngjarjen e përshkruar në mënyre telegrafike sa më sipër, bazuar në kontrollet e kryera dhe takimeve të zhvilluara nga Grupi i Punës pranë Institucionit të Avokatit të Popullit, më poshtë do të përshkruhet roli dhe masat e marra nga strukturat shtetërore, përgjegjëse për hetimin e aksidentit dhe administrimin e ndihmës për të dëmtuarit.

II. Roli i strukturave përgjegjëse shtetërore për hetimin e aksidentit dhe administrimin e pasojave të rënda të tij

2.1. Roli i Policisë së Shtetit dhe kqyrja e vendit të ngjarjes

Grupi i punës organizoi një takim me Drejtorin e Policisë Rrugore në Drejtorinë e Përgjithshme të Policisë së Shtetit, Z.Vullnet Topalli, në cilësinë dhe të anëtarit të Grupit të Punës, i ngritur nga Drejtoria e Përgjithshme e Policisë së Shtetit për hetimin e kësaj ngjarje. Informacioni i mbledhur në këtë takim, është përmbledhur si më poshtë:

- Njoftimi për ngjarjen e dt.21.05.2012 u mor nga një qytetar i qytetit të Vlorës, i cili rreth orës 16.00 vuri në dijeni Shefin e Qarkullimit Rrugor të Komisarariatit të Policisë Vlorë z. Fatos Kokalari se në aksin Himarë-Vlorë dhe pikërisht në vendin e quajtur “Qafa e Vishës”, një autobus me pasagjer ka rënë në humnerë;
- Me Urdhër të Drejtorit të Përgjithshëm të Policisë së Shtetit, z.Hysni Burgaj, u ngrit një grup pune, nën drejtimin e Zv.Drejtorit të Përgjithshëm të Policisë së Shtetit z.Muhamet Rrumbullaku, në përbërje të cilit u caktuan: ekspertë të sigurisë rrugore; të rendit publik; si dhe mjete e forca speciale të RENEAS, të cilët kishin flutuar brenda 15-minutave me tre helikopterë në drejtim të vendit të ngjarjes¹;
- Janë nisur në drejtim të vendit të ngjarjes disa patrulla të Policisë së Qarkullimit Rrugor: 2 nga Saranda, 4 nga Vlora, 2 nga Fieri dhe 2 nga Berati për hapjen e rrugëve me qëllim lëvizjen lirshëm të ambulancave dhe zjarrfikseve të ardhura në ndihmë;
- Në orën 18.30 në Qendrën Shëndetësore Himarë është bërë largimi i të gjithë studentëve të mbijetuar në drejtim të qendrave të specializuara (Spitalet Vlorë, QSUT dhe Spitali Ushtarak Tiranë) me përjashtim të atyre të ekzaminuar si të vdekur. Vonesat në identifikimin e të

¹ Kjo drejtori ka aktualisht në inventarin e saj 3 helikopterë, të cilët ndodhen në gjendje pune. Njëri nga helikopterët është me kapacitet për 18-20 persona dhe dy pilot, ndërsa dy të tjerët janë me kapacitet për tre persona dhe dy pilot. Duhet theksuar se këta helikopterë janë vetëm transportues trupash dhe jo për pacient pasi nuk janë të pajisur me aparatura profesionale. Helikopterët ngrihen vetëm ditën dhe jo natën (pavarësisht se në situata të veçanta kanë kryer edhe shërbime natën). Njëri prej helikopterëve ka shërbyer për transportin e studentëve të dëmtuar për në spitalin ushtarak. Transporti i tyre është bërë me barrela mjekësore, të vëna në dispozicion nga Ministria e Shëndetësisë.

dëmtuarve u shpjeguan si pasoje e dëmtimeve të mëdha dhe emergjencës për shpëtimin e jetëve njerëzore;

- Viktimat janë shoqëruar me kortezh nga strukturat e Policisë së Shtetit, të Ministrisë së Mbrojtjes dhe autoambulancat e shëndetësisë;
- Në transportin e 12 studentëve kanë marrë pjesë 2 helikopter të Ministrisë së Shëndetësisë dhe 2 helikopterë ushtarakë të Ministrisë së Mbrojtjes;
- Në përfundim të procesit të kqyrjes dhe administrimit të provave në vendngjarje, për aksidentin e Himarës, mbështetur në deklaratën për shtyp të zëdhënëses së Policisë së Shtetit, ekspertët e Policisë Rrugore kanë dale me konkluzionin se: *“Shkaku kryesor i aksidentit ka qenë mosrespektimi i shpejtësisë së lejuar nga ana e drejtuesit të autobuzit. Mjeti nuk është komanduar në kthesë, për pasojë ka dalë nga rruga”².*

Një trajtim i detajuar i rezultateve të raportit hetimor rreth shkaqeve të këtij aksidenti gjenden në Aneksin 1 të këtij Raporti.

2.2. *Ndihma e parë mjeksore dhe trajtimi në vazhdim i të dëmtuarëve. Roli i Ministrisë së Shëndetësisë.*

Në dt.22.05.2012 grupi i punës i ngritur nga Avokati i Popullit organizoi një takim në Ministrinë e Shëndetësisë me Z.Pellumb Piperon, Drejtor i Përgjithshëm i Politikave dhe personi përgjegjës i kësaj ministrie, për aksidentin e Himarës, i cili bëri një përmbledhje të masave të marra nga Ministria e Shëndetësisë, si më poshtë vijon:

- Në bazë të protokolleve të miratuara për menaxhimin e emergjencave të tilla, Ministri i Shëndetësisë, z. Petrit Vasili, ka ngritur grupin e punës, dhe ka urdhëruar Njësinë e Transportit Mjekësor për ngritjen e

² “Segmenti rrugor është brenda të gjithë parametrave, i pajisur me sinjalistikë dhe mbrojtëse. Shpejtësia e lejuar është 20 km në orë dhe ka tabela paralajmëruese për pjerrësinë dhe kthesat e dyfishta. Nga hetimet rezulton se nuk ka dëmtim të sistemit të drejtimit të automjetit. Gomat ishin të rregullta. Goma e majtë është çarë nga përplasja. Rezulton se në momentin e frenimit, sistemi ka funksionuar, por nuk ka qenë i suksesshëm. Shpejtësia ka qenë më e madhe se ajo e lejuar. Shkaku kryesor i aksidentit ka qenë mosrespektimi i shpejtësisë. Mjeti nuk është komanduar në kthesë, për pasojë ka dalë nga rruga.

menjëherëshme të dy helikopterëve³ drejt qytetit të Himarës. Këta dy helikopterë kanë transportuar 5 studentet në gjëndjen më të rëndë në spitalin ushtarak me barrela mjekësore, të lidhur dhe të shoqëruar;

