



Republika e Kosovës
Republika Kosova -Republic of Kosovo
Qeveria - Vlada - Government
Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës
Ministarstvo Životne Sredine, Prostornog Planiranja i Infrastrukture
Ministry of Environment, Spatial Planning and Infrastructure

Zyra e Sekretarit të Përgjithshëm/Kancelaria Generalnog Sekretara/Office of the General Secretary

Sekretari i Përgjithshëm i Ministrisë së Ministria e Mjedisit Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës, në mbështetje të nenit 18 të Ligjit Nr. 06/L-113 për Administratën Shtetërore dhe Agjencive të Pavarura (GZ nr.7/ 01 Mars 2019), Ligjit Nr.05/L-064 për Patentë Shofer dhe vendimit 7491 të datës 28.09.2023, Shtojca 1.10, të Rregullores nr.02/2021,e Ndryshuar dhe Plotësuar me Rregulloren nr.04/2024, për Ndryshimin dhe Plotësimin e Rregullores nr.03/2022 për fushat e Përgjegjësisë Administrative të Zyrës së Kryeministrit dhe Ministrive merr :

V E N D I M

PËR PUBLIKIMIN E DORACKUT PËR DHËNIEN E PROVIMIT PËR PATENTË SHOFERË DHE PROVIMEVE PROFESIONALE NË FUSHËN E PATENTN E PATENTË SHOFERIT

1. Obligohet Departamenti i Shërbimeve të Përgjithshme dhe Teknologjisë Informativ/ Divizioni i Teknologjisë Informative dhe Digjitalizimit të publikoj doracakët për dhënie e provimit për patentë shoferë të gjithave kategorive si dhe doracakët për dhënie e provimeve profesionale në fushën e patentë shoferit.
2. Doracakët nga paragrafi 1 i këtij vendim janë pronë e Ministrisë së Mjedisit Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturës.
3. Ndalohet çdo lloj publikimi, kopjimi, shpërndatje në mënyrë fizike apo elektronike të doracakëve, nga pika 1 e këtij vendimi apo çfarëdo forme tjetër e përfitimit material nga persona fizik apo juridike.
4. Doracakët nuk lejohet në asnjë mënyrë të shiten as për t'i mbuluar shpenzimet e shtypjes apo për ti mbuluar shpenzimet për shkak përdorimit elektronik apo ndonjë formë tjetër.

5. Moszbatimi i kushteve të sipërshtuara përbën vepër penale të marrjes së autorësisë për përfitime materiale.

Izedin Bytyqi

Sekrearit të Përgjithshëm zy.



Vendimi i dërgohet:

- Kabinetit të Ministrit;
- Zyrës së Sekretarit të Përgjithshëm;
- DFSHP -Divizionit të Personelit;
- Departamentit për patentë shoferë; dhe
- Arkivit të MMPHI(MI)-së.



Republika e Kosovës - Republika Kosova - Republic of Kosovo

Qeveria - Vlada - Government

*Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturë
Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture
Ministry of Environment, Spatial Planning and Infrastructure*

Departamenti për Patentë Shoferë dhe Automjete

GRUP AUTORËSH

DORACAK PËR DHËNIEN E PROVIMIT PROFESIONAL PËR PYETËS

Doracak i autorizuar nga Ministria
2025

Botimi i dytë

DORACAK PËR DHËNIEN E PROVIMIT PROFESIONAL PËR PYETËS

Autorë:

**Habib Hasani, Xhevat Gashi, Avni Abdyli, Vlora Hasanramaj, Reshat Sylejmani,
Burim Deliu, Mirdit Emini**

Recensentë:

**Fejzulla Mustafa
Shkumbim Leka**

Bashkëpunëtorë profesional:

**Ruzhdi Matoshi
Ekrem Latifi**

Lektorimi:

Merlinda Spahiu

Fotografitë:

**Autorët
Burime nga interneti
Burimet tjera**

Prishtinë 2025

Ndalohet botimi, fotokopjimi apo shfrytëzimi i këtij doracaku për përfitime materiale edhe në mënyrë fizike apo/dhe elektronike.

Ky doracak nuk lejohet në asnjë mënyrë të shitet as për t'i mbuluar shpenzimet e shtypjes apo për arsye të përdorimit elektronik.

Moszbatimi i kushteve të sipërsënuara bën shkelje ligjore të marrjes së autorësisë për përfitime materiale.

Përmbajtja

PJESA E PARË - KATEGORIA B

PËR PYETËSIT TEORIK DHE PËR TË GJITHË PYETËSIT E NGASJES.....	9
Kapitulli 1 RREGULLAT E TRAFIKUT.....	10
Kapitulli 2 SHOFERI.....	81
Kapitulli 3 RRUGA.....	102
Kapitulli 4 PJESËMARRËSIT E TJERË NË TRAFIK.....	122
Kapitulli 5 RREGULLAT E PËRGJITHSHME DHE RREGULLORET.....	128
Kapitulli 6 RREGULLAT E VEÇANTA DHE KUJDESI GJATË DALJES NGA AUTOMJETI.....	133
Kapitulli 7 ASPEKTI MEKANIK QË KA TË BËJË ME SIGURINË RRUGORE	144
Kapitulli 8 PAJISJET PASIVE TË SIGURISË SË AUTOMJETIT.	151
Kapitulli 9 EKO-NGASJA	154

PJESA E DYTË- KATEGORITË: C1, C, D1 DHE D

PËR PYETËSIT TEORIK DHE PËR PYETËSIT E NGASJES TË KATEGORIVE: C1, C, D1 DHE D)	157
Kapitulli 1 RREGULLAT PËR KOHËZGJATJEN E DREJTIMIT TË AUTOMJETIT DHE PERIUdhËN E PUSHIMIT.....	158
Kapitulli 2 RREGULLAT PËR TRANSPORT TË UDHËTARËVE DHE MALLRAVE	163
Kapitulli 3 DOKUMENTACIONI I NEVOJSHËM PËR TRANSPORT TË BRENDShËM NDËRKOMBËTAR.....	176
Kapitulli 4 RREGULLAT PËR MASËN, DIMENSIONET, NGARKESËN BOSHTORE, RREGULLAT MBI PAJISJET PËR KUFIZIM TË SHPEJTËSISË	180
Kapitulli 5 MASAT GJATË NDËRRIMIT TË RROTËS.....	190
Kapitulli 6 KUFIZIMI I DUKSHMËRISË PËR SHKAK TË KONSTRUKSIONIT TË AUTOMJETIT	193

Kapitulli 7 LEXIMI I AUTOKARTËS, PLANIFIKIMI I ITINERARIT, SHFRYTËZIMI I PAJISJEVE ELEKTRONIKE PËR UDHËHEQJE(GPS).....	195
Kapitulli 8 FAKTORËT E SIGURISË NË LIDHJE ME NGARKIMIN E AUTOMJETIT, MBIKËQYRJEN E NGARKESËS	117
Kapitulli 9 VERIFIKIMI I DUHUR I NJOHURIVE TË PËRGJITHSHME PËR RREGULLAT SHITESË NË LIDHJE ME KATEGORITË C, CE, D dhe DE.....	201

PJESA E TRETË-KATEGORIA A

VEËM PËR PYETËSIN TEORIK DHE PYETËSIN E DREJTIMIT PËR KATEGORINË A.....	211
Kapitulli 1 RREGULLAT E TRAFIKUT PËR KATEGORITË AM, A1, A2 DHE A.....	212
Kapitulli 2 SHFRYTËZIMI I PAJISJEVE MBROJTËSE	216
Kapitulli 3 TË VËREJTURIT E MOTOÇIKLISTËVE NGA PJESËMARRËSIT E TJERË NË TRAFIK.....	218
Kapitulli 4 FAKTORËT E RREZIKUT NË PJESËN E RRUGËS ME MBULESA.....	220
Kapitulli 5 MOTOÇIKLETA NË FUNKSION TË SIGURISË RRUGORE.....	222
PJESA E KATËRT PYETËSI TEORIK.....	229
PJESA E PESTË PYETËSI I NGASJES.....	238
LITERATURA... ..	288

Parathënie

Ky doracak u hartua nga grupi punues i autorizuar nga Ministria bazuar në planprogramin për dhënie e provimit profesional në fushën e patentë shoferit.

Pyetësit teorik i dedikohen të gjithë kapitujt me përjashtim të atyre që kanë të bëjnë me pjesën praktike të provimit. Të gjithë pyetësit e ngasjes i mësojnë kapitullin që ka të bëjë me kategorinë “B” nga pjesa teorike dhe praktike si dhe për kategoritë shtesë (pjesë teorike dhe praktike) që i nënshtrohet provimit.

Botimi i dytë i këtij doracakut i plotësuar dhe i ndryshuar është bërë për të rritur kualiteti i tij dhe jemi bazuar në disa praktika të vendeve të rajonit duke i përshtatur kushteve dhe rrethanave tek ne. Në tekst përveç termit shofer kemi përdorur edhe termin “kandidat” në disa situata duke pasur parasysh se kemi të bëjmë me kandidatët që përgatiten për dhënie e provimit për patentë shoferë për kategoritë përkatëse.

Ne si grup punues jemi të vetëdijshëm se gjatë hartimit të botimit të dytë të këtij doracakut mund të ketë ardhur deri te ndonjë lëshim qoftë teknik apo i natyrës tjetër, prandaj përdorusëve të doracakut në fjalë, të mos hezitojnë dhe të na shkruajnë për ç’farëdo lëshimi eventual, rekomandim apo sugjerim qëllim mirë. Ndërsa ne do t’ju jemi mirënjohës e falenderuës dhe njëkohësisht do t’i marrim parasysh ato, në mënyrë që botimi tjetër i radhës të jetë edhe më cilësorë dhe më praktik se ky i tanishmi.

Ne si grup punues do të ndjekim të gjitha ndryshimet legjislative, teknike-teknologjike, që me kohë të bëhen ndryshimet dhe plotësimet që doracakut të jetë në përputhje me ndryshimet eventuale të sipërsëhënuar.

Autorët

PJESA E PARË KATEGORIA B

**PËR PYETËSIT TEORIK DHE PËR TË GJITHË
PYETËSIT E NGASJES**

KAPITULLI I I

1. RREGULLAT E TRAFIKUT RRUGOR

RREGULLAT E TRAFIKUT RRUGOR

Nocionet e përdorur në këtë kapituj kanë këtë kuptim:

Pjesëmarrës në trafik - person i cili në çfarëdo mënyre merr pjesë në trafikun rrugor;

Trafik në rrugë - lëvizje e mjeteve, e këmbësorëve, si dhe e pjesëmarrësve të tjerë që qarkullojnë në rrugë publike apo në rrugë të pakategorizuara që shfrytëzohen për trafik publik;

Pengim i trafikut - veprim në trafik në kundërshtim me dispozitat e trafikut, me të cilin një pjesëmarrës e detyron pjesëmarrësin tjetër ta ndërrojë mënyrën e deriatëhershme të pjesëmarrjes në trafik;

Rrezikim i trafikut - mënyrë e sjelljes në trafik për shkak të së cilës vjen deri te rreziku i drejtpërdrejtë për të shkaktuar aksident në trafik;

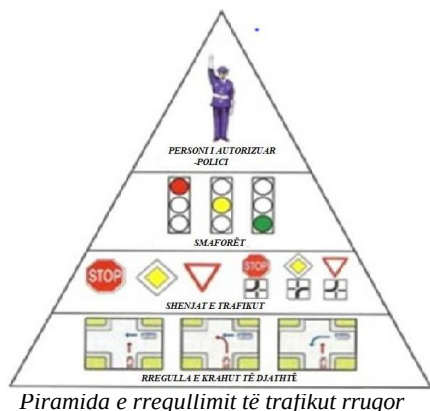
Rrjedhë e trafikut - lëvizje e mjeteve të cilat nëpër rrugë lëvizin në të njëjtin kah

Kujdes i veçantë - kujdes i shtuar dhe përshtatje e sjelljes së pjesëmarrësit në trafikun rrugor sipas kushteve dhe situatave në rrugë;

Dhënia e përparësisë- veprim të cilin në kushte të caktuara shoferi është i obliguar ta bëjë me ndalje të mjetit, me zvogëlim të shpejtësisë së lëvizjes ose me ndërprerje të veprimit të cilin e kryen me mjet dhe në atë mënyrë nuk e detyron shoferin e mjetit tjetër që ta ndërrojë drejtimin ose të frenojë me vrull;

Pjesëmarrësit në trafik janë të obliguar t'iu përmbahen rregullave të trafikut, shenjave të trafikut të vendosura në rrugë, semaforëve, si dhe shenjave dhe urdhrave të personit të autorizuar.

Pjesëmarrësit në trafik janë të obliguar të veprojnë në përputhje me shenjat e trafikut të vendosura në rrugë edhe kur me këtë shmangen nga dispozitat e përgjithshme të trafikut.



Pjesëmarrësit në trafik janë të obliguar të veprojnë në përputhje me semaforët edhe kur kjo dallon nga dispozitat e trafikut për përparësinë e kalimit të shprehur në të njëjtin vend me shenjë tjetër të trafikut.

Pjesëmarrësit në trafik janë të obliguar të veprojnë sipas kërkesave të shprehura me ndihmën e shenjave ose sipas urdhrave që i japin personat e autorizuar, edhe kur me këtë shmangen nga dispozitat e caktuara të trafikut ose nga domethënia e shenjave të trafikut të vendosura në rrugë ose dritave në semaforë.

Pjesëmarrësit në trafik janë të detyruar që t'i shmangen çdo veprimi që shkakton rrezik ose pengesë në trafik, që sjell në rrezik për pjesëmarrësit në trafik ose që i shkakton dëm pronës private ose publike si dhe janë të obliguar që ta lajmërojnë policinë për çdo dukuri që mund ta rrezikojë sigurinë rrugore.

MBIKËQYRJA DHE RREGULLIMI I TRAFIKUT

Mbikëqyrjen dhe rregullimin e trafikut të mjeteve, shoferëve dhe pjesëmarrësve të tjerë në trafikun rrugor e kryejnë:



- pjesëtarët e policisë,
- mbikëqyrësi ose mësimdhënësi që udhëheq nxënësit në mënyrë të organizuar duke dhënë shenjë për ndalim të trafikut, me qëllim të kalimit të sigurt të fëmijëve në rrugë, dhe,
- personat e autorizuar të hekurudhës, në vendkalimet hekurudhore gjatë kohës së ardhjes së trenit.
-

Foto-Polici i trafikut

MJETET E TRANSPORTIT PUBLIK

Shoferi i mjetit, i cili lëviz pranë mjetit të transportit publik të udhëtarëve ose pranë autobusit me të cilin kryhet transporti për nevoja personale i ndalur në vendndalim të autobusëve, duhet të lëvizë me shpejtësi të zvogëluar dhe me kujdes të shtuar, ashtu që të mos i rrezikojë personat të cilët hyjnë ose dalin nga mjeti.



Hyrja e autobusit në shiritin e trafikut

Shoferi duhet ta ndalë mjetin e vet mbrapa mjetit të transportit publik kur personat gjatë hyrjes ose daljes nga mjeti duhet të kalojnë nëpër shiritin e trafikut, nëpër shtegun apo shiritin e biçikletave ose shiritin në të cilin lëviz mjeti.



Transporti i organizuar për fëmijë dhe nxënës

Shoferi i mjetit i cili lëviz prapa mjetit që transporton fëmijë, përkatësisht nxënës, dhe shoferi i mjetit i cili vjen përballë në rrugë me një shirit të trafikut të caktuar për trafik në një drejtim, duhen të ndalen kur mjeti me të cilin transportohen fëmijët është ndalur në rrugë derisa fëmijët hyjnë ose dalin nga ai mjet.



Vendndalimi i autobusëve

Gjatë afrimit të vendndalimit të shënuar për autobusë,

brenda vendbanimit, shoferi i mjetit detyrohet që ta zvogëlojë shpejtësinë dhe nëse është e nevojshme, të ndalet, ***në mënyrë që t'ia mundësojë shoferit të autobusit apo të ndonjë mjeti tjetër i cili kryen transportin publik të udhëtarëve që të hyjë në trafik***, nëse shoferi i mjetit që kryen transport publik të udhëtarëve sinjalizon me treguesin e drejtimit synimin e tij që ta ndërrojë shiritin e trafikut ose të lëvizë nga vendndalimi i autobusit në rrugë.

Hyrja e autobusit në trafik

Shoferi duhet ta ndalë mjetin e vet mbrapa mjetit të transportit publik kur personat gjatë hyrjes ose daljes nga mjeti duhet të kalojnë nëpër shiritin e trafikut, nëpër shtegun apo shiritin e biçikletave ose shiritin në të cilin mjeti lëviz

Vendndalimi i autobusit të shkollës



Vendndalim i autobusit të shkollës

Kur afrohet te vendndalimi i autobusit të shkollës, shoferi i mjetit duhet ta ndalë mjetin nëse shoferi i autobusit që ndodhet në vendndalim ka dhënë shenjë për ndalje të autobusit.

Shoferi i mjetit duhet ta zvogëlojë shpejtësinë dhe, nëse është e nevojshme, ta ndalë mjetin, në mënyrë që t'ia mundësojë shoferit të autobusit të shkollës të lëvizë në rrugë ose në shiritin më të afërt të trafikut, nëse shoferi i autobusit sinjalizon që do ta bëjë një veprim të tillë.

VEPRIMET ME MJETIN NË TRAFIK



Lejohet tejkalimi i dy mjeteve përnjëherë

Shoferi, i cili në rrugë ose në ndonjë hapësirë tjetër të trafikut synon të bëjë ndonjë veprim me mjet, si: hyrjen në trafik, rreshtimin, lëvizjen e mjetit në anën e djathtë ose të majtë, ndërrimin e shiritit të trafikut, ***tejkalimin***, anashkalimin, ndalimin e mjetit, kthimin në anën e djathtë apo në të majtë, kthimin gjysmërrethor, drejtimin e mjetit mbrapa e të ngjashme, ***lejohet të fillojë një veprim të tillë vetëm nëse më parë është i bindur se nuk i rrezikon ose nuk i pengon pjesëmarrësit e tjerë në trafik ose nuk e rrezikon pasurinë.***

Para ndërmarrjes së veprimeve me mjet në trafik, shoferi duhet të ketë kujdes për pozitën e mjetit, për drejtimin dhe shpejtësinë e lëvizjes.

Detyrimet e shoferit para se të ndërmerrë ndonjë veprim



Vetura ka sinjalizuar për kthim majtas

Para se të ndërmerrë ndonjë veprim në trafik, shoferi i mjetit duhet t'i paralajmërojë qartë dhe me kohë pjesëmarrësit e tjerë në trafik për qëllimin e tij, duke dhënë sinjal me anë të treguesve të drejtimit gjatë gjithë kohës së kryerjes së manovrimit dhe ta ndërpresë sinjalin menjëherë pas përfundimit të veprimit. Nëse nuk ekzistojnë treguesit e drejtimit, veprimin duhet paralajmëruar duke dhënë shenjë përkatëse me dorë.

shoferi i mjetit është i obliguar të sinjalizojë me tregues të drejtimit edhe pasi ta ketë kryer tejkalimin dhe synon të kthehet në shiritin e trafikut në të cilin ka lëvizur para se ta bëjë tejkalimin e mjetit tjetër.

Komunikimi ndërmjet pjesëmarrësve në trafikun rrugor

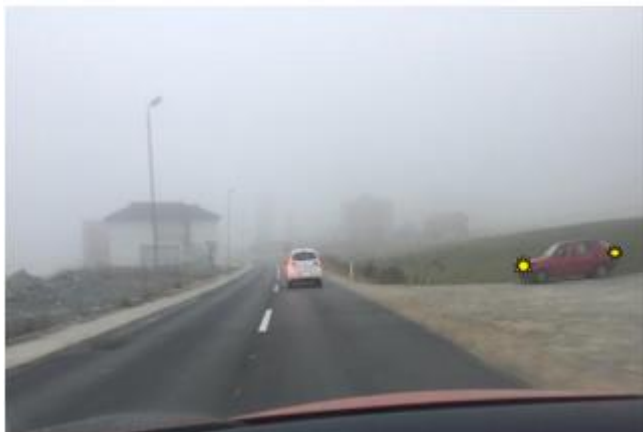
Ndërmjet pjesëmarrësve të tjerë në trafikun rrugor ekziston komunikimi i cili realizohet me anën e të pajisjeve akustike, sinjalizuese, ndriquese si dhe me anën e shikimit, lëvizjen e dorës, me pozitë të trupit etj.

Ashtu siç i paralajmëroni ju pjesëmarrësit e tjerë në trafik për qëllimin t'uaj, po ashtu duhet t'i keni parasysh edhe porosinë që ata ua japin. Përpikuni që të vendosni kontakt pamor me shoferët e tjerë të mjeteve e sidomos në kryqëzime, si edhe me këmbësorët.

Shoferi i mjetit është i detyruar që pjesëmarrësit e tjerë në trafik të paralajmërojë qartë, me kohë dhe në mënyrë të drejtë për qëllimin e vet duke dhënë sinjal me treguesit e drejtimit, e nëse ata nuk ekzistojnë, atëherë duke dhënë shenjën përkatëse me dorë.

HYRJA NË TRAFIK

Hyrja në trafik ndodh atëherë kur mjeti fillon të lëvizë nga ndalja që nuk ka rezultuar nga rrethanat ose dispozitat e trafikut, ose kur mjeti del nga parkimi në rrugë, ose kur hyn:



Hyrja në rrugën qarkulluese nga rruga e dheut

në rrugë nga prona ose nga një rrugë dheu; nga objekte anësore të rrugës ose nga rruga që dërgon te ato objekte; nga rruga e cila nuk është rrugë publike; nga zona e qetë e trafikut; në rrugë nga toka bujqësore; nga rruga në të cilën nuk zhvillohet trafik publik; në rrugë prej bankinës apo trotuarit; në shirit trafiku të përcaktuar për lëvizje të mjeteve që lëvizin ngadalë ose nga shiriti për nxitim; në rrugë nga shtegu i biçikletave, në rrugë nga depoja ose nga vendndisja e përcaktuar për mjete të cilat lëvizin nëpër binarë.

Gjatë hyrjes në trafik, shoferi duhet të ketë kujdes të posaçëm dhe t'i japë përparësi çdo mjeti tjetër apo pjesëmarrësi tjetër të trafikut.

Teknika e hyrjes në trafik

Duke pasur parasysh se kandidati për shoferë e drejton automjetin në orën praktike i nevojitet një kohë më e gjatë për hyrje në shiritin përkatës, duhet të merren parasysh: vlerësimi i shpejtësisë dhe largësisë së mjetit i cili lëviz nëpër shiritin e trafikut në të cilin synojmë të hyjmë, intezitetin e trafikut, strukturën e pjesëmarrësve në trafik, pastaj merret vendimi i drejtë se a është momenti për hyrje apo duhet të presë kalimi i mjeteve apo pjesëmarrësve tjerë në trafik që ka konflikt me ta. Sipas disa burimeve nevojitet përafërsisht 5 deri 6 sekonda (që varet aftësia dhe shkathhtësia e kandidati për shoferë dhe distanca e hurjes në trafik deri te pika e mundshme e konfliktit) për hyrje në trafik.

Nëse një automjet që e drejton kandidati lëviz rrugës me përparësi kalimi me shpejtësi 50 km/h brenda vendbanimit, për një sekond i kalon $\approx 14\text{m}$ (13.88m) që rezulton për 6 sekonda ai i kalon $\approx 84\text{m}$.

Shoferit të mjetit me veprim motorik i ndalohet hyrja nga rruga e dheut, nga vend punishtja, apo nga çfarëdo sipërfaqe e ndotur, në rrugë me asfalt, kubëza, beton, apo ngjashëm pa e hequr baltën apo ndonjë material ndytës nga rrotat.

DALJA ME MJET NGA TRAFIKU

Gjatë ndaljes me automjet nga trafiku kandidati për shoferë nuk lejohet t'i pengojë ose rrezikojë pjesëmarrësit e tjerë trafik që nënkupton që të bëjë pa i detyruar të tjerët që ta ndryshojnë vullshëm mënyrën e vet të lëvizjes dhe të sinjalizoj treguesit e drejtë. Dalja nga trafiku mund të bëhet në sipërfaqe pranë rrugës, në vendparkim, oborr e në sipërfaqe të tjera, si dhe të ndalet përgjatë skajit të rrugës qarkulluese në bankinë, ose të ngjajshme.

Nuk lejohet të frenojmë vullshëm para daljes ose ta ndryshojmë vullshëm kahun e lëvizjes. Nga rruga dalim sipas rregullave të trafikut rrugor dhe sigurisë në vendet ku dalja është e lejuar dhe e sigurtë.



Ndotja e rrugës me balte

Shoferi i cili me mjet hyn nga rruga e dheut në rrugë të shtruar duhet ta ndalë mjetin dhe ta heqë baltën nga rrotat.

LËVIZJA E MJETEVE



Lëvizja e veturës në anën e djathtë të rrugës

Shoferi detyrohet ta drejtojë mjetin në anën e djathtë të kahut të lëvizjes së rrugës. Për lëvizje të mjetit të vet, shoferi duhet ta shfrytëzojë vetëm rrugën, përkatësisht shiritin e trafikut dhe shtegun e caktuar për lëvizjen e atij lloji të mjeteve të cilit i takon mjeti, përveç në rast të rrezikut.

Në çdo rrugë të pashënuar me vija ndarëse, shoferi është i detyruar ta drejtojë mjetin sa më afër skajit të djathtë të rrugës. Nëse shiritat në rrugë janë të shënuar, shoferi duhet ta drejtojë mjetin nëpër mesin e shiritit të trafikut.

Lëvizja brenda vendbanimit

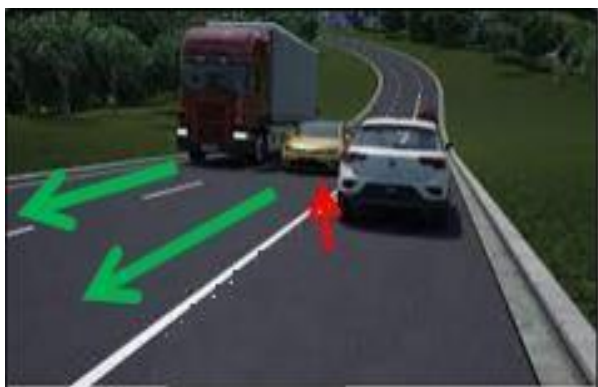
Në rrugët brenda vendbanimit me sipërfaqe rrugore në të cilat për lëvizje të mjeteve në të njëjtin kah ekzistojnë të paktën dy shirita të trafikut, shoferi për lëvizje me mjetin e vet mund ta shfrytëzojë edhe shiritin e trafikut që nuk ndodhet pranë skajit të djathtë të rrugës, në qoftë se me këtë nuk i pengon mjetet e tjera që lëvizin pas mjetit të tij.



Lëvizja në zonë urbane

Dispozita e lartcekur nuk ka të bëjë me shoferin e mjetit që në rrugë të rrafshët nuk mund të zhvillojë shpejtësi më të madhe se 40 km/h, me shoferin e triçikletës, të katërçikletës, të traktorit, të makinës së punës dhe të motokultivatorit, përveç në pjesën e rrugës para kryqëzimit ose para vendit tjetër në të cilin mjeti kthehet në të majtë apo kthimin gjysëm rrethor.

Në rrugën për lëvizje të mjeteve në të dy kahet, e cila ka katër apo më shumë shirita të trafikut, shoferit nuk i lejohe të kalojë me mjetin e vet në shiritin rrugor që shërben për lëvizje të mjeteve nga kahu i kundërt.



Rruga me tre shirita në dy kahe

Kur në rrugën për lëvizje të mjeteve në dy kahe ekzistojnë tre shirita të trafikut, shiriti i mesëm shfrytëzohet varësisht prej sinjalizimit rrugor. Shoferit të mjetit nuk i lejohe të lëvizë me mjetin e vet nëpër shiritin e trafikut që ndodhet pranë skajit të majtë të rrugës në kah të lëvizjes së mjetit.

Në rrugë në të cilën shiritat rrugorë janë të ndarë fizikisht njëri prej tjetrit, shoferit nuk i lejohe ta lëvizë mjetin e vet nëpër shiritin rrugor që shërben për lëvizje të mjeteve nga kahu i kundërt.

Në rrugë me trafik në një kah, shoferit nuk i lejohe të lëvizë nga kahu i kundërt, përkatësisht nga kahu i ndaluar.

Në rrugët në nivel me binarët e tramvajit, mjeti mund të lëvizë mbi binarë në qoftë se nuk e pengon lëvizjen e tramvajit, përveç nëse me shenja të trafikut nuk është përcaktuar ndryshe.

Lëvizja prapa

Nëse shoferi i mjetit synon të lëvizë prapa me mjetin e vet, këtë mund ta bëjë në një pjesë të shkurtër të rrugës vetëm nëse nuk i pengon ose nuk i rrezikon pjesëmarrësit e tjerë në trafik.

Kur shoferi lëviz prapa me mjet, ai duhet të lëvizë në atë anë të rrugës në të cilën ka lëvizur deri atëherë. Kur shoferi i mjetit lëviz prapa, ai duhet t'iu japë përparësi mjeteve të cilat vijnë prapa mjetit të tij.



Lëvizja prapa

Lëvizja prapa ndalohet:

- në autoudhë dhe në motoudhë,
- në vendkalime hekurudhore,
- në vendkalime të këmbësorëve,
- në vendkalime të biçikletave,
- në kryqëzime të padukshme dhe në pjesë të rrugës me fushëpamje të kufizuar,
- gjatë kohës me dukshmëri të dobësuar
- aty ku ndalohet ndalja, dhe,
- aty ku pengohet dhe rrezikohet trafiku rrugor.

SHPEJTËSIA E LËVIZJES

Shoferi duhet t'ua përshtatë shpejtësinë e lëvizjes kushteve dhe fushëpamjes së rrugës, gjendjes dhe llojit të rrugës, kushteve teknike, kushteve atmosferike, ngarkesës së mjetit, dendësisë së trafikut, gjendjes psikofizike dhe aftësive personale të tij, ashtu që të jetë në gjendje ta ndalë mjetin para çdo pengese që mund të paraqitet në kushte të dhëna - brenda kufijve të fushëpamjes, përkatësisht, të mund të veprojë me kohë.



Ngasja në kushte atmosferike

Shoferit nuk i lejohet që pa shkaqe të arsyeshme të lëvizë me mjet aq ngadalë sa të shkaktojë pengesë ose rrezik për pjesëmarrësit e tjerë në trafik.

Kur shpejtësia e lëvizjes së mjetit është përgjysmë më e vogël sesa shpejtësia e lejuar për atë rrugë ose për atë pjesë të saj, shoferi i atij mjeti duhet t'i ndezë të gjithë treguesit e drejtimit, përveç nëse e shfrytëzon dritën vezulluese rrotulluese.



Ngasja brenda zones urbane - dy shirita për një kah

Shpejtësia më e madhe e lejuar brenda vendbanimit

Shpejtësia më e madhe e lejuar brenda zonës urbane është 50 km/h, në qoftë se me shenja të trafikut nuk është e përcaktuar ndryshe.

Shoferi është i detyruar: ta drejtojë mjetin me atë shpejtësi që nuk e pengon lëvizjen e mjeteve të tjera; të mbajë distancë të nevojshme nga mjeti përpara aq sa është e nevojshme për t'iu shmangur goditjes së mjetit; të mos e rrisë vullshëm shpejtësinë, përkatësisht të mos niset nga vendi në atë mënyrë që të shkaktojë rrëshqitje dhe rrotullim të rrotave në vend, duke bërë zhurmë pa nevojë; të mos bëjë gara shpejtësie; të mos frenojë vullshëm, përveç në rast të rrezikut të drejtpërdrejtë dhe atë duke i paralajmëruar pjesëmarrësit e tjerë në trafik me sinjalizim të dritave të frenimit dhe me të gjithë treguesit e drejtimit ose duke dhënë shenjë përkatëse me dorë.

Shpejtësia më e madhe e lejuar jashtë vendbanimit



Rrugë Nacionale

Në rrugë jashtë vendbanimit shoferit nuk i lejohet që të lëvizë me mjet me shpejtësi më të madhe sesa është e caktuar me shenjë të trafikut, e më së shumti

- në rrugë nacionale me dy shirita për një kah me ndarje fizike të shiritave rrugorë - **100 km/h**
- në rrugë nacionale me një shirit të trafikut për një kah, në rrugë rajonale dhe në rrugë lokale - **80 km/h.**

Kufizimi i shpejtësisë

Shoferët e mjeteve të cilat e kanë kufizimin e shpejtësisë sipas kategorisë së mjeteve, janë të obliguar që ta vendosin shenjën e kufizimit të shpejtësisë në anën e prapme të mjetit, në vend të dukshëm. Kjo vlen edhe për mjetet të cilat nuk mund të lëvizin me shpejtësi më të madhe se 30 km/h.

Shpejtësia e lëvizjes sipas kategorive të mjeteve në rrugët e tjera, përveç në autoudhë e në motoudhë, kufizohet:

- **80 km/h**, për automjete të cilat tërheqin rimorkio për kampim
- **në 40 km/h**, për traktorin klasik, si dhe për mjetin i cili e tërheq mjetin tjetër të prishur.



Vetura duke tërhequr kampshtëpizën

Kur drejtohet automjeti i cili tërheq rimorkio për kampim, traktori klasik, apo mjeti i cili e tërheq mjetin tjetër të prishur (defekt), shoferët janë të detyruar t'i përmbahen shpejtësisë së lëvizjes sipas kategorive të tyre edhe në rrugë në të cilën me rregullat e trafikut ose me shenjë të trafikut është lejuar shpejtësi më e madhe.

Kthimi me mjet dhe përzgjedhja e shiritave të trafikut

Kthimi djathtas- shoferi që e kthen mjetin djathtas duhet ta bëjë kthimin duke lëvizur nëpër shiritin e skajshëm të trafikut që shtrihet përgjatë skajit të djathtë të sipërfaqes së rrugës, përveç në qoftë se me shenjë të trafikut në rrugë nuk është caktuar ndryshe.



Kthimi djathtas

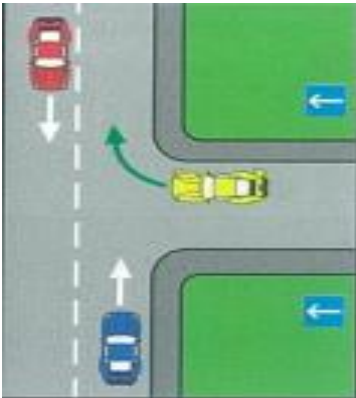
Lejohet kthimi djathtas pa u ndalur (semafori i gjelbërt), por me kujdes të shtuar këmbësorët mund të ndalen në rrugë dhe kombi i cili lëviz mund të ndalet pasi kthehet në rrugën anësore (ana e djathtë).



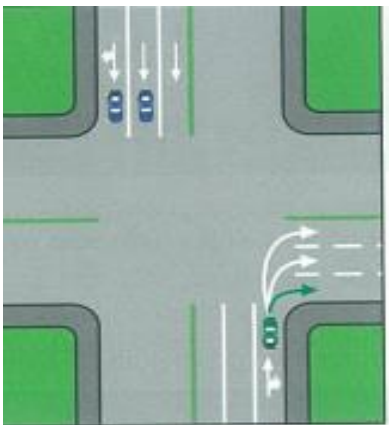
Kthimi djathtas nga rruga dy kahe në rrugën dy kahe në kryqëzimin klasik



Kthimi djathtas nga rruga dy kahe në rrugë me dy kahe në kryqëzimin T



Kthimi djathtas nga rruga një kahe në rrugë me dy kahe



Kthimi djathtas nga një shirit i trafikut i veçantë në rrugë me tre shirita trafikut



Kthimi djathtas nga një shirit i trafikut në rrugë me tre shirita trafikut dhe automjet i cili vjen përball

Në figurën e mësipërme është paraqitur kthim djathtas nga shiriti i veçantë në rrugën tërthore me tre shirita, si dhe vetura e cila vjen nga kahu i kundërt e cila e bënë kthimin majtas.

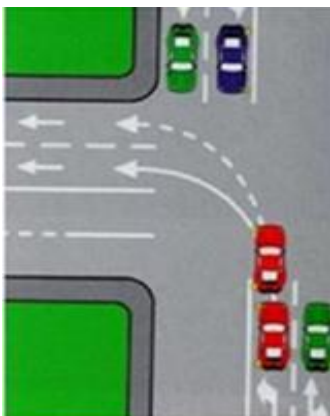
Nëse trafiku është rregullar me semafor, atëherë gjatë kohës së ndezur së dritës së gjelbër, shoferë ka mundësi të kthehet në cilin do shirit të trafikut që dëshiron (shiritin e djathtë apo të majtin në rrugë me dy shirita trafikut, përkatësisht nëse rruga ka tre shirita, të djathtin, të mesëm apo të majtin të skajshëm).

