

2012/03

# Politikat e Sigurisë në Komunikacion



Kjo analizë e politikave është përgatitur nga Instituti për Politika Zhvillimore (INDEP) në kuadër të Forumit për Siguri, udhëhequr nga Forumi për Iniciativa Qytetare (FIQ) dhe mbështetur nga National Endowment for Democracy (NED). Mendimet e shprehura në publikim janë të INDEP dhe FIQ dhe nuk përfaqësojnë pikëpamjet e donatorit.

Përgatitur nga: **Dardan Abazi, Dita Dobranja, Darsei Canhasi dhe Burim Ejupi**

Redaktor: **Krenar Gashi**

Botim i Institutit për Politika Zhvillimore (INDEP) dhe Forumit për Iniciativa Qytetare. Të gjitha të drejtat janë të rezervuara. Asnjë pjesë e këtij botimi nuk guxon të riprodhohet, të ruhet në ndonjë sistem të të dhënave apo të transmetohet, në asnjë formë apo mënyrë, pa pëlqim paraprak nga botuesi. Botimi mund të shpërndahet në formë elektronike, por vetëm në tërësi dhe vetëm për qëllime jokomerciale.



**Bashkëpunimi Rajonal**  
Regional Cooperation



**Zhvillimi i Qëndrueshëm**  
Sustainable Development



**Qeverisja Demokratike**  
Democratic Governance

## **PËRMBAJTJA**

<b>1. HYRJE.....</b>	<b>3</b>
<b>2. KORNIZA LIGJORE .....</b>	<b>3</b>
2.1. Rolet dhe kompetencat e institucioneve relevante .....	4
<b>3. INFRASTRUKTURA E KOMUNIKACIONIT NË KOSOVË.....</b>	<b>6</b>
3.1. Infrastruktura rrugore .....	6
3.2. Hekurudhat .....	7
<b>4. REGJISTRIMI I AUTOMJETEVE .....</b>	<b>8</b>
<b>5. AKSIDENTET .....</b>	<b>9</b>
5.1 Statistikat e aksidenteve në komunikacion.....	9
5.2 Statistikat e aksidenteve në bazë të shkaktarëve.....	11
<b>6. LIDHJA E GJOBAVE TË POLICISË ME SHKAKTARËT E AKSIDENTEVE .....</b>	<b>11</b>
<b>7. ROLI I HISEDARËVE NË RRIJTJEN E SIGURISË NË KOMUNIKACION .....</b>	<b>12</b>
7.1. Policia e Kosovës .....	13
7.2. Ministria e Punëve të Brendshme .....	13
7.3 Qeveria dhe Komunat .....	14
<b>8. SISTEMET E NDËSHKIMIT - PIKËT .....</b>	<b>15</b>
<b>9. FUSHATAT E POLICISË .....</b>	<b>16</b>
9.1. Ndikimi i fushatave .....	16
<b>10. PËRFUNDIMET .....</b>	<b>17</b>

## **1. HYRJE**

Siguria në komunikacion vazhdon të jetë një ndër sfidat më të paadresuara në Kosovë. Edhe pse kjo fushë vazhdon të jetë brengë e madhe për politikbërësit dhe ekspertët e sigurisë dhe komunikacionit në mbarë botën, problemet me të cilat ballafaqohen qytetarët e Kosovës janë ende të natyrës bazike. Numri i madh i aksidenteve, sidomos në komunikacionin rrugor që shkaktohen nga faktorë të ndryshëm, lënë për pasojë një numër relativisht të madh të viktimave dhe dëmeve tjera, të cilat do të mund të evitoheshin apo të paktën të kontrolloheshin nga politika, ligje dhe praktika të mira.

Ky punim diskutues synon të vë në pah gjendjen aktuale sa i përket politikave të sigurisë në komunikacion, ligjeve që rregullojnë këtë sektor dhe zbatimit të tyre. Punimi ilustron kompetencat e institucioneve përgjegjëse në këtë sektor, praktikat e zbatueshmërisë së politikave dhe ligjeve, si dhe një vizion sa i përket plotësimit, ndryshimit dhe përmirësimit të tyre.

INDEP ka përdorur një metodologji të përzier, cilësore dhe sasiore, gjatë hulumtimit për këtë punim diskutues. Fillimisht, kemi analizuar ligjet dhe aktet nënligjore që rregullojnë ndarjen e përgjegjësisë sa i përket sigurisë në komunikacion, dokumentet zyrtare të Policisë së Kosovës, Inspektoratit të Policisë, Ministrisë së Punëve të Brendshme dhe asaj të Infrastrukturës. Më pas, janë zhvilluar intervista të thella, gjysmë të strukturuar, me institucionet relevante, ekspertë të komunikacionit, si dhe zyrtarë të institucioneve që kanë përgjegjësinë kryesore për sigurinë në komunikacion.

## **2. KORNIZA LIGJORE**

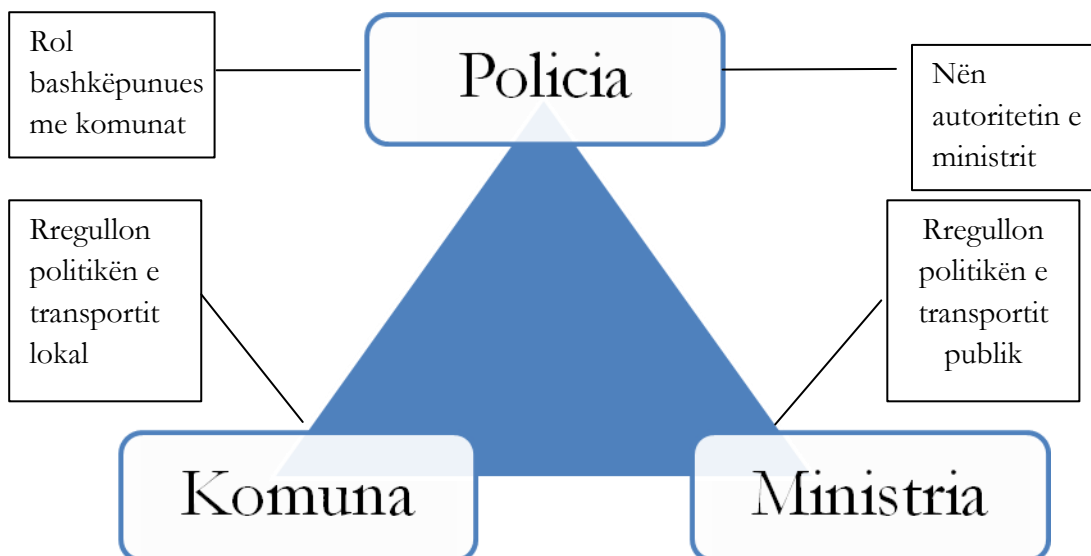
Gjatë 13 viteve pas përfundimit të luftës, Kosova ka miratuar një sërë ligjesh që në mënyrë specifike e rregullojnë komunikacionin. Një pjesë e konsiderueshme e ligjeve që ndërlidhen me komunikacionin dhe sigurinë në komunikacion janë miratuar nën autoritetin e Misionit të Organizatës së Kombeve të Bashkuara në Kosovë (UNMIK).

Ligji mbi Rrugët është draftuar dhe ka hyrë në fuqi në vitin 2003, ndërsa ai për Transportin Rrugor ka hyrë në fuqi në vitin 2004. Ligji i cili saktësisht rregullon sigurinë në komunikacion, ai mbi Sigurinë në Komunikacionin Rrugor, është përpiluar dhe miratuar në Kuvend në vitin 2007, po ashtu në kohën e Administratës së UNMIK. Këto ligje, të draftuara dhe miratuara si rregullore të UNMIK-ut, janë në fuqi edhe pas shpalljes së pavarësisë së Kosovës në vitin 2008. Ligji i Policisë, që po ashtu prekë komponentin e sigurisë është miratuar me amendamente në vitin 2012. Në anën tjetër, edhe Ligji për Vetëqeverisje Lokale, Rregullorja për Shërbimet Komunale, si dhe aktet e tjera nënligjore të komunave të Kosovës, janë të një rëndësie së konsiderueshme në kompletimin e bazës ligjore në këtë fushë. Megjithëse të rëndësisë së madhe, këto ligje kanë të metat e tyre dhe në shumë aspekte dështojnë të qartësojnë mjaftueshëm kompetencat e institucioneve përgjegjëse për zbatimin e tyre. Kjo ka ndikuar që në raste të caktuara të krijohet paqartësi në kompetencat e institucioneve duke dëmtuar qytetarët dhe sigurinë e komunikacionit.

