

UNIVERSITETI I PRISHTINËS “HASAN PRISHTINA”
FAKULTETI I INXHINIERISË MEKANIKE
DEPARTAMENTI I KOMUNIKACIONIT

STUDIME MASTER



PUNIM DIPLOME

***TEMA: HULUMTIMI DHE SHKAQET E AKSIDENTEVE TË
KOMUNIKACIONIT RRUGOR NË REPUBLIKËN E KOSOVËS PËR
PERIUDHEN 2010 – 2015 DHE MUNDËSITË E PARANDALIMIT TË TYRE***

Lënda: SIGURIA NË KOMUNIKACION

Profesori:
Prof.ass. Dr. Ferat SHALA

Kandidati:
Inxh. dip. Xhemajl K GASHI

Prishtinë 2017

Përmbajtja

| | |
|--|----|
| 1. HISTORIKU, ZHVILLIMI I KOMUNIKACIONT RRUGOR NË VENDIN TONË..... | 5 |
| 1.1 Zhvillimi i infrastrukturës rrugore | 6 |
| 1.1.1 Kategorizimi i infrastrukturës rrugore në Republikën e Kosovës | 7 |
| 1.1.2 Numri i automjeteve në qarkullim në Republikën e Kosovës në vitin 2015 | 9 |
| 1.1.3 Numri i automjeteve të regjistruara në Republikën e Kosovës | 10 |
| 2. AKSIDENTET PROBLEM I PERGJITHSHËM I SHOQËRISË, FAKTORËT E SIGURISË, SHKAQET DHE PASOJAT E AKSIDENTEVE..... | 12 |
| 2.1 Faktorët e Sigurisë në komunikacionin rrugor | 12 |
| 2.1.1 Njeriu si faktor i sigurisë në komunikacionin rrugor. | 12 |
| 2.1.2 Mjeti si faktor i sigurisë në komunikacionin rrugor | 14 |
| 2.1.2.1 Elementet e sigurisë së mjetit..... | 16 |
| 2.1.2.1.1 Elementet aktive të sigurisë së mjetit | 16 |
| 2.1.2.1.2 Elementet pasive të sigurisë se mjetit | 25 |
| 2.1.3 Rruga si faktor i sigurisë në komunikacion | 33 |
| 2.2 Shkaktaret e aksidenteve të komunikacionit rrugor | 33 |
| 2.2.1 Shkaktarët subjektiv | 33 |
| 2.2.2 Shkaktarët objektiv..... | 34 |
| 2.3 Pasojat e aksidenteve..... | 34 |
| 3. ANALIZA DHE MASAT NE PARANDALIMIN AKSIDENTEVE TE KOMUNIKACIONIT NE PERIUDHEN 2010 – 2015..... | 35 |
| 3.1 Numri i përgjithshëm i aksidenteve te | 35 |
| 3.2 Numri i aksidenteve fatale | 36 |
| 3.2.1 Numri i personave që kanë humbur jetën..... | 37 |
| 3.3. Numri i aksidenteve me lëndime | 38 |
| 3.3.1 Numri i personave të lënduar | 39 |

| | |
|--|----|
| 3.4 Numri i aksidenteve me dëme materiale..... | 40 |
| 3.5 Numri i aksidenteve që janë larguar nga vendi i ngjarjes..... | 41 |
| 3.6 Numri i këmbësorëve që kanë humbur jetën në moshën 0 – 12 vjeç..... | 42 |
| 3.7 Numri i këmbësorëve të lënduar në moshën 0 – 12 vjeç | 43 |
| 3.8 Numri i personave që kanë humbur jetën në moshën 0 – 12 vjeç..... | 44 |
| 3.9 Numri i personave që kanë humbur jetën në moshën 12 – 18 vjeç | 46 |
| 3.10 Numri i personave që kanë humbur jetën në moshën mbi 18 vjeç | 47 |
| 3.11 Numri i personave të lënduar në moshën 0 – 12 vjeç | 48 |
| 3.12 Numri i personave të lënduar në moshën 12 – 18 vjeç | 49 |
| 3.13 Numri i personave të lënduar në moshën mbi 18 vjeç | 50 |
| 3.14 Numri i personave që kanë humbur jetën në cilësinë e drejtuesit të automjetit | 51 |
| 3.15 Numri i personave që kanë humbur jetën në cilësinë e pasagjerit | 52 |
| 3.16 Numri i personave që kanë humbur jetën në cilësinë e këmbësorit | 53 |
| 3.17 Disa statistika të krahasuara të Kosovës me disa shtete të rajonit për vitin 2015 | 63 |
| 3.18 Masat preventive të cilat duhet të merren..... | 65 |
| 3.19 Masat ndëshkuese të cilat merren momentalisht | 66 |
| 3.19.1 Masat ndëshkuese të cilat duhet të merren në zvogëlimin e aksidenteve..... | 68 |
| | |
| 4. DOKUMENTAT STRATEGJIKE TE BE-së NË SIGURINË E KOMUNIKACIONIT | |
| RRUGOR | 69 |
| 4.1 Politikat e BE-së në parandalimin dhe minimizimin e aksidenteve rrugore | 70 |
| 4.2 Harmonizimi i politikave të Kosovës me ato të BE-së në fushën e sigurisë në komunikacionin rrugor..... | 71 |
| 4.3 Sfidat e Kosovës | 72 |
| 5. REKOMANDIMET | 73 |
| 6. PËRFUNDIMI | 75 |
| 7. Literatura..... | 78 |

HYRJE

Me qëllim që të bëhet një analizë kronologjike dhe e detajuar kjo temë është ndarë në gjashtë pjesë. Në pjesën e parë është trajtuar historiku dhe zhvillimi i komunikacionit rrugor në Republikën e Kosovës, sepse kjo ndihmon në cilësinë e hulumtimit dhe analizës së shkaktarëve të aksidenteve. Në këtë pjesë janë të përfshira zhvillimi dhe kategorizimi i infrastrukturës rrugore përfshirë edhe numrin e automjeteve në qarkullim dhe atyre të regjistruara.

Në pjesën e dytë fokusimi është që të analizohen faktorët, shkaqet dhe pasojat e aksidenteve, fenomen ky që vazhdon të paraqesë një sfidë jo vetëm për vendin tonë por edhe më gjerë. Si bazë për hulumtimin dhe analizimin e këtyre shkaktarëve janë marrë statistikat zyrtare dhe përvoja profesionale në këtë fushë.

Analiza e aksidenteve rrugore për periudhën 2010 -2015 është trajtuar në pjesën e tretë duke bërë statistika për numrin e përgjithshëm të aksidenteve, personave që kanë humbur jetën dhe me lëndime, numrin e të lënduarve dhe dëmeve materiale. Veç kësaj këtu janë shtjelluar edhe masat preventive dhe ato ndëshkuese me qëllim që të ulët numri i aksidenteve.

Pjesa e katërt e këtij punimi trajton dokumentet strategjike të BE-së që kanë për qëllim të sigurisë së komunikacionit rrugor, sepse këto politika mund të normalizohen dhe të kenë efektin e vet pozitiv në vendin tonë. Po ashtu në këtë kapitull është futur harmonizimi i politikave të Kosovës me ato të BE-së, si dhe sfidat me të cilat ballafaqohet apo mund të ballafaqohet vendi ynë në këtë proces.

Pjesa e pestë dhe gjashtë p në vete përmbledhin përfundimin dhe rekomandimet.

1. HISTORIKU – ZHVILLIMI I KOMUNIKACIONIT RRUGOR NË VENDIN TONË

Komunikacioni luan një rol shumë të rëndësishëm në jetën bashkëkohore të njeriut dhe një nga sektorët pa të cilin zhvillimi ekonomik i shoqërisë do të ishte ia pamundur. Në përgjithësi komunikacioni ka rëndësinë e vet, por në veçanti komunikacioni rrugor, merr rëndësi të veçantë pasi është gjithnjë në rritje.

Në dekadat e fundit komunikacioni rrugor është zhvilluar me ritme të shumë shpejta dhe sot zë një vend të rëndësishëm në zhvillimin ekonomik – shoqëror, në të gjitha vendet e botës.

Rëndësia e komunikacionit në përgjithësi është se përmes komunikacionit brenda ditës bëhen transporte të ndryshme të mallrave, me sasi të ndryshme dhe qindra miliona njerëz qarkullojnë dhe veprojnë, përmes komunikacionit rrugor, hekurudhor, ajror dhe detar.

Në vitin 1769 është paraqitur automobili i parë me avull i konstruktuar nga inxhinieri francez Jozeph Cugnot (Zhozef Kinjo). Në vitin 1886 është lëshuar në qarkullim automobili i parë me djegie të brendshme (benzinë-ottomotor).

Aksidenti i parë në komunikacionin rrugor ka ndodhur në vitin 1896, në Britani të Madhe në të cilin aksident kanë humbur jetën dy persona, kjo pra ka ndodhur 10 vite pas paraqitjes së parë të automjetit me djegie të brendshëm.¹

Sot në botë kemi rreth 7.5 miliardë banorë² si dhe 1,2 miliardë automjete në qarkullim³. Edhe pse në të gjitha vendet e botës punohet dhe veprohet në parandalimin dhe minimizimin e numrit të aksidenteve, komunikacioni sot është një ndër shkaktarët më të mëdhenj të humbjes së jetës së njerëzve, brenda një viti në botë humbin jetën 1.25 milionë persona si pasojë e aksidenteve të komunikacionit.⁴

Bazuar në këto statistika shihet se gjendja e sigurisë në komunikacionin rrugor në nivel botëror nuk është e kënaqshme, pasi në bazë të këtyre statistikave del se çdo **25.22** sekonda humb jetën një person si pasojë e aksidenteve të komunikacionit.

¹ <http://mentalfloss.com/article/31807/when-and-where-was-first-car-accident>

² [https://www.google.com/webhp?sourceid=chrome-instant&ion=1&espv=2&ie=UTF-8#q=current%20world%20population,](https://www.google.com/webhp?sourceid=chrome-instant&ion=1&espv=2&ie=UTF-8#q=current%20world%20population)

³ [https://www.google.com/webhp?sourceidk=chrome-instant&ion=1&espv=2&ie=UTF-8#q=the%20number%20of%20vehicles%20in%20the%20world,](https://www.google.com/webhp?sourceidk=chrome-instant&ion=1&espv=2&ie=UTF-8#q=the%20number%20of%20vehicles%20in%20the%20world)

⁴ [https://www.google.com/webhp?sourceid=chrome-instant&ion=1&espv=2&ie=UTF-8#q=road+accident+statistics+2015,](https://www.google.com/webhp?sourceid=chrome-instant&ion=1&espv=2&ie=UTF-8#q=road+accident+statistics+2015)

Republika e Kosovës në aspektin gjeografik shtrihet në qendër të Evropës Juglindore dhe ka një sipërfaqe prej 10.887 km². Është një territor në të cilin sot jetojnë rreth 1.771.604 banorë rezident, me rreth 163 banorë për 1 km².⁵

Në dekadën e fundit në regjionin e Evropës jug-lindore është investuar mjaft shumë në përmirësimin e infrastrukturës rrugore, ndër të tjera duke përmirësuar kushtet për nevojat e qytetarëve të vendeve dhe duke plotësuar kërkesat e organizmave ndërkombëtarë. Këta organizma me të drejtë kërkojnë që regjioni i Evropës Juglindore të ketë performancë ekuivalente me standardet e BE-së

Në vitet e pasluftës Kosova ka bërë investime të ndjeshme në infrastrukturën rrugore, duke i përmirësuar ndjeshëm të gjitha kategoritë e rrugëve. Kohëve të fundit Kosova po përjeton ndërtimin e rrugëve të cilat nuk i ka pasur më parë, siç janë zgjerimet e rrugëve në drejtim të Pejës dhe Mitrovicës, ndërtimi i Autostradës së parë në Kosovë (rrugës së kombit) e cila është vazhdimi i rrugës nga territori i Shqipërisë, po u krijon qytetarëve të Kosovës dhe jo vetëm atyre, qasje më të lehtë me bregdetin respektivisht në portet detare.⁶

Kosova me anë të strategjisë, ka planifikuar që ndër të tjera edhe me tej ta zhvillojë rrjetin e rrugëve duke paraparë ndërtimin e autostradës tjetër e cila do të lidhë Kosovën me Maqedoninë si dhe vazhdimin e zgjerimit të rrugëve nacionale.⁷

Zhvillimi i infrastrukturës rrugore

Në vendin tonë është investuar në infrastrukturën rrugore janë ndërtuar auto-udhë në gjatësi prej 78 km, dhe në fazën e punimeve janë pjesë tjera të auto-udhës që lidh Prishtinën me pikën kufitare me Republikën e Maqedonisë

Po ashtu edhe rrugët nacionale janë zgjeruar dhe janë në proces të zgjerimit të mëtejshëm, duke i bërë me dy shirita të komunikacionit dhe me një shirit emergjent në një drejtim.

Në figurën 1.1 është paraqitur grafikisht rrjeti rrugorë i Republikës së Kosovës

⁵ Enti i statistikave të Kosovës 31.12.2015

⁶ Ministria e Infrastrukturës e Republikës së Kosovës, Departamenti për Menaxhimin e Rrugëve

⁷ Ministria e Infrastruktures, Strategjia 2015 – 2025, gusht 2015, shkarkuar nga portal i kësaj ministrie

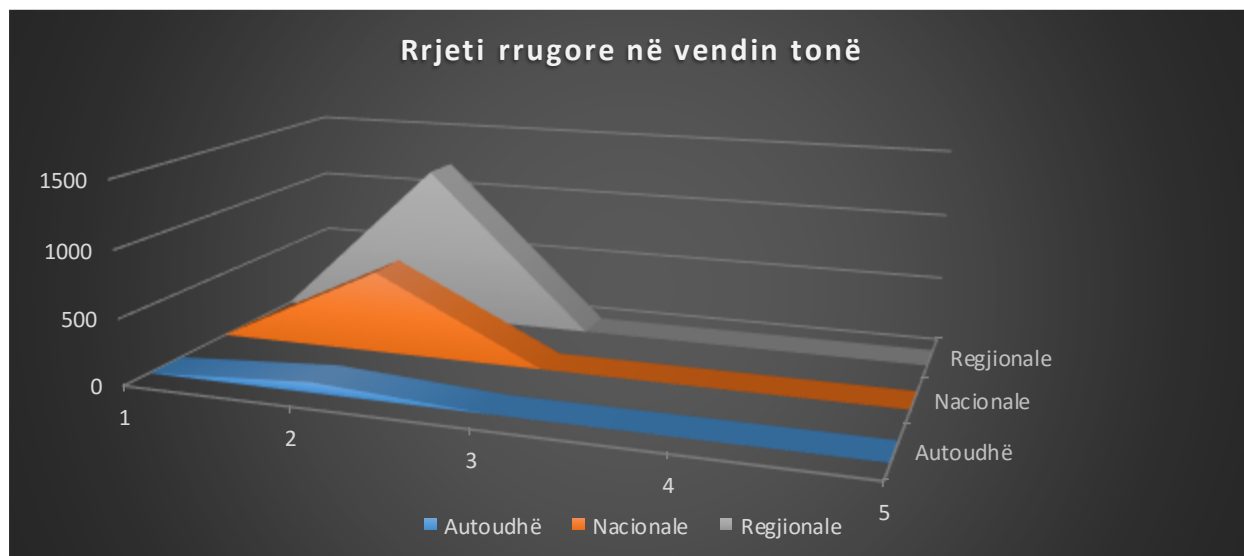


Fig. 1.1 Rrjeti rrugorë i Republikës së Kosovës

1.1.1 Kategorizimi i infrastrukturës rrugore në Republikën e Kosovës

Rrjeti rrugor në Republikën e Kosovës është i kategorizuar në auto-udhë, rrugë nacionale dhe rrugë rajonale, që janë nën administrimin e Ministrisë së Infrastrukturës (MI) dhe rrugët lokale, rrugët në vendbanime, rrugët urbane, rrugët lidhëse dhe të pa kategorizuara janë nën administrimin e Kuvendeve Komunale.

Në tabelën 1.1 është paraqitur rrjeti rrugor në Republikën e Kosovës

Tab.1.1 Rrjeti rrugor në Republikën e Kosovës

| RRJETI RRUGOR NË VENDIN TONË | | | | | |
|--|------------------|---------------|---------------------|---------------|-----------|
| Lloji i rrugës | Të asfaltuara\km | Shprehur në % | Të pa asfaltuara\km | Shprehur në % | Gjithsej: |
| Institucioni kompetent-Ministria e Infrastrukturës | | | | | |
| Autoudhë | 78 | 100% | 0 | 0 | 78 |
| Nacionale | 626 | 99.52% | 3 | 0.48% | 629 |
| Regjionale | 1,217 | 93.26% | 88 | 6.74% | 1,305 |
| Komunale | | | | | 4,925 |
| Lokale | | | | | 4,355 |
| Urbane | | | | | 570 |
| Gjithsej | | | | | 6,937 |

Në bazë të këtyre të dhënave shihet se Republika e Kosovës ka gjithsej 6,937 km rrugë, duke u nisur nga auto-udha e deri te rrugët lokale.

Në hartën e mëposhtme figura 1.2 është paraqitur rrjeti rrugor i rrugëve regjionale, nacionale dhe auto-udha e Republikës së Kosovës.⁸

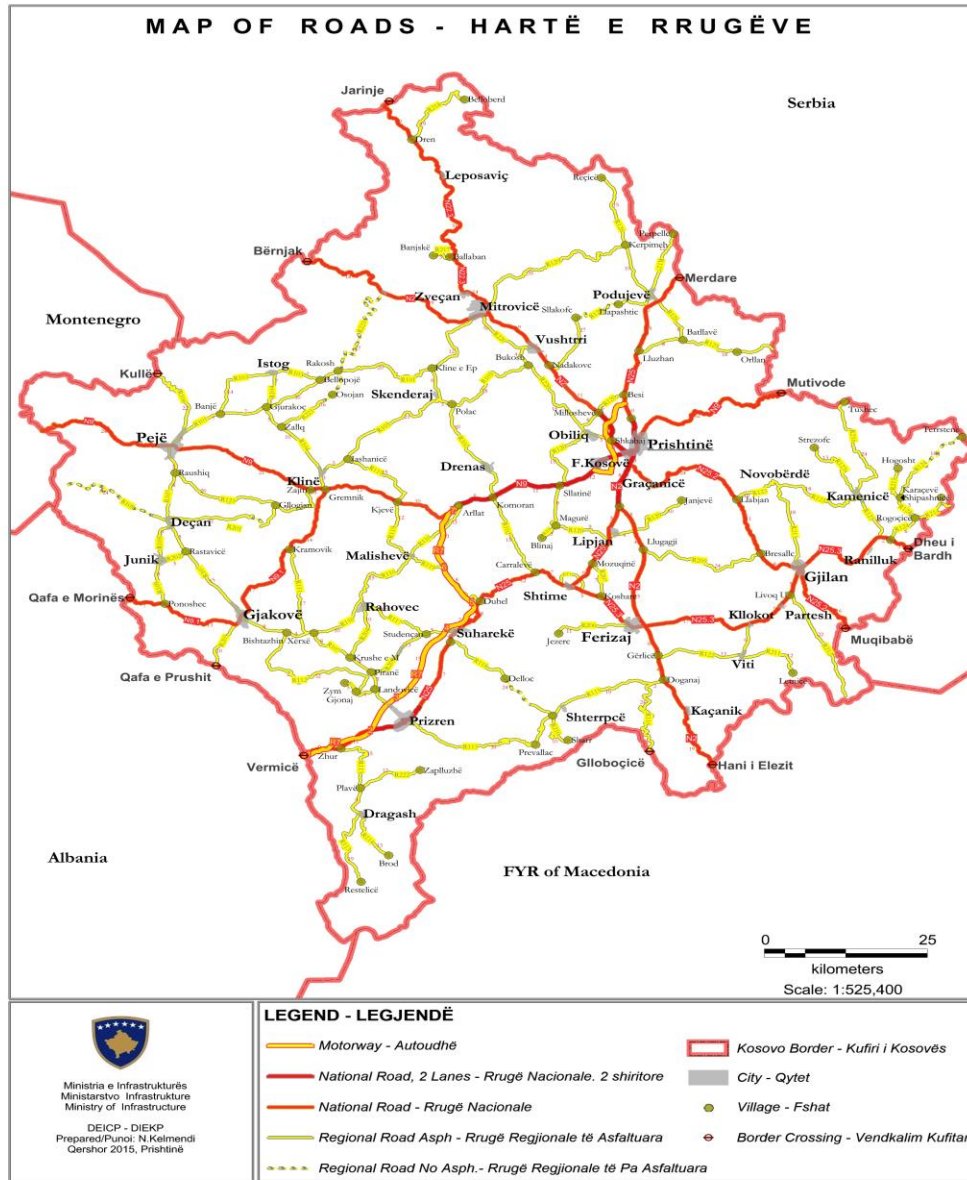


Fig. 1.2 Rrjeti rrugor në Republikën e Kosovës

⁸ Ministria e Infrastrukturës së Republikës së Kosovës

1.1.2 Numri i automjeteve në qarkullim në Republikën e Kosovës në vitin 2015

Në rrugët e Republikës së Kosovës qarkullojnë një numër i madh i automjeteve. Për ta vërtetuar qarkullimin e automjeteve në vendin tonë janë vendosur numëruesit nëpër rrugët nacionale dhe regjionale, nga Ministria e Infrastrukturës (Departamenti për Menaxhimin e Rrugëve)

Në tabelën 1.2 dhe diagramin 1.3 është paraqitur qarkullimi mesatar vjetor i automjeteve gjatë vitit 2015 sipas muajve në Republikën e Kosovës.⁹

Tab.1.2 Qarkullimi vjetor i automjeteve ne vitin 2015

| NUMRI I AUTOMJETEVE NË QARKULLIM PËR VITIN 2015 | | |
|---|---------|----------------------------------|
| Nr. | Muaji | Numri i automjeteve në qarkullim |
| 1 | Janar | 155,506 |
| 2 | Shkurt | 172,879 |
| 3 | Mars | 174,054 |
| 4 | Prill | 175,853 |
| 5 | Maj | 201,477 |
| 6 | Qershor | 197,172 |
| 7 | Korrik | 253,313 |
| 8 | Gusht | 242,225 |
| 9 | Shtator | 186,037 |
| 10 | Tetor | 170,734 |
| 11 | Nëntor | 178,800 |
| 12 | Dhjetor | 167,034 |
| Gjithsej: | | 2,275,084 |

Nga tabela 1.2 vërehet se në muajin korrik dhe gusht qarkullimi i automjeteve është maksimal, ne muajin korrik kemi 253 313 makina, kurse ne muajin gusht 242 225 makina. Kjo rritje është pasi në këta dy muaj në vendin tonë kemi shumë mërgimtar të cilët vinë për pushime nga vendet e ndryshme të Evropës.