Kthimi majtas dhe përzgjedhja e shiritit të trafikut

Shoferi që e kthen mjetin majtas duhet ta bëjë kthimin nëpër shiritin e majtë të skajshëm të trafikut që shtrihet pranë vijës së mesit dhe nëpër harkun e paramenduar ose të shënuar që lidh dy (2) vijat e mesit të sipërfaqeve anësore të rrugës, përkatësisht nëpër shiritin e trafikut që shtrihet përgjatë skajit të majtë të rrugës në trafik me rrugë me një kah, përveç në qoftë se me shenjë të trafikut në rrugë nuk është caktuar ndryshe



Kthimi majtas në kryqëzim T



Kthimet në kryqëzim majtas

Nëse ekziston shiriti i veçantë për kthimi majtas si në figurë, me qëllim të rrjedhes së trafikut dhe mos të vijë deri te ngecja në trafik, lejohet të bëhet kthimi majtas në cilin do shirit të rrugës tërthore.



Kthimi majtas nga shiriti i veçantë

Nga figura e mësipërme për kthim majtas nga shiriti i veçantë në rrugën tërthore me tre shirita, lejohet cilin do shirit të kthehet dhe ta vazhdojë lëvizjen varishtë nga qëllimi i tij.



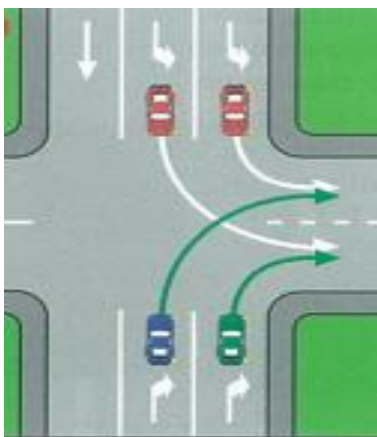
Në figurë është paraqitur kthim majtas nga shiriti i veçantë në rrugën tërthore me tre shirita, si dhe automjeti që vjen përballë dhe kthehet djathtas.

Kthimi majtas me veturën përball

Kthimi majtas nga rruga një kahe me shumë shirita të trafikut në rrugën një kah me shumë shirita të trafikut bëhet sipas figurës vijuese.

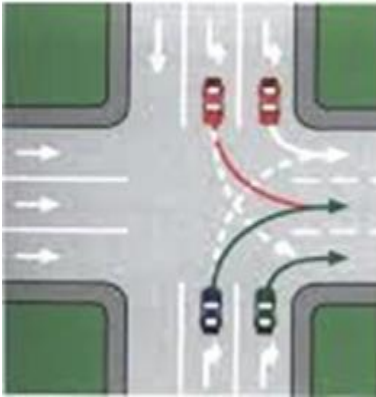


Kthimi majtas në rrugë



Kthimet nga dy shirita të trafikut

Në këtë situatë për kthim djathtas janë të paraparë dy shirita si dhe dy shirita të trafikut për kthim majtas, ndërsa në rrugën tërthor ekzistojnë dy shirita të trafikut. Varësisht nga kushtet e trafikut dhe të sigurisë bëhet përzgjedhja e shiritit adekuat për kthime në rrugët tërthore.



Kthimet nga dy shirita djathtas dhe nga dy shirita majtas

Nga figura e sipërme shihet se për kthim djathtas janë të paraparë dy shirita si dhe dy shirita të trafikut për kthim majtas, ndërsa në rrugën tërthore ekzistojnë tre shirita të trafikut.



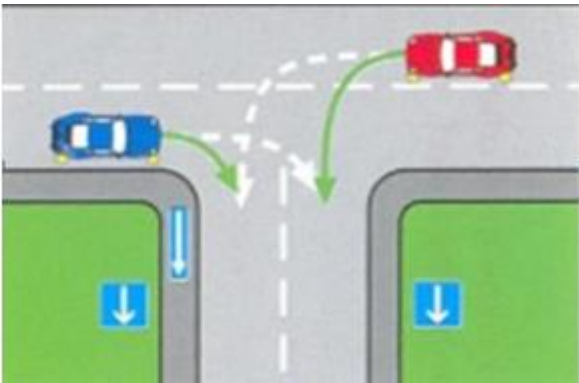
Kthimi majtas prej dy shiritave trafikut

Në situatën e mësipërme është paraqitur kthim majtas nga shiritat e trafikut që shtrihen në afërsi të mesit të rrugës në rrugën tërthore me tre shirita të trafikut si dhe automjeti i cili vjen përball dhe kthehet djathtas.



Kthimi majtas nga shiriti i veçant në rrugë me dy shirita për një kahe

Në këtë situatë kthim majtas bëhen nga shiriti i trafikut që shtrihet në afërsi të mesit të rrugës në rrugën tërthore me dy shirita të trafikut (sipas renditjes në figurë).

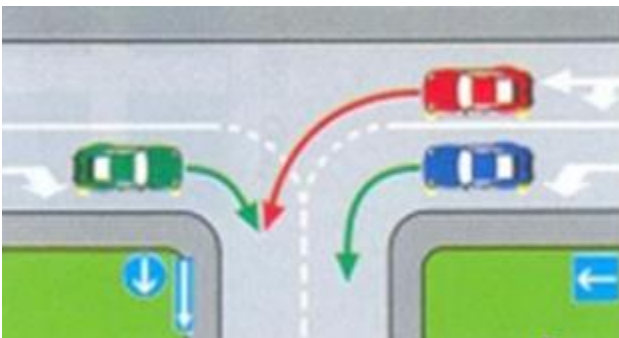


Në këtë situatë shoferët e dy automjeteve kthehen në rrugën tërthore ku trafiku zhvillohet në një kahe.

Kthimi nga rruga dykahe në rrugën një kahe



Kthimi nga rruga dykahe në rrugën dy kahe në kryqëzimin T

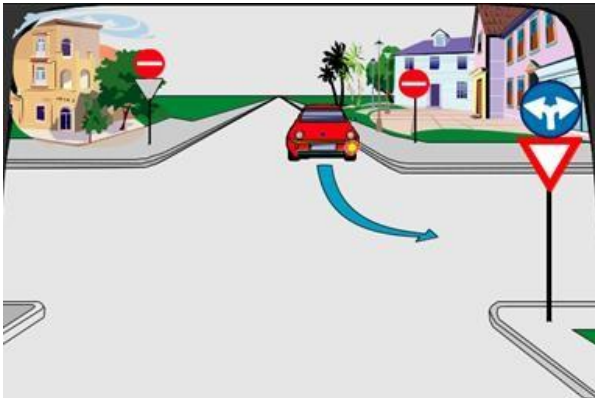


Kthimi nga dy shirita të trafikut në rrugën një kahe në kryqëzimin T



Shoferi kthimin majtas e bënë nëpër shiritin e majtë të skajshëm të trafikut dhe sinjalizon me tregues të drejtimit. Mund ta bëjë edhe kthimin gjysmërrethor.

Kthimi majtas



Shofer është rreshtuar drejtë për kthim majtas në rrugë një kah dhe duhet të sinjalizoj me tregues e drejtimit

Rreshtimi për kthim majtas



Ndalohet kthimi majtas dhe duhet te ndalni para vijës së pamurit nëse nuk ka vijën e plotë ndalëse.

Ndalohet kthimi majtas

Kthimi gjysmërrethor

Kthim gjysmërrethor – kthim i mjetit për 180 shkallë nga kahu i deritashëm i lëvizjes me qëllim të ndërrimit të kahut të lëvizjes.

- pa manovrim.



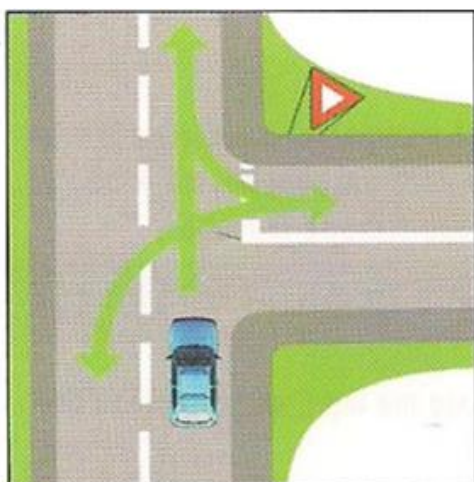
Kthimi gjysmërrethor pa manovrim në rrugë publike

- pa manovrim duke shfrytëzuar hapsirën në kryqëzim



Kthimi gjysmërrethor pa manovrim në kryqëzim

- duke shfrytëzuar rrugën anësore



Kthimi gjysmërrethor me manovrim

- në kryqëzim



Kthimi gjysmërrethor

Në kryqëzim lejohet kthimi majtas, ndërsa kthimi gjysmërrethor me shenjë të trafikut është i ndaluar.



Nuk lejohet kthimi gjysmërrethor

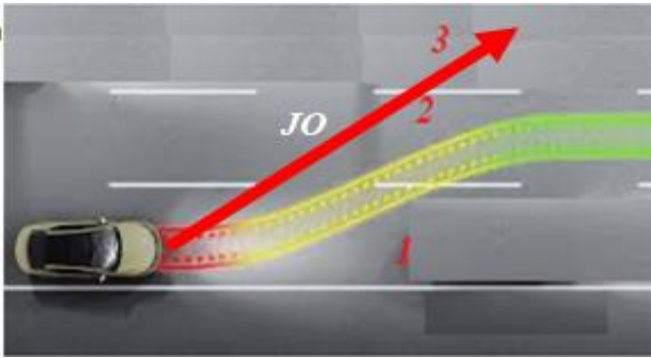
Për kthimin majtas lejohet ndërrimi i shiritit nëse është vija e ndërprerë gjatësore (shih shigjeten e gjelbër).



Lejohet ndërrimi i shiritit për kthim majtas



Ndërrimi i shirtave të trafikut në të njëjtën kohë -kthim majtas



Ndërrimi i shiritave të trafikut



Ndalohet kthimi majtas

Ndalohet kthimi majtas dhe duhet te ndalni para vijën së plotë ndalëse, nëse nuk ekziston te vija e të pamurit

Rregullat për kthim djathtas dhe majtas nuk zbatohen, nëse dimensionet e mjetit nuk e mundësojnë kthimin sipas kësaj rregulle.

Gjatë kthimit djathtas, shoferi është i detyruar t'i lëshojë mjetet që lëvizin nga ana e tij e djathtë nëpër shiritin e trafikut për mjetet e transportit publik.

Shoferit nuk i lejohej ta bëjë kthimin gjysmërrethor me mjet:



Ndalohet kthimi gjysmërrethor

*-në tunele, në ura,
në nënkalime dhe në mbikalime,
-në kushtet e dukshmërisë së dobësuar,
përkatësisht të fushëpamjes së pamjaftueshme të rrugës,
në pjesën e rrugës me gjerësi të pamjaftueshme,
nëse gjatë kthimit kalon në sipërfaqen e ngritur të rrugës,
në rrugë me një kah,
ku ndalohet me shenjë të trafikut.*



Ndalohet kthimi gjysmërrethor

TRAFIKU NË KRYQËZIM

Kur shoferi i mjetit i afrohet kryqëzimit, ai duhet të lëvizë me kujdes të shtuar, në mënyrë që t'iu përshtatet kushteve të trafikut në kryqëzim dhe ta kuptojë mënyrën e rregullimit të trafikut në kryqëzim. Kur shoferi i mjetit i afrohet kryqëzimit, ai është i obliguar të lëvizë me shpejtësi të tillë që të mund të ndalet dhe t'i lëshojë pjesëmarrësit e trafikut të cilët kanë përparësi kalimi në kryqëzim.

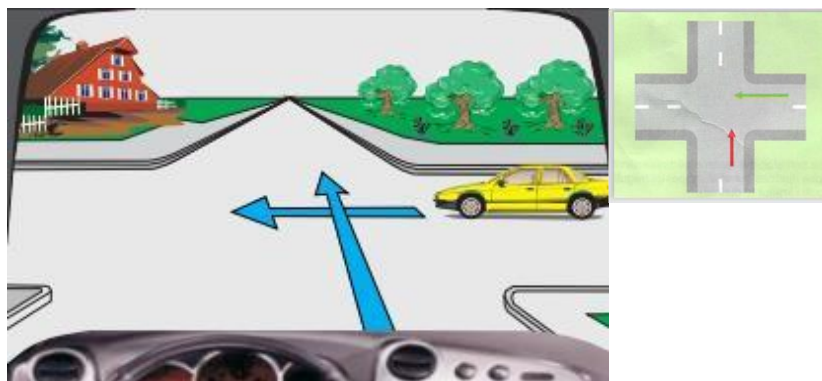
Shoferi i mjetit është i detyruar që në largësi të mjaftueshme para kryqëzimit ta marrë drejtimin me mjet në atë shirit të trafikut nëpër të cilin duhet ta lëshojë kryqëzimin.



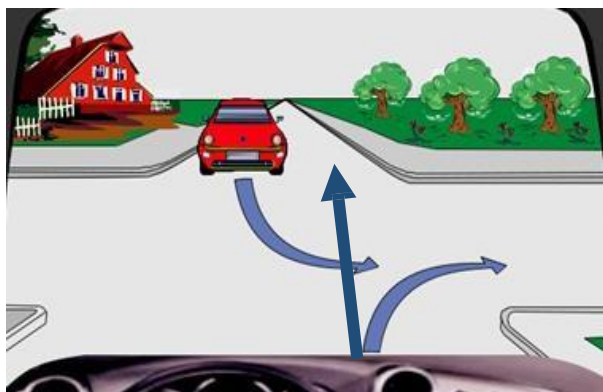
Shoferit me mjet nuk i lejohet hyrja në kryqëzim nëse dendësia e trafikut është e tillë që në rast se do të ndalet në kryqëzim ose në vendkalim të këmbësorëve, ai do ta pengojë ose do ta pamundësojë trafikun e mjeteve të cilat vijnë nga rrugët anësore të kryqëzimit ose lëvizjen e këmbësorëve.

Rregulla e krahut të djathtë

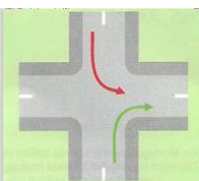
Gjatë afrimit të një kryqëzimi me rëndësi të njëjtë, kur kryqëzimi nuk është i rregulluar me shenja të trafikut, shoferi i mjetit duhet të ketë kujdes të veçantë dhe t'i japë përparësi mjetit që vjen nga krahu i tij i djathtë (rregulla e krahut të djathtë).



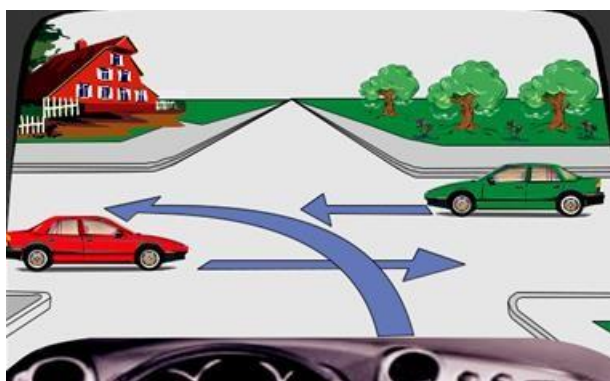
Vetura e verdhë ka përparësi kalimi



Vetura e kuqe kthehet majtas - lëviz e fundit



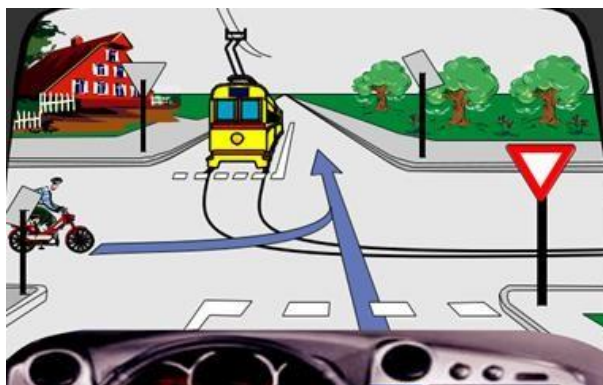
Kur shoferi i mjetit në kryqëzim **kthehet majtas**, ai është i obliguar t'i japë përparësi mjetit i cili duke ardhur nga kahu i kundërt në kryqëzim lëviz drejt ose kthehet djathtas, përveç në qoftë se me shenjat e trafikut nuk është përcaktuar ndryshe.



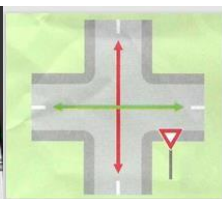
Vlenë rregulla e krahut të djathtë

Rradhitja e kalimit në këtë kryqëzim është:
Vetura e gjelbër, unë, vetura e kuqe.

Kryqëzimi i rregulluar me shenja të trafikut

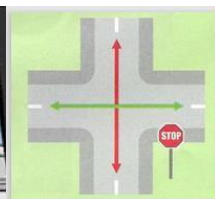
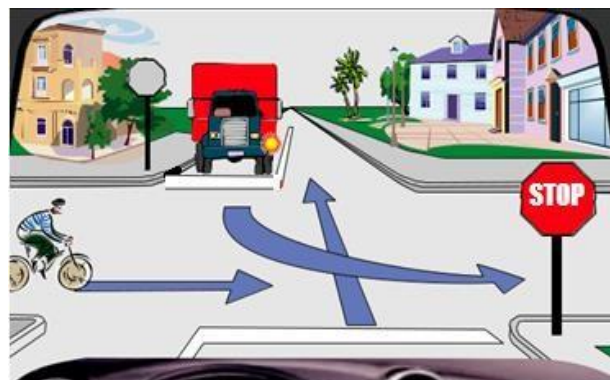


Tramvaji duhet t'i jap përparësi kalimi mopedit



Rregulla e krahut të djathtë nuk zbatohet për mjetin i cili lëviz nëpër binarë i cili ka përparësi kalimi në të gjitha rastet, **përveç nëse me shenjë të trafikut është përcaktuar ndryshe.**

Rradhitja në këtë kryqëzim: **Mopedi, tramvaji, unë.**

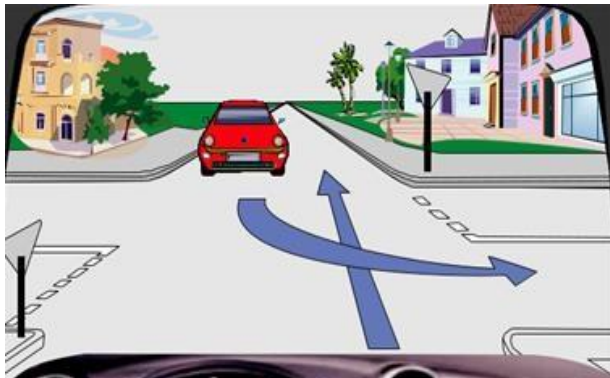


Shoferi i mjetit i cili lëvizë në rrugën dytësore (sekondare), është i obliguar t'u japë përparësi kalimi të gjitha mjeteve të cilat qarkullojnë në atë rrugë.

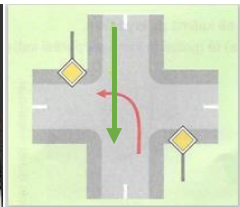
Rradhitja e kalimit në këtë kryqëzim është:

Biçiklisti, unë, kamioni.

Unë duhet të ndalem para shenjës STOP



Unë lëviz para veturës së kuqe



Kur mjetet që lëvizin në kryqëzim nëpër rrugën me përparësi kalimi nga kahu i kundërt, në rast se lëvizjet e tyre ndërpriten, vlen rregulla e krahut të djathtë.

Shtrirja e rrugës me përparësi kalimi

Në kryqëzim ku përparësia e kalimit është rregullar me shenjë trafikut - me tabelë plotësuese, mjetet që lëvizin në shtrirje të rrugës kryesore kanë përparësi kalimi.



Vetura e kuqe dhe biçiklisti kanë përparësi kalimi.

Shtrirja e rrugës me përparësi kalimi është në anën e djathtë



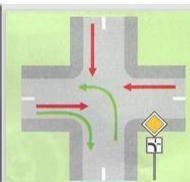
Në këtë kryqëzim vetura e gjelbër lëviz në shtrirje të rrugës me përparësi kalimi (kryesore).

Vetura e gjelbër ka përparësi kalimi.

Unë lëviz në rrugën sekondare (dytësore).

Vetura e gjelbër ka përparësi kalimi

Shofer i cili hyn me mjet në rrugë me përparësi kalimi, është i obliguar t'u japë përparësi kalimi të gjitha Mjeteve të cilat qarkullojnë në atë rrugë



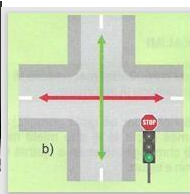
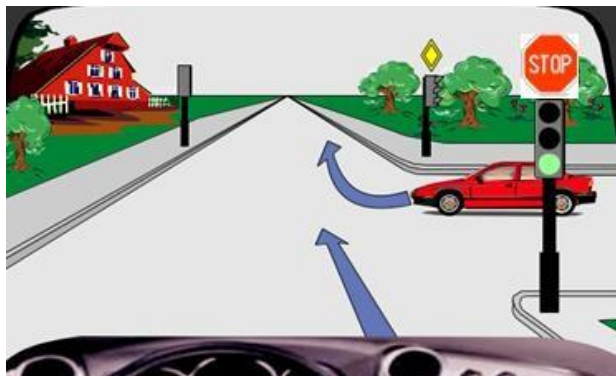
Në këtë kryqëzim unë lëviz në shtrirje të rrugës me përparësi kalimi.

Unë lëviz i pari

Shoferi i mjetit i cili lëviz në rrugën me sipërfaqe në të cilën nuk zhvillohet trafik publik, qoftë ajo rrugë dheu, oborr, depo, fabrikë apo e ngjashme, gjatë hyrjes në rrugën qarkulluese duhet t'u japë përparësi kalimi të gjitha mjeteve të cilat lëvizin nëpër atë rrugë edhe nëse kjo rrugë nuk është e shënuar si rrugë me përparësi kalimi.

Kryqëzimi i rregulluar me semaforë

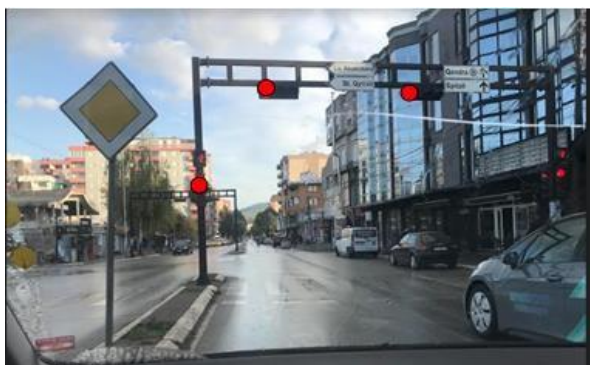
Në kryqëzim të rregulluar me semaforë, shoferi vepron sipas domethënies së dritës në semafor edhe nëse është në kundërshtim me rregullën e krahut të djathtë apo me shenjat e trafikut që rregullojnë përparësinë e kalimit.



Në këtë kryqëzim respektohet domethënia e dritave në semafor e jo shenja e trafikut **STOP**.

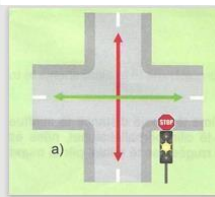
Unë vazhdoj lëvizjen pa u ndalur

Ndërmjet mjeteve të cilat në kryqëzim me semaforë në të njëjtën kohë e kanë kalimin të lirë, vlen rregulla e krahut të djathtë.



Në këtë kryqëzim respektohet domethënia e dritave në semafor e jo shenja e trafikut.

Duhet të ndalem para kryqëzimit



Drita e verdhë vezulluese nuk e rregullon përparësinë e kalimit - respektohet shenja **STOP**.

Unë duhet të ndalem para shenjës STOP

Kryqëzimi me rreth rrotullim

Në kryqëzim me rrethrrrotullim vlejné rregulla të njëjta sikurse në kryqëzime të tjera. **Rruga kryesore është rrethi**, ndërsa hyrjet janë rrugët dytësor nëse në to është e vendosur shenja **“Kryqëzim i rrugës me përparësi kalimi”**.

Këto kryqëzime mundësojnë rrjedhjen më të lehtë të trafikut, detyrimisht zvogëlohet shpejtësia e lëvizjes me çka rritet siguria rrugore, për arsye nuk ekziston kthimi majtas, ku zvogëlohen pikat e konfliktit. Trafiku zhvillohet në anën e kundërt të akrepave të orës.

Kryqëzimet me rreth-rrrotullim paralajmërohen me shenjen e trafikut “ Afërsia e kryqëzimit me rreth-rrrotullim” si në çdo kryqëzim duhet të zvogëlohet shpejtësia e lëvizjes **dhe ti japë përparësi kalimi mjetet që lëvizin në rreth-rrrotullim.**



Afërsia e kryqëzimit me rreth-rrrotullim

Kryqëzimi me rrethrrrotullim me një shirit të trafikut për një kah, nuk paraqet ndonjë vështirësi, se hyrja dhe të gjitha daljet bëhen vetëm nga një shirit i trafikut.

Në kryqëzim me rrethrrrotullim me dy shirita për një kah (hyrje), shiriti i djathtë i skajshëm i trafikut përdoret për daljen e parë dhe të dytë, ndërsa shiriti i majtë përdoret për daljen e dytë, tretë dhe për ndryshimin e kahjes së lëvizjes.

Gjatë hyrjes në kryqëzim me rrethrotullim nuk ka nevojë me jep sinjalizim me treguesin e drejtimit (është i obliguar kthimi djathtas).

Hyrja në rreth, ngasja në shiritat e rrethit, dhe dalja nga rrethrotullimi bëhet siç është paraqitur në figurën vijuese.



“Kryqëzim me rrugën me përparësi kalimi”

Dalja e parë dhe e dytë - trajektorja e lëvizjes me ngjyrë të kaltër.

Dalja e dytë, e tretë dhe ndërrimi i kahjes së lëvizjes- trajektorja me ngjyrë të kuqe.

Kryqëzim me rrethrotullim me dy shiritat për një kah

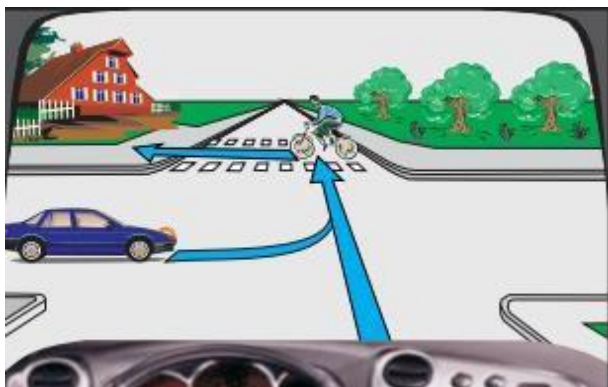
Kryqëzimi i rregulluar me polic



Kryqëzim i rregulluar me polic

Kur kryqëzimi është i rregulluar me polic pjesëmarrësit në trafik duhet të veprojnë sipas urdhrave dhe shenjave të policit edhe nëse domethënia e tij ndryshon nga rregulla e krahut të djathtë, shenjat e trafikut apo nga domethënia e dritave në semaforë. Vetura e verdhë edhe pse e ka driten e kuqe në semafor vazhdon lëvizjen pasi sipas pozitës së policit e ka kalimin e lirë.

Vendkalimi i biçikletave



Biçiklisti ka përparësi kalimi

Shoferi i mjetit i cili i afrohet vendkalimit të caktuar për biçikleta, duhet të ketë kujdes të veçantë dhe t'i japë përparësi biçiklistit i cili gjendet në vendkalim.

Biçiklisti ka përparësi kalimi dhe lëviz i pari në kryqëzim, pastaj lëviz unë i dyti (rregulla e krahut të djathtë), dhe e fundit lëviz vetura e kaltër.

PËRBALLËKALIMI

Përballëkalim - kalim me mjetin rrugor pranë mjetit tjetër i cili lëviz nga kahu i kundërt nëpër të njëjtën rrugë.

Shoferi obligohet që gjatë përballëkalimit të mbajë distancë të sigurt anësore në mes mjetit të tij dhe mjetit ose pjesëmarrësit tjetër në trafik që është duke kaluar përballë dhe, nëse është e nevojshme, të shmangët në anën e djathtë të rrugës ose të ndalet për të mundësuar përballëkalim të sigurt.

Kur përballëkalimi i mjeteve është i pamundur si pasojë e punimeve në rrugë, si pasojë e ndonjë mjeti të ndaluar ose të ndonjë pengese tjetër në rrugë, shoferi i mjetit i cili e ka pengesën në kahun e tij të lëvizjes duhet të ndalet për t'i dhënë përparësi kalimi mjetit që vjen nga kahu i kundërt i rrugës.



Vetura që vjen përballë, duhet të ndalet deri sa ne kalojmë rrugën.

Përballkalim i rregulluar me shenja të trafikut



*Unë do të ndalem.
Vetura që vjen përballë, ka përparësi kalimi*

Përballkalimi i rregulluar me shenja trafikut

Kur në kryqëzim mjetet vijnë nga kahe të kundërta (përballkalimi) dhe kthehen majtas, qendrën e kryqëzimit e kanë nga ana e vet e djathtë.

Përballëkalimi në rrugë me pjerrtësi gjatësore

Në rrugë me pjerrtësi, ku përballëkalimi me mjete të tjera është i vështirë ose i pamundur, shoferi i mjetit që lëviz teposhtë duhet të ndalet dhe të pozicionohet sa më afër skajit të rrugës, në mënyrë që t'ia mundësojë përballëkalimin mjetit i cili lëviz përpjetë. Shoferi i mjetit që lëviz përpjetë duhet ta ndalë mjetin e vet në rast se para vetes ka vend të përshtatshëm për ndalim, për ta mundësuar përballëkalimin e sigurt të mjetit që lëviz teposhtë.

Në rrugë me pjerrtësi në të cilën përballëkalimi është i vështirësuar ose i pamundur, kurse njëra nga mjetet detyrohet të lëvizë prapa me qëllim të mundësimin të qarkullimit, këtë duhet ta bëjë:

- çdo mjet i cili takohet me mjetin që tërheq mjet të bashkëngjitur,
- mjeti i lehtë i cili takohet me mjetin e kategorisë më të lartë,
- mjeti i cili lëviz teposhtë, në qoftë se mjetet janë të së njëjtës kategori.



Përballëkalimi në rrugë me pjerrtësi gjatësore

TEJKALIMI

Tejkalim - kalimi me mjet pranë mjetit tjetër rrugor që lëviz në të njëjtin kah.

Para fillimit të tejkalimit, shoferi duhet të sigurohet se:

- ekziston fushëpamje dhe hapësirë e mjaftueshme që ta bëjë veprimin e tejkalimit pa i penguar dhe pa i rrezikuar pjesëmarrësit e tjerë në trafikun rrugor,
- shoferi i mjetit që lëviz prapa tij nuk e ka filluar veprimin e tejkalimit.



Fushëpamje e mirë e rrugës.

Lejohet tejkalimi



Nuk lejohet tejkalimi

- shoferi që ndodhet në mjetin përpara tij në të njëjtin shirit të trafikut nuk ka dhënë shenjë se ka për qëllim ta tejkalojë ndonjë mjet tjetër, ta ndryshojë drejtimin e lëvizjes apo ta ndërrojë shiritin e trafikut

-në rrugë ka hapësirë të mjaftueshme për realizim të plotë të tejkalimit, duke e pasur parasysh diferencën ndërmjet shpejtësisë së tij dhe të mjetit që tejkalohet, si dhe distancën dhe shpejtësinë e mjeteve që vijnë nga krahu i kundërt;

- pas tejkalimit nuk do të bëjë manovrime të rrezikshme dhe të kthehet sa më parë që të jetë e mundur në shiritin e trafikut në të cilin ka lëvizur para tejkalimit, pa e penguar ose rrezikuar mjetin të cilin e tejkalon.

Distanca anësore e sigurisë

- Gjatë tejkalimit shoferi i mjetit duhet të ushtrojë kujdes të veçantë dhe të mbajë distancë të sigurt anësore ndaj mjetit të cilin e tejkalon ose ndaj pjesëmarrësve të tjerë në trafik.



Në rast të tejkalimit të mjetit me dy rrota ose të kolonës së këmbësorëve, distanca anësore e sigurisë duhet të jetë së paku 1 metër.

Tejkalim i biçikletës - distanca anësore së paku 1 m

Rregullat e tejkalimit

Tejkalimi i mjetit bëhet nga ana e majtë, por mund të bëhet edhe nga ana e djathtë:



Tejkalimi bëhet nga ana e djathtë

- kur mjeti tjetër, i cili ndodhet përpara mjetit në të njëjtin kah, në rrugë ka zënë pozitë pranë skajit të majtë të shiritit dhe shoferi i tij jep sinjal për kthim në anën e majtë,



Tejkalimi bëhet nga ana e djathtë

- mjeti mbi binarë të vendosur në mes të rrugës, në qoftë se midis atij mjeti dhe skajit të djathtë të rrugës ekziston shiriti i trafikut.

Detyrimet e shoferit, mjeti i të cilit tejkalohe

Shoferi, të cilit i është dhënë sinjal se mjeti pas tij po synon ta tejkalojë mjetin nga krahu i tij i majtë, duhet t'iu përmbahet këtyre rregullave:

- duhet ta largojë mjetin e tij kah skaji i djathtë i rrugës,
 - nuk i lejohe



Tejkalimi bëhet nga ana e majtë

Ndalohet tejkalimi:

- në vendet ku është i ndaluar me shenja të trafikut,
- drejtpërdrejtë para vendkalimit hekurudhor,
- në vendkalim ose mbi binarë në të njëjtin nivel,
- drejtpërdrejtë para dhe në vendkalim të këmbësorëve dhe në vendkalim të biçiklistëve,
- në shiritin për nxitim, në shiritin për ngadalësim, në shiritin për ndalje të detyrueshme,
- para dhe në kurriz rruge, para dhe në kthesë të padukshme,



Nuk lejohet tejkalimi - një shirit i trafikut për një kah

- një shirit trafiku për një kah,



Lejohet tejkalimi - dy shirita të trafikut në një kah

- përveç në rrugën qarkulluese që ka më së paku dy shirita të trafikut për lëvizje të mjeteve në një kah.



Lejohet tejkalimi i motokultivatorit

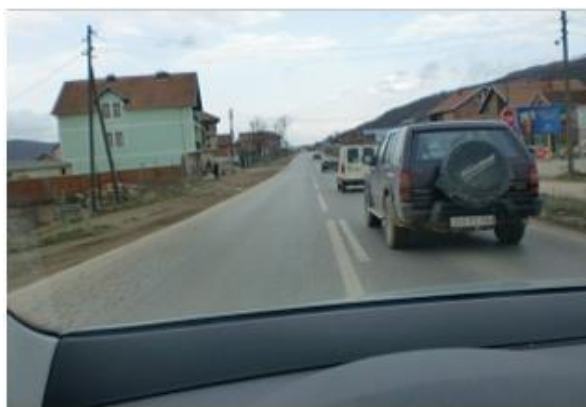
Lejohet të kalohet me mjet përtej vijës së plotë të pandërprerë gjatësore vetëm në rastet kur tejkalimi bëhet pranë mjeteve pa motor dhe pranë mjeteve me veprim motorik të cilat nuk zhvillojnë shpejtësi mbi 30 km/h, si traktorët, motokultivatorët, mopedët etj.



Në tunel ndalohet tejkalimi, përveç nëse ekzistojnë dy ose më tepër shirita të trafikut në një kah.

Lejohet tejkalimi

Ndalohet tejkalimi i këtyre mjeteve:



Kolona e automjeteve

- mjetet nën përcjellje dhe me përparësi kalimi kur ato janë në intervenim,
- i kolonës së mjeteve,
- i mjetit i cili është ndalur ose është duke u ndalur për shkak të lëshimit të këmbësorëve në rrugë.

Tejkalimi ndalohet edhe në këto situata:

- nëse me këtë veprim do të rrezikohet siguria e trafikut ose do të pengohet trafiku nga kahu i kundër,
- nëse pas kryerjes së tejkalimit apo anashkalimit, mjeti nuk mund të kthehet në shiritin e trafikut nga i cili ka lëvizur më parë pa i penguar ose pa i rrezikuar pjesëmarrësit e tjerë në trafik.

Tejkalimi në kryqëzim

Shoferit nuk i lejohet ta tejkalojë mjetin tjetër drejtpërdrejtë para kryqëzimit dhe në kryqëzim i cili nuk është me rrethrotullim, përveç në këto situata:

- kur mjeti tjetër i cili ndodhet përpara mjetit kthehet majtas, kurse tejkalohej nga ana e djathtë,
- kur gjatë tejkalimit të mjetit tjetër që kthehet djathtas, me mjetin e vet nuk kalon në pjesën e rrugës së paraparë për trafikun nga kahu i kundërt;
- kur mjeti lëviz në rrugë me përparësi kalimi,
- në kryqëzim në të cilin trafiku rregullohet me semaforë ose nga personi i autorizuar.

Shoferit të mjetit i lejohet ta tejkalojë biçikletën, mopedin ose motoçikletën pa rimorkio anësore drejtpërdrejtë para kryqëzimit dhe në kryqëzim i cili nuk është me rrethrotullim.