Siç është cekur, Ligji për Sigurinë në Komunikacionin Rrugor është baza kyçe ligjore për sigurinë në komunikacion. Ky ligj rregullon kushtet dhe parimet e sektorit të sigurisë në rrugë në mënyrë më specifike, duke u bazuar në standardet ndërkombëtare. Ligji përcakton sjelljet e pjesëmarrësve në komunikacion, sistemin e shenjave të komunikacionit, detyrat e personave zyrtar, përgatitjen e kandidatëve për shofer, kushtet për të fituar të drejtën e drejtimit të automjetit etj. Ligji për Sigurinë në Komunikacion është nën mbikëqyrjen, administrimin dhe zbatimin e Ministrisë së Infrastrukturës, Policisë së Kosovës dhe autoriteteve të tjera përgjegjëse. Në anën tjetër, përpos Ministrisë në fjalë, edhe Kuvendet Komunale e kanë të drejtën për të urdhëruar ndryshime në organizimin e komunikacionit.

## 2.1. Rolet dhe kompetencat e institucioneve relevante

Sipas Ligjit për Transportin Rrugor, Ministria e Infrastrukturës harton strategjinë dhe ligjet që rregullojnë transportin publik. Edhe komunat, sipas këtij ligji, kanë kompetencë që të rregullojnë transportin publik brenda territorit të komunës. Këtu ka hapësirë për interpretim pasi aktet e komunës mund të mos jenë në përputhje me politikën e nivelit qendror. Përderisa neni 4 i këtij ligji që flet për kompetencat e Ministrit, thotë: “Ministria nëpërmjet ministrit, përcakton politikën dhe strategjinë e zhvillimit të transportit rrugor dhe bën rregullimin e sektorit të transportit në Kosovë”<sup>1</sup>, i njëjti ligj, në nenin 6.2 që flet për kompetencat e komunës thotë: “Komuna nxjerr planin e transportit lokal dhe e ndryshon atë sipas nevojës”<sup>2</sup>. Ligji mbi Rrugët në nenin 5 specifikon që Ministria e Infrastrukturës është autoritet për rrugët magjistrale dhe ato rajonale, ndërsa Komunat janë përgjegjëse për rrugët lokale dhe në vendbanime.<sup>3</sup>



Duke qenë se një pjesë e fokusit të këtij punimi është ndarja e kompetencave ndërmjet Ministrisë, Policisë dhe Kuvendeve Komunale, është e rëndësishme të kuptohen këto lidhje bazuar në ligjet në fuqi. Neni 5 i Ligjit të Policisë i përkufizon marrëdhëniet ndërmjet Policisë dhe Ministrisë së Punëve të Brendshme duke e limituar autoritetin e Ministrisë jashtë menaxhimit

<sup>1</sup> Kuvendi i Kosovës (2004) Ligji nr. 2004/1, për transportin rrugor.

<sup>2</sup> IBID.

<sup>3</sup> Kuvendi i Kosovës (2003), Ligji Nr. 2003/11 mbi Rrugët, Neni 5.

operacional të policisë, por duke atribuuar mbikëqyrjen e bashkëpunimit të policisë me organizatat dhe agjencitë tjera që janë përgjegjëse në fushën e rendit dhe sigurisë publike.<sup>4</sup> Në Nenin 6 të po këtij Ligji, janë të specifikuara marrëdhëniet ndërmjet Policisë, Prokurorit Publik dhe Gjykatës, ku specifikohet që urdhërat dhe udhëzimet e lëshuara në mënyrë të ligjshme nga prokurori dhe gjyqtarët përgjegjës duhen zbatuar nga policia.<sup>5</sup> Neni 8 i Ligjit për Policinë gjithashtu rregullon bashkëpunimin ndërmjet policisë dhe institucioneve lokale dhe qendrore, ku specifikon që llojet e tilla të bashkëpunimit rregullohen me akte nënligjore të qeverisë ose memorandume mirëkuptimi.<sup>6</sup>

Në anën tjetër, në Ligjin e Rrugëve janë të cekura kompetencat e Ministrisë së Infrastrukturës dhe Komunave lidhur me vendosjen e shenjave të komunikacionit. Sa i përket kompetencave të Komunave, Ligji për Vetëqeverisje Lokale përkufizon statusin ligjor të komunave. Për më tepër, Rregullorja për Shërbimet Komunale është një tjetër dispozitë ligjore me specifika të ndryshme lidhur me obligimet e Komunave dhe përmban rregullore lidhur me sigurinë në komunikacion. Në gjithë zinxhirin e kompetencave në mes pushtetit qendror dhe atij lokal, një rol shumë të rëndësishëm e luan edhe policia. Për këtë, Ligji i Policisë është një tjetër ligj që duhet të shqyrtohet në detaje. Policia si organ jopolitik, është nën autoritetin e drejtpërdrejtë të Ministrisë së Brendshme dhe po ashtu ka rol mbështetës dhe bashkëpunues me Komunën. Edhe këtu, nuk është qartësuar sa duhet roli i policisë, sepse në njërin anë duhet të zbatohet ligjet dhe aktet tjera të nivelit qendror, në anën tjetër ka për detyrë të asistojë dhe të mbështesë, iniciativat dhe aktivitetet e komunës. Bashkëpunimi mes policisë dhe autoriteteve komunale ekziston, por raporte të shumta të mediave tregojnë se ky bashkëpunim nuk është struktural dhe shpesh nuk është efikas.

Ligji për Policinë, ndër të tjera, rregullon formën e organizimit të Policisë. Mirëpo, vendimet për vendosjen e policëve në rrugë, i janë lënë në kompetencë drejtorive komunale. Ato, do të duhej të kishin të dhënat mbi rrugët dhe pikat ku është e nevojshme të vendosen policët.<sup>7</sup> Megjithatë, Ligji për Policinë, në nenin 34 flet për kompetencat e drejtorive rajonale vetëm në terma të zgjeruar dhe nuk është specifik në lidhje me atë se kush përcakton vendosjen e pikave të kontrollit nëpër rrugë. Për më shumë, nuk specifikohet mënyra e bashkëpunimit ndër-institucional në këtë çështje.

Neni 11 i Ligjit për Sigurinë në Komunikacionin Rrugor specifikon që shenjat e komunikacionit duhet të shënojnë edhe rrezikun me karakter të përkohshëm. Këto shenja duhet të vendosen nga palët e kontraktuara nga Komuna për të punuar në përmirësimin e infrastrukturës rrugore. Mirëpo, specifikat që përcaktojnë një periudhë kohore para dhe gjatë së cilës këto shenja duhet të vendosen mungojnë dhe kjo ka pasur pasoja fatale në të kaluarën. Për shkak se Kosova është në një periudhë kur po bëhen shumë punime për të përmirësuar infrastrukturën rrugore të vendit, shumë pjesë rrugore janë duke u rregulluar. Kështu, në mungesë të shenjave, ato paraqesin një rrezik të vazhdueshëm për pjesëmarrësit në komunikacion.

---

<sup>4</sup> Kuvendi i Kosovës (2012), Ligji Nr. 04/L-076 për Policinë, Neni 5.

<sup>5</sup> Kuvendi i Kosovës (2012), Ligji Nr. 04/L-076 për Policinë, Neni 6.

<sup>6</sup> Kuvendi i Kosovës (2012), Ligji Nr. 04/L-076 për Policinë, Neni 8.

<sup>7</sup> Intervistë e INDEP me Sheremet Ahmetin, kryesues i Departamentit të Komunikacionit Rrugor, Policia e Kosovës. Prishtinë, Kosovë, maj 2012.