⁹ Ministria e Infrastrukturës e Republikës së Kosovës -Departamenti për Menaxhimin e Rrugëve

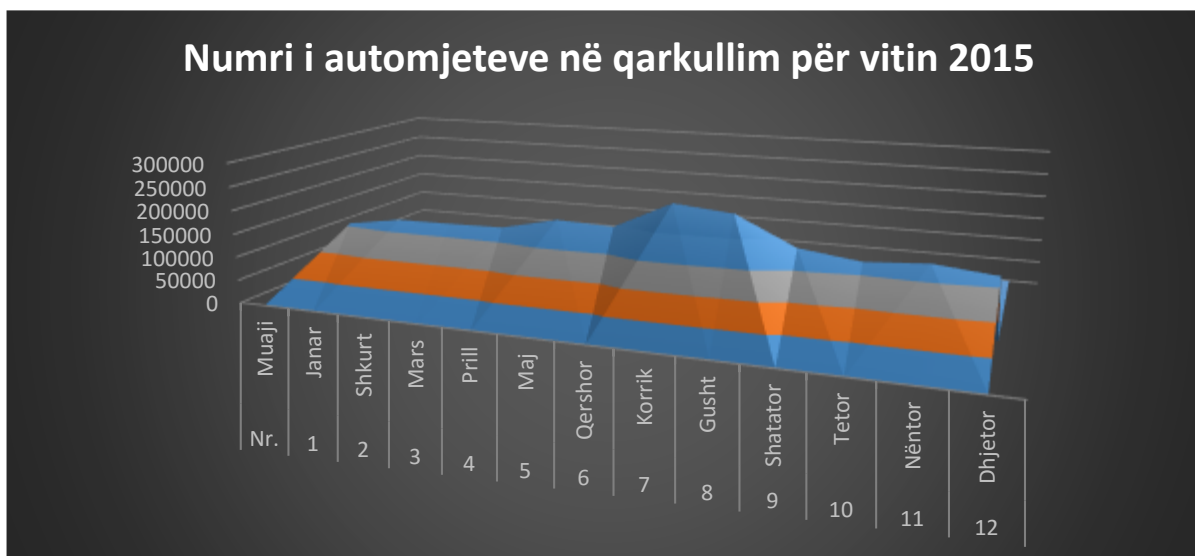


Fig. 1.3 Paraqitja grafike e qarkullimi vjetor të automjeteve në vitin 2015

Bazuar në vlerat e fituara nga numëruesit e vendosur nëpër rrugët e Republikës së Kosovës nga ana e Ministrisë së Infrastrukturës - Departamenti për Menaxhimin e Rrugëve, duke përjashtuar një numër të vogël të numëruesve që kanë pasur probleme dhe defekte nuk kanë arritur ti bëjnë numërimet, gjatë vitit 2015 në Republikën e Kosovës kanë qarkulluar rreth 2,275, 084 automjete. Nëse kësaj vlere i shtohet mesatarja e vlerave të numëruesve të cilët kanë qenë përafërsisht numri i automjeteve që kanë qarkulluar në rrugët nacionale dhe regionale të Republikës së Kosovës është përafërsisht 2,503,091 automjete për vitin 2015 ¹⁰

1.1.3 Numri i automjeteve të regjistruara në Republikën e Kosovës

Numri i automjeteve në Republikën e Kosovës ka filluar të rritet dita ditës me një intensitet shumë të shpejtë që nga viti 2000. Ky numër vazhdon të rritet edhe sot nga viti në vit. Në tabelën 1.3 dhe diagramin figura 1.4 janë paraqit numri i automjeteve të regjistruara në periudhën 2010 – 2015 ¹¹

¹⁰ Po aty

¹¹ Ministria e Punëve të Brendshme e Republikës së Kosovës

Tab. 1.3 Numri i automjeteve të regjistruara në Republikën e Kosovës në periudhën 2010 – 2015

| NUMRI I AUTOMJETEVE TË REGJISTRUARA NË REPUBLIKË E KOSOVËS PERIUDHA 2010-2015 | | | | |
|---|------|---------------------|--------------------------|----------------------------------|
| Nr. | Viti | Numri I automjeteve | Trendet e rritjes\zvogl. | Rritja ndër vite e shprehur në % |
| 1 | 2010 | 190,571 | 190,571 | |
| 2 | 2011 | 252,312 | 61,741 | 24.47 |
| 3 | 2012 | 243,996 | - 8,316 | - 3.41 |
| 4 | 2013 | 317,728 | 73,732 | 23.21 |
| 5 | 2014 | 288,866 | - 28,862 | - 9.99 |
| 6 | 2015 | 299,430 | 10,564 | 3.53 |

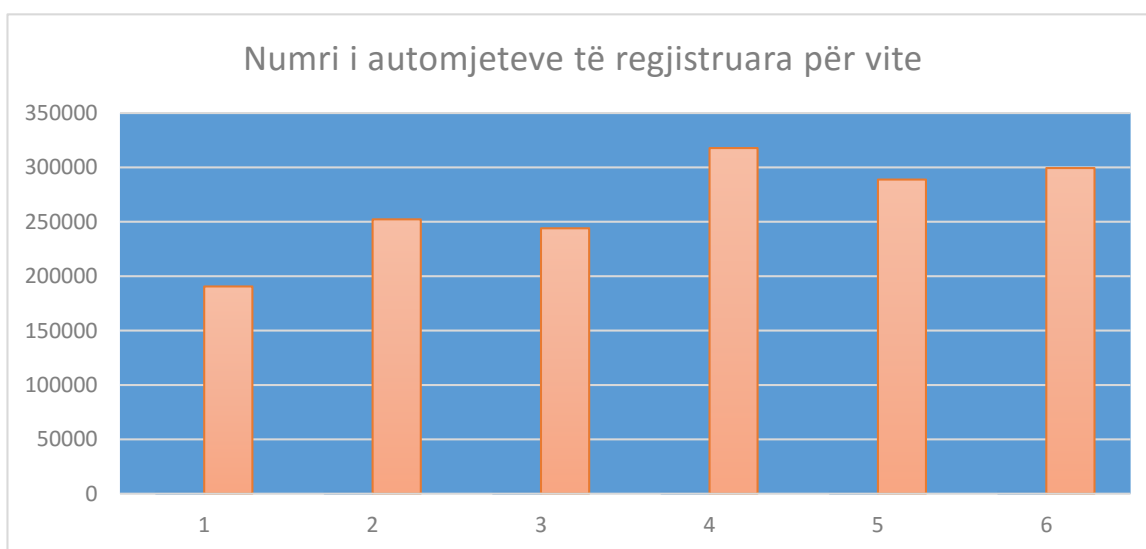


Fig. 1.4 Paraqitja grafike e numrit te automjeteve te regjistruara në periudhën 2010 - 2015

Kjo rritje e numrit te automjeteve ka ndikuar edhe në rritjen e numrit të aksidenteve të komunikacionit duke filluar nga ato me dëme të vogla materiale e deri te ato me pasoja fatale.

2. AKSIDENTET PROBLEM I PËRGJITHSHËM I SHOQËRISË, FAKTORËT E SIGURISË, SHKAKTARËT DHE PASOJAT E AKSIDENTEVE

Edhe në Kosovë sikur në vendet e tjera aksidentet mbasin një shqetësim që kërkon një qasje profesionale në dizajnimin e politikave, duke u bazuar në analiza dhe ekspertiza profesionale. Këto analiza duhet të kenë në fokus identifikim e faktorëve të cilët shpjen deri te aksidentet. Në vijim do identifikohen shkaktarët e pastaj si rezultat i kësaj mund të rekomandohen masat të cilat do të kenë për qëllim që ta parandalojnë apo ta minimizojnë numrin e aksidenteve. Faktorët kryesorë që kanë të bëjnë drejtpërsëdrejti me sigurinë në komunikacionin rrugor janë: njeriu, mjeti dhe rruga.

2.1 Faktorët e sigurisë në komunikacionin rrugor

2.1.1 Njeriu si faktor i sigurisë në komunikacion

Prej të gjithë faktorëve, të cilët ndikojnë në sigurinë e komunikacionit rrugor, faktori njeri është më i rëndësishmi. Në figurën 2.1 janë paraqitur elementet themelore të faktorit njeri¹²

¹² Elementi sigurnosti cestovnog prometna fq. 6 prof. dr. Franko Rotim

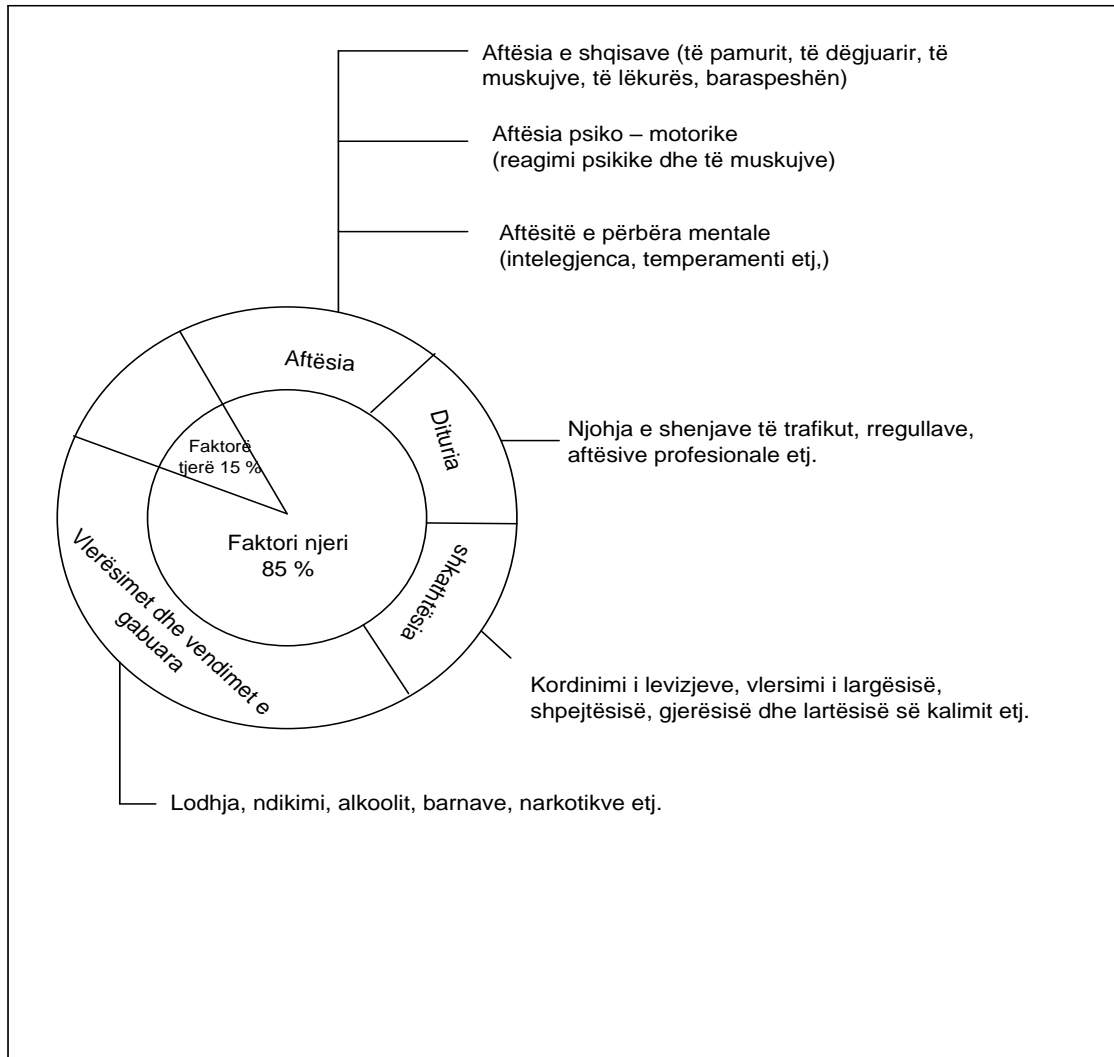


Fig. 2.1 Elementet themelore të faktorit njeri

Mënyra e sjelljes së ngasësit në komunikacionin rrugor varet nga informatat e siguruara, në bazë të së cilave ai vendos ta rregullojë mënyrën e lëvizjes.¹³

Mënyra e përpunimit të informatave nga ana e ngasësit është paraqitur në fig 2.2

¹³ Po aty fq. 6

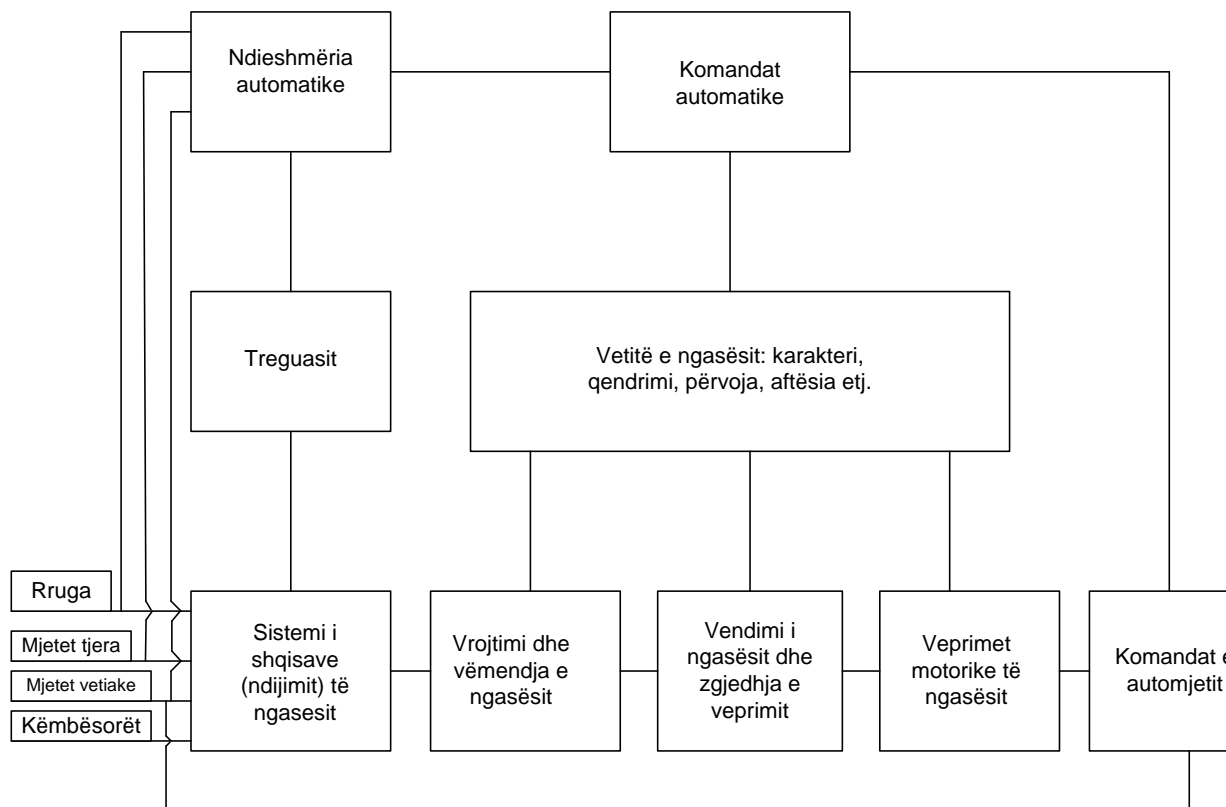


Fig. 2.2 Mënyra e përpunimit të informatave nga ana e ngasësit

Sa i përket mënyrës së sjelljes në komunikacionin rrugor ekzistojnë ndryshime të theksuara të ngasjes së automjeteve në situata të ndryshme. Këto ndryshime varen nga shkalla e edukimit, moshës, shëndetit, temperamentit, emocioneve, moralit dhe inteligjencës.¹⁴

2.1.2 Mjeti si faktor i sigurisë në komunikacion

Automjeti me konstruksionin e vet ndikon në sigurinë e komunikacionit rrugor.

Konsiderohet se deri në 3 % të aksidenteve në komunikacion ndodhin si rezultat i gjendjes jo të rregullt teknike të automjeteve.

Automjeti është një sistem shumë i përbërë (figura 2.3) i cili në vete përmban rreth 13.000 pjesë, të ndërtuara prej rreth 60 lloje të metaleve, ku secila pjesë ka rëndësinë e vetë sa i përket sigurisë së komunikacionit rrugor.¹⁵

¹⁴ Po aty fq. 7

¹⁵ Faktorët e sigurisë në komunikacion fq. 101 prof.dr.Ahmet Geca

Kur bëhet fjalë për mjetin si faktor i sigurisë në komunikacionin rrugor, duhet të kenë një përgjegjësi të madhe edhe qendrat për kontrollime teknike të automjeteve (figura 2.4) që mos të lejohet kalimi i automjetit, nëse nuk i plotëson kriteret e parapara me legjislacionin që parashihet për kontrollimin e automjeteve. Në vendin tonë bëhet importimi i automjeteve të përdorura nga shtete të ndryshme, dhe kjo na jep të kuptojmë se gjendja teknike e automjeteve të përdorura nuk mundet të jetë në nivelin e duhur.



Fig. 2.3 Automjeti



Fig. 2.4 Automjeti ne qendrën e kontrollimit teknik te automjeteve

2.1.2.1 Elementet e sigurisë së automjetit

Rritja e vazhdueshme e shpejtësisë maksimale dhe numrit të automjeteve, ka kushtëzuar nevojën që ti jepet një rëndësi sigurisë së automjeteve. Siguria e automjeteve është një prej vetive më të rëndësishme sepse prej saj varet jeta dhe shëndeti i njerëzve, siguria e materialeve të ndryshme gjatë transportit.¹⁶

Elementet e mjeteve të cilat ndikojnë në sigurinë e komunikacionit ndahen në:

- Elementët aktiv
- Elementët pasiv ¹⁷

2.1.2.1.1 Elementët aktiv të sigurisë së automjetit

- Sistemi i frenimit,
- Sistemi (mekanizmi) i drejtimit,
- Gomat,
- Pajisjet ndriçuese dhe sinjalizuese,
- Pajisjet për zmadhimin e fushës së dukshmërisë së ngasësit,
- Konstruksioni i karriges (ulëses),
- Spojleret (drejtuesit e ajrit).

Detyra themelore e sistemit frenues është zvogëlimi i shpejtësisë së automjetit deri në ndalje ose tek një shpejtësi e nevojshme, me një ngadalësim të caktuar dhe të kontrolluar. Sistemi frenues përpos ngadalësimeve maksimale, duhet të siguroj frenim të butë, të shkurtër dhe të planifikuar.

Përpos këtyre detyrave themelore, sistemi i frenues duhet ti plotësojë edhe këto kërkesa:

- të sigurojë stabilitet të automjetit gjatë frenimit,
- sipërfaqet frenuese duhet të kenë përçueshmëri të mirë të nxehtësisë,
- mundësia e përdorimit të jetë e lehtë,

Mirëpo sistemi i frenimit duhet ti plotësojë edhe kushtet e përgjithshme, të ketë cilësi të mirë dhe të mos dështoj gjatë përdorimit. Automjeti pa marrë parasysh se çfarë gabimi ka në sistemin frenues, për shkak të sigurisë në komunikacion, nuk guxon të shfrytëzohet.

Në figurën 2.5 do të paraqitet sistemi i frenimit të automjetit.

¹⁶ Eksploatimi dhe mirëmbajtja e automjeteve faq. 26 prof. asoc. Dr. Naser Lajçi

¹⁷ Teknika e Transportit fq.199 prof. dr. Shkëlqim Zeqo, prof.ass.dr. Ferat Shala

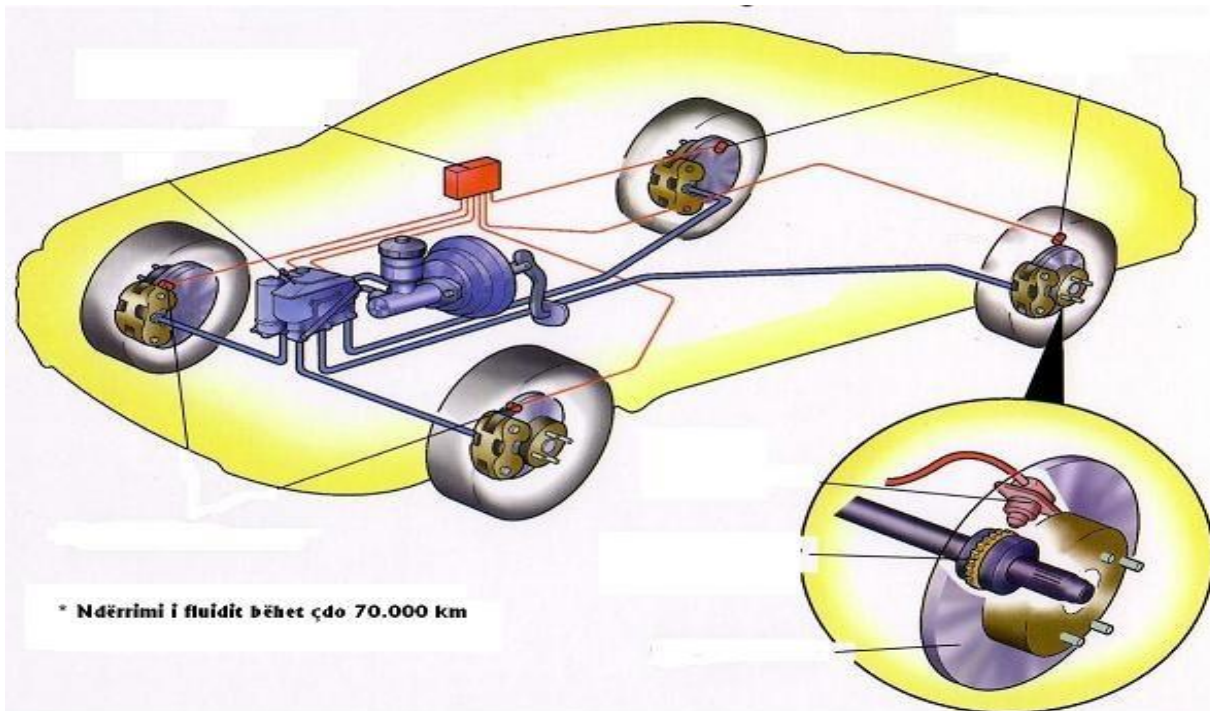


Fig. 2.5 Sistemi i frenimit të automjetit

Po ashtu edhe sistemi (mekanizmi) i drejtimit ka një rendësi shumë të madhe në sigurinë e automjetit, ku ndër shkaktarët e aksidenteve në komunikacion mund të jetë gjendja jo e rregullt e mekanizmit drejtues. Kjo mund të ndodh për shkak të thyerjes së disa pjesëve ose për shkak të prishjes së bravës siguroese të timonit e cila pamundëson rrotullimin e tij. Për atë arsye është e nevojshme të bëhet ndërrimi i pjesëve të dëmtuara ose të harxhuara të mekanizmit drejtues. Në figurën 2.6 do të paraqitet sistemi (mekanizmi) i drejtimit të automjetit.



Fig. 2.6 Mekanizmi i drejtimit

Gjatë lëvizjes së automjetit nëpër rrugë, goma ka ndikim të madh në sigurinë e komunikacionit. Roli i gomave është që të arrihet kontakti sa më i mirë ndërmjet rrotave dhe sipërfaqes së rrugës, të bartë peshat dhe forcat e mjetit, të zbus ngarkimet dinamike për të ruajtur pjesët e automjetit nga thyrja dhe të rrisë komoditetin e ngasjes. Prandaj, janë rregullat ligjore mbi sigurinë e komunikacionit të cilat kushtëzojnë përdorimin e gomave.

