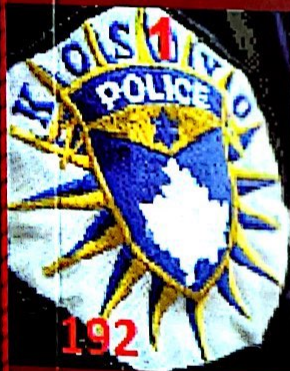


- Prof. Asoc. Basri Lenjani MD. MSc. PhD &  
• Docent. Dr. Nuhi Arslani MD. MSc. PhD &  
• Prof. Asc. Dr. Agron Dogjani MD. MSc. PhD. FACS. FISS  
• Esen Uysal MD

# MJEKËSIA E TRAFIKUT



(Për mjek, studentët mjekësisë, infermierë, paramedikë,  
studentët e trafikut rrugor dhe profileve të tjera jo mjekësore)



SHTËPIA BOTUESE LIBRI SHKOLLOR  
Prishtinë • 2020

**Prof. Asoc. Basri Lenjani MD. MSc. PhD &  
Docent. Dr. Nuhi Arslani MD. MSc. PhD &  
Prof. Asoc. Dr. Agron Dogjani MD. MSc. PhD. FACS.  
FISS & Esen Uysal MD**



## ***MJEKËSIA E TRAFIKUT***



**(Për mjek, studentët mjekësisë, infermierë, paramedikë, studentët e trafikut rrugor dhe profileve të tjera jo mjekësore)**



**SHTËPIA BOTUESE LIBRI SHKOLLOR**  
Prishtinë, 2020

## **Recensentët**

Prof. dr. Sadi Bexheti

Dr. Zeynel Abidin Usatibo

*„Mendojmë se njeriu vdes dhe shkron, mirëpo të vdekurit janë ata që edukojnëfëmijët tanë, që na mësojnë dituritë dhe shkencat, kur marrim në dorë një liberdhe e lexojmë në vetmi në një çip dhe, sipas rastit, ata na bëjnë të qeshim apo të qajmë”*

*Mos... Por veproni me mendjen tuaj të shëndoshë kujdes para timonit... Tregoni kujdesin... Jeta është e shtrenjtë e cila më asgjë nuk paguhet... Keni kujdes për veten tuaj dhe për të tjerët... Nuk dua te vdesim dhunshëm...*

*“Mos pini alkool, Mos merrni barna gjatë drejtimit të makinës se ju vret”*

*„S’ka gjë më të bukur se të shpëtosh një jetë njeriu”  
„Shtojë jetën në ditë e jo ditët në jetë”*

*Autori*

*Çdo ditë e jetës sate është një faqe e biografisë sate, kujdesu ta shkruash mirë,sepse një faqe e keqe ndyn gjithë librin.*

*Sami Frashëri*

*Të gjitha të drejtate e autorit mbrohen. Në saje të së drejtës ndërkombëtare për autorësi, ky publikim nuk bën të shumëzohet, të fotoqopjohet ose të riradhitet pa lejen e autorit.*



## PARATHËNIE

Trafiku është njëra ndër veprimtaritë më të rëndësishme ekonomike të njerëzimit bashkëkohor, sepse drejtimit e trafikut janë rrugë me të cilat kryhen këmbimet e të mirave dhe porositve. Mjekësia e trafikut është një fushë ndërdisiplinore që përfshin mjekësinë, psikologjinë, hulumtimin e aksidenteve dhe llojin e automjeteve. Mjekësia e trafikut është një pjesë e rëndësishme brenda fushës së shqetësimeve në mjekësinë ligjore, sepse bëhet fjalë për aksidentet me fatalitet si dhe të mbijetuarëve.

**Çdo vit, vdesin 1.35 milion njerëz në botë, çdo ditë 3,700 njerëz vdesin** globalisht në aksidentet e trafikut rrugor që përfshijnë automjete, autobusë, motorë, biçikleta, kamionë ose këmbësorë dhe më shumë se gjysma e të tyre janë lënduar këmbësorë, motoçiklistë dhe çiklistë. Aksidentet e trafikut rrugor përbëjnë pjesën më të madhe të lëndimeve dhe incidenteve me fatalitet më shumë se **1.35 milion njerëz vdesin në botë**, dhe brend vitit **lëndohen rreth 20-50 milion persona** dhe nëse vazhdon ky trend i ndekjur, lëndimet në trafikun rrugor parashikohet të bëhen **shkaku i pestë i vdekjeve deri në vitin 2030**.

Mjekësia e trafikut si terminologji përdoret që 40 vjet nga Shoqata Ndërkombëtare për Mjekësinë e Trafikut të aksidenteve e themeluar në vitin 1960 në San Remo, Itali. Mjekësia e trafikut përfshin të gjitha ato aktivitete që synojnë zvogëlimin e lëndimeve nga përplasjet në trafik dhe është një çështje e madhe e shëndetit publik në të gjithë botën dhe aksidentet në trafik konsiderohen si shkaqe kryesore vdekjeve të viktimave në aksidentet e trafikut rrugor e të shoqëruara me pasoja të rënda sociale dhe ekonomike. Dita Botërore e Shëndetit në "Sigurinë Rrugore" shënohet me 7 Prill 2004 kur qindra shoqata organizojnë ngjarje për të rritur ndërgjegjësimin e lëndimeve në trafik rrugor, si një problem shëndetësor global.

Mobilizimi i qeverive dhe institucioneve përkatëse, veçanërisht shoqatave qytetare kanë për qëllim për të ulur lëndimet në trafik, invaliditetin dhe vdekshmërinë në aksidentet rrugore. Çdo qeveri do të zbatojë masa më të rrepta për të zvogëluar lëndimet në trafikun rrugor përmes fushatave promovuese shëndetësore, në konsolidimin e sistemit të mbikëqyrjes së lëndimeve dhe mobilizimin e sektorëve të ndryshëm në të gjitha nivelet shoqërisë. Qeveritë e shumicave të shteteve mirëpresin raportin e Organizatës Botërore të Shëndetit, Bankës Botërore për parandalimin e lëndimeve në trafikun rrugor, duke i respektuar zbatimin e rekomandimeve në masën sa më të plotë e të mundshme. Aksidentet rrugore konsiderohen një nga tre problemet kryesore të shëndetit publik në çdo vend të botës. Kjo problematikë shqetësuese globale, ne jemi shumë të vetëdijshëm për faktin se parandalimi efektiv dhe i qëndrueshëm i lëndimeve dhe vdekjeve në trafikun rrugor mund të arrihet vetëm përmes bashkëpunimit të bashkërenduar multisektorial.