Lëvizja në rreshta paralele



Lëvizje në rreshta paralele

Në rrugën në të cilën ekzistojnë të paktën dy shirita të trafikut të paraparë për qarkullim të mjeteve që lëvizin në kahe të njëjta dhe në të cilën ndodhet kolonë e mjeteve, shoferit nuk i lejohet me mjet të kalojë nga një shirit në shiritin tjetër. Shoferi mund ta lëshojë shiritin në të cilin ndodhet vetëm në rastet kur pozicionohet që të kthehet në anën e majtë ose të djathtë, apo për parkim të mjetit.

Në rrugët brenda zonës urbane sipas kushteve të sipërsëhënuara, lëvizja më e shpejtë e mjetit në një shirit sesa në shiritin tjetër, si dhe kalimi pranë mjetit që lëviz ngadalë e që nuk e shfrytëzon shiritin e djathtë të skajshëm të trafikut, nuk konsiderohet tejkalim.

Në rrugë jashtë vendbanimit, në të cilën ekzistojnë të paktën dy shirita të trafikut të paraparë për qarkullim të mjeteve që lëvizin në kahe të njëjta, mjetet duhet të lëvizin në shiritin e djathtë të skajshëm të trafikut i cili nuk është i zënë me mjete që lëvizin në kolonë përveç para kryqëzimit për kthim majtas ose kthimin gjysmërrethor.

Në rrugë jashtë vendbanimit në të cilën ekzistojnë të paktën dy shirita të trafikut të paraparë për qarkullim të mjeteve që lëvizin në kahe të njëjta, lejohet ndërrimi i shiritit të trafikut me qëllim të lëvizjes më të shpejtë vetëm duke kaluar me mjet në shiritin e majtë të trafikut.

Nëse për shkak të gjerësisë së pamjaftueshme të rrugës ose të gjendjes së saj nuk është i mundur tejkalimi pa i rrezikuar pjesëmarrësit e tjerë në trafik, shoferi i mjetit që lëviz më ngadalë sesa mjeti që lëviz drejtpërsëdrejti pas tij, është i detyruar që të skajohet në të djathtë, apo të ndalet në mundësinë e parë, nëse prapa tij formohet kolona, në mënyrë që të mundësojë tejkalimin.

Rruga e tejkalimit

Shoferi i cili ka ndërmend të fillojë tejkalimin duhet të ketë parasysh aspektin kohor dhe hapsinor me kryrjen e këtij veprimet. Nëse tejkalohe ndonjë mjet rrugor i gjatë (bashkësi mjetesh) apo që lëvizë shpejtë rruga e tejkalimit zgjatet ose anasjelltas. Nuk duhet perjshtuar mundësin se automjeti i cili tejklaohet mund të kthehet majtas pa sinjalizim apo ja prenë rrugën apo fillon vetë tejaklimin në këto situata duhet të përdoret buria (shenja akustike).

Shoferi i cili kthehet në shiritin paraprak në të cilin ka lëvizur këtë e bënë duke mos e penguar ose rrezikuar, duhet të kthehet në hark të butë dhe pas kalimit në shiritin duke mbajtur distancën gjatësore të paraparë. Rekomandohet pasi të shihet mjeti në pasqyre të bëjë kthimin në hark të butë. Nuk përshtohet mundësia se pas tejkalimit mund të hasni në ndonjë pengesë të papritur në rrugë që ju detyron vrullshumë të frenoni, andaj mbajtja e distancës e sigurisë gjatësore pas tejkalimit është e domosdoshme. Rruga e tejkalimit zgjatë përafërsisht 10 sekonda edhe 2 sekonda distanca gjatësore e sigurisë (jashtë vendbanimit) gjithsejtë automjetit i nevojitet përafërsisht 12 sekonda. P.sh nëse automjeti është duke lëvizur me një shpejtësi prej 80 km/h për 12 sekonda kalon përafërsisht 264 metra, që i nevojitet për të tejkalu një automjet.

Anashkalimi

Me anashkalim nënkuptojmë kalimin me mjet pranë një mjeti tjetër të ndalur a të parkuar, ose pranë një objekti që gjendet në shiritin e trafikut nëpër të cilin lëviz mjeti rrugor.

Në qoftë se në mes të rrugës ndodhet ishulli për këmbësorë, ose është e shënuar hapësira për parkim të mjeteve, ose është ndonjë sipërfaqe tjetër që nuk është e caktuar për trafik të mjeteve, ose është ndonjë objekt a mekanizëm tjetër, - atëherë shoferi i mjetit duhet t'i anashkalojë ato nga ana e djathtë.



Anashkalim nga të dy anët

Në qoftë se sipërfaqet, objektet a mekanizmat ndodhen në mes të rrugës me një kah, shoferi i mjetit mund t'i anashkalojë ato nga ana e djathtë ose e majtë, në qoftë se me shenja të trafikut nuk është përcaktuar ndryshe.

SINJALET PARALAJMËRUESE TË DRITËS DHE ZËRIT

Shoferi i mjetit duhet të japë sinjale zëri apo drite kur është e domosdoshme për t'i paralajmëruar pjesëmarrësit e tjerë mbi rrezikun në rrugë.

Sinjalet paralajmëruese të zërit

Shoferi obligohet që t'i përdorë sinjalet paralajmëruese të zërit kur e kërkon nevoja e sigurisë së trafikut, e sidomos:

- në rrugë jashtë zonës urbane, për ta paralajmëruar pjesëmarrësin tjetër në trafik që dëshiron të tejkalojë ose të anashkalojë, ku mosdhënia e këtij sinjali do të rrezikonte shkaktim të aksidentit në trafik,
- në qoftë se pranë rrugës gjenden fëmijë të cilët nuk i kushtojnë vëmendje qarkullimit të mjeteve.

Sinjalet paralajmëruese të dritë

- Prej muzgut të parë deri në agimin e plotë, shoferi i mjetit, në vend të sinjalit të zërit për paralajmërim, si rregull e përdor sinjalin e paralajmërimit me drita. Këtë sinjal shoferi i mjetit mund ta përdorë edhe në zonën urbane, gjatë tejkallimit të mjetit tjetër.
- Sinjali i paralajmërimit me dritë jepet duke përdorur në mënyrë alternative dritat e shkurta me të gjata.

Ndezja e të gjithë tregueseve të drejtimit

Shoferi i mjetit në rrugë publike është i detyruar t'i ndezë të gjithë treguesit e drejtimit - nëse në mjet janë të instaluar, si në vijim:

- gjatë kohës së hyrjes apo daljes së udhëtarëve,
- nëse i paralajmëron pjesëmarrësit e tjerë në trafik për rrezikun në trafik,
- gjatë kohës së dukshmërisë shumë të vështirësuar, si pasojë e mjegullës së dendur, tymit e të ngjashme,
- nëse është mjeti i fundit i ndalur në kolonën e cila është e ndalur në rrugë jashtë zonës urbane, përveç nëse kolona është e ndalur të veprojë sipas dispozitave apo shenjave të trafikut,
- gjatë drejtimit mbrapa,
- nëse ndalet në rrugë qarkulluese, përveç me rastin e parkimit në vendin e shënuar, përkatësisht për të vepruar sipas rregullave apo shenjave të trafikut.

NDALJA DHE PARKIMI

Me rregulla të trafikut shoferit nuk i lejohej ta ndalë dhe ta parkojë mjetin në vendin ku do ta rrezikonte sigurinë e pjesëmarrësve të tjerë në trafik ose do ta pengonte zhvillimin normal të qarkullimit të mjeteve dhe këmbësorëve.

Shoferi i cili e ndal ose e parkon mjetin në rrugë publike është i detyruar ta ndalë, përkatësisht ta parkojë atë sa më pranë cepit të djathtë të sipërfaqes së rrugës qarkulluese.

Shoferi i cili detyrohet të ndal mjetin në rrugë publike duhet ta bëjë këtë sa më pranë skajit të djathtë të shiritit rrugor në drejtim të lëvizjes

Me rastin e ndaljes ose parkimit të mjetit në rrugë jashtë zonës urbane, mjeti duhet të ndalet ose të parkohet jashtë rrugës qarkulluese.

Shoferi i cili ka qenë i detyruar ta ndalë mjetin mbi binarë, detyrohet menjëherë ta largojë atë nga binarët, ose nëse nuk ka mundësi t'i marrë të gjitha masat në mënyrë që të lajmërohet me kohë personi i cili e drejton mjetin mbi binarë.

Parkimi në trotuar



Lejohet parkimi i mjetit në trotuar nëse gjerësia e trotuarit për lëvizjen e lirë të këmbësorëve është së paku 1,6 metra dhe nuk duhet të jetë pranë skajit të djathtë të rrugës qarkulluese dhe të shënuar me shenja të trafikut rrugor.

Ndalohet parkimi në trotuar në këtë situatë

Shoferi mund ta parkojë mjetin e vet në vendet që ndodhen në mes të sipërfaqes së rrugës, vetëm kur këto vende janë të shënuara si vendparkim me shenja të trafikut rrugor.

Vendet ku ndalohet ndalja dhe parkimi i mjetit

Është e ndaluar ndalja e mjetit në këto vende:

- në kthesë të padukshme dhe në kurriz rruge,
- në tunel, në nënkalim e mbikalim, mbi urë,
- në kryqëzim dhe në largësi më të vogël se 5 metra nga skaji më i afërt i rrugës tërthore,



- në vendkalim të këmbësorëve, në vendkalim të biçikletave, si dhe në distancë më të vogël se 5 m para vendkalimit të tillë.

Ndalohet ndalja dhe parkimi i veturës



- në shtegun dhe shiritin për biçikleta,
- në vendndalim të autobusëve,
- nëse mjeti do ta mbulonte shenjën apo sinjalin e trafikut në afërsi më të vogël se 10 metra,
- në rrugë ku shiritat rrugorë janë të ndarë fizikisht ndërmjet tyre, vetëm nëse lejohet me shenja të trafikut,
- në shteg të këmbësorëve,
- në skaj të majtë të rrugës, me përjashtim të ndaljes apo parkimit brenda zonës urbane në rrugë në një kah;
- në brez ndarës ndërmjet shiritave rrugorë,
- në vend të rezervuar për parkim të mjetit për personat me aftësi të kufizuara,
- në trotuar, me përjashtim aty ku lejohet parkimi,



- në pjesën e rrugës ku gjerësia e kalimit të lirë prej mjetit të ndalur ose të parkuar deri te vija e plotë gjatësore e mesit e shënuar në rrugë do të ishte më e vogël se 3 metra,

Ndalohet ndalja dhe parkimi i veturës



- përkatësisht deri te skaji tjetër i rrugës më e vogël se 4 metra.

Ndalohet ndalja dhe parkimi i veturës



- në shtegun e këmbësorëve, përkatësisht në pjesën e trotuarit i cili është i paraparë për lëvizjen e personave me aftësi të kufizuara;
- në sipërfaqen në të cilën ndalohet qarkullimi i mjeteve sipas shenjave të trafikut rrugor.

Ndalohet parkimi i mjeteve në këto vende:

- në vendin ku ekziston hyrja apo dalja nga garazhi, nga porta, apo të ngjashme dhe ku mund ta pengojë trafikun,



- në vendin ku shkakton pengesë për mjedin tjetër për t'u parkuar apo për të dalë nga vendparkimi,

Ndalohet parkimi

- në distancë më të vogël se 15 metra para ose mbrapa vendndalimit të autobusit apo shenjës së trafikut që e shënon këtë vendndalim;



- mbi kapakët e rrjetit të ujës-jellës, të kanalizimit ose të rrjeteve të tjera të shërbimeve komunale, apo të ngjashme.

Ndalohet parkimi



Parkimi i automjetit teposhtëze ëhet në këtë mënyrë:

- tërhiqet freni i parkimit;
- ndërruesi i shpejtësisë vihet në pozitë për lëvizje mbrapa (rikverc);
- rrota kthehen në anën e djathtë

Parkimi i automjetit në teposhtëze



Parkim i automjetit në përpjetëze

Parkimi i automjetit në përpjetëze bëhet në këtë mënyrë;

- tërhiqet freni i parkimit,
- ndërruesi i shpejtësisë vihet në shpejtësinë e parë,
- rrota kthehen në anën e majtë (kah mesi i rrugës).

MJETI NË DEFEKT

Shoferi duhet të shënojë ndaljen e mjetit kur është e ndalur në rrugë qarkulluese për shkak të prishjes, aksidentit ose për ndonjë arsye tjetër, vetëm në vendin ku ndalohet ndalja dhe parkimi sipas rregullave të parapara.

Ndalja e mjetit duhet të shënohet duke i ndezur të gjithë treguesit e drejtimit (nëse nuk i funksionojnë të gjithë treguesit e drejtimit i ndezë dritat e pozicionit nëse janë në dispozicion) dhe vendosur trekëndëshin e sigurisë parapa mjetit të ndalur.

Trekëndëshi i sigurisë vendoset:



Trekëndëshi i sigurisë jashtë zonës urbane

- brenda zonës urbane në distancë prej së paku **10 metra**,
- jashtë zonës urbane në rrugë nacionale, rajonale dhe lokale jashtë zonës urbane, në distancë prej **30 deri në 50 metra**,



Trekëndëshi i sigurisë në autouidhë

- në autostradë dhe moto udhë në distancë së paku **100 metra**.

Shënimi i mjetit në defekt është i detyrueshëm gjatë tërë kohës së ndalimit të mjetit.



Kolona e mjeteve, bashkësia e mjeteve dhe mjetet të cilat bartin materie të rrezikshme, kur janë në defekt i vendosen dy trekëndësha të sigurisë, sipas rregullave të sipër shënuar.

Trekëndëshi i sigurisë

Nëse mjeti është i ndalur prapa kthesës, trekëndëshi i sigurisë vendoset para kthesës.

Nëse shoferi gjendet jashtë mjetit të vet në rrugën qarkulluese, ai është i detyruar ta mbajë jelekun reflektues.

Tërheqja e mjetit të prishur ose në defekt

Shoferi i mjetit mund ta tërheqë mjetin tjetër, përveç mjeteve të bashkëngjitura, vetëm nëse mjeti tjetër nuk mund të lëvizë vetë për shkak të prishjes apo në mungesë të ndonjë pjese.

Mjeti në defekt mund të tërhiqet me litar apo me pajisje të ngurtë, duke u mbështetur ose duke u varur në mjetin tërheqës.

Detyrimet gjatë tërheqjes së mjetit në defekt

Në mjetin e tërhequr si rezultat i prishjes ndalohet transporti i personave.

Mjeti i cili tërhiqet duhet të jetë i lidhur për mjetin që e tërheq, në atë mënyrë që të përjashtohet mundësia e shkëputjes së tyre gjatë lëvizjes.



Tërheqja e veturës në defekt

Gjatë kohës së tërheqjes së mjetit në defekt, **të dy mjetet** duhet të jenë të shënuara me **trekëndëshin e sigurisë**. Në mjetin i cili tërheq, trekëndëshi vendoset **në pjesën e përparme**, ndërsa në mjetin e tërhequr në **anën e prapme**.

Në të dy mjetet, gjatë tërheqjes së mjetit në defekt duhet të jenë të ndezur të gjithë **treguesit e drejtimit**, nëse janë të instaluar në mjet, nëse mjeti nuk i ka të instaluar të gjithë treguesit e drejtimit, ai është i detyruar t'i ndezë dritat e pozicionit.

Ndalohet tërheqja me lirat e mjetit defekt:

- nëse sistemi i tij i frenimit dhe i drejtimit është jashtë funksionit,
- nëse për funksionim të sistemit të frenimit të mjetit që tërhiqet, nevojitet që motori të punojë, ndërsa motori është jashtë funksionit.

Ndalohet tërheqja me lidhje të fortë e mjetit:

- i cili mjet e ka jashtë funksionit sistemin e drejtimit (defekt),
- i cili është më i rëndë se mjeti që e tërheq, nëse mjeti që tërhiqet nuk e ka në rregull frenin punues.

Kushtet për tërheqjen e mjetit në defekt gjatë dukshmërisë së dobësuar

Gjatë dukshmërisë së dobësuar (vështirësuar) lejohet tërheqja e mjetit në defekt vetëm nëse i ka të ndezura prapa dritat e kuqe për shënjim të mjetit, d.m.th. dritat e pozicionit, ose nëse tërheqjen e bën mjeti i cili e përdor dritën e verdhë vezulluese rrotulluese.

Trekëndëshi i sigurisë vendoset në rrugën qarkulluese prapa mjetit në pozitë vertikale, ashtu që mjetet që vijnë nga kahu i mjetit të ndalur të mund ta vërejnë me kohë shenjën dhe, sipas nevojës, ta ndalin mjetin e tyre, përkatësisht ta anashkalojnë në mënyrë të sigurt mjetin e ndalur



Vendosja e trekëndëshit të sigurisë brinjë barbartë



Vendosja e trekëndëshit të sigurisë

PËRDORIMI I DRITAVE NË TRAFIK

Automjeti që merr pjesë në trafikun rrugor duhet t'i ketë së paku dy drita të bardha në pjesën e përparme dhe dy drita të kuqe në pjesën e pasme:

- kur automjeti tërheq një ose dy mjete të bashkëngjitura, në pjesën e pasme të mjetit të fundit të bashkëngjitur duhet të jenë të ndezura të paktën dy drita të kuqe.

Automjeti i cili merr pjesë në trafikun rrugor duhet t'i ketë në rregull: sistemin e ndriçimit (dritat e shkurtra, dritat e gjata, dritat e mjegullës, dritat për ngasje mbrapa), sistemin e sinjalizimit (treguesit e drejtimit, stop dritat,) të pozicionit (dritat gabarite, dritat e tabelës, dhe të ngjashme).

Mjetet nuk duhet t'i kenë të ndezura dritat e parkimit apo pozicionit:

- mjeti i ndalur ose i parkuar në pjesën e ndriçuar të rrugës që shihet qartë nga një largësi e mjaftueshme,
- mjeti i ndalur ose i parkuar në vende të caktuara në rrugë ose jashtë rrugës, ose në rrugë me intensitet të dobët të trafikut.

Përdorimi i dritave

Për ndriçim të rrugës, shoferi i automjetit përdor dritat e gjata.

Dritat e shkurtra për ndriçimin e rrugës përdoren në rastet vijuese:



Përdorimi i dritave të gjata jo në rregull

- gjatë përballëkalimit, kur mjeti tjetër vjen përballë dhe kur njëri nga shoferët e mjetit i ndalë dritat e gjata dhe i ndezë dritat e shkurtra,

- në afërsi të mjetit që lëviz nëpër binarë, të mjetit që lundron ose të ngjashme,



Përdorimi i dritave të shkurta në rregull

- kur ekziston mundësia që ta pengojë nga prapa shoferin e mjetit përpara,
- gjatë kohës derisa kalon pranë kolonës të - organizuar të këmbësorëve.

Dritat gjatë drejtimit nëpër mjegull

Kur ka mjegull shoferi i automjetit duhet t'i ketë të ndezura në mjet dritat e shkurtra ose ato për mjegull, ose të dy këto drita në të njëjtën kohë.



Dritat për mjegull lejohet të përdoren vetëm kur ka mjegull ose në rast të dukshmërisë së dobësuar (vështirësuar).

Dritat për mjegull të cilat gjinden në pjesën e përparme mund të jenë të **bardha ose të verdha**, ndërsa në pjesën e pasme me **ngjyrë të kuqe**.

Dritat për mjegull në pjesën e pasme

Shoferi i automjetit mund t'i përdorë dritat e mjegullës kur dukshmëria është më e vogël se pesëdhjetë (50) metra.

Kur dukshmëria të përmirësohet, shoferi i mjetit duhet t'i ndalë këto drita menjëherë.



Dritat për mjegull në pjesën e përparme

Gjatë ngasjes nëpër mjegull mund të mos vërehen me kohë këmbësorët dhe mjetet që nuk kanë ndriçim vetjak.



Shoferi i automjetit duhet t'i ketë të ndezura dritat e shkurtra ose dritat e ditës gjatë tërës kohës së drejtimit.

Dritat gjatë ngasjes ditën

Gjatë ngasjes ndezja e dritave është e obliguar

Dritat e pozicionit

Gjatë gjithë kohës së lëvizjes, automjeti duhet t'i ketë të ndezura edhe dritat e pozicionit, përveç dritave të zakonshme për ndriçim të rrugës, respektivisht atyre të veçanta për mjegull.

Nëse ndalja në kolonë zgjat më shumë se një (1) minutë, lejohet të ndalen dritat e shkurtra të mjetit nëse para dhe pas tij në të njëjtin shirit të trafikut janë të ndalura mjete të tjera.

Dritat e pozicionit në mjet mund të ndizen gjatë qëndrimit, gjatë ndaljes apo në parkim, me kusht që ato nuk i pengojnë pjesëmarrësit e tjerë në trafik.

DISTANCA NË MES TË MJETEVE

Shoferi i mjetit është i detyruar ta mbajë distancën e sigurisë kur lëviz pas mjetit tjetër, duke e pasur parasysh shpejtësinë e lëvizjes, gjendjen, llojin dhe fushëpamjen e rrugës, dukshmërinë, kushtet atmosferike, gjendjen e ngarkesës, gjendjen e vet psikofizike, gjendjen e sistemit frenues etj., në mënyrë që të mos e rrezikojë sigurinë e trafikut, ashtu që në rast se mjeti para tij frenon apo ndalet, shoferi të mund ta ndalë mjetin në mënyrë të sigurt.

Distanca ndërmjet mjeteve gjatë ngasjes brenda vendbanimit duhet të jetë së paku 1 sekond.



Distanca e sigurisë

Distanca ndërmjet mjeteve gjatë ngasjes jashtë vendbanimit duhet të jetë së paku 2 sekond.



Distanca e sigurisë

Distanca ndërmjet mjeteve gjatë ngasjes në rrugë të rrëshqitshme duhet të jetë së paku 3 sekond.

RREGULLAT E TRAFIKUT PËR BIÇIKLISTË

Biçiklisti duhet të lëvizë në sipërfaqen e dedikuar për këto mjete, nëse duhet ta shfrytëzojë ritmin qarkullues, duke lëvizur sa ma afër skajit të shiritit të djathtë në distancë deri në **1 metër**.



Biçiklisti me jelek reflektues

Kur biçiklisti qarkullon në rrugë publike gjatë pashmërisë së zvogëluar, ai është i detyruar të ketë jelek reflektues, rroba reflektuese për biçiklistë apo ndonjë burim drite.

Biçikleta duhet ta ketë të ndezur një dritë ngjyrë të bardhë në pjesën e përparme dhe një dritë ngjyrë të kuqe, katadiopter me materie retroreflektuese në pjesën e pasme gjatë drejtimit natën dhe gjatë drejtimit ditën kur dukshmëria është e vështirësuar.



Lëvizja e biçiklistëve jo në rregull

Në vendkalim për biçiklistë, biçiklistit i ndalohet të hyjë me vull (vrullshëm) para mjetit që vjen ose ta ngadalësojë e ta ndalojë biçikletën pa arsye.

Biçiklisti më i ri se 16 vjeç duhet ta mbajë helmetën mbrojtëse gjatë drejtimit.

Ndalohet lëvizja e biçiklistëve pranë njëri – tjetrit.

Rregullat e trafikut për trotinet elektrik



Tritoneti në rrugë

Shoferi i trotinetit elektrik gjatë drejtimit duhet ta shfrytëzojë shiritin për biçikleta ose shtegun e përbashkët për biçikleta dhe këmbësorë.

Kur nuk ekziston shtegu apo shiriti për biçikleta ose shtegu i përbashkët për biçikleta dhe këmbësorë, shoferi duhet ta shfrytëzojë bankinën dhe nëse kjo nuk është e mundshme, ta shfrytëzojë shiritin e djathtë të trafikut, duke lëvizur sa ma afër skajit të djathtë në distancë deri në një (1) metër.

TRAFIKU NË VENDKALIM HEKURUDHOR

Para vendkalimit hekurudhor shoferi i mjetit duhet të drejtojë mjetin me kujdes dhe me shpejtësi të zvogëluar, ashtu që t'i mundësojë atij ta ndalë mjetin me kohë, në rastet kur mjeti i cili lëviz nëpër binarë është afruar, ose kur mbrojtëset ose gjysmëmbrojtëset, ose sinjalizimi me dritë të kuqe dhe zëri e ndalojnë hyrjen në vendkalimin hekurudhor.

Detyrimet e shoferit gjatë kalimit në vendkalim hekurudhor

Në vendkalim hekurudhor pa mbrojtëse dhe gjysmëmbrojtëse dhe pa sinjale me të cilat paralajmërohet ardhja e trenit, shoferi i mjetit është i obliguar që para se të kalojë nëpër binarë, paraprakisht të sigurohet se në vendkalimin hekurudhor nuk kalon ndonjë mjet.



Vendkalim hekurudhor pa mbrojtëse ose gjysmëmbrojtëse

Shoferi duhet t'i respektojë shenjat të cilat janë të vendosur para vendkalimit hekurudhor.

Shoferit i ndalohet:



Vendkalim hekurudhor me mbrojtëse ose gjysëm mbrojtëse

- të kalojë anash mbrojtëseve apo gjysmëmbrojtëseve dhe të hyjë në vendkalim hekurudhor nën rrethanat kur ulja e mbrojtëseve apo gjysmëmbrojtëseve tashmë ka filluar ose ka përfunduar, ose kur ngritja e tyre nuk ka përfunduar,
- të hyjë në vendkalim hekurudhor nëse janë të ndezura sinjalet, dritat ose pajisjet akustike me të cilat paralajmërohet ardhja e mjetit në binarë,

- ta kalojë mjetin gjatë kohës që është duke e pritur hapjen e gjysmëbarrierave ose barrierave,
- të hyjë në vendkalim hekurudhor, nëse nuk ka hapësirë të mjaftueshme të lirë në anën tjetër të kalimit për vazhdim të lëvizjes.

TRAFIKU NË AUTOUSTRADË DHE MOTOUDHË

Ndalohet lëvizja nëpër autoustradë e këmbësorëve, e bagëtisë, e mjeteve pa motorë, e mjeteve me veprim motorik, e automjeteve të cilat për nga vetitë e konstruksionit nuk mund të lëvizin me shpejtësi prej së paku 60 km/h.



Shoferi i automjetit, i cili për shkak të avarisë ose për shkaqe të tjera është i detyruar ta ndalë automjetin në autostradë, duhet ta ndalë automjetin në shiritin e emergjencës dhe duhet t'i ndër marrë masat në mënyrë që sa më parë ta largojë mjetin nga shiriti i trafikut.

Kushtet për lëvizje në autoudhë



Trafiku në autoudhë

.

Në autostradë automjetet duhet të lëvizin në shiritin e djathtë të skajshëm të trafikut i cili nuk është i zënë me automjete që lëvizin në kolonë.

Në autostradë lejohet ndërrimi i shiritit të trafikut me qëllim të lëvizjes më të shpejtë vetëm duke kaluar me automjet në shiritin e majtë të trafikut.

Ndalohet hyrja në autostradë e automjetit që është duke e tërhequr mjetin në defekt.

Drejtimi në autostradë me shumë shirita të trafikut

Në autostradë me 3 ose me tepër shirita të trafikut që shërben për lëvizje të automjeteve në një drejtim, shoferi i automjetit me rimorkio me gjatësi mbi 7 metra mund të shfrytëzojë vetëm 2 shirita të trafikut që ndodhën pranë skajit të djathtë të sipërfaqes së rrugës.

Hyrja në autoudhë

Shoferi i cili hyn me automjet në autostradë duhet:

- ta shfrytëzojë shiritin për nxitim, kur ai shirit ekziston, duke dhënë shenjë përkatëse me tregues të drejtimit dhe duke hyrë në rrjedhën e trafikut në atë mënyrë që të mos e rrezikojë trafikun e automjeteve që lëvizin nëpër autostradë,
- t'i japë përparësi kalimi automjetit tjetër i cili lëviz nëpër autostradë, nëse nuk ekziston shirit i posaçëm për nxitim,
- shoferi i cili me mjet lëviz në autostradë duhet t'ia lehtësojë hyrjen në autostradë mjetit tjetër, duke e lënë të lirë shiritin e djathtë të skajshëm të trafikut dhe duke lëvizur në shiritin majtas prej tij, nëse nuk pengohet lëvizja e mjeteve të tjera në autostradë.

Dalja me automjet nga autostrada

Shoferi i cili del nga autostrada duhet ta marrë pozitën me automjetet në shiritin e djathtë të skajshëm të trafikut dhe të kalojë në fillim të shiritit për ngadalësim, në qoftë se një shirit i tillë ekziston në autostradë.

Blokimi i trafikut në autostradë

Në rast të bllokimit të trafikut në autostradë, automjetet duhet t'ua mundësojnë lëvizjen mjeteve me përparësi kalimi dhe nën përcjellje, duke u skajuar në të djathtë ose në të majtë të shiritit të trafikut për të krijuar hapësirë të lirë kalimi.



Ndalim kthimi gjysmërrethor

Në autostradë ndalohet:

- kthimi gjysmërrethor,
- lëvizja mbrapa,
- lëvizja zigzage,
- tejkalimi në shiritin për ndalje emergjente,
- të drejtojë në distancë të vogël pas mjetit që lëviz para tij duke nxituar me automjet, t'i ndezë të gjithë treguesit e drejtimit, ta përdorë borinë,

-të ndërmarrë çfarëdo veprimi tjetër me të cilin do t'i rrezikonte pjesëmarrësit e tjerë në trafik.

Shoferit nuk i lejohej ta drejtojë automjetin në kahe të kundërt në autostradë.

Ndalohet ndalja ose parkimi i automjetit në autostradë, përveç në ato vende ku është e shënuar për këtë qëllim.

Nëse ndalja e automjetit bëhet për shkak të një problemi teknik ose për arsye të tjera, shoferi duhet ta largojë automjetin nga rruga dhe t'i paralajmërojë pjesëmarrësit e tjerë në trafik.

TRAFIKU NË TUNEL



Shoferit që me mjet lëviz nëpër tunel nuk i lejohej: ***ta ndalë ose ta parkojë mjetin, të bëjë kthim gjysmërrethor ose të lëvizë prapa.***

Shoferi i mjetit me veprim motorik gjatë drejtimit nëpër tunel duhet t'i ketë të ndezura dritat e shkurta për ndriçim të rrugës.

AUTOMJETET NËN PËRCJELLJE

Automjetet nën përcjellje, duke pasur kujdes për sigurinë e pjesëmarrësve të tjerë në trafik, e kanë të drejtën e përparësisë së kalimit kundrejt të gjitha mjeteve të tjera, përveç në kryqëzim ku trafiku rregullohet nga personi i autorizuar.



Automjetet nën përcjellje

Automjeti nën përcjellje ka të drejtë të mos i zbatohet dispozitat e trafikut, kur ai me mjet jep sinjale me dritë të kuqe dhe të kaltër dhe sinjale zëri me intensitet të ndryshueshëm, përveç në rastet kur me një veprim të tillë do të rrezikoheshin pjesëmarrësit e tjerë në trafik.

Sjellja e shoferit ndaj mjeteve në përcjellje

Shoferi i mjetit i cili e has në rrugë mjetin ose kolonën e mjeteve nën përcjelle, si dhe shoferi të cilin e arrin mjeti nën përcjelle ose kolona e mjeteve nën përcjelle, është i detyruar ta ndalë mjetin e vet, që natën në vend të dritave të gjata t'i përdorë dritat e shkurtra për ndriçim të rrugës, që t'iu përmbahet në mënyrë të përpiktë urdhrave që ia japin personat që i përcjellin mjetet dhe ta vazhdojë lëvizjen vetëm pasi të kalojnë të gjitha mjetet nën përcjelle.

Sjellja e këmbësorit ndaj mjeteve në përcjellje

Për ta bërë të mundshëm kalimin e papenguar të mjeteve nën përcjelle, këmbësorët janë të detyruar të largohen nga rruga përderisa të kalojnë këto mjete.



Mjete me përparësi kalimi konsiderohen:

- mjeti i Policisë,
- mjeti i zjarrfikësve,
- mjeti i emergjencës \ ambulances,
- mjeti i FSK-së.
- mjetet e njësisë së veçantë për transportin e personave të burgosur;
- mjeti në pronësi të institucioneve publike i autorizuar nga drejtori i përgjithshëm i policisë.

Mjeti i emergjencës \ ambulancës

Mjete me përparësi kalimi në trafik janë mjetet, kur me pajime të veçanta japin sinjale me dritë të kaltër dhe me zë me intensitet të ndryshueshëm gjatë intervenimit.

Sjellja e shoferit ndaj mjeteve me përparësi kalimi

Kur shoferi i mjetit takon në rrugë ose arrihet nga mjeti me përparësi kalimi, ai duhet ta lëshojë rrugën e, sipas nevojës, të ndalet derisa të kalojë mjeti me përparësi kalimi dhe të veprojë sipas urdhrat të personit të autorizuar nga mjeti me përparësi kalimi.

Sjellja e këmbësorëve ndaj mjeteve me përparësi kalimi

Për ta bërë të mundshëm kalimin e papenguar të mjeteve me përparësi kalimi, këmbësorët janë të detyruar të largohen nga rruga derisa të kalojnë këto mjete. Pajisjet për dhënie të sinjalizimit të posaçëm me drita dhe me zë me intensitet të ndryshueshëm kanë të drejtë t'i përdorin vetëm mjetet nën përcjellje dhe me përparësi kalimi.

Përdorimi i pajisjeve të veçanta të zërit dhe dritës

Pajisjet për dhënie të sinjalizimit të posaçëm me drita dhe me zë me intensitet të ndryshueshëm kanë të drejtë t'i përdorin vetëm mjetet nën përcjellje dhe me përparësi kalimi.

Në mjetet e Policisë, përveç pajisjeve të parapara për këto mjete, mund të montohen edhe pajisje në të cilat shkruhen urdhrat dhe lajmërimet për shoferin i cili lëviz përpara ose prapa mjetit të Policisë: “Ndalje e detyrueshme”, “Ndal, policia!”, “Zvogëlo shpejtësinë!”, “Aksident trafiku”, “Rrezik në rrugë” apo të ngjashme.

SINJALIZIMI RRUGOR

Sinjalizimi rrugorë përfshinë:

- shenjat trafikut/sinjalizimi vertikal,
- shenjat në rrugë/sinjalizimi horizontal,
- semaforët, dhe,
- pajisjet rrugore.

Shenjat e trafikut janë: shenjat e rrezikut, shenjat e urdhrave të prera, shenjat e lajmërimit me ose pa tabelë plotësuese.

Shenjat e rrezikut

Shenjat e rrezikut shërbejnë për t'i paralajmëruar pjesëmarrësit në trafikun rrugor për rrezikun që u kanoset në ndonjë vend të caktuar, përkatësisht në një pjesë të rrugës, si dhe për natyrën e këtij rreziku.

Forma e shenjave të rrezikut

Shenjat e rrezikut kanë formën e trekëndëshit barabrinjës, përveç shenjës Kryqi i Andreut si dhe panela e cila tregon afërsinë e vendkalimit hekurudhor me ose pa barriera dhe gjysmë barriera.

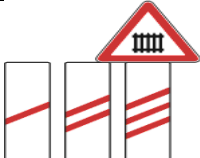
Distanca e vendosjes së shenjave të rrezikut

Shenjat e rrezikut vendosen jashtë vendbanimit në largësi 150 deri 250 m, para vendit të rrezikut në rrugë.