Gomat sipas konstruktit (drejtimit të gërshetimit të fijeve përforcuese) ndahen në:

- diagonale dhe radiale ku dhe janë paraqitur në figurën 2.7 a) dhe b)

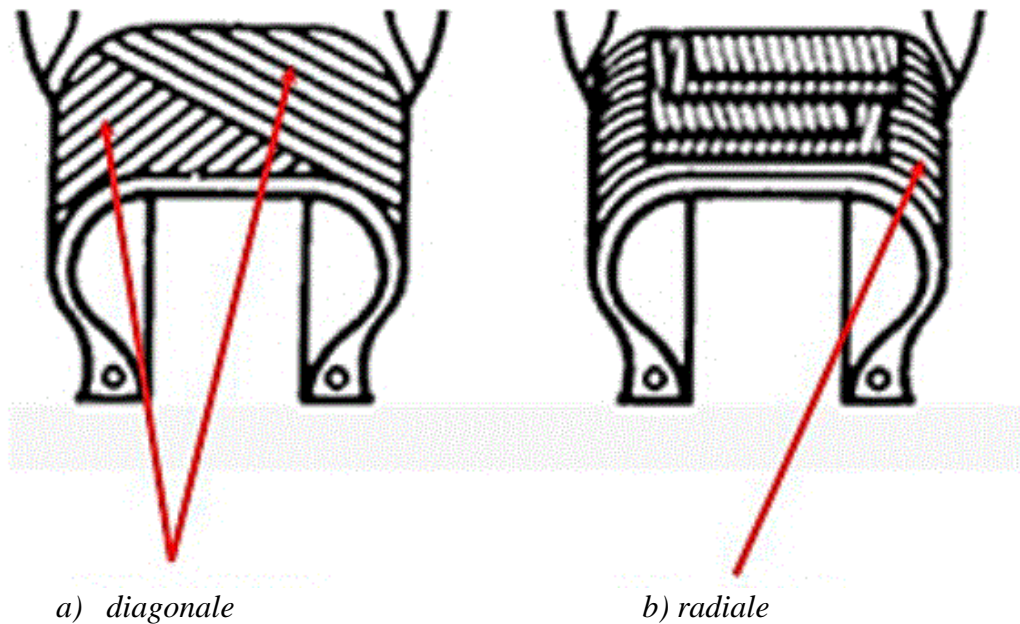


Fig. 2.7 Llojet e gomave

Sinjalizimi me prezencën dhe me punën e tij rrit sigurinë aktive në automjet.

Pajisjet për sinjalizim janë të destinuara për ti lajmëruar pjesëmarrësit e tjerë në komunikacion ose me aktivizimin e tyre automatik e njoftojnë ngasësin për gjendjen e sistemeve të veçanta të automjetit (pajisjet sinjalizuese dhe kontrolluese)

Në elementet e para të sinjalizimit bëjnë pjesë: sinjalet e dritës, dritat ndalëse, treguesit e drejtimit, drita pozicione, katadiopterët, dritat alarmuese dhe sinjalet e zërit.

Në figurën 2.8 a) dhe b) do të paraqiten pajisjet ndriçuese dhe sinjalizuese të automjetit



Dritat pozicion m brapa



Dritat e frenimit (stop dritat)



Dritat për lëvizje m brapa



Dritat për ndriqim in e targës

Fig. 2.8 a) Pajisjet ndriçuese dhe sinjalizuese të automjetit



Dritat pozicion



Dritat e shkurta



Dritat e gjata



Dritat e mjegullës



Treguesit e drejtimimit



Treguesit e drejtimimit m brapa

Fig. 2.8 b) Pajisjet ndriçuese dhe sinjalizuese të automjetit



Fig. 2.10 a) Qëndrim i parregullt dhe i rregull i ngasësit në karrige

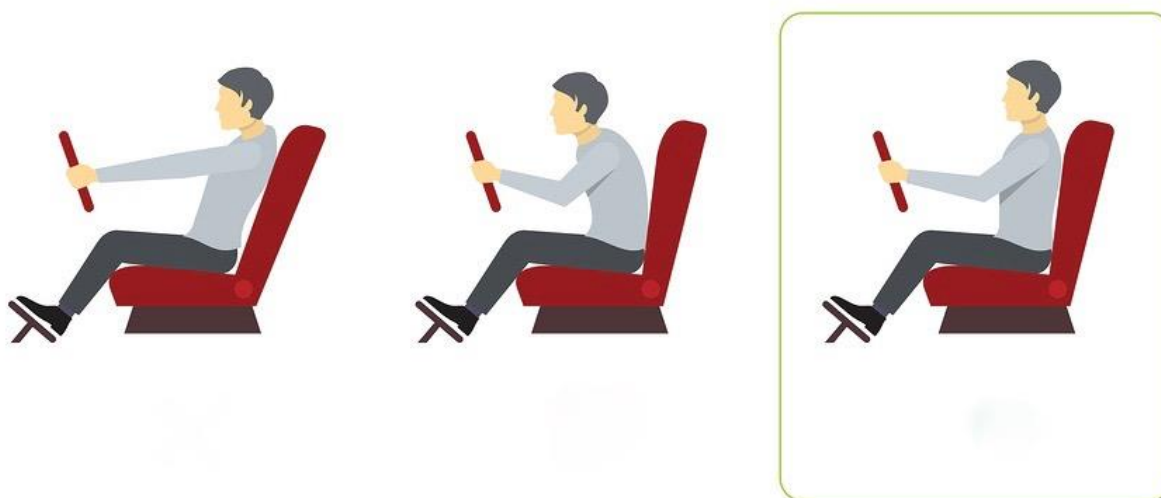


Fig. 2.10 b) Qëndrimi i pa rregullt dhe i rregull i ngasësit pran timonit

Spojlerët e ajrit janë pjesët e karrocërisë së automjetit, të cilat duhet të zvogëlojnë rezistencën e ajrit dhe të rrisin stabilitetin e automjetit gjatë shpejtësive të mëdha.

Me zvogëlimin e rezistencës së ajrit rritet shpejtësia e automjetit, te shpejtësitë e mëdha zvogëlohet pesha e pjesës së përparme të automjetit dhe me instalimin e spojlerëve ajri bën presion në pjesën e parë të karrocërisë.

Në figurën 2.11 a), b) dhe c) janë paraqitur spojlerët për drejtimin e ajrit.



Fig. 2.11 a) Spojlerët e përparme te ajrit



Fig. 2.11 b) Spojlerët e prapmë



Fig. 2.11 c) Spojler i prapmë që shërben për stabilizimin e automjetit sidomos gjatë ngasjes në kthesa

2.1.2.1.2 Elementët pasiv të sigurisë së automjetit

Elementët pasiv të sigurisë së mjetit janë:

- KarrocERIA
- Dyert
- Rripat e sigurisë
- Mbështetëset për kokë
- Xhamat erë mbrojtës (parafangoja) dhe pasqyrat
- Pozicioni i motorit, rezervuarit, dhe akumulatorit
- Mbrojtësit
- Jastëku i ajrit¹⁸

KarrocERIA është e destinuar për vendosjen e ngasësit dhe udhëtarëve, është e përforcuar me kornizën e shtratit (shasisë). Përbehet prej:

- pjesës së pare, e cila zakonisht shërben për vendosjen e motorit
- pjesës së mesme, që shërben për vendosjen e udhëtareve dhe
- pjesës së prapme, e cila përdoret për bagazh.

¹⁸ Teknika e Transportit fq.217 prof.dr. Shkëlqim Zeqo, prof.ass.dr. Ferat Shala

Në figurën 2.12 është paraqitur karrocERIA e automjetit.

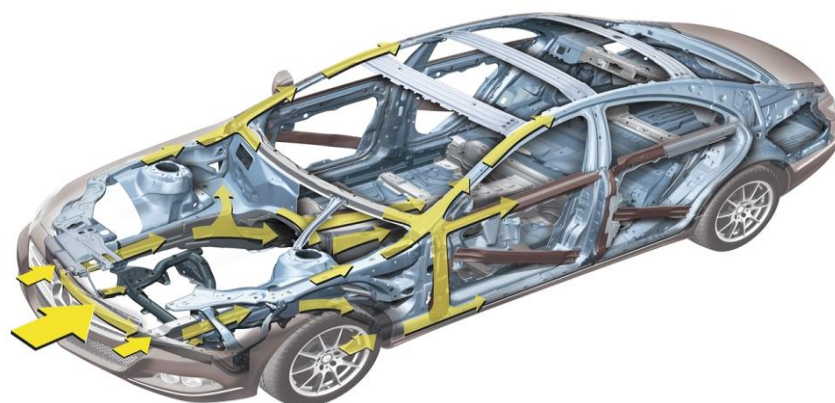


Fig. 2.12 KarrocERIA

Dyert duhet që ti përballojnë të gjitha ngarkesat goditëse dhe njëkohësisht të pengojnë përdredhjen e karrocERISË. Në dyer duhet të jetë i montuar sistemi për pengimin e hapjes së derës në momentin e goditjes, por njëkohësisht duhet të mundësojë edhe hapjen e lehtë të derës.

Në figurën 2.13 a) është paraqitur dera e automjetit kurse në figurën 2.13 b) është paraqitur dera rrëshqitëse



Fig. 2.13 a) Dera e automjetit



Fig. 2.13 b) Dera rrëshqitëse

Ripi sigures përbëhet prej rripit me gjerësi prej 43 mm, lidhëses për përforcimin e rripit dhe kapëses për mbërthimin e tij. Shfrytëzimi i rripave sigures gjatë aksidentit pengon goditjen e kokës për parafango dhe goditjen e gjoksit për timoni dhe tabelë të instrumenteve.

Mbrojtje të mirë ofron rripi i formës Y, i cili përbehet prej rripit që kalon nëpër gjoks dhe kraharor, përparësi e tij është se gjatë ndeshjes e pengon trupin që të lëviz para dhe njëkohësisht mbron gjatë rrokullisjes së automjetit. Kurse rripi i formës H përdoret në aeronautikë ose në automjetet që përdoren për gara, në rast të aksidentit shpërndarja e presionit në trup është e njëtrajtshme. Në figurën 2.14 a) është paraqitur rripi sigures i formës “Y”, kurse në figurën 2.14 b) është paraqitur rripi sigures i formës “H



www.alamy.com - B4BMWW

Fig. 2.14 a) Rripi i sigurisë



Fig. 2.14 b) Rripi i sigurisë i formës “H”

Pas inercionit të automjetit, trupi i ngasësit e rrit shtypjen në ulëse. Gjatë aksidentit të automjetit, në pjesën e prapme të tij pason lëvizja e kokës prapa, që për pasojë ka lëndimin e qafës, respektivisht unazave të qafës, për këtë arsye montohen mbështetësit e kokës, të cilët zhvendosen në drejtim vertikal, me qëllim që ti përshtatet sa me mirë lartësisë së udhëtarëve dhe format e tyre duhet të jenë të tilla, që të mos e pengojnë hapsiren e të pamurit të ngasësit. Në figurën 2.15 janë paraqitur disa lloje të mbështetësve të kokës.



Fig. 2.15 Format e ndryshme të mbështetësve për kokë

Parafangoja zakonisht merret si shkas i 90 % të lëndimeve të kokës, prandaj gjatë konstruktimit të automjetit duhet të rritet distanca në mesë të udhëtarëve dhe parafangos.

Mbajtësit e parafangos duhet të kenë konstruksion të tillë, që në rast të aksidentit duhet të behët largimi i parafangos nga foleja e saj. Xhamat e parafangos punohet nga xhamat shumë shtresor ose të kalitur sepse thyerja (grimcimi i tyre) mund shkaktoj lëndime.

Mbrojtësi i pasqyrës punohet prej llamarinës së tillë, që gjatë goditjes nuk duhet të ofroj rezistencë të fortë. Ne figurën 2.16 është paraqitur xhami erë – mbrojtës dhe pasqyrat e automjetit



Fig. 2.16 Xhamat erë - mbrojtës dhe pasqyrat

Vendosja e motorit në pjesën e parme të karrocërisë është pozita më e mirë, sepse në rast të aksidentit motori e pranon pjesën më të madhe të energjisë kinetike, prandaj mbrohet më mirë pjesa e mesme e karrocërisë. Nëse motori gjendet në pjesën e prapme rezervari duhet të jetë në pjesën e parme dhe e kundërta.

Rezervari për karburant duhet të ndahet nga pjesa e mesme e karrocërisë me ndërmjetësues të rezistueshëm ndaj zjarrit. Duhet të vendoset nga ana e djathtë dhe të largohet sa më shumë që është e mundur nga motori.

Akumulatori nuk guxon të vendosët në të njëjtën hapësirë me rezervarin sepse është vetë ndezës, gjithashtu nuk duhet të vendoset në pjesën e mesme të karrocërisë. Në figurën 2.17 janë paraqitur dy automjete me motor në pjesën e përparme dhe në pjesën e prapme.

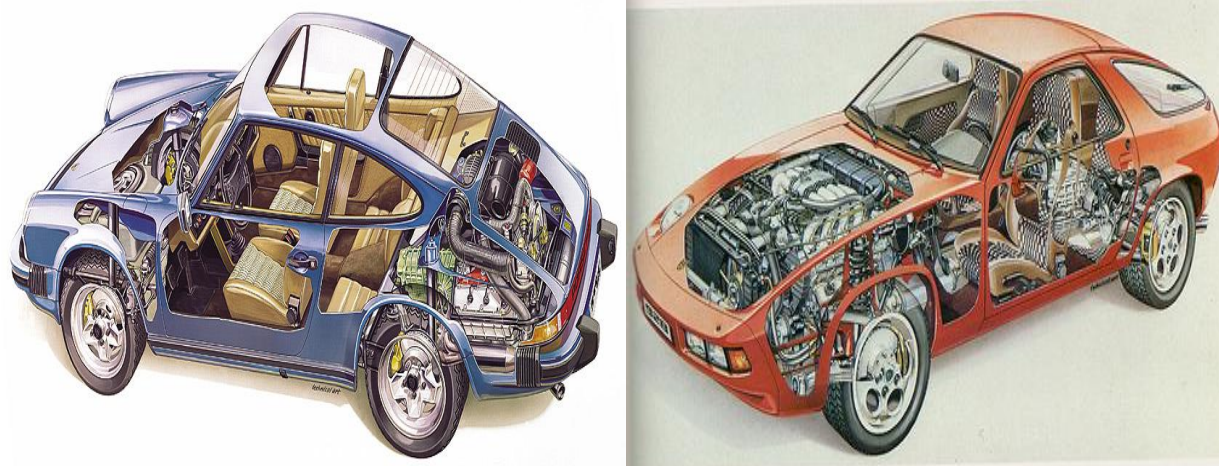


Fig. 2.17 Dy automjete me pozicionit të ndryshme të motorit, rezervuarit dhe akumulatorit

Mbrojtësit kanë për detyrë që në rast të aksidentit të pranojnë një pjesë të energjisë kinetike, vendosen në pjesën e përparme dhe të prapme të automjetit. Mbrojtësit me amortizator mbesin të pa deformuar deri në shpejtësinë prej 20 km/h. Sipas standardit Evropian mbrojtësit duhet ta amortizojnë goditjen gjatë shpejtësisë së automjetit deri në 4 km/h. Në figurën 2.18 a) është paraqitur mbrojtësi i përparmë i automjetit kurse në figurën 2.18 b) mbrojtësi i pasmë.



Fig. 2.18 a) Mbrojtësit e përparme te automjetit



Fig. 2.18 b) Mbrojtësit e pasmë të automjetit

Jastëkët e ajrit (aerbag) aktivizohen në mënyrë automatike në momentin e aksidentit me një vonesë kohore prej 20 të qindta të sekondës. Jastëku i ajrit montohet në timon dhe në pjesën e përparme të hapësirës së udhëtarëve. Goditja e aktivizon shkrepjen, e cila bën zgjerimin e shpejt të azotit. Jastëku i mbushur mbetet rreth një gjysmë sekonde, pastaj vjen deri të zbrazja.

Në figurën 2.19 është paraqitur automjeti me jastëk të ajrit të hapur.



Fig. 2.19 Jastëku i ajrit

2.1.3 Rruga si faktor i sigurisë në komunikacion

Mosrespektimi i standardeve të projektimit dhe të ndërtimit në rrjetin rrugor shumë herë bëhen shkaktar i aksidenteve të trafikut, prandaj është më se e nevojshme të realizohet auditimi i rrjetit rrugor me qëllim që të parandalohet dhe të zvogëlohet numri i aksidenteve të trafikut¹⁹

Ja disa elemente të infrastrukturës rrugore, të cilat luajnë rolin e tyre në sigurinë:

- Traseja e rrugës
- Elementët teknikë të rrugës
- Gjendja e rrugës
- Udhëkryqet
- Ndriçimi i rrugës
- Ndikimi i pengesave të ndryshme përreth rrugës dhe në rrugë
- Mirëmbajtja e rrugës
- Si dhe mirëmbajtja në sezonin dimërore

2.2 Shkaktarët e aksidenteve të komunikacionit rrugor

Sipas literaturës shkaktarët e aksidenteve ndahen në dy grupe në atë subjektive dhe objektive

2.2.1 Shkaktarët subjektiv

- Aftësimi
- Përvoja dhe shkathhtësia e pa mjaftueshme
- Mos respektimi i rregullave të komunikacionit
- Stërlodhja
- Substancat narkotike
- Alkooli
- Barnat
- Sëmundje të ndryshme
- Dhe gjendjet tjera psikofizike

¹⁹ Teknika e Transportit fq.225 prof.dr. Shkëlqim Zeqo, prof.ass.dr. Ferat Shala

2.2.2 Shkaktarët objektiv

- Gjendja jo e rregullt teknike e mjetit
- Gjendja e rrugës me elementet e saj
- Kushtet atmosferike dhe klimatike

2.3 Pasojat e aksidenteve

Pasojat e aksidenteve janë të shumta, disa prej tyre janë:

- Duke filluar nga bllokimi i rrugëve me orë të tëra duke krijuar tollovi të shumta duke pasur vonesa të ndryshme, njerëzit të cilët duhet të gjenden nëpër punë në orare të caktuara, herë pas here duke humbur edhe udhëtimet jashtë vendit
- Dëmet materiale që shkaktohen si pasojë e aksidenteve të trafikut, të cilat kalojnë miliona euro për një periudhë njëvjeçare
- Lëndime të përkohshme që pësojnë pjesëmarrësit në aksidentet e trafikut
- Lëndime të përhershme ku nuk mund të kthehen në gjendjen e mëparshme, ku këto raste mbesin barrë e rëndë për familjen, po ashtu edhe për shtetin mbetet një problem social
- Dhe në fund humbja e jetëve të njerëzve si pasojë e aksidenteve të trafikut është një prej pasojave më të rënda, e cila nuk mund të kompensohen asnjëherë me asnjë çmim, ku këto pasoja të mëdha i bartin familjarët e viktimave për shumë gjenerata.

3. ANALIZA DHE MASAT PËR PARANDALIMIN E AKSIDENTEVE TË KOMUNIKACIONIT NE PERIU DHËN 2010– 2015

3.1 Numri i përgjithshëm i aksidenteve 2010 – 2015

Në tabelën 3.1 është paraqitur numri i përgjithshëm i aksidenteve ndër vite për periudhën 2010 – 2015.

Tab. 3.1 Numri i përgjithshëm i aksidenteve për vite

| Viti kalendarik | Numri i aksidenteve | Trendet e rritjes/zvogël. | Shprehur në përqindje % |
|-----------------|---------------------|---------------------------|-------------------------|
| 2010 | 18,030 | | |
| 2011 | 18,888 | 858 | 4.75 % |
| 2012 | 19,754 | 866 | 4.58 % |
| 2013 | 19,954 | 200 | 1.01 % |
| 2014 | 16,300 | - 3654 | - 18.31 % |
| 2015 | 17,722 | 1422 | 8.72 % |

Në figurën 3.1 është paraqitur grafikisht numri i përgjithshëm i aksidenteve ndër vite për periudhën 2010 – 2015.

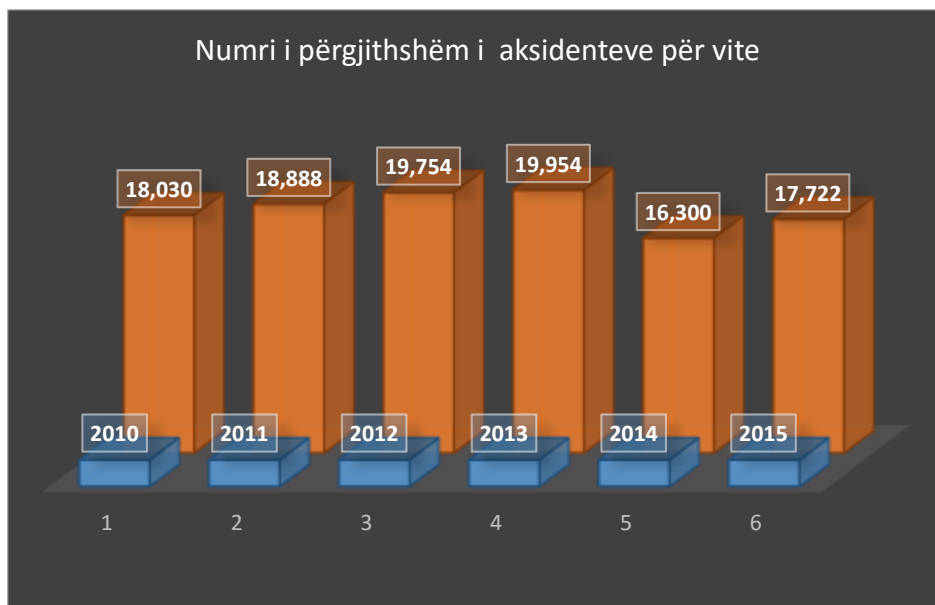


Fig. 3.1 Numri i përgjithshëm i aksidenteve për vite

Në diagramin e paraqitur shihet se nga viti 2010 deri në vitin 2013 ka pasur rritje të numrit të aksidenteve nga viti në vit, ndërsa gjatë vitit 2014 shihet një rënie e numrit të përgjithshëm të

aksidenteve. Mirëpo kjo nuk ka vazhduar, pasi që në vitin 2015 përsëri ka ngritje të numrit të aksidenteve në krahasim me vitin 2014.²⁰

3.2 Numri i aksidenteve me pasoja fatale 2010 – 2015

Në tabelën 3.2 është paraqitur numri i aksidenteve fatale ndër vite për periudhën 2010 – 2015.

Tab. 3.2 Numri i aksidenteve fatale për vite

| NUMRI I AKSIDENTEVE ME FATALITET PERIUDHA 2010-2015 | | | |
|---|-----------------|---------------------|--------------------|
| Nr. | Viti kalendarik | Numri i aksidenteve | Lloji i aksidentit |
| 1 | 2010 | 158 | Me fatalitet |
| 2 | 2011 | 130 | Me fatalitet |
| 3 | 2012 | 116 | Me fatalitet |
| 4 | 2013 | 104 | Me fatalitet |
| 5 | 2014 | 111 | Me fatalitet |
| 6 | 2015 | 117 | Me fatalitet |
| Gjithsej: | | 736 | |

Në figurën 3.2 është paraqitur grafikisht numri i aksidenteve fatale ndër vite për periudhën 2010 – 2015.



Fig. 3.2 Numri i aksidenteve fatale për vite

²⁰ Policia e Kosovës, Divizioni i Komunikacionit Rrugor

Në këtë diagram shihet se numri i aksidenteve me pasoja fatale ka rënie nga viti 2010 deri në vitin 2013, kurse në vitin 2014 dhe 2015 përsëri ka rritje.

3.2.1 Numri i personave qe kane humbur jetën ne aksidente 2010 – 2015

Në tabelën 3.3 është paraqitur numri i personave që kanë humbur jetën si pasoj e aksidenteve ndër vite për periudhën 2010 – 2015.