Mungesa e një infrastrukture të përshtatshme në qytetet tona, së bashku me ose mungesa e një kornize ligjore rregullatore, e bëjnë edhe më shqetësuese rritjen eksponenciale të numrit të aksidenteve në trafikun rrugor. Në këtë drejtim, ne jemi të vetëdijshëm se një fushatë e tillë duhet të përfshijë jo vetëm marrëdhëniet me publikun dhe arsimin, por edhe masa të rrepta të zbatimit të ligjit. Mbi të gjitha, transporti gjithnjë e më shumë shoqërohet me rritjen e aksidenteve rrugore dhe vdekjeve të parakohshme, invaliditet fizikë dhe psikologjikë, por aq domethënëse është rritja e kostove për shërbimete kujdesit shëndetësore dhe ngarkesa e shtuar

për financat publike, kurse vendet në zhvillim situata përkeqësohet edhe më shumë nga urbanizimi i shpejtë dhe i paplanifikuar. Në mënyrë që të parandalohet incidenca e aksidenteve rrugore fatale në vend, është e rëndësishme që profesionistet e kujdesit shëndetsor dhe qytetarët të dinë se si duhet të ofrohet ndihma e parë, kujdesit themelor, se si të trajtojnë një viktimë të aksidentit rrugor në vendin e ngjarjes. Njohja e bazave të ndihmës së parë dhe kujdesit themelor, sigurisht do të ndihmojë në blerjen e kohës për të shpëtuar jetën e viktimave në aksidentet e trafikut rrugor. Mobilizimi i Qeverisë së Republikës së Kosovës së bashku me të gjithë akterët, së bashku, kurse me një politikë të fortë afatë gjatë mund të ndikojë në parandalimit dhe monitorimit e aksidenteve në trafikun rrugor, por mbetet edhe më shumë për të bërë në këtë drejtim, por te pakën përmes politikave dhe strategjisë gjithëkombëtare, mund të ndikojmë në zvogëlimin vdekjeve në trafikun rrugor për 20%. Por një gjë është tash e qartë, duhet ndryshuar mentalitetet që ne së bashku do të arrijmë të fitojmë këtë luftë kolektive dhe individuale për të ruajtur jetën e viktimave në aksidentet e trafikut rrugor.

Për të trajtuar këtë problem të rëndësishëm, Qeveria e Republikës së Kosovës duhet të krijojë një Qendër të Operacioneve të Sigurisë Rrugore, apo t'i avansojë, fuqizojë ato, ku mund të përfshihen sektorët e ndryshëm të vendit si agjencitë qeveritare, shoqatat joqeveritare dhe shoqëria civile në menaxhimin dhe monitorimin e aksidenteve në trafikun rrugor përmes politikave dhe strategjisë gjithëkombëtare, në zvogëlimin aksidenteve në trafikun rrugor. Kjo qendër duhet të ka ndërmarrë shumë iniciativa për parandalimin e lëndimeve, invaliditetin dhe vdekshmërinë në trafikun rrugor përmes fushatave sensibilizuase për popullatën e gjerë të një shteti. Motoja për parandalimin e lëndimeve dhe vdekjeve në trafikun rrugor është **"Mos pini alkool, Mos merrni barna gjatë drejtimit të maknës se ju vret"** e cila duhet të konsiderohet si një fushatë për të inkurajuar drejtuesit e automjeteve si dhe motoçiklistët që t'i veshin helmetat e sigurisë gjatë drejtimit të automjeteve.

### Autorët

**Prof. Asoc. Basri Lenjani MD.MSc. PhD**



**Esen Uysal, MD**

## I. MJEKËSIA E TRAFIKUT

Mjekësia e trafikut është një fushë ndërdisiplinore që përfshin mjekësinë, psikologjinë, studimin e aksidenteve dhe llojin e automjeteve. Trafiku është njëra ndër veprimtaritë më të rëndësishme ekonomike të njerëzimit bashkëkohor, sepse drejtimet e trafikut janë rrugë me të cilat kryhen këmbimet e të mirave dhe porosive. Mjekësia e trafikut është themeluar në vitin 1960 në San Remo, Itali **“Shoqata Ndërkombëtare për Mjekësinë e Trafikut të Aksidenteve”**. Mjekësia e trafikut përfshin të gjitha ato aktivitete që synojnë zvogëlimin e lëndimeve nga përplasjet në trafik. Termi mjekësia e trafikut ka evoluar për të përqafuar të gjitha ato disiplina, teknika dhe metoda që synojnë zvogëlimin e dëmit që sjell aksidenti i trafikut në qeniet njerëzore. Mjekësia e trafikut është një pjesë e rëndësishme e mjekësisë ligjore. Pjesëmarrësit e aksidenteve në trafik janë në fokusin e vëmendjes së ekspertit të mjekësisë ligjore. Drejtimi i një automjeti është një detyrë komplekse që kërkon një nivel të arsyeshëm të aftësive psikofizike, perceptim i saktë dhe vëmendje të duhur.

Me trafik në rrugë sipas ligjit nënkuptojmë lëvizjen e mjeteve, këmbësorëve, si dhe pjesëmarrësve tjerë në trafik në rrugë publike dhe të pa kategorizuar të cilat shfrytëzohen për trafik publik. Shkaqet e aksidenteve në trafik që mund të jenë si pasojë e përdorimit të barnave e alkoolit e duke rritur në masë të madhe rrezikun e aksidenteve në trafik si dhe rrezikimin e shëndetit të viktimave. Sipas raporteve të rregullta të policisë që publikohen pas aksidenteve, si dhe ekspertëve të komunikacionit, shkaqet më të shpeshta që çojnë në aksidente, janë mosrespektimi i shenjave të komunikacionit, mospërshtatja e ngasjes së makinave me kushtet në rrugë dhe kushtet atmosferike, si dhe përdorimi i telefonit gjatë ngasjes. Gjatë vitit **2019**, sipas Policisë së Kosovës, ndonëse janë shqiptuar më shumë se **400 mijë tiketa** apo gjoba, kanë **ndodhur rreth 15 mijë aksidente**, si pasojë e të cilave të paktën **100 persona** kanë **humbur jetën**.