- Janë nisur urgjent 7 autoambulanca nga Vlora, dhe 5 nga Saranda, me ekupe mjekësore që drejtoheshin nga shefi i reanimacionit të spitalit të Vlorës Dr. E.Breshani i cili bëri edhe "Triazhin" e studenteve, pra përcaktimin dhe klasifikimin e gjendjes së tyre shëndetësore;
- Studentet që ishin në gjendje më të rënde u transportuan drejt Tiranës me helikopter dhe të tjerë drejt Vlorës me autoambulanca. Në orën 18.30 në Qendrën Shëndetësore të Himarës nuk ndodhej më asnjë student i mbijetuar por vetëm ata që u ekzaminuan të vdekur, ku për identifikimin (me vonesë) të ketyre të fundit, Ministria e Shëndetësisë nuk ka asnjë kompetencë apo detyrim ligjor;
- Trupat e pajetë janë dërguar në morgun e spitalit të Vlorës, ku pas ekspertizës mjeko-ligjore janë identifikuar kufomat dhe brenda orës 05.00 të mëngjesit të datës 22.05.2012 janë transportuar në familjet e tyre;
- Në ndihmë të transportit u vunë edhe 2 helikopterë ushtarakë dhe një helikopter i Policisë së shtetit, të cilët transportuan rreth 12 studente drejt Spitalit të Vlorës dhe spitalit Ushtarak në Tiranë;
- Në Spitalin e Vlorës u akomoduan rreth 10 vajza, të cilat morën ndihmën mjekësore dhe janë jashtë rrezikut për jetën ndërsa në spitalin ushtarak janë 9 vajza të tjera në reanimacion (4 në kirurgjinë e specialiteteve 1 në kirurgjinë e përgjithshme dhe 1 në spitalin amerikan). 2 studentet e para që u transportuan me helikopterin e shëndetësisë ndërruan jetë në spitalin ushtarak;

³ Kjo njësi transporti ka aktualisht 6 helikopterë, ndër të cilët 2 ndodhen për riparim në Itali, 2 janë jashtë përdorimit dhe vetëm dy prej tyre në gjëndje punë. Kapaciteti i tyre është për 2 pacientë, një mjek dhe dy pilotë. Duhet theksuar se këta helikopterë janë vetëm transportues për pacientët dhe jo të pajisur me aparaturë profesionale. Ata ngrihen vetëm ditën dhe jo natën. Këta dy helikopterë kanë transportuar 5 studentet në gjëndjen më të rëndë të tyre në spitalin ushtarak. Z.Pipero pohoi se të gjithë studentët janë transportuar me barrela mjekësore, të lidhur dhe të shoqëruar.

- Ministria e Shëndetësisë vuri në dispozicion të familjarëve edhe psikologë për të asistuar gjëndjen traumatike të përjetuar në ato momente.

Grupi i Punës organizoi një inspektim në Spitalin Ushtarak, ku zhvilloi një takim me drejtorin e këtij spitali z.Bedri Mihaj, duke përmbledhur si më poshtë problematikën në përballimin e kësaj situate:

- Megjithëse spitali ishte i pajisur me aparaturat kryesore, ato janë relativisht “të vjetra”, jo të viteve të fundit, pra jo dixhitale. Ky spital është në pritje të një kredie 5 milion euro, e cila sipas drejtorit do zgjidhte përfundimisht blerjen e të gjitha paisjeve mjekësore për rritjen e standartit, drejt ofrimit të një shërbimi mjekësor cilësor;
- Një problem shqetësues mbetet mungesa e pajisjes së rezonancës magnetike, ndërkohë që referuar rastit konkret e tillë është kryer nga pacientet në spitalin privat aty pranë, duke shkaktuar kështu lëvizje të të aksidentuarve, të padiagnostikuar ende nga një ambient në tjetrin.
- Nga bisedat me familjarë të vajzave të cilat ishin në reanimacion u shpreh mirënjohje për stafin mjekësor dhe përkushtimin e mjekëve gjatë të gjithë kohës. Gjithashtu, vizituam edhe vajzat të cilat ishin të sistemuara në pavionet e këtij spitali, ku na u pohua e njëjta gjë lidhur me shërbimin mjekësor.

Gjatë inspektimit në fjalë, u konstatua problematika e mungesës së aparatrave të mjeteve të komunikimit në helikopterët sanitarë, ndërkohë që ka rezultuar të mungojnë tërësisht barrelat për transportin e të aksidentuarve në shtyllën kurrizore.

Gjithashtu problem jo i vogël konsiderohet të jetë mungesa e një heliodromi të përshtatshëm në Spitalin Ushtarak, pasi në atë aktualin mund realizohet ulja e helikopterëve në shërbim të Ministrisë së Shëndetësisë dhe jo e helikopterëve në shërbim të Ministrisë së Mbrojtjes, fakt dhe që detyroi transportimin e shtetasve të dëmtuar fillimisht në Aeroportin e Rinasit, e më tej me ambulancë pranë Spitalit Ushtarak.

2.3. *Infrastruktura dhe Siguria rrugore. Kontrolli fizik i automjetit*

Pavarsisht përmirsimeve në legjislacionin që rregullon fushën e qarkullimit, transportit dhe sigurisë, duke ngritur një kuadër ligjor⁴ në përputhje me standardet europiane, numri i madh i aksidenteve rrugore⁵ me pasojë vdekjen apo plagosjen e rëndë të njerëzve, pasqyron një situatë alarmante, kjo e fundit e pranuar dhe nga strukturat shtetërore në nivel ministerial⁶ të ngritura për të koordinuar dhe monitoruar masat e përcaktuara në Strategjinë⁷ dhe Planin e Veprimit 2011-2020. Ashtu sic përcaktohet dhe në këtë Plan Veprimi, problematike mbetet zbatimi i këtij legjislacioni bashkohor me anë të infrastrukturës së nevojshme nëpërmjet realizimit të elementëve teknikë të sigurisë rrugore.

Rezultatet e kontrollit⁸ të grupit të ekspertëve të Policisë së Shtetit mbi shkaqet të cilat shkaktuan aksidentin e Himarës, identifikuan si shkak kryesor (dhe të vetëm) - mosrespektimin e shpejtësisë së lejuar nga ana e drejtuesit të automjetit, pavarsisht problematikës së njohur për ndodhjen e aksidenteve në atë aks rrugor gjatë 2 dekadave të fundit.