A - Lloji dhe përmbajtja e shenjave të rrezikut:

 Shenja »Rrezik në rrugë« - tregon afërsinë e rrugës ose pjesën e rrugës në të cilën pjesëmarrësve u kanoset rreziku.	 Shenja »Kryqëzim i rrugës me rëndësi të njëjtë«.	 Shenja »Kryqëzim i rrugës dytësore me rrugën kryesore nën këndin e drejtë« nga të dy anët.	 Shenja »Lidhje e rrugës dytësore me rrugën kryesore nën këndin e drejtë nga krahu i majtë«.
 Shenja »Lidhje e rrugës	 Shenja »Lidhje e rrugës dytësore me rrugën	 Shenja »Lidhje e	 Shenja »Kthesë në të

dytësore me rrugën kryesore nën këndin e drejtë nga krahu i djathtë».	kryesore nën këndin e ngushtë nga krahu i majtë» tregon afërsinë e kryqëzimit në të cilën rruga me përparësi kalimi lidhet me rrugë dytësore	rrugës dytësore me rrugën kryesore nën këndin e drejtë nga krahu i djathtë»	majtë» - shënon afërsinë e vendit të rrugës ku kthesa – kthesat janë të rrezikshme apo rruga nuk ka dukshmëri të mjaftueshme
 Shenja »Kthesë në të djathtë» shënon afërsinë e vendit të rrugës ku kthesa – kthesat janë të rrezikshme apo rruga nuk ka dukshmëri të mjaftueshme.	 Shenja »Kthesë e dyfishtë apo kthesë e shumëfishtë ku kthesa e parë është në të majtë»	 Shenja »Kthesë e dyfishtë apo kthesë e shumëfishtë ku kthesa e parë është në të djathtë»	 Shenja »Teposhtëze e rrezikshme» tregon afërsinë e teposhtëzës e rrezikshme nëse dallimi në lartësi paraqet ndonjë rrezik i cili del nga këto kushte.
 Shenja »Përpjetëze e rrezikshme»	 Shenja »Ngushtim rrugë» tregon afërsinë e ngushtimit të rrugës e cila mund të jetë e rrezikshme	 Shenja »Ngushtim rrugë nga ana e djathtë»	 Shenja »Ngushtim rrugë nga ana e majtë»
 Shenja »Rrugë jo e rrafshët» tregon afërsinë e pjesës së rrugës në të cilën rruga është jo e rrafshët për shkak të gungave në rrugë	 Shenja »Rrugë jo e rrafshët» tregon afërsinë e pjesës së rrugës në të cilën rruga është jo e rrafshët për shkak lugjeve në rrugë	 Shenja »Rrugë jo e rrafshët» tregon afërsinë e pjesës së rrugës për shkak të gungave dhe lugjeve të njëpasnjëshme në rrugë.	 Shenja »Rrugë e rrëshqitshme» - tregon afërsinë e pjesës së rrugës në të cilën rruga në mot të ndryshueshëm apo në kushte të ngjashme ka sipërfaqe të rrëshqitshme.
 Shenja »Hedhje gurësh» - tregon afërsinë e vendit të rrugës ku gjendet zalli jo i ngjeshur ose i hedhur në sipërfaqe të rrugës së asfaltuar, ose gurët e imët	 Shenja »Shembje gurësh nga ana e djathtë» - tregon afërsinë e rrugës në të cilën ekziston rreziku nga gurët që bien (shemben) apo nga gurët që janë në rrugë	 Shenja »Rrezik nga zjarri» - shënon territorin (hapësirën) në të cilin ekziston rreziku nga zjarri.	 Shenja »Arritja te shenjat ndriçuese – semaforët, horizontalë» - tregon afërsinë e vendit ku trafiku është i rregulluar me semaforë.
 Shenja »Trafik në dy kahe» - shënon vendin në rrugë ku trafiku zhvillohet në dy kahe. Kur shenja vendoset në rrugë për shënimin e punimeve, pengesave, dëmtimeve ngjyra bazë është e verdhë.	 Shenja »Paralajmërim (afërsia) i kryqëzimit me rrethrotullim» - tregon afërsinë e kryqëzimit në të cilin trafiku zhvillohet në rrethrotullim.	 Shenja »Ngricë në rrugë» - tregon pjesën e rrugës në të cilën ekziston rreziku i papritur nga ngricat.	 Shenja »Përmbysja – rrëshqitja e mjeteve» tregon afërsinë e vendit në të cilin ekziston rreziku i rrëshqitjes - përmbysjes së mjetit.
 Shenja »Kolonë e ndalur e			

mjeteve» - tregon afërsinë e pjesës së rrugës në të cilën në kushte të përcaktuara apo në rrethana të ndryshme ekziston rreziku nga kolona e mjeteve të ndalura në rrugë për shkak të ngjescjes në trafik.	Shenja »Bankinë e paqëndrueshme» - tregon afërsinë e pjesës së rrugës ku bankina përgjatë rrugës është e paqëndrueshme.	Shenja »Paralajmërim i këmbësorëve në rrugë» - tregon afërsinë e pjesës së rrugës në të cilën lëvizin këmbësorët.	Shenja »Paralajmërim i vendkalimit të shënuar për këmbësorë» - tregon afërsinë e vendit në të cilin gjendet vendkalimi i shënuar për këmbësorë.
 Shenja »Paralajmërim i fëmijëve në rrugë» - tregon afërsinë e vendit në rrugë ku fëmijët shpesh dhe në numër të madh lëvizin rrugës (p. sh.: para shkollave, kopshteve, çerdheve etj.).	 Shenja »Paralajmërim i pistës së aeroportit» - tregon afërsinë e pjesës së rrugës ku aeroplanët fluturojnë ulët para se të ngriten në hapësirë.	 Shenja »Tunel (galeri)» - tregon afërsinë e tunelit apo galerisë në rrugë.	 Shenja »Erërat anësore» - tregon afërsinë e pjesës së rrugës në të cilën shpesh frynë erërat anësore.
 Shenja »Panele në afërsi të vendkalimit hekurudhor të pasiguruar» - tregon largësinë e kalimit të rrugës përtej hekurudhës në nivel e cila nuk është e siguruar me barriera dhe gjysmëbarriera	 Shenja »Paralajmërim i biçiklistëve në rrugë» - tregon afërsinë e vendit të rrugës në të cilën biçiklistët shpesh lëvizin apo gjenden në rrugë nga rrugët anësore ose në shtegun e biçiklistëve.	 Shenja »Urë lëvizëse» - shënon afërsinë e vendit në të cilin rruga kalon përtej urës lëvizëse.	 Shenja »Afërsi e bregut» - tregon afërsinë e vendit në të cilin rruga gjenden në breg.
 Shenja »Rrugë e tramvajit» - tregon afërsinë e vendit në të cilin rruga kalon përtej rrugës së tramvajit në nivel.	 Shenja »Kafshë në rrugë» - tregon afërsinë në të cilën kafshët shtëpiake me mbikëqyrës kalojnë rrugën përtej apo lëvizin përgjatë saj.	 Shenja »Kafshë të egra në rrugë» - tregon afërsinë e rrezikut të veçantë në të cilin kafshët e egra shpesh kalojnë rrugën.	 Shenja »Vendkalim hekurudhor i siguruar/ mbrojtur» - tregon afërsinë e kalimit të rrugës përtej hekurudhës në nivel e cila sigurohet me barriera ose gjysmëbarriera.
 Shenja »Vendkalim hekurudhor i pasiguruar» - kalimi i rrugës përtej hekurudhës pa barriera dhe gjysmëbarriera tregon afërsinë e kalimit të rrugës përtej hekurudhës në nivel e cila nuk sigurohet me barriera ose gjysmëbarriera.	 Shenja »Kryqi i Andreut» - shënon vendin në të cilin rruga kalon përtej hekurudhës në nivel pa barriera ose gjysmëbarriera me një palë binarë. Kur përgjatë rrugës nuk ka hapësirë të mjaftueshme për vendosjen normale të shenjës ajo mund të vendoset në këndin prej 90° në anën e djathtë.	 Shenja »Kryqi i Andreut» - shënon vendin në të cilin rruga kalon përtej hekurudhës në nivel pa barriera ose gjysmëbarriera me dy ose më shumë binarë.	 Shenja »Panele në afërsi të vendkalimit hekurudhor të siguruar» - tregon largësinë e kalimit të rrugës përtej hekurudhës në nivel e cila është e siguruar me barriera dhe gjysmëbarriera.

B - Shenjat e urdhrave të prera

Shenjat e urdhrave të prera iu bëjnë me dije pjesëmarrësve në trafikun rrugorë për ndalimet, kufizimet dhe obligimet që duhet t'ju përmbahen.

Forma e shenjave të urdhrave të prera

Shenjat e urdhrave të prera e kanë formën e rrethit, përveç shenjës **“Trekëndëshi”** - kryqëzim me rrugën me përparësi kalimi dhe **STOP** - ndalje e obligueshme.

Vendosja e shenjave të urdhrave të prera

Shenjat e urdhrave të prera vendosen drejtpërsëdrejti në vendin në të cilin pjesëmarrësve në trafik u fillojnë detyrimet për t'ju përmbajtur urdhrave të parapara me shenja të trafikut.

Vlefshmëria e shenjave të trafikut

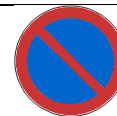
Shenja e urdhrave të prera vlen deri te kryqëzimi i parë, deri sa nuk shfaqet me shenjë apo me tabelë plotësuese.

Urdhëri i prerë i paraparë në shenjën e ndalimit dhe kufizimit ose të obligimit i vendosur në hyrje të vendbanimit në shtyllën e njëjtë ku është e vendosur shenja e vendbanimit vlen për tërë territorin e vendbanimit, nëse në rrugët e caktuara ose pjesën e rrugës në vendbanimi nuk është përcaktuar ndryshe me ndonjë shenjë të urdhrave të prera.

B - Lloji dhe përmbajtja e shenjave të urdhrave të prera

 Shenja »Kryqëzim me rrugën me përparësi kalimi« tregon (shënon) afërsinë e kryqëzimit në të cilën shoferi duhet ti jep përparësi të gjitha mjeteve të cilat lëvizin rrugës në të cilën ai hynë.	 Shenja »Ndalja e obligueshme« - tregon vendin para hyrjes në kryqëzim, në të cilin shoferi është i obliguar që ta ndalë mjetin ...	 Shenja “Ndalim trafiku në dy kahe» tregon rrugën, përkatësisht pjesën e rrugës në të cilën ndalohet trafiku për të gjitha mjete në dy kahe.	 »Ndalim trafiku në një kah« tregon rrugën, përkatësisht pjesën e rrugës në të cilën ndalohet trafiku i mjeteve nga kahu nga është e kthyer shenja.
 Shenja »Ndalim trafiku për të gjitha mjetet me veprim motorik, përveç motoçikletave pa rimorkiove anësore«	 Shenja »Ndalim trafiku për autobusë«	 Shenja »Ndalim trafiku për mjete transportuese - kamionë« me masën më të madhe të lejuar mbi 3.5 tonë	 Shenja »Ndalim trafiku cisterna« tregon rrugën, përkatësisht pjesën e rrugës në të cilën është i ndaluar trafiku për mjetet të cilat bartin materie të cilat mund ta ndotin ambientin
 Shenja »Ndalim trafiku për mjete që bartin eksploziv ose ndonjë materie lehtë ndezëse« - tregon rrugën ose pjesën e rrugës ku ndalohet trafiku për mjetet të cilat bartin	 Shenja »Ndalim trafiku për mjete që bartin materie të rrezikshme« - tregon rrugën ose pjesën e rrugës në të cilën është i ndaluar trafiku për mjetet të cilat bartin materie të	 Shenja »Ndalim trafiku për të gjitha automjetet që tërheqin mjete bashkëngjitëse« - tregon rrugën, përkatësisht pjesën e rrugës në të cilën është i ndaluar trafiku për të gjitha automjetet të cilat tërheqin mjete bashkëngjitëse	 Shenja »Ndalim trafiku për mjetet transportuese që tërheqin mjetet bashkëngjitëse« - tregon rrugën, përkatësisht pjesën e rrugës në të cilën është i ndaluar trafiku për mjetet transportuese të cilat

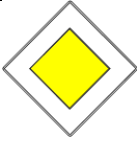
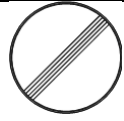
eksploziv ose ndonjë materie lehtë ndezëse	rrezikshme		tërheqin mjetet bashkëngjitëse
 Shenja »Ndalim trafiku për traktorë« - tregon rrugën, përkatësisht pjesën e rrugës në të cilën është i ndaluar trafiku për traktorë.	 Shenja »Ndalim trafiku për motoçikleta« - tregon rrugën, përkatësisht pjesën e rrugës në të cilën është i ndaluar trafiku për motoçikleta dhe për triçikletat dhe katërçikletat e rënda.	 Shenja »Ndalim trafiku për mopedë - çiklomotorë« - tregon rrugën, përkatësisht pjesën e rrugës në të cilën është i ndaluar trafiku për mopedë, triçikleta dhe katërçikleta të lehta.	 Shenja »Ndalim trafiku për biçikletë« tregon rrugën, përkatësisht pjesën e rrugës në të cilën është i ndaluar trafiku për biçikleta.
 Shenja »Ndalim trafiku për biçikletë dhe moped«	 Shenja »Ndalim trafiku për qerre«	 Shenja »Ndalim trafiku për karrocë dore«	 Shenja »Ndalim trafiku për të gjitha automjetet«
 Shenja »Ndalim trafiku për këmbësorë«	 Shenja »Ndalim trafiku për mjete që tejkalojnë gjerësinë e caktuar«	 Shenja »Ndalim trafiku për mjete që tejkalojnë lartësinë e caktuar«	 Shenja »Ndalim trafiku për mjete që tejkalojnë masën e caktuar«
 Shenja »Ndalim trafiku për mjete që tejkalojnë ngarkesën boshtore të caktuar«	 Shenja »Ndalim trafiku për mjete që tejkalojnë gjatësinë e caktuar«	 Shenja »Distanca më e vogël në mes të mjeteve gjatë lëvizjes«	 Shenja »Ndalim kthimi majtas«
 Shenja »Ndalim kthimi djathtas« tregon vendin ku është i ndaluar kthimi djathtas.	 Shenja »ndalim kthimi gjysmërrethor« tregon vendin ku është i ndaluar kthimi gjysmë rrethor.	 Shenja »Kufizim i shpejtësisë« Nëse shenja vendoset në tabelën e vendbanimit vlenë prej krejt vendbanimit, nëse me shenjë trafikut nuk është përcaktuar ndryshe ose vetëm për një kategori p.sh masa 5t.	 Shenja »Ndalim tejkalmimi për të gjitha automjetet përveç motoçikletës pa rimorkio anësore« Kjo shenjë tregon vendin ose pjesën e rrugës ku ndalohet mjetet të cilat nuk konsiderohen automjete...
 Shenja »Ndalim tejkalmimi për mjetet transportuese - kamionë« (për mjetet transportuese masa më e madhe e lejuar është mbi 3.5 tonë).	 Shenja »Ndalim kalimi pa u ndalur – Dogana« tregon afërsinë e doganës ku mjeti duhet të ndalet.	 Shenja »Ndalim kalimi pa u ndalur - Policia« - tregon afërsinë e policisë ku mjeti duhet të ndalet.	 Shenja »Ndalim kalimi pa u ndalur - pagesa rrugore« - tregon afërsinë e vendit ku mjeti duhet të ndalet për të paguar pagesën rrugore.

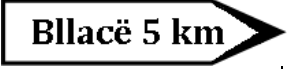
 Shenja »Ndalim i dhënies së shenjave akustike (zërit)« - tregon rrugën ose pjesën e rrugës ku ndalohet dhënia e shenjave akustike, përveç në rast të rrezikut të drejtpërdrejtë	 Shenja »Përparësi kalimi për mjetet nga kahu i kundërt« - tregon ndalimin e hyrjes së mjetit në pjesën e ngushtë të rrugës para se të kalojnë mjetet nga kahu i kundërt.	 Shenja »Ndalim ndaljeje dhe parkimi« - tregon anën e rrugës ku është e ndaluar ndalja dhe parkimi i mjetit.	 Shenja »Ndalim parkimi« - tregon anën e rrugës ku është i ndaluar parkimi i mjetit, ndërsa lejohet ndalja.	
 Shenja »Parkim alternativ« - tregon anën e rrugës ku është i ndaluar parkimi në ditët Tek.	 Shenja »Parkim alternativ« tregon anën e rrugës ku është i ndaluar parkimi në ditët çift.	 Shenja »Ndalim fotografimi« tregon hapësirën pranë rrugës në të cilën është i ndaluar fotografimi, incizimi, skicimi e ngjashëm	 Shenja »Shpejtësi më e vogël e lejuar«	
 Shenja »Pajisje dimërore« - tregon pjesën e rrugës në të cilën automjetet përveç motoçikletave duhet të kenë pajisje dimërore të parapara për kushte dimërore.	 Shenja »Shtegu i biçikletave« - tregon shtegun në të cilin duhet të lëvizin biçikletat.	 Shenja »Shtegu i këmbësorëve » - tregon shtegun në të cilin duhet të lëvizin Shenja»Shtegu i këmbësorëve dhe biçiklistëve« tregon shtegun për lëvizjen e këmbësorët dhe biçiklistëve.	 Shenja »Shtegu për kalorës« (B-49) – tregon shtegun ku ndalohet lëvizja e pjesëmarrësve të tjerë në trafik	
 Shenja »Kah i obliguar drejtë«	 Shenja »Kah i obliguar djathtas«	 Shenja »Kah i obliguar majtas«	 Shenja »Kah i obliguar majtas«	
 Shenja »Kah i obliguar djathtas«	 Shenja »Kthim gjysmërrethor i obliguar«	 Shenja »Kahe të lejuar drejt dhe majtas«	 Shenja »Kahe të lejuar drejt dhe djathtas«	
 Shenja »Kahe të lejuara djathtas dhe majtas«	 Shenja »Anashkalim i obliguar nga ana e djathtë«	 Shenja »Anashkalim i obliguar nga ana e majtë«	 Shenja »Anashkalime të lejuar -djathtas dhe majtas«	 Shenja »Kryqëzim me rrethrotullim«

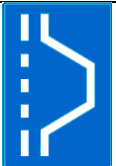
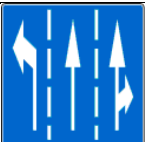
C-Shenjat e lajmërimit

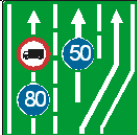
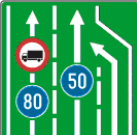
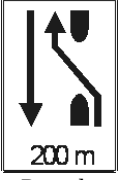
Shenjat e lajmërimit u japin pjesëmarrësve në trafik njoftime të nevojshme për rrugën nëpër të cilën lëvizin dhe njoftime të tjera të cilat mund të jenë të dobishme (ndërprerja e vlefshmërisë së shenjave të urdhrave të prera, shërbime të ndryshme, etj), si dhe për orientim të trafikut.

Forma dhe përmbajtja e shenjave të lajmërimit:

 Shenja »Përparësi kalimi në raport me mjetet nga kahu i kundërt« - paralajmëron shoferin që në pjesën e ngushtë të rrugës ka përparësi kalimi ndaj mjeteve që vijnë nga kahu i kundërt.	 Shenja »Vendkalim i shënuar për këmbësorë« tregon vendin në rrugë në të cilën gjendet vendkalimi i shënuar për këmbësor.	 Shenja »Vendkalim i shënuar për shtegun e biçikletave« tregon vendin në rrugë në të cilën gjendet vendkalim i shënuar për shtegun e biçikletave.	 Shenja »Vendkalim i shtegut për këmbësorë dhe biçikleta«
 Shenja »Fëmijët në rrugë« tregon vendin në cilin fëmijët lëvizin shpesh ose në numër të madh (p.sh para shkollave, fushave sportive, çerdheve të fëmijëve, e hapësirave të ngjashme).	 Shenja »Nëkalim ose mbikalim për këmbësorë«	 Shenja »Rrugë me trafik në një drejtim« (gjatësore) dhe tërthore).	 Shenja »Rrugë me përparësi kalimi«
 Shenja »Mbarim i rrugës me përparësi kalimi«	 Shenja »Gungë në rrugë« - tregon vendin ku vendosen pajisjet për ngadalësim të trafikut.	 Shenja »Mbarim i ndalimit të tejkalimit«	 Shenja » Mbarim e ndalim tejkalimit për mjete transportuese - kamionë«
 Shenja »Mbarim i kufizimit të shpejtësisë« tregon vendin ku mbaron kufizimi i shpejtësisë.	 Shenja »Mbarim i shpejtësisë më të vogël të lejuar«	 Shenja »Mbarim i ndalimit të dhënies së shenjave akustike - zërit«	 Shenja »Mbarim i të gjithave ndalesave« - tregon vendin në rrugë ku mbarojnë të gjitha ndalesat / kufizimet të cilat më parë kanë qenë të vendosura në atë rrugë.
 Shenja » Mbarim i përdorimit të pajisjeve dimërore«	 Shenja »Mbarim i shtegut për biçikleta«	 Shenja »Mbarim i shtegut për këmbësorë«	 Shenja »Mbarim i shtegut për kalorës«

 Shenja »Zona ku është e kufizuar shpejtësia«	 Shenja »Mbarim i zonës ku është e kufizuar shpejtësia«	 Shenja »Zona e këmbësorëve« nuk lejohet lëvizja e mjeteve përveç atyre me leje të veçantë	 Shenja »Mbarim i zonës së këmbësorëve«
 Shenja »Zona e trafikut të qetë« - tregon vendin në zonë urbane në të cilën automjeteve nuk u lejohet të lëvizin me shpejtësi më të madhe se 5 km/h sepse lojërë e fëmijëve janë të lejuara në tërë zonën	 Shenja »Mbarim i zonës së trafikut të qetë« - tregon vendin ku dilet nga zona e trafikut të qetë	 Shenja »Zona ku është e kufizuar kohëzgjatjae parkimit«	 Shenja »Mbarim i zonës ku është e kufizuar kohëzgjatja e parkimit« .
 Shenja »Zona e shkollës« - tregon vendin ku fillon zona e shkollës	 Shenja »Mbarim i zonës së shkollës« - tregon vendin ku mbaron zona e shkollës	 Shenja »Shpejtësia e rekomanduar« e dhënë si shembull	 Shenja »Mbarim i shpejtësisë së rekomanduar«
 Shenja »Patrulla shkollore«	 Shenja »Spitali«	 Shenja »Institucioni i ndihmës së shpejtë mjekësore«	 Shenja »Stacioni policor«
 Shenja »Vendndalja e autobusëve« - tregon vendin ku duhet të ndalen autobusët	 Shenja »Aeroporti« tregon afërsinë e aeroportit ose vendin e aeroportit	 Shenja »Aparati për shuarjen e zjarrit« tregon afërsinë e vendit ose vendin ku gjendet aparati për shuarjen e zjarrit ose shërbimi i zjarrfikësve	 Shenja »Udhëtregues«
 Shenja » Autostrada« - tregon vendin kur fillon autostrada	 Shenja »Përfundimi i autostrada « - tregon vendin ku përfundon autostrada	 Shenja »Motoudha« - tregon vendin ku fillon motoudha	 Shenja »Mbarim i motoudhës« - tregon vendin ku mbaron motoudha

 Shenja »Rruga pa dalje« - tregon afërsinë dhe pozitën e rrugës e cila nuk ka dalje.	 Shenja »Kthimi majtas indirekt« - tregon rrugën në të cilën mjeti duhet të lëvizë deri te ky kryqëzim	 Shenja »Vendi për ndalje të dhunshme të mjetit«	 Shenja BI-75 Shenja »Vendi për ndalje të dhunshme të mjetit«
 Shenja »Qafë mali« - tregon qafëmalin me lartësi mbidetare	 Shenja »Lumi« tregon emrin e lumit përtej së cilit kalon rruga	 Shenja »Tuneli«	 Shenja »Ura«
 Shenja »Udhëtregues për autostrada dhe motoudhë« - tregon drejtimin kah autostrada dhe motoudha	 Shenja »Vendbanim«	 Shenja »Mbarim i vendbanimit«	 Shenja »Dalje nga autostrada dhe motoudha«
 Shenja »Shiriti i trafikut për mjetet e transportit publik të udhëtarëve«	 Shenja »Kufizimi i shpejtësisë më të madhe të lejuar në rrugët e Kosovës«	 Shenja »Rreshtimi i mjeteve« - tregon vendin e rreshtimit në kryqëzim, në rrugën me shumë shirita të trafikut	 Shenja »Rreshtimi i mjeteve sipas emërtimeve të zonave urbane« tregon vendin e rreshtimit në kryqëzim, në rrugën me shumë shirita të trafikut
 Shenja »Parashenja për rregullimin e trafikut manual« - paralajmëron shoferët për afërsinë e vendit ku kryhen punime dhe kur trafiku rregullohet në mënyrë alternative.	 Shenja »Parashenja devijim« - tregon kahun dhe drejtimin e devijimit nëpërmes vendbanim	 Shenja »Udhëtregues për devijim« - tregon drejtimin e devijimit	 Shenja »Hapja e shiritit të trafikut« tregon vendin kur fillon shiriti shtesë i trafikut për lëvizjen e mjeteve në të njëjtin kah

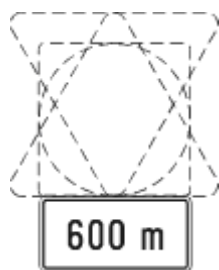
 Shenja »Mbyllja (reduktimi) i shiritave të trafikut» - tregon vendin kur mbyllet përkatësisht përfundon një shirit i trafikut për lëvizjen e mjeteve në të njëjtin drejtim.	 Shenja »Shpejtësia e lejuar në shirita të caktuar të trafikut» - tregon shpejtësinë më të vogël të lejuar në shirita të caktuar të trafikut.	 Shenja »Shiriti i trafikut për mjetet e ngadalshme» - tregon vendin kur fillon shiriti në të cilin duhet të lëvizin mjetet e ngadalshme.	 Shenja »Mbarim (mbyllje) i shiritit të trafikut për mjetet e ngadalshme» - tregon vendin kur mbaron shiriti për mjete të ngadalshme.
 Shenja »Kahu i devijimit për lloje të caktuara të mjeteve»	 Shenja »Parashenja për orientim të trafikut në rrugë me ndarje të shiritave të trafikut»	 Shenja »Tabela për shënimin e daljes» - tregon vendin e daljes nga autostrada ose motoudha	 Shenja »Ndalim i hyrjes së llojit të caktuar të mjeteve në autostradë ose motoudhë»

Tabelat plotësuese

Me shenjat e rrezikut, urdhrave të prera dhe lajmërimit mund të vendosen edhe tabelat plotësuese të cilat më hollësisht e përcaktojnë domethënien e shenjës së trafikut.

Lloji dhe përmbajtja e tabelës plotësuese:

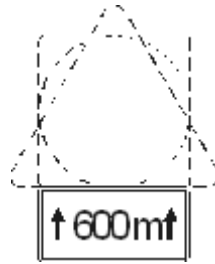
- tabela plotësuese tregon distancën ndërmjet shenjës në të cilën është e vendosur tabela plotësuese dhe fillimin e pjesës së rrugës, përkatësisht vendin me të cilin ka të bëjë shenja,



Tuneli është larg nga shenja e trafikut - 500 metra,

Tabela plotësuese tregon distancën nga shenja deri te tuneli

- tabela plotësuese tregon gjatësinë e pjesës së rrugës në të cilën kanoset rreziku i paraparë me shenjë, përkatësisht në të cilën zbatohet urdhëri i theksuar i paraparë me shenjë, ose në të cilën është paraparë përmbajtja e shenjës nga cila rrjedh tabela plotësuese,



- tabela plotësuese tregon distancën prej shenjës së objektit ose pjesës së rrugës me të cilën ka të bëjë lajmërimi,



- tabela plotësuese tregon kohën e kufizuar për të cilën vlen urdhëri i prerë,



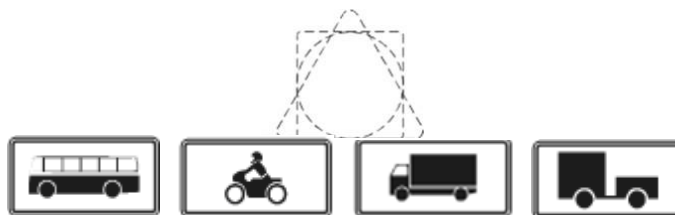
Shenja e trafikut me tabelë plotësuese ndalon trafikun në dy kahe të lëvizjes prej 20-24h

Tabelë plotësues

- tabela plotësuese- përmban sqarime të shenjës me fjalë ose në ndonjë mënyrë tjetër nëse nuk është e përcaktuar qartë me simbole në shenjë,



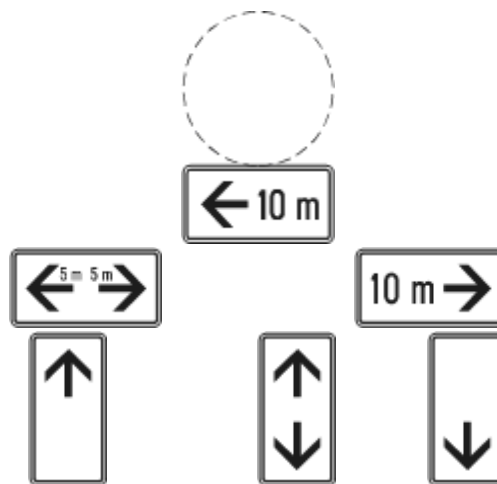
- tabela plotësuese përmban simbole me të cilat ka të bëjë shenja,



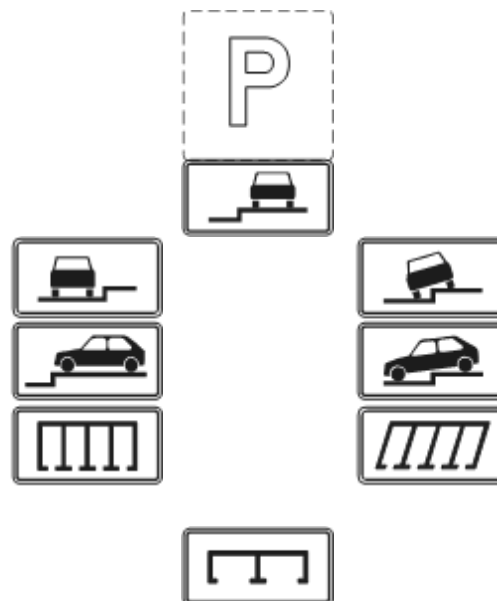
- tabela plotësuese tregon largimin e mjetit me »Merimangë« në vendin ku ndalohet ndalja ose parkimi me rregulla apo me shenja të trafikut,



- tabela plotësuese tregon se ndalohet ndalja apo parkimi deri te shenja, prej shenjës, përkatësisht nga njëra ose tjetra anë e shenjës,



- tabela plotësuese prej tregon pozitën e parkimit të mjetit. Vendoset me shenjë parkimi,

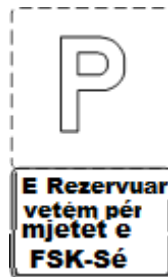


- shenja plotësuesen tregon vendin i cili është i rezervuar për mjetet e personave me aftësi të

kufizuara ose afërsinë e rrugës ku mund të paraqitet personi me aftësi të kufizuara me karrocë. Vendoset me shenjën rreziku në rrugë dhe parkimi,



- tabela plotësuese tregon vendin i cili është i rezervuar për shfrytëzuesit e veçantë. Vendoset me shenjën C-36 (parkimi),

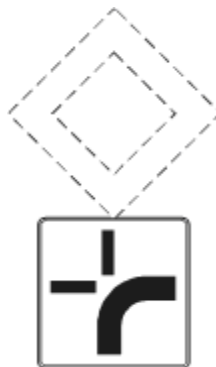


- tabela plotësuese tregon fillimin e pjesës së rrugës, përkatësisht vendin ku ekziston rreziku nga shiu i papritur ose nga ngricat. Vendoset me shenjën rreziku në rrugë dhe kufizimi i shpejtësisë maksimale,



- tabela plotësuese tregon pozitën e rrugës me përparësi kalimi. Tabela plotësuese vendoset me shenjën rruga me përparësi kalimi.

Tabela plotësuese vendoset me shenjën TREKËNDËSHI dhe STOPI,



- tabela plotësuese tregon afërsinë e pjesës së rrugës në të cilën mund të shfaqen personat e

paaftë (të moshuarit),



- tabela plotësuese tregon afërsinë e pjesës së rrugës në të cilën mund të shfaqen personat e verbër,

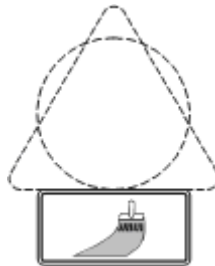


Shenja E-38

- tabela plotësuese tregon e afërsinë e pjesës së rrugës në të cilën bëhet pastrimi i borës. Tabela plotësuese është e përkohshme dhe vendoset gjatë kohës së kryerjes së punimeve për mirëmbajtjen e rrugëve (pastrimin e borës),



- tabela plotësuese lajmëron se në rrugë kryhen punime të vendosjes së shenjave në rrugë,



- tabela plotësuese tregon afërsinë e vendit në rrugë ku ndodhin aksidente në komunikacion,



- tabela plotësuese lajmëron se gjatë kohës së migrimin në numër të madh të bretkosave që kalojnë përtej rrugë, paraqitet rrezik i caktuar për shoferët. Tabela plotësuese sipas rregullave vendoset me shenjën rreziku në rrugë,



- tabela plotësuese me shenjën »Dalja nga autosrada ose motoudha« - tregon afërsinë e

daljes nga autoudha ose motoudha,



- shenja »shenja e nyjës së autostradës« tregon afërsinë e kryqëzimit të autostradës ose motoudhës,



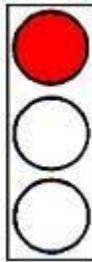
- tabela plotësuese tregon kalimin për mjete transportuese me ngarkesë përtej gabariteve.



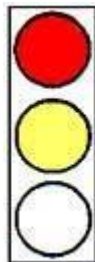
SEMAFORËT

Domethënia e semaforit është:

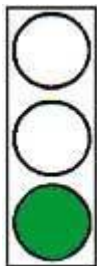
- drita e kuqe nënkupton ndalim kalimin për mjete;



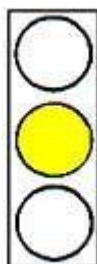
- drita e kuqe dhe e verdhë tregojnë se së shpejti mbaron ndalim kalimi dhe paraqitet drita e gjelbër;



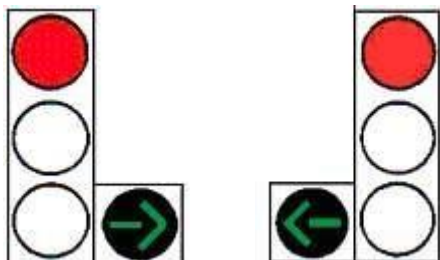
- drita e gjelbër tregon kalim të lirë të mjeteve, dhe duhet të jetë e ndezur si dritë e pavarur. Kalimi nga drita e gjelbër në të verdhë, duhet të sinjalizohet me ndërprerje të dritës së gjelbër tri herë;



- drita e verdhë para dritës së kuqe nënkupton ndalimin e lëvizjes, përveç mjeteve të cilat në çastin e ndezjes së dritës së verdhë gjenden në atë largësi nga shenja e semaforit që nuk mund të ndalen në mënyrë të sigurt, e të mos e kalojnë këtë shenjë;



- shigjeta ndriçuese plotësuese (shtesë) tregon kalimin e lirë për mjete në kahun e shënuar me dritë të gjelbër edhe gjatë kohës kur është ndezur drita e kuqe ose e verdhë;



- format e shigjetave të paraqitura (shigjetat me ndriçim të kuq dhe të gjelbër),



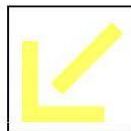
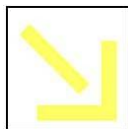
vijat e kryqëzuara me ngjyrë të kuqe (X) tregojnë ndalimin e trafikut përgjatë shiritit të trafikut mbi të cilin është vendosur shenja,



- shigjeta e gjelbër me maje të kthyer teposhtë tregon kalim të lirë përgjatë shiritit të trafikut mbi të cilin është vendosur shenja;

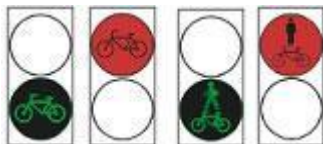


- shigjeta e verdhë me maje të kthyer nga e djathta ose e majta tregon kalimin e rrjedhës së trafikut nga shiriti i trafikut mbi të cilën është e vendosur shenja në shirit tjetër.



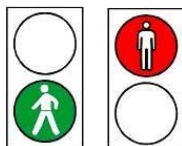
Nëse me semaforë rregullohet trafiku i biçiklistëve në vendkalim të shtegut të biçikletave përtej rrugës, dritat në semaforë janë në formë të siluetës së biçikletës dhe kanë këto domethënie:

- kalim i lirë për biçiklistë,
- ndalim kalimi për biçiklist,
- e njëjta pajisje për dhënie të shenjave ndriçuese për biçiklistë dhe këmbësorë mund të aplikohet edhe në raste kur shigjetat e këmbësorëve dhe e biçiklistëve janë njëra pranë tjetrës.



Shenjat ndriçuese në semaforë kanë domethënie si vijon:

- kalim i lirë për këmbësorë,
- ndalim kalimi për këmbësorë.



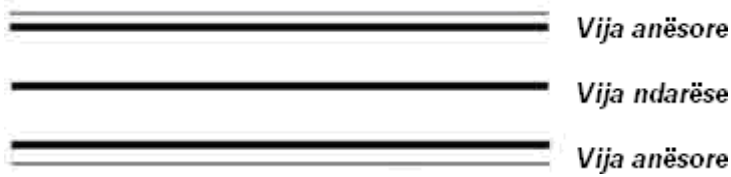
Shenja ndriçuese në vendkalim hekurudhor

- Shenjat ndriçuese në vendkalim hekurudhor paralajmërojnë ardhjen (afërsinë) e trenit gjegjësisht mbylljen e vendkalimit me mbrojtëset dhe gjysmëmbrojtëset në vendkalimet hekurudhore.

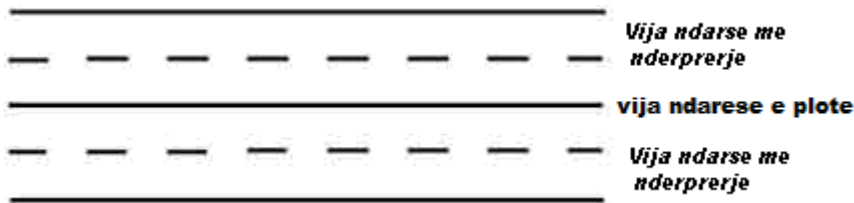
Sinjalizimi horizontal - shenjat (shënimet) në rrugë dhe në sipërfaqe të tjera

Shenjat në rrugë janë: shenjat në sipërfaqe të rrugës, në trotuar dhe shenjat e tjera në rrugë.