**Çdo vit, vdesin 1.35 milion njerëz në botë, çdo ditë 3,700 njerëz vdesin globalisht në aksidentet e trafikut rrugor që përfshijnë automjete, autobusë, motorë, biçikleta, kamionë ose këmbësorë dhe më shumë se gjysma e të tyre janë lënduar këmbësorë, motoçiklistë dhe çiklistë. Aksidentet e trafikut rrugor përbëjnë pjesën më të madhe të lëndimeve dhe incidenteve me fatalitet më shumë se 1.35 milion njerëz vdesin në botë, dhe brend vitit lëndohen rreth 20-50 milion persona dhe nëse vazhdon ky trend i ndekjur, lëndimet në trafikun rrugor parashikohet të bëhen shkaku i pestë i vdekjeve deri në vitin 2030.**



Në Katar në vitin 2010 kishin 247 vdekje në trafikun rrugor, 14.4 vdekje për 100,000 banorë, edhe pse është bërë përparim në kohët e fundit, por kjo mbetet tre herë më e lartë se në vendet e Evropës Perëndimore. Duke u bazuar hulumtimet shkencore vdekshmëria sillet më pak se 3% në të gjitha aksidentet e trafikun rrugor. Aksidentet në trafik varen nga tiparet kryesore demografike, kohore dhe shtrirja gjeografike të një urgjence mjekësore në shëndetin publik. Gjatë tre viteve të fundit, të dy organizatat kanë intensifikuar punën e tyre në parandalimin e lëndimeve në trafikun rrugor, duke themeluar në Mars të vitit 2000 Departamentin për lëndime në parandalim të aksidenteve të trafikun rrugor, duke u bazuar në zhvillimin dhe zbatimin e një strategjie pesë-vjeçare të OBSH-së për parandalimin e lëndimeve në trafikun rrugor në mbështetje më të madhe financiare dhe njerëzore për aktivitetet tjera në parandalimin e lëndimeve në trafikun rrugor në të gjithë botën. Në bazë të statistikave globale moshë më prekur në aksidentet rrugore është **mosha prej 15-19 vjeç**, kurse moshë kanë një rrezik relative mes moshës 8-11 vjeç, kurse më lartë se sa moshë 20-24 vjeç dhe kanë një rrezik relativ 6-9 herë më të lartë. Kurse tek personat mbi moshën 25 vjeç të prekur në aksidentet rrugore është me e lartë se te moshat tjera.



Foto 1. Simboli Mjekësisë së Trafikut. Simboli i Shoqatës Ndërkombëtare për Mjekësinë e Aksidenteve dhe Trafikut (IAATM), është themeluar në 1960 në San Remo, Itali. Me riemërtimin e ri në vitin 2000 nga (IAATM) si Shoqata Ndërkombëtare e Mjekësisë së Trafikut (ITMA).

Të dhënat identifikojnë efektet kohore dhe sezonale të shoqëruara në aksidentet në trafik "**harta e nxehtësisë**", "**pikat e nxehta**" sipas zonës gjeografike. Sipas raportit të OBSH në aksidentet trafiku në vit **vdeshin 1.35 milion persona** dhe **50 milion njerëz të tjerë lëndohen**. Nëse vazhdon ky trend numri i viktimave nga aksidentet e trafikun mund të **rritet për 67% deri në vitin 2020**.

**Në 1974, Asambleja Botërore e Shëndetit** miratoi rezolutën duke shpallur aksidentet në trafikun rrugor si një çështje madhore e shëndetit publik dhe

bëri thirrje që shtetet anëtare që të adresojnë problemet. Për dy dekadat e fundit, Banka Botërore ka inkurajuar huamarrësit e saj që të përfshijnë komponentët e sigurisë rrugore brenda shumicës së projekteve të tyre autostradë dhe në transportin urban.

Ngritjet dhe arritjet e bashkëpunimit dhe komunikimi midis departamenteve të administrimit të trafikut, sigurisë së automjeteve në trafikun rrugor në kohën e fundit janë fuqizuar dhe vshtetur shumë aktivitete akademike, respektimi i ligjeve dhe rregulloreve të përcaktuara e të modifikuar në vazhdimësi. Siguria në trafikun rrugor të fëmijëve, politika e zbatimit për të instaluar vendet e sigurisë për fëmijë është duke u zhvilluar në bazë të standardeve të miratuar për sigurimin e fëmijëve duke u bazuar nga modelet Amerikane. Suedia, Holanda, Singapori, Japonia, duke përdorur automjetet ajrore pa pilot me një teknologji të avancuar fotografie të cilat mundësojnë mbledhjen informacioneve për aksidentet në trafik rrugor.

Nga të dhënat epidemiologjike ka shumë burime të dhënave të cilat ofrojnë një bazë shkencore për krijimin e ligjeve mbi sigurinë në trafikun rrugor, me shkas në parandalimin dhe zvogëlimin e shkaqeve të aksidenteve në trafikun rrugor. **Rrjeti integruar i SHME 112** edukimi dhe trajnimi i stafit mjekësor dhe qytetarëve është detyrim ligjor që të ofrojnë kujdes mjekësor themelor të ndihmës së parë, në vendin e aksidentit, gjatë transportit deri në spital për të siguruar dhe dhe mirëmbajtur shenjat jetësore në jetë përmes sigurimit të një shërbim mjekësor të efektshëm.

Në shumë juridiksione të vendeve të ndryshme të botës si; Kanada, Australia dhe Mbretëria e Bashkuar si dhe kërkesa të ngjashme zakonisht zbatohen edhe në SHBA, përveç se gjashtë shtetet (California, Delaware, Nevada, New Jersey, Oregon dhe Pennsylvania) kërkohet që mjekët të raportojnë të personat e lënduar në aksidente rrugore si shkak përdorimit të mjeteve apo mjeteve stimuluese (dhe kushte të tjera që mund të ndryshojnë nivelet e vetëdijes). Ata duhet t'i raportojnë pranë departamentit të automjeteve motorike ose njësive përkatëse. **Drejtuesit e automjeteve kanë një përgjegjësi ligjore** të informojnë autoritetin licencues për çdo lëndim ose gjendje mjekësore që ndikon në aftësitë e tyre gjatë drejtimit të automjetit, dhe mjekët, poashtu duhet të marrin me përgjegjësi për të shpjeguar këtë detyrim si për sëmundje ashtu edhe për lëndimet. Ndërsa shumica dërmuese e dëmit rezulton nga automjetet rrugore, mjekësia e trafikut përfshin gjithashtu dëmtime nga të gjitha automjetet që udhëtojnë mbi tokë, det dhe ajër, dhe nën ujë dhe në hapësirë.