“Segmenti rrugor është brenda të gjithë parametrave, i pajisur me sinjalistikë dhe mbrojtëse. Shpejtësia e lejuar është 20 km në orë dhe ka tabela paralajmëruese për pjerrësinë dhe kthesat e dyfishta. Nga hetimet rezulton se nuk ka dëmtim të sistemit të drejtimit të automjetit. Gomat ishin të rregullta. Goma e majtë është çarë nga përplasja. Rezulton se në momentin e frenimit, sistemi ka funksionuar, por nuk ka qenë i suksesshëm. Shpejtësia ka qenë më e madhe se ajo e lejuar. Shkaku kryesor i aksidentit ka qenë

⁴ Ligji nr.8378, datë 22.07.1998 "Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë", i ndryshuar ; Ligjin nr. 8652, datë 31.7.2000 "Për organizimin dhe funksionimin e qeverisjes vendore", Ligji nr.8308, datë 18.03.1998 "Për transportet rrugore" i ndryshuar, i cili trajton në mënyrë të veçantë çështje si: (i) caktimin e rolit të organeve të pushtetit vendor (MB); (ii) rregullat për shoqëritë e transportit; (iii) poçedurat dhe kriteret që zbatohen mbi operatorët e transportit rrugor për hyrjen në treg; (iv) transporti i mallrave të rrezikshme. Është bërë përafrimi i këtij ligji me direktivën e KE 96/26 me miratimin e ndryshimeve të tij me ligjin nr. 9760, datë 21.6.2007.; VKM nr. 325, datë 19.03.2008 "Për miratimin e rregullave për pranimin në veprimtarinë e operatorit të transportit rrugor të mallrave dhe udhëtarëve, si dhe për njohjen e dokumenteve zyrtare, të caktuara për këta operatorë".

⁵ Nisur nga situata e 4 viteve të fundit kanë vdekur 1342 persona dhe 5108 të tjerë janë plagosur, sipas statistikave të Strategjisë dhe Planit të Veprimit të Sigurisë Rrugore, 2011-2012;

⁶ Komiteti Ndërmintor i Sigurisë Rrugore.

⁷ Strategjia dhe Plani i Veprimit për Sigurinë Rrugore, 2011-2020 miratuar me VKM nr. 125 Dt. 23.02.2011.

⁸ Nje trajtim i detajuar i cdo elementi te pasqyruar ne rezultatin e kontrollit te policise se shtetit gjendet ne Aneksin Nr.1 te ketij Raporti.

mosrespektimi i shpejtësisë. Mjeti nuk është komanduar në kthesë, për pasojë ka dalë nga rruga.

Duhet theksuar se mungesa e analizimit dhe e elementeve të tjerë që potencialisht mund të kenë ndikuar në këtë aksident (sinjalistika rrugore, akset mbrojtëse të rrugës, pjerrësia e rrugës, gjëndja teknike e automjetit, etj) e bën këtë raport zyrtar lehtësisht të atakueshëm, sidomos nga ekspertët e sigurisë rrugore (të jashtëm/ të pavarur), ku këta të fundit dhe publikisht⁹ kanë kritikuar raportin zyrtar mbi shkaqet e aksidentit të Himarës, dhe kanë bërë rekomandimet përkatëse për parandalimin e aksidenteve të tilla të rënda, të cilat mund të përmbliidhen si më poshtë:

- Mungesa e elementëve të sigurisë rrugore, elementë teknike këto të cilat nuk janë koherente, të besueshme, informative dhe ekzekutuese në përputhje me Kodin Rrugor dhe Rregulloren në Zbatim të Kodit Rrugor;
- Mungesa e një sinjalistike sipas elementëve faktik që ajo ka, pasi sinjalistika e vendosur (kufizim shpejtësie 20 km/orë, kthesë e dyfishtë dhe pjerrësi mbi 10 % vërtetojnë pikërisht faktin që rruga është jashtë standardit për destinacionin e saj dhe është faktor kryesor që shkakoi aksidentin;
- Mosha tej kufijve të përcaktuar e automjetit është problem i rëndësishëm pasi nuk i përmbahet kushteve minimale të sigurisë;
- Mos administrim i të gjitha provave në vendgjarje, si ekzaminimi i të ashtuquajturës “kuti e zezë” e automjetit, ose mos kryerja e kontrollit tahografik;
- Moskryerja e kontrollit fizik të kolaudit të automjeteve, sidomos atyre me tonazh të rëndë të cilët shërbejnë për transport udhëtarësh ndërqytetas;
- Mos marrja në konsiderate e kontrollit që ju bëhet këtyre mjeteve mbas apo para udhëtimit duke u mjaftuar vetëm me kontrollin e detyruar teknik vjetor.

⁹ Gazeta “Shekulli”, publikuar në dt. 26.05.2012.

Nje tjetër element i rëndësishëm në analizimin e shkaqeve të aksidentit, i është kushtuar edhe faktit nëse automjeti i përfshirë në aksident ka kryer procedurat e kontrollit fizik vjetor, për të cilat rezulton se autobuzi me targë El 22 72 B, tip Mercedes Benz, prodhim i vitit 1988, i është nënshtruar kontrollit të fundit teknik me datë 26.04.2012. Nisur nga mosha e vjetër e këtij automjeti dhe standardeve të përcaktuara në Ligjin për Transportet Rrugore lidhur me operatorët e transporteve rrugore, konsiderohet i nevojshëm rishikimi i procedurave dhe kontrolli i zbatimit të tyre nga ana e subjekteve të kontraktuar nga Ministria e Punëve Publike dhe Transportit.

Sa më sipër është konstatuar dhe paraqitur si një problematikë që detyrimisht duhet të gjejë zgjidhje efektive në një periudhë afatshkurtër nga ekspertë të pavarur të sigurisë rrugore, me të cilët Grupi i Punës së institucionit kontaktoi.

2.4. Ekspeditat mësimore si pjesë e detyrueshme e planeve mësimore.

Ministria e Arsimit

Rektori i Universitetit “Aleksandër Xhuvani”, z.Liman Varoshi, ka informuar se studentët e përfshirë në aksident, kanë qenë duke kryer një ekspeditë mësimore, si pjesë e programeve të studimeve të këtij universiteti.

Këto ekspedita mësimore, janë konsideruar të rëndësishme në njohjen e studentëve me mënyrën e grumbullimit të materialit gjuhësor në terren, me njohjen e terrenit të Shqipërisë, sidomos të objekteve gjeografike të rëndësishme së vecantë, dhe kësaj jone bërë pjesë e planeve mësimore me vendim të Senatit Akademik të Universitetit të Elbasanit. Në këtë Vendim përcaktohen edhe kreditet e nevojshme për vlerësimin e studenteve në këtë lëndë (pjesëmarrja në ekspeditë me 60 pikë dhe dorëzimi i detyrave praktike 40 pikë) bazuar dhe në kriteret dhe modalitetet e Kartës së Bolonjës.

Për organizimin e këtyre ekspeditave ndiqet një procedure e detajuar përsa i përket aspektit akademik të tyre, por situata është e paqartë lidhur me anën administrative në realizimin e tyre, mbi të cilën nuk është publikuar asnjë informacion, rregullore apo aspekt financiar i procedurave që duhet të ndiqen në kryerjen e ekspeditave mësimore, si psh:

kohëzgjatja e tyre, procedura e përzgjedhjes së mjeteve të transportit, shoqërimi i tyre nga pedagogë apo elemente të tjera që lidhen me sigurinë e studentëve gjatë kohës së zhvillimit të tyre.

Ministria e Arsimit bazuar mbi ngjarjen ka shprehur vullnetin për të rishikuar këto programe, jo vetëm mbi aspektet e sigurisë por edhe të efektivitetit të tyre.