Tab. 3.3 Numri i personave që kanë humbur jetën

| NUMRI I PERSONAVE QË KANË HUMBUR JETËN 2010-2015 | | | |
|--|-----------------|---------------------|--------------------|
| Nr. | Viti kalendarik | Numri I të vdekurve | Lloji i aksidentit |
| 1 | 2010 | 175 | Me fatalitet |
| 2 | 2011 | 157 | Me fatalitet |
| 3 | 2012 | 121 | Me fatalitet |
| 4 | 2013 | 119 | Me fatalitet |
| 5 | 2014 | 127 | Me fatalitet |
| 6 | 2015 | 129 | Me fatalitet |
| Gjithsej: | | 828 | |

Në figurën 3.3 është paraqitur grafikisht numri i personave qe kane humbur jetën ndër vite për periudhën 2010 – 2015.

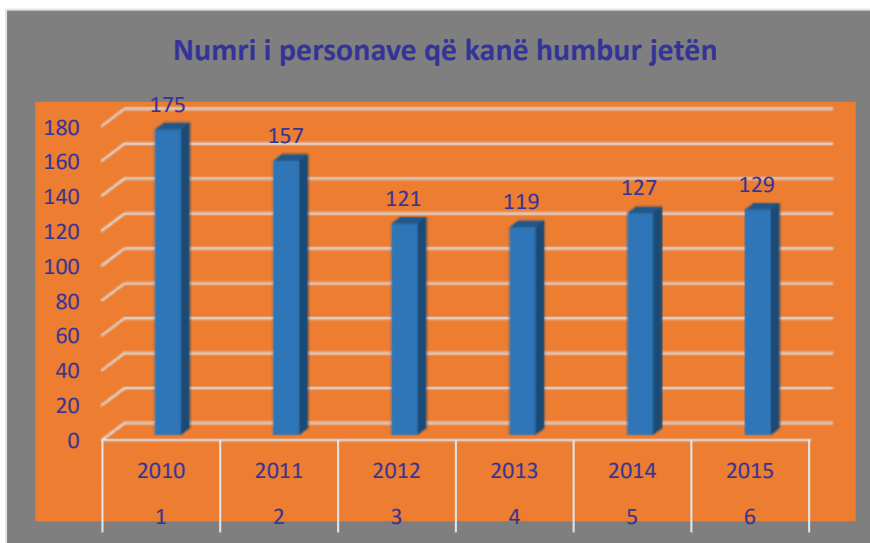


Fig 3.3 numri i personave që kanë humbur jetën

Në bazë të statistikave shihet një përmirësim i gjendjes sa i përket numrit të personave që kanë humbur jetën si pasojë e aksidenteve. Në vitin 2010 ka qenë një numër shumë shqetësues, i cili numër ka filluar të zbrësë për tri vite radhazi, mirëpo për fat të keq nuk ka zgjatur më shumë dhe përsëri në vitin 2014 dhe 2015 ka pasur ngritje të numrit të personave që kanë humbur jetën si pasojë e aksidenteve.

3.3 Numri i aksidenteve me lëndime 2010 – 2015

Në tabelën 3.4 është paraqitur numri i aksidenteve me lëndime ndër vite për periudhën 2010 – 2015.

Tab. 3.4 Numri i aksidenteve me lëndime

| NUMRI I AKSIDENTEVE ME LËNDIME PËR PERIODHËN 2010-2015 | | | |
|--|-----------------|----------------------|--------------------|
| Nr. | Viti kalendarik | Numri i të lënduarve | Lloji i aksidentit |
| 1 | 2010 | 4,326 | Me lëndime |
| 2 | 2011 | 4,490 | Me lëndime |
| 3 | 2012 | 4,555 | Me lëndime |
| 4 | 2013 | 4,960 | Me lëndime |
| 5 | 2014 | 4,876 | Me lëndime |
| 6 | 2015 | 5,275 | Me lëndime |
| Gjithsej: | | 28,482 | |

Në figurën 3.4 është paraqitur grafikisht numri i aksidenteve me lëndime ndër vite për periudhën 2010 -2015.



Fig. 3.4 Numri i aksidenteve me lëndime

Sa i përket numrit të aksidenteve me lëndime; në vitin 2010 kanë qenë 4,326 viktima, numër që vazhdimisht ka pasur ngritje, vetëm në vitin 2014 ka pasur një rënie të vogël në krahasim me vitin 2013, kurse në vitin 2015 përsëri ka pasur një ngritje nëse e krahasojmë me vitin 2010 në të gjitha këto vite kemi pasur ngritje.

3.3.1 Numri i personave te lënduar ne aksidente 2010 – 2015

Në tabelën 3.5 është paraqitur numri i personave te lënduar nder vite për periudhën 2010 -2015.

Tab. 3.5 Numri i personave të lënduar

| NUMRI I PERSONAVE TE LËNDUAR PËR PERIODHËN 2010-2015 | | | |
|--|-----------------|-------------------|--------------------|
| Nr. | Viti kalendarik | Numri i lënduarve | Lloji i aksidentit |
| 1 | 2010 | 7,730 | Me lëndime |
| 2 | 2011 | 8,321 | Me lëndime |
| 3 | 2012 | 8,561 | Me lëndime |
| 4 | 2013 | 9,817 | Me lëndime |
| 5 | 2014 | 9,713 | Me lëndime |
| 6 | 2015 | 10,671 | Me lëndime |
| Gjithsej: | | 54,813 | |

Në figurën 3.5 është paraqitur grafikisht numri i personave me lëndime ndër vite për periudhën 2010 -2015.

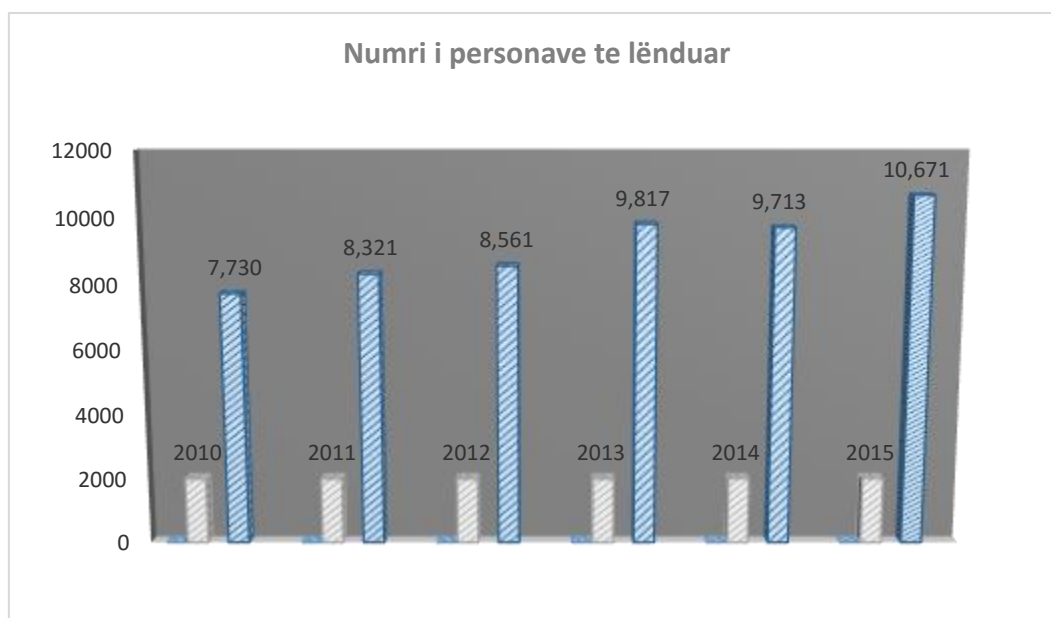


Fig. 3.5 Numri i personave te lëndime

Sa i përket numrit të personave të lënduar për vitet e analizuara kemi ngritje të numrit të personave të lënduar nga viti 2010 deri në vitin 2015.

3.4 Numri i aksidenteve me dëme materiale 2010 – 2015

Në tabelën 3.6 është paraqitur numri i aksidenteve me dëme materiale ndër vite për periudhën 2010 – 2015.

Tab. 3.6 Numri i aksidenteve me dëme materiale

| NUMRI I AKSIDENTEVE ME DËME MATERIALE PËR PERIODHËN 2010-2015 | | | |
|---|-----------------|---------------------|-----------------------------|
| Nr. | Viti kalendarik | Numri i aksidenteve | Lloji i aksidentit |
| 1 | 2010 | 12,594 | Aksidente me dëme materiale |
| 2 | 2011 | 13,338 | Aksidente me dëme materiale |
| 3 | 2012 | 14,044 | Aksidente me dëme materiale |
| 4 | 2013 | 13,878 | Aksidente me dëme materiale |
| 5 | 2014 | 10,333 | Aksidente me dëme materiale |
| 6 | 2015 | 11,145 | Aksidente me dëme materiale |
| Gjithsej: | | 75,332 | |

Në figurën 3.6 është paraqitur grafikisht numri i aksidenteve me dëme materiale ndër vite për periudhën 2010 -2015.

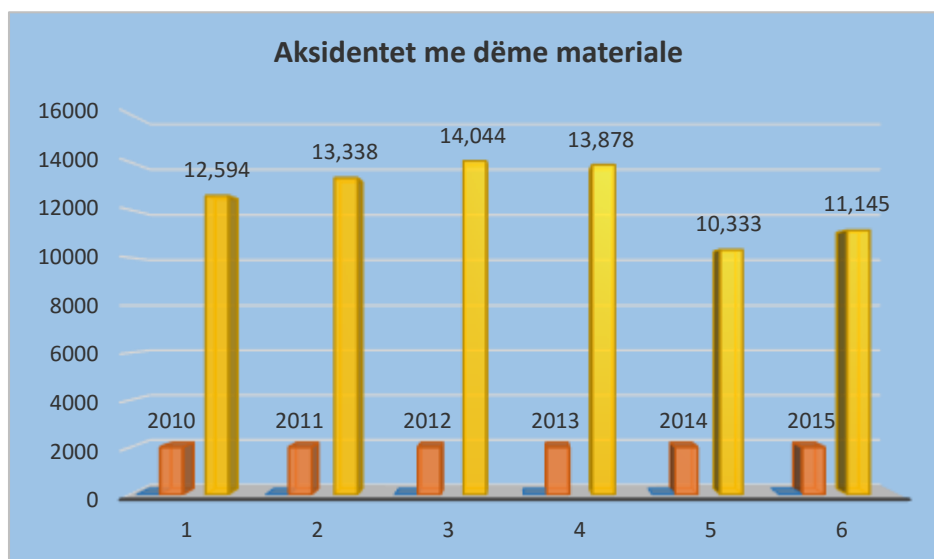


Fig. 3.6 Numri i aksidenteve me dëme materiale

Sa i përket numrit të aksidenteve me dëme materiale, nga viti 2010 deri në vitin 2013 ka pasur ngritje, kurse në vitin 2014 ka pas një rënie, në vitin 2015 ka një ngritje në krahasim me vitin 2014, mirëpo është numër më i vogël sesa në vitet paraprake, psh. 2010, 2011, 2012 dhe 2013.

3.5 Numri i aksidenteve të larguara nga vendi i aksidentit 2010 – 2015

Në tabelën 3.7 është paraqitur numri i aksidenteve të larguara nga vendi i aksidentit ndër vite për periudhën 2010 – 2015.

Tab. 3.7 Numri i aksidenteve të larguara nga vendi i aksidentit

| NUMRI I AKSIDENTEVE TË LARGUARA NGA VENDI I AKSIDENTIT PËR PERIODHËN 2010-2015 | | | |
|--|-----------------|---------------------|--|
| Nr. | Viti kalendarik | Numri i aksidenteve | Lloji i aksidentit |
| 1 | 2010 | 952 | Aksidente të larguara nga vendi i aksidentit |
| 2 | 2011 | 930 | Aksidente të larguara nga vendi i aksidentit |
| 3 | 2012 | 1,039 | Aksidente të larguara nga vendi i aksidentit |
| 4 | 2013 | 1,012 | Aksidente të larguara nga vendi i aksidentit |
| 5 | 2014 | 980 | Aksidente të larguara nga vendi i aksidentit |
| 6 | 2015 | 1,185 | Aksidente të larguara nga vendi i aksidentit |
| Gjithsej: | | 6,098 | |

Në figurën 3.7 është paraqitur grafikisht numri i aksidenteve të larguara nga vendi i aksidentit ndër vite për periudhën 2010 -2015.

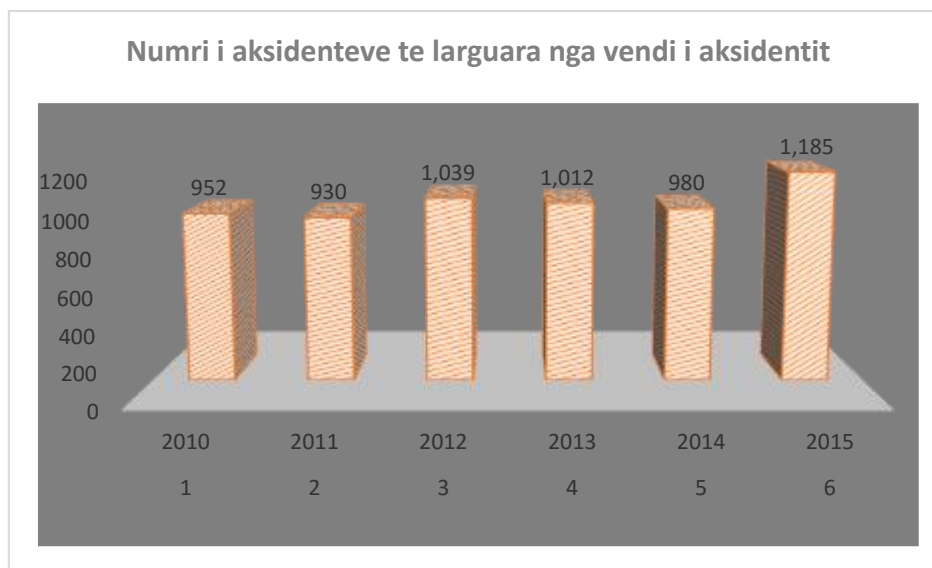


Fig. 3.7 Numri i aksidenteve të larguara nga vendi i aksidentit

Sa i përket këtij lloj të aksidenteve kemi pasur ndryshime nga viti në vit. Rënie ka pasur për vitet 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, kurse sa i përket vitit 2015 ka rritje të numrit të aksidenteve, të cilat fillimisht janë larguar nga vendi i aksidentit.

3.6 Numri i këmbësorëve që kanë humbur jetën në moshën 0 - 12 vjeç 2010 – 2015

Në tabelën 3.8 është paraqitur numri i këmbësorëve që kanë humbur jetën si pasojë e aksidenteve ndër vite për periudhën 2010 – 2015 në moshën 0 – 12 vjeç.

Tab. 3.8 Numri i këmbësorëve që kanë humbur jetën në moshën 0 – 12 vjeç

| NUMRI I KËMBESORËVE QË KANË HUMBUR JETËN - NË MOSHËN 0 - 12 VJEÇ PËR PERIUdhËN 2010-2015 | | | |
|--|-----------------|--|-------------------------------|
| | Viti kalendarik | Numri i këmbësorëve që kanë humbur jetën | Lloji i aksidentit |
| 1 | 2010 | 11 | Fatal me këmbësor nën 12 vjeç |
| 2 | 2011 | 6 | Fatal me këmbësor nën 12 vjeç |
| 3 | 2012 | 8 | Fatal me këmbësor nën 12 vjeç |
| 4 | 2013 | 5 | Fatal me këmbësor nën 12 vjeç |
| 5 | 2014 | 7 | Fatal me këmbësor nën 12 vjeç |
| 6 | 2015 | 7 | Fatal me këmbësor nën 12 vjeç |
| Gjithsej: | | 44 | |

Në figurën 3.8 është paraqitur grafikisht numri i këmbësorëve që kanë humbur jetën ndër vite për periudhën 2010 -2015 në moshën 0 – 12 vjeç.

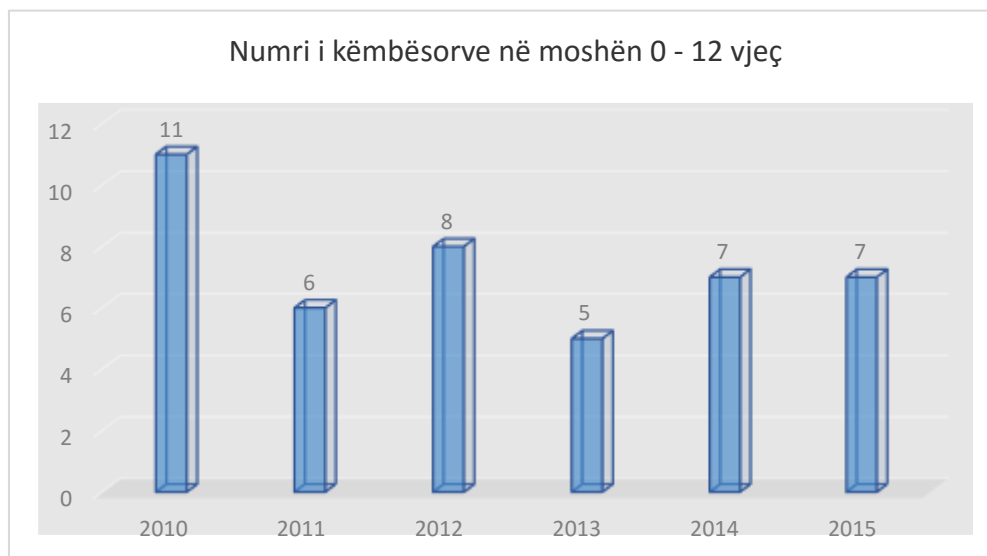


Fig. 3.8 Numri i këmbësorëve që kanë humbur jetën në moshën 0 – 12 vjeç

Në vitin 2010 numri i aksidenteve të tilla ka qenë shumë shqetësues, mirëpo në vitet tjera ka pasur luhatje me ulje dhe ngritje. Megjithatë ky numër mbetet më i ulët në të gjitha vitet në krahasim me vitin 2010.

3.7 Numri i këmbësorëve të lënduar në moshën 0 - 12 vjeç 2010 – 2015

Në tabelën 3.9 është paraqitur numri i këmbësorëve të lënduar si pasojë e aksidenteve ndër vite për periudhën 2010 – 2015 në moshën 0 – 12 vjeç

Tab. 3.9 Numri i këmbësorëve të lënduar në moshën 0 – 12 vjeç

| NUMRI I KËMBËSORËVE TË LËNDUAR - NËN MOSHËN 12 VJEÇARE | | | |
|--|-----------------|-------------------|---|
| Nr. | Viti kalendarik | Numri i personave | Lloji i aksidentit |
| 1 | 2010 | 335 | Aks.me lënd. me këmb. nën moshën 12 vjeçare |
| 2 | 2011 | 291 | Aks.me lënd. me këmb. nën moshën 12 vjeçare |
| 3 | 2012 | 286 | Aks.me lënd. me këmb. nën moshën 12 vjeçare |
| 4 | 2013 | 323 | Aks.me lënd. me këmb. nën moshën 12 vjeçare |
| 5 | 2014 | 327 | Aks.me lënd. me këmb. nën moshën 12 vjeçare |
| 6 | 2015 | 330 | Aks.me lënd. me këmb. nën moshën 12 vjeçare |
| Gjithsej: | | 1,892 | |

Në figurën 3.9 është paraqitur grafikisht numri i këmbësorëve të lënduar ndër vite për periudhën 2010 -2015 në moshën 0 –12 vjeç

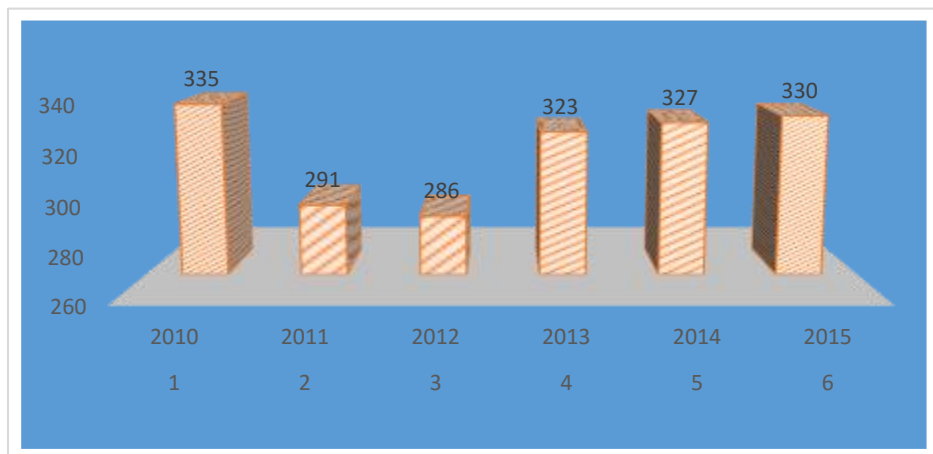


Fig. 3.9 Numri i këmbësorëve të lënduar në moshën 0 – 12 vjeç

Bazuar në statistikat për periudhën 2010 – 2015, shihet se 44 fëmijë nën moshën 12 vjeçar kanë humbur jetën në aksidente të komunikacionit në cilësinë e këmbësorit, kurse të lënduar në këtë periudhë janë 1892, po ashtu fëmijë nën moshën 12 vjeçare.²¹

Në bazë të këtyre statistikave shihet se nga ana e prindërve (kujdestarëve) të fëmijëve nuk ka qenë një përkujdesje e duhur.

Kjo na bën të kuptojmë se ne si prindër nuk i kemi kushtuar kujdes të duhur fëmijëve, të cilët kanë marrë pjesë në komunikacion si këmbësorë. Por në këto raste nuk mund ta lëmë anash mungesën e infrastrukturës, si psh. trotuaret ndriçimi dhe sinjalizimi, nënkalimet ose mbikalimet ku duhet të kalohet rruga, për lëvizjen e lirë dhe të sigurt të këmbësorëve, në veçanti fëmijëve.

3.8 Numri i personave që kanë humbur jetën në moshën 0- 12 vjeç 2010 – 2015

Në tabelën 3.10 është paraqitur numri i personave që kanë humbur jetën si pasojë e aksidenteve ndër vite për periudhën 2010 – 2015 në moshën 0 – 12 vjeç.

²¹ Statistikat nga Policia e Kosovës

Tab. 3.10 Numri i personave që kanë humbur jetën në moshën 0 – 12 vjeç

| NUMRI I PESONAVE QË KANË HUMBUR JETËN NË MOSHËN 0 - 12 VJEÇ | | | |
|---|-----------------|--------------------------------------|-----------------------------|
| Nr. | Viti kalendarik | Nr. i personave që kanë humbur jetën | Lloji i aksidentit |
| 1 | 2010 | 17 | Fatal nën moshën 12 vjeçare |
| 2 | 2011 | 15 | Fatal nën moshën 12 vjeçare |
| 3 | 2012 | 11 | Fatal nën moshën 12 vjeçare |
| 4 | 2013 | 13 | Fatal nën moshën 12 vjeçare |
| 5 | 2014 | 8 | Fatal nën moshën 12 vjeçare |
| 6 | 2015 | 10 | Fatal nën moshën 12 vjeçare |
| Gjithsej: | | 74 | |

Në figurën 3.10 është paraqitur grafikisht numri i personave që kanë humbur jetën ndër vite për periudhën 2010 -2015 në moshën 0 – 12 vjeç.