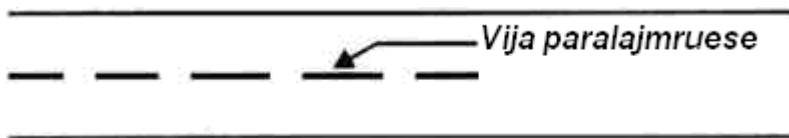
Vija e plotë gjatësore (ndarëse dhe anësore)- shënon ndalim kalimin e mjeteve përtej asaj vije ose ndalim lëvizjen e mjeteve në atë vijë, përveç mjeteve që në rrugë të rrafshët nuk mund të zhvillojnë shpejtësi më të madhe se 30 km/h, dhe mjeteve që nuk konsiderohen automjete.



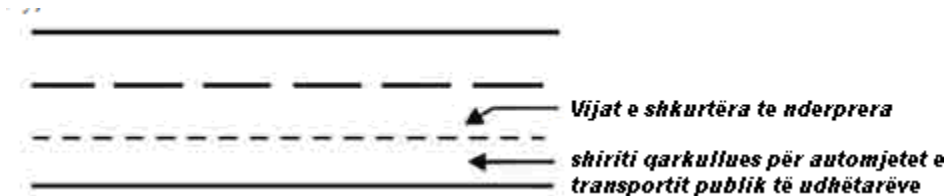
Vija gjatësore ndërprerëse dhe ndarëse e ndan sipërfaqen e rrugës në shirita të trafikut.



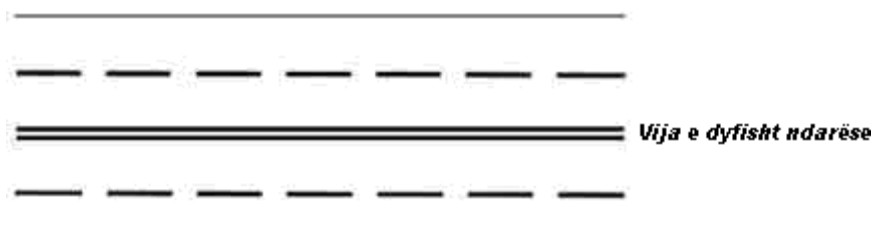
Vija paralajmëruese shërben për paralajmërimin e afërsisë së vijës së plotë ndarëse.



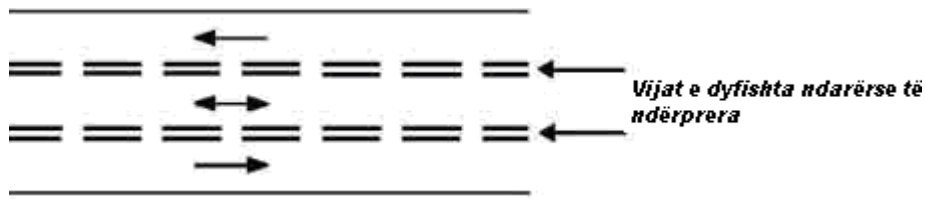
Vija e shkurtër me ndërprerje shërben si vijë udhëheqëse në kryqëzim dhe ndarje të shiritave të trafikut për mjete të transportit publik të udhëtarëve.



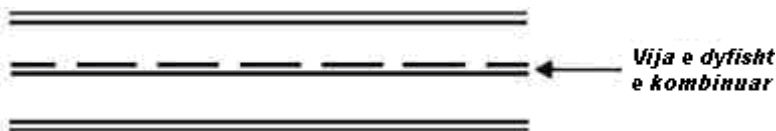
Vija e dyfishtë ndarëse e plotë ndalon kalimin e mjeteve mbi atë vijë ose ndalon trafikun e mjeteve nëpër atë vijë dhe aplikohet patjetër në rrugët me trafik në dy drejtime.



Vijat e dyfishta ndarëse të ndërprera shërbejnë edhe për shënimin e shiritave të trafikut me kahje të ndryshueshme të lëvizjes në të cilat trafiku drejtohet me semaforë të vendosur mbi shirita të trafikut.

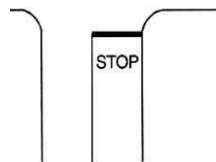


Vija e dyfishtë e kombinuar shërben për ndarjen e shiritave të trafikut në vendet në të cilat kushtet e dukshmërisë janë të tilla që lejojnë tejkalimin vetëm në një kah të lëvizjes.

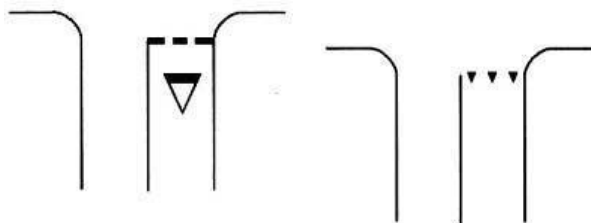


Vija e ndalimit e plotë

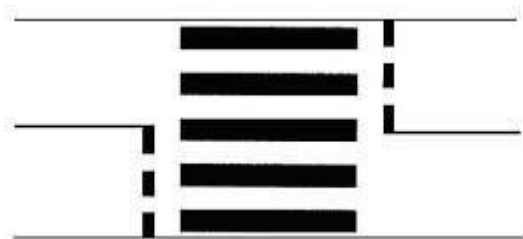
Vija e e plotë e ndalimit shënon vendin ku shoferët detyrohen ta ndalin mjetin.



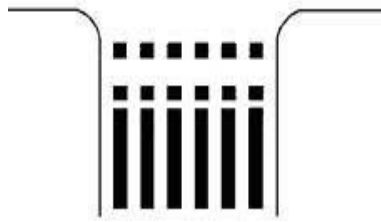
Vija e ndërprerë e ndalimit shënon vendin në të cilin shoferi duhet ta ndalë mjetin, por nëse është e nevojshme edhe t'i lëshojë mjetet të cilat lëvizin në rrugën me përparësi kalimi.



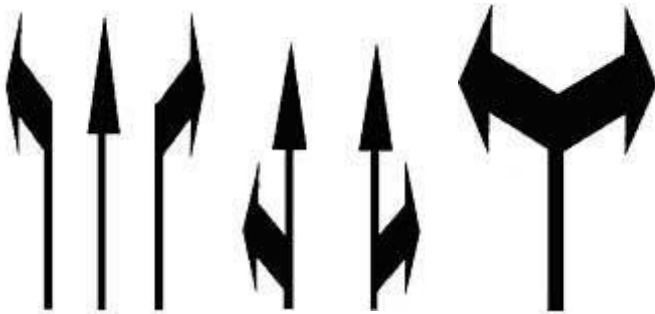
Vendkalimi i këmbësorëve përcakton pjesën e rrugës së destinuar për kalimin e këmbësorëve.



Kalimi i shtegut të biçiklistëve përtej rrugës është pjesa e sipërfaqes së rrugës qarkulluese e destinuar për kalimin e biçiklistëve.



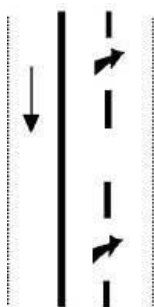
Me shigjeta mund të shënohen:



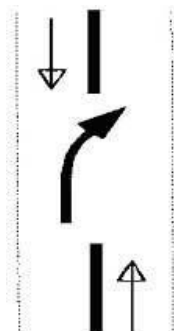
- drejtime në një kah dhe dy kahe (të kombinuara);



- rreshtimi në dy kryqëzime të afërta ku rreshtimi duhet të kryhet para kryqëzimit të parë në të cilin është i ndaluar kthimi në kahun e treguar.



Kthimi i trafikut

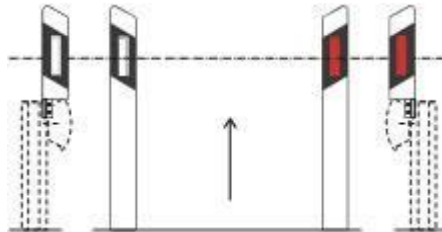


Paralajmërimi i përfundimit të tejkalimit

Pajisjet rrugore

Pajisjet për shënimin e skajeve të rrugës janë:

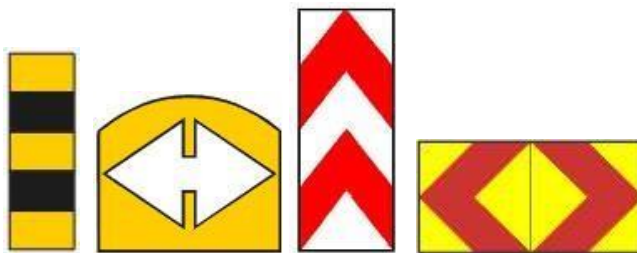
- *kahu i treguesit* - shërben për shënimin e skajit të rrugës;



- *shtyllat për borë në rrugë dhe objekte rrugore;*



- *tabelat për shënimin e ishullit* - në kryqëzime, në maje të ishullit ndarës të daljes nga autostrada dhe motoudha;



- *Pajisjet për njoftim mbi punimet, pengesat dhe dëmtimet në rrugë*

Tabela për shënimin e pengesave në të majtë ose në të djathtë, në rrugë apo në objekte dhe në sipërfaqe të tjera të trafikut.





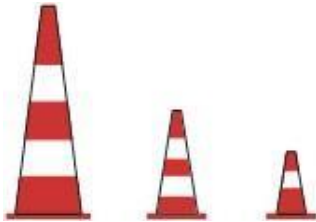
- Tabela për shënimin e kthesës në rrugë me kahjen e udhëzimit në të majtë ose në të djathtë.



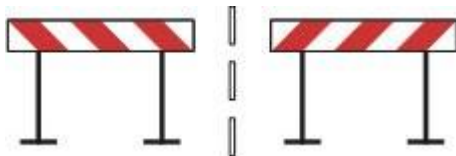
- Tabela për shënimin e kthesave të ashpra në rrugë vendoset në vendin ku fillon kthesa e ashpër dhe e papritur;



- Tabela e pengesës (anësore) shënon vendin anësorë që zvogëlon profilin e rrugës.



- Konat kufizues shërbejnë për shënimin e punimeve në rrugë.



- Rrethoja për shënimin e pengesave në rrugë shërben për shënimin e pengesave në sipërfaqen e rrugës.



- Tabela për shënimin e vendit ku kryhen punime në rrugë ose të dëmtimeve në rrugë.



- tabela lëvizëse me dritë vezulluese dhe shenja - shënon vendin e punimeve në rrugë ose dëmtimin e rrugës.

Shenjat dhe urdhërat e policit

Shenjat të cilat i jep personi i autorizuar (polici i trafikut), me duar dhe pozitë të trupit ose nga automjeti, për pjesëmarrësit në trafik, janë paraqitur si në vijim:



Kjo pozitë e policit nënkupton ndalim kalimin për të gjithë pjesëmarrësit në trafik.



Përmes dhënies së kësaj shenje, polici i trafikut, i tregon shoferit të caktuar se duhet që të ndalë automjetin e tij për kontrollin e sigurisë. Në rrugë të hapur mund të përdoret tabela “Stop”, ndërsa në kushte të errësirës mund të përdoret bateria reflektuese.



Sipas këtyre pozitave të policit, shoferët e mjeteve që vijnë nga drejtimi në të cilin atyre iu është kthyer gjoksi ose mbrapa shpinës së policit, duhet t'i ndalojnë mjetet e tyre, ndërsa për shoferët e mjeteve që vijnë nga drejtimi i krahëve kanë të drejtën e kalimit.



Sipas kësaj pozite, të drejtën e kalimit e kanë mjetet që vijnë nga krahu i majtë i policit.



Kjo pozitë e policit nënkupton drejtimin në të cilin shoferit i jepet shenja për zvogëlim të shpejtësisë së automjetit.



Pozita e policit do të thotë se shoferi në drejtimin e të cilit është dhënë kjo shenjë, duhet të përshpejtojë lëvizjen e automjetit.

Dora e shtrirë horizontalisht me pëllëmbë të dorës të hapur duke treguar në drejtim të një automjeti apo të kolonës së automjeteve, do të thotë se shoferi i automjetit është i detyruar ta ndalë mjetin.



Drita e kuqe dhe kaltër, njëra prej të cilave është dritë e kaltër në të djathtë, dhe ngjyra e kuqe në anën e majtë të automjetit, kur ato ndizen, në kombinim me zërin e burisë me intensitet të ndryshueshëm (sipas nevojës), tregojnë se vetura e Policisë është nën përcjellje.

Automjeti nën përcjellje



Drita e kaltër e ndezur në automjetet zyrtare të Policisë, në kombinim me zërin e burisë me intensitet të ndryshueshëm, tregojnë automjetin me përparësi kalimi.

Automjeti me përparësi kalimi



Në automjetet zyrtare të Policisë në pjesën e përparme dhe të pasme, mund të vendosen drita në ekranin ndriçues dhe të japin mesazhe të shkruara që janë në funksion të kontrollit dhe rregullimit të trafikut, si p.sh.:

"Stop Policia", "Liro rrugën djathtas", "Kontrollo shpejtësinë", "Ndiqni nga mbrapa", "Ngadalëso" ... etj.

Në raste të veçanta, me qëllim të kontrollit të pjesëmarrësve në trafik, këto pajisje mund të instalohen edhe në vetura zyrtare të Policisë të cilat janë me targa civile me kusht që zyrtarët policorë gjatë detyrës me këto vetura të jenë në uniformë të rregullt zyrtare.

KAPITULLI I II

SHOFERI

SHOFERI

Në vijim janë dhënë nocionet më të rëndësishme që kanë të bëjnë me këtë kapitull:

Shofer - pjesëmarrësi në trafik i cili e drejton mjetin rrugor;

Shofer i ri - shofer i moshës deri në 24 vjeç, me përjashtim të shoferit i cili të drejtuarit e mjetit e ka profesion themelor;

Shofer fillestar - shoferi i cili e ka marrë patentën e shoferit të kategorisë A, A1, A2 ose B, B1, jo më shumë se 2 vjet.

Kujdes i veçantë - kujdes i shtuar dhe përshtatje e sjelljes së pjesëmarrësit në trafikun rrugor sipas kushteve dhe situatave në rrugë;

Muzg- koha pas perëndimit të diellit deri në errësim.

Karakteristikat personale të shoferit

Karakteristikat personal të shoferit janë: aftësia, qëndrimi , temperamenti, personalitetit, karakteri, edukimi dhe kultura.

Aftësia – është një tërësi e karakteristikave natyrore dhe të përfituara të një personaliteti, që mundësojnë realizimin e një aktivitetit. Kjo do të thotë se atë që një shoferë mund të kryejë në një çast në trafikun rrugor nënkupton aftësinë e tij.

Aftësia për të drejtuar mjetin përfshin aftësitë që kanë të bëjnë me kontrollin mbi automjet, reagimin e drejtë në situat në trafik. Aftësitë mund të radhiten si në vijim:

-aftësitë senzore dhe funksionet e organeve shqisore.

Organet shqisore që e ngacmojnë sistemin nervor funksionojnë shqisat e të pamurit, dëgjimit, baraspeshës dhe shijes.

Me shqisën e dëgjimit merren informacione të ndryshme p.sh buria, zhurma e motorit, pajisjet akustike sinjalizuese, etj,

- Aftësitë psikomotorike përfshijnë: shpejtësinë dhe saktësin e reagimit në ngacmimet e selektuara, sjellja e dëshirueshme, shpejtësinë, përshtatjen e lëvizjes dhe koordinimin, harmonia e vërjetjes, përceptimi i të pamurit).

Aftësia mendore përfshinë: intelegjencen, kujdesin, vigjilencen, mbajten mend, mendimin, mësimin, meditimin, etj.).

Qëndrimet e shoferi në trafik

Qëndrimi kryesor i shoferit dhe secilit pjesëmarrës në trafikun rrugor është sjellja me përgjegjësi dhe sipas rregullave të sigurisë dhe trafikut rrugor..

Qëndrimet pozitive në trafikun rrugor kanë të bëjnë me respektimin e rregullave të trafikut dhe sigurisë.

Qëndrimi mund të jetë:

- *Qëndrim i përkohshëm* -i cili shfaqet zakonisht si pasojë e ndonjë ndodhive emotive që është e rëndësishme për shoferin, të cilat janë të momentit p.sh: stresit, pas dehjes, pa gjumësia, konflikti, etj.
- *Qëndrime të përhershme* që janë rezultat i: edukatës së caktuar, vetëbesimit, mosrespektimit të rregullave të trafikut dhe sigurisë si dhe sinjalizimit rrugor.

Qëndrimet negative ndikojnë negativisht në sigurinë e trafikut rrugor shpeshherë janë shkaktarë të kundërvajtje në trafik ose aksidente në trafikun rrugor.

Temperamenti- është një veçori e lindur e personit që e përcakton shpejtësinë, forcën dhe kohëzgjatjen e reagimit.

Janë katër lloje njerëzish sipas temperamentit: *Kolerik* (të pabesueshëm), *Sangvinik* (të gjallë), *Melankolik* (i dobët), *Flegmatik* (i qetë).

Shoferët e mirë me veçori të mira gjenden ndërmjet: temperamentit kolerik dhe flegmatik. Shoferi nuk duhet të jetë agresiv, ndonëse është e nevojshme një dozë e lehtë e vendosmërisë.

Tiparet e personalitetit -janë vetit kryesore të strukturës së një personaliteti.

Ekzistojnë: - *tiparet e karakterit* (shpjegojnë pse dikush bën diçka, veçmas në marrëdhëniet interpersonale), - *tiparet e temperamentit* (shpjegojnë si dikush bën diçka) dhe – *tiparet e zotësisë* (sa është dikush i suksesshëm në kryerjen e një pune).

Tiparet e personalitetit janë veçoritë e personit që i mundësojnë të sillet në pajtim me parimet që vlejnë për një shoqëri (ndërgjegjshmëria, përgjegjësia, nderishmeria, egoizmi, moraliteti etj.)

Karakteri i personalitetit - përcakton anën morale të njeriut dhe qëndrimin e tij ndaj të tjerëve dhe ndaj respektimit të normave sociale.

Tiparet e karakterit janë:

- Tiparet pozitive të karakterit përbëhen nga: *ndërgjegjshmëria, përgjegjësia, zelli, modestia, ndershmëria, moraliteti etj.*, ndërsa
- Tiparet negative përbëhen nga: *papërgjegjësia, egoizmi, përtacia, gënjeshtria, vetëlavdërimi etj.*

Personat me tipare negative të karakterit janë më të prirur për të shkaktuar kundërvajtje në trafik dhe aksidente në trafikun rrugor.

Faktorët sociologjikë që ndikojnë në sjelljen e shoferëve

Rrethi social, mjedisi në të cilin shoferi gjendet ndikon në mënyrën e sjelljes në trafik .

Faktorët sociologjikë manifestohen si vijim: vendi i lindjes dhe vendbanimi - përgatitja shkollore, - gjendja familjare, -punësimi, -marrëdhëniet e ndërnjerëzore, dhe statusi ekonomik.

Rëndësia e vlerësimit të situatës në trafik dhe mënyra e vendim- marrjes së shoferëve

Hapësira dhe koha janë elemente në kuadër të të cilëve realizohen të gjitha aktivitetet e ngasjes. Shoferi duhet t'i njohë: raportet hapësirore dhe ta vështrojë situatën konkrete në trafik, ta ketë orientimin e nevojshëm, radhitjen e kryerjes së veprimeve si dhe ti kuptojë raportin ndërmjet shkaqeve dhe pasojave.

Për vlerësimin e situatës në trafik dhe vendimmarrjen është qenësore që shoferi në çdo çast t'i marrë informatat përkatëse nga sinjalizimi rrugor dhe nga mjedisi.

Për vlerësimin e situatës trafik- në bazë *impresioneve pamurit*, kështu që mprehtësia dhe largësia maksimale e shikimit të qartë janë të kushtëzuara nga gjendja shqisave të pamurit.

Më e e rëndësishmja është shpejtësia me të cilën syri mund t'i mbledhë informacionet, pastaj ti perciptoj dhe ti përpunoj.

Pritshmëria, është faktor kyç në vendimmarrjen e shoferit të mjetit.



Largimi i këmbës nga pedalja e gasit

Vendimmarrja e drejtë e shoferit për veprim në situatën konkret në trafik bazohet në njohjen e rregullave të trafikut dhe sigurisë. Ai vazhdimisht i vështron ndërsa vendimet kanë të bëjnë me:

- *Karakteristikat e rrugës* që shoferi vazhdimisht i sheh, siç janë kthesat, kuriz rruge, kryqëzimet, pengesat, automjetet, pjesëmarrësit e tjerë në trafik etj.



Largimi i këmbës nga pedalja e gasit

- *Karakteristikat e mjedisit* që nuk janë të dukshme, si paparashikueshmëria e veprimeve të pjesëmarrësve të tjerë në trafik, pengesat në rrugë që nuk mund të shihen për shkak të dukshmërisë së kufizuar, etj.



Duhet të vëzhgoj sjelljen e këmbësorit

Për vlerësimin e rrezikut dhe vendimmarrjen shoferi duhet ti ketë parasysh edhe faktorët e tjerë që ndikojnë në marrjen e vendimeve dhe veprimeve të drejta, siç janë: *kushtet kohore, dukshmëria, gjendja e automjetit, kushtet e trafikut, sjellja e shoferit, motivimi, qëndrimi, humaniteti, pjekuria dhe gjendja personale e shoferit, disponimi dhe gjendja në mjedisin që e rrethon.*

Zotësia e parashikimit të rrezikut dhe të qëllimit të shoferëve ose pjesëmarrësve të tjerë në trafik është bazë për një vendimmarrje të drejtë për veprimin në situatat konkrete të trafikut.

Shoferin e sigurt të mjetit e karakterizojnë: -dituria, -teknika e mirë e ngasjes, -vigjilenca, -zotësia e parashikimit dhe e vendimmarrjes, -toleranca, si dhe kultura në trafik.



Do të ndalem për t'i dhënë përparësi kalimi këmbësorëve

Pas vërejtjes së rrezikut shoferi duhet të merr vendim për ti shmangur aksidentit:

- me frenim,
- me kthim të mjetit djathtas ose majtas,
- me nxitim,
- me shenja akustike.

Orientimi i shoferit në kohë dhe hapësirë

Kusht për zhvillimin e sigurt të trafikut rrugor është vlerësimi i drejtë dhe orientimi i shoferit *në kohë dhe hapësirë*, që është parakusht për vendimmarrje të drejtë dhe të saktë në lidhje me mënyrën e drejtimit të automjetit. Vlerësimi i hapësirës dhe kohës janë komponente të pandashme.



Distanca gjatësore

Kontrolli i orientimit hapësinor ka të bëjë me pengesat anësore dhe me gjërësinë e profilit të lirë të rrugës.



Lartësia- mbikalim

Orientimi i shoferit varet nga: cilësia e të dhënave të mbledhura për hapësirën në trafikun rrugor, si dhe nga njohuritë, shkathhtësitë, përvoja e si dhe nga aftësitë e tij psiko-fizike.

Shoferi i mjetit orientohet gjatë lëvizjes në hapësirë sipas: *rrugës dhe sinjalizimit rrugor, terrenit dhe objekteve pranë rrugës dhe sipas pjesëmarrësve të tjerë në trafik.*



Rritja e distancës tërthore



Shkrimi i msm në mobitel

Sjellja joadekuate e shoferit gjatë ngasjes (ndezja e cigares, lëshimi i muzikës, telefonata, hapja e dritarës, rregullimi i rrobave, shikimi i ekranit, leximi i msm deri se pret para semaforit, konsumimi i ushqimit, i pijes, etj.), ndikon në orientimin e lëvizjes dhe në ngasje ngase shoferi dekoncentrohet, kështu që nuk i vëren situatat

në trafikun rrugor (shkaktohet distraksioni, shpërqendrimi) dhe e humb orientimin në kohë dhe hapësirë.



Pirja e duhanit gjatë ngasjes ndikon negativisht:

- krijon ,monoksidin e karbonit (CO),
- dobëson përqendrimin,
- gjatë ndezjes së cigares mund të shkaktohen gabime,
- zvogëlon përqendrimin në ngasje,
- zvogëlon aftësinë për ngasje.

Pirja e duhanit paraqet rrezik në trafik

Pengues të shoferit që të orientohet mund të jenë edhe jashtë mjetit, për shembull: *pllakatat reklamuese, reklamata ndriçuese, kërkimi i udhëtreguesit, etj.*

Ndikimi i zhurmës dhe i vibrimeve

Zhurma ndikon negativisht në aftësinë e shoferit dhe në sistemin nervor të tij, duke shkaktuar lodhjen dhe dëmtimin e organit të dëgjimit.

Vibrimet që shfaqen nga puna e motorit dhe gjatë ngasjes në rrugë po ashtu ndikojnë në sistemin nervor të shoferit, që krijon ndjenjen e lodhjes dhe uljen e vëmendjes e kështu edhe ç'orientimin gjatë ngasjes.

Proceset bazë psikike dhe faktorët psikologjikë

Proceset bazë psikike (njohuritë, ndjenjat, perceptimi – vrojtimi, kujdesi, shfaqja, halucinacionet, refleksat, emocionet, mendimet etj.) janë faktorët e sigurisë në trafikun rrugor.

Parakusht për pjesëmarrjen e sigurt në trafikun rrugor të shoferit është: zotësia që t'u përshtatet kushteve të trafikut, të jetë psikikisht i aftë dhe i zhvilluar në mënyrë harmonike.

Shoferit gjatë veprimtarisë së vet në sistemin e trafikut rrugor kalon nëpër një sërë procesesh psikike (*ndjenjat, vrojtimet, shfaqjet, kujdesi, emocionet, mendimet, refleksat, etj.*) të cilat i mundësojnë tejkalimin e situatave të caktuara në trafik.

Njohuritë

Njohuritë e para për trafikun rrugor përbëhen nga ajo që na rrethon dhe që tek ne, si pjesëmarrës në trafik, lë mbresa të caktuara (p.sh. rruga, sinjalizimi rrugor, mjetet, zhurma e motorit, pjesëmarrësit në trafik, etj.).

Njeriu me shqisat e veta e njeh dhe kupton mjedisin. Stimulimet që i pranojmë nga mjedisi nëpërmjet proceseve të caktuara fiziologjike “përpunohen” në ngacmime të cilat, nëpërmjet sistemit nervor transmetohen deri në trur ku çdo shqisë e ka qendrën e vet. Në trafik reagohej ndaj këtyre ndjesive dhe merren vendime përkatëse në mënyrë që ngasja në rrugë të jetë sa më e sigurt.

Ndjenjat

Ndjenja është gjendja e brendshme e njeriut që shkaktohet nga ndikimet e botës së jashtme. Ndjenja është një reagim i fortë i shqisave si rezultat i ngacmimit të organeve shqisore. Stimuluesit ose ngacmimet janë ato që nga mjedisi, përkatësisht bota e jashtme i atakojnë shqisat tona: *të shikimit, dëgjimit, prekjës, nuhatjes dhe shijes.*

Ndjenjat dallojnë edhe për nga intensiteti, kështu që bëhet fjalë për zërin e ulët ose të lartë, për dhembje të forta ose të lehta dhe janë të domosdoshme për një ngasje të sigurt në trafik ngase ndikojnë në vendimmarrje.

Vëmendja

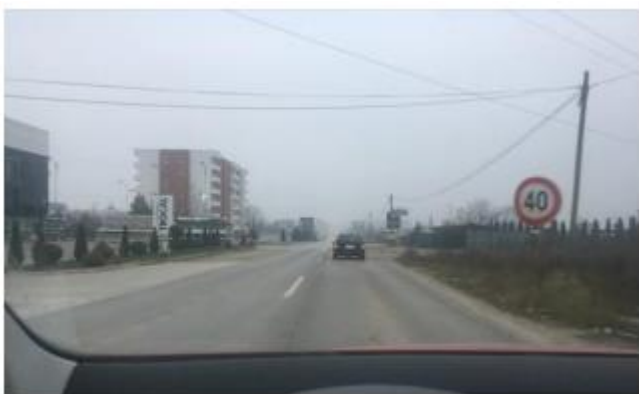
Vëmendja është “orientim dhe përqëndrim i aktivitetit psikik në diçka të caktuar”. Vëmendja nënkupton përqëndrimin e perceptimeve tona në llojin e caktuar të ngacmimeve. Ajo është e kushtëzuar dhe e lidhur me *aftësinë perceptuese dhe pritshmërinë*.

Dallojmë tre forma të vëmendjes: spontane, jospontane, dhe habituale.

Vëmendja spontane shfaqet atëherë kur me qëllim i ndjekim diçka ngacmim që si të tilla nuk na tërheqin, p.sh. kur shoferi i mjetit e përqëndron vëmendjen në gropat në rrugë, jo pse këto gropat do t'i interesonin por që të mos e domtohet automjeti. Vëmendja jospontane shfaqet zakonisht nga ngacmimet intensive dhe të papritura p.sh. britma, reklama e mirë, boria e automjetit, etj.

Vëmendja habituale është e lidhur drejtpërdrejt me interesat tona. p.sh. shoferi në rrugë do ta vërejë ndonji objekt të veçantë, servis, stadion, etj.

Faktorët e jashtëm që tërheqin dhe orientojnë vëmendjen janë: risia, specificiteti ose sendi i pazakonshëm, forca dhe intensiteti i ngacmimit, kontrasti ndërmjet perceptimit dhe mjedisit, ngjyra etj.



Orientimi i vëmendjes

Tek ngasja me shpejtësi më të madhe, vëmendja e shoferit përqëndrohet në objektet që janë më larg automjetit, ndërkahq fusha e pashmërisë zvogëlohet.



Objektet përgjatë rrugës

Për këtë arsye secili shofer, pa marrë parasysh zotësinë e tij, vëmendja e tij gjatë ngasjes të përqëndrohet në mjetin që e drejton si dhe në situatën e trafikut.

Iluzionet

Në situatat kur vëmendja nuk është plotësisht e qartë, nën ndikimin e përvojës, shfaqen të ashtuquajturat iluzione ose perceptime të gabuara. p.sh. nëse në kushtet të dukshmërisë së zvogëluar në vend të drurit që gjendet pranë rrugës na duket se është këmbësorë, këtu kemi të bëjmë me iluzionin. Shoferët nganjëherë përjetojnë iluzione nën ndikimin e shpejtësisë së ngasjes që i drejtojnë.

Në autostradë të gjithë lëvizin me shpejtësi të madhe ndërsa gjërësia e shiritit dhe drejtimi me pak kthesa na e jep një perceptim të gabuar se jemi duke lëvizur ngadalë duke mos e vërejtur shpejtësinë e madhe.



Dalja nga autostrada

Halucinacionet

Nën ndikimin e materieve kimike, rrethanave të pazakonta, gjendjes së rëndë psikike ose smundjes mund të përjetojnë perceptime edhe pa një ngacmim objektiv, përkatësisht halucinacione. Halucinacionet mund të shfaqen tek shoferi edhe kur është i sëmurë, është shumë i lodhur ose është në gjendje të rëndë emocionale.

Shfaqjet

Sendet që më parë i kemi parë ose situatat që i kemi përjetuar më parë mund t'i përfytyrojmë dhe vetes t'ia pasqyrojmë sikur po i shikojmë në këtë çast. Një përfytyrim i tillë i përmbajtjeve të perceptuara më parë quhet shfaqje. Secili shofer i cili e drejton mjetin nëpër një rrugë të panjohur i ekspozohet një rreziku të shtuar edhe pse shenjat e trafikut e paralajmërojnë se si duhet të lëvizë.

Mendimi

Për parashikimin e situatave dhe rezultateve të ardhshme të ngjarjeve të caktuara na ndihmon mendimi. Në trafikun rrugor me anën e mendimit krijohet dhe ruhet mirëbesimi ndërmjet pjesëmarrësve në trafik. Në bazë të sinjaleve të caktuara që shoferit e mjekteve i japin gjatë lëvizjes parashikohen mënyrat e lëvizjes dhe nxirren përfundime (mendime) për veprimet që ata kanë ndërmend t'i ndërmarrin.

Reflekset

Një numër i madh i lëvizjeve nuk përcillen nga përjetimet psikike (janë shkaktuar nga ngacmimet e caktuara) që quhen reflekse. Në të vërtetë këto janë reagime të organizmit pas ngacmimit të receptorëve. Për reflekset është thelbësore se mendimi nuk i paraprinë patjetër reagimit.

Reflekset mund të ndahen në dy kategori: reflekset e pakushtëzuar dhe reflekset e kushtëzuar.

Në reflekset e pakushtëzuar bëjnë pjesë: refleksi i mbledhjes së bebëzës së syrit, refleksi kollitjes dhe teshtitjes, refleksi i hapjes së gojës, refleksi i ngushtimit dhe zgjerimit të enëve të gjakut etj.

Këto reflekse nuk përfitohen me përvojën. Reflekset e pakushtëzuar shfaqen vetëm në fushën e strukturave të ulëta

nervore.

Reflekset e kushtëzuar- janë veprime të reja reflektive që formësohen gjatë jetës. Ato formësohen falë krijimit të lidhjeve të përkohëshme në pjesët më të larta të sistemit nervor qendror.

Emocionet

Emocionet janë përjetime psikike me të cilat i kapim dhe vlerësojmë ngacmimet nga mjedisi që na rrethon, përkatësisht janë urë lidhëse ndërmjet njohurisë dhe aktivitetit! *Bazë e emocioneve është ndjenja e kënaqësisë ose e pakënaqësisë.* Në emocionet tona ndikojnë: *shoku, incidenti, sanksioni, përgjegjësia sociale, respektimi i të tjerëve etj.*

Emocionet janë procese psikike relativisht të pavarura dhe zakonisht është e vështirë të kontrollohen me anën e mendjes.

Duke pasur parasysh intensitetin, gjendjet më të forta emocionale quhen efekte. Ato janë afat shkurtër por sjellja e njeriut në afekt fare pak i nënshtrohet kontrollit mendor.

Zemërimi – si emocion që rezulton nga interpretimi psikologjik i një individi për shkak të ofendimit, lëndimit ose refuzimit të atij individi. Manifestimet sociale të hidhërimit me ndryshimet që mund të vërehen në fytyrë, në të folur, në rritjen e zërit gjatë të folurit etj. Në çastin e shfaqjes së hidhërimit shumica e pjesëmarrësve në trafik nuk posedojnë aftësinë e vetëkontrollit, e as mundësinë e pasqyrimin të një pamjeje objektive për veten dhe për pjesëmarrësit tjerë në trafik.

Agresiviteti - përkufizohet si sjellje që e karakterizon kontakti dhe komunikimi i drejtpërdrejtë me pjesëmarrësit e tjerë në trafik nëpërmjet forcës. Agresiviteti që e shfaqin pjesëmarrësit në trafik shprehet *drejtpërdrejt nëpërmjet sulmeve verbale, fizike ose të kombinuara ose drejtpërdrejt përmes kompensimit ose agresivitetit indirekt.*

Hidhërimi shpeshherë mund t'ia hapë rrugën agresivitetit, ndërsa agresiviteti ndaj tjetrit mund të shkaktojë hidhërimin e vështirësuar dhe subjektiv.

Zemërimi – si emocion që rezulton nga interpretimi psikologjik i një individi për shkak të ofendimit, lëndimit ose refuzimit të atij individi. Manifestimet sociale të hidhërimit me ndryshimet që mund të vërehen në fytyrë, në të folur, në rritjen e zërit gjatë të folurit etj.

Aftësitë e përhershme dhe momentale psikofizike të shoferit

Njeriu është faktori më i rëndësishëm i sigurisë në trafikun rrugor me aftësitë e tij psikofizike që mund të jenë të përhershme dhe momentale. Kuptimi, shoferi mjeti i aftë psikofizikisht do të thotë se ai do të mund t'i zgjidhë në mënyrë të sigurt dhe adekuate të gjitha situatat trafikore që i imponon trafiku bashkëkohor.

Aftësitë psikofizike përfshijnë: aftësinë e organeve shqisore (të shikimit, dëgjimit, lëkurës dhe muskulore), aftësitë psikomotorike (përfshijnë: aftësitë e reagimit psikik dhe muskullor) dhe aftësitë mendore komplekse (inteligjenca, temperament).

Njohuriët përfshijnë: njohjen e aftësive veti, njohjen e rregullave të trafikut dhe sigurisë, aftësitë psikike, ligjet e dinamikës së drejtimit të mjetit në trafikun rrugor, etj...);

Shkathtësitë përfshijnë: vlerësimin e largësisë, shpejtësinë, vlerësimin e gjërësisë dhe lartësinë objekteve rrugore, vlerësimin e kohës...).

Aftësitë e momentale psikofizike të shoferit të mjetit janë: aftësia e shoferit të mjetit në çastin e caktuar, që shkaktohen nga: lodhja, ndikimi i alkoolit, droga dhe barërat, nikotina, ndotja e ajrit dhe temperatura e lartë në kabinën e shoferit të mjetit si dhe nga sëmurjet akute (temperatura e lartë, dhembja e kokës, mundimi etj).