2.5. Roli i Medias në publicitetin e ngjarjes dhe informimin e publikut mbi masat e marra për minimizimin e pasojave të rënda të aksidentit

Një rol të rëndësishëm luajti media në pasqyrimin e aksidentit tragjik dhe trajtimit të masave të ndërmarra nga ana e strukturave shtetërore, si psh: policia e shtetit, ekipet mjeksore në spitalet rajonale dhe ato në Tiranë, intervistimin e familjarëve të të dëmtuarëve me qëllim përcaktimin e listave të të plagosurve dhe të viktimave në një kohë sa më të shpejtë, etj.

Publiciteti i ngjarjes nga ana e medias nuk ndihmoi vetëm në informimin e familjarëve të të demtuarëve, por koordinoi dhe informoi veçanërisht strukturat shtetërore duke përcjellë informacion në kohë reale në mungesë të një zyrtari/zyre informacioni për të përcjellë informacion të përditësuar por edhe për të minimizuar kohën, faktor vendimtar për shpëtimin e jetëve të studenteve.

Nga ana tjetër, familjarët dhe publiku informoheshin më së shumti me daljet publike në media të drejtuesve të lartë shtetërore, dhe shumë rrallë me ekspertë të policisë/shëndetsisë/spitaleve për të treguar me përgjegjësi profesionale situatën reale. Grupet e ekspertëve, të ngritura në Ministrinë kryesore të linjës, nuk kishin asnjë pikë të përbashkët apo zëdhënës për të qarkulluar informacionin ndërmjet tyre dhe më tej për të informuar konkretisht publikun mbi masat që po merreshin.

Megjithë rolin e rëndësishëm të medias, janë konstatuar edhe shkelje të etikës profesionale të raportimit apo të Kartës së të Drejtave të Pacientëve, - futja me aparate dhe kamera në sallat e reanimacionit, dhomat e spitalit apo në publikimin e të dhënave personale të kartelës mjeksore të të plagosurve, ku kjo e fundit është shkelur nga mjekët fillimisht dhe pastaj media që ka publikuar të tilla informacione.

III. Rekomandime

3.1. Rekomandime sipas problematikes së konstatuar nga aksidenti I Himarës

- Ngritja e një strukture unike vetëm për urgjenca të shkëputura nga shërbimet e tjera spitalore e përbërë nga mjekë, infermierë, zjarrfikës, punonjës policie dhe ekspertë të specializuar me mjete speciale për përballim e situatave, pasoje e aksidenteve te renda. Përgatitja e protokolleve te operimit mbi rolet dhe përgjegjesite e eksperteve ne nivel rajonal dhe qendror;
- Ministria e Shëndetësisë duhet të pajiset me helikopterë profesional -"Helikopterë Sanitare" të cilët janë të pajisur me të gjitha mjetet që ka një sallë operacioni me qëllim ndërhyrjen e menjëhershme mjekësore;
- Ngritja e nje heliodromi të përshtatshëm pranë spitalit Ushtarak dhe për spitalet e mëdha rajonale për uljen dhe ngritjen e helikopterëve të përmasave të mëdha, - helikopterët ushtarak në pamundësi të uljes në heliodromin ekzistues të Spitalit Ushtarak, janë ulur në Aeroportin e Rinasit;
- Raporti i përgatitur nga strukturat e policisë rrugore mbi shkaqet e aksidentit, për sa kohë analizon dhe merr në shqyrtim dhe përgjegjësinë e shtetit/strukturave shtetërore – detyrimet pozitive që duhet të marrë shteti për parandalimin e humbjes së jetëve njerëzore – në këtë aksident duhet të kryhet nga ekspertë të pavarur ose ku shumicën e anëtareve ta përbëjnë ekspertët e pavarur (pavarsisht faktit se nuk janë punonjës në qytetin ku ndodhi aksidenti);
- Rishikimi i procedurës së kontrollit fizik të automjeteve me qëllim rritjen e efektivitetit dhe cilesisë së këtij kontrolli, sidomos atyre mjeteve që shërbejnë për transport publik, nisur nga mosha mjaft e vjeter e autobuzit të aksidentuar i cili e kishte kaluar me sukses këtë kontroll. Është e nevojshme të rishikohet dhe skema

konkensionare me qëllim përfshirjen e operatorëve të tjerë për të rritur cilësinë e kontrollit dhe shpejtesinë e shërbimit;

- Plotësimi me sinjalizimin rrugor dhe elementët e tjerë të sigurisë rrugore, sipas dispozitave të Kodit Rrugor, veçanërisht në pikat e zeza (kthesat e vështira dhe të rrezikshme siç është ajo në fjalë) dhe ndalimin e qarkullimit të automjeteve të transportit publik përgjatë Bregut Jugor, në Qafë- Kërrabe, etj;
- Përgatitja e rregulloreve standarde të sigurisë për ekspeditat mësimore të studentëve dhe aktivitetet jashtë shkollore të nxënësve nga ana e Ministrisë së Arsimit;

3.2. Rekomandime të përgjithshme për parandalimin e aksidenteve të rënda

- Hartimi i programeve (fushata sensibilizuese, fletëpalosje, trajnime) për edukimin e popullsisë, veçanërisht të rinjtë rreth sigurisë rrugore;
- Përfshirja e komuniteteve lokale në hartimin e Projekteve të sigurisë rrugore;
- Përfundimi i punimeve në rrugë të merren në dorëzim bazuar në raportin e supervizorit. Supervizorët nuk duhet të jenë përfaqësues të investitorit për të shmangur konfliktin e interesit;
- Trajnimi dhe kontrolli i punës së punonjësve të policisë për zbatimin e rregullave të qarkullimit nga përdoruesit e rrugës, shpejtësitë mbi normat e lejuara, përdorimi i alkolit, rripat e sigurimit në automjete edhe pasagjerët, dhe kaskat mbrojtëse në motocikleta etj;
- Rishikimi i procedurës për kualifikimin për t'u pajisur me leje drejtimi, e drejtuesve të automjeteve, dhe rinovimin e saj;
- Eliminimin e rrugëve anësore që dalin në rrugët interurbane kryesore. Eliminimin gjithashtu të vendosjes së reklamamave pa kriter, kryerjes së punimeve ndërtimore të palejshme, ndërtime të kalimeve në nivel që intersektohen me hekurudhën, në shumë raste kanë qenë shkak për aksidente me pasoja fatale.
- Të ngrihet qendra e kontrollit të trafikut për krijimin e një sistemi informimi mbi trafikun rrugor dhe bllokimet në rrugët kryesore, duke

synuar rritjen e sigurisë rrugore, përmirsimin e menaxhimit të trafikut në mes të tjerave dhe nëpërmjet futjes së sistemeve të integruara të menaxhimit të trafikut;