Në ekzekutimin e dispozitave ligjore dhe urdhërave të Ministrit, një rol të rëndësishëm e ka luajtur edhe Qendra e Kosovës për Siguri Publike në Vushtrri. Ky institucion i raporton drejtpërdrejtë Ministrit të Brendshëm dhe ka obligim sigurimin e zbatimit të politikave të Ministrisë. Për më tepër, kjo agjenci ka luajtur rol të konsiderueshëm në zbatimin e programeve trajnuese. Edhe inspektoratet komunale kanë luajtur një rol të rëndësishëm në inspektimin e zbatimit të urdhërave ekzekutive të kryetarit të komunës në fushën e sigurisë në komunikacion, bazuar në Rregulloren për Shërbimet Komunale, dhe Ligjin për Vetëqeverisje Lokale.

Sidoqoftë, edhe pse baza ligjore mund të konsiderohet e rregulluar në parim, ajo në shumë raste lë hapësirë për interpretim dhe trekëndëshi i përgjegjësive ndërmjet Ministrisë së Infrastrukturës, Komunave dhe Policisë mbetet jo i qartë dhe me hapësirë për mundësi të interpretimit të ndryshëm. Baza ligjore është e plotësuar edhe me strategji dhe plane operative të Ministrisë së Punëve të Brendshme me të cilën është tentuar të rregullohet siguria në komunikacion. Këto strategji dhe plane kanë tentuar t'i përshtaten infrastrukturës rrugore të Kosovës, për parametrat e së cilës do të flasim në vazhdim.

### 3. INFRASTRUKTURA E KOMUNIKACIONIT NË KOSOVË

Infrastruktura rrugore e Kosovës paraqet një komponentë të rëndësishme të sigurisë në komunikacion. Në pjesët e mëposhtme do të tregojmë se numri i aksidenteve ku shkaktohet është infrastruktura është i vogël dhe është duke u zvogëluar nga viti në vit. Komunikacioni në Kosovë në përgjithësi identifikohet me komunikacionin rrugor, si forma më e përdorur e transportit në Kosovë. Përveç komunikacionit rrugor, Kosova ka trashëguar një infrastrukturë në fushën e komunikacionit hekurudhor. Ndonëse e dëmtuar, kjo infrastrukturë dalëngadalë po rimëkëmbet dhe po bëhet faktor i rëndësishëm në zhvillimin ekonomik të vendit. Megjithatë, pjesa më e madhe e komunikacionit në Kosovë bëhet përmes rrugëve tokësore, kështu që transporti rrugor i është dhënë përqëndrimi kryesor në këtë studim.

#### 3.1. Infrastruktura rrugore

Infrastruktura rrugore e Kosovës ka pësuar ndryshime në vitet e fundit. Më poshtë janë të dhënat për rrugët e Kosovës ndër vite:

Lloji i rrugës	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Ndërkombëtare	0.0 km	0.0 km	0.0 km	0.0 km	0.0 km	0.0 km	38.0 km
Magjistrale	630.4 km	630.4 km	630.4 km	630.4 km	630.4 km	630.4 km	630.4 km
Rajonale	1,294.7 km	1,294.7 km	1,294.7 km	1,294.7 km	1,294.7 km	1,294.7 km	1,294.7 km
<b>Totali</b>	<b>1,925.1 km</b>	<b>1,925.1 km</b>	<b>1,925.1 km</b>	<b>1,925.1 km</b>	<b>1,925.1 km</b>	<b>1,925.1 km</b>	<b>1,963.1 km</b>

**Tabela 1: Infrastruktura rrugore e Kosovës ndër vite<sup>8</sup>**

Nga kjo tabelë shihet se vetëm në vitin 2011 është rritur numri i kilometrave të rrugëve ndërkombëtare, dhe kjo si rezultat i autostradës 'Ibrahim Rugova', e cila është lëshuar për qarkullim të pjesshëm në vitin 2011. Kilometrat e të gjitha rrugëve të tjera kanë mbetur të njëjta.

<sup>8</sup> Qeveria e Kosovës dhe Enti i Statistikave të Kosovës, "Përmbledhje e të dhënave të transportit dhe telekomit në Kosovës", Prishtinë, 2012.

Numri i automjeteve në rrugë është rritur dukshëm në periudhën e viteve të dhëna më sipër. Si rrjedhojë ka pasur një diskrepancë në mes të numrit të automjeteve që kanë qarkulluar nëpër këto rrugë dhe sasisë së kilometrave rrugë nëpër të cilat këto automjete është dashur të qarkullojnë. Kjo për arsyen se në baza vjetore, në Kosovë hyjnë më shumë se 1,000 automjete<sup>9</sup>. Tabela e mësipërme tregon qartë një rritje tejte modeste të kilometrave rrugë, dhe atë vetëm së fundmi me shtimin e 38 kilometrave rrugë ndërkombëtare.

### 3.2. Hekurudhat

Transporti hekurudhor shfrytëzohet me kapacitet më të vogël se sa ai rrugor dhe kjo ndodhë përmes 333 km binarë hekurudhor që ka Kosova. Pas luftës, Kosova trashëgoi një infrastrukturë hekurudhore mjaft të dëmtuar dhe me përmirësimin e infrastrukturës hekurudhore është rritur gradualisht edhe shfrytëzimi i saj.

Vitet	Numri i pasagjerëve	Sasia e mallrave të transportuara në mijë tonelata	Sasia e mallrave të transportuara për milion ton – km.
2005	317,000	298	20
2006	401,000	357	24
2007	417,000	592	31
2008	339,000	823	49
2009	375,000	914	46
2010	377,000	1.129	67

**Tabela 2: Numri i pasagjerëve dhe mallrave të transportuara në rrugë hekurudhore ndër vite<sup>10</sup>**

Shfrytëzimi i hekurudhave për transport të njerëzve, siç shihet ka mbetur përafërsisht i njëjtë, përderisa transporti i mallrave është rritur dukshëm. Kështu, përderisa në vitin 2005 janë transportuar 298 milion tonelata mallra, në vitin 2010 kjo sasi ka arritur në 1129 milion tonelata. Megjithatë numri i pasagjerëve ka mbetur relativisht i njëjtë, treni shfrytëzohet mjaftueshëm sa të vihet infrastruktura në dispozicion.

<sup>9</sup> Doganat e Kosovës, “Raport mbi Importin e veturave gjatë viteve 2008, 2009, 2010 dhe 2011”, Prishtinë, 2012.

<sup>10</sup> Qeveria e Kosovës dhe Enti i Statistikave të Kosovës, “Përmbledhje e të dhënave të transportit dhe telekomit në Kosovës”, Prishtinë, 2012.



#### 4. REGJISTRIMI I AUTOMJETEVE

Regjistrimet e automjeteve janë paraparë me Ligjin për Sigurinë në Komunikacionin Rrugor. Ky ligj në nenin 303.4 ia lë në kompetencë ministrisë që me akt nënligjor të përcaktojë format e regjistrimit të automjeteve në Kosovë. Rregullorja e UNMIK-ut mbi taksën rrugore ka përcaktuar karakterin vjetor të regjistrimit të automjetit. Ankesat rreth kostos së taksës kanë qenë gjithmonë të pranishme, ndërkohë që kjo tendencë duket se do të rritet për shkak të shtimit të “taksës ekologjike” nga qeveria, nga 1 korriku 2012. Udhëzimi administrativ 14/2009 i Ministrisë së Punëve të Brendshme, ka përcaktuar format dhe procedurat e regjistrimit të automjeteve në mbështetje të neneve 301 dhe 303.4 të Ligjit për Sigurinë në Komunikacion.<sup>11</sup> Më pas, udhëzimi administrativ 24/2011 i Ministrisë së Punëve të Brendshme ka shpjeguar mënyrat e regjistrimit të automjeteve me targa KS. Edhe ky udhëzim është mbështetur në Ligjin për Sigurinë në Komunikacion dhe ka zëvendësuar udhëzimin e mëparshëm.<sup>12</sup>

Nëpër rrugë të Kosovës, çdo ditë shtohen automjete dhe pjesëmarrës të rinj në komunikacion. Sipas të dhënave zyrtare të Doganave të Kosovës, mesatarisht mbi 1000 vetura të reja hyjnë në Kosovë çdo vit.