Studiuesit që zbulojnë më shumë në lidhje me biomekanikën dhe epidemiologjinë e aksidenteve në trafik, prejardhjet dhe gjendjet mendore të

drejtuesve të aksidenteve, ose zhvillimin e procedurave të reja kirurgjikale për të trajtuar dëmtimet e aksidenteve janë të gjitha të përfshira në mjekësinë e trafikut. Ata që përfshihen në trajnimin dhe edukimin e shoferëve ose të tjerëve, të tillë si këmbësorët ose udhëtarët, që marrin pjesë në sistemet e transportit janë gjithashtu të përfshirë në mjekësinë e trafikut.

Pedagogët në zonat e përshkruara më parë po praktikojnë gjithashtu ilaçe të trafikut. Më sipër nuk ka për qëllim të jetë një listë e plotë e asaj që përfshihet nga ilaçi i trafikut. Meantshtë menduar të përcjellë se sa i gjerë është një varg aktivitetesh që janë përdorur për të adresuar dëmet e mëdha nga aksidentet në trafik.

Pavarësisht nga përpjekjet e kaq shumë profesionistëve të përkushtuar, dëmtimet e trafikut përbëjnë një problem të shëndetit publik në mbarë botën me një madhësi marramendëse. Ndërsa motorizimi vazhdon të rritet numri i vdekjeve nga trafiku, tani rreth një milion në vit në të gjithë botën, vazhdon të rritet me shpejtësi. Kjo nënvizon nevojën urgjente për një ilaç trafiku në zgjerim dhe koheziv, dhe për një organizatë të fortë për të koordinuar përpjekjet e saj. Mjekësia trafikut përfshin të gjitha ato aktivitete që synojnë zvogëlimin e dëmit nga aksidentet në trafik. Qëllimi i ITMA është të zvogëlojë dëmet nga përplasjet në trafik, kurse in Journal Traffic Medicine (JTM) është të publikojë materiale që kontribuojnë në zvogëlimin e dëmit nga aksidentet në trafik.

**LIGJI Nr. 05/L-088 PËR RREGULLAT E TRAFIKUT RRUGOR Nr. DL-034-2016, Duke u bazuarë LIGJI Nr. 05/L-088 PËR RREGULLAT E TRAFIKUT RRUGOR Nr. DL-034-2016**

**Përkufizimet e nocioneve të përdorura në këtë Ligj nënkuptojnë si më poshtë:**

- **rruga publike**” nënkupton një sipërfaqe me rëndësi të përgjithshme për komunikacion, në të cilën mund të lëvizë çdo kush me kushte të caktuara me ligj dhe të cilën organi kompetent e ka shpall rrugë publike;
- **“mjet”** nënkupton çdo mjet transporti i destinuar për të lëvizur nëpër rrugë, përveç karrocave lëvizëse pa motor për persona me aftësi të kufizuara dhe të mjeteve transportuese të fëmijëve;
- **“mjet me veprim motorik”** nënkupton çdo mjet që lëviz me fuqinë e motorit të vet, përveç mjeteve që lëvizin nëpër binarë dhe mjeteve për lëvizjen e të hendikepuarve;
- **“mjet motorik (automjet)”** nënkupton mjetin me veprim motorik, destinim themelor i të cilit është bartja e personave dhe e sendeve rrugës

ose tërheqja e mjeteve bashkangjitëse (tërheqësit), të destinuara për bartjen e personave dhe sendeve, përveç çiklomotorëve, traktorëve, motokultivatorëve dhe mjeteve të punës;

- **“autostradë”** nënkupton rrugën publike e ndërtuar posaçërisht dhe e destinuar vetëm për lëvizjen e mjeteve motorike, e cila si autostradë është e shënuar me shenjë të posaçme komunikacion që ka dy shirita rrugorë të ndarë fizikisht,(brezin e gjelbër, rrethojën mbrojtëse etj.) për lëvizje nga drejtime të kundërta me gjerësi së paku 3,5 metra, varësisht nga konfiguracioni i terrenit - nga një shirit për ndalje emergjente me gjerësi së paku 2,5 metra, pa u kryqëzuar me rrugët tërthore më vijat hekurudhore ose tramvajit në nivel, në të cilën mundë të dilet vetëm me rrugët lidhëse publike përkatëse dhe të ndërtuar posaçërisht në shiritin përkatës të sipërfaqes rrugore të autostradës, dhe mundësohet rryma e sigurt e komunikacionit me shpejtësi prej së paku 80 km/h, dhe si e tillë është e shënuar me shenjë të komunikacionit;
- **“rrugë e shpejtë”** nënkupton rrugën publike e destinuar për komunikacion të mjeteve motorike, me një ose me dy shirita rrugor të ndara, të gjitha kryqëzimet i ka mbi dy ose më tepër nivel me rrugët tërthore dhe binaret e trenit ose të tramvajit, me rregull nuk ka shirit të ndaljes emergjente dhe si e tillë është e shënuar me shenjë të komunikacionit;
- **rruga e rezervuar për komunikacion të mjeteve motorike”** nënkupton rrugën publike me së paku dy shirita komunikacioni të një gjerësie prej së paku 3,25 metra, ku mundësohet rryma e sigurt e komunikacionit të mjeteve me shpejtësi prej së paku 60 km/h nëpër të cilin mund të lëvizin vetëm mjetet motorike të cilat mund të zhvillojnë 3 shpejtësi më të madhe se 60 km/h dhe si e tillë është e shënuar me shenjë e paraparë të komunikacionit;
- **“rrugë ndërkombëtare”** nënkupton rrugën publike që, me akt ndërkombëtar, është klasifikuar në rrjetin e rrugëve ndërkombëtare;



**Foto 2. Rruga lokale, regjionale dhe autostrada.**

- **“rrugë magjistrale”** nënkupton rrugën publike zyrtarisht të kategorizuar si një rrugë magjistrale, që lidh dy e më tepër qytete të mëdha dhe të cilat mund të shërbejnë si lidhje me vendet jashtë Kosovës;
- **“rruga regjionale”** nënkupton rrugën publike zyrtarisht të kategorizuar si një rrugë regjionale, që lidh dy e më tepër qytete të mëdha;
- **“rrugë lokale”** nënkupton rrugën publike zyrtarisht të kategorizuar si një rrugë lokale, që lidh hapësirat e banueshme brenda vendbanimeve të një komune.