- Sektori privat dhe Organizatat Jofitimprurëse, duhet të nxiten dhe mbështetur për tu aktivizuar në çështjet e sigurisë rrugore;
- Forcimi i bashkëpunimit ndërsektorial, kryesisht i institucioneve qendrore me ato të organeve vendore;
- Vendosje bashkëpunimi dhe e një numri telefoni unikal për emergjencat:

Urgjencë mjekësore – Polici e Shtetit - Zjarrëfikse

Raport i punuar nga Ndhmëskomisionerët:

Zj. Lindita Xhillari

Z. Albert Pilo

Z. Arlind Kruja

BIBLIOGRAFI

Ligjet:

Ligji nr.8378, datë 22.07.1998 "Kodi Rrugor i Republikës së Shqipërisë", i ndryshuar

Ligjin nr. 8652, datë 31.7.2000 "Për organizimin dhe funksionimin e qeverisjes vendore",

Ligji nr.8308, datë 18.03.1998 "Për transportet rrugore", i ndryshuar me ligjin nr. 9760, datë 21.6.2007;

Strategjia dhe Plani i Veprimit të Sigurisë Rrugore 2011-2020, miratuar me VKM 125 dt. 23.02.2011.

VKM nr. 325, datë 19.03.2008 "Për miratimin e rregullave për pranimin në veprimtarinë e operatorit të transportit rrugor të mallrave dhe udhëtarëve, si dhe për njohjen e dokumenteve zyrtare, të caktuara për këta operatorë".

Raportet :

Raporti i hetimit të shkaqeve të aksidentit nga punonjësit e policisë rrugore;

Raport i ekspertëve të pavarur të sigurisë rrugore;

Takimet/intervista:

1. Z.Pëllumb Pipero, Drejtor i Përgjithshëm i Politikave në Ministrinë e Shëndetësisë;
2. Z.Bedri Mihaj, Drejtor i Spitalit Ushtarak;
3. Z.Vullnet Topalli, Drejtor i Policisë Rrugore në Drejtorinë e Përgjithshme të Policisë së Shtetit;
4. Z. Liman Varoshi, Rektori i Universitetit "Aleksandër Xhuvani";

ANEKS NR.1

Rezultatet e hetimit të policisë rrugore:

“Nga hetimet rezulton se nuk ka dëmtim të sistemit të drejtimit të automjetit. Gomat ishin të rregullta. Goma e majtë është çarë nga përplasja. Rezulton se në momentin e frenimit, sistemi ka funksionuar, por nuk ka qenë i suksesshëm. Shpejtësia ka qenë më e madhe se ajo e lejuar. Shkaku kryesor i aksidentit ka qenë mosrespektimi i shpejtësisë. Mjeti nuk është komanduar në kthesë, për pasojë ka dalë nga rruga”

Analizë sipas elementëve të hetimit:

“Segmenti rrugor është brenda të gjithë parametrave”

Cilat janë këto parametra?

-Pohohet që Rruga ka korsin 3.75 m. Sipas standardit për këtë gjerësi të korsisë lejohej të lëvizet mbi 100 km/orë

-Kjo lloj korsie, kërkon të kemi rreze të kthesave, referuar shpejtësisë që lejon 350 – 450 m, ndërkohë që kthesa është e dyfishtë, domethënë se diametri i dy kthesave të njëpasnjëshme do të ishte për secilën kthesë 700 -900 m dhe për të dyja njëra pas tjetrës 1400 – 1800m. Konkretisht rrezet e kthesave në vendngjarje nuk janë mbi 60 m .

- Pjerrësia maksimale e lejuar në rrugët me këtë gjerësi korsie të cilat hyjnë në ato të kategorizuara si rrugë të shpejtësisë së lartë, nuk lejohej më shumë se 3-7 %, ndërsa sipas pohimeve, tregohet se rruga ka pjerrësi mbi 10% (konkretisht thuhet se rruga ka pjerrësi mbi 17%)

-Në këto kushte nuk mund të jenë tabelat e sinjalistikës rrugore “determinuese” në shpejtësinë e lëvizjes së mjetit, por të gjithë kushtet e parametrave gjeometrik, të cilat nuk janë të bazuara në asnjë standard, për më tepër, gjatë lëvizjes është masa e mjetit që ruan inercinë dhe nuk i jep mundësi sistemeve të sigurisë aktive të automjetit (sistemit të drejtimit dhe të frenimit) të veprojnë jashtë parametrave të bilancit të forcave vepruese, sepse përndryshe shkaktojnë:

1-Rrëshqitje anësore dhe tërthore të mjetit; 2-Përmbysje të mjetit; 3-Rrokullisje të mjetit.

Mbrojtëset anësore, sipas asaj, që duken në zonën e filmuar nuk përputhen me asnjëlloj standardi.

“I pajisur me sinjalistikë dhe mbrojtëse”

Sinjalistika e vendosur (kufizim shpejtësie 20 km/orë, kthesë e dyfishtë dhe pjerrësi mbi 10 % vërtetojnë pikërisht faktin që rruga është jashtë standardit për destinacionin e saj dhe është faktor kryesor që shkakoi aksidentin, sepse faktorin “njeri” dhe “automjet”, në kompleksin e faktorëve ndërveprues të sigurisë (rrugë –automjet – njeri) është i nxjerrë jashtë kapaciteteve të tyre vepruese.

“Shpejtësia e lejuar është 20 km në orë dhe ka tabela paralajmëruese për pjerrësinë dhe kthesat e dyfishta”

-Shumë e rëndësishme është të shikohet projekti i rrugës, për të vërtetuar kopetencën e projektuesit, kopetencën e atij që ka projektuar sinjalistikën. Duhet të shihet në se ky projekt i është nënshtruar një projekti auditimi në të gjitha fazat e tij (fisibilitet, projektim i detajuar, projekt-zbatimi, ndërtimi dhe fazës se para futjes në shfrytëzim). Kush i ka bërë dhe çfarë konkluzionesh ka arritur mbi treguesit e sigurisë se kësaj rruge.

Për automjetin nuk jepet asnjë tregues me përjashtim që një gomë ka plasur nga përplasja, por nuk janë sqaruar çfarë lloj gomash janë përdorur, sa ka qenë niveli i konsumimit, para sa kohësh ato janë ndërruar, a janë të gjitha të të njëjtës përmasë dhe lloj të luleve (batistraes). Ndërkaq, mosha e automjetit është problem i rëndësishëm. Automjete të tillë sipas standardeve të shërbimit publik europjan nuk duhet të jenë me moshë mbi 7-10 vjet. Nuk flitet asnjë fjalë për të ashtuquajturën “kuti e zezë” e automjetit, ose kontroll të tahografit. Nuk flitet se çfarë kontrolli u bëhet këtyre mjeteve mbas apo para udhëtimit dhe mjaftohet vetëm me kontrollin e detyruar teknik vjetor. Këto mangësi të raportit policor nuk ndihmojnë për të nxjerrë masa parandaluese në të ardhmen, me qëllim evitimin e ngjarje të tilla të dhimbshme dhe me pasoja të rënda.