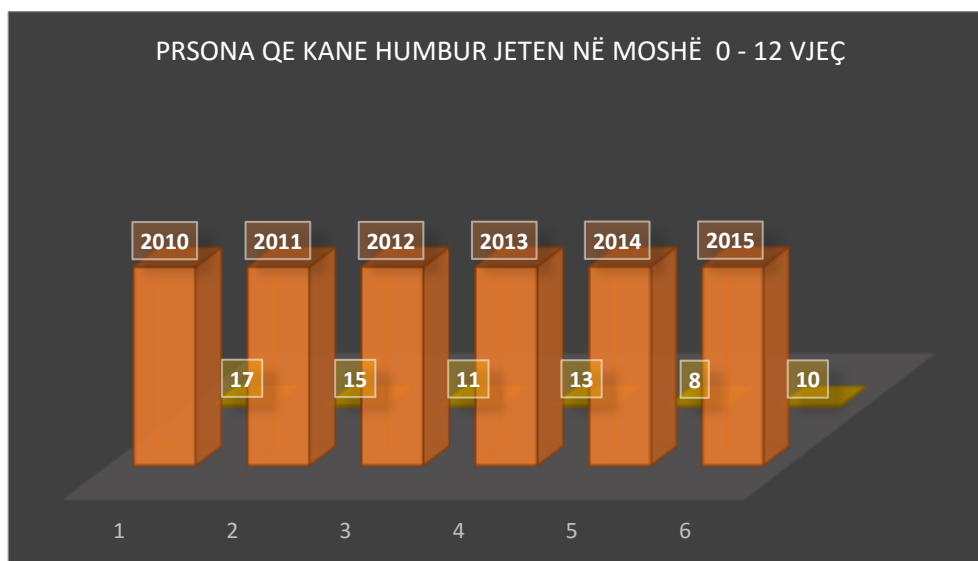


Fig. 3.10 Numri i personave që kanë humbur jetën në moshën 0 – 12 vjeç

Në bazë të statistikave shihet se viti 2010 ka qenë viti në të cilin kanë humbur jetën më së shumti persona të moshës 0–12 vjeç, kurse sa i përket numrit të përgjithshëm të personave që kanë humbur jetën në këtë grup moshë për periudhën 2010 – 2015 është 74 persona.

3.9 Numri i personave që kanë humbur jetën në moshën 12- 18 vjeç 2010 – 2015

Në tabelën 3.11 është paraqitur numri i personave që kanë humbur jetën si pasojë e aksidenteve ndër vite për periudhën 2010 – 2015 në moshën 12 – 18 vjeç.

Tab. 3.11 Numri i personave që kanë humbur jetën në moshën 12 – 18 vjeç

| NUMRI I PESONAVE QË KANË HUMBUR JETËN NË MOSHËN 12-18 VJEÇ | | | |
|--|-----------------|---------------------|--|
| Nr. | Viti kalendarik | Numri i të vdekurve | Lloji i aksidentit |
| 1 | 2010 | 8 | Me fatalitet grupor nën moshën 12 -18 vjeç |
| 2 | 2011 | 10 | Me fatalitet grupor nën moshën 12 -18 vjeç |
| 3 | 2012 | 5 | Me fatalitet grupor nën moshën 12 -18 vjeç |
| 4 | 2013 | 9 | Me fatalitet grupor nën moshën 12 -18 vjeç |
| 5 | 2014 | 7 | Me fatalitet grupor nën moshën 12 -18 vjeç |
| 6 | 2015 | 6 | Me fatalitet grupor nën moshën 12 -18 vjeç |
| Gjithsej: | | 45 | |

Në figurën 3.11 është paraqitur grafikisht numri i personave që kanë humbur jetën ndër vite për periudhën 2010 -2015 në moshën 12 – 18 vjeç.

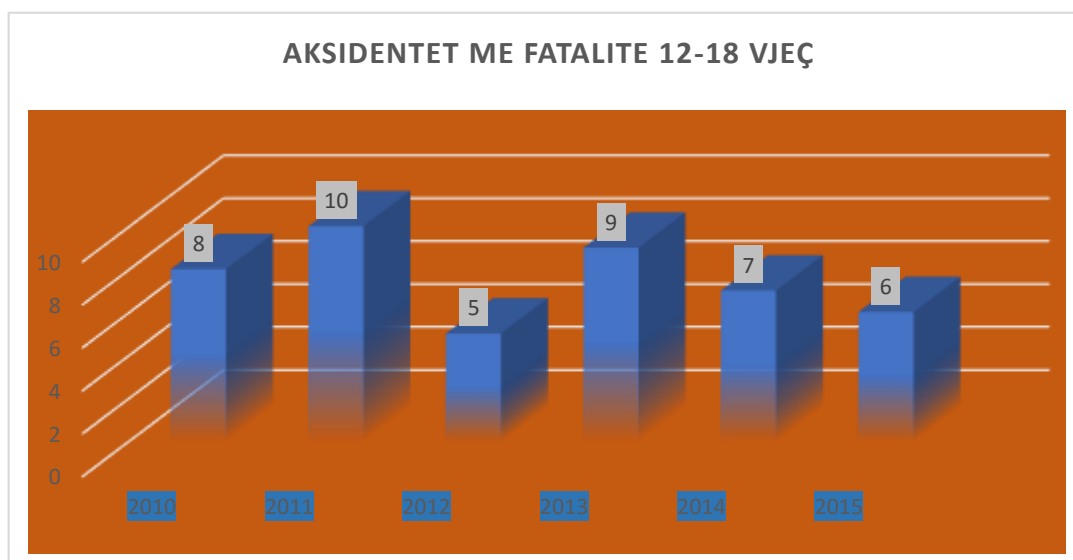


Fig. 3.11 Numri i personave që kanë humbur jetën në moshën 12 – 18 vjeç
Në këtë grup-moshë shihet se numri i personave që kanë humbur jetën në vitin 2011 është numri më i madh në krahasim me vitet e tjera për periudhën 2010 – 2015, kurse numri i përgjithshëm i personave që kanë humbur jetën në këtë grup-moshë dhe në këtë periudhë është 45 persona.

3.10 Numri i personave që kanë humbur jetën në moshën mbi 18 vjeç 2010 - 2015

Në tabelën 3.12 është paraqitur numri i personave që kanë humbur jetën si pasojë e aksidenteve ndër vite për periudhën 2010 – 2015 në moshën mbi 18 vjeç.

Tab. 3.12 Numri i personave që kanë humbur jetën në moshën mbi 18 vjeç

| NUMRI I PESONAVE QË KANË HUMBUR JETËN NË MOSHËN MBI 18 VJEÇ | | | |
|---|-----------------|---------------------|--|
| Nr. | Viti kalendarik | Numri i të vdekurve | Lloji i aksidentit |
| 1 | 2010 | 150 | Me fatalit grupor nën moshën mbi 18 vjeç |
| 2 | 2011 | 132 | Me fatalit grupor nën moshën mbi 18 vjeç |
| 3 | 2012 | 105 | Me fatalit grupor nën moshën mbi 18 vjeç |
| 4 | 2013 | 95 | Me fatalit grupor nën moshën mbi 18 vjeç |
| 5 | 2014 | 112 | Me fatalit grupor nën moshën mbi 18 vjeç |
| 6 | 2015 | 113 | Me fatalit grupor nën moshën mbi 18 vjeç |
| Gjithsej: | | 707 | |

Në figurën 3.12 është paraqitur grafikisht numri i personave që kanë humbur jetën ndër vite për periudhën 2010 -2015 në moshën mbi 18 vjeç.

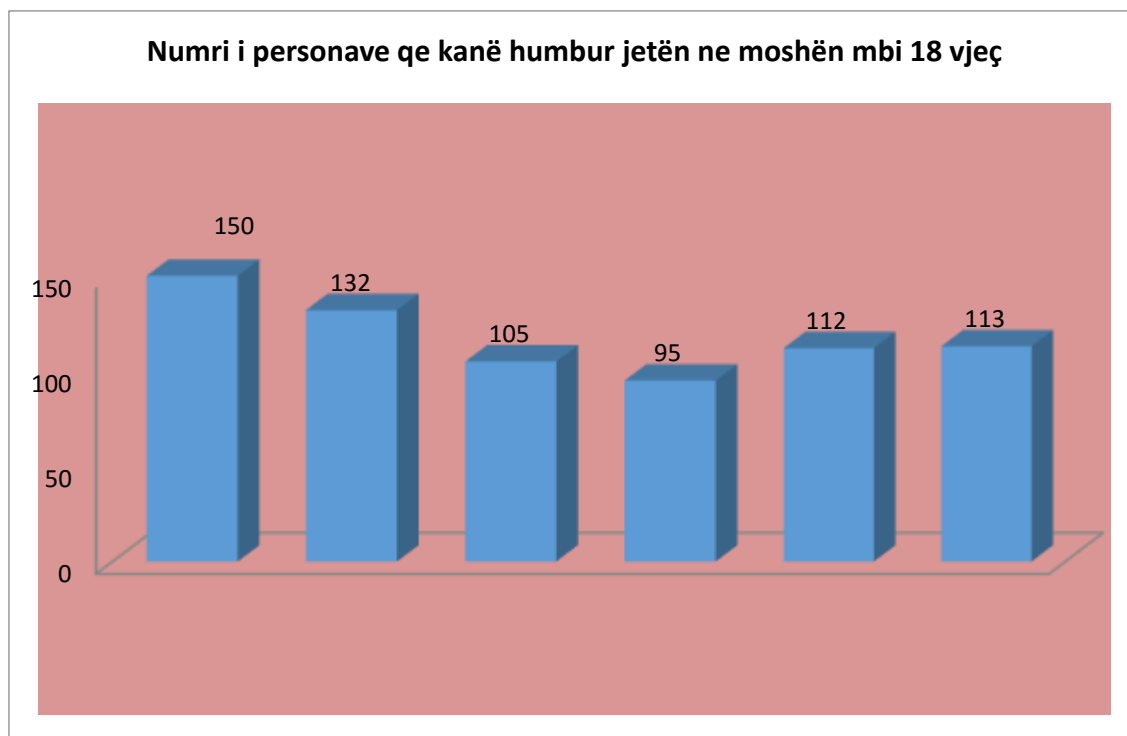


Fig. 3.12 Numri i personave që kanë humbur jetën në moshën mbi 18 vjeç

Këtu shihet se numri i personave që kanë humbur jetën në grup moshën mbi 18 vjeç në vitin 2010 është 150 persona, kurse numri i përgjithshëm i personave që kanë humbur jetën në këtë grup moshe për periudhën 2010 – 2015 është 707 persona.

3.11 Numri i personave të lënduar në moshën 0 - 12 vjeç 2010 – 2015

Në tabelën 3.13 është paraqitur numri i personave të lënduar si pasojë e aksidenteve ndër vite për periudhën 2010 – 2015 në moshën 0 - 12 vjeç.

Tab. 3.13 Numri i personave të lënduar në moshën 0 - 12 vjeç

| AKSIDENTE ME PERSONA TË LËNDUAR NË MOSHËN 0 - 12 VJEÇ | | | |
|---|-----------------|----------------------|---|
| Nr. | Viti kalendarik | Numri i të lënduarve | Lloji i aksidentit |
| 1 | 2010 | 655 | Aksidente me lëndime nën moshën 12 vjeç |
| 2 | 2011 | 627 | Aksidente me lëndime nën moshën 12 vjeç |
| 3 | 2012 | 630 | Aksidente me lëndime nën moshën 12 vjeç |
| 4 | 2013 | 753 | Aksidente me lëndime nën moshën 12 vjeç |
| 5 | 2014 | 783 | Aksidente me lëndime nën moshën 12 vjeç |
| 6 | 2015 | 906 | Aksidente me lëndime nën moshën 12 vjeç |
| Gjithsej: | | 4,354 | |

Në figurën 3.13 është paraqitur grafikisht numri i personave të lënduar ndër vite për periudhën 2010 -2015 në moshën 0-12 vjeç.

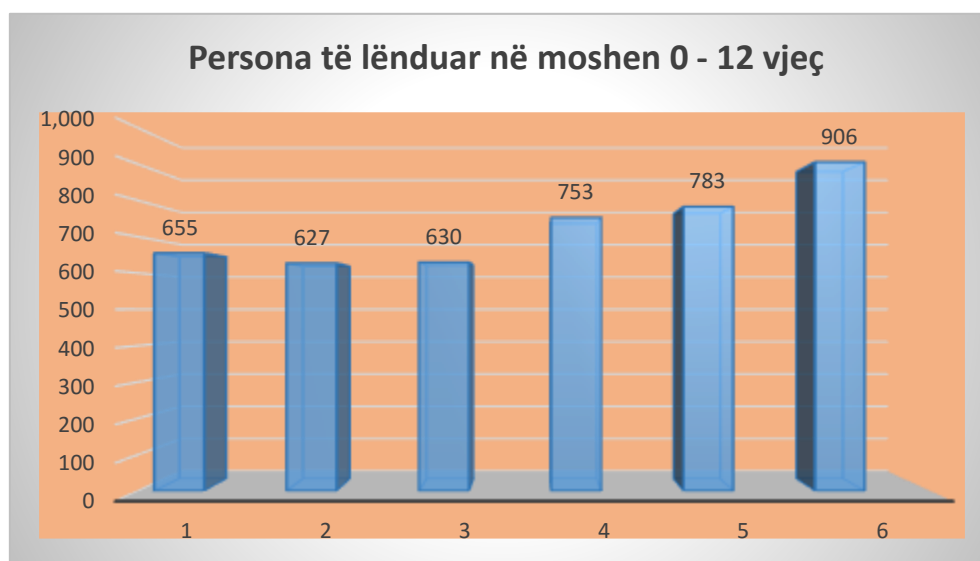


Fig. 3.13 Numri i personave të lënduar në moshën 0 - 12 vjeç

Këtu shihet se numri i personave të lënduar si pasojë e aksidenteve në grup moshën 0-12 vjeç për periudhën 2010 – 2015 është 4,354 persona.

3.12 Numri i personave të lënduar në moshën 12 – 18 vjeç 2010 – 2015

Në tabelën 3.14 është paraqitur numri i personave të lënduar si pasojë e aksidenteve ndër vite për periudhën 2010-2015 në moshën 12-18 vjeç.

Tab. 3.14 Numri i personave të lënduar në moshën 12 - 18 vjeç

| NUMRI I PESONAVE ME LËNDIME NË MOSHAT 12-18 VJEÇ | | | |
|--|-----------------|----------------------|---------------------------------------|
| Nr. | Viti kalendarik | Numri i të lënduarve | Lloji i aksidentit |
| 1 | 2010 | 436 | Me lëndime grupore moshë 12 – 18 vjeç |
| 2 | 2011 | 701 | Me lëndime grupore moshë 12 – 18 vjeç |
| 3 | 2012 | 644 | Me lëndime grupore moshë 12 – 18 vjeç |
| 4 | 2013 | 601 | Me lëndime grupore moshë 12 – 18 vjeç |
| 5 | 2014 | 586 | Me lëndime grupore moshë 12 – 18 vjeç |
| 6 | 2015 | 525 | Me lëndime grupore moshë 12 – 18 vjeç |
| Gjithsej: | | 3,493 | |

Në figurën 3.14 është paraqitur grafikisht numri i personave të lënduar ndër vite për periudhën 2010-2015 në moshën 12-18 vjeç.

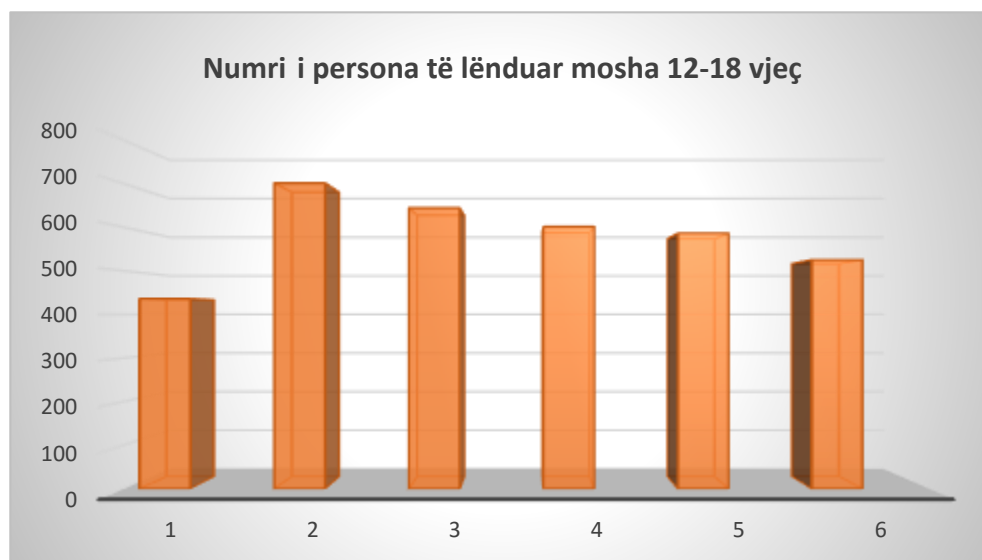


Fig. 3.14 Numri i personave të lënduar në moshën 12 - 18 vjeç

Në vitin 2011 ka qenë numri më i madh i personave të lënduar në grup moshën 12-18 vjeç, kurse numrin e përgjithshëm të personave të lënduar në këtë grup moshë për periudhën 2010 – 2015 ka qenë 3,493 persona.

3.13 Numri i personave të lënduar në moshën mbi 18 vjeç

Në tabelën 3.15 është paraqitur numri i personave të lënduar si pasojë e aksidenteve ndër vite për periudhën 2010-2015 në moshën mbi 18 vjeç.

Tab. 3.15 Numri i personave të lënduar në moshën mbi 18 vjeç

| NUMRI I PERSONAVE TË LËNDUAR NË MOSHËN MBI 18 VJEÇ | | | |
|--|-----------------|-----------------------|-------------------------------|
| Nr. | Viti kalendarik | Numri i të lënduarëve | Lloji i aksidentit |
| 1 | 2010 | 6,639 | Me lëndime, mosha mbi 18 vjeç |
| 2 | 2011 | 6,993 | Me lëndime, mosha mbi 18 vjeç |
| 3 | 2012 | 7,287 | Me lëndime, mosha mbi 18 vjeç |
| 4 | 2013 | 8,459 | Me lëndime, mosha mbi 18 vjeç |
| 5 | 2014 | 8,344 | Me lëndime, mosha mbi 18 vjeç |
| 6 | 2015 | 9,240 | Me lëndime, mosha mbi 18 vjeç |
| Gjithsej: | | 46,962 | |

Në figurën 3.15 është paraqitur grafikisht numri i personave të lënduar ndër vite për periudhën 2010 -2015 në moshën mbi 18 vjeç.

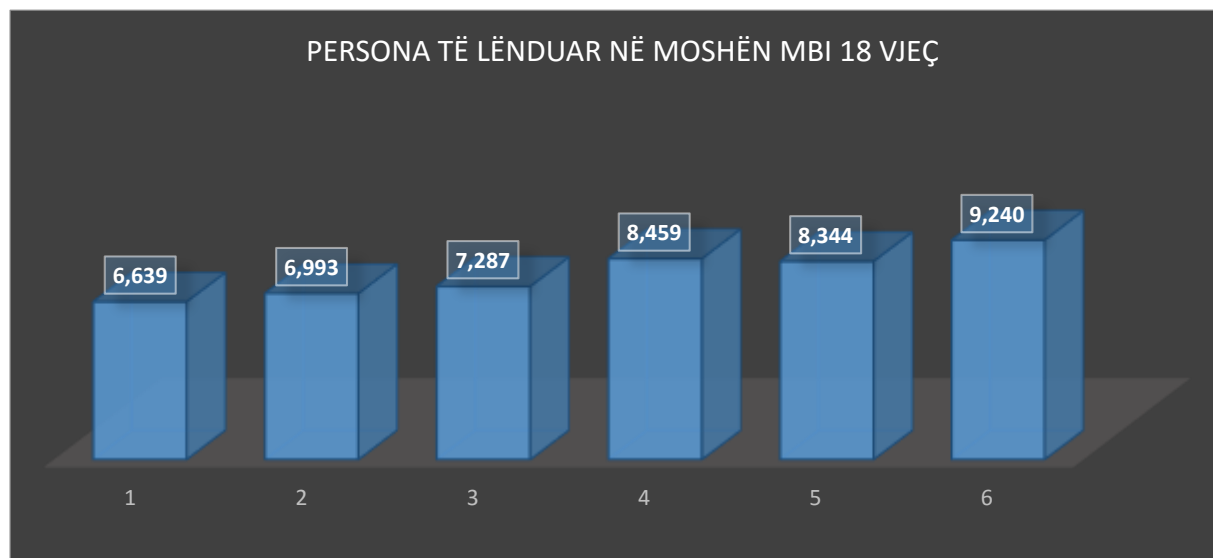


Fig. 3.15 Numri i personave të lënduar në moshën mbi 18 vjeç

Këtu shihet se ka pasur një rritje të vazhdueshme të numrit të personave të lënduar në këtë grup moshë nga viti 2010 deri në vitin 2015 me përjashtim të vitit 2014 që ka pas një rënie të vogël në krahasim me vitin 2013, mirëpo numri më i madh i personave të lënduar në këtë grup moshë është në vitin 2015, kurse numri i përgjithshëm i personave të lënduar në grup moshën mbi 18 vjeç për periudhën 2010-2015 ka qenë 46,962 persona.

3.14 Numri i personave që kanë humbur jetën në cilësinë e drejtuesit të automjetit 2010-2015

Në tabelën 3.16 është paraqitur numri i personave që kanë humbur jetën në cilësinë e drejtuesit të automjetit si pasojë e aksidenteve nder vite për periudhën 2010 – 2015.

Tab. 3.16 Numri i personave që kanë humbur jetën në cilësinë e drejtuesit të automjetit

| PERSONA QË KANË HUMBUR JETËN NË CILËSINË E DREJTUESIT TË AUTOMJETIT | | | |
|---|-----------------|---------------------|---------------------------------------|
| Nr. | Viti kalendarik | Numri i të vdekurve | Lloji i aksidentit |
| 1 | 2010 | 61 | Me fatalitet, drejtues të automjeteve |
| 2 | 2011 | 57 | Me fatalitet, drejtues të automjeteve |
| 3 | 2012 | 44 | Me fatalitet, drejtues të automjeteve |
| 4 | 2013 | 37 | Me fatalitet, drejtues të automjeteve |
| 5 | 2014 | 49 | Me fatalitet, drejtues të automjeteve |
| 6 | 2015 | 48 | Me fatalitet, drejtues të automjeteve |
| Gjithsej: | | 296 | |

Në figurën 3.16 është paraqitur grafikisht numri i personave që kanë humbur jetën në cilësinë e drejtuesit të automjetit ndër vite për periudhën 2010 -2015.