Lodhja

Lodhja përkufizohet si rënie e efektit të punës pas një aktiviteti fizik dhe mendor, e cila mënjanohet me pushim. Lodhja krijon ndjenjën e përgjëumësisë dhe molisjes si dhe e zvogëlon aftësinë psikofizike të shoferit të mjetit, kështu që ai nuk i vëren shenjat e trafikut, nuk mund ta vlerësojë drejt situatën trafik, në mënyrë të pavetëdijshme e zvogëlon ose e rritë shpejtësinë, bëhet më agresiv ndaj pjesëmarrësve të tjerë në trafikun rrugor, reagon më ngadalë ndaj ngacmimeve etj.



Lodhja gjatë ngasjes

Faktorët që shkaktojnë lodhjen e shoferit dhe zvogëlojnë aftësinë për ngasje janë:

- ushqimi jo i rregullt,
- vibracionet (dridhjet) e mjetit,
- zhurma.

Nëse shoferi ndihet i lodhur gjatë ngasjes natën duhet ta parkojë mjetin dhe të pushojë.

Ushqimi

Ushqimi i parregullt ndikon negativisht në aftësinë psikofizike të shoferit të mjetit, veçmas nëse shujtat janë të rënda, ngase në këtë rast vjen deri te grumbullimi i gjakut në enët e gjakut të lukthit duke e zvogëluar sasinë e nevojshme të gjakut në tru, gjë që si pasojë ka përgjumësinë dhe dobësimin e përqendrimit. Në anën tjetër nëse ushqimi nuk merret një kohë të gjatë shkaktohet molisja dhe marramendja si pasojë e rënies së sheqerit në gjak. Gjatë kohës së qarkullimit rrugor të gjatë shoferëve të mjeteve u rekomandohet që të marrin çokolata, keks dhe lëngje pemësh (glykozë), ngase kjo i kontribuon vitalitetit dhe përqendrimit më të mirë gjatë ngasjes.



Ushqim i lehtë



Alkooli, droga dhe medikamentet që ndalohen para dhe gjatë ngasjes

Ndikimi në aftësitë dhe sjelljet e shoferve të mjeteve, gabimet tipike të shoferve të mjeteve janë nën ndikimin e alkoolit, drogës dhe medikamentet që ndalohen para dhe gjatë ngasjes, prandaj ndalohet ngasja nën këto kushte. Shoferi i mjetit nëndikimin e alkoolit është i rrezikshëm dhe i paaftë për pjesëmarrje në trafikun rrugor. Njëri prej faktorëve më të rëndësishëm (më të shpeshtë) që ndikojnë në aftësitë momentale psikofizike të shoferit të mjetit është alkooli.

Alkooli është helm nervor që futet në organizëm nëpërmjet traktit të tretjes duke konsumuar pije të ndryshme alkoolike. Si edhe shumica e narkotikëve, alkooli në fillim të qetëson e pastaj ta paralizon sistemin nervor. Nën ndikimin e alkoolit para së gjithash zvogëlohet kujdesi, e nga kujdesi varet të kuptuarit e situatës trafikore.

Ngadalsohet koha e përshtatjes në errësi, ngadalsohen dhe dobësohen reagimet ndaj sinjaleve të dritës dhe zërit (ngacmimet), në situata të jashtëzakonshme dhe të ndërlikuara veprimet ndërmerren në mënyrë të pamatur dhe të gabuar, reflekset janë të ngadalshme dhe të pasakta, ndërsa ndjenja e baraspeshës është e rrënuar. Mbivlerësohet aftësitë vetiake, ndërsa rreziku nënçmohet.



Alkooli gjatë ngasjes

Aksidentet më të shpeshta nën ndikimin e alkoolit janë:

- rrokollisja dhe dalja nga rruga për shkak të mospërshtatjes së shpejtësisë;
- ndeshja me mjetet që vijnë nga drejtimi tjetër për shkak të anashkalimit të palejuar dhe tejkalimit, goditja e këmbësorit dhe biçiklisitit.

Sjellja e shoferit nën ndikimit të alkoolit, drogës dhe barnave

Alkooli ndikon negativisht te aftësia e shoferit gjatë ngasjes:

- zgjat kohën e reagimit,
- zvogëlon fushën e dukshmërisë,
- zvogëlon aftësinë për ngasje.

Alkooli te shoferi ndikon negativisht:

- mbivlerësim i aftësive të tij personale,
- vlerësim jo i drejtë i situatave në trafik,
- reagim shumë i ngadalshëm,
- rritje e vetëbesimit,
- nxitje e dëshirës për shpejtësi të madhe.

Gabimet më të shpeshta të shoferit nën ndikimin e alkoolit janë:

- mosrespektimi i shpejtësisë së lejuar,
- tejkalimet jo të rregullta,
- mosrespektimi i përparësisë së kalimit.

Alkooli reagon më shpejtë te shoferi:

- i lodhur,
- i cili konsumon alkool në lukth të zbrazët,
- që është në stresë, nervozë, etj.

Narkotikët (drogat e ndryshme) ndikojnë negativisht në aftësitë e shoferit:

- vlerësimi jo i drejtë i situatave në trafik,
- nxitja e dëshirës për tejkalim,
- zvogëlimi i aftësive për t'i vlerësuar situatat në trafik në mënyrë të drejtë.

Droga

Nën ndikimin e drogës ndjehemi: të kënaqur e të pushuar, të gëzuar dhe euforik, i harrojmë problemet, telashet dhe vështirësitë jetësore, bëhemi agresiv, kemi halucinacione dhe sjellje të pakontrolluara.

Droga ndikon dukshëm në: zvogëlimin e kujdesit, njohjen e dobët, e ngushton fushën e pamjes, e zgjatë kohën e reagimit dhe e rrënon motorikën. Të gjitha këto ndikojnë negativisht në trafikun rrugor dhe janë shkak i aksidenteve rrugore.

Medikamentet

Medikamentet psikoaktive, të cilat ndikojnë negativisht te shoferi i mjetit gjatë ngasjes, e të kombinuara me alkoolin e bëjnë edhe më të fortë ndikimin dhe dehjen, në paketim e kanë të shënuar një trekëndësh të kuq në mënyrë që të njihen. Këto medikamente ndikojnë në aftësitë psikofizike të shoferit të mjetit, e veçmas ato për pengimin e gjumit dhe mënjanimin e lodhjes gjatë ngasjes. Para se këto medikamente të përdoren duhet të lexohet udhëzimi.

Trekëndëshi i kuq i zbrazët paralajmëron se medikamenti është i dëmshëm sidomos nëse merret me alkool.

Trekëndëshi i kuq i mbushur paralajmëron se medikamenti ka ndikim të madh në zvogëlimin e aftësive të shoferit të mjetit.



Trekëndëshi i kuq i mbushur

Lodhja gjatë ngasjes paraqitet gradualisht.

Ndikim negativ te shoferi kanë medikamentet (barnat) që nuk lejohen të përdoren para ose gjatë ngasjes sepse zvogëlojnë aftësinë për ngasje.



Kujdesi dhe raporti ndaj pjesëmarrësve të tjerë në trafik

Kujdesi është vëmendje e shtuar me ç'rast aktiviteti psikik është i orientuar dhe i përqendruar në një punë të caktuar. Në njeriun në çdo çast vepron një numër i madh i ngacmimeve të jashtme por, nga të gjitha ngacmimet që e rrethojnë, njeriu arrinë ta vërejë vetëm një numër të caktuar të tyre.

Se a do të pranohen dhe cilat informacione do të pranohen varet nga: - vëllimi, - intensiteti, - kohëzgjatja dhe - distribuimi i kujdesit.

Kur bëhet fjalë për kujdesin vlen të theksohet se ndikimi negativ në pjesëmarrjen në trafikun rrugor shfaqet në këto situata:

- kur kujdesi është i orientuar më tepër në jetën e brendshme sesa në situatën e trafikut dhe
- kur kujdesi shmanget nga situata e trafikut dhe përqendrohet në llojet e tjera të përmbajtjeve atraktive të mjedisit.

Po ashtu, efekti i kujdesit në trafikun rrugor shprehet negativisht edhe nëpërmjet aftësisë së zvogëluar për vërejtjen e njëkohëshme të një numri më të madh të sinjaleve pamore dhe akustike.

Përqendrimi është një mekanizëm dinamik i cili i aktivizon dhe koordinon kapacitetet tona fizike dhe mendore që janë të nevojshme për sjelljen e orientuar në një qëllim.

Rol të rëndësishëm në këtë kanë tre aspekte:

- selektiviteti (sendet në të cilat është i fokusuar kujdesi),
- intensiteti (shkalla deri në të cilën janë mobilizuar trupi dhe mendja për ta kryer një set të detyrave të caktuara) dhe;
- *motivimi* (synimi për ta realizuar qëllimin e planifikuar, arritjen e sigurt në destinacion).

Pakujdesia e shoferit të mjetit mund të jetë e shkaktuar nga mendimet e tjera ose ëndërrimet ditore, Mirëpo, distraksioni ose shpërqendrimi i shoferit të mjetit është pasojë e aktivitetit shkak i të cilit është ngjarja ose objekti që gjendet brenda ose jashtë mjetit gjatë ngasjes së automjetit.

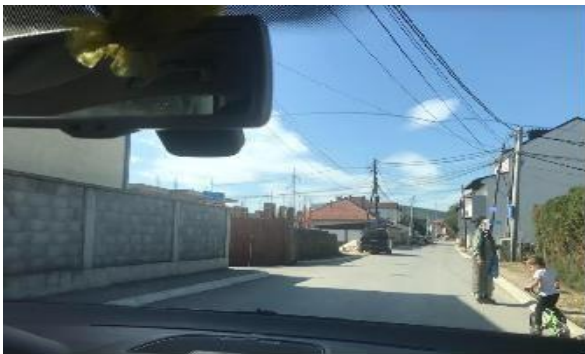
Përdorimi i telefonit mobil gjatë drejtimit të mjetit shkakton këto forma të shpërqendrimit të shoferit të mjetit:

Distraksioni pamor, siç është kthimi i shikimit nga rruga tek ekrani i telefonit;

Audio distraksioni, siç është reagimi kur bie telefoni;

Distraksioni biomekanik/fizik, siç është përdorimi i telefonit në vend të komandave të mjetit;

Distraksioni konjitiv (njohës), siç është përqendrimi i mendimeve nga drejtimi i mjetit tek biseda telefonike.



Kujdes në trafik - fëmija me biçikletë

Kujdesi në trafik nënkupton që shoferi me sjelljet e tij të shmangë situatat e rrezikshme të cilat do të shkaktonin një aksident.

Në këtë situatë shoferi duhet ta ndalë veturën dhe të vëzhgojë sjelljen e fëmijës me biçikletë.

Marrëdhëniet reciproke ndaj pjesëmarrësve në trafikun rrugor njihen nëpërmjet mënyrës së komunikimit dhe mirëbesimit të tyre, që nënkupton nivel të lartë të kulturës në trafik.

Marrëdhëniet duhet të pasqyrojnë respektin e ndërsjellë, solidaritetin, besimin dhe raportin human. Shoferi duhet të ketë mirëkuptim ndaj sjelljeve apo veprimeve të pjesëmarrësve të tjerë në trafik, edhe kur janë në kundërshtim me rregullat e sjelljes ose pasqyrojnë pasigurinë e tyre me veprime pavarësisht si këmbësorë apo si shofer i mjeteve rrugore.

Njohuritë dhe përvoja në trafik mundësojnë zbatimin e normave pozitive të mirësjelljes, respektimin e dhe tolerancën ndaj pjesëmarrësve të tjerë në trafik.

Çdo sjellje e gabuar e cila është në kundërshtim me rregullat e trafikut dhe të sigurisë mund të shkaktojë aksident në trafik.

Me rëndësi për shoferin gjatë ngasje është:

- *T'i kuptojë qëllimet e pjesëmarrësve të tjerë në trafik.*
- *Të dallojë çdo sjellje të gabuar të tij dhe pjesëmarrësve të tjerë në trafik;*
- *Të aplikojë ngasjen defanzive (mbrojtëse).*

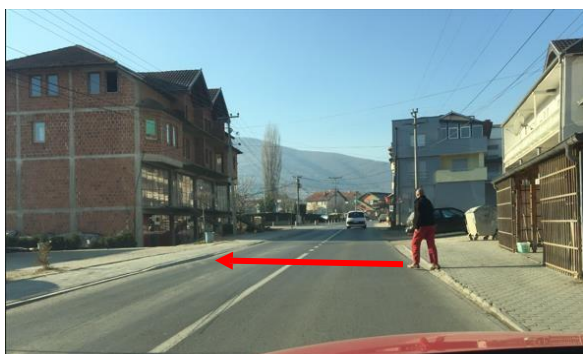


Në këtë situatë vetura është parkuar jo drejtë. Këmbësori me siguri vazhdon lëvizjen në shiritin e trafikut ku jeni duke lëvizur. Vetura vjen përball këmbësorit, i vetmi reagim i drejtë është frenimi që ia mundëson atij lëvizjen deri sa kalon pranë veturës.

Këmbësori lëviz pranë veturës së parkuar

Parimet e shoferit të mirë dhe të sigurt janë:

- ka konsideratë ndaj pjesëmarrësve tjerë në trafik që veprojnë në kundërshtim me rregullat e trafikut;
- i parasheh veprimet e tij dhe të pjesëmarrësve të tjerë në trafik.



Shoferi do t'ia mundësojë këmbësorit kalimin e rrugës edhe pse ai lëviz në mënyrë jo të drejtë.

Këmbësori lëviz në mënyrë jo të drejtë.

Edukimi dhe kultura në trafik

Edukimi dhe kultura në trafik- janë faktorë me rëndësi në marrëdhëniet ndërnjerëzore, e veçmas marrëdhëniet ndërmjet pjesëmarrësve në trafikun rrugor. Nga shoferi i cili ka arritur një nivel të caktuar të edukimit i njëjtë do t'i respektojë rregullat e trafikut dhe sigurisë si dhe do të ketë sjellje të kulturuar në trafikun rrugor. Kultura në trafik është element i ngritjes së sigurisë në trafikun rrugor. Me kulturë në trafik kuptohet respektimi i ndërsjellë në trafik dhe toleranca ndaj pjesëmarrësve në trafik.

Në kulturën e trafikut ndikon:

- Personaliteti,
- Edukata familjare,
- Sjellja humane ndaj pjesëmarrësve të tjerë në trafik.

Aftësimi i kandidatëve për shoferë dhe pas pajisjes me patentë shoferë është proces kompleks, afatgjatë dhe i vazhdueshëm. Është e njohur se sigurinë në trafikun rrugor e rrezikojnë pikërisht shoferët të cilët nuk janë të aftësuar sa duhet për drejtimin e automjetit si dhe pjesëmarrësit e tjerë në trafik me një nivel të ulët të kulturës në trafik.



Sigurinë e shoferit në trafikun rrugor e karakterizon kultura dhe zotësia e parashikimit të situatës në

trafikun rrugor.

Do të mundësojë hyrjen e veturës në trafik, nëse prapa meje gjendet kolona e mjeteve rrugore.

Hyrja e veturës në trafik

Kultura në trafik të mjeteve shfaqet në raportet e tyre ndaj: pjesëmarrësve tjetër në trafik, shoferëve, këmbësorëve (veçmas ndaj fëmijëve, personave të moshuar, me aftësi të kufizuar, etj.), biçiklistëve, motoçiklistëve, mopedistëve, qerreve, pastaj ndaj bagëtisë, automjetit, rrugëve, rregullave të trafikut dhe sigurisë si dhe ndaj vetvetes. Njohuritë themelore për kulturën në trafik përfitohen para së gjithash në familje.

Për avancimin e kulturës në trafik zbatohet:

- Modeli preventiv ka të bëjë me ndryshimin e qëndrimit dhe zhvillimin e vetëdijes tek pjesëmarrësit në trafik për rëndësinë e sigurisë, i cili në vete nuk përmban elemente të detyrimit dhe
- Modeli represiv i cili zbatohet në rastet kur modeli preventiv nuk jep rezultate të kënaqshme.

Shoferi i mjetit i cili i njeh zotësitë e veta dhe vlerëson realisht situatën dhe sjelljet e të tjerëve në rrugë dhe ndaj tyre e përshtatë ngasjen e vet, është tolerant dhe ka qëndrim të kulturuar, nuk i rrezikon pjesëmarrësit e tjerë në trafik dhe nuk kryen kundërvajtje. *Ky është shoferi i mjetit i kulturuar dhe i sigurt në trafik.*

Ngasja defanzive (mbrojtëse)

Ngasja defanzive është mënyra më e mirë për të shmangur aksidentin në trafikun rrugor.

Parimet e ngasjes defanzive janë:

- Toleranca ndaj gabimeve të të tjerëve;
- Parashikimi i zhvillimit të situatave në trafik;
- Paralajmërimi me kohë dhe në mënyrë të qartë i pjesëmarrësve të tjerë në trafik;
- Respektimi i rregullave të trafikut.

Shoferët e rinj dhe fillestarë

Shoferët e rinj dhe pa përvojë duhet të kenë parasysh:

- si të sillen në trafik,
- të mos i mbivlerësojnë aftësitë e tyre personale,
- të mos e nënvlerësojnë rrezikun në rrugë,
- si të reagojnë në situata të rrezikshme,
- si të reagojnë shpejtë dhe saktë, etj.

Shkaqet që shoferët e rinj dhe pa përvojë shkaktojnë aksidente rrugore janë:

- papërvoja në ngasje,
- mosnjohja e shkaqeve të cilat çojnë deri te aksidentet rrugore,
- mbivlerësimi i aftësive personale,
- dëshira për t'u treguar mbizotërues ndaj moshatarëve të tyre,
- ngasja nën ndikimin e alkoolit veçanërisht gjatë vikendeve.



Shoferët e rinj në veturë

Shoferët e rrezikshëm

Shoferët që rrezikojnë sigurinë në trafik janë shoferët: agresivë, që mbivlerësojnë aftësitë e tyre, që nuk janë tolerantë ndaj gabimeve të tjerëve, që janë nën ndikimin e alkoolit, drogës apo medikamenteve të cilat ndikojnë negativisht në aftësitë e ngasjes.

Sjelljet e rrezikshme në trafikun rrugor nënkuptojnë veprimet që mund të shkaktojnë aksidente trafiku.

Veprime që ndikojnë negativisht (rrezikojnë) sigurinë e trafikut rrugor janë:

- insistimi me çdo kusht në të drejtën e përparësisë së kalimit,
- reagimi i pamenduar dhe me vonesë,
- ngasja e ngadalshme e paarsyeshme.

Parashkimi dhe perceptimi i situatave në trafik

Gjatë ngasjes shoferi duhet të parashikojë se çfarë mund të ndodhë në trafikun rrugor, ashtu që të jetë i përgatitur për reagim në situata të ndryshme që paraqiten në trafik.

Një numër i madh i ndjenjave në trafikun rrugor, veçmas nga sinjalizimi rrugor, pasqyron bazën për sigurinë në trafik. Shikuar në aspektin psikologjik, pa marrë parasysh se për cilën fushë bëhet fjalë, secilit pjesëmarrës në trafik i mundësojnë krijimin e përjetimeve unike ose perceptimeve për sendet dhe gjërat/ndodhjet e ndryshme.



Perceptimi i situatës në trafik

Në trafik janë tejet të rëndësishme perceptimet e sakta dhe të shpejta ngase në bazë të tyre shoferi duhet të reagojë me kohë dhe në mënyrë adekuate në rast të ndryshimit të situatës në trafik.



Parashikimi i situatës në trafik

Aftësia për të parashikuar qëllimet e pjesëmarrësve të tjerë në trafik është një kusht për vlerësimin dhe reagimin e saktë në situatat e trafikut.

Në situatën kur shoferi është duke e mbyllur derën e veturës, duhet të keni parasysh se mund të dalë papritmas në rrugë, andaj duhet vëzhguar sjelljen e tij.



Në këtë situatë në qafë mali (kurriz rrugë), ndodh që ndonjë automjet ta shfrytëzojë shiritin tuaj duke lëvizur.

Rruga me fushëpamje të kufizuar

Aftësia për të parashikuar se çfarë mund të ndodhë pas një pjese të rrugës me fushëpamje të kufizuar ndikon në rritjen e sigurisë rrugore.

Në parashikimin e situatave në trafik ndikojnë:

- njohuritë për rregullat e trafikut rrugor,
- përvoja në ngasje,
- çfarë mund të ndodhë në një pjesë me dukshmëri të dobësuar apo me fushëpamje të kufizuar,
- njohja e rreziqeve në rrugë.



Trotinisti lëviz jo drejtë

Te perceptimi i situatës së rrezikshme në trafik më rëndësi është marrja e vendimit të drejtë dhe me kohë.

Në perceptimin e situatës së drejtë në trafikun rrugor ndikojnë: përvoja e ngasjes, njohuritë (funksioni) për automjetin dhe njohja e rreziqeve në rrugë.

Sjellja e drejtë në këtë situatë është:

- largimi i këmbës nga gazi dhe gatishmëria për të frenuar në rast nevojë. Trotinisti mund të kalojë në shiritin e trafikut ku është duke duke lëvizur automjeti.

Parakushtet që shoferi të marrë vendim të drejtë dhe të reagojë me kohë janë:



Informacioni nga shenja e trafikut

- t'i njohë rregullat e trafikut,
- t'i parasheh veprimet e tij dhe të pjesëmarrësve të tjerë në trafik,
- të ketë njohuri për identifikimin e rrezikut në rrugë.

Informacionet të cilat i merr shoferi nga sinjalizimi rrugor posaçërisht nga shenjat e rrezikut, i shërbejnë atij për të ndërmarrë masat e nevojshme varësisht nga natyra e rrezikut, në mënyrë që atë pjesë të rrugës ta kalojë sa më sigurt.



Lëvizja e këmbësorit në këtë situatë paraqet rrezik

Në këtë situat rritet distanca terthore e sigurisë, nëse lejon kushtet e trafikut
Këmbësori mund ta kalojë rrugën pa pritmas.

Koha e reagimit

Shoferi pasi ta ketë vërejtur rrezikun, është shumë e rëndësishme që sa më shpejtë të reagojë në komandat e automjetit, më së shpeshti në pedalen e frenimit, për ta evituar aksidentin.

Reagim i shoferi varet nga faktorët psiko-fizikë të cilët ndikojnë negativisht tek ai.



Shpërqendrimi në ngasje rrit rrugën e reagimit

Telefoni i dorës - duke lexuar msg

Procesi i reagimit është i ndarë në tri faza:

Vlerësimi i situatës

Në këtë fazë, shoferi duhet të vlerësojë se çfarë po ndodh. Shoferi duhet të jetë i qetë, të mos krijojë panik, të ketë vetëbesim e të mos humbet në situata të rrezikshme në trafik.

Vendimmarrja

Shoferi duhet të vendosë se cilat veprime duhet t'i ndërmarrë që të mos shkaktohet aksidenti.

Veprimi

Shoferi reagon me veprim që, sipas gjykimit të tij, është më i përshtatshëm në situatën konkrete të trafikut për ta evituar aksidentin.

Koha e reagimit varet nga:

- lloji i ngacmimit (drita, zëri, prekja, etj.) te shoferi,
- aftësitë personale të shoferit,
- gjendja psikofizike e shoferit (sëmundja, lodhja, alkooli, barnat e ndaluara, etj.),
- niveli i njohurive dhe shkathtësive të ngasjes,
- mosha e shoferit.

Koha e reagimit për çdo shofer është e ndryshme.

Koha mesatare e reagimit të shoferit është një sekondë.

Koha e reagimit zgjatet te shoferët që janë nën ndikimin e alkoolit, drogës dhe barnave të cilat ndikojnë negativisht në aftësitë psiko-fizike, nga moskujdesi, lodhja, përdorimi i telefonit me duar, mospërqendrimi në ngasje, etj.

Prandaj, është e rëndësishme për shoferin që gjatë ngasjes të parashikojë rreziqet e papritura, të marrë vendimet e duhura dhe të reagojë në kohë të duhur dhe të saktë.

Gjendja psikofizike dhe lodhja e shoferit

Faktorë që ndikojnë negativisht (zvogëlojnë aftësinë për ngasje) në gjendjen psikofizike të shoferit:

- sëmundjet akute dhe kronike,
- ushqyerja jo e rregullt,
- alkooli,
- lodhja,
- zhurma dhe vibracionet,
- klima e papërshtatshme,
- temperaturat e larta / ulëta në kabinën e shoferit,
- pagjumësia, etj.

Didaktika- është disiplinë shkencore e pedagogjisë e cila përkufizohet si teori e mësimi dhe e mësimdhënies.

Didaktika nënkupton bazën teorike të mësimi dhe mësimdhënies, paraqitja e së cilës është e kushtëzuar nga vetë zhvillimi i formave dhe i përmbajtjeve të punës mësimore.

Organizimi dhe metodat mësimore, format e veçanta të organizimit në autoshkoll, më së shumti në grupe oragnizohet, por mund të organizohet në mënyrë individuale kjo vjen në shprehje ku disa kategori janë të veçanta.

Organizimi i mësimi nga ora praktike organizohet në mënyrë individuale nënkupton pasi që legjislacioni jonë e lejon vetëm këtë formë të organizimit të mësimi. Ekzistojnë edhe format tjera të organizimit nga pjesa e praktike e aftësimi si, psh. instruktori me dy kandidat ose anasjelltas., etj.

Pyetësi duhet të ketë njohuri për legjislacionin në fushëveprimin e tij, pastaj vlerësimi i cili bëhet në mënyrë elektronike, t'i jep shërbimet kualitative duke u fokusuar në informatat kthyesë kandidatëve të cilët kanë paqartësi apo vërjetje, sugjyrim apo mos pajtime lidhur me procesin e testimit. Duhet të marrë të gjitha kataristikat individuale të kandidatit të cilat janë përshkruar më sipër. Veprimet subjektive dhe objektive në vlerësimin e dijës së kandidatit, duhet të merren parasysh.

KAPITULLI I III

RRUGA

RRUGA

Rruga është faktor i sigurisë bazë në trafikun rrugor. Nëse rruga është e ndërtuar mirë sipas standardeve dhe e pajisur me sinjalizim (rrugë sipas standardeve) do të ndikojë në zvogëlimin e aksidenteve rrugore.

Termat (nacionet) e përdorua në këtë kapitull kanë këtë kuptim:

Autostradë - rrugë publike që shërben vetëm për lëvizje të mjeteve motorike, e cila është e shënuar me shenjë të posaçme të trafikut dhe e cila i ka dy shirita rrugorë të ndarë fizikisht për lëvizje nga kahe të kundërta;

Kryqëzim - çdo kryqëzim, bashkëngjitur apo ndarje e rrugëve në të njëjtin nivel;

Rrugë e pakategorizuar - është çdo sipërfaqe për trafik e cila nuk është kategorizuar si rrugë publike dhe në të cilën zhvillohet trafiku sipas kushteve të cilat në pajtim me dispozitat mbi sigurinë e trafikut rrugor i ka paraparë pronari ose subjekti i autorizuar nga ai siç janë: rrugët malore, rrugët hyrëse në objekte ose në toka, sipërfaqet funksionale të trafikut skaj objekteve, stacionet e autobusit, rrugët në pronësi të posaçme dhe të ngjashme;

Rrugë jashtë vendbanimit - pjesë e rrugës jashtë kufijve të vendbanimit;

Rrugë lokale - nënkupton rrugën publike zyrtarisht të kategorizuar si rrugë lokale, që lidhë hapësirat e banueshme brenda vendbanimeve të një komune ose pjesë të dy komunave të ndryshme;

Rrugë nacionale - nënkupton rrugën publike zyrtarisht të kategorizuar si rrugë nacionale e cila lidhë dy e më tepër qytete dhe e cila mund të shërbejë si lidhje me rajonet jashtë Kosovës;

Rrugë në vendbanim - pjesë e rrugës publike brenda kufijve të vendbanimit, karakteristikat e së cilës përcaktohen me plan hapësinor, përkatësisht plan urbanistik të komunës;

Rrugë publike - rrugë e kategorizuar si rrugë publike shtetërore ose komunale ku secili pa pengesa mund ta përdorë sipas kushteve të parapara me këtë ligj;

Rrugë rajonale - nënkupton rrugën publike zyrtarisht të kategorizuar si rrugë rajonale e cila lidhë qendrat me rëndësi ekonomike të dy apo më tepër komunave;

Rrugë lidhëse - rrugë publike e cila lidhë vendbanimet me stacionet hekurudhore, rrugët për aeroport, banjë shëruuese, qendra rekreative, parqe nacionale, monumentet dhe komplekset historike dhe të ngjashme;

Rrugë e pashtuar / rrugë dheu - rrugë pa sipërfaqe të ndërtuar rrugore dhe pa shtresë rruge, e cila as edhe në pikën e lidhjes me rrugën publike nuk ka sipërfaqe të ndërtuar rruge;

Rrugë qarkulluese - pjesa e sipërfaqes rrugore që shërben në rend të parë për lëvizje të mjeteve rrugore;

Shiriti për biçikleta - është pjesë e rrugës qarkulluese e destinuar për lëvizjen e biçikletave që shtrihet përgjatë rrugës e cila është e shënuar me një vijë gjatësore në rrugë dhe me shenjë përkatëse të trafikut;

Shiriti i trafikut - sipërfaqja e paraparë për qarkullim, gjerësia e së cilës është e mjaftueshme për zhvillim normal të trafikut të një rendi mjeteve rrugore;

Shiriti i trafikut anësor - pjesa e rrugës qarkulluese në rrugët nacionale ku shiritat rrugorë janë të ndarë fizikisht, që shërben për lëvizje të mjeteve pa motor dhe të mjeteve të ngadalshme me veprim motorik, si: traktori, makinat e punës, motokultivatori apo të ngjashme të cilat nuk mund të lëvizin më shpejtë se tridhjetë (30) km/h për shkak të konstruksionit të tyre;

Shiriti i trafikut për mjete të ngadalshme - pjesa gjatësore e shënuar, që shërben për mjete të rënda dhe për

mjete të tjera, të cilat me lëvizje të ngadalshme e zvogëlojnë rrjedhën e trafikut;

Shirit i trafikut për ngadalësim - pjesa e rrugës qarkulluese që shërben për dalje të mjeteve nga rrjedha e trafikut në rrugë;

Shirit i trafikut për ndalje të detyrueshme (emergjente) - pjesa gjatësore e shënuar në autostradë, në vende të caktuara në rrugë, si: në tunele, në galeri apo të ngjashme;

Shirit i trafikut për nxitim - pjesa e rrugës qarkulluese që shërben për hyrje të mjeteve në rrjedhën e trafikut nga një rrugë dytësore, përkatësisht nga rrugë të tjera. hyrëse, si: nga pompat e derivateve, nga vendet e caktuara për parkim, si dhe nga objekte të tjera pranë rrugës;

Shirit rrugor - pjesa gjatësore e rrugës qarkulluese që shërben për lëvizje të mjeteve rrugore në një kah me një apo me më shumë shirita të trafikut;

Sinjalizim rrugor - mjetet dhe pajisjet për përcjelljen, kontrollin, rregullimin dhe drejtimin e rrjedhës së trafikut;

Trotuar - sipërfaqja e rregulluar pranë rrugës posaçërisht për lëvizje të këmbësorëve, e cila nuk është në nivel me rrugën qarkulluese ose është e ndarë në mënyrë tjetër nga rruga;

Traseja e rrugës - është aksi i përcaktuar i rrugës i tërhequr në projekt ose i shënuar në terren, i cili shërben si pikë fillestare për ndërtimin e rrugës;

Vendkalim hekurudhor - pjesa e rrugës e cila kalon përtej binarëve hekurudhorë ose të tramvajit në të njëjtin nivel, e cila mund të jetë e siguruar fizikisht me mbrojtëse dhe gjysmë mbrojtëse, me shenja të trafikut apo e pasiguruar;

Vendkalim për këmbësorë - pjesa e sipërfaqes së rrugës qarkulluese që shërben për kalim të këmbësorëve nëpër këtë shtresë, e cila është shënuar me shenja përkatëse;

Vendkalim për biçikleta - pjesa e sipërfaqes së rrugës qarkulluese që shërben për kalim të biçikletave dhe të mjeteve të tjera që lëvizin nëpër shiritin apo shtegun e biçikletave, e cila është e shënuar me shenja përkatëse;

Vendndalim i autobusit - pjesa e një sipërfaqeje të rrugës që shërben për ndalje të autobusëve me qëllim që të hyjnë dhe të dalin udhëtarët dhe që është e shënuar me shenjë përkatëse të trafikut;

Vendbanim - është hapësira në të cilën rendet apo grupet e ndërtesave të banimit nga njëra apo nga dy (2) anët e rrugës, japin pamjen e lagjes dhe kufiri i të cilës detyrimisht duhet të jetë i shënuar me shenja përkatëse të trafikut për shënimin e vendbanimit

Zonë e këmbësorëve - sipërfaqe e ndërtuar e trafikut që shërben në rend të parë për lëvizje të këmbësorëve, në të cilën iu ndalohet lëvizja mjeteve me veprim motorik, përveç atyre me leje të veçantë;

Zonë e shkollës - pjesa e rrugës apo rrugë lagjeje, e cila gjendet në afërsi të shkollës dhe e cila duhet të jetë e shënuar me shenjë të posaçme të trafikut;

Zonë e trafikut të qetë - zonë në një qendër të banuar, e shënuar me shenjë përkatëse të trafikut, në të cilën mjetet nuk duhet të lëvizin me shpejtësi më të madhe se lëvizja e këmbësorit dhe në të cilën lojërat për fëmijë janë të lejuara në tërë zonën.

Lloji i sipërfaqes së rrugës - rruga mund të jetë me sipërfaqe të ndërtuar (asfalt, beton, etj.) ose pa te (makadam, zhavorr, rërë, tokë).

Puthitja e gomave varet nga lloji i rrugës e cila mund të jetë e vrazhdë ose e lëmuar. Sipërfaqja e rrugës e vrazhdë është më e favorshme se ajo e lëmuar për shkak se puthitja e gomave me rrugën është më e mirë, dhe kushtet e frenimit janë më të mira.

Në fërkim (*puthitje*) ndikojnë: rrëshqitja e rrotës, ngarkesa vertikale e rrotës, shpejtësia e lëvizjes së mjetit, shtypja kontaktuese dhe shpërndarja e saj, lloji dhe gjendja e nënshtresës, prania e lagështisë dhe karakteristikat konstruktuese të pneumatikëve, temperatura dhe nënshtresa e pneumatikëve etj.

Hedhja e gjërave të ndryshme (vaji, karburantet e padjegura, pluhuri, etj) krijojnë papastërti (ndotje) në sipërfaqën e epërme të rrugës qarkulluese, gjë që ndikon në zvogëlimin e koeficientit të fërkimit së gomave dhe në rrëshqitjen e mjetit, e sidomos kur bie shiu i parë.



Kthesë e rrezikshme majtas

Është tejet e rëndësishme që të jetë koeficienti i rritur i fërkimit në ato pjesë të rrugës ku janë më të shpeshta frenimet dhe kthimet e mjeteve (kryqëzimet, kthesat, vendkalimet e këmbësorëve, etj.).

Numri dhe gjërësia e shiritave të trafikut

Gjërësia e rrugës qarkulluese dukshëm ndikon në sigurinë e rrugës. Me rritjen gjërësisë së rrugës qarkulluese, gjë që varet nga lloji dhe rangi i rrugës, rritet edhe niveli i sigurisë së rrugës dhe zvogëlohet numri i aksidenteve.

Numri i shiritave të trafikut definohet me projekt e në bazë të intensitetit, rrjedhës së trafikut dhe të pjesëmarrësve të tjerë në trafikun rrugor.



Rruga qarkulluese mund të ketë një ose më shumë shirita trafiku për qarkullimin e mjeteve dhe një numër të caktuar të shiritave të trafikut për destinime të tjera (shiriti për hyrje dhe dalje nga rruga, për ngadalësim dhe nxitim për transportin publik të udhëtarëve, për biçikleta, etj.).

Rruga me katër shirita trafikut

Dëmtimet e rrugës qarkulluese

Dëmtimet ndodhin si rezultat i ndikimeve të ndryshme në sipërfaqen e rrugës qarkulluese (masave të mëdha të automjeteve, ndryshimeve klimatike, temperaturave të ulëta, mirëmbajtjes jo adekuate e rrugës etj.) dhe ndikojnë:



-në mënyrë befasuese te shoferët e mjeteve të cilët bëjnë reagime refleksive të cilat shpeshherë mund të jenë shkak i daljes së mjetit në drejtimin e kundërt ose të dalin rruga,
-në drejtimin e mjetit, lëvizjen normale dhe të qëndrueshme të mjetit dhe në destabilizimin e lëvizjes,
-në frenim dhe në zgjatjen e rrugës së ndaljes,
-në vibrime dhe në ndryshimin e forcës në rrotë, në lodhjen e shoferët të mjetit, në kullimin e ujit dhe në shfaqjen e pykës ujore (akuaplaningut) dhe akullit që zvogëlojnë koeficientin e puthitjes së gomave në sipërfaqen e rrugës.

Dëmtimi i rrugës



Dëmtimi i rrugës rrezikon sigurinë e trafikut rrugor.

