

DËMTIMET NGA AKSIDENTET RRUGORE TEK FËMIJËT NË RRETHIN E TIRANËS, (2000-2005)

GENTIANA QIRJAKO (ÇELA), YLLI SAROLLI, TONE SOKOLI*

Summary

CHILD INJURIES BY ROAD ACCIDENTS IN TIRANA DISTRICT, (2000-2005)

Injury is a major killer of children and adolescents throughout the world, responsible for over 875 000 deaths in children and young people under the age of 18 years each year. Tens of millions more require hospital care for non-fatal injuries, many of whom are left with some form of disability, which all too often has lifelong consequences.

The burden of injury is unequal in that it falls most heavily on the poor, that is to say, the burden is greatest on children and adolescents in the poor countries of the world and within any given country, on those from low-income families.

Pesha e dëmtimeve është e pabarabartë përderisa ajo bie më rëndë tek të varfërit, pra kjo peshë është më e madhe tek fëmijët dhe adoleshentët në vendet më të varfra të botës dhe brenda një vendi të caktuar, tek ata me familje me të ardhura më të pakta. Më shumë se 95% e të gjitha vdekjeve prej dëmtimeve tek fëmijët dhe adoleshentët ndodhin në vendet me të ardhura të ulta ose të mesme. Megjithëse përqindja e vdekjeve të fëmijëve nga dëmtimet është shumë më e ulët ndërmjet fëmijëve dhe adoleshentëve nga vendet me të ardhura të larta, dëmtimet përbëjnë sërish një shkak madhor vdekjesh, të llogaritur në rreth 40% të të gjitha vdekjeve të fëmijëve dhe adoleshentëve, në këto vende (3).

Ndërsa sistemet e mbledhjes së të dhënave përmirësohen, është bërë gjithnjë e më e qartë se si numri absolut dhe përqindjet e dëmtimeve dhe vdekjeve të fëmijëve dhe adoleshentëve

janë duke u rritur në vendet me të ardhura të ulta dhe të mesme, në përputhje me rritjen e nivelit të urbanizimit dhe motorizimit. Ndërthurja e rritjes së incidencës dhe sukseseve të fundit në reduktimin e shkaqeve të tjera të vdekjes, veçanërisht sëmundjeve infektive, ka bërë që rëndësia e dëmtimeve të vijë duke u rritur aq sa tani ato figurojnë dukshëm në listën e shkaqeve kryesore të vdekjes së fëmijëve dhe adoleshentëve.

Megjithëse ka mungesë literature mbi kostot e dëmtimeve të fëmijëve dhe adoleshentëve, veçanërisht nga vendet me të ardhura të ulta dhe të mesme, është e qartë se pesha sociale dhe ekonomike e këtyre dëmtimeve është e konsiderueshme. Studime të izoluara nga vendet me të ardhura të larta kanë treguar se dëmtimet janë një kontribues madhor në kostot e spitaleve dhe kujdesit shëndetësor. Për shembull, në SHBA, është vlerësuar se dëmtimet e

* Dërguar në redaksi në Korrik 2008, miratuar në Shtator 2008.

Nga Departamenti i Shëndetit Publik.

Adresa për letërkëmbim: Çela G.:Departamenti i Shëndetit Publik.

paqëllimshme mes fëmijëve dhe adoleshentëve nga moshë 1-19 vjeç llogariten për rreth 11% të të gjitha shtrimeve në spital, 39% të pritjeve në departamentet e emergjencave dhe 13% të kostove mjekësore.

Përveç kostove mjekësore, dëmtimet dhe vdekjet prej tyre kanë edhe kosto të larta të fërthorta, si ekonomike edhe sociale. Vdekjet, dëmtimet dhe paaftësitë mund të kenë ndikime të mëdha tek individët dhe familjet e tyre, dhe në shumë raste këto impakte janë për gjithë jetën.

Në Shqipëri, aksidentet rrugore kanë zënë një vend krejt të parëndësishëm gjatë viteve të diktatures komuniste. Kjo lidhej jo vetëm me izolimin politik të vendit por edhe me atë ekonomik (numrin shume të kufizuar të automjeteve në qarkullim ku kryesisht mbizotëronin makinat e tipit të rëndë).

Ato filluan të bëhen një problem shqetësues pas viteve '90, kohë e cila korrespondon me ndryshimet e mëdha politiko- ekonomike që shoqëruan vendin. Rritja e menjëhershme numrit të automjeteve në vend u reflektua me rritje të numrit të aksidenteve rrugore dhe si pasojë me një rritje eksponentiale edhe të numrit të të dëmtuarve.