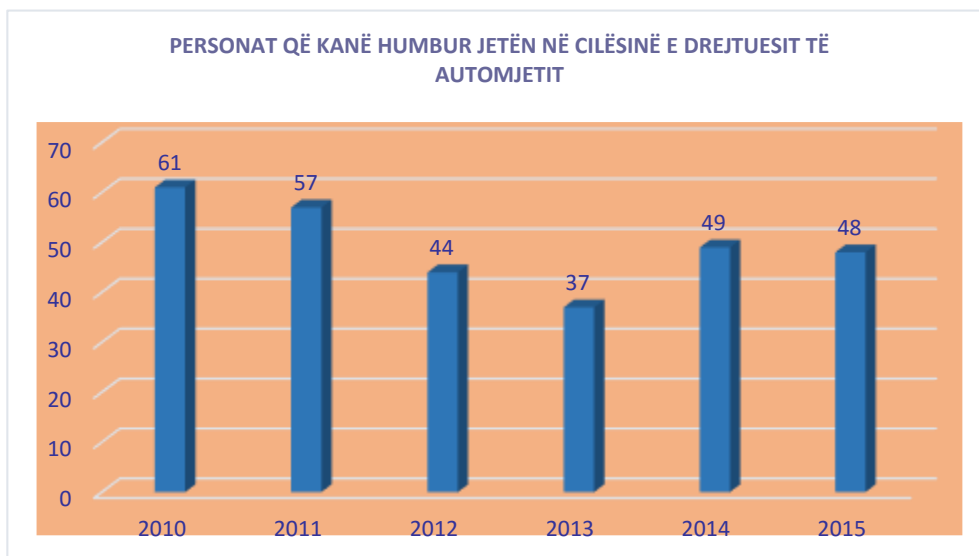


Fig. 3.16 Numri i personave që kanë humbur jetën në cilësinë e drejtuesit të automjetit

Numri i personave që kanë humbur jetën në cilësinë e drejtuesit të automjeteve në vitin 2010 është numri më i madh, kurse numri i përgjithshëm i personave që kanë humbur jetën në cilësinë e drejtuesit të automjetit për periudhën 2010-2015, ka qenë 296 persona.

3.15 Numri i personave që kanë humbur jetën në cilësinë e pasagjerëve 2010-2015

Në tabelën 3.17 është paraqitur numri i personave që kanë humbur jetën në cilësinë e pasagjerëve si pasojë e aksidenteve ndër vite për periudhën 2010 – 2015.

Tab. 3.17 Numri i personave që kanë humbur jetën në cilësinë e pasagjerëve

| PERSONA QË KANË HUMBUR JETËN NË CILËSINË E PASAGJERËVE | | | |
|---|-----------------|--|---------------------------------|
| Nr. | Viti kalendarik | Numri i personave që kanë humbur jetën | Lloji i aksidentit |
| 1 | 2010 | 54 | Fatal në cilësinë e pasagjerëve |
| 2 | 2011 | 75 | Fatal në cilësinë e pasagjerëve |
| 3 | 2012 | 35 | Fatal në cilësinë e pasagjerëve |
| 4 | 2013 | 47 | Fatal në cilësinë e pasagjerëve |
| 5 | 2014 | 39 | Fatal në cilësinë e pasagjerëve |
| 6 | 2015 | 33 | Fatal në cilësinë e pasagjerëve |
| Gjithsej: | | 283 | |

Në figurën 3.17 është paraqitur grafikisht numri i personave që kanë humbur jetën në cilësinë e pasagjerëve nder vite për periudhën 2010 -2015.

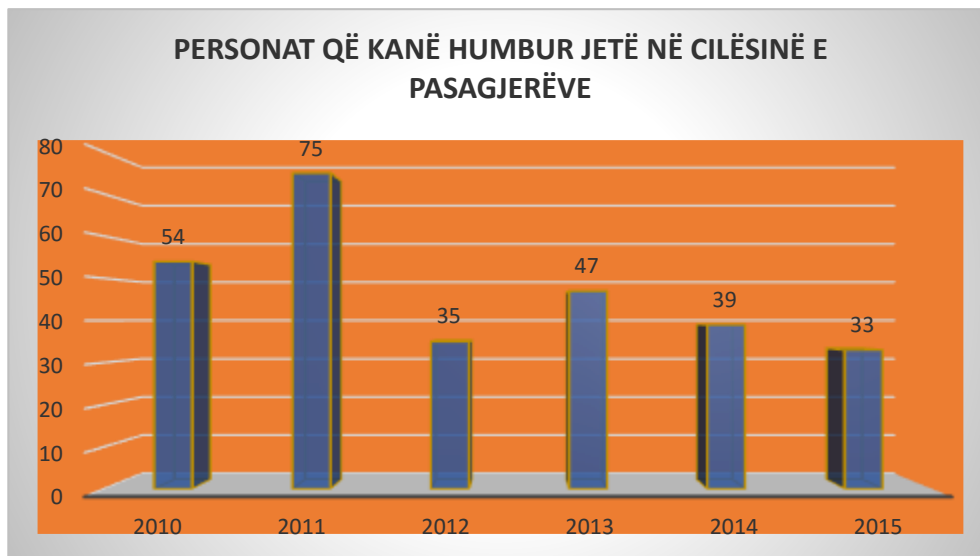


Fig. 3.17 Numri i personave që kanë humbur jetën në cilësinë e pasagjerëve

Në këto statistika shihet se numri i personave që kanë humbur jetën në cilësinë e pasagjerëve si pasojë e aksidenteve në vitin 2011 është shumë i madh në krahasim me vitet tjera, kurse numri i përgjithshëm i pasagjerëve që kanë humbur jetën si pasojë e aksidenteve për periudhën 2010-2015 ka qenë 283 persona.

3.16 Numri i personave që kanë humbur jetën në cilësinë e këmbësorit 2010 – 2015

Në tabelën 3.18 është paraqitur numri i personave që kanë humbur jetën në cilësinë e këmbësorëve si pasojë e aksidenteve nder vite për periudhën 2010-2015.

Tab. 3.18 Numri i personave që kanë humbur jetën në cilësinë e këmbësorëve

| PERSONA QË KANË HUMBUR JETËN NË CILËSINË E KËMBËSORËVE | | | |
|--|-----------------|---------------------|--------------------------|
| Nr. | Viti kalendarik | Numri i të vdekurve | Lloji i aksidentit |
| 1 | 2010 | 60 | Me fatalitet –këmbësorët |
| 2 | 2011 | 45 | Me fatalitet –këmbësorët |
| 3 | 2012 | 42 | Me fatalitet –këmbësorët |
| 4 | 2013 | 33 | Me fatalitet –këmbësorët |
| 5 | 2014 | 39 | Me fatalitet –këmbësorët |
| 6 | 2015 | 48 | Me fatalitet –këmbësorët |
| Gjithsej: | | 267 | |

Në figurën 3.18 është paraqitur grafikisht numri i personave që kanë humbur jetën në cilësinë e këmbësorëve ndër vite për periudhën 2010 -2015.

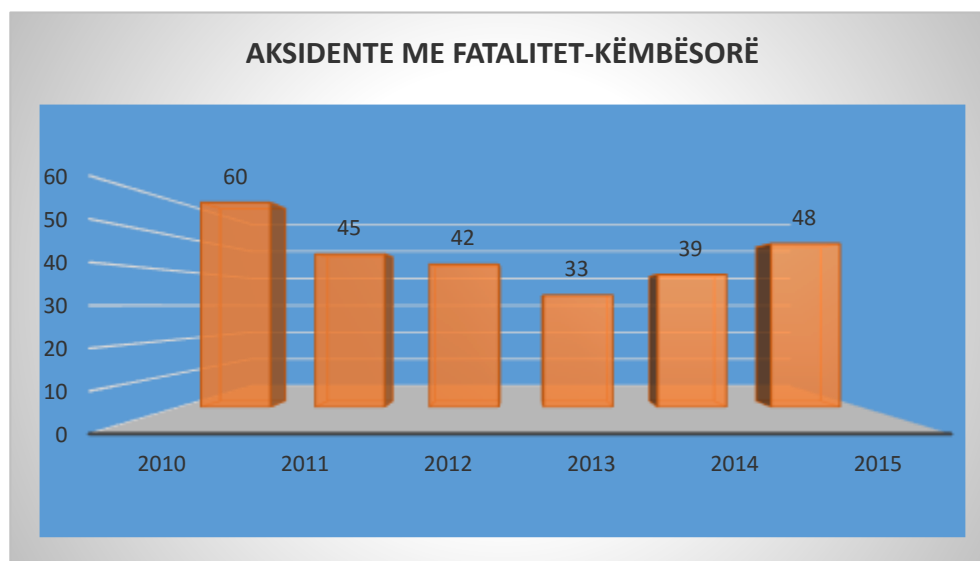


Fig. 3.18 Numri i personave që kanë humbur jetën në cilësinë e këmbësorëve

Numri i këmbësorëve që kanë humbur jetën në vitin 2010 është numri më i madh në krahasim me vitet e tjera për periudhën 2010-2015, numri i përgjithshëm i këmbësorëve që kanë humbur jetën për këtë periudhë ka qenë 267 persona.

Numri i aksidenteve të ndodhura, periudha 2010-2015

Në tabelën 3.19 është paraqitur numri i përgjithshëm i aksidenteve për periudhën 2010 – 2015 dhe janë ndarë aksidentet me fatalitet, me lëndime, me dëme materiale dhe aksidente që janë larguar nga vendi i aksidentit.

Tab. 3.19 Aksidentet e ndodhura ne periudhën 2010 – 2015

| AKSIDENTET E NDODHURA NË VITIN 2010-2015 | | |
|--|----------------|--------|
| Aksidentet me fatalitet | 736 | 0.65% |
| Aksidentet me lëndime | 28,482 | 25.75% |
| Aksidentet me dëme materiale | 75,332 | 68.10% |
| Aksidentet që janë larguara nga vendi i ngjarjes | 6,098 | 5.50% |
| Gjithsej: | 110,648 | |

Në figurën 3.19 është paraqitur grafikisht numri aksidenteve fatale, me lëndime, me dëme materiale si dhe aksidentet që janë larguar nga vendi i aksidentit për periudhën 2010 -2015.

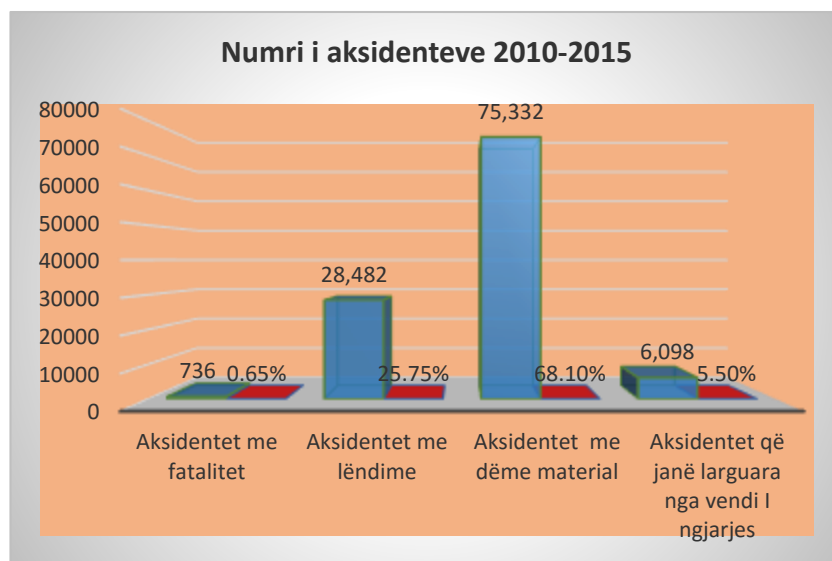


Fig. 3.19 Numri i aksidenteve 2010 – 2015

Bazuar ne këto statistika aksidentet me dëme materiale prijnë me një përqindje prej 68% me pas renditen aksidentet me persona të lënduar, aksidentet të cilat janë larguar fillimisht nga vendi i aksidentit dhe në fund për kah përqindja vijnë aksidentet me fatalitet.

Numri i aksidenteve sipas llojit, për periudhën 2010-2015

Në tabelën 3.20 është paraqitur numri i aksidenteve sipas tipit (llojit) në periudhën 2010 – 2015

Tab. 3.20 Numri i aksidenteve sipas tipit (llojit)

| AUTOMJETET SIPAS TIPIT(LLOJIT) PËR PERIUdhËN 2010-2015 | | |
|--|---------------------|-------------|
| Lloji i automjetit | Numri i aksidenteve | Përqindja % |
| Automjet-automjet | 78,609 | 71.05 % |
| Aksident me një automjet | 8,451 | 7.65 % |
| Automjet-kamion | 6,117 | 5.52 % |
| Automjet-këmbësorë | 5,925 | 5.35 % |
| Automjet-autobus-kombibus | 4,236 | 3.80 % |
| Automjet-motoçikleta | 1,174 | 1.06 % |
| Automjet – biçikletë | 1,069 | 0.96 % |
| Automjet-traktor | 874 | 0.78 % |
| Automjet-kafshë | 438 | 0.40 % |
| Automjet-tren | 111 | 0.10 % |
| Automjet-qerre tërheqëse | 65 | 0.05 % |
| Tjera | 3,579 | 3.28 % |
| Gjithsej: | 110,648 | |

Në figurën 3.20 është paraqitur grafikisht numri aksidenteve sipas tipit (llojit) 2010 -2015.

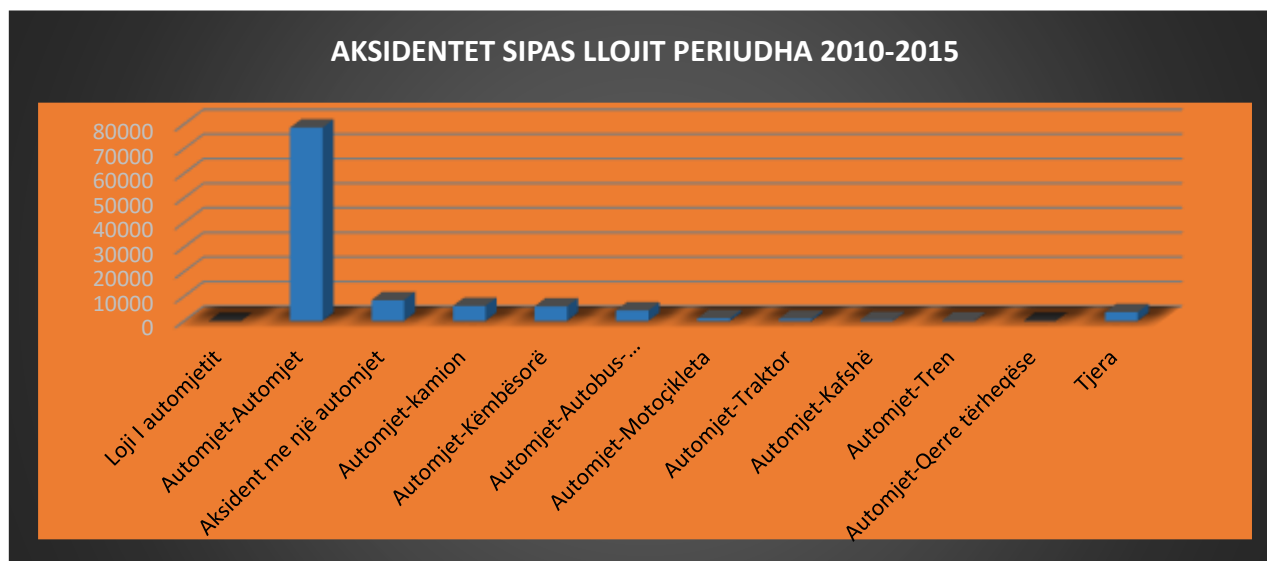


Fig. 3.20 Numri i aksidenteve sipas tipit (llojit)

Në bazë të këtyre statistikave për periudhën 2010 – 2015 shihet se numri i aksidenteve “automjet – automjet” është numri më i madh në përqindje prej 71 %, kurse me përqindje më të vogël janë aksidentet “automjet – qerre tërheqës” me vetëm 0.05 %. Kurse numri i aksidenteve “automjet – tren” është 0.1 % .

Aksidentet sipas vendit të ndodhur

Në tabelën 3.21 është paraqitur numri i përgjithshëm i aksidenteve sipas vendit ku kanë ndodhur për periudhën 2010 – 2015.

Tab. 3.21 Numri i aksidenteve sipas vendit ku kanë ndodhur

| AKSIDENTET SIPAS VENDIT KU KANË NDODHUR PËR PERIUDHËN 2010-2015 | | |
|---|--------------------------|---------------|
| Vendi | Numri i të aksidentuarve | Shprehur në % |
| Qytete | 62,275 | 56.28 % |
| Rrugë magjistrale | 26,906 | 24.34 % |
| Rrugë fshati | 10,671 | 9.64 % |
| Rrugë regjionale | 8,306 | 7.50 % |
| Të tjera | 2,490 | 2.24 % |
| Gjithsej: | 110,648 | |

Në figurën 3.21 është paraqitur grafikisht numri aksidenteve sipas vendit ku kanë ndodhur për periudhën 2010 -2015.

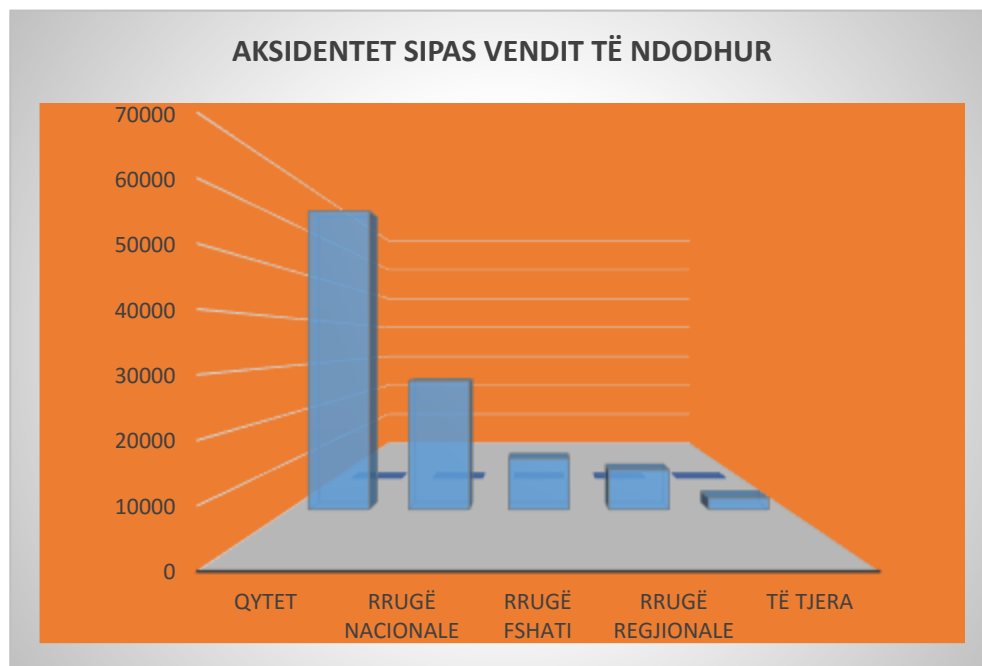


Fig. 3.21 Numri i aksidenteve sipas vendit ku kanë ndodhur

Nga kjo shihet se në qytete janë 56.28% të aksidenteve. Prandaj duhet kushtuar rëndësi më të madhe qyteteve për parandalimin dhe zvogëlimin e numrit të aksidenteve, kurse në rrugët regjionale janë 7.5 % .

Aksidentet e ndodhura sipas ditëve të javës

Në tabelën 3.22 është paraqitur numri i aksidenteve të ndodhura sipas ditëve të javës për periudhën 2010 – 2015.

Tab.3.22 Numri i aksidenteve të ndodhura sipas ditëve të javës

| AKSIDENTET E NDODHURA SIPAS DITËVE TË JAVËS PËR PERIUDHËN 2010-2015 | | |
|---|--------------------------|---------------|
| Ditët e javës | Numri i të aksidentuarve | Shprehur ne % |
| E hënë | 17,772 | 16.06 % |
| E martë | 16,553 | 14.96 % |
| E mërkurë | 16,229 | 14.66 % |
| E enjte | 15,978 | 14.44 % |
| E premte | 16,580 | 15.00 % |
| E shtune | 15,620 | 14.12 % |
| E diele | 11,916 | 10.76 % |
| Gjithsej: | 110,648 | |

Në figurën 3.22 është paraqitur grafikisht numri aksidenteve të ndodhura sipas ditëve të javës për periudhën 2010 -2015.

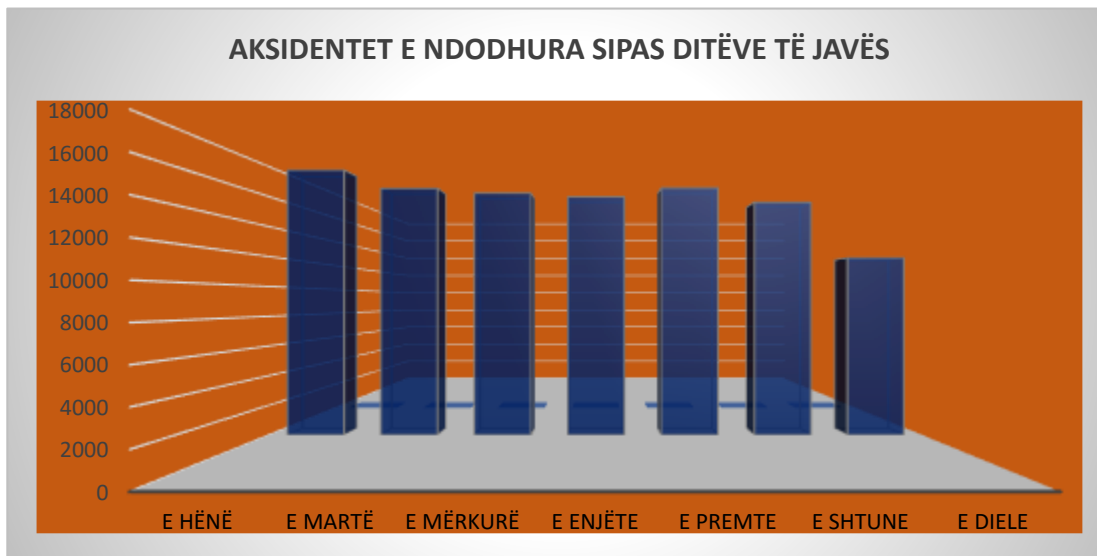


Fig. 3.22 Numri i aksidenteve të ndodhura sipas ditëve të javës

Në bazë të statistikave shihet se ditën e hënë dhe të premte kemi numrin më të madh të aksidenteve, kurse numrin më të vogël e kemi në ditën e diele, sa i përket ditës së diele është shumë e arsyeshme që numri i aksidenteve të jetë më i vogël se i ditëve tjera pasi është ditë vikendi dhe numri i qytetarëve që dalin në komunikacion është shumë më i vogël se ditët e tjera.

Aksidentet e ndodhura sipas intervalit kohor, periudha 2010-2015

Në tabelën 3.23 është paraqitur numri i aksidenteve të ndodhura sipas intervalit kohor për periudhën 2010 – 2015.

Tab. 3.23 Numri i aksidenteve sipas intervalit kohor

| AKSIDENTET E NDODHURA SIPAS INTERVALIT KOHOR PËR PERIUdhËN 2010-2015 | | |
|--|---------------------|---------------|
| Intervali kohor | Numri i aksidenteve | Shprehur në % |
| 10 :00- 18:00 | 65,204 | 58.92 % |
| 18:00-02:00 | 27,382 | 24.75 % |
| 02:00-10:00 | 18,062 | 16.33 % |
| Gjithsej: | 110,648 | |

Në figurën 3.23 është paraqitur grafiki numri aksidenteve të ndodhura sipas intervalit kohor për periudhën 2010 -2015.