### **Duke u bazuar në Ligjin nr. 05/I-088 për Rregullat e Trafikut Rrugor Nr. dl-034-2016;**

#### **Neni 129. Përdorimi i helmetës**

Shoferi i cili drejton moped, motoçikletë, triçikletë a katërçikletë pa kabinë mbrojtëse, si dhe personat të cilët barten në këto mjete, duhet të mbajnë helmata mbrojtëse përkatëse, të rregullta, dhe gjatë qarkullimit në rrugë t’i përdorin ato sipas udhëzimeve të prodhuesit të helmetës.

Shoferit të mjeteve nga paragrafi 1. të këtij neni nuk i lejohet të transportojë persona të cilët janë nën ndikim të alkoolit, të drogës ose të barnave që ndikojnë në aftësitë psikofizike, ose persona të cilët për ndonjë arsye tjetër nuk janë në gjendje t’i kontrollojë veprimet e veta. Dënohet për kundërvajtje, me gjobë prej njëzet (20) eurosh, shoferi dhe personat të cilët barten në këto mjete nëse gjatë qarkullimit në rrugë nuk e bartin helmetën mbrojtëse ose nuk e përdorin atë sipas udhëzimeve të prodhuesit të helmetës mbrojtëse.

#### **Neni 187. Përdorimi i rripit të sigurisë**

Në automjetin për udhëtarë dhe në mjetin transportues shoferi dhe të gjithë personat të cilët gjenden në mjet duhet t’i përdorin rripat e sigurisë, siç e parasheh prodhuesi i atij automjeti. Nëse personi i mitur i cili transportohet në mjet nuk e përdor rripin e sigurisë, përgjegjësia bie mbi shoferin e mjetit, ndërsa nëse personi i moshës madhore nuk e përdor rripin e sigurisë, përgjegjësinë për këtë e mban vetë personi. **Mos zbatimi i Nenit 187** dënohet për kundërvajtje, me gjobë prej dyzet (40) eurosh, shoferi i cili bart persona të mitur, respektivisht personi i moshës madhore, i cili vepron në kundërshtim me dispozitat e këtij neni.

### **Neni 189. Personat të cilët lirohen nga përdorimi i rripit të sigurisë**

Detyrimi o bliguar për ta përdorur rripin e sigurisë, por nuk zbatohet për këta persona: për personin që **posedon certifikatë mjekësore** me të cilën vërtetohet se i shfaqen efekte anësore negative po qe se e përdor rripin e sigurisë; për gruan **shtatzënë**; për **policin apo personelin tjetër** të autorizuar gjatë transportimit të personave të arrestuar; për **personat e autorizuar zyrtarë** që ofrojnë mbrojtje të afërt të personave; për **personelin e shërbimit mjekësor gjatë ndihmës së parë** dhe gjatë aktiviteteve e detyrueshme; për personelin e sigurimit që është duke e bartur një shumë të konsiderueshme të parave të gatshme; për **personin e sëmurë që bartet në lesë** apo në ulëse të invalidëve.

### **Neni 209. Detyrat në rast aksidenti të trafikut**

**Personi** i cili gjendet ose **has në vendngjarje të aksidentit të trafikut** në të cilin ka persona të lënduar, duke i pasur parasysh njohuritë, aftësitë dhe mundësitë e veta, **duhet t’iu japë ndihmë** personave të lënduar në aksident dhe, sipas mundësisë, t’i bartë ata deri te institucioni më i afërm shëndetësor, si dhe t’i marrë të gjitha masat në mënyrë që të parandaloj rreziqe të reja, aq sa është kjo e mundur. **Personi** nga paragrafi 1 i këtij neni e ka për detyrë që ta **informojë** menjëherë **Policinë dhe institucionet shëndetësore**. Dënohet për kundërvajtje, me gjobë prej pesëdhjetë (50) eurosh, **personi i cili vepron në kundërshtim** me dispozitat e këtij neni.

### **Neni 210. Sjella e pjesëmarrësit në aksident të trafikut**

**Shoferi**, përkatësisht pjesëmarrësi tjetër i përfshirë në **aksident të trafikut** në të cilin dikush e **ka humbur jetën**, ose është **lënduar**, ose është shkaktuar **dëm i madh material**, e **ka për detyrë: ta ndalë mjetin**, nëse është me mjet, dhe të qëndrojë në vendin e aksidentit të trafikut. Përgjashtim bëjnë rastet kur pjesëmarrësi në aksident iu ofron ndihmë personave të lënduar, ose në qoftë se vetë atij i nevojitet ndihma mjekësore, ose nëse është larguar për ta njoftuar policinë, me kusht që të kthehet në vendin e aksidentit sapo të jetë kjo e mundur; **të ndërmarrë gjithçka** që është e mundur, në mënyrë që të mënjanohej rreziqe të reja, të mundësohet rrjedha normale e trafikut, të bëhen përpjekje që të mos ndërrohet gjendja në vendin e aksidentit dhe të ruhen gjurmët ekzistuese, me kushtin që ndërmarrja e atyre masave të mos e rrezikojë sigurinë e trafikut; **ta njoftojë Policinë** për aksidentin e trafikut, dhe ta presë ardhjen e personave të autorizuar të cilët e bëjnë ekzaminimin e vendit të aksidentit.

**Personi** i cili është njoftuar për aksidentin e trafikut në të cilin është lënduar ndonjë person, e **ka** për **detyrë** që t'i **njoftojë** menjëherë institucionet shëndetësore dhe Policinë. **Dënohet** për kundërvajtje, me gjobë prej treqind (300) deri në nëntëqind (900) euro, shoferi i cili është pjesëmarrës i drejtpërdrejtë në aksident dhe i **cili largohet me mjet nga vendi i aksidentit**. Përveç gjobës, atij i shqiptohet masa mbrojtëse ndalim i të drejtuarit të mjetit me veprim motoric në kohëzgjatje prej së paku një (1) viti, si dhe i shqiptohen pesë (5) pikë negative.