Në një studim të kryer në rrethin e Tiranës për periudhën 2000-2005 rezultuan të dëmtuar 1617 persona dhe të vdekur 286 të tjerë. Nga analiza përfundimtare u vu re se një pjesë të konsiderueshme të të dëmtuarve e zinin fëmijët.

Nisur nga ky fakt, si dhe nga mungesa e të dhënave të mëparshme për fëmijët e dëmtuar nga aksidentet rrugore në rrethin e Tiranës, ne menduam që këtë grupmoshë t'a analizojmë në mënyrë të veçantë.

Metodologjia

Studimi është i tipit kros-seksional (transversal). Të dhënat janë marrë nga Drejtoria e Policisë Rrugore të Tiranës dhe i përkasin periudhës kohore 2000-2005. Këto të dhëna u formuluan në formën e një pyetësi i cili u plotësua për çdo rast.

Programi statistikor i përdorur për hedhjen e të dhënave dhe analizën e tyre është EPI-INFO. Analiza e të dhënave konsistoi në sa më poshtë vijon:

Raportimin e vlerave mesatare (+ SD) për ndryshorët numerikë;

Raportimin e përqindjeve për ndryshorët kategorikë.

Të dhënat e përfuara janë prezantuar në

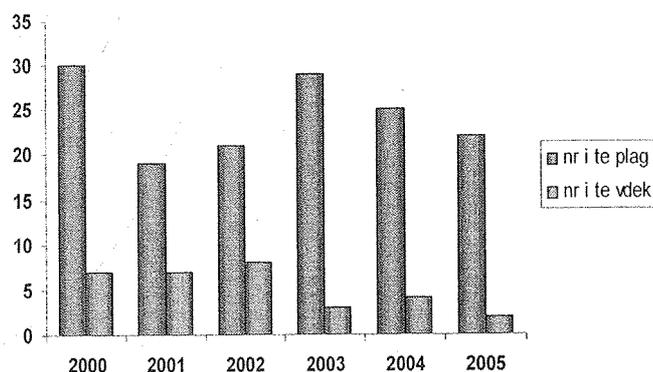
mënyre tabelare dhe grafike, nëpërmjet MICROSOFT-EXCEL.

Rezultate dhe diskutime

Gjatë periudhës kohore 2000-2005, në rrethin e Tiranës kanë ndodhur 1578 aksidente rrugore me pasoja vdekje dhe/ose plagosje. Në këto aksidente janë plagosur 146 fëmijë (8% e gjithë të dëmtuarve) dhe kanë vdekur 31 fëmijë (10% e gjithë të vdekurve).

Shpërndarja e tyre sipas viteve paraqitet në grafikun nr.1.

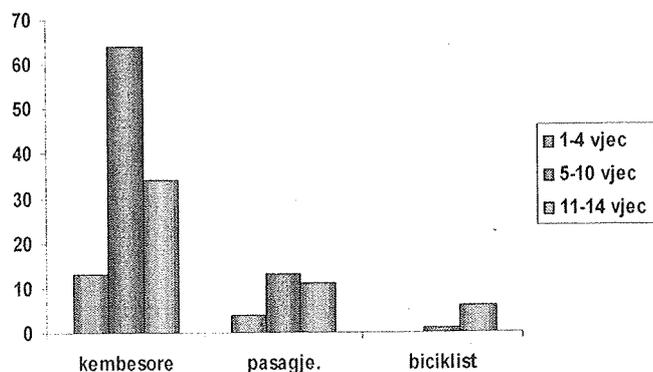
Grafiku nr.1 Shpërndarja e të dëmtuarve fëmijë sipas viteve



Nga grafiku shohim se viti 2000, 2003 dhe 2004 janë vitet që kanë numrin më të lartë të fëmijëve të plagosur ndërsa viti 2002 ka numrin më të lartë të fëmijëve të vdekur. Vihet se dukshëm se 3 vitet e fundit të studimit ka një tendencë për uljen e numrit të fëmijëve të vdekur.

Sipas grup-moshës së fëmijëve të plagosur dhe specifikimit se çfarë kanë qenë ata, (këmbësorë, pasagjerë apo biçiklist), shpërndarja e tyre tregohet në grafikun nr.2:

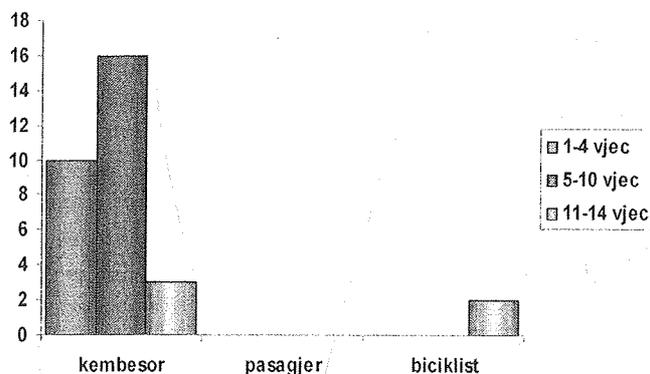
Grafiku nr.2. Shpërndarja e fëmijëve të plagosur sipas grup-moshës dhe specifikimit se çfarë janë