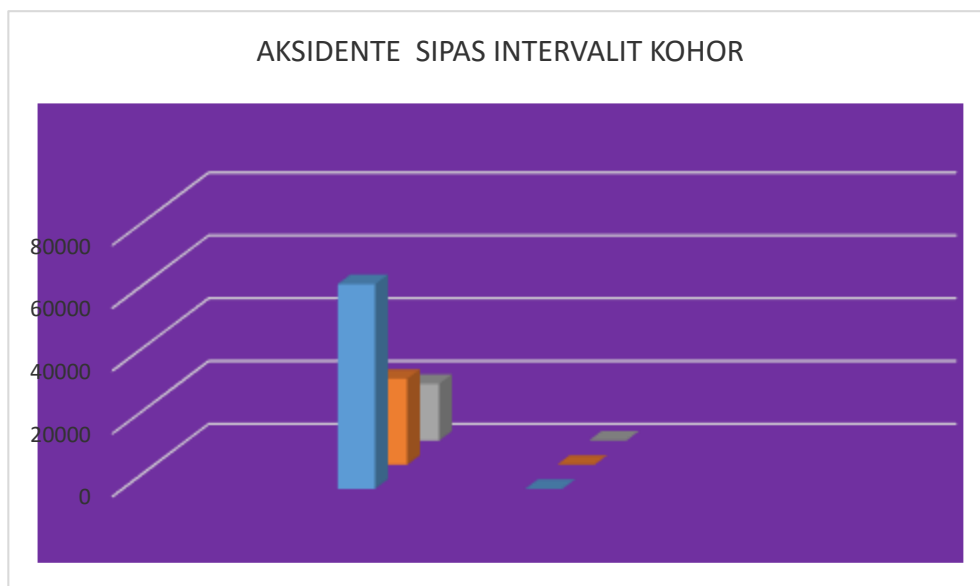


Fig. 3.23 Numri i aksidenteve sipas intervalit kohor

Numri i aksidenteve të ndodhura sipas intervalit kohor, në bazë të këtyre statistikave në intervalin kohor 10:00 – 18:00 është numri më i madhe 58.92 %, kurse në intervalin kohor 02:00 – 10:00 janë vetëm 16.33 %.

Pas analizimit të gjitha këtyre rasteve janë identifikuar shkaktarët e aksidenteve në Republikën e Kosovës për periudhën 2010 – 2015, të cilët janë paraqitur në tabelën 3.24.

Tab. 3.24 Shkaktaret e aksidenteve për periudhën 2010 – 2015

| SHKAKTARËT E KOMUNIKACIONIT PERIUDHA 2010-2015 | | | |
|--|--|---------------------|---------------|
| Nr. | Shkaktarët potencial: | Numri i aksidenteve | Shprehur në % |
| 1 | Manipulimi i pa sigurt me automjet | 25,638 | 23.18 % |
| 2 | Mosmbajtje e distancës së lejuar | 17,891 | 16.17 % |
| 3 | Mospërshtatja e shpejtësisë me kushtet e rrugës | 11,954 | 10.80 % |
| 4 | Kyçje e pasigurt në rrugë | 7,416 | 6.70 % |
| 5 | Ndërrimi shiritit | 7,197 | 6.50 % |
| 6 | Kthimet e pasigurta dhe lëvizjet mbrapa | 6,770 | 6.14 % |
| 7 | Mosrespektimi i përparësisë së kalimit | 5,066 | 4.58 % |
| 8 | Anashkalimi-tejkalimi i pasigurt | 4,985 | 4.50 % |
| 9 | Tejkalimi i shpejtësisë së kufizuar | 3,478 | 3.15 % |
| 10 | Hyrje-daljet nga parkingu | 3,048 | 2.75 % |
| 11 | Mosrespektimi i shenjave të komunikacionit | 2,315 | 2.10 % |
| 12 | Drejtimi i mjetit nën ndikimin e alkoolit ose drogës | 685 | 0.62 % |
| 13 | Dalja nga rruga | 587 | 0.53 % |
| 14 | Ngasje në anën e gabuar | 578 | 0.53 % |
| 15 | Parkingu i parregullt | 349 | 0.32 % |
| 16 | Ngarkesa e parregullt në mjete | 298 | 0.26 % |
| 17 | Kalimi i rrugës në vendkalim për këmbësorë | 284 | 0.25 % |
| 18 | Drejtimi i mjetit nën ndikimin e alkoolit | 219 | 0.20 % |
| 19 | Frenimi i vrullshëm | 201 | 0.18 % |
| 20 | Mosposedimi i patent-shoferit | 174 | 0.15 % |
| 21 | Gjendja shëndetësore e ngasësit të automjetit | 68 | 0.06 % |
| 22 | Gjendja teknike e automjetit | 65 | 0.05 % |
| 23 | Të tjera | 11,382 | 10.28 % |
| | Gjithsej | 110,648 | |

Në figurën 3.24 janë paraqitur grafikisht shkaktarët e aksidenteve të ndodhura për periudhën 2010 -2015.

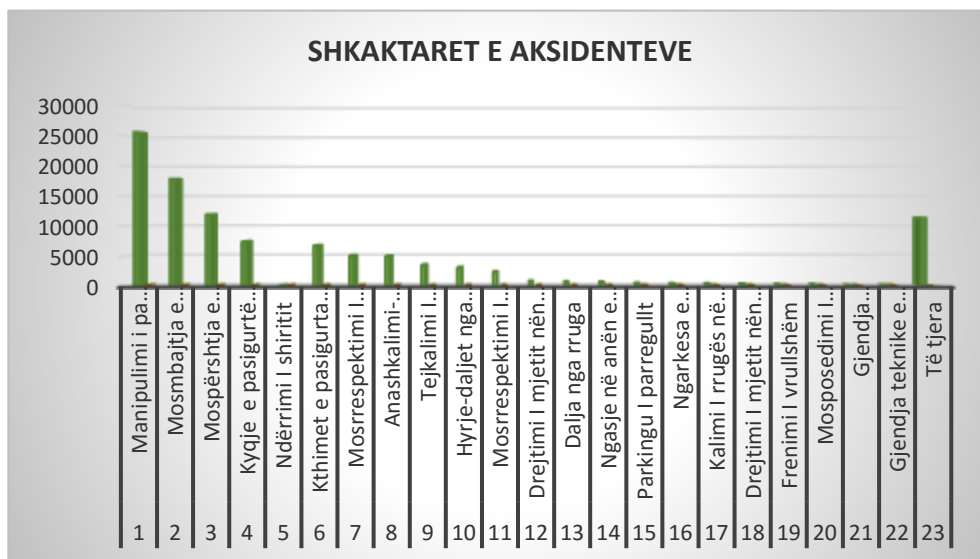


Fig. 3.24 Shkakatarët e aksidenteve

Nga kjo statistikë del se shkaktarët më të shpeshtë të aksidenteve për periudhën 2010 – 2015 janë: - Manipulimi i pa sigurt me automjet, - Mosmbajtje e distancës së lejuar, - Mospërshtatja e shpejtësisë me kushtet e rrugës, - Kyçje e pasigurt në rrugë, - Ndërrimi i shiritit dhe kthimet e pasigurta si dhe lëvizjet mbrapa.

Në tabelën 3.25 është paraqitur numri i përgjithshëm i aksidenteve, numri i personave që kanë humbur jetën dhe numri i personave që janë lënduar për periudha 2010 – 2015.²²

Tab. 3.25 Numri i aksidenteve, numri i personave që kanë humbur jetën dhe numri i personave të lënduar

| NUMRI I AKSIDENTEVE PËR VITE ME LËNDIME DHE FATALITET PERIUDHA 2010-2015 | | | |
|--|---------------------|--------------------|------------------------------|
| Viti | Numri i aksidenteve | Persona të lënduar | Persona që kanë humbur jetën |
| 2010 | 18,030 | 7,730 | 175 |
| 2011 | 18,888 | 8,321 | 157 |
| 2012 | 19,754 | 8,561 | 121 |
| 2013 | 19,954 | 9,817 | 119 |
| 2014 | 16,300 | 9,713 | 127 |
| 2015 | 17,722 | 10,671 | 129 |
| Gjithsej: | 110,648 | 54,813 | 828 |

²² Policia e Kosovës Divizioni i Komunikacionit Rrugor

Në kuadër të gjitha këtyre pasojave, si pasojë e aksidenteve hyjnë edhe pasojat financiare, të cilat janë të larta në krahasim me buxhetin e vendit për një vit kalendarik.

Kemi një kosto shumë të lartë të shpenzimeve si pasojë e aksidenteve të komunikacionit rrugor. Në tabelën 3.26 është paraqitur shuma e kompensimeve të aksidenteve për secilin vit për periudhën 2010 – 2015 nga uebfaqja e BQK-së.²³

Tab. 3.26 Numri i aksidenteve dhe shuma e kompensimeve

| NUMRI I AKSIDENTEVE PËR VITE DHE KOMPENZIMI I TYRE PERIUDHA 2010-2015 | | | |
|---|---------------------|-----------------------------------|-----------------------------|
| Viti | Numri i aksidenteve | Vlera e kompensimit për vite euro | Mesatarja për aksident euro |
| 2010 | 18,030 | 26,500,000 | 1469.77 |
| 2011 | 18,888 | 26,800,000 | 1418.89 |
| 2012 | 19,754 | 30,600,000 | 1549.05 |
| 2013 | 19,954 | 38,400,000 | 1924.42 |
| 2014 | 16,300 | 31,200,000 | 1914.11 |
| 2015 | 17,722 | 37,000,000 | 2087.80 |
| Gjithsej: | 110,648 | 190,500,000 euro | 1,721.67 euro |

Në bazë të këtyre statistikave duke marrë për bazë koston e shpenzimeve për aksidente për periudhën 2010 – 2015 del se mesatarja për kompensimin e një aksidenti ka kushtuar 1,721.67 euro.

3.17 Disa statistika të krahasuara të Kosovës me disa shtete të rajonit për vitin 2015

Në tabelën 3.27 është paraqitur një statistikë krahasimore për vitin 2015 të Republikës së Kosovës me disa shtete të rajonit, me qëllim që të nxjerrim në pah se ku gjendet Republika e Kosovës në krahasim me këto shtete në aspektin e sigurisë së komunikacionit rrugor, duke marrë për bazë numrin e banorëve të secilit shtet si dhe numrin e automjeteve që kanë pasur të regjistruara për vitin 2015 këto shtete.²⁴

²³ http://bqk-kos.org/repository/docs/2015/BQK_BMS_180_al.pdf

²⁴ Statistika e publikuara ne internet për secilin shtet

Tab. 3.27 Krahasimi i Republikës së Kosovës me shtetet e rajonit

| KRAHASIMI I DISA SHTETEVE SA I PËRKET SIGURISË NË KOMUNIKACION PËR VITIN 2015 | | | | |
|---|------------------|---------------------|---------------------|------------------------|
| Shteti | Numri i banorëve | Numri i automjeteve | Numri i aksidenteve | Persona që kanë vdekur |
| GJERMANI | 82,300,000 | 61,500,000 | 2,406,685 | 3,476 |
| AUSTRI | 8,699,730 | 1,000,939 | 37,960 | 479 |
| SLLOVENI | 2,100,000 | 1,500,000 | 17,943 | 120 |
| KROACI | 4,200,000 | 2,000,000 | 27,049 | 291 |
| KOSOVË | 1,771,604 | 299,430 | 17,722 | 129 |

Në figurën 3.25 është paraqitur grafikisht se për sa banor ka humbur jetën një person për secilin shtet.

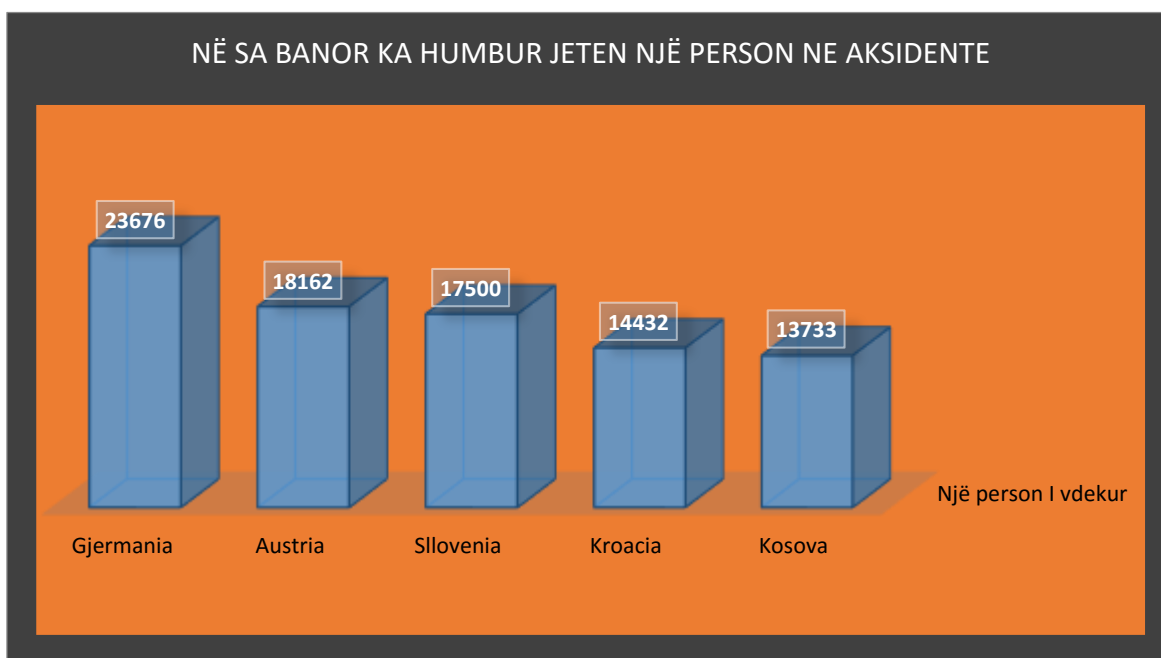


Fig. 3.25 Numri i banorëve për një person që ka humbur jetën për çdo shtet.

Në figurën 3.26 është paraqitur grafikisht numri i automjeteve për një aksident komunikacioni.

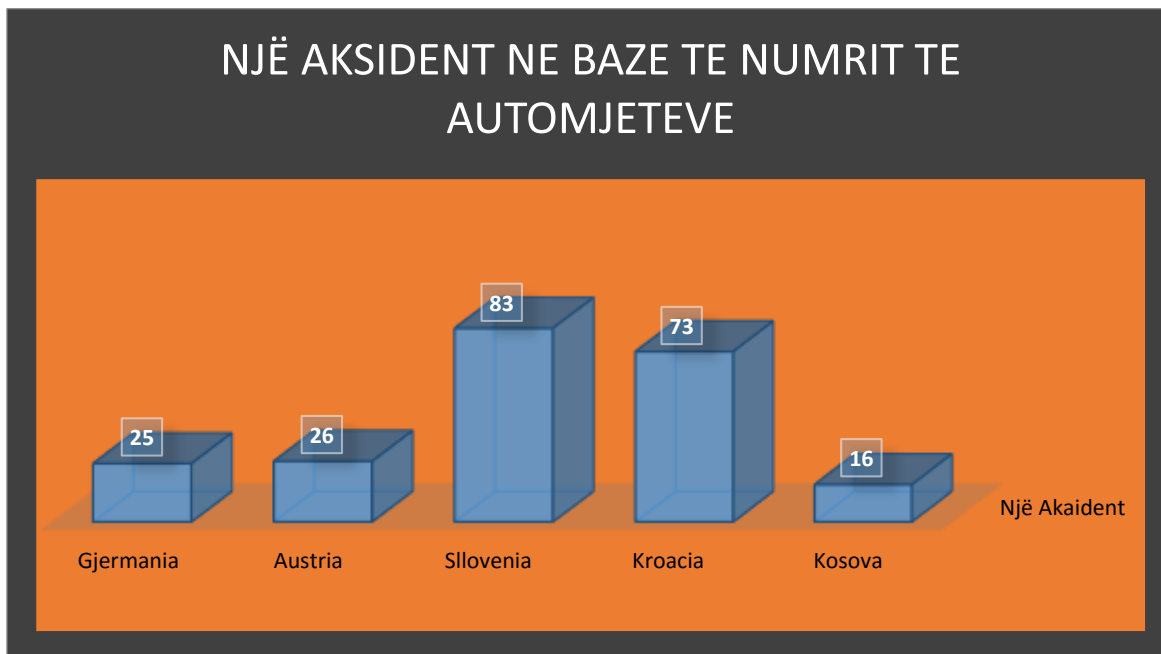


Fig. 3.26 Paraqitja e aksidenteve ne bazë të numrit te automjeteve për secilin shtet

Në bazë të këtyre statistikave shihet se, sa i përket numrit të personave që kanë humbur jetën në aksidente të komunikacionit në bazë të numrit të banorëve për vitin 2015 del se Gjermania ka numrin më të vogël të personave që kanë humbur jetën, ndërsa Republika e Kosovës del se ka pasur numrin më të madh të personave që kanë humbur jetën në bazë të numrit të banorëve.

Ndërsa sa i përket numrit të aksidenteve në bazë të numrit të automjeteve të regjistruara për vitin 2015 Sllovenia dhe Kroacia ka një numër më të vogël të aksidenteve, kurse Republika e Kosovës ka numrin më të madh të aksidenteve bazuar në numrin e automjeteve të regjistruara.

Këtu shihet se Republika e Kosovës për fat të keq gjendet në vendin e fundit sa i përket gjendjes së sigurisë së komunikacionit rrugorë në krahasim me shtetet me të cilat është krahasuar.

3.18 Masat preventive të cilat duhet te merren

Kur bëhet fjalë për gjendjen e sigurisë në komunikacionin rrugor edhe në Republikën e Kosovës si në çdo vend të botës duhet të ketë programe nacionale të siguris në komunikacionin rrugor, përmes të cilit projektohen plane dhe strategji për masa parandaluese dhe ndëshkuese, që kanë për qëllim parandalimin dhe minimizimin e numrit të aksidenteve të komunikacionit rrugor. Për fat të keq në Republikën e Kosovës numri i aksidenteve të komunikacionit rrugor është në rritje.

Masat të cilat duhet të merren për parandalimin dhe minimizimin e numrit të aksidenteve janë:

- Shtimi i masave edukative nëpër shkolla, dhe familje ashtu që t'i njoftojnë fëmijët në lidhje me rrugën në të cilën kanë të drejtë të lëvizin, vendet ku kanë drejtë të kalojnë rrugën, informimi me disa shenja të komunikacionit të cilat fillimisht fëmijët duhet të dinë se si t'i respektojnë dhe të njoftohen se respektimi i shenjave të komunikacionit është i obligueshëm për çdo pjesëmarrës në komunikacion dhe ndikon drejt për së drejti në sigurinë e tyre.
- Shtimi i masave gjatë aftësimin të kandidatëve nëpër auto-shkolla
- Shtimi i masave gjatë dhënies së provimit në qendrat e patentë shoferëve
- Shtimi i masave në rregullimin dhe mirëmbajtjen e infrastrukturës rrugore
- Shtimi i masave në zbatimin e ligjit nga organet shtetërore që kanë të bëjnë me sigurinë e komunikacionit rrugor, duke u nisur nga Policia e Kosovës, Prokuroria dhe Gjykatat.

3.19 Masat ndëshkuese të cilat merren momentalisht në parandalimin dhe zvogëlimin e numrit të aksidenteve

Përveç masave parandaluese për zvogëlimin e numrit të aksidenteve të komunikacionit rrugor, duhet të ndërmerren edhe masat ndëshkuese.

Tek masat ndëshkuese duhet filluar nga gjambat të cilat i lëshon Policia e Kosovës drejtë për së drejti, për ata shkelës të ligjit të cilët nuk respektojnë shenjat dhe rregullat e trafikut, që si pasojë e mos respektimit të shenjave dhe rregullave të trafikut vjen edhe deri të aksidenti.

Gjithashtu edhe masat ndëshkuese të cilat i inicion Policia, por duhet të merren vendime nga ana e gjykatave, të cilat për fat të keq shpesh herë këto gjoba hidhen poshtë nga ana e gjykatave, (me arsyetime të ndryshme në mungesë të adresave, në mungesë të mos paraqitjes së kundërvajtësve në gjykata).

Në tabelën 3.28 është paraqitur numri i masave ndëshkuese (flet paraqitjeve) të lëshuara nga ana e Policisë për periudhën 2010 – 2015, po ashtu është paraqitur edhe numri i inkasimit të këtyre masave.

Tab. 3.28 Numri i fletë paraqitjeve të shqiptuara dhe numri i inkasimit të tyre

| MASAT NDËSHKUESE NË KOMUNIKACION | | | | | |
|----------------------------------|--------------------------------|-----------------------------|-------------------------------|---------------------|-----------------------|
| Viti | Numri i tiketave të shqiptuara | Numri i tiketave të paguara | Numri i tiketave të papaguara | Tiketa të paguara % | Tiketa të papaguara % |
| 2010 | 254,849 | 125,655 | 129,194 | 49.30 % | 50.70 % |
| 2011 | 276,897 | 115,746 | 161,151 | 41.80 % | 58.20 % |
| 2012 | 247,788 | 53,924 | 193,864 | 21.77 % | 78.23 % |
| 2013 | 263,467 | 58,823 | 204,644 | 22.32 % | 77.68 % |
| 2014 | 319,332 | 174,484 | 144,848 | 54.64 % | 45.36 % |
| 2015 | 303,971 | 84,733 | 219,238 | 27.87 % | 72.13 % |
| Gjithsej: | 1,666,304 | 560,010 | 1,052,939 | 36.28 % | 63.72 % |

Nga tabela shihet se përqindja e numrit të fletë paraqitjeve të inkasuara në vitin 2014, është përqindja me e madhe, arsyeja është se në këtë vit ka qenë në fuqi vendimi nr. 139/ 2014 i lëshuar me datën 23.04.2014 nga Ministri i Ministrisë së Punëve të Brendshme për konfiskim të dokumenteve të drejtuesit të automjetit, të cilit ju ka shqiptuar fletë paraqitja për kundërvajtjen që ka kryer gjatë drejtimit të automjetit, dhe ka qenë i kushtëzuar, që për të marr dokumentin e konfiskuar është dashur ta bëjë pagesën e fletë paraqitjes. Kjo ka ndikuar në parandalimin dhe zvogëlimin e numrit të aksidenteve pasi në periudhën e analizuar nga viti 2010 deri në vitin 2013 ka pasur rritje të numrit të aksidenteve në vazhdimësi, kurse në këtë vit, sa ka qenë në fuqi ky vendim numri i aksidenteve ka rënë në krahasim me vitet paraprake. Ky vendim ka ndikuar pasi në vitin 2015 përsëri ka pasur rritje të numrit të aksidenteve, pasi ky vendim është shfuqizuar me vendim nr. 18/2015 të lëshuar më datën 22.01.2015, po ashtu nga Ministri i Ministrisë së Punëve të Brendshme.