### **Neni 211. Aksidenti me dëme të vogla material**

Shoferët - pjesëmarrës në aksident të trafikut në të cilin është shkaktuar dëm i vogël material, janë të obliguar që menjëherë t'i largojnë mjetet nga shiriti rrugor, që ta mundësojnë qarkullimin e papenguar të trafikut dhe ta plotësojnë e ta nënshkruajnë raportin evropian të aksidenteve.

### **Neni 213. Obligimet e shoferit ndaj të lënduarve në aksident**

**Shoferi** i cili **ka qenë ose has** në vendin e **aksidentit të trafikut**, por i cili **nuk është** i përfshirë në aksident, e **ka për detyrë** që me kërkesë të personit të autorizuar ta **dërgojë** personin që është **lënduar** në aksident të trafikut deri në institucionin më të afërt **shëndetësor**. Shoferi e ka për detyrë të **veprojë** sipas dispozitës së paragrafit 1. të këtij neni edhe para se të vijë personi i autorizuar, përveç në qoftë se ka ndodhur aksidenti në vendin në të cilin mund të **pritet ardhja** e shpejtë e mjetit të **ndihmës së shpejtë**, apo në qoftë se shoferi konstaton se me mënyrën joprofesionale dhe jopërkatese gjatë transportit gjendja e personit të lënduar mund të përkeqësohet. **Dënohet** për kundërvajtje, me gjobë prej njëqind (100) eurosh, shoferi i cili vepron në kundërshtim me dispozitat e këtij neni.

### **Neni 214. Obligimet e institucionit shëndetësor**

Në qoftë se institucioni **shëndetësor** është **njoftuar për aksidentin e trafikut** apo ka pranuar të lënduar në aksident, e ka për detyrë ta **njoftojë** menjëherë **Policinë**. Në qoftë se personi i lënduar në aksident të trafikut **vdet nga lëndimet e marra**, institucioni **shëndetësor** e ka për detyrë që për këtë ta **njoftojë Policinë**. Institucioni **shëndetësor** e **transporton kufomën** nga vendi i ngjarjes së aksidentit në morgue e institucionit shëndetësor. **Dënohet** për kundërvajtje, me gjobë prej njëqind (100) deri në treqind (300) euro, personi përgjegjës në institucionin shëndetësor i cili vepron në

kundërshtim me dispozitat e këtij neni. **Dënohet** për kundërvajtje, me gjobë prej pesëqind (500) deri një mijë e pesëqind.

### **Neni 232. Kushtet psikofizike për drejtim të mjetit**

**Shoferi** i cili e drejton mjetin në trafikun rrugor **duhet të jetë i aftë** në pikëpamje **fizike dhe psikike** për ta drejtuar mjetin dhe për këtë të ketë njohuri dhe shkathësi të nevojshme. **Ndalohe** ta drejtojë mjetin shoferi që është **i lodhur**, **i sëmurë** ose që ndodhet në gjendje të tillë **psikike** sa që është i paaftë për ta drejtuar mjetin në mënyrë të sigurt, si dhe shoferi që është nën ndikim të **narkotikëve, barnave dhe substancave** në udhëzimin e të cilave është e shënuar se ndalohe përdorimi i tyre para ose gjatë kohës së drejtimit të mjetit. **Dënohet** për kundërvajtje, me gjobë prej njëqind (100) deri në treqind (300) euro, shoferi i cili vepron në kundërshtim me dispozitat e këtij neni. Atij i **shqiptohet** edhe masa mbrojtëse **ndalim i të drejtuarit** të mjetit me veprim motorik në kohëzgjatje prej tre (3) muajsh, si dhe dy (2) pike negative.

### **Neni 233. Ndalimi i përdorimit të alkoolit**

**Shoferit** të mjetit të kategorisë **C1, C1E, C, CE, D1, D1E, D ose DE**, instruktorit të shoferëve, shoferit të **ri dhe fillestar**, si dhe shoferit të kategorisë B kur të drejtuarit e mjetit e ka profesion themelor, si: taksist, shofer i ndihmës së shpejtë, shofer në institucione shtetërore qendrore dhe lokale, në ndërmarrje apo të ngjashme, **nuk i lejohet ta drejtojë mjetin** në trafikun rrugor nëse është **nën ndikim të alkoolit**. **Shoferit** të mjeteve të kategorisë **A1, A2, A, B, BE, T, L ose AM nuk i lejohet ta drejtojë mjetin** në trafikun rrugor nëse në gjak ka alkool **mbi 0,5 g/kg**, respektivisht me sasi përkatëse në miligram për litër të ajrit të nxjerrë.

**Dënohet** për kundërvajtje, me gjobë prej njëqind (100) deri në treqind (300) euro, shoferi dhe instruktori i shoferëve sipas dispozitës së paragrafit 1. të këtij neni **nëse në organizëm ka alkool deri në 0,50 g/kg**, respektivisht me sasi përkatëse në miligram për litër të ajrit të nxjerrë. Përveç gjobës, atij i shqiptohet edhe masa mbrojtëse ndalim i të drejtuarit të mjetit me veprim motorik në kohëzgjatje prej tre (3) deri në gjashtë (6) muaj, si dhe një (1) pikë negative.

**Dënohet** për kundërvajtje, me gjobë prej njëqind e pesëdhjetë (150) deri në katërqind e pesëdhjetë (450) euro, shoferi dhe instruktori i shoferëve i paraparë sipas dispozitave të këtij neni **nëse në organizëm ka alkool mbi 0,50 deri në 1,00 g/kg**, respektivisht me sasi përkatëse në miligram për litër



të ajrit të nxjerrë. Përveç **gjobës**, atij i **shqiptohet** edhe **masa mbrojtëse** ndalim i të drejtuarit të mjetit me veprim motorik në kohëzgjatje prej gjashtë (6) deri në dymbëdhjetë (12) muaj, si dhe dy (2) pikë negative.