VITI	2008	2009	2010	2011
Numri i automjeteve të reja të importuara	1,218	1,032	1,108	1,357
Numri i automjeteve të vjetra të importuara	10,898	14,342	12,465	19,811

**Tabela. 3. Numri i automjeteve të hyra në Kosovë në katër vitet e fundit<sup>13</sup>**

Këto vetura janë një ngarkesë e re mbi rrugët e Kosovës, poashtu dhe çdo vit numri i shoferëve të rinj që kyçen në komunikacion, që do të thotë se rritet nevoja për vetëdijësim të këtyre qytetarëve që kyçen në rrugët e Kosovës.<sup>14</sup> Rrugëve të Kosovës i shtohen çdo ditë numër i ri automjeteve dhe shoferësh dhe shtrirja e infrastrukturës rrugore nuk është proporcionale me shtimin e vazhdueshëm të automjeteve që doganohen.

Një vendim tjetër që ka ndikuar drejtpërdrejt në numrin e veturave në qarkullim ishte ai i Qeverisë në qershor të vitit 2011, që të ketë akcize më të lartë për veturat më të vjetra. Ky vendim erdhi së bashku me vendimin që të lejohet importi i veturave të vjetra deri në 13 vjet. Përveç rritjes së të ardhurave buxhetore, Ministria e Financave synoi që ta rrisë sigurinë në

<sup>11</sup> Ministria e Punëve të Brendshme, Udhëzimi administrativ Nr 14/2009 (2009).

<sup>12</sup> Ministria e Punëve të Brendshme, Udhëzimi administrativ Nr 24/2012 (2011).

<sup>13</sup> Doganat e Kosovës, “Raport mbi Importin e veturave gjatë viteve 2008, 2009, 2010 dhe 2011”, Prishtinë, 2012.

<sup>14</sup> Intervistë e INDEP me Shpresa Mulliqin, zyrtare e lartë, Departamenti për Siguri Publike, OSBE, Prishtinë, Kosovë, maj 2012.

komunikacion me anë të nxitjes së pajisjes me vetura më të reja.<sup>15</sup> Efikasiteti i një vendimi të tillë vihet re më së miri në tabelën e mësipërme ku janë të ilustruar numri i automjeteve të vjetra të importuara gjatë katër viteve të fundit. Numri i automjeteve të vjetra ka shënuar ngritje nga viti 2008 në vitin 2009, gjatë vitit 2010 ka shënuar rënie, mirëpo pas vendimit të Qeverisë më 2011, numri i automjeteve të vjetra të importuara gjatë këtij viti pati rritje të jashtëzakonshme. Numri i veturave të vjetra të importuara krahasuar me vitin paraprak është 58% më i lartë. Numri i madh i veturave të vjetra të pranishme në rrugët e Kosovës ndikon drejtpërdrejt edhe në sigurinë në komunikacion. Automjetet e vjetra janë më të prira të kenë probleme teknike, që është edhe një ndër shkaktarët e aksidenteve. Kjo më së miri mund të analizohet nga statistikat e aksidenteve, në këtë rast krahasimi i të dhënave qershor-dhjetor 2011 me qershor-dhjetor 2010, ku aksidentet e kësaj periudhe të vitit 2011 ishin 6% më të mëdha se në vitin 2010.<sup>16</sup> Për më tepër në katër muajt e parë të vitit 2012 numri total i aksidenteve është 10% më i lartë se në katër muajt e parë të vitit 2011. Në këtë mënyrë, lejimi i importit të veturave të vjetra deri në 13 vjet realisht e ka rritur pjesëmarrjen e veturave të vjetra në komunikacion, që si rezultat nuk i ka kontribuar sigurisë në komunikacion. Ndeshja e këtyre dy politikave, edhe pse solli një rritje të të hyrave buxhetore, nuk pati asnjë rezultat pozitiv rreth sigurisë në komunikacion. ‘

## 5. AKSIDENTET

Numri i madh i aksidenteve, jo vetëm i atyre fatale por edhe atyre me lëndime apo dëme materiale, ndikon drejtpërdrejt në sigurinë në komunikacion. Numri i aksidenteve ndryshon si nga lloji ashtu nga rajonet, ku Prishtina prinë me numrin më të madh të aksidenteve. Në anën tjetër, shkaktarët e aksidenteve janë të ndryshëm dhe të dhënat mbi shkaktarët përfshijnë si faktorin njeri ashtu edhe shkaktarët e lidhur me automjetet dhe gjendjen e rrugëve. Një metodë e thjeshtë për ta rritur sigurinë në trafik është targetimi i këtyre shkaktarëve dhe krijimi i politikave për të ulur aksidentet bazuar në shkaktarët përkatës.

### 5.1 Statistikat e aksidenteve në komunikacion

Përkundër deklaratave nga Policia e Kosovës se numri i aksidenteve pritet të jetë më i ulët në vitin 2011 krahasuar me 2010, një gjë e tillë nuk mbështetet nga statistikat e mësipërme. Numri i aksidenteve ka rënë për 15% në periudhën janar - shtator 2011<sup>17</sup>. Megjithatë, numri total i aksidenteve prej 2010 në 2011 është rritur rreth 5%, që do të thotë se pjesa e dytë e vitit ishte karakterizuar me një rritje të theksuar, madje duke e asgjësuar 15% e zvogëlimit të pjesës së parë të vitit.

Viti	Aksidentet fatale	Aksidentet me lëndime	Aksidentet me dëme materiale	Aksidentet ‘godit dhe ik’	Gjithsej aksidente
2008	118	3,850	11,313	658	15,939
2009	152	4,730	13,346	984	19,212

<sup>15</sup> Portali Koha.net, ‘Kosovarë, urdhëroni vetura të vjetra!’ <http://www.koha.net/index.php?page=1,3,59785>

<sup>16</sup> Policia e Kosovës, dhe ‘Statistikat dhe analizat e aksidenteve të komunikacionit rrugor 2010-2011’

<sup>17</sup> Portali Telegrafi, ‘Fushata e Policisë ul numrin e aksidenteve në trafik’, 2011 <http://www.telegrafi.com/lajme/fushata-e-policise-ul-numrin-e-aksidenteve-ne-trafik-80-2494.html>

2010	158	4,326	12,594	952	18,030
2011	129	4,491	13,338	930	18,888

Numri total i aksidenteve është rritur me rreth 18.5% nga viti 2008 në 2011. Numri i aksidenteve fatale është rritur për 7.6% në të njëjtën periudhë, kurse rritje vërehet edhe në aksidentet me lëndime, aksidentet me dëme materiale dhe ato “godit dhe ik” me 17%, 18% dhe 41% respektivisht. Në këtë mënyrë, në një periudhë katërvjeçare nuk kemi asnjë përmirësim të gjendjes së sigurisë në komunikacion, meqë në asnjë prej pesë kategorive nuk janë shënuar ulje të numrit të aksidenteve.

Në numrin e aksidenteve fatale vërejmë rënie drastike prej vitit 2010 në 2011 me 29 më pak të vdekur, ulje prej 18%. Gjithashtu, numri i aksidenteve me lëndime dhe numri i aksidenteve me dëme materiale ka rënë përafërsisht me 9% dhe 6% respektivisht në periudhën 2009-2010. Në të njëjtën periudhë kohore kemi përmirësim në numrin e aksidenteve ‘godit dhe ik’ me 3%, kurse numri total i aksidenteve gjithashtu është zvogluar për 6%. Me një analogji të thjeshtë mund të konsiderojmë si të paefektshëm këtë përmirësim nga 2009 në 2010, për shkak se në periudhën paraprake (2008 në 2009) numri total i aksidenteve është rritur me afërsisht 21%.

Policia e Kosovës është e ndarë në gjashtë rajone: Prishtinë, Ferizaj, Mitrovicë, Prizren, Gjilan dhe Pejë. Në tabelën mëposhtë janë të paraqitura numri i aksidenteve në bazë të rajoneve.