Dëmtimi i rrugës e mbyllur për trafik

Traseja e rrugës

Ndikimin më të madh në kuadër të trasesë së rrugës e kanë kthesat me:

- ndryshim të radiusit të kthesës,
- ndryshim të pjerrësisë tërthore dhe
- pjerrësi gjatësore.

Në kthesat me radius të vogël rreziku nga aksidenti është më i madh sesa në pjesën e drejtë të rrugës, më së shumti ka tipe të vetë aksidente.

Kur në rrugë ndërrohen pjesët e drejta të gjata dhe pjesët me kthesa horizontale të ashpëra apo ndërrohen pjesët e rrafshëta me pjesët e rrugëve me kthesa vertikale, numri mesatar i aksidenteve rritet në krahasim me kushtet e njëjta të lëvizjes (p.sh autostradë, motoudhë ose rrugët e rrafshëta etj.).



Traseja me fushëpamje të mirë të rrugës

Aksidentet rrugore zakonisht ndodhin në pjesët me kthesa të forta në raport me drejtimin paraprak ose me kthesat të vogla, si dhe në pjesët e rrugës me përpjetëza/teposhtëze, pas një pjese të gjatë dhe të rrafshët të rrugës.



Radiuset e ashpëra të kthesave dhe ndryshimet e pjerrësisë i lodhin më shumë shoferët e mjeteve, shkaktojnë më shumë presion, mosdurim dhe agresivitet, gjë që i zvogëlojnë aftësitë e tyre.

Pas një sërë kthesash të ashpëra edhe në pjesët e rrafshëta të rrugës dhe pas përpjetëzëve/teposhtëzëve të gjata shkaktohet një numër më i madh i aksidenteve rrugore.

Traseja me me kthesa të rrezikshme të rrugës e para në të majtë

Gjendja e sipërfaqes së rrugës

Gjendja e rrugës varet mbi të gjitha nga kushtet e motit, që nënkupton se sipërfaqja e rrugës mund të jetë e thatë dhe e pastër, e ndotur, me rërë, zhavorr, e lagësht, me baltë, mbuluar me gjethe, me borë, e ngrirë -akull, etj. Në rrugë mund të gjendet pluhur, vaj, mbeturina gomash, etj.



Rruga e mbuluar me gjethe

Kjo gjendje e rrugës zgjatë rrugën e frenimit.

Gjendja e sipërfaqes së rrugës ndikon në koeficientin e fërkimit ndërmjet rrugës dhe pneumatikëve, gjatësinë e

rrugës së frenimit dhe mënyrën e drejtimit të mjetit.



Gjatë kohës me shi, borë, akull, mjegull, rruga bëhet e rrëshqitshme.

Kushtet atmosferike me shi

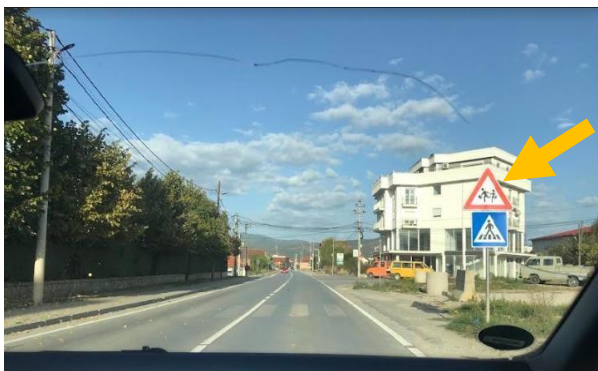
Në rrugë të ashtuquajtura vrima (gropa) goditëse paraqesin rrezik në veti edhe te shpejtësitë e vogla, duke u shkaktuar dëme automjeteve në pneumatikë dhe në sistemin e varjes, sidomos gjatë kohës me shi ku ato mbulohen me ujë.



Fushëpamje e kufizuar

Fushëpamje e kufizuar - hapësira e kufizuar të cilën pjesëmarrësi në trafik mund ta shohë nga vendi ku gjendet, për shkak të rrugës me kthesa të padukshme, me kurrize apo për shkak të ndonjë pengese fizike, të ndonjë objekti apo të ngjashme.

Rruga me sinjalizim rrugor rrit sigurinë në trafikun rrugor.



Fushëpamja e mirë e rrugës

Ngasja në pjerrtësi gjatësore paraqet pjesën e rrugës së rrezikshme, sideomos nëse ajo është rrëshqitshme, ndalja dhe nisja paraqesin probleme të mëdha për shoferët e rinj, fillestarë dhe ata pa përvojë.

Rruga e drejtë

Ngasja në rrugë të drejtë dhe të gjatë mund të jetë e rrezikshme:



Rruga e drejtë

- monotonia dhe lodhja shfaqen më shpejtë,
- rritja e dëshirës për tejkalime dhe shpejtësi të mëdha,
- humbja e kontrollit mbi shpejtësinë e lëvizjes,
- mundësia e verbimit nga dritat e automjeteve natën, gjatë përballkalimit.

Pengesat pranë rrugës

Pranë rrugës shpeshherë gjenden pengesa të ndryshme (trungje, shtylla betoni, metalit, drurit, etj, objekte të forta, kultura bujqësore, etj.) që ndikojnë në sigurinë aktive dhe pasive të trafikut rrugor.



Drunjët për gjatë rrugës

Në shumtën e rasteve pengojnë dukshmërinë e rrugës, atëherë këto pengesa mund të jenë shkak i aksidenteve rrugore. Pengesat e shpeshta ndikojnë në lodhjen e shoferëve të mjeteve dhe të njëjtit i shpërqendrojnë gjë që mund të ndikojë në rritjen e rrezikut për aksidente rrugore, e sidomos janë të rrezikshme në rast të daljes së mjetit nga rruga dhe përplasen me to. Pengesat mund të ndikojnë në sigurinë pasive të trafikut rrugor. Nëse bëhet fjalë për pengesat e forta (trungje, shtylla, mure, etj.), me rastin e daljes nga rruga qarkulluese mjetet shpeshherë përplasen për këto pengesa dhe në këtë mënyrë pasojat e aksidentit janë më të mëdha.

Objektet rrugore

Në objekte rrugore shtrihet (kalon) traseja e rrugës që mundësojnë zhvillimin e sigurt dhe efikas të rrjedhës së trafikut. Me to kalohen pengesa mbi lumenj e lugina, shpohen malet, sigurohen shpatet nga erozioni dhe mbrohen rrugët nga shembjet, kullohen ujërat sipërfaqësore dhe zgjidhen edhe problemet e tjera në trase që pengojnë zhvillimin e sigurt të trafikut rrugor.

Tunelet - shkurtojnë gjatësinë e trasesë duke eliminuar trasenë e vështirë nëpër rrugët malore me pjerrësi gjatësore ose serpentina. Në tunele nuk ka borë, erëra anësore, pyka hidrodinamike (akuaplaning) apo akull por ka vrojtëm të vështirësuar (përshtatja e syrit), më pak dukshmëri, zhurmë të madhe, pengesa emocionale (shoferët e mjeteve që

vuajnë nga fobia) etj.

Afërsia e tunelit paralajmërohet me shenjen e rrezikut siç shihet në foton vijuese.



Afërsia e tunelit



Vendi ku gjendet tuneli

Galeritë- janë objekte jo të mbyllyra si tuneli ngase mundësojnë kalimin e “anëve” malore duke i prerë dhe kaluar nën shkëmbin apo të ngjajshme.

Urat- mundësojnë që traseja e rrugës të kalojë mbi çfarëdo pengese ujor (*lum, liqej, etj*).



Ura statike



Shoferët duhet pasur kujdes kur has në shenjen e trafikut “Afërsia e urës lëvizëse” se mund të ndodh që në momentin kur don të kaloj urën mund të jetë e ngritur ose duke apo duke lëshuar ura.



Ura lëvizëse



Nënkalimet dhe mbikalimet -mundësojnë kalimin e trasesës së rrugës nën ose mbi rrugët e tjera ose objektet infrastrukturore. Kalimi mbi ose pranë këtyre objekteve rrugore kërkon nga shoferët e mjeteve njohuri paraprake për këto objekte dhe ndikimin e tyre në mënyrën dhe sigurinë e qarkullimit rrugor.



Nënkalimi dhe mbikalimi

Viaduktet dhe akuaduktet - mundësojnë, me një ndryshim relativisht të vogël të trasesë horizontale dhe vertikale të rrugës, përballimin e luginave që shpeshherë u ekspozohen përmbytjeve ose ndikimit të ujërave nëntokësorë të nivelit të lartë.



Vijadukti

Kanalet kulluese - mundësojnë kullimin e ujërave sipërfaqësore nën trupin e rrugës, ndërsa muret mbrojtëse të veshura e mbrojnë rrugën nga shembjet e shpateve kodrinore.



Vendkalimi hekurudhor (Kalimet i rrugës mbi binarët hekurudhorë në të njëjtën nivel)-janë vendet ku kryqëzohen traseja e rrugës dhe me hekurudhën.

Mënyra më e sigurt për rregullimin e trafikut në to është që kjo të bëhet me anën e mbrojtëse ose gjysëm mbrojtëse.

Kalimi mbi ose pranë këtyre objekteve rrugore kërkon nga shoferët e mjeteve njohuri paraprake për këto objekte dhe ndikimin e tyre në sigurinë e qarkullimit rrugor.

Vendkalim hekurudhor i siguar

Për shembull, urat, mbikalimet, kanalet kulluese, viaduktet dhe objektet e ngjashme i ekspozohen kondenzimit të ujit që bënë rrugën e rrëshqitshme apo në kohën e temperaturave të ulëta ngrihet ku formohet akulli edhe me shumë rrezikohet trafiku rrugor.

Pjerrësitë -mund të jenë gjatësore dhe të tërthorta në raport me vijën e trasesës së rrugës.

Pjerrësitë e niveletës gjatësore janë të kushtëzuara nga lloji dhe gjendja e terrenit nëpër të cilin shtrihet traseja e rrugës.

Gjatë ngasjes me pjerrësi të madhe të niveletës e sidomos në kushtet e vështira atmosferike (shi, borë, akull, etj), nëse në rrugë është e mbuluar me to, është i domosdoshëm përdorimi i pajisjes dimërore e cila e rritë koeficientin fërkimit dhe me çka zvogëlon mundësinë e rrëshqitjes së mjetit nëpër rrugën qarkulluese.



Pjerrtësia gjatësore

Pjerrësia e niveletës së tërthortë ndërtohet me qëllim të zvogëlimit të ndikimit të forcës centrifugale, si dhe për kullimin e ujërave sipërfaqësore nga rruga qarkulluese (nga të reshurat atmosferike, etj).



Kthesë e rrezikshme majtas

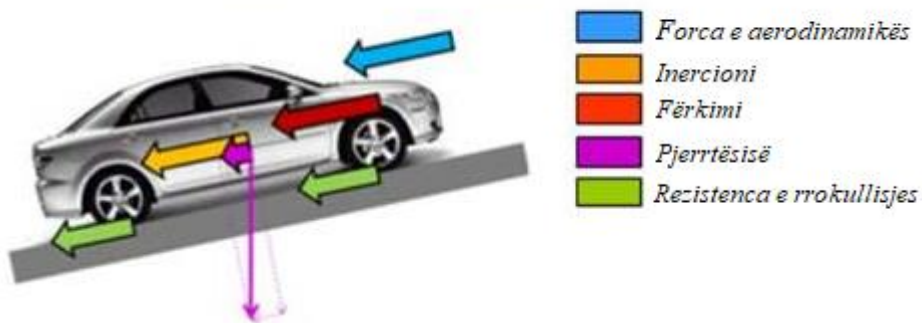
Pjesët e rrugës me kthesa apo kurriz rruge paraqesin rrezik për shoferët e rinj, fillestarë dhe ata pa përvojë.

Në kthesa mund të jetë pashmëria e kufizuar dhe ndikon forca centrifugale e cila tenton që ta largojë automjetin jashtë rrugës. Kthesat me pashmëri të kufizuar janë më të rrezikshme se me ato pa kufizuar për shkak se te shoferi mendon se këtë pjesë e kalon lehtë pasi që rrugashihet mirë.

Forcat që ndikojnë në automjet

Gjatë ngasjes së automjetit ndikojnë forca të ndryshme të cilat e pengojnë apo e ndihmojnë ngasjen si në vijim:

- **forca tërheqëse, forca e frenimit, forca e fërkimit, forca anësore, forca e aerodinamikës.**



Ndikimi i forcave në automjet

Koeficienti i fërkimit ndërmjet sipërfaqës së rrugës dhe pneumatikëve varet nga:

- llojin dhe gjendjen e sipërfaqesë rrugës,
- lloji dhe gjendja e gomve

Forca tërheqëse - për të lëvizur automjeti, motori duhet të sigurojë forcën tërheqëse dhe fërkimi i pneumatikëve me rrugën duhet të jetë i mjaftueshëm që të krijohet forca tërheqëse. Forca tërheqëse duhet të jetë më e madhe se rezistencat e ngasjes.

Forca tërheqëse vepron në rrotamotorike- tërheqëse (forca periferike e tërësishme e të gjithave rrotave motorike).

Forca centrifugale - shfaqet gjatë ngasjes nëpër kthesa.



Forca centrifugale vepron në automjet gjatë ngasjes nëpër kthesa, sa më e madhe shpejtësia, masa dhe sa më e vogël rrezja e kthesës, ndikimi i forcës centrifugale është më i madh.

Forca centrifugale

$$F_c = m \frac{v^2}{r}$$

Ku janë:

F_c - forca centrifugale

m - masa e automjetit

v^2 - shpejtësia e lëvizjes

r - rrezja e kthesës

Pasojat e forcës centrifugale janë:

- rrëshqitja e automjetit në kthesë,
- dalja e automjetit nga rruga,
- përmbytja (rrokullisja) e automjetit.

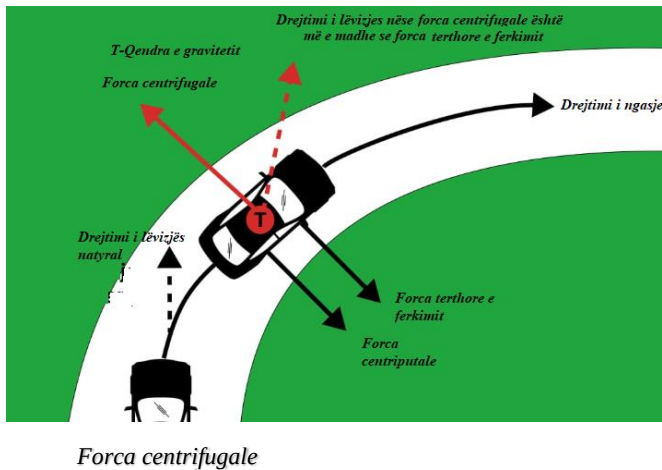
Stabiliteti i mjetit

Me stabilitet të mjetit nënkuptojmë aftësinë e shoferit ta dretojë mjetin në kushtet e ndryshme të rrugës apo rrethanave në trafik sipas trajktores pa rrëshqitje të cilës do rrotë, pa përmbysje apo rrotullim rreth aksit të parë ose të prapmë (ngasja nën kontrollin e automjetit).

Ekzistonë stabiliteti gjatësor dhe tërthor, e që varet nga konstruksioni i automjetit, (lartësisë së qendrës së gravitetit, distanca ndërmjet rrotave dhe aksëve, sistemit të varjes), nga lloji dhe gjendja e pneumatikëve si dhe gjendja e rrugës qarkulluese.

Stabiliteti i mjetit gjatë ngasjes duhet të jetë edhe gjatë ngasjes në rrugë të rrafshtë, në pjerrtësi gjatësore dhe në kthesa.

Stabiliteti gjatësor i mjetit - ka të bëjë mundësinë dhe me pamundësinë e përmbysjes së mjetit rreth aksit të parë ose prapme gjatë lëvizjes gjatësore të tij.



Stabiliteti tërthorë i automjetit- gjatë ngasjes nëpër kthesa përveç forcave që veprojnë gjatë ngasjes në rrugë të rrafshët, veprojnë forca centrifugale, forca radiale horizontale në qendren të gravitetit të mjetit e cila tenton ta hedh mjetin jashtë rrugës qarkulluses. Për mjetet që kanë qendrën e gravitetit të lartë apo bartin ngarkesa të larta, ose mjetet e larta e të ngushta, për mjetet me tri rrota apo speciale më lehtë vjenë deri te përmbyjsja e mjetit rrugor.

Kthesat horizontale- shfaqen për shkak ndërrimit të trases së drejtë të rrugës në anën e djathtë dhe të majtë të rrugës. Ndërtohen në kombinim me rrezen e kthesës dhe kalimtare të një pjesës së kthesës si dhe me pjerrtësin tërthore.

Shpejtësia e madhe është shkak kryesor i jo stabilitetit gjatë ngasjes e posaqarisht gjatë ngasjes në kthesapër shkak ndikimit të forcës centrifugale dhe tenton të largoj automjetin nga drejtimi i lëvizjes dhe vepron në anën e kundërt të forcës tërthore të fërkimit e cila tenton të mbajë automjetin në drejtimin e lëvizjes nëpër kthesa.

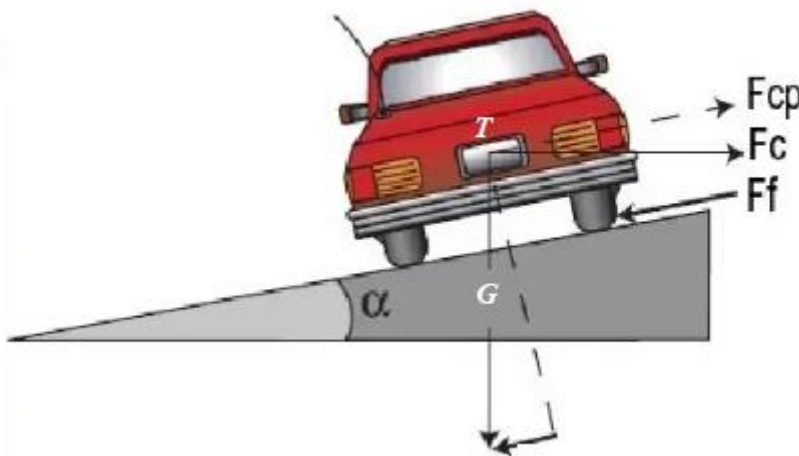
Nëse forca centrifugale është më e vogël se forca anësore e fërkimit, mjeti e ruan atë drejtim që në kthesë është përcjell me lëvizjen e timonit në kahun e dëshiruar të lëvizjes.

Për këtë arsye gjatë lëvizjes nëpër kthesa duhet të shmangët frenimi, ngase frenimi e zvogëlon forcën anësore të fërkimit, ndërsa në rast të frenimit të vullshëm ajo mund të humbet, mund të ndodhë rrëshqitja, bartja ose përmbyjsja e automjetit.

Me zvogëlimin e kthesës së rrugës bie presioni i shoferit, e me te rritet edhe rreziku që ndikon negativisht në sigurinë e trafikut rrugor.

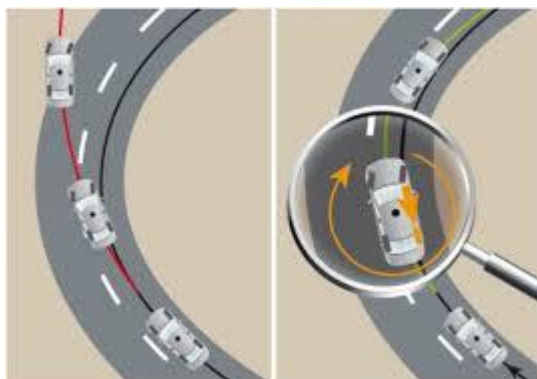
Për shkak sigurie në disa pjesë të rrezikshme të rrugës, me shenja të trafikut vendoset kufizimi i shpejtësisë që kalimi nëpër kthesë të jetë e sigurt.

Te përmbyjsja e mjetit do të vijë kur drejtimi i rezultantes, forcës centrifugale dhe të peshës së automjetit, kalon jashtë gjurmës së kontaktit të rrotave të jashtme dhe rrugës

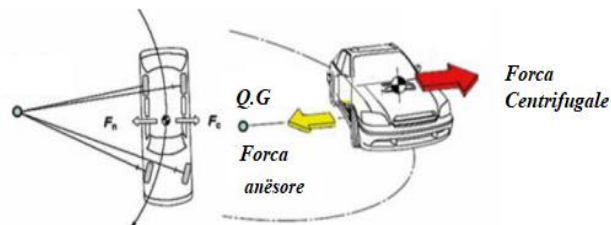


Varësisht nga madhësia e forcës centrifugale mund të shkaktohet:

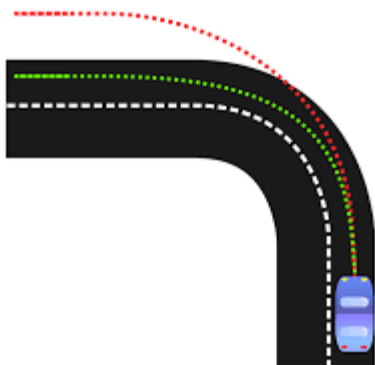
-*Bartja e automjetit* që ndodhë atëherë kur forca centrifugale (F_c) është më e madhe se forca anësore e fërkimit që ndikon në mjet. Kjo ndodhë shpesh në rastet kur në kthesë hyhet me shpejtësi tepër të madhe, kështu që për shkak të frenimit rrotat e pasme bllokohen dhe barten anash. Automjetet me repart (tërheqje) me rrotat e pasme janë të prira për bartje.



Bartja e automjetit



-*Rrëshqitja e automjetit në kthesë* - ndodhë atëherë kur forca anësore e fërkimit është më e vogël se forca centrifugale, ndërsa rrotat e pasme nuk mund ta bartin forcën e nevojshme tërthore. Kjo ndodhë nëse në kthesë hyhet me shpejtësi tepër të madhe, kështu që për shkak të frenimit bllokohen rrotat e para. Automjetet me tërheqje me rrota të para janë të prira për rrëshqitje.



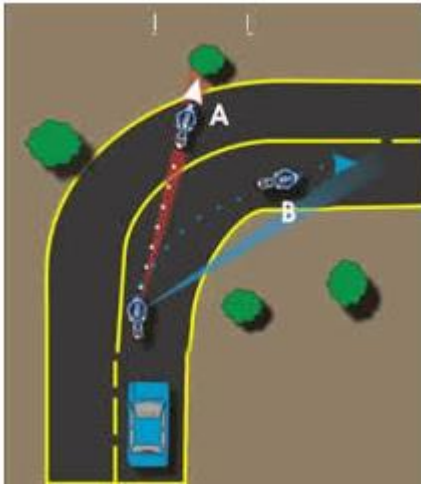
Ndikimi i forcës centrifugale gjatë ngasjes në kthesa

Efekti i veprimit të forcës centrifugale (F_c) në kthesë zvogëlohet nëse para hyrjes në kthesë ulet shpejtësia e mjetit dhe nëpër kthesë kalohet në mënyrë të sigurt.

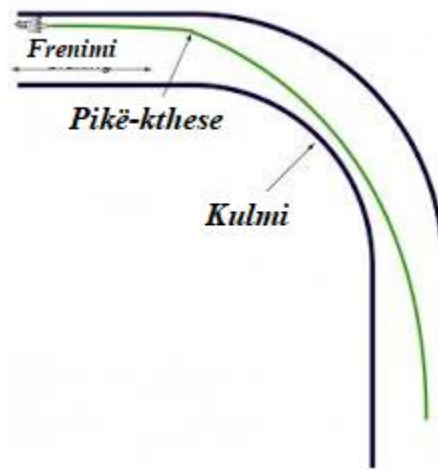
Pjerrësia e tërthortë e rrugës qarkulluese në kthesë realizohet sipas rregullit, kah ana e brendshme e kthesës drejt qendrës së kthesës. Në këtë mënyrë zvogëlohet veprimi i forcës centrifugale (F_c) në kthesë, e cila tenton që mjetin ta nxjerrë nga trajektorja e dëshiruar.

Rruga pa pjerrësi të tërthortë ose me pjerrësi të kundërt (rrugët e vjetra me pjerrësi të tërthortë të parregullt në kthesë) nuk është e sigurt, andaj në këtë rast është e domosdoshme që të ulet shpejtësia e lëvizjes së mjetit.

Teknika e lëvizjes nëpër kthesë horizontale- është paraqitur në figurat e mëposhtme me trajktoret që e tregojnë pozitën e automjetit para hyrjes, gjatë lëvizjes në kthesë dhe me rastin e daljes nga kthesa.



Kthesa e rrezikshme djathtas

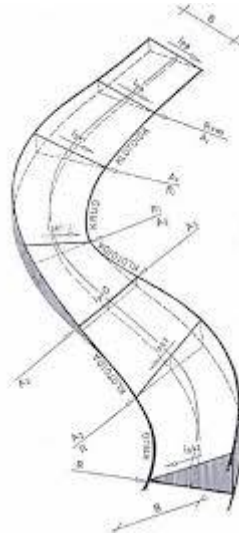


Mjeti drejtohet mesit të shiritit të trafikut dhe i afroheni kthesës. Planifikohet hyrja në kthesë. Në kthesë hyjet gradualisht dhe sistematikisht. Përshtatet shpejtësia (duke e zv. marshin e shpejtësisë edhe me anën e frenimit) në mënyrë që gjatë gjatë kalimit të kthesës ta kemi një shpejtësi të sigurt, në ç'mënyrë do ta zvogëlohet veprimi i forcës centrifugale mbi mjetin. Shikohet se a vjen ndonjë mjet nga ana e kundërt dhe si lëviz. Mjeti zhvendoset në anën e kundërt të kthimit në këtë mënyrë rritet rrezja e kthesës dhe ndikon në rritjen e sigurisë në rrugë. Shpejtësia rekomandohet të jetë konstante dhe t'i përmbahet trajktores lëvizjes, dhe duke e rritur ngadalë shpejtësinë dilet nga kthesa dhe vazhdohet lëvizjen përgjatë mesit të shiritit të trafikut. Nuk kalohet në anën e majtë dhe nuk frenohet po që se nuk është e nevojshme.



Kthesë e rrezikshme

Kthesat e kushtëzuara nga forma e terrenit nëpër të cilin shtrihet traseja e rrugës kalojnë nëpër kurriz rrugë dhe reliefet në rrugë. Terreni i valëzuar me rradhë të vogla të kthesave vertikale ndikon negativisht tek shoferit e mjeteve ngase krijon ndjesinë e shqetësimit dhe të “rrënimit” gjatë kalimit nëpër këto kthesa.

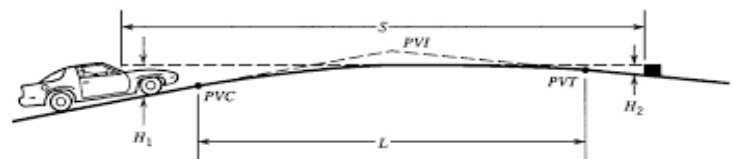


Ngasja në kthesa

Numri më i madh i aksidenteve në këto kthesa ndodhin në krye të përpjetës. Dukshmëria duhet të sigurohet në funksion të rrugës së ndaljes.



Lëvizja përgjatë kthesës vertikale (konkave dhe konvekse)



Kthesa konkave

Në përfundim të përpjetës dhe tatjetës hasim në kthesën vertikale: *kthesë konvekse* (kurviz rrugë) ose *kthesë konkave* (lugje-gropa)

Kthesa vertikale shkakton tek shoferit e mjeteve çrregullime në stabilitetin gjatësor të lëvizjes së mjetit kur nuk është e përshtatur shpejtësia si vijon: ngritja e hovshme në kthesat konvekse, humbja e kontaktit me rrugën qarkulluese dhe përmbysja e mundshme nga boshti i përparëm ose i pasëm, si dhe përjetimi i presionit në rrotat e përparme për shkak të veprimit të inercionit dhe forcës centrifugale në kthesën konkave.

Për shkak të dukshmërisë së pamjaftueshme mund të biem me shpejtësi të madhe në lugje ku mund të na befasojnë pengesat (rëra, mjeti etj.) dhe ndryshimi i drejtimit të rrugës djathtas ose majtas.

Energjia kinetik- është aftësia e trupave që të kryejnë punë për shkak se kanë një shpejtësi të caktuar.

$$E_k = \frac{1}{2}mv^2$$

Ku janë:

E_k -energjia kinetike

m -masa e automjetit

v^2 -shpejtësia e lëvizjes

Forca e fërkimit

Fërkimi (puthitja) - është forca tërheqëse ndërmjet pneumatikëve të mjetit dhe nga gjendja dhe lloji i sipërfaqës së rrugës qarkulluese. Varësisht nga lloji i sipërfaqës së rrugës dhe lloji i pneumatikëve të mjetit realizohet një forcë e caktuar e cila e tërheqë mjetin gjatë lëvizjes gjë që është një prej parametrave të rëndësishëm për drejtimin e sigurt të mjetit.

Koeficienti i fërkimit është raporti ndërmjet forcës tangenciale në rrotë dhe ngarkesës vertikale të rrotës. Në fërkim ndikojnë: rrëshqitja e rrotës, ngarkesa vertikale e rrotës, shpejtësia e lëvizjes së mjetit, shtypja kontaktuese dhe shpërndarja e saj, lloji dhe gjendja e nënshtresës, prania e lagështisë dhe karakteristikat konstruktuese të pneumatikëve, temperatura dhe nënshtresa e pneumatikëve etj.

Për të nisur automjetin nga vendi, forca e fërkimit duhet të jetë më e madhe se forca tërheqëse, në kundërt, rrotat e automjetit rrotullohen në vend.

Fërkimi reziston ndaj rrëshqitjes së një rrote rrotulluese, bazuar në fërkimin midis pneumatikut dhe sipërfaqes së rrugës.



Puthitja e mirë- Pneumatiku-rruga

Fërkimi i pneumatikëve, pra puthitja varet nga presioni i kontaktit, d.m.th madhësia e sipërfaqes së kontaktit!

Forca anësore - shfaqet gjatë erërave të mëdha anësore

Një erë e fortë anësore mund të pritët në ura, viadukte ose në seksione të hapura rrugore (pjesë pa shtëpi, pemë...). Ndikimi i erës anësore mund të çojë në humbjen e kontrollit mbi automjetin ose edhe në përmbysjen e automjetit.



Erërat anësore

Gjatë ngasjes kur fryn era anësore shoferi duhet të zvogëloj menjëherë shpejtësinë elëvizjes dhe të mban me shtrëngim të fortë timonin në anën e kundër të erës.
Automjetet me një gjurm dhe automjetet transportuese janë më shumë të ekspozuar në ndikimin e erës anësore.

Forca e frenimit - është forca që shfaqet si rezultat i ngasjes në përpjetëze, erës, fërkimit, etj.

Forca e frenimit realizohet me shypjen e pedaljes së këmbës (frenit) varësisht me çfarë forcë shtypet.



Frenimi automatik

Rruga e ndaljes

Shoferi duhet të lëvizë me atë shpejtësi që ndalë mjetin para çdo pengese e cila mund të paraqitet në rrugë.

Rruga e reagimit - ka të bëjë me shoferin i cili e ka vërejtur rrezikun dhe merr vendim për të frenuar d.m.th me shtyp pedalën e frenit të këmbës (punues).

Rruga e reagimit varet nga kushtet psiko-fizike të shoferit dhe faktorët që ndikojnë në to.

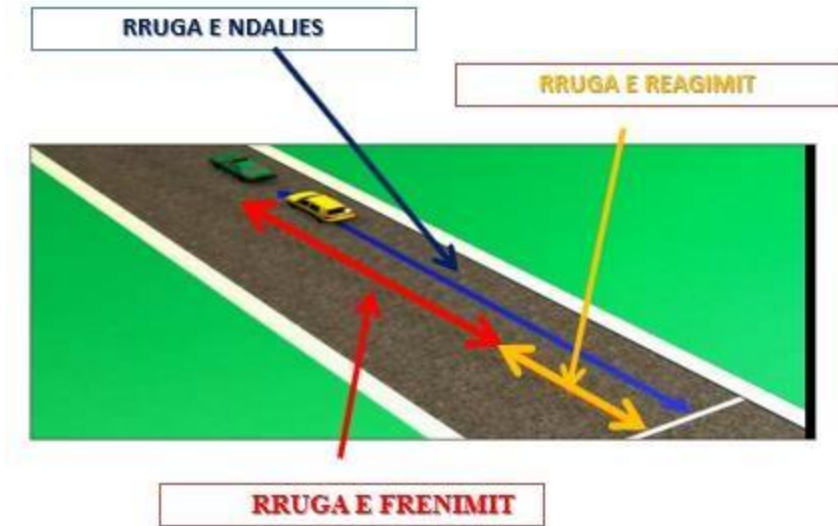
Sa më shumë vanohet shoferit për ta shtypur pedaljen e frenimit aq më i madh do të jetë rreziku për të shkaktuar një aksident.

Rruga e frenimit - fillon nga çasti i shtypjes së pedales së frenit punues (këmbës) dhe zgjat deri në ndalje të mjetit.

Rruga e frenimit varet nga :

- shpejtësia e lëvizjes,
- lloji dhe gjendja e rrugës,
- kushtet atmosferike,
- ngarkesa në mje,
- lloji dhe gjendja e pneumatikëve,
- loji dhe gjendja e sistemit frenues, etj.

Rruga e ndaljes varet nga faktorët e rrugës së reagimit dhe frenimit.



Rruga e ndaljes

$$L_r = V/3,6 \times t_r \text{ (m)} \quad - \text{ rruga e reagimit}$$

$$L_k = V^2/254 \times k \text{ (m)} \quad - \text{ rruga e frenimit}$$

Si llogaritet rruga e reagimit?

Te shpejtësia e lëvizjes 50 km/h, rruga e reagimit është $S_r = 15 \text{ m}$.

$$(50 \text{ km/h} : 10) \times 3 = 15 \text{ metra}$$

Si llogaritet rruga e frenimit?

Te shpejtësia e lëvizjes 50 km/h, rruga e frenimit është $S_f = 25 \text{ m}$.

$$(50 \text{ km/h} : 10) \times (50 \text{ km/h} : 10) = 25 \text{ metra.}$$

Si llogaritet rruga e ndaljes së mjetit?

$$S_r = 15 \text{ m} + 25 = 40 \text{ m}$$

Nxitimi i automjetit- është ndryshimi (rritja) i shpejtësisë në njësinë e kohës. Te shpejtësia konstante nuk ka nxitim të automjetit

$$a = \frac{dv}{dt}$$

Shembull: Vetura ndryshon shpejtësinë për 10 s -50 m/s. Sa është nxitimi i veturës?

$$a = 5m/s^2 \dots\dots \frac{50m/s}{10s} = 5m/s^2$$

Ngadalësimi i mjetit- është ndryshimi (zvogëlimi) i shpejtësisë në njësinë e kohës.

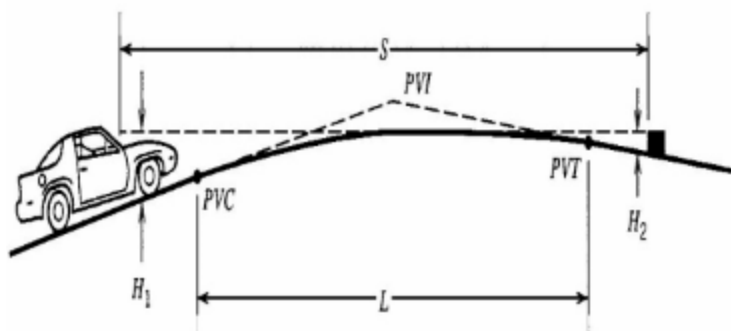
Shembull- Vetura gjatë lëvizjes me shpejtësi 15/s fillon të frenon dhe pas pesë sekonda, e ndal veturën. Sa është ngadalësimi i veturës?

$$-a = \frac{-15m/s}{5s} = -3m/s^2$$

Ngadalësimi i veturës është = $-3m/s^2$

Nëse shpejtësia e lëvizjes dyfishohet, rruga e frenimit zgjatet katër herë.

Dukshmëria e ndaljes në kthesa konveks



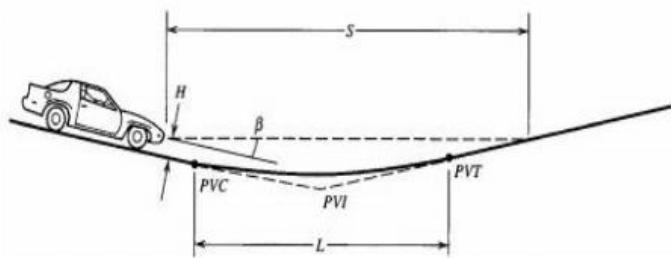
Dukshmëria e ndaljes në kthesa konvekse

Ku janë:

- L- është gjatësia minimale e kurbës vertikale konvekse (L_{min} në metra),
- lartësia e syrit të shoferit H_1 ,
- lartësia e objektit në rrugë H_2 .