ANEKS NR. 2

Konkluzionet e ekspertëve të pavarur: *“Ekspertiza është e mangët. Rruga, shkak kryesor i aksidentit”.*

Problematikat e konstatuara për rastin janë:

- Mungesa e elementëve të sigurisë rrugore, elementë teknike këto të cilat nuk janë koherentë, të besushme në pikëpamjen informative dhe egzekutuese në përputhje me Kodin Rrugor dhe Rregulloren në Zbatim të Kodit Rrugor.
- Mungesa e një sinjalistike sipas elementëve faktik që ajo ka, pasi sinjalistika e vendosur (kufizim shpejtësie 20 km/orë, kthesë e dyfishtë dhe pjerrësi mbi 10 % vërtetojnë pikërisht faktin që rruga është jashtë standardit për destinacionin e saj dhe është faktor kryesor që shkakoi aksidentin.
- Mosha tej kufijve të përcaktuar e automjetit është problem i rëndësishëm pasi nuk i përmbahet kushteve minimale të sigurisë.
- Mos administrim i të gjitha provave në vendgjarje, si ekzaminimi i të ashtuquajturës “kuti e zezë” e automjetit, ose mos kryerja e kontrollit tahografik.
- Mos marrja në konsideratë e kontrollit që ju bëhet këtyre mjeteve mbas apo para udhëtimit duke u mjaftuar vetëm me kontrollin e detyruar teknik vjetor.
- Mungesa e helikopterëve profesional të pajisur me të gjitha mjetet që ka një sallë operacioni dhe që ndërhyrja mjekësore e specializuar bëhet brenda tij.
- Mungesa e një strukture unike e përbërë nga mjekë, infermierë, punonjës policie, zjarrfikës dhe ekspertë të specializuar me mjete speciale për përballim situatash si kjo.
- Mungesa e një numri telefoni publik në dispozicion të qytetarëve në rast aksidenti rrugor apo të fatkeqësisje natyrore.

ANEKS NR. 3

Shkalla e aksidenteve për 100 000 banorë në harkun 1992-2011, tendenca.

Në grafikun e më poshtëm jepet shkalla e aksidenteve për 100 000 banorë/ 10 000 mjete, në vartësi të viteve, për periudhen 1992 – 2011

Tabela: vite/mjete/aksidente/të vrarë (1992-2011)

Viti	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Nr mjete	123240	128096	134836	150933	114540	126217	145201	148335	185161
Nr aksidente	574	591	559	399	381	370	434	468	429
Te vrare	372	375	421	306	257	266	308	274	280

Viti	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Nr mjete	214505	233954	263901	274652	284655	320347	349626	378060	397981
Nr.aksidente	400	328	363	804	853	1018	1254	1208	1465
Te vrare	297	250	264	315	307	277	384	303	378

Viti	2010	2011							
Nr mjete	419893	128096							
Nr aksidente	1564	1876							
Të vrarë	353	323							

Sipas të dhënave mbi aksidentet e ndodhura veçanërisht këto 5 vitët e fundit, rezulton që në vendin tonë, numri mesatar i aksidenteve fatale për 10.000 mjete, është 10 – 12, përkundrajt 5,5 që e kanë vendet e Europës Qendrore e Lindore, pra rreth 2 herë më i lartë.

Aksidente të rënda:

Ndër aksidentet rugore me pasoja të rënda për harkun kohor 2002-2012 mund të përmendim si vijon:

Aksidenti i datës 20 Shkurt të vitit 2002 në rrugën Vlorë-Sarandë ku u përplas një autobus me nxënës nga Berati, me një autobus tjetër të linjës Vlorë-Dukat. Nga kjo përplasje u plagosën 19 persona, prej të cilëve tetë nxënës në gjendje të rëndë.

Aksidenti i datës 14 Tetor të vitit 2004 në rrugën Fushë-Arrëz ku u përplas një autobus me gjimnazistë kosovarë të cilët ishin nisur për një ekskursion 5-ditor në Shqipëri, me një makinë. Nga kjo përplasje humbën jetën 14 gjimnazist.

Aksidenti i ndodhur në datën 15.03.2007 në Dukagjin, ku një Furgon me nëntë persona u rrëzua në një humnerë me lartësi 50m ku për pasojë humbën jetën 6 persona, prej të cilëve njëri fëmijë.

Në datë 21 Maj 2012 në rrugën nacionale Vlorë -Himarë ekzaktësisht në vendin e quajtur Qafa e Vishës, një autobus me targë EI 22 72 B, tip Mercedes Benz.

ANEKS NR. 4

Shkaqet që ndikojnë në aksident:

1.Faktori rrugë, sinjalistikë dhe lagështi

Elementë të dobët të strukturës së sigurisë rrugore. Në këtë fushë nuk është investuar dhe problemet e sigurisë nuk i kemi vetëm në transportin rrugor, por dhe në transportin detar, transportin hekurudhor e gjetkë.

Sigurimi dhe qarkullimi rrugor është ngushtësisht i lidhur me raportin që ka drejtuesi i mjetit me rrugën, si rrjedhim dhe me informacionin që ai merr nga ambjenti që e rrethon. Këto informacione janë funksion i ushtrimit të aftësive pamore, të nevojshëm për të dalluar me shpejtësi dhe me siguri ngjyrat, në përdorim të sinjalistikës rrugore, dhe të thellësisë së mjaftueshme pamore, mbi të gjitha në kushtet e natës.

Në një kontekst të tillë, sinjalet rrugore (horizontale, vertikale dhe plotësuese) duhet të ofrojnë një lexueshmëri të mirë të gjurmës në të gjitha kushtet atmosferike dhe të shikueshmërisë (ditë, natë, lagështirë, thatësi, mjergull), dhe të garantojnë informacion të plotë në drejtimit e automjetit. Një sinjalistikeë e qartë dhe efikase është dhe elementi kyç për përmirësimin efektiv të sigurisë rrugore. Ajo karakterizohet nga forma, nga ngjyrat dhe nga simbolet, të gjitha karakteristika që duhet të ruajnë homogjenitetin e tyre si ditën dhe natën. Mbledhja e ujrave dhe largimi i tyre i shpejtë me qëllim që të mos shkaktoj pengesa në trafik dhe reduktimin e kushteve të fërkimit të mjetit. Por nga verifikimet e bëra në terren konstatohet se projektet në zbatim lihen përgjysmë dhe shfrytëzimi i rrugëve fillon me të meta teknike. Rrugët merren në dorëzim pa përfunduar dhe në disa raste pa raportin e supervizorit. Shpesh supervizorët janë përfaqësues të investitorit dhe qysh këtu fillon konflikti i interesit.