Viti/Rajoni	Prishtinë	Ferizaj	Mitrovicë	Prizren	Gjilan	Pejë
2008	6,521	1,383	1,350	2,319	1,718	2,648
2009	8,462	1,628	1,472	2,659	1,926	2,659
2010	8,056	1,463	1,474	2,600	1,588	2,850
2011	8,342	1,545	968	3,183	1,576	2,750

**Tabela 5: Statistikat mbi aksidentet nëpër rajone<sup>18</sup>**

Duke i analizuar të dhënat e mësipërme, vetëm në dy rajone (Mitrovicë dhe Gjilan) nuk ka pasur rritje prej vitit 2008 në 2011. Rritjet më të mëdha vërehen në Prishtinë dhe Prizren, ku prej vitit 2008 në 2011 ka pasur një rritje prej 28% dhe respektivisht 37%. Në anën tjetër, rritje në suaza më të ulët ka në Ferizaj dhe Pejë. Duke e krahasuar me numrin total të aksidenteve, vërehet se rritja prej vitit 2008 në 2009 është kryesisht si rezultat i një rritje prej plotë 30% në Prishtinë. Kështu, rajoni i kryeqytetit është kontribuuesi kryesor i kësaj rritjeje në nivel kombëtar. Raportet më të reja të Policisë së Kosovës vërtetojnë të njëjtin trend.

Numri i aksidenteve është në rritje edhe në katër muajt e parë të vitit 2012. Në bazë të të dhënave nga Departamenti i Sigurisë Rrugore pranë Policisë së Kosovës, kur krahasojmë muajt janar-prill 2011 me janar-prill 2012, shohim që ka rritje me afër 10 % të numrit të aksidenteve. Megjithatë, edhe një herë kemi statistika pozitive me rastin e aksidenteve fatale që kanë pësuar rënie prej 13.3 %. Kjo do të thotë që në vitin 2012 pritet të ketë një trend të njëjtë sikurse në vitet e fundit.

<sup>18</sup> Policia e Kosovës, ‘Raporti Policor 2010’ dhe ‘Statistikat dhe analizat e aksidenteve të komunikacionit rrugor 2010-2011

## 5.2 Statistikat e aksidenteve në bazë të shkaktarëve

Në bazë të praktikave të institucioneve relevante, përgjatë këtij studimi kemi kategorizuar aksidentet në gjashtë kategori: Faktori Njeri (Ngasësi), Faktori Njeri (Këmbësori), Gjendja Teknike e Automjetit, Infrastruktura Rrugore, Faktorët Klimatik dhe Faktorët e Tjerë. Është më se e evidente që ngasësit e automjeteve mbajnë fajin kryesor për aksidentet. Kjo sepse afërsisht 98% të numrit total të aksidenteve vjen si rezultat i tyre.

Viti	Faktori Njeri (Ngasësi)	Faktori Njeri (Këmbësori)	Gjendja Teknike e Automjetit	Infrastruktura Rrugore	Faktorët Klimatik	Faktorët Tjerë
2008	15,565	32	52	29	229	32
2009	18,946	10	38	24	175	19
2010	16,286	12	17	14	332	8
2011	14,481	8	17	8	59	9

Tabela 6: Aksidentet në bazë të shkaktarëve të tyre<sup>19</sup>

Në statistikat e shkaktarëve të aksidenteve të viteve 2008 dhe 2009 nga Inspektorati Policor i Kosovës janë të zberthyer secila nga këto gjashtë kategoritë në nënkategori të tjera. Faktori Njeri (Këmbësori) i përmbanë këto nënkategori: Pjesëmarrja në komunikacion nën ndikim të alkoolit/drogës, mosrespektimi i shenjave të komunikacionit, moskalimi në vendkalimin për këmbësorë dhe dalja e papritur në rrugë. Nga të gjitha nënkategoritë, 'Manipulimi i pasigurt me automjet', në Faktorin Njeri (Ngasësi) përmban 27.7% dhe 26.7% të numrit total të aksidenteve në vitet 2008 dhe 2009 respektivisht. Për vitet 2010 dhe 2011, rreth 24% të aksidenteve vijnë si pasojë e manipulimit të pasigurt me automjet ose si rezultat i pakujdesisë.

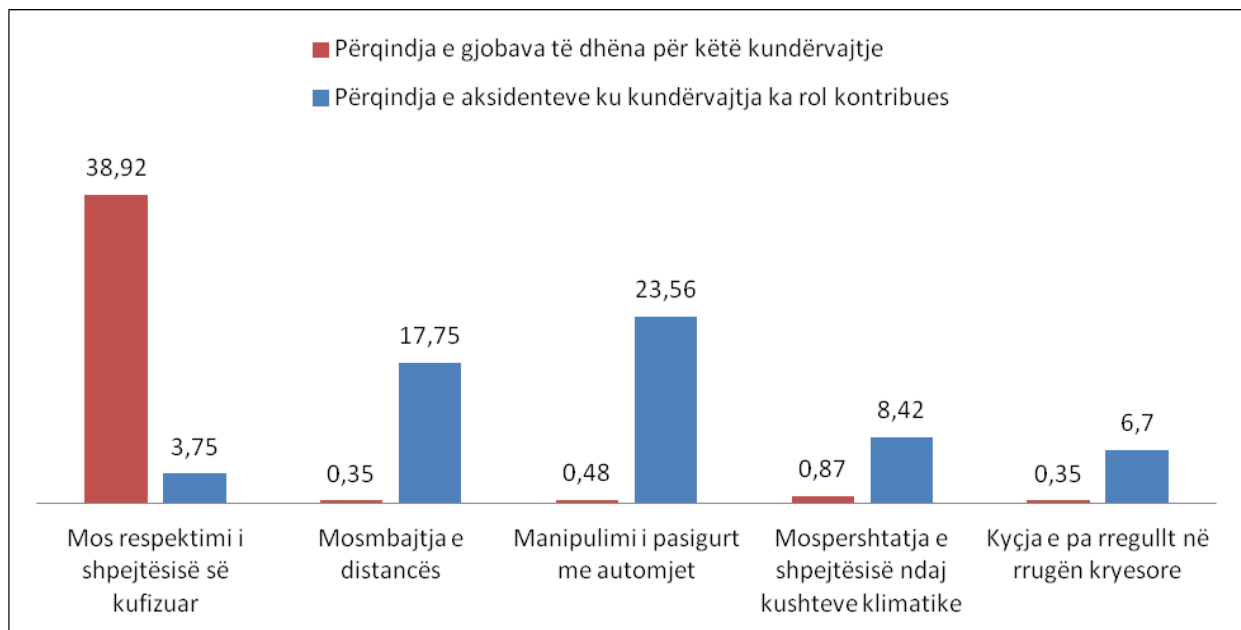
Një statistikë pozitive për sigurinë rrugore është zvoglimi i aksidenteve ku shkaktar është Infrastruktura Rrugore. Numri i aksidenteve ka rënë vazhdimisht nga viti 2008 deri në 2011 dhe më 2011 kishte vetëm 8 aksidente ku shkaktar ishte Infrastruktura Rrugore nga 29 sa ishin më 2008. Numri i aksidenteve ku shkaktar është infrastruktura rrugore ka rënë për arsye të investimeve në infrastrukturën rrugore, ku si rezultat numri i rrugëve të asfaltuara është rritur vazhdimisht.

## 6. LIDHJA E GJOBAVE TË POLICISË ME SHKAKTARËT E AKSIDENTEVE

Pasi që kemi krahasuar statistikat zyrtare të Policisë së Kosovës, kemi ardhur në përfundim që gjobat të cilat i shqipton policia, nuk i adresojnë shkaktarët e aksidenteve. Kësisoj, mediat dhe qytetarët me të drejtë kanë kritikuar politikën e gjobave që është më shumë politikë e mbushjes së buxhetit sesa që adreson sigurinë në komunikacion. Rreth 39% e numrit total të gjobave të lëshuara në 2010 dhe 2011, janë dhënë për tejkalim shpejtësie, që përbën shumicën e gjobave të lëshuara në total. Në anën tjetër, tejkalimi i shpejtësisë rezulton në vetëm 3.75% të aksidenteve totale, që mund të shihet në statistikat mbi shkaktarët e aksidenteve.