**Dënohet** për kundërvajtje, me gjobë prej dyqind (200) deri në gjashtëqind (600) euro, shoferi dhe instruktori i shoferëve i paraparë sipas dispozitave të këtij neni **nëse në organizëm ka alkool mbi 1,00 deri 1,50 g/kg**, respektivisht me sasi përkatëse në miligram për litër të ajrit të nxjerrë. Përveç gjobës, atij i shqiptohet edhe **masa mbrojtëse ndalim** i të drejtuarit të mjetit me veprim motorik në kohëzgjatje prej nëntë (9) deri në tetëmbëdhjetë (18) muaj, si dhe dy (2) pikë negative.

**Dënohet** për kundërvajtje, me gjobë prej treqind (300) deri në nëntëqind (900) euro, shoferi dhe instruktori i shoferëve i paraparë sipas dispozitave të këtij neni **nëse në organizëm ka alkool mbi 1,50 g/kg**, respektivisht me sasi përkatëse në miligram për litër të ajrit të nxjerrë. Përveç gjobës, atij i shqiptohet edhe **masa mbrojtëse ndalim** i të drejtuarit të mjetit me veprim motorik në kohëzgjatje prej një (1) deri në dy (2) vjet, si dhe tri (3) pikë negative. **Dënohet** për kundërvajtje, me gjobë prej gjashtëdhjetë (60) eurosh, biçiklisti dhe drejtuesi i qerres **nëse në organizëm ka alkool mbi 1,50 g/kg**, respektivisht me sasi përkatëse në milligram për litër të ajrit të nxjerrë.

### **Neni 234. Konstatimi i pranisë së alkoolit dhe drogave në organizëm**

**Prania e alkoolit në gjak** përcaktohet me analizat e **gjakut** dhe të **urinës**, me matjen e sasisë së alkoolit në litër, me kontroll mjekësor dhe me metoda e aparate të tjera. Konsiderohet se shoferi **ka në organizëm droga nëse prania e drogave** vërtetohet me mjete ose pajisje gjegjëse, me kontroll mjekësor ose me analiza të gjakut ose të gjakut dhe urinës.

### **Neni 238. Detyrimet e subjekteve shëndetësore**

Nëse në kontroll shëndetësor konstatohet se shoferi nuk është i aftë që në mënyrë të sigurt ta drejtojë mjetin për të cilin i është lëshuar patenta e shoferit, subjekti shëndetësor është i detyruar që t'i lëshojë atij certifikatë shëndetësore, si dhe ta lajmërojë Ministrinë për punë të brendshme dhe Policinë brenda tetë (8) ditësh prej ditës së kontrollit.

**Nëse me kontroll shëndetësor** konstatohet se instruktori i shoferëve **nuk është i aftë nga pikëpamja psikofizike** për ta drejtuar mjetin, atëherë subjekti shëndetësor është i detyruar t'ia lëshojë atij certifikatën

shëndetësore dhe t'i lajmërojë brenda tetë (8) ditësh Ministrinë përkatëse për punë të brendshme, Policinë, si dhe Ministrinë.

**Dënohet** për kundërvajtje, me gjobë prej njëqind (100) eurosh, personi i cili **lëshon** certificate shëndetësore **në kundërshtim** me dispozitat e këtij neni. Dënohet për kundërvajtje, me gjobë prej dyqind (200) deri në gjashtëqind (600) euro, edhe personi juridik ose institucioni publik në emër të të cilit dhe brenda autorizimeve të të cilit ka vepruar personi sipas paragrafit 3. të këtij neni.

## **PËRKUFIZMET PËR LIGJIN E SHËRBIMIT MJEKËSOR EMERGJENT ME NR. 05/L -088, 5 GUSHT 2016;**

### **Neni 3. Shprehjet e përdorura në këtë ligj kanë këtë kuptim**

- **Ambulancë ajrore**, nënkupton aeroplanin apo helikopterin që përdoret për transportin e sëmurëve apo të lënduarve të cilëve u nevojitet kujdesi mjekësor emergjent. 1.2.Shërbimi i ambulancës ajrore, nënkupton dhënien e kujdesit mjekësor dhe transportin emergjent për të sëmurët, apo të lënduarit të cilët janë të pa aftë fizikisht ose mendërisht të cilët kërkojnë transport ajror dhe mbikëqyrje mjekësore në vendin ngjarjes, gjatë transportit deri në spital.
- **Auto ambulanca**, nënkupton një automjet motorik të pajisur në mënyrë speciale për transportin e të sëmurë ose të lënduarave dhe sigurojë kujdes mjekësor emergjent.
- **Auto ambulanca – paramedikëve**, nënkupton një automjet motorik të pajisur me pajisje mjekësore e cila merren me emergjencat mjekësore dhe jo emergjente, punon si pjesë e një ekipi të reagimit të shpejtë që kanë të bëjnë me një sërë situatash duke transportuar të sëmurë ose të lënduarave dhe sigurojë kujdes mjekësor emergjent deri në spital.
- **Sistemi i shërbimit emergjent mjekësor**, nënkupton rrjetin e shërbimeve të koordinuara për të siguruar ndihmë dhe asistencë mjekësore në hapësirë të caktuar gjeografike, që ndodh qoftë si rezultat i gjendjes të të sëmurëve apo fatkeqësive natyrore si dhe situatave të ngjashme në emergjencave mjekësore.
- **Mjek i urgjencës**, nënkupton mjekun që punon në shërbimin mjekësor emergjent që kujdeset për të sëmurët dhe të lënduarve akut, i cili përveç shkollimit adekuat dhe licencës për punë ka të kryer edhe një stazh të obliguar të urgjencës të paraparë në programin e edukimit.