Nga grafiku vërehet se grup-mosha 5-10 vjeç është ajo më e prekura nga dëmtimet prej aksidenteve rrugore. Kjo grup-moshë dominon si për fëmijët e dëmtuar këmbësorë, ashtu edhe për ata pasagjerë dhe përbën 53% të gjithë fëmijëve të plagosur. Ndërsa për sa i përket specifikimit se çfarë janë të plagosurit, vërehet që mbizotërojnë këmbësorët, të cilët përbëjnë 74% të gjithë fëmijëve të plagosur.

Sipas grup-moshës së fëmijëve të vdekur dhe specifikimit se çfarë kanë qenë ata, (këmbësorë, pasagjerë apo biçiklist), shpërndarja e tyre tregohet në grafikun nr.3:

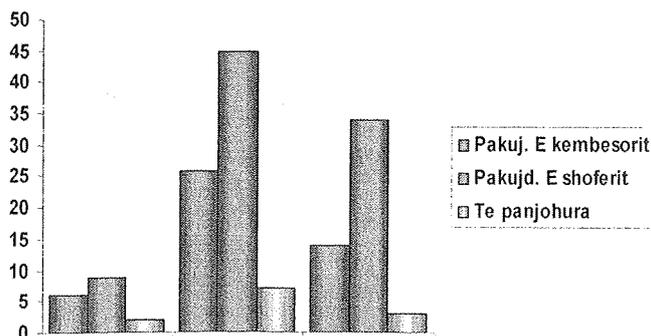
Grafiku nr.3 Shpërndarja e fëmijëve të vdekur sipas grup-moshës dhe specifikimit se çfarë janë



Edhe në këtë paraqitje grafike vërejmë se grup-mosha 5-10 vjeç është ajo që dominon ndër grup-moshat e tjera, duke përbërë 51% të gjithë vdekjeve nga aksidentet rrugore tek fëmijët. Gjithashtu, sikurse në grafikun e mësipërm, edhe këtu fëmijët këmbësorë përbëjnë shumicën e fëmijëve të vdekur në rrugë nga aksidentet rrugore.

Sipas grupmoshës së fëmijëve të dëmtuar dhe specifikimit të shkakut sipas kriterit të pakujdesisë së fëmijëve këmbësorë apo drejtuesit të automjetit, shpërndarja e tyre pasqyrohet në grafikun nr.4:

Grafiku nr.4 Shpërndarja e të dëmtuarve sipas grupmoshës dhe specifikimit të shkakut të aksidenteve rrugore



Në këtë paraqitje vërehet se shkak kryesor i aksidenteve rrugore tek fëmijët është pakujdesia e drejtuesit të automjetit që përbën rreth 50% të të gjitha rasteve të aksidenteve. Megjithatë nuk duhet nënvlerësuar edhe shkakut tjetër, d.m.th. pakujdesia e fëmijëve gjatë përdorimit të rrugës.

Rekomandime

Ç'mund të bëhet për të përmirësuar situatën?

Meqë nga fëmijët e aksidentuar dominon mosha 5-10 vjeç, ndërhyrjet që mund të ndërmerren duhet të kenë si grup target pikërisht këtë grupmoshë.

Legjislacioni, rregullat dhe detyrimet. Ligjet dhe format e tjera të rregullave kanë treguar se janë ndër mekanizmat më të fuqishëm për parandalimin e dëmtimeve. Për shembull, ka mjaft të dhëna që sugjerojnë se futja e ligjeve lidhur me uljen e sigurt të fëmijëve në makina ka çuar në rritjen e nivelit të përdorimit të ndenjësve për fëmijë dhe në reduktimin e përqindjes së dëmtimeve në trafikun rrugor.

Legjislacioni shqiptar lidhur me sigurinë rrugore e percakton shumë qarte të gjitha detyrimet që ka një drejtues automjeti kur në makine ndodhet një fëmijë. Ajo që duhet theksuar është vënia në zbatim me rigorozitet i ligjit nga Policia Rrugore.