<sup>19</sup> IBID

Mosmbajtja e distancës së duhur rezulton në 17.75% të aksidenteve në vitet 2010 dhe 2011, mirëpo gjoba për të njëjtin shkak u lëshuan vetëm 0.35% në të njëjtën periudhë. I njëjti trend vlen edhe për manipulimin e pasigurt me automjet (0.48% të gjobave / 23.56% të aksidenteve), kyçjen e parregullt në rrugën kryesore (0.35% të gjobave / 6.7% të aksidenteve) dhe mospërshtatjen e shpejtësisë për kushtet klimatike (0.87% të gjobave / 8.42% të aksidenteve). Në këtë mënyrë, është mëse e qartë që strategjitë e policisë për llojet e gjobave nuk përshtaten me shkaktarët kryesor të aksidenteve. Ky fakt ka efekt të dyfishtë negativ, meqë në njërin anë nuk adreson shkaktarët e aksidenteve, ndërsa në anën tjetër e dobëson dukshëm efikasitetin e gjobave.



**Grafiku 1: Krahasimi i gjobave të lëshuara me shkaktarët e aksidenteve**

Një tjetër pikë e rëndësishme që vlen të përmendet është mosefikasiteti i gjykatave. Për shkak të mbingarkesës së tyre, gjykatat shpesh herë ngecin në trajtimin e lëndëve për gjokat. Ka raste kur bëhet vjetërsimi absolut i këtyre lëndëve dhe si rezultat gjobitjet nuk arrijnë të kenë efektin e tyre.<sup>20</sup>

## 7. ROLI I HISEDARËVE NË RRIJTJEN E SIGURISË NË KOMUNIKACION

Bashkëpunimi dhe ndarja e kompetencave ndërmjet institucioneve relevante është e rëndësishme jetike për sigurinë në komunikacion. Jo rrallë, mungesa e ndarjes specifike të kompetencave është shkas i mosfunksionimit të përgjegjësive në këto institucione. Në vazhdim do të përqëndrohemi tek këta akterë dhe te puna që ata kanë bërë për sigurinë në komunikacion. Tek Policia e Kosovës, ne do të përqëndrohemi tek planet strategjike të tyre dhe rëndësia që i është kushtuar

<sup>20</sup> Intervistë e INDEP me Sheremet Ahmetin, kryesues i Departamentit të Komunikacionit Rrugor, Policia e Kosovës, Prishtinë, Kosovë, maj 2012.

sigurisë në komunikacion. Tek Ministria e Punëve të Brendshme, fokusi është tek Departamenti për Siguri Publike. Puna e Qeverisë do të analizohet nga roli i saj mbikëqyrës, ndërsa roli i Komunave do të analizohet bazuar në punën e Drejtorive për Shërbime Publike.

### **7.1. Policia e Kosovës**

Policia e Kosovës harton plane strategjike në bazë të të cilave operon, e ku përfshihet edhe siguria në komunikacion. Në planin strategjik të viteve 2008-2010, e vetmja herë kur përmendet siguria në komunikacion është në formë të objektivit për të zvogluar numrin e aksidenteve. Megjithatë, asgjë konkrete nuk ceket lidhur me masat që policia duhet të ndërmerr për ta arritur këtë objektiv. Në anën tjetër, në planin strategjik 2011-2015 e vërejmë një përmirësim të vogël pasi që një objektiv strategjik është ngritja e nivelit të sigurisë publike përmes prezencës më të madhe të policisë nëpërmjet patrullimeve më të shpeshta në pika të caktuara (të ashtuquajtura hotspot). Kjo e fundit mund të konsiderohet një hap përpara nga Plani Strategjik i mëhershëm. Kjo pasi përcaktimi i pikave të nxehta, apo hotspot, do të bëhet duke marrë për bazë specifikat e rrugës në fjalë dhe statistikat e aksidenteve në atë rrugë. Për më tepër, në këtë plan strategjik e kemi një Plan të Veprimit për parandalimin dhe zvoglimin e numrit të aksidenteve me fatalitet. Në këtë plan janë të përfshira dy aktivitete: rritja e numrit të kontrolleve dhe aktiviteteve në komunikacion, si dhe programe edukuese për fëmijë.

Pas analizës së Planeve Strategjike të Policisë të Kosovës, mund të shihet që të dy planet strategjike (2008-2010 dhe 2011-2015) i kushtojnë pak rëndësi sigurisë në komunikacion. Ajo çka duhet të përmbaj çdo plan strategjik është plani i veprimit me hapa konkret për trajtimin e një problemi. Edhe pse në strategjinë 2011-2015 është një plan i veprimit për sigurinë në komunikacion, ky plan mund të cilësohet si i cekët për shkak se i përmban vetëm dy aktivitete të cilat ashtu janë mjaft të pakonkretizuara. Madje, ky plan nuk përmban afat të caktuar kohor, duke lënë hapësirë që këto dy aktivitete duhet të përmbushen në periudhën 2011-2015.

Meqë policia është vetëm një komponentë e sigurisë në komunikacion dhe kjo e fundit është e përbërë edhe prej shumë komponentëve tjerë, Kosova duhet medoemos ta ketë një plan strategjik dedikuar sigurisë rrugore. Praktikata nga vendet tjera tregojnë që planet e tilla strategjike përmirësojnë efikasitetin përmes rritjes së drejtpërdrejt të bashkëpunimit institucional. Shqipëria i ka të publikuara dy dokumente të cilat drejtpërdrejt i qasen komunikacionit rrugor dhe sigurisë: Plani i Veprimit për Sigurinë Rrugore 2011-2015 dhe Strategjia Kombëtare për Sigurinë Rrugore 2011-2015. Një zhvillim pozitiv në këtë fushë është fakti që Ministria e Infrastrukturës është duke punuar për Strategjinë e Sigurisë Rrugore dhe Planin e Veprimit. Strategjia për momentin është vetëm një draft dokument dhe pritet të zbatohet këtë vit, ndërsa përfshirja e hisedarëve e sidomos të shoqërisë civile në hartimin e saj janë të domosdoshme.

### **7.2. Ministria e Punëve të Brendshme**

Ministria e Punëve të Brendshme e ka hapur një ueb faqe të posaçme për Departamentin për Siguri Publike. Kjo ueb-faqe është e bazuar në misionin e Ministrisë në rritjen e sigurisë për

qytetarët në bashkëpunim me ta.<sup>21</sup> Si e tillë, është e paraparë të shërbej si vend ku qytetarët kanë qasje në predispozitat ligjore, strategjitë, si dhe të shërbej si një vend që ofron këshilla praktike për ta.<sup>22</sup> Pjesë e rëndësishme e sigurisë publike është padyshim siguria në komunikacion. Megjithatë, e vetmja gjë në këtë ueb faqe lidhur me sigurinë në komunikacion është një broshurë e quajtur “Vozitje e Sigurt”. Kjo e fundit është një broshurë prej një faqe me informata rreth ngasjes së sigurt gjatë kohërave të vështira meteorologjike. Asnjë këshillë tjetër nuk u jepet qytetarëve, përkundër faktit që shkaktarët kryesor të aksidenteve janë pikërisht ata: “Manipulimi i pasigurt me automjet”. Kështu, angazhimi i mëtejshëm dhe më cilësor i MPB-së sa i përket sigurisë në komunikacion është i domosdoshëm.

### 7.3 Qeveria dhe Komunitet

Puna e Policisë së Kosovës lidhet ngushtë me punën e nivelit politik dhe në radhë të parë Qeverisë së Kosovës. Kjo e fundit ka investuar në rregullimin e infrastrukturës kryesisht në rrugët lokale, që shpeshherë ka shkaktuar tollovi në komunikacion. Institucionet relevante kanë dështuar në realizimin e një sistemi informimi me anë të së cilit vozitësit do të informoheshin në kohë reale për ndonjë rrugë të bllokuar, aksident, dëmtim në rrugë, gjendjen e rrugëve etj. Në vendet perëndimore ekzistojnë asociacione të veçanta që bëjnë informimin e qytetarëve mbi gjendjen e rrugëve. Kjo është një e drejtë fundamentale e qytetarëve për informim dhe një obligim i institucioneve që t’i informojnë qytetarët.<sup>23</sup>

Edhe komunitet, përmes drejtorive komunale të shërbimeve publike, është dashur të bëjnë më shumë në rritjen e sigurisë në komunikacion. Ato do të duhej t’i shfrytëzonin më shumë kompetencat e tyre për rregullimin e sistemit të komunikacionit lokal. Për më tepër, në fushën e edukimit, komunitet nuk kanë marrë ndonjë iniciativë që vlen të përmendet.