Mungonë sinjalistika vertikale, horizontale dhe elektronike. Ka prezencë të lagështisë në sipërfaqet rrugore e cila nuk përballohet në mënyrë korrekte për pasojë të çon në uljen e nivelit të sigurisë së ofruar nga infrastruktura. Mbledhja e ujrave dhe largimi i tyre i ngadaltë shkakton pengesa në trafik dhe

reduktimin e kushteve të fërkimit të mjetit. Nga statistikat mbi aksidentet rrugore, rreth 10% e aksidenteve bëhen në rrugë të lagura.

Mungon autoriteti për sigurinë rrugore, në zbatim të strategjisë së saj. Komiteti ndërministror i sigurisë rrugore duhet të konsolidohet me specialistë të fushës.

2. Rritja e numrit të mjeteve motorrike.

Rritja e numrit të mjeteve motorrike është një nga faktorët që ndikon në shtimin e numrit të aksidenteve, por kjo dukuri është e pashmangshme dhe vazhdon të konsiderohet si e tillë.

Ndërkohë që problemi nuk është thjesht në rritjen e numrit të automjeteve, por në rritjen e numrit të personave të ekspozuar në rrezikun e përfshirjes në aksidente. Rritja e numrit të automjeteve pa u paraprirë nga planifikime të mirëfillta të zonave urbane, dhe në mungesë të fasiliteve për këmbësorët dhe biçiklistët, çon në rritjen e rrezikut të tyre në përfshirjen në aksidente rrugore, dhe uljen gjithnjë e më shumë të numrit të udhëtimeve të pamotorrizuara dhe të transportit publik.

Problematika e gjendjes aktuale në Shqipëri, bëhet më e errët po të kihet parasysh dhe fakti se : *Sa është numri i mjeteve motorrike që qarkullojnë realisht? Numri i automjeteve në qarkullim është më i përafërt me numrin e automjeteve të kolauduara, ç'do vit.*

Nëse në vitin 2009 janë të rregjistruara 397 981 mjete, procedurën e kolaudit teknik dhe pagesën e taksave të përcaktuara me ligj (taksën e qarkullimit, të ndotjes etj..) e kanë kryer gjithësej 199 450 mjete, ose rreth 50% më pak, shifër kjo shumë e lartë që në se merret parasysh, përkeqëson shumë të dhënat e treguesve të aksidenteve.

3. Mungesa e ndriçimit në rrugë

Mungon ndriçimi publik në rrugët nacionale dhe në këtë mënyrë bëhen shkak për aksidente. Megjithëse kilometrat e përshkruara natën janë shumë më pak se ato të përshkruara ditën, aksidentet e ndodhura natën krahasuar me ato që ndodhin gjatë orëve të ditës, janë përgjithësisht më të rënda, referuar pasojave (vdekjeve dhe plagosjeve). Shkaku kryesor qëndron në faktin që errësira e zvogëlon cilësinë dhe sasinë e informacioneve vizive që i duhen

drejtuesit të mjetit për një drejtim korrekt të mjetit. Reduktohet në fakt aftësia pamore, ndjeshmëria ndaj kontrastit, aftësia për të vlerësuar distancat e automjeteve, shpejtësia e perceptimit, dallimi i ngjyrave dhe toleranca ndaj dritave verbuese. Rezultati final është një reduktim drastik i shikueshmërisë gjatë natës.

Fenerët e automjeteve nuk mjaftojnë për ti ofruar drejtuesit të mjetit informacione me siguri dhe efikasitet, sidomos kur rrugët janë shumë të trafikuar ose karakterizohen nga një gjeometri komplekse me prezencë të kryqëzimeve dhe ndërhyrjeve.

Është konfirmuar nga studime të shumta, të drejtuar nga vende të ndryshme mbi raportin midis ndriçimit dhe aksidenteve, sipas të cilave ndriçimi sjell në përgjithësi një reduktim të numrit të aksidenteve gjatë natës.

4. Pasiguria e automjeteve, Moshë,

Pavarësisht se në vitet e fundit zhvillimi i teknologjisë dhe futja e normave të reja mbi sigurinë e mjeteve kanë përparësi në prodhimin e automjeteve të reja me qëllim rritjen e sigurisë për drejtuesit e automjeteve, parku i automjeteve ekzistues vazhdon që të dominohet nga automjetet e përdorura, të cilët nuk i përmbahen kushteve minimale të sigurisë.

Siguria e automjetit është një faktor i rëndësishëm përse i takon seriozitetit të pasojave si për drejtuesin e tij, po ashtu dhe për përdoruesit e dobët të rrugës si këmbësorët apo ciklistët.

Teknologjitë e reja të bazuara edhe në evoluimin e elektronikës së aplikuar kanë realizuar sigurinë, si për komfortin për të menaxhuar më mirë situatën e rrezikut me të cilat drejtuesi përballë gjatë drejtimit – “sigurinë aktive” – si dhe zvoglimin e pasojave për përdoruesit e autoveturave kur ndodh një aksident – “siguria pasive”.

5. Shpejtësia, përdorimi i alkolit, përdorimi i telefonit si dhe drejtimi në mënyrë “agresive” i automjetit.

a. Shpejtësia është problemi më serioz që shkakton përfshirjen në aksidente rrugore. Shpejtësia e lëvizjes, është një subjekt të cilin disa nga përdoruesit e rrugës nuk kanë dëshirë ta lidhin me aksidentet rrugore, pasi më të shumtit e drejtuesve të automjeteve mendojnë se janë të aftë të zgjedhin vetë

shpejtësinë e sigurt, panvarsisht limiteve të përcaktuara në sinjalistikën rrugore. Drejtimi me shpejtësi qoftë edhe pak më e lartë se limiti, është joshës, dhe në shumë raste drejtuesit e shpejtë nuk kapen nga kontrolli policor dhe se ndaj tyre nuk ka konsequenca të larta, përveç paralajmërimeve apo gjobave normale.

b. Përdorimi i alkolit është faktori më i rëndësishëm që influencon edhe në rrezikun e përfshirjes në aksident edhe në seriozitetin e pasojave. Drejtuesit e automjeteve dhe motorçiklistët që në përbërjen e gjakut të tyre kanë më shumë se “zero” nivelin e alkolit, gjithmonë janë të rrezikuar. Rreziku i përfshirjes në aksident kur një drejtues automjeti është nën efektin e alkolit, varet dhe nga mosha e drejtuesit. Adoleshentët janë më shumë të rrezikuar të përfshihen në aksidente fatale se sa shoferët më përvojë, dhe pothuajse për çdo nivel alkoli në gjak, rreziku i aksidenteve fatale zbritet me rritjen e moshës dhe eksperiencës së drejtuesit të automjetit. Drejtuesit adoleshentë që, kanë përdorur alkol janë më të rrezikuar në përfshirje në aksident kur kanë pasagjerë në automjet se sa kur janë vetëm.

c. Përdorimi i telefonave gjatë drejtimit të automjetit ndikon direkt në uljen e përqëndrimit të vëmendjes së tyre, duke ulur aftësinë e manovrimit në trafik, mosmbajtjen e drejtimit, moskontrollin e shpejtësisë, moskontrollin e distancës ndërmjet dy mjeteve. Sipas studimeve të kryera nga ekspertët e huaj, drejtuesit e automjetit që përdorin telefonin gjatë drejtimit të tij, janë katër herë më të rrezikuar të përfshihen në aksidente se sa drejtuesit që nuk përdorin telefonin gjatë drejtimit të automjetit.

d. Agresiviteti është drejtimi me egoizëm, i dhunshëm, apo në ankth i automjeteve, shpesh në mënyrë të pasigurt, që ndikon direkt në drejtuesit e tjerë në trafik. Shumica e aksidenteve rrugore rezultojnë të jenë si pasojë e përplasjeve të dy (apo më shumë) automjeteve, apo e një automjeti të vetëm me mjedisin.