- **Mjek specialist i emergjencës**, nënkupton mjekun i cili ka kryer specializimin nga mjekësia emergjente dhe është licencuar nga Ministria e Shëndetësisë.
- **Infermier i emergjencës**, është personi i cili përveç shkollimit të mesëm dhe të lartë mjekësor ka të kryer edhe kurse trajnimi dhe certifikimin për emergjencë.
- **Infermier kardiak**, është personi i cili përveç shkollimit të mesëm dhe të lartë i cili është trajnuar dhe certifikuar me kurset e Mbështetjes Themelore të Jetës (BLS) dhe Mbështetjes së Avancuar Kardiace të Jetës (ACLS), të aprovuar nga Shërbimi Mjekësor Emergjent.
- **Paramedik ose ndihmës mjeku**, është personi i cili përveç shkollimit të mesëm dhe të lartë i cili ofron kujdes mjekësor emergjent në mjedise paraspitlaore i aftësuar dhe edukuar me kurse bazike dhe të avancuara të mbështetjes së jetës, ose e asiston mjekun në ofrimin e kujdesit mjekësor në rast të aksidenteve apo një urgjencë mjekësore.
- **Emergjenca**, nënkupton ndryshimin e përnjëhershëm të gjendjes shëndetësore, që në rast të mungesës së ofrimit të shërbimit të shpejtë shëndetësor rrezikohet jeta ose dëmtohet seriozisht shëndeti i qytetarit ose banorit;
- **Urgjenca**, nënkupton ndryshimin e përnjëhershëm të gjendjes shëndetësore e cila kërkon kujdes të shpejtë shëndetësor, por që nuk rrezikon drejtpërdrejt jetën ose nuk dëmton seriozisht shëndetin e qytetarit ose banorit.
- **Gjendja e urgjencës**, nënkupton çdo lloj ngjarje të paparashikueshme që rrezikon jetën, integritetin fizik dhe shëndetin e qytetarëve dhe banorëve ose funksionimin e inistitucioneve shëndetësore, që cilësohet me shpërputhje të madhe ndërmjet nevojave për kujdesin shëndetësor dhe mundësive në dispozicion;
- **Gjendja mjekësore emergjente**, nënkupton gjendjen me simptome akute, çrregullime psikike dhe/ose simptome të abuzimit me substanca abuzive, tek të cilat mungesa e kujdesit të menjëhershëm mund të rezultojë me rrezikim serioz të jetës.
- **Shërbimet emergjente mjekësore**, është pjesë e Shërbimit të emergjencës mjekësore, i cili merret me trajtimin e pacientit emergjent, diagnostifikimin dhe stabilizimin e plotë të tij në kuadër të spitaleve regjionale.

- **Sistemi i Komunikimit në Shërbimin Mjekësor Emergjent – SKSHME**, nënkupton shërbimin e integruar të ndërlidhjes vertikale dhe horizontale të shërbimeve të emergjencës, që përdor telefonin publik, kodin e posaçëm të radiovalëve tokë-tokë dhe tokë-ajër, si dhe telemjekësinë dhe teknologjinë tjetër bashkëkohore në këtë aspekt, në shërbim të pacientit, të pajisjeve mjekësore dhe personelit mjekësor emergjent.
- **Zyrtari për Shërbimin Mjekësor Emergjent në Ministrinë e Shëndetësisë**, nënkupton personin kompetent i cili koordinon dhe zbaton politikat shëndetësore të Ministrisë për Shërbimin Mjekësor Emergjent.
- **Reaguesi i parë**, nënkupton personin e parë emergjent i cili arrin në vendin e ngjarjes, ku kemi një situatë emergjente mjekësore, i cili nuk është personel mjekësor por është i trajnuar në Mbështetjes Themelore të Jetës.
- **Reaguesi mjekësor emergjent**, nënkupton personin që ofron shërbim mjekësor para-spitalor, të pajisur me trajnim dhe certifikim bazik – Zjarrefikësi ose person i autorizuar ligjor.



Foto 3. Shërbimi policor i Kosovës, Zjarrefikësit e Kosovës, SHME 112, Klinika emergjente.

- **QKMF – Qendra Kryesore e Mjekësisë**, Familjare nënkupton institucionin shëndetësor i cili zbaton kujdes, mbrojtje shëndetësore në nivel parësor në komunitete duke përfshirë mjekun familjar, mbrojtjen shëndetësore të nënës dhe fëmijëve parashkollor shkollor, fëmijëve, mbrojtjen shëndetësore të gruas, kujdes mjekësor emergjent, ofron shërbimin e patronazhës, mbrojtjes shëndetësore stomatologjike, rehabilitim, shërbimin higjienoepidemiologjikë.
- **SHSKUK** është insitucion shëndetësorë me rëndësi të veçantë publike me seli në Prishtinë. SHSKUK në kuadër të veprimtarisë së tijë

shëndetësore ushtron edhe veprimtari arsimore dhe kërkimore-shkencore në pajtim me Ligjin për Shëndetësi.

- **QMU - Qendra e Mjekësisë Urgjente**, nënkupton institucionin shëndetësor të kujdesit përsor i cili ofron kujdes mjekësor emergjent në mjedise paraspitalore në rast të aksidenteve apo një urgjencë mjekësore në vendin e ngjarjes, gjatë transportit deri në institucionin shëndetësor.

#### **Neni 4. Parimet Udhëzuese**

**Pika 13.** Gatishmëria për fatkeqësi dhe reagimi gjithëmbarshtëm – Gatishmëria për fatkeqësi dhe reagimi i gjithëmbarshtëm përbëjnë rolet esenciale të sistemit të SHME-së. Gatishmëria efektive për nevojat mjekësore emergjente të lidhura me fatkeqësitë varet nga procedurat koncize të reagimit, të orientuara në viktimat të shumëfishta, planifikimi i trajnimeve të rregullta reale në viktimat të shumëfishta, financimi në pajisje të nevojshme mbrojtëse dhe mjekësore dhe arritja e mbështetjes së gjerë qeveritare.

#### **Neni 5 1. Organizimi dhe Administrimi i Shërbimit Mjekësor Emergjent**

Shërbimi mjekësor emergjent organizohet në kuadër të nivelit **Parësor** QKMF dhe QMU, **dytësor** Spitalit të përgjithshëm dhe **tretësor**, Klinikës Emergjente Traumatologjike QKUK.

#### **Neni 17. Veprimtarinë e Shërbimit Mjekësor Emergjent**

**Veprimtarinë e shërbimit mjekësor emergjent e kryejnë:** Mjeku specialist i emergjencës. Në mungesë të Mjekut specialist të emergjencës, mjeku familjar, paramediku teknik mjekësor emergjent dhe infermieri.

#### **Neni 18. Detyrat e Shërbimit Mjekësor Emergjent**

Mjeku në ekipin e shërbimit mjekësor emergjent kryen kontrollin, procedurat e diagnostikimit, përcakton dhe aplikon terapinë sipas protokollit dhe koordinon punët e pjesëtarëve tjerë të ekipit. Sipas nevojës, ekipi i shërbimit mjekësor emergjent transporton të sëmurin nga vendi i intervenimit në institucionin përkatës shëndetësor.