Drejtoritë komunale të arsimit, përmes politikave të tyre do të mund të rrisnin edukimin mbi sigurinë në komunikacion. Kjo do të mund të bëhej lëndë zgjedhore nëse ekziston një kërkesë nga prindërit ose nga drejtorja e arsimit në komunë.<sup>24</sup>

Një problem i ri që së fundi doli në pah dhe që vlen të përmendet është korrupsioni në Ministrinë e Infrastrukturës. Zërat për korrupsion me patentë shofer i konfirmoi edhe vetë ministri Fehmi Mujota, ku sipas tij kemi keqpërdorime në këtë nivel.<sup>25</sup> Këto zëra filluan të qarkullojnë nga disa dëshmitarë që theksojnë se me 500 euro mund të pajisesh me patentë shofer pa hyrë fare në provim. Hetimet nga Policia e Kosovës janë dërguar në Prokurorinë Speciale, ku thuhet që ekziston një rrjet kriminal brenda Ministrisë, ku përfshihen edhe zyrtarët më të lartë.<sup>26</sup> Ky zhvillim i komplikon edhe më tutje gjërat dhe lidhet me ‘manipulimin e pasigurt me automjet’, që është shkaktari numër një i aksidenteve në Kosovë.

---

<sup>21</sup> Ballina e faqës zyrtare të Departamentit për Siguri Publike, Ministrisë së Punëve të Brendshme, 2012. [www.dsp-ks.org](http://www.dsp-ks.org)

<sup>22</sup> IBID

<sup>23</sup> Intervistë e INDEP me Sheremet Ahmetin, kryesues i Departamentit të Komunikacionit Rrugor, Policia e Kosovës, Prishtinë, Kosovë, maj 2012.

<sup>24</sup> Intervistë e INDEP me Ramush Lekajn, udhëheqës i Divizionit për Kurrikula, Ministria e Arsimit, Shkencës dhe Teknologjisë, Prishtinë, Kosovë, maj 2012.

<sup>25</sup> Portali Koha.net, ‘Mujota e pranon se ka kriminalitet në ministrinë që drejton’. <http://koha.net/?page=1,13,102504>

<sup>26</sup> Portali Koha.net, ‘Zbulohet rrjeti kriminal që shiste patent shoferi’ <http://www.koha.net/?page=1,13,102356>

## 8. SISTEMET E NDËSHKIMIT - PIKËT

Në ligjin për Sigurinë në Komunikacionin Rrugor është e specifikuar në detaje mënyra e funksionit të sistemit të pikëve në patentë shofer. Në përshkrimin e Dispozitave të Ligjit për Sigurinë në Komunikacionin Rrugor janë të cekura 36 shkelje për të cilat zbatohet sistemi i heqjes së pikëve. Megjithatë, ky sistem është larg nga zbatimi.<sup>27</sup> Sistemi i pikëve nuk është duke u zbatuar në Kosovë. Sfida kryesore qëndron tek krijimi i një sistemi qendror i të dhënave ku do të evidentoheshin pikët e çdo individit, ndërsa për momentin nuk kemi të dhëna mbi statistikën e numrit të pikave që jepen. Moszbatimi i sistemit të pikëve është një gabim i madh për shkak që shoferët do të ishin më të kujdesshëm në komunikacion dhe si rezultat do të kishim më pak kundërvajtje.<sup>28</sup> Heqja e një pike do ta bënte shoferin më të kujdesshëm në të ardhmen, pasi që do të rritej rreziku i humbjes së patentë shoferit.

Nëse do të funksiononte apo jo sistemi i pikëve, një indikator mund të konsiderohet një fushatë e policisë në bashkëpunim me OSBE-në. Fushata me emrin “Nëntë pikë dhe shkon leja” kishte për bazë vetëdijësimin e qytetarëve lidhur me sistemin e pikave. Kjo fushatë ka pasur një ndikim të jashtëzakonshëm tek qytetarët duke i kaluar të gjitha parashikimet.<sup>29</sup> Si rezultat, në periudhën kohore sa zgjati kjo fushatë numri i aksidenteve pësoi rënie të dukshme. Asokohe qytetarët i kaploi një “frikë” pasi që në fushatë theksohej që pikat mund të ju pezullojnë patentën për një periudhë të konsiderueshme kohore. Të hollat dhe dënimet nuk kanë ndikuar shumë, por ideja se mund ta humbnin patentë shoferin për një kohë të caktuar, ka pasur ndikim më të madh tek qytetarët.<sup>30</sup> Në këtë mënyrë, broshurat e shpërndara janë mbajtur me kujdes nga vozitësit për të kujtuar rrezikun që paraprihet nga pikët.

Sipas ligjit për Siguri në Komunikacionin Rrugor, nëse për një periudhë prej 36 muajsh një shofer i merr së paku gjashtë pikë negative, kundër këtij individ do të merren masa shtesë. Nëse i hedhim një sy Përshkrimit të Dispozitave të Ligjit, pikët mund të merren si rezultat i 36 shkeljeve. Në shumicën e këtyre 36 shkeljeve numri i pikëve që vendoset është 1 ose 2, kurse 5 pikë hiqen vetëm në 5 shkelje të përcaktuara nga kjo Dispozitë Ligjore. Një shembull për të ilustruar këtë: nëse një shofer e tejkalon shpejtësinë në vendbanim ose jashtë vendbanimit për 30-50km/h, atij/asaj i hiqet një pikë. Prandaj, edhe nëse i njëjti shofer e bën këtë shkelje 5 herë brenda 3 viteve, kundër tij/saj nuk do të merren masa fare. Me fjalë të tjera, nëse një shofer kapet pesë here duke vozitur me 100 km/h në vendbanim ku kufizimi i shpejtësisë është 50 km/h, ai/ajo do t'i pranon 5 pikë negative në patentë dhe kështu i shpëton masave shtesë. Përkundër gjithë kësaj, sistemi i pikëve nuk mund të evaluohet, meqë fatkeqësisht nuk filloi së zbatuari asnjëherë.

---

<sup>27</sup> Intervistë e INDEP me Sheremet Ahmetin, kryesues i Departamentit të Komunikacionit Rrugor, Policia e Kosovës, Prishtinë, Kosovë, maj 2012.

<sup>28</sup> IBID.

<sup>29</sup> Intervistë e INDEP me Shpresa Mulliqin, zyrtare e lartë, Departamenti për Siguri Publike, OSBE, Prishtinë, Kosovë, maj 2012.

<sup>30</sup> IBID.



## 9. FUSHATAT E POLICISË

Policia e Kosovës ka ndërmarrë një sërë fushatash vetëdijësimi në bashkëpunim me institucionet e tjera vendore dhe ndërkombëtare. Në bashkëpunim me OSBE, Policia e Kosovës ka realizuar një sërë fushatash vetëdijësimi si: “I sigurt në shkollë, në shtëpi dhe me shokë”, “Shpejtësia Vret! Mos Nxitoni”, “Njiheni Policin Tuaj”, “Për një jetë të humbur, sa është dënimi?” etj.

“I sigurt në shkollë, në shtëpi dhe me shokë” është një doracak njëzet faqesh i shpërndarë nëpër shkollat fillore të vendit. Rreth 50,000 sosh u janë shpërndarë fëmijëve dhe janë mbajtur ligjërata për ta në shkollat fillore. Doracaku është i ilustruar me animacione që tërheqin një audiencë siç janë të vegjlit. Një pjesë e këtij doracaku është lidhur me sigurinë në komunikacion, ku përshkruhen informata rreth këmbësorëve në komunikacion, semaforëve dhe drejtimit të biçikletës. Kjo fushatë ka pasur shtrirje në gjithë Kosovën dhe ka qenë mjaft e rëndësishme në informimin e nxënësve mbi pjesëmarrësit në komunikacion dhe rregullat e tij.