Elementët e përshkruar më poshtë duhet të konsiderohen si sjellje ‘agresive’:
Drejtimi i mjeteve me shpejtësi mbi limitet e vendosura në sinjalistikën rrugore, dhe duke manovruar me tejkallim shpejtësie nëpër trafik,
Shprehjet direkte verbale opo jo verbale nervoze kundrejt drejtuesve të tjerë në trafik, duke shkaktuar tek ato hutim apo kundërpërgjigje.

Injorimi i pikave të kontrollit të rregullave të qarkullimit, kryesisht duke rritur në maksimum shpejtësinë, apo ulur në minimum në prani të kontrolloreve. Po ashtu drejtuesit agresiv, rrisin shpejtësinë në maksimum direkt pas kalimit të pikës së kontrollit.

Drejtimi i automjetit në një mënyrë për të përfituar avantazhe kundrejt drejtuesve të tjerë, si mosrespektimi i semaforëve, duke parakaluar në krah të kundërt apo duke levizur jashtë korsive të karraxhatës.

Në këto raste Policia Rrugore dhe inspektoriatet edhe pse të pajisur me dylbi dixhitale dhe pajisje të tjera nuk gjobisin kundravajtësit. Ky qëndrim i punonjësit të policisë lë shumë për të dëshiruar.

Strukturat e kontrollit të policisë rrugore nuk njohin Kodin Rrugor dhe udhëzimet që pasojnë atë pasi në këto struktura kanë ndodhur ndryshime të shpeshta. Ndryshimet nuk i kanë shërbyer qëllimit dhe ndërkohë kanë ulur së tepërmi vullnetin për të administruar e menaxhuar si duhet problemet e sigurisë rrugore pasi punonjësi i policisë e konsideron qëndrimin e tij në atë vend punë si të përkohshëm. Konstatimet e mësipërme janë evidentuar edhe në raportin e misionit PAMEKA dhe atë të Shërbimit të Kontrollit të Brendshëm të Ministrisë së Brendëshme.

6.Lodhja

Lodhja apo përgjumja, identifikohet në tre kategori grupimesh:

-Të rinjtë, grupmosha 16 deri 29 vjec

-Punonjësit me turne, që bëjnë gjumë të çrregullt

-Punonjësit që punojnë natën apo me orare të zgjatura dhe të çrregullta.

Eshtë e njohur dhe provuar lodhja e drejtuesve të automjeteve që realizojnë udhëtime të gjata. Kompanitë tregtare të transportit si dhe kompanitë e transportit interurban ndërkombëtar, në mënyrë verbale kërkojnë nga drejtuesit e automjeteve që të udhëtojnë gjatë natës me shpejtësi, dhe në një mënyrë të padrejtë, të vazhdojnë punë me orare të zgjatura, edhe në gjendje të lodhur.

7. Edukimi dhe kultura në sigurinë rrugore

Termi “Kulturë dhe siguri rrugore” tregon një tërësi njohjesh dhe vlerash që orientojnë sjellje dhe zgjedhje drejt një tipi lëvizjeje të sigurt dhe të qëndrueshme. Në mënyrë të vecantë i atribuohet mungesa e “kulturës së sigurisë rrugore” përdoruesve të rinj. Në realitet mangësitë në këtë front janë shumë të gjera dhe i përkasin të gjitha moshave.

Ndërtimi i një kulture të sigurisë rrugore përbën një detyrë të domosdoshme për të realizuar një reduktim stabil të numrit të viktimave të rrugës.

Deri më sot tema e “kulturës rrugore” në fakt është identifikuar në edukimin rrugor dhe me atë të fushatave të sensibilizimit. Në realitet është e nevojshme të zhvillohet një aksion shumë më i gjerë që i përket përdoruesve në përgjithësi.

Edukimi rrugor në shkolla ka një mungesë prioriteti dhe zbehet nga edukimet e tjera si ai fizik etj. Funkzioni i edukatës rrugore duhet të interpretohet në një sens më të gjerë si edukata permanente, referuar jo vetëm studentëve, por duke filluar nga më të rinjtë, deri tek më të rriturit, që nuk ju mungojnë aftësitë e drejtimit të automjetit.

Tema e ndërtimit të një kulture të re, të sigurisë rrugore, nuk duhet në asnjë mënyrë të ngatërrohet me atë të përmirësimit të aftësive të drejtimit të mjetit.

Pasojat e aksidenteve rrugore

Dëmtimet nga aksidentet rrugore shkaktojnë goditje emocionale, fizike dhe ekonomike. është detyrim i gjithë shoqërisë minimizimi i këtyre humbjeve njerëzore, është gjithashtu një konsumim shumë i madh, i burimeve financiare.

8. Mungesa e bashkëpunimit institucional multisektoral

Raportet për parandalimin e aksidenteve kudo në botë, vënë në dukje që bota ndodhet në një gjendje krize në lidhje me sigurinë rrugore. Vihet re që organizatat ndërkombëtare, vendet kontribuese, qeveritë dhe organizatat joqeveritare kanë një rol të rëndësishëm në zgjidhjen e kësaj krize dhe në përmirësimin e sigurisë rrugore.

Vihet në dukje nevoja e një sistemi të përshtatshëm për krizën e sigurisë rrugore në botë. Kjo i referohet jo vetëm analizave shkencore të elementëve apo të sistemit që kontribuon në aksidentin rrugor, por gjithashtu dhe nevojën

e bashkpunimit të sektorëve të ndryshëm. Duhet theksuar që siguria rrugore është një përgjegjësi e shpërndarë, dhe ka nevojë për një bashkpunim multisektoral.

Nevoja për bashëpunim vjen nga natyra e ndryshme e problemeve që lidhen me aksidentet rrugore. Problemet kanë përcaktime të shumta, prekin shumë njerëz dhe sektorë, dhe kanë nevojë veprimi nga sektorë të ndryshëm. Shumë sektorë janë të përfshirë në sigurinë rrugore dhe është e rëndësishme për to të bashkëpunojnë për tu përpjekur dhe influencuar në arritjen e suksesit për gjetjen e iniciativave të sigurisë rrugore që duhen ndërmarrë në nivel kombëtar, rajonal dhe ndërkombëtar.