3.19.1 Masat ndëshkuese te cilat duhet te merren ne zvogëlimin e aksidenteve

Fillimisht duhet që gjobat e lëshuara nga ana e Policisë së Kosovës, duhet të realizohen 98%, marrja e të drejtës për të drejtuar automjetin në afat të përkohshëm, marrja e pikëve siç parashihet me Ligjin për sigurinë e komunikacionit rrugor, dhe në fund pas marrjes së të gjitha pikëve të patentë shoferit, t'i merret edhe e drejta e drejtimit të mjetit për një afat prej, 2 - 3 vjeçar, ku pas këtij afati t'i nënshtrohet përsëri provimit për marrjen e patentë-shoferit, mirëpo me disa masa shtesë për arsye se drejtuesi në fjalë duke mos respektuar shenjat dhe rregullat e trafikut (duke rrezikuar pjesëmarrësit tjerë në komunikacion) ka humbur të drejtën e posedimit të patentë-shoferit. Për këtë arsye duhet t'i nënshtrohet një testi më të veçantë dhe me zero tolerancë për lëshimet të cilat i bën si gjatë testit me shkrim, ashtu edhe te pjesa praktike (vojitja).

Krejtësisht në fund, drejtuesit të cilët i humbin të gjitha pikët e patentë-shoferit për herën e dytë, t'i merret e drejta e drejtimit të automjetit, duke mos i dhënë të drejt për marrje të patentë-shoferit, (fillimisht duhet rregulluar legjislacionin për këtë çështje).

Me zbatimin e këtyre masave do të arrihen dy objektiva, në zvogëlimin e numrit të aksidenteve: edukimi i pjesëmarrësve në komunikacion, do të kurseheshin jeta e qytetarëve dhe do të ndikojë në zvogëlimin kostove të shpenzimeve në kompensimet si pasojë e aksidenteve.

4. DOKUMENTET STRATEGJIKE TË BE-së NË SIGURINË E KOMUNIKACIONIT RRUGOR

Për t'iu qasur fenomenit të aksidenteve, BE dhe shtetet e saj anëtare janë përpjekur që të dizajnojnë politika për sigurinë në trafikun rrugor, të cilat më pastaj janë përkthyer në dokumente strategjike apo legjislacion.

Udhëzimet e sigurisë rrugore të BE-së 2011-2020

KOMISIONI EVROPIAN, Bruksel, 2010/07/20 COM (2010) 389 final

KOMUNIKATË NGA KOMISIONI PËR PARLAMENTIN EVROPIAN KËSHILLI,
EKONOMIK EVROPIAN DHE SOCIAL-KOMISIONI DHE KOMITETI I RAJONEVE

Drejt një zone evropiane të sigurisë rrugore: orientimet e politikave për sigurinë rrugore 2011-2020 {SEC (2010) 903}

Pavarësisht suksesit nëpërmjet programeve të mëparshme të BE-së, rrugët evropiane janë ende larg nivelit të duhur të sigurisë në komunikacionin rrugor.

Në vitin 2009, 35,000 njerëz vdiqën në aksidentet e trafikut dhe mbi 1,7 milionë të tjerë u lënduan.

Udhëzimet e reja të BE-së për siguri rrugore do të synojnë zvogëlimin e vdekjeve në rrugët e Evropës me 50%, deri në vitin 2020.

Për ta bërë këtë, ata do të kërkojnë që përdoruesit, automjetet dhe infrastruktura të jetë më e sigurt përmes një përzierje të masave: bashkëpunimit kombëtar, ndarjen e praktikave më të mira, hulumtime dhe studime, fushata ndërgjegjësimi dhe në disa raste ndoshta edhe rregullore.²⁵

Në mënyrë të veçantë kjo do të përfshijë:

- Nxitjen e përdoruesve të rrugës për një siguri më të madhe në rrugë, duke krijuar një edukim evropian të sigurisë rrugore dhe strategjisë së trajnimit.
- Zbatimin e legjislacionit të sigurisë rrugore të BE-së për të siguruar të gjithë shtetasit e BE-së të trajtohen njësoj,

²⁵<https://www.google.com/webh?sourceid=chrome-instant&ion=1&espv=2&ie=UTF-8#q=EU+strategic+documents+that+the+road+traffic+safety>

- Inkurajimin e vendeve të BE-së të zbatojnë rregullat e sigurisë në rrugët rurale që janë tashmë në veprim për rrugët magjistrale dhe tunele;
- Njohja e inspektimeve teknike në të gjitha vendet e BE (kjo do të jetë automatikisht e vlefshme në vendet e tjera të BE-së);
- Përmirësimi i mjeteve për mbledhjen dhe analizimin e aksidenteve, për të përmirësuar monitorimin e progresit të sigurisë rrugore në vendet e BE-së dhe të sigurojë të dhëna të sakta për zhvillimin e masave të reja të sigurisë rrugore;
- Për të ndërtuar mbi suksesin e kaluar - mbi 78 000 jetë u shpëtuan nëpërmjet programit të sigurisë (2001-2010) rrugore të BE-së.
- Problemet e sigurisë rrugore janë të përbashkëta për të gjitha vendet e BE –së. BE-ja mund të ndihmojë qeveritë kombëtare të punojnë së bashku për siguri në rrugë. Politika e BE-së 2010 - 2020, në zvogëlimin e numrit të viktimave të përdoruesve të rrugës, është çelësi i përmirësimit të performancës së përgjithshme të sistemit të transportit dhe për të përmbushur nevojat e qytetarëve dhe kompanive.

Prandaj, një qasje e mirë e problemit të sigurisë rrugore është e nevojshme, duke marrë në konsideratë rëndësinë e sigurisë në komunikacionin rrugor. Politikat e sigurisë rrugore në nivel lokal, kombëtar, evropian dhe ndërkombëtar, duhet të integrohen objektivat përkatëse të politikave të tjera publike dhe anasjelltas.

- Krijimi i një kuadri për bashkëpunim të strukturuar dhe koherente, e cila tërheq praktikat më të mira e të gjithë shteteve anëtare, si një kusht i domosdoshëm për të zbatuar në mënyrë efektive²⁶

4.1 Politikat e BE-së në parandalimin dhe minimizimin e aksidenteve rrugore

Dispozitat e trafikut rrugor dhe të sigurisë

BE-ja i ka vënë vetes qëllim të krijimit të një zonë evropiane të sigurisë rrugore në dekadën që përfshin 2010-2020. Kompetenca në këtë fushë është kryesisht kombëtare, prandaj BE-ja është duke u fokusuar në masat e saj në kushtet e automjeteve, transportin e mallrave dhe të sigurisë së rrjeteve rrugore të rrezikshme.

Qëllimi i politikave të BE-së është përmirësimi i sigurisë në rrugë dhe të kontribuojnë në mobilitetin e qëndrueshëm. Politikat mbi sigurinë në trafik bëjnë pjesë ndër prioritetet e BE-së

²⁶ Po aty

sepse sipas statistikave, në vitin 2015 në rrugët e BE-së ka pasur 26 000 të vdekur (5 500 më pak se në vitin 2010) dhe 135,000 persona të plagosur rëndë. Kostoja sociale e aksidenteve që rezultojnë në dëmtim serioz ose vdekje është vlerësuar të paktën 100 miliardë euro. Në qershor të vitit 2003, Komisioni publikoi programin “Road European Programm” 2003-2010. Qëllimi i këtij programi, i treti i këtij lloji, ishte që të përgjysmojë numrin e vdekjeve rrugore në BE deri në fund të vitit 2010. Edhe në qoftë se ajo nuk ka arritur të përmbushë këtë objektiv nga ana e afatit të caktuar, programi ka pasur sukses në reduktimin e numri i viktimave të aksidentit rrugor. BE shkoi edhe më tej duke publikuar (White Paper), që kishte për qëllim që të përgjysmojë numrin e aksidenteve rrugore deri në vitin 2020. Komisioni i BE-së dizajnon politikat të cilat edhe i përktheu në shtatë objektiva, nëpërmjet të cilave parashikon masa kombëtare. Këto objektiva përfshijnë: përmirësimin, edukimin dhe trajnimin për përdoruesit e rrugës dhe rritjen zbatimit të rregullave të rrugës; përmirësimin e sigurisë së infrastrukturës rrugore dhe sigurinë e automjeteve; promovimin e përdorimit të sistemeve inteligjente të transportit (ITS). Shtetet anëtare inkurajohen në këtë mënyrë për të nisur programet kombëtare të lidhura me objektiva të veçanta. Karta Evropiane e Sigurisë së Rrugëve, e themeluar nga Komisioni Evropian në vitin 2004, gjithashtu trajton shoqërinë civile në mënyrë që edhe ajo mund të luajë rolin e saj, duke ndarë përvoja në shkurtimin e numrit të vdekjeve në rrugët e BE-së.²⁷

4.2 Harmonizimi i politikave të Kosovës me ato të BE-së në fushën e sigurisë në komunikacionin rrugor

Aq sa është i rëndësishëm harmonizimi, përafrimi i legjislacionit në fushën e sigurisë së komunikacionit rrugor, po ashtu është shumë i rëndësishëm edhe sfidues për Republikën e Kosovës që të zhvillojë aktivitetet në realizimin e këtyre aspekteve. Arsyeja është se ndërtimi i infrastrukturës rrugore me standarde të përafërta me ato të BE-së, ka implikime astronomike, të cilat do të ishin të papërballueshme për buxhetin e Republikës së Kosovës, për t’i realizuar në një periudhë të shkurtër. E vetmja mënyrë për t’u përshpejtuar ky harmonizim infrastrukturor është mbështetja financiare nga mekanizmat financiarë ndërkombëtarë ose edhe nga buxheti i Republikës së Kosovës, por duke planifikuar një afat të zgjatur.

²⁷ http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/en/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.5.html

4.3 Sfidat e Kosovës ne parandalimin e aksidenteve

Republika e Kosovës sa i përket fushës së sigurisë së komunikacionit rrugor ka shumë sfida. Fillimisht duhet angazhim i madh nga të gjitha institucionet përkatëse që kanë të bëjnë me sigurinë e komunikacionit rrugor, duke filluar nga Policia.

Policia e Kosovës duhet t'i shtojë masat parandaluese dhe ndëshkuese, duke marrë masa njëkohësisht edhe në qendrat e kontrollimit teknik të automjeteve për të mos kaluar automjetet të cilat teknikisht nuk i plotësojnë kushte për të marrë pjesë në komunikacion. Kjo ka një rëndësi shumë të madhe pasi që në vendin tonë, bazuar në gjendjen jo të mirë ekonomiko-sociale, importon shumë automjete të përdorura, apo të vjetruara. Kontrollimi i auto-shkollave të cilat përgatisin kandidatët për marrjen e patentë-shoferit, si dhe qendrat e dhënies së patentë shoferëve, gjithashtu është një sfidë shumë e madhe për t'u futur nën një kontroll të duhur, pasi që për fat të keq në vendin tonë marrja e patentë-shoferëve ka kaluar në një proces po thuaj se vetëm formal. Kështu që institucionet përkatëse që janë përgjegjës për këto qendra duhet patjetër t'i kushtojnë vëmendje pasi që kjo është një sfidë shumë e madhe për institucionin, dhe që ka një rëndësi shumë të madhe, sepse ndikon drejtpërsëdrejti në sigurinë e qytetarëve të Republikës së Kosovës në aspektin e komunikacionit rrugor.

Sa i përket aspektit të sigurisë së komunikacionit rrugor, sfidë tjetër e Republikës së Kosovës është edhe investimi në teknologji të avancuara të cilat sot shtetet evropiane i përdorin që të kontrollojnë komunikacionin rrugor, si dhe e rrisin sigurinë në komunikacionin rrugor

5. REKOMANDIMET

Bazuar në analizën që është bërë gjatë zhvillimit të kësaj teme, janë nxjerr rekomandime si në vijim:

- Fillimisht duhet të merren masa, që të arrihet 98% ekzekutimi i gjobave që momentalisht shënohen nga ana e organeve të rendit, pasi që kjo përqindje për vitet e analizuara deri me tani nuk arrin më shumë se 36.28 %.
- Të gjendet një zgjidhje për të detyruar shkelësit e ligjit t'i kryejnë obligimet për shkeljet që kanë bërë në komunikacionin rrugor pasi që kjo ka të bëjë drejtpërsëdrejti me sigurinë e qytetarëve tanë, kjo na ka dëshmuar edhe në vitin 2014 ku ka qenë inkasimi më i madhe dhe numri i aksidenteve ka qenë më i vogël në krahasim me të gjitha vitet e analizuara, kështu që na bënë të mendojmë për të gjetur zgjidhje që shkelësit e ligjit të detyrojmë të paguajnë gjobat të cilat i marrin si pasojë e mos respektimit të rregullave dhe rrezikimit të pjesëmarrësve në komunikacion.
- Të shtohen masat edhe nga organet e rendit, makina civile e policisë në lëvizje e pajisur me teknologji të avancuar për matjen e shpejtësisë si dhe fotografimin e makinave që drejtohen nga kundërvajtësit.
- Organet e rendit të planifikojnë që të shtohen masat ndaj çdo pjesëmarrësi në komunikacion,
- Brenda vitit 2017 të arrihet që kontrolli i shpejtësisë në rrugët e vendit tonë të kontrollohet me anë të pajisjeve elektronike (Blicit), ku këto pajisje të kenë një lidhje direkte me data-bazën ku automatikisht të hyjë në sistem.
- Mos të ketë tolerancë ndaj pjesëmarrësve në komunikacion, (siç kemi toleranca fillimisht nga ana e organeve të rendit, e më pas edhe nga organet e drejtësisë, për shkak të gjendjes ekonomiko-sociale, dhe si pasojë e kësaj po kushton me humbjen e jetëve të qytetarëve tanë, kuptohet sa i përket fushës së sigurisë në komunikacionin rrugor)
- Të forcohet dhe zbatohet legjislacioni në procedurat e pajisjes me patentë-shofer, (pjesa teorike të jetë në harmonizim me atë praktike),
- Të bëhet obligative shoqërimi prej dy vjetësh për drejtuesin e ri nga një drejtues me përvojë mbi 5 vjeçare (vendosja e shenjës lajmëruese që tregon se drejtuesi është i ri “FILLESTAR” (të rregullohet edhe në legjislacionin për siguri të komunikacionit rrugor)

- Të bëhet fushatë dhe të punohet nëpër institucione të arsimit të ultë dhe të mesëm dhe sa më shumë të informohen pjesëmarrësit në komunikacion se sa e rëndësishme është sjellja në komunikacion në bazë të rregullave të parapara në komunikacion. Përndryshe çdo veprim në kundërshtim me rregullat vë në rrezik drejtpërsëdrejti jetën e pjesëmarrësve në komunikacion.
- Të shtohen kontrollet në qendrat e kontrollimit teknik. Pasi që në vendin tonë importohen automjete të përdorura nga vendet e ndryshme të botës, bazuar në gjendjen ekonomiko-sociale të popullatës importimi i automjeteve të vjetra është bërë i pashmangshëm, dhe kjo na bën të mendojmë ku gjendja jo e mirë teknike e automjeteve të përdorura po reflekton drejtpërdrejt në sigurinë e pjesëmarrësve në trafik.
Duke pasur parasysh faktet e përmendura, duhet shtuar mbikëqyrja e Qendrave të kontrollit teknik të automjeteve. Po ashtu, organet e rendit duhet t'i kushtojnë vëmendje të posaçme pneumatikëve të vjetruar, duke pasur parasysh se edhe këta në masë të madhe po përdoren si pasojë e gjendjes jo të mirë ekonomike të pronarëve të automjeteve.
- Mirëmbajtja e rrugëve, në veçanti gjatë sezonit dimëror

Me aplikimin e këtyre masave do të ketë një siguri më të madhe në vendin tonë në aspektin e komunikacionit rrugor.

6. PËRFUNDIMI

Në këtë punim janë paraqitur 31 tabela, 57 figura si dhe materiale të ndryshme nga literatura dhe interneti që kanë të bëjnë me fushën e sigurisë së komunikacionit rrugor. Pas analizave të të gjitha këtyre, kam arritur në përfundim se shkaktarët e aksidenteve për periudhën 2010 – 2015, të cilët kanë një përqindje të madhe janë:

1. Manipulim i pasigurt me automjet
2. Mos mbajtja e distancës në mes automjeteve
3. Mospërshtatja e shpejtësisë ndaj kushteve të rrugës
4. Kycja e pasigurt në rrugë
5. Ndërrimi i shiritit në mënyrë të pasigurt
6. Kthim i pasigurt dhe lëvizja prapa

Në bazë të analizave të tyre statistikore del se 69.53% të aksidenteve janë, këta 6 shkaktarët e lartpërmendur.

Duke u bazuar në analizën e bërë në periudhën 2010-2015, rezulton se kemi një numër të përgjithshëm të aksidenteve 110,648, ku prej tyre shihet se mjetet e transportit hekurudhor janë të përfshira në aksidente të komunikacionit vetëm 0.1%, çka tregon se komunikacioni hekurudhor është shumë më i sigurt se komunikacioni rrugor, dhe automatikisht na bën që të mendojmë për zhvillimin dhe avancimin e këtij lloji të komunikacioni.

Duke parë përqindjen shumë të ulët të aksidenteve hekurudhore, mund të themi me siguri dhe bindje të lartë se për të përmirësuar gjendjen e sigurisë në komunikacionin rrugor, për të zvogëluar numrin e aksidenteve, Republika e Kosovës përmes projekteve qeveritare të gjejë një kompromis në institucionet financiare botërore, që ta ndihmojë Republikën e Kosovës në investimin e infrastrukturës hekurudhore dhe t'i jepet një rendësi e veçante këtij lloji të komunikacionit, pasi që me anë të investimeve në infrastrukturën hekurudhore dhe në avancimin e këtij transporti zvogëlohet qarkullimi i komunikacionit rrugor, si dhe rritet siguria sa i përket komunikacionit, dhe kjo është një interes i drejtpërdrejt i qytetarëve të Republikës së Kosovës.

Është e natyrshme se këto projekte dhe investime janë marramendëse, momentalisht për buxhetin e Republikës së Kosovës, mirëpo të kërkohet ndihmë në institucionet financiare botërore si dhe të planifikohet investim në këtë fushë, së paku në periudhën 2020-2025,

Nëse kjo arrihet, pas vitit 2025 do të kemi një përgjysmim të përdorimit të automjeteve në komunikacionin rrugor, dhe një modernizim të infrastrukturës së transportit në Kosovë, ku përfitimet e vendit do të ishin të mëdha në çdo plan, përfshirë edhe aspektin e sigurisë.

Republika e Kosovës duhet të planifikojë investime afatgjata që deri në vitin 2030 të ketë të përfunduar një rrjet hekurudhor me shtetet evropiane, duke u bazuar në teknologjitë më të avancuara të transportit hekurudhor, në përputhje me prioritetet që dalin nga politikat e BE-së në fushën e transportit. Kjo do të ndikonte në uljen e numrit të automjeteve që hyjnë si rezultat i ardhjes sezonale të mërgatës sonë. Mund të themi me siguri të lartë se një numër i madh i mërgimtarëve do të zgjidhnin transportin hekurudhor.

Kjo do kishte dy përparësi: në njërën anë do të ulte numrin e aksidenteve dhe në anën tjetër do të ulte koston e shpenzimeve të mërgimtarëve, të cilët vijnë në Kosovë nga vendet e ndryshme të Evropës.

Bazuar në statistikat dhe aksidentet e komunikacionit rrugor në vendin tonë për periudhën 2000 - 2016 kemi këtë përfundim:

- Numri i aksidenteve të përgjithshme 241, 186
- Numri i personave që kanë humbur jetën 2,234
- Numri i personave të lënduar 103,555
- Duke marrë për bazë koston e shpenzimeve për periudhën 2010 - 2015 dhe numrin e aksidenteve për këto vite, është llogaritur mesatarja për një aksident dhe në fund është marrë numri i përgjithshëm i aksidenteve dhe është shumëzuar me shumën e përafërt për një aksident dhe në fund del se për periudhën 2000 - 2016 Banka Qendrore e Kosovës ka shpenzuar një shumë prej 415,242,700,62 euro për kompensimet e aksidenteve të komunikacionit rrugor.

Bazuar në këto statistika të aksidenteve të komunikacionit për periudhë 2000 - 2016 shihet se:

Çdo 37.01 min. kemi pasur një aksident në vendin tonë.

Çdo 1.43 orë kemi pasur një person të lënduar në vendin tonë.

Çdo 2.77 ditë ose çdo 66.71 orë kemi pasur një person që ka humbur jetën si pasojë e aksidenteve në vendin tonë.

Duke u bazuar në analizën e këtyre statistikave në përgjithësi si dhe duke parë edhe gjendjen e sigurisë në fushën e komunikacionit rrugor në krahasim me disa shtete të rajonit, shihet se gjendja e sigurisë në vendin tonë nuk është në nivel të duhur, bazuar gjithnjë në numrin e banorëve dhe në numrin e automjeteve që kemi në vendin tonë.

Mbështetur në tërë këtë që u tha deri më tani, vijmë në përfundim se duhet të bëhet ridizajnimi i politikave që prekin direkt apo indirekt sigurinë në komunikacionin rrugor, si dhe të merren masa urgjente në parandalimin – zvogëlimin e numrit të aksidenteve, sepse po që se na vazhdon kjo gjendje e sigurisë në vendin tonë, në aspektin e komunikacionit rrugor paraqet kërcënim serioz për jetën e qytetareve të Republikës së Kosovës si dhe shkakton kosto enorme.

7. LITERATURA

1. Prof. Dr. Shkëlqim ZEQO, Prof.ass.dr. Ferat SHALA, Prishtinë 2014
2. Dr. sc. Ahmet GECA Siguria në Komunikacion, Prishtinë 2009
3. Dr. sc. Ahmet GECA Analiza dhe parandalimi i aksidenteve në komunikacionin rrugor, Prishtinë 2011
4. Prof. asis. dr. Naser LAJÇI Eksploatimi dhe mirëmbajtja e Automjeteve, Prishtinë 2010
5. Dr. sc. Ilir DOQI Siguria e mjeteve transportuese, Prishtinë 2012
6. Drejtoria e Rrugëve në Republikën e Kosovës
7. Policia e Republikës së Kosovës
8. Prof. Dr. Franko ROTIM Elementi sigurnosti cestovnog prometa, Zagreb 1990
9. MPB Prishtinë
10. Ministria e Infrastrukturës Prishtinë
11. Strategji të ndryshme për sigurinë e komunikacionit rrugor të BE – së dhe të Republikës së Kosovës
12. Materiale të ndryshme në internet, të cilat kanë të bëjnë me fushën e sigurisë së komunikacionit rrugor.

Burimet nga interneti:

- <http://mentalfloss.com/article/31807/when-and-where-was-first-car-accident>
- [https://www.google.com/webhp?sourceid=chrome-instant&ion=1&espv=2&ie=UTF-8#q=current%20world%20population,](https://www.google.com/webhp?sourceid=chrome-instant&ion=1&espv=2&ie=UTF-8#q=current%20world%20population)
- [https://www.google.com/webhp?sourceid=chrome-instant&ion=1&espv=2&ie=UTF-8#q=the%20number%20of%20vehicles%20in%20the%20world,](https://www.google.com/webhp?sourceid=chrome-instant&ion=1&espv=2&ie=UTF-8#q=the%20number%20of%20vehicles%20in%20the%20world)
- [https://www.google.com/webhp?sourceid=chrome-instant&ion=1&espv=2&ie=UTF-8#q=road+accident+statistics+2015,](https://www.google.com/webhp?sourceid=chrome-instant&ion=1&espv=2&ie=UTF-8#q=road+accident+statistics+2015)
- http://bqk-kos.org/repository/docs/2015/BQK_BMS_180_al.pdf
- <https://www.google.com/webhp?sourceid=chrome-instant&ion=1&espv=2&ie=UTF-8#q=EU+strategic+documents+that+the+road+traffic+safety>
- http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/en/displayFtu.html?ftuld=FTU_5.6.5.html