“Shpejtësia Vret! Mos Nxitoni” është një tjetër fushatë e ndihmuar nga OSBE, që ndryshe njihet edhe si “Patrulla dy”. Kjo është karakterizuar me një moto bindëse si: “Është më mirë që ta humbasësh një minute në jetë...se sa ta humbësh jetën për një minutë”. Kjo fushatë bënë apel tek qytetarët që të respektojnë ligjin për siguri në komunikacion dhe është zhvilluar në fund të vitit 2011. Maketa e veturës së policisë e vendosur nëpër rrugë ka qenë një mjet me anë të së cilit është synuar që t’i bëjë qytetarët që instinktivisht ta prekin pedalen e frenimit. Megjithëkëtë, suksesi i kësaj fushate është vërë në pikëpyetje dhe është dëmtuar, meqë fushata ka paraparë edhe emetimin e një spoti televiziv me të cilin vozitësit janë informuar për ekzistimin e maketave paraprakisht dhe kështu ajo nuk ka dhënë efektin e pritur. “Duke e parë një ditë që ajo gati e ka humbur efektin, tashti e kemi hequr”<sup>31</sup>.

### 9.1. Ndikimi i fushatave

Për të analizuar suksesin e fushatës “I sigurt në shkollë, në shtëpi dhe me shokë” do të ishte mirë të priten statistikat e numrit të aksidenteve për vitin 2012 për shkak se kjo fushatë filloi në muajt e fundit të vitit 2011. Megjithatë, mund të thuhet se ka qenë e suksesshme nëse i krahasojmë numrin e personave të vdekur dhe të lënduar për fëmijët deri në moshën 12 vjeçare nga viti 2010 në 2011. Numri i fëmijëve të vdekur është zvogluar përafërsisht 18%. Në anën tjetër, numri i fëmijëve të lënduar ka rënë për 7.5%.

Fushata “Shpejtësia Vret! Mos nxitoni” tenton që drejtpërdrejt të ndikoj tek frika e vozitësve për humbjen e jetës. Këtë gjë ndoshta mund të thuhet se e ka arritur me sukses nëse i referohemi numrit të aksidenteve me fatalitet që ka rënë për 18 % nga 2010 në 2011, edhe pse numri total i aksidenteve është rritur. Prandaj, është e vështirë të arrihet një përfundim për ndikimin e kësaj fushate, edhe pse siç e cekëm më herët, kemi pasur deklarata nga zëdhënësi i policisë që pikërisht kjo fushatë do ta ulë numrin total të aksidenteve në 2011, gjë që nuk ndodhi.

<sup>31</sup> Intervistë e INDEP me Sheremet Ahmetin, kryesues i Departamentit të Komunikacionit Rrugor, Policia e Kosovës, Prishtinë, Kosovë, maj 2012.

Megjithëse ka një numër të konsiderueshëm fushatash, Policia e Kosovës dhe OSBE nuk kanë një mekanizëm matës më specifik me të cilin do të bëhej vlerësimi fushatave. Suksesi i një fushate matet me statistikat e policisë në lidhje me aksidentet. Megjithëkëtë, ky nuk mund të jetë një mekanizëm i sigurt për të parë se cilat fushata kanë vërtetë sukses dhe cilat jo, cilat duhet vazhduar e cilat duhet ndërprerë. Kështu, fushatat e Policisë dhe OSBE-së kanë pasur karakter kryesisht të përkohshëm dhe nuk janë vazhduar as ato që ka pasur indikacione se janë të suksesshme.

Edhe pse pa një mekanizëm të qartë për të parë se çfarë është e nevojshme, nëse shikohen statistikat e aksidenteve dhe shkaktarëve, sikurse gjobat, as fushatat nuk i janë përgjigjur shkaktarëve kryesor të aksidenteve. Ende nuk është ndërmarrë asnjë fushatë në drejtim të adresimit të problemit me manipulimin e pasigurt me mjetin motorik si një nga shkaktarët kryesor të aksidenteve.

## 10. PËRFUNDIMET

Ani pse Kosova ka një bazë të rregulluar ligjore sa i përket sigurisë në komunikacion, ajo do të mund të përmirësohet me eliminimin e disa paqartësive. Kjo sidomos në ndarjen e kompetencave mes institucioneve relevante. Bashkëpunimi i Policisë me Komunitat dhe roli vartës ndaj Ministrisë ka nevojë të qartësohen. Gjithashtu organizimi i Policisë së Kosovës nuk është i qartësuar sa duhet me ligjin për Policinë. Kompetencat e Drejtorive Rajonale nuk precizohen dhe askund nuk ceket që ato kanë kompetencën e përcaktimit të pikave të kontrollit.

Terminologjia e përdorur në ligje është gjithashtu e paqartë në disa raste. Në ligjin për Sigurinë në Komunikacionin Rrugor, tek pjesa e kompetencave të Ministrisë, kudo përmenden “rrugët publike”, pa saktësuar cilat lloje të rrugëve publike, meqë një pjesë të kompetencave e ka Komuna. Gjithashtu, pjesa që flet për detyrimin për të shënjuar rrugët e dëmtuara apo rrugët në punim e sipër, ligji nuk detyron një afat kohor për institucionet relevante në të cilin shenja do të duhej vendosur. Për më tepër, paqartësi kemi edhe tek përdorimi i fjalës ‘moped’ sepse mungon një përkufizim i qartë i këtij termi.<sup>32</sup>

Numri i aksidenteve fatale është zvogluar në katër vitet e fundit. Megjithatë, numri total i aksidenteve është rritur konsiderueshëm në të njëjtën periudhë. Ulja e aksidenteve fatale dhe rritja e numrit të aksidenteve i ka karakterizuar edhe katër muajt e parë të vitit 2012 nëse i krahasojmë me të njëjtën periudhë të vitit 2011.

Sistemi i pikëve negative është i përshkruar në detaje në Ligjin për Sigurinë në Komunikacionin Rrugor. Megjithatë, ne vijmë në përfundim që sistemi i pikëve nuk po zbatohet. Sfidë kryesore është mungesa e një baze për ruajtjen e të dhënave. Në anën tjetër, sistemi i pikëve konsiderohet një mekanizëm ideal për ta ndaluar rritjen e vazhdueshme të aksidenteve në vend.

Shkaktari kryesor i aksidenteve në vend është manipulimi i pasigurt me automjet ndërsa shkaktari i nëntë për nga rëndësia është tejkalimi i shpejtësisë së automjetit. Sidoqoftë, gati gjysma e gjobave që shqiptohen nga policia janë për tejkalimin e shpejtësisë, ndërsa një numër shumë i

---

<sup>32</sup> Kuvendi i Kosovës, Ligji për Sigurinë në Komunikacionin Rrugor Nr.02/L-70 (2007)

vogël jepet për manipulimin e pasigurt të automjetit. Si rrjedhim, vijmë në përfundim që gjobat nuk po kontribuojnë në përmirësimin e situatës momentale të aksidenteve.

Fushatat vetëdijësuese nuk i janë përgjigjur shkaktarëve të aksidenteve. Ka pasur shumë fushata në lidhje me tejkalimin e shpejtësisë, ndërkohë që statistikave tregojnë se vetëm 3.75% e aksidenteve ndodhin për këtë shkak. Manipulimi i pasigurt me mjetin, si shkaktari kryesor, nuk ka qenë pjesë e asnjë fushate vetëdijësimi. Metoda e përdorur për të vlerësuar një fushatë për siguri në komunikacion është krahasimi i statistikave para dhe pas fushatës. Nuk ka një mekanizëm që të masë shkallën e suksesit të tyre dhe statistikave të aksidenteve mbeten i vetmi mjet me të cilin vlerësohet se për çfarë fushate ka më tepër nevojë.

Kosova nuk e ka një strategji kombëtare për sigurinë në komunikacion. Krejt çfarë ka ekzistuar është një pjesë për sigurinë në komunikacion e përfshirë në Planin Strategjik të Policisë të Kosovës. Në këtë mënyrë, vendit i mungon një strategji e veçantë për sigurinë në komunikacion me plane konkrete lidhur me masat që do të merren në këtë fushë.

Shumë pak është bërë në fushën e edukimit për nxënësit që të jenë në dijeni lidhur me informatat bazë të sigurisë në komunikacion. Programi arsimor nuk parasheh vazhdueshmëri të edukimit të nxënësve lidhur me komunikacionin, gjë që padyshim ndikon në sjelljen e tyre në komunikacion dhe mungesën e një baze të fortë për shoferët e ardhshëm. Në anën tjetër, nuk ka pasur presione nga kushdo qoftë që një lëndë zgjedhore për sigurinë në komunikacion të futet në planprogramin mësimor.