Modifikimet në mjedis. Modifikimet në mjedisin lokal, për ta bërë më miqësor atë, janë bërë një ndërhyrje e rëndësishme në parandalimin e dëmtimeve, nga i cili përfitojnë jo vetëm fëmijët por edhe individët e të gjitha moshave. Vlerësimet mbi ndikimin e skemave të qetësimit të trafikut në vdekjet dhe dëmtimet e lidhura me përplasjet në të gjithë grupmoshat kanë treguar në mënyrë të përsëritur që skemat e përdorura gjerësisht në qetësimin e trafikut në qytete kanë potencialin të reduktojnë dëmtimet e lidhura me trafikun rrugor (4,5).

Edukimi, zhvillimi i aftësive. Ndërsa trajnimi i njerëzve nga një spektër i gjerë disiplinash në parandalimin e dëmtimeve mund të ketë qenë një faktor kontribues në reduktimin e vdekjeve të fëmijëve lidhur me dëmtimet, të vëna re në vendet me të ardhura të larta, vlera e programeve të edukimit si një formë e parandalimit të dëmtimeve ka qenë subjekt i një debati të konsiderueshëm në vitet e fundit.

Aty ku ka patur trajnim specifik, programet për trajnimin e aftësive të kalimtarëve kanë treguar se kanë përmirësuar aftësitë e përzgjedhura sjellore (6).

Përmisimi i edukatës qytetare lidhur me mënyrën e ecjes në rrugë duhet të jetë një nga prioritetet e punës.

Përmirësimi i kurrikulave. Një bashkëpunim me Drejtorinë Arsimore të Ciklit të Ulët për përmirësimin e kurrikulave lidhur me sigurinë rrugore apo mënyrën e ecjes në rrugë, mund të kontribuonin në përmirësimin e situatës.

Aktivitetet në fushën e ndërgjegjësimit të komunitetit të prindërve për seriozitetin që duhet të kenë kur ecin me fëmijët në rrugë, mund të ndihmojnë dukshëm në pakësimin e numrit të aksidenteve në fëmijë.

Bashkëpunimi me median është një tjetër element i rëndësishëm që rrit vëmendjen e opinionit publik ndaj situatës së krijuar.

Cilat janë sfidat?

Megjithëse vitet e fundit ka patur një progres, reduktimet në vdekjet nga dëmtimet e fëmijëve dhe adoleshentëve, veçanërisht në vendet me të ardhura të ulta dhe të mesme, mbeten një sfidë madhore për të ardhmen.

Barrierat kryesore në zhvillimin dhe implementimin e ndërhyrjeve për parandalimin

e dëmtimeve tek fëmijët dhe adoleshentët kudo në botë janë:

- Fatalizmi-besimi i pabazuar se dëmtimet janë të paparandalueshme "veprime të Zotit";

- Një mungesë ndërgjegjësimi e politikë bërësve që dëmtimet përbëjnë një shkak shumë të rëndësishëm për vdekjet në fëmijëri dhe adoleshencë, dhe që shumë vdekje mund të shmangen;

- Një mungesë në burimet njerëzore për të trajtuar këtë çështje;

- Burime që nuk janë në përpjesëtim të drejtë me përmasat e problemit dhe as mundësitë për parandalim;

- Të dhëna të varfra mbi modelet e incidencës së dëmtimeve dhe etiologjisë, veçanërisht në vendet ku pesha është më e madhe;

- Dështim në implementimin e plotë të masave të njohura si efektive;

- Vëmendje e pamjaftueshme në zhvillimin dhe testimin e masave parandaluese në vendet me të ardhura të mesme dhe të ulta;

- Mungesë e angazhimit politik dhe kuptimit të parandalimit të dëmtimeve në përgjithësi;

- Mungesë ose cilësi e ulët e shërbimeve të emergjencës dhe shërbimeve rehabilituese për viktimat e dëmtimeve, veçanërisht në vendet me të ardhura të ulta dhe të mesme, faktor që e rrit dukshëm peshën e dëmtimeve.

BIBLIOGRAFIA

1. Global Burden of Disease Project, version 5 (database), Geneva, World Health Organization, 2002.
2. The world health report 2001. Mental health: new understanding, new hope. Geneva, World Health Organization, 2001 (page 4)
3. A WHO Plan of Action. Child adolescent injury prevention. Geneva, World Health Organization, 2006 (page 1)
4. Webster D., Mackie A.: Review of traffic calming schemes in 20 mph zones. Crowthorne, Transport Research Laboratory, 1996 (TRL report 215).
5. Bunn F et al.: traffic calming for the prevention of road traffic injuries: systematic review and meta-analysis. Injury Prevention, 2003, 9:200-204
6. Christie Net al.: Children's road traffic safety: an international survey of policy and practice. London, Department for Transport, 2004 (Road Safety Research Report No.47).