Dukshmëria e ndaljes në kthesa konkave

Dallimi midis një kthesa vertikale konveks dhe një kthesa vertikale konkave është në analizën e dukshmërisë gjatë kushteve të drejtimit natën. Gjegjësisht, gjatë ditës dukshmëria në kthesën vertikale konkave është e pakufizuar, ndërsa në kushtet e natës ka kufizime të shikimit të shkaktuara nga reflektimi i dritës nga dritat e automjeteve që vijnë përballë.



Kthesa vertikale konkave me elementet e saj konstruktive

KAPITULLI I IV

PJESËMARRËSIT E TJERË NË TRAFIK

DISPOZITAT PËR LËVIZJE TË KËMBËSORËVE

Këmbësori duhet të lëvizë në sipërfaqe të dedikuara për këmbësorë. Në rrugën qarkulluese këmbësorit nuk i lejohet lëvizja, ndalja apo lojërat dhe lëvizja me pajisje të ndryshme etj. Nëse këmbësori është i detyruar të lëvizë në shiritin e trafikut, duhet të lëvizë sa më afër cepit të djathtë, duke mos e penguar dhe rrezikuar lëvizjen e mjeteve rrugore.

Kalimi i rrugës nga ana e këmbësorëve

Këmbësori gjatë kalimit të rrugës obligohet që të ketë kujdes të posaçëm dhe gjithherë ta shfrytëzojë vendkalimin e këmbësorëve atëherë kur ai ekziston.

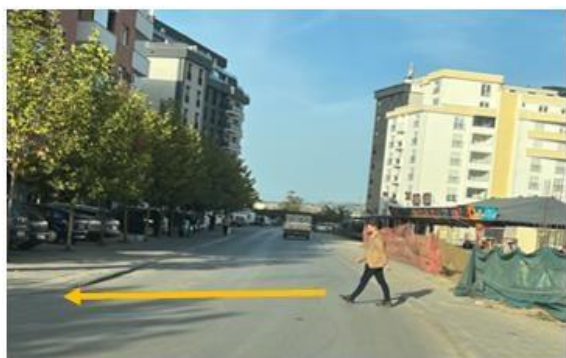


Këmbësori është i detyruar ta kalojë rrugën qarkulluese, shiritin ose shtegun për biçikleta me kujdes të shtuar duke kaluar rrugës më të shkurtër dhe duke u vërtetuar para se ta fillojë kalimin e rrugës se këtë mund ta bëjë në mënyrë të sigurt.

Vendkalimi për këmbësorë

Gjatë kalimit të rrugës, të shiritit apo të shtegut të biçikletave ose të binarëve, këmbësorit nuk i lejohet përdorimi i telefonit mobil, shfrytëzimi i dëgjueseve në veshë apo i pajisjeve të tjera të ngjashme që mund ta hutojnë.

Vendkalim i këmbësorëve



Në rrugë e cila ka vendkalim të këmbësorëve ose kalime të veçanta të ndërtuara për këmbësorë, këmbësori është i detyruar të lëvizë nëpër këto kalime, nëse ato nuk janë të larguara nga ai më shumë se 50 metra brenda **vendbanimit**.

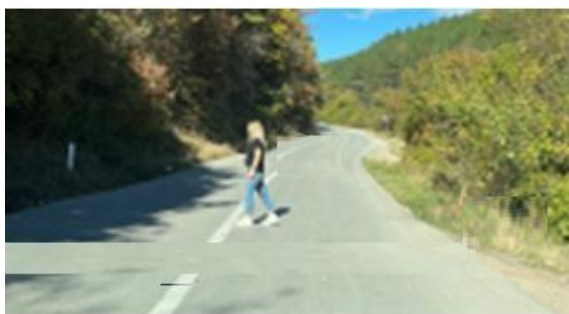
Kalimi i rrugës jashtë vendkalimit të këmbësorëve lejohet vetëm nëse nuk e pengon lëvizjen e mjeteve.

Lëvizje jashtë vendbanimit*Lëvizja në kundërshtim me rregullat e trafikut*

Këmbësori i cili ec në rrugë jashtë vendbanimit duhet ta shfrytëzojë anën e majtë të rrugës në kah të lëvizjes dhe gjatë kohës së pashmërisë së zvogëluar ta mbajë ndonjë mjet ose pajisje reflektuese apo burim drite, si: jelek reflektues, rroba reflektuese, bateri e të ngjashme.

Këmbësorit i lejohet lëvizja pranë skajit të djathtë të rrugës vetëm nëse lëvizja është më e sigurt për të, si: kthesë e padukshme, humnerë, vend i gërmuar, shembje gurësh apo të ngjashme.

Këmbësori i cili e kalon rrugën jashtë vendkalimit obligohet që t'u japë përparësi mjeteve dhe ta kalojë rrugën duke e shfrytëzuar rrugën më të shkurtër, nën kënd të drejtë me vijën e mesit të rrugës

*Kalimi i rrugës jashtë vendbanimit*

Në rrugë e cila ka vendkalim të këmbësorëve ose kalime të veçanta të ndërtuara për këmbësorë, këmbësori është i detyruar të lëvizë nëpër këto kalime, nëse ato nuk janë të larguara nga ai më shumë se 100 metra jashtë vendbanimit.

Sjellja e këmbësorëve në vendkalim

Në vendkalimin e shënuar për këmbësorë në të cilin qarkullimi i këmbësorëve nuk rregullohet me semaforë as me shenja të personit të autorizuar, këmbësori edhe pse ka përparësi kalimi, duhet t'i kushtojë kujdes largësisë dhe shpejtësisë së mjetit i cili i afrohet.

Kolona e organizuar e këmbësorëve*Lëvizja e kolonës së organizuar të këmbësorëve*

Kolonës së organizuar të këmbësorëve i lejohet të lëvizë vetëm në anën e djathtë të rrugës në kah të lëvizjes.

Detyrimet e shoferëve ndaj këmbësorëve*Kalimi i rrugë nga këmbësorët*

Gjatë afrimit të vendkalimit për këmbësorë, shoferi i mjetit duhet të ketë kujdes të shtuar dhe t'i japë përparësi këmbësorit i cili është në vendkalim ose hyn në të.

Në qoftë se trafiku në vendkalimin e shënuar për këmbësorë është i rregulluar me semaforë ose me shenja të personit të autorizuar, duhet të veprojë sipas rregullave të parapara.

*Kthimi djathtas – vendkalimi në hyrje të rrugës*

Nëse vendkalimi i shënuar për këmbësorë gjendet në hyrje të rrugës, shoferi i cili lëviz në atë rrugë është i detyruar të lëvizë me shpejtësi të zvogëluar dhe t'i lëshojë të kalojnë këmbësorët të cilët gjenden ose hyjnë në vendkalim dhe, sipas nevojës, ta ndalë mjetin e vet për t'i lëshuar këmbësorët.

*Hyrja e veturës në rrugën qarkulluese*

Gjatë kalimit nëpër trotuar apo nëpër shteg të këmbësorëve, shoferi i mjetit duhet të drejtojë ngadalë dhe t'iu japë përparësi këmbësorëve.

Shoferit i veturës duhet t'i jap përparësi kalimi këmbësorëve që lëvizin nëpër trotuar.

*Këmbësori ka përparësi kalimi*

Kujdesi i shoferit ndaj pjesëmarrësve të veçantë

Në rastin kur rruga kalohet nga persona me aftësi të kufizuara, nga persona të moshuar, nga personat e verbër, ose nga fëmijët, shoferi detyrohet ta ndalë mjetin, në mënyrë që t'ua mundësojë atyre personave që ta kalojnë rrugën.



Personi i moshuar duke kaluar rrugën

Pjesëmarrja në trafik e personit të verbër

Personi i vebër duke kaluar rrugën

Kur personi i verbër merr pjesë në trafik pa praninë e personit përcjellës, ai duhet ta mbajë si shenjë identifikimi shkopin e bardhë, ose një shenjë dalluese, ose të jetë nën përcjellje të qenit të aftësuar për udhëheqje.

Shoferi e ka për detyrë të ketë kujdes të veçantë ndaj personave të verbër.



Mjeti i cili është i përshtatur për t'u drejtuar nga personi me aftësi të kufizuara, me kërkesë të tij mund të shënohet me shenjë të veçantë.

Siguria e fëmijëve në rrugë

Shoferi është i detyruar që të ketë kujdes ndaj fëmijëve në rrugë pasi janë pjesëmarrës të rrezikuar në trafikun rrugor dhe nuk vlen parimi i besimit ndaj tyre.

Fëmijët nuk i njohin rregullat e trafikut, veprojnë spontanisht, pa parashikim, nuk i njohin rreziqet në rrugë, etj.



Lëvizja e fëmijës në mes të veturave të parkuara

Fëmijët në trafik, nuk janë të vetëdijshëm për rrezikun dhe mund të mos vërehen nga shoferët e automjeteve.

Në këtë situatë lëvizja në mes të veturave të parkuara dhe dalja e fëmijës në shirtin e trafikut mund të mos vërehet me kohë nga shoferët e automjeteve dhe mund të rrezikohet siguria e tij.



Mosvështrimi i trafikut nga ana e fëmijës-biçiklistit

Në këtë situatë fëmija mund të veprojë spontanisht pa parashkim duke hyrë në rrugën qarkulluese, pa e vërejtur automjetin.

Ju duhet ta largoni këmbën nga pedalja e gazit (të mos i jepni gaz dhe të jeni të gatshëm në rast nevojë për frenim) duke vëzhguar sjelljen e biçiklistit.



Mosvështrimi i trafikut nga ana e fëmijës

Në shumicën e rasteve këmbësorët nuk shikojnë dy anët e rrugës duke rrezikuar vetën dhe shoferin e automjetit. Prandaj, shoferi gjithnjë në rast nevojë duhet të jetë i përgatitur të reagojë, pasi që veprimet e fëmijëve janë të paparashikueshme.

Shoferi duhet ta largojë këmbën nga pedalja e gasit (të mos i jep gaz dhe në rast nevojë të jetë i gatshëm për frenim), nëse këmbësori hyn në rrugë.



Fëmijët mund të vrapojnë pas topit

Nëse topi rrokulliset para automjetit, shoferi duhet ta zvogëlojë shpejtësinë dhe të jetë i gatshëm për frenim, pasi që fëmijët mund të vrapojnë pas topit.

KAPITULLI I V
RREGULLAT E PËRGJITHSHME DHE RREGULLORET

RREGULLAT E DOKUMENTEVE TË NEVOJSHME PËR NGASJEN E AUTOMJETIT

Shoferi gjatë drejtimit të mjetit duhet t'i mbajë me vete dokumentet zyrtare si në vijim:

- patentën e shoferit,
- certifikatën e regjistrimit të automjetit,
- autorizimin, nëse mjeti shfrytëzohet për drejtim jashtë vendit, shoferi nuk është pronar i mjetit ose pronari i mjetit nuk është në mjet,
- policën e sigurimit,
- raportin evropian të aksidenteve.

FAKTORËT E SIGURISË QË KANË TË BËJNË ME MJETIN, TRANSPORTIN E PERSONAVE DHE NGARKESËN

Transporti i personave

Në mjet lejohet të transportohen vetëm aq persona sa ka ulëse të montuara në mjet, përkatësisht sa janë të shënuar në certifikatën e regjistrimit të automjetit.



Fëmijët në veturë

Dy fëmijë nën moshën 10 vjeçe konsiderohen si një person i rritur.

Shoferit të mjetit nuk i lejohet që në ulëset e para ta bartë personin i cili është nën ndikim të alkoolit, të drogave apo të barnave që ndikojnë në aftësitë psikofizike.

Sjellja e udhëtarëve ndaj shoferit

Gjatë drejtimit të mjetit nuk lejohet pengimi i shoferit nga persona që gjenden në mjet, në atë mënyrë që do të rrezikohet siguria në trafik.

Nuk iu lejohet personave t'i hapin dyert e mjetit pa lejen e shoferit të mjetit i cili është i ndalur.

Nëse derën e mjetit që transporton udhëtarë e hap personi i mitur, përgjegjësinë për këtë e mban shoferi, ndërsa nëse derën e mjetit e hap personi i moshës madhore, përgjegjësinë për këtë e mban vetë personi.

Sjellja e udhëtarëve gjatë lëvizjes së mjetit

Gjatë kohës së lëvizjes së mjetit nuk lejohet që personat të kërcëjnë, t'i hapin dyert, të dalin me pjesë të trupit jashtë mjetit, të ulen në dritare apo të ngjashme, në pjesë të jashtme të mjetit ose në mjete të bashkëngjitura.

Ngarkesa në mjet

Mjeti që ndodhet në trafikun rrugor ndalohet të ngarkohet më tepër se masa më e madhe e lejuar, e përcaktuar në certifikatën e regjistrimit të mjetit, ta tejkalojë ngarkesën boshtore të lejuar ose t'i tejkalojë mundësitë teknike të rrugës.

Ngarkesa në mjet duhet të vendoset dhe, sipas nevojës të përforcohet e të mbulohet, në atë mënyrë që:

- të mos e rrezikojë sigurinë e pjesëmarrësve në trafik,
- të mos i dëmtojë rrugët dhe objektet në rrugë,
- të mos e dobësojë stabilitetin e mjetit dhe të mos e vështirësojë drejtimin e mjetit,
- të mos ia zvogëlojë shoferit të mjetit pamjen e rrugës,
- të mos krijojë zhurmë të tepërt,
- të mos derdhet a të mos shpërndalet nëpër rrugë,
- të mos i mbulojë pajisjet dhe sinjalet ndriçuese në mjet,
- të mos i mbulojë targat e regjistrimit dhe shenjat e tjera të përcaktuara të mjetit.

Shënimi i ngarkesës në mjet

Ndalohet që ngarkesa në mjet të kalojë më tepër se 1 metër në pjesën e përparme.



Ngarkesa në veturë



Nëse ngarkesa e kalon pjesën e pasme më të skajshme të mjetit më tepër se 1 m, shënohet me pëlhurë të kuqe.

Shënimi i ngarkesës në veturë

Shënimi i ngarkesës gjatë dukshmërisë së vështirësuar

Gjatë kohës së dukshmërisë së vështirësuar, pikat më të skajshme të ngarkesës që transportohen në mjet duhet të shënohen: me dritë ose me materie me ngjyrë ose materie reflektuese, me dritë apo me materie reflektuese të cilat nga ana e përparme japin dritë të bardhë, kurse nga ana e pasme dritë të kuqe, në rastin kur ngarkesa në mjetin rrugor ose në rimorkio kalon anash cepin e jashtëm të dritës së përparme ose të pasme për shënim të mjetit më tepër se sa parashihet me rregullat e parapara.

SJELLJA 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 parandalojë rreziqe të reja, për aq sa është kjo e mundur. Personi e ka për detyrë që ta informojë menjëherë Policinë dhe institucionet shëndetësore.

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. Përjashtim 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 mënjanojnë 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.

Aksidenti me dëme të vogla materiale



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.

Shoferët pjesëmarrës në aksident trafiku e plotësojnë dhe e nënshkruajnë raportin evropian të aksidenteve vetëm kur pajtohen për mënyrën se si ka ndodhur aksidenti.

Raporti evropian i aksidenteve nuk plotësohet dhe nuk nënshkruhet në rastin e aksidentit në të cilin ka persona të lënduar ose të vdekur.

Raporti Evropian i Aksidenteve

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, njëjet vepron edhe nëse nuk ka urdhër nga polici, përveç në qoftë se ka ndodhur aksidenti në vendin në të cilin mund të pritët ardhja e shpejtë e mjetit të ndihmës së shpejtë, apo në qoftë se shoferi konstaton se me mënyrën jo profesionale dhe jo përkatëse gjatë transportit gjendja e personit të lënduar mund të përkeqësohet.

PAJISJET REZERVË DHE SHITESË TË AUTOMJETIT

Vetura në trafikun rrugor duhet t'i posedojë pajisjet rezervë dhe shitesë: kutinë e ndihmës së parë, trekëndëshin e sigurisë, pajisjen për tërheqje të mjetit në defekt, jelekun reflektues. Të gjitha këto pajisje duhet të jenë të kompletuara.

Pajisjet rezervë për veturë

KUSHTET PËR DREJTIMIN E MJETIT

Mjetin me veprim motorik në trafikun rrugor mund ta drejtojë në mënyrë të pavarur vetëm personi i cili posedon patentë shoferi të vlefshme vendore ose të një vendi të huaj.

Shoferi ka të drejtë t'i drejtojë vetëm ato kategori të mjeteve të cilat i ka të shënuara në patentën e vet të shoferit.



Shkrimi i msg në telefonin e dorës (mobil)

Shoferi gjatë kohës së drejtimit të mjetit me veprim motorik duhet t'i shfrytëzojë mjetet ndihmëse të cilat i ka të shënuara në patentën e vet të shoferit.

Shoferit të mjetit me veprim motorik gjatë kohës së drejtimit nuk i lejohet përdorimi i telefonit të dorës – mobil, as i pajisjeve të tjera të cilat do ta zvogëlonin mundësinë e reagimit dhe drejtimit të sigurt të mjetit. Këto pajisje mund të shfrytëzohen gjatë drejtimit të mjetit nëse përdorimi i tyre bëhet pa i mbajtur me dorë.



Testi i alkoolit

Ndalimi i përdorimit të alkoolit

Shoferit të ri dhe fillestar, nuk i lejohet ta drejtojë mjetin në trafikun rrugor nëse ka alkool në organizëm.

Shoferit të mjeteve të kategorisë B1, B, BE, T, dhe L 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.

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 shkathtësi të nevojshme.

Ndalohet ta drejtojë mjetin shoferi që është i lodhur, i sëmurë ose që ndodhet në gjendje të tillë psikike saqë është i pa aftë 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 ndalohet përdorimi i tyre para ose gjatë kohës së drejtimit të mjetit

KAPITULLI I VI

RREGULLAT E VEÇANTA DHE KUJDESI GJATË DALJES NGA AUTOMJETI

RREGULLAT E VEÇANTA - DALJA NGA AUTOMJETI

Në mjetin e ndalur ose të parkuar nuk lejohet hapja e dyerve, nëse me këtë pengohet lëvizja e pjesëmarrësve të tjerë në trafik ose rrezikohet siguria në trafik.



Nga pakujdesia e shoferit të veturës është rrezikuar biçiklisti.

Shoferi gjatë hapjes së derës nuk ka shikuar në pasqyrë dhe as këndin e vdekur ku si pasojë ka ardhur deri te kjo situatë në trafik.

Hapja e derës së veturës në mënyrë jo të rregullt

Shoferi i mjetit duhet të ketë kujdes të shtuar gjatë daljes së udhëtarëve nga mjeti, posaçërisht fëmijëve, ashtu që dalja të bëhet nga ana ku nuk lëvizin mjetet, nga ana e trotuarit apo të ngjashme.

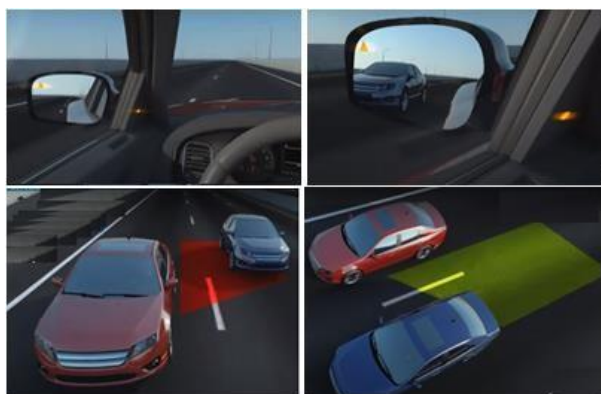
Nuk lejohet hapja e derës nga asnjë person derisa automjeti është në lëvizje dhe as largimi nga mjeti kur motori është i ndezur.

Detyrimet e shoferit para se të largohet nga mjeti

Para se të largohet nga mjeti, shoferi i cili e lë mjetin në rrugë është i detyruar t'i marrë të gjitha masat e duhura në mënyrë që mjeti mos të lëvizë vetë nga vendi ose që personat e paautorizuar të vënë atë në lëvizje: të fiket motori, të mbyllen dritaret dhe dyert, çelësat t'i marrë me veti ose të ngjashme.

Këndi i vdekur - ang. BLIND SPOT (shikimi mbi supe)

Këndi i vdekur paraqitet te pjesët anësore dhe të prapme të veturës, gjatë ngasjes nuk shihet automjeti i cili gjendet në këtë zonë me anë të pasqyrave, andaj duhet shikuar mbi supe - me kthim koke majtas /djathtas për të shikuar se mos ka ndonjë automjet në zonën e këndit të vdekur.



Shoferit nuk i lejohet të bëjë asnjë veprim pa e shikuar këndin e vdekur, pasi që mund të jetë ndonjë mjet rrugor në këtë zonë dhe mund të shkaktohet aksidenti.

Këndi i vdekur në veturë – me ngjyrë të kuqe

Automjetet e reja janë pajisura me sistem inteligjent të ashtuquajtur "Blind Spot Assist", p. sh. i Mercedes-it, mund të aktivizojë edhe frenat për të shmangur një aksident. Më saktësisht, ESP-i do të reagojë duke frenuar rrotat në njërin anë, duke parandaluar ose ngadalësuar kalimin në shiritin tjetër të trafikut.

Në rrugë me tre shirita trafiku për një kahe kur shoferi është duke lëvizur në shiritin e mesëm e do që ta ndërrojë shiritin e trafikut djathtas apo majtas, pajisjet inteligjente i'a lehtësojnë një veprim të tillë, dhe nëse ka ndonjë automjet në zonën e këndit të vdekur e detektojnë atë dhe e sinjalizojnë shoferin.

Në fotot e mëposhtme është paraqitur radhitja e veprimeve para se të ndërmerret ndonjë veprim me automjet.



Radhitja e veprimeve para se të ndërmerret ndonjë veprim në trafik janë:

- Shikimi në pasqyrën e brendshme.
- Shikimi në pasqyrën e jashtme.
- Shikimi në këndin e vdekur.
- Dhënia e treguesve të drejtimit.

Bllokimi i vendkalimeve

Shoferit nuk i lejohet të ndalet në vendkalim të shënuar për këmbësorë, biçiklistë, hekurudha, etj, nëse trafiku është i dendur paraprakisht duhet të planifikojë ngasjen, se a ka hapësirë të mjaftueshme prapa vendkalimit të tillë, nëse trafiku është bllokuar.



Vetura nuk ka drejtë të ndalet në vendkalim të këmbësorëve, duke penguar lëvizjen e këmbësorëve.

Ndalja e veturës jo në rregull

Shpërqendrimi gjatë ngasjes

Shoferit nuk i lejohet që të shpërqendrohet gjatë ngasjes sepse mund të mos i vërejë situatat e rrezikshme dhe të reagojë me vonesë në evitim të rrezikut në rrugë.

Shpërqendrimi gjatë ngasjes mund të jetë si pasojë e stresit, ngarkesës psikike, zemërimit, bisedave me bashkëudhëtarë, ngrënies së ushqimit, ndërrimit të pajisjeve në aparat (radio, CD, etj.), dëgjimit të muzikës më zë të lartë, përdorimit të telefonit të dorës, pajisjeve të ndryshme audiotive, etj.

Shumica e aksidenteve në trafikun rrugor ndodhin për shkak të përdorimit të telefonit të dorës, leximit dhe shkrimit të sms-ve/porosive në telefon. Kjo e rritë edhe më shumë rrezikun në trafikun rrugor.



Shkaqet e mundshme që ka ardhur deri te kjo situatë e rrezikshme është përdorimi i telefonit të dorës – mobil, shkrimi dhe leximi i msm-ve.

Leximi i msm-ve në telefon celular është i rrezikshëm

Rreziqet e veçanta

Shumica e rreziqeve të veçanta të cilat mund të ndodhin në trafikun rrugor kanë të bëjnë me situatat e papritura, p.sh. është shumë e vështirë shmangia e aksidentit në rastin kur duke lëvizur prapa një kamioni papritur bie ngarkesa e tij.

Në foton mëposhtme është paraqitur një situatë e rrezikshme kur vetura gjatë ngasjes prapa e rrezikon fëmijën me biçikletë, kjo ndodh kur shoferi para ngasjes nuk i bën një shikim vizual automjetit në të gjitha anët e tij. Kjo situatë mund të paraqitet edhe në ndonjë sipërfaqe tjetër jashtë rrugës qarkulluese (oborr, garazhdë, vendparkim, park, etj.) ku mund të shkaktohet aksident trafiku.



Shoferi është i obliguar që para ngasjes t'i bëjë veturës një shikim vizual.

Ngasja prapa e rrezikshme

Gjatë ngasjes natën nëse automjeti i cili vjen përball i ndezë dritat e gjata, ju nuk duhet t'i ndezni dritat e gjata, pasi që mund të vijë deri te rrezikimi i trafikut rrugor, por ju duhet të vazhdoni lëvizjen me dritat e shkurta dhe shikimin ta orientoni nga skaji i dajhtë i rrugës.



Ndezja e dritave të gjata vështirëson ngasjen dhe të vërejturit e situatës në trafikun rrugor.

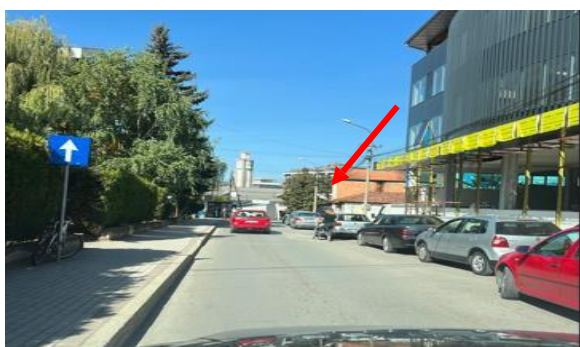
Përballkalim i rrezikshëm

Shoferi gjatë ngasjes duhet të ketë kujdes që në pjesën e rrugës ku kryhen punimet mund të has personin i cili e bënë rregullimin e trafikut në mënyrë alternative me flamur apo me tabelë përkatëse.



Shoferi i cili has në personin që punon në rrugë dhe i cili ka ngritur flamurin e gjelbër, kjo tregon kalimin e lirë, nëse i njëjti ka ngritur flamurin e kuq duhet të ndalet.

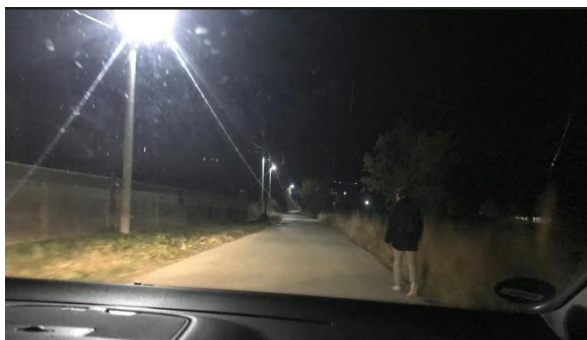
Kalim i lirë - vazhdim i ngasjss



Gjatë ngasjes në afërsi të veturave të ndalura apo të parkuara shoferi duhet të ketë më shumë kujdes sepse ndërmjet këtyre veturave mund të dalë ndonjë këmbësor apo shofer dhe të hap derën e automjetit pa shikuar trafikun nga prapa.

Dalja e këmbësorës me karrocë fëmijësh ndërmjet automjeteve të parkuara paraqet rrezik në trafik.

Lëvizje e këmbësorës në rrugë qarkulluese



Në këtë situatë duhet të largoni këmbën nga pedalja e gasit dhe të jeni të gatshëm në rast nevojë të frenoni.

Pas shikimit të trafikut nga prapa sinjalizoni me kujdes të shtuar dhe kaloni në anë e majtë të rrugës duke mos e rrezikuar këmbësorin.



Gjatë ngasjes te kjo shenjë e lajmërimit, shoferi duhet pasur kujdes të ngas me shpejtësinë e lëvizjes së këmbësorit dhe mund të has fëmijë duke luajtur.

Zonë e trafikut të qetë

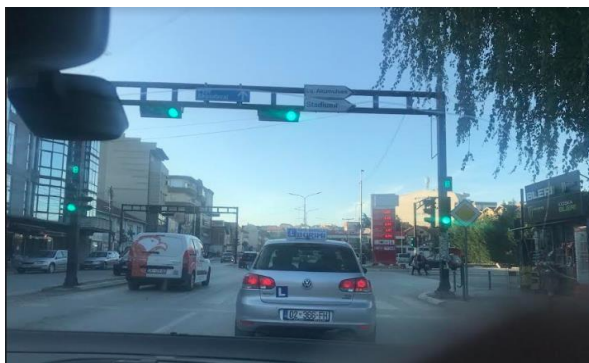
Nuk ju lejohej të përdorni burinë, nëse ndonjë pjesëmarrës ka vepruar në kundërshtim me rregullat e trafikut. Përkundër ju duhet të jeni tolerant që t'ia mundësoni lehtësimin e veprimit duke mos rrezikuar sigurinë në trafikun rrugor.



Ndaj automjetit të bardhë që ka shkelë rregullat e trafikut nuk lejohej përdorimi i burisë.

Situatë e rrezikshme - të jeni gatshëm për frenim

Shoferi duhet të ketë kujdes të shtuar ndaj veturës së autoshkollës pavarësisht se ora praktike e kandidatit për shofer mbahet nën mbikëqyrjen e instruktorit. Duhet t'i kushtojë kujdes të veçantë mbajtjes së distancës së sigurisë, pasi kandidati në fjalë mund të bëjë ndonjë veprim të papritur. Njëkohësisht duhet edhe të jetë tolerant nëse i njëjti lëviz ngadalë, mos e përdorni burinë për t'ia tërhequr vëmendjen atij për të lëvizur më shpejtë.



Ngasja e veturës të autoshkollës

Ngasja në teposhtëze

Gjatë ngasjes në teposhtëze duhet shfrytëzuar frenimin me motor, kjo realizohet duke vendosur shpejtësinë e përshtatshme, sa më e vogël shpejtësia frenimi me motor është më i madh dhe anasjelltas. Gjatë ngasjes së automjetit në teposhtëze nuk duhet fikur motori ngase te automjetet e reja vjen deri te mosfunksionimi i timonit, frenimit, etj.



Ngasja në teposhtëze te rrezikshme

Nuk duhet frenuar vazhdimisht me frenin punues sepse mund të vijë deri te nxehja e frenave dhe dështimi i frenit të punës. Në teposhtëze rritet distanca e sigurisë ndaj mjetit që lëviz përpara.

Ngasja në përpjetëze

Shpejtësia e lejuar e ngasja në përpjetëze duhet t'i përshtatet kushteve të rrugës, sa më e vogël shpejtësia e lëvizjes aq më e madhe është fuqia e motorit dhe anasjelltas, nxitimi arrihet me vështirësi sesa në rrugë të rrafshët apo në teposhtëze, mund të haset në ndonjë mjet rrugor që lëviz ngadalë.

Rruga e ndaljes është më e shkurtër sesa në rrugë të drejtë dhe në teposhtëze.

Të gjitha këto kushte dhe rrethana duhet të merren parasysh kur kemi të bëjmë me ngasje të mjetit në përpjetëze.



Ngasja në përpjetëze

Nëse automjeti është i pajisur me pajisje inteligjente, përveç të tjerash, duhet t'i kushtohet rëndësi shpejtësisë me të cilën kërkohet të lëvizet.

Ngasja në kthesa

Ngasja në kthesa është e rrezikshme për shkak të ndikimit të forcës centrifugale, sidomos nëse rruga është e rrëshqitshme dhe zvogëlohet kontakti i pneumatikëve me rrugën.

Para hyrjes në kthesa përshtatet shpejtësia e lëvizjes, pasi të kalohet mesi i kthesës gradualisht jepet gas, pasi të kalohet kthesa rritet shpejtësia e lëvizjes.



Ngasja në kthesë të rrezikshme majtas

Ngasja në kolonë

Ngasja në kolonë paraqet ngasje të vështirë sidomos në përpjetëze, ku në disa raste duhet ngasë mjetin me gjysmëfiksion.

Duhet shmangur ndërrimin e shiritit, përveç në rastin kur rreshtimi bëhet me qëllim të daljes nga kolona ose për parkim.



Ngasja në kolonë

***Ngasja gjatë erërave anësore***

Paraqet ngasje të rrezikshme për shkak të erërave anësore, sidomos për mjetet me dy rrota, mjetet transportuese dhe bashkësive të mjeteve.



Ngasja gjatë erës anësore



Duhet pasur kujdes gjatë tejkalimit të mjeteve transportuese ose bashkësive të mjeteve për shkak të erërave anësore të mëdha pasi që pas tejkalimit të mjetit mund ta humbni lehtë drejtimin e lëvizjes.

Ngasja në diell të fortë

Gjatë ngasjes në diell të fortë mund të mos vërehen situatat e rrezikshme në trafik, përdorimi i mbrojtësve të diellit është i obligueshëm.



Ngasja në diell të fortë

Ngasja në diell të fortë është e rrezikshme.

Duhet të jeni të kujdesshëm gjatë ngasjes, të lëvizni me shpejtësi të përshtatshme varësisht nga intensiteti i dritës së diellit dhe nga kushtet e trafikut.

Ngasja në shi

Ngasja në shi, përveç zvogëlimit të pamjes dhe zvogëlimit të koeficientit të fërkimit të pneumatikëve me sipërfaqen e rrugës, karakterizohet me rrezikun e shpeshtë të defektit të frenit punues i cili laget nga shiu si dhe vështirësohet të drejtuarit të automjetit ku paraqitet fenomeni i ashtuquajtur “*pyka e ujit*” (jastëku i ujit - aquaplaning).



Ngasja në shi

Gjatë shirave të mëdha dhe pas tyre, zakonisht formohen pyka uji në rrugë dhe kur automjeti me shpejtësi të madhe has në to, vjen deri te mbulimi i përkohshëm i xhamit mbrojtës duke zvogëluar pamjen nga automjeti. Të njëjtat raste paraqiten edhe me rastin e përballkalimit dhe tejkalimit, kur një sasi e ujit në rrugën qarkulluese, automjetet e tjera e hedhin në xhamin mbrojtës të automjetit që jeni duke lëvizur ose anasjelltas.

Rruga është veçanërisht e rrëshqitshme gjatë kohës me shi (në fillim kur bie shi), kur në të ka pluhur, yndyrë, baltë, fletë, vaj motori të derdhur, etj. Meqenëse koeficienti i fërkimit në këso raste është i zvogëluar, rruga e frenimit është më e gjatë, frenat mund të lagen dhe kjo bën që rreziku në trafik të rritet edhe më shumë. Në këto kushte të rrugës së rrëshqitshme duhet të drejtohet me shpejtësi të përshtatshme, frenimi të bëhet me motor (duke kaluar nga shpejtësia më e lartë në më të ulët).

Sezoni dimëror

Gjatë sezonit dimëror, nga 15 nëntori deri më 15 mars, automjetet dhe bashkësitë e mjeteve që marrin pjesë në trafikun rrugor duhet t'i kenë pajisjet dimërore.



Ngasja në rrugët e mbuluara me borë

Gjatë kushteve dimërore ndalohet qarkullimi i automjeteve dhe i bashkësisë së mjeteve të cilat nuk i kanë të vendosura pajisjet dimërore.

Kushtet dimërore nënkuptojnë rrugën e mbuluar me borë ose akull.

Mundësia e lëvizjes së automjetit varet në masë të madhe nga trashësia e borës dhe pesha e bartjes së lëvizshmërisë së automjetit si dhe shkathtësitë e shoferit.

Metoda e të drejtuarit të automjetit nëpër borë mundësisht duhet të jetë kjo: pa ndërrim të shpeshtë të shpejtësive, pa nxitim dhe ngadalësim të vrullshëm, kthim të vrullshëm të timonit, etj.



Rruga e mbuluar me borë

Ngasja në rrugët e mbuluara me ngrica

Karakteristikat themelore të ngasjes së automjetit nëpër rrugët me ngrica kanë të bëjnë me zvogëlimin e fërkimit me sipërfaqen e rrugës, rrëshqitjen, vështirësinë e të drejtuarit, rrezikun nga kthimi dhe rrokullisjen e automjeteve etj.



Rruga e mbuluar me ngrica

Ngasja në mjegull

Ngasja në mjegull karakterizohet me dukshmëri të dobësuar (zvogëlim të pamjes) dhe lagështi që krijohet nga mjegulla në sipërfaqe të rrugës qarkulluese.



Ngasja në mjegull

Përshtatja e shpejtësisë së lëvizjes

Mund të mos vërehen me kohë këmbësorët dhe mjetet që nuk kanë ndriçim vetanak.

Të pamurit është i kushtëzuar nga dendësia e mjegullës, pastaj nga mjegullimi i xhamave në kabinë si dhe nga përdorimi i dritave për ndriçimin e rrugës (të shkurta ose të mjegullës apo mund të jenë të dyja të ndezura në të njëjten kohë) si dhe nga dritat e automjeteve që vijnë përball.

Problemi kryesor i të drejtuarit të automjetit në këto kushte është orientimi i vështirësuar në hapësirë dhe vlerësimi i gabuar i gjerësisë dhe lartësisë, etj.

Shpejtësinë e lëvizjes duhet zvogëluar proporcionalisht me zvogëlimin e të pamurit dhe në funksion të rrugës së ndaljes.

Ngasja natën

Ngasja natën karakterizohet me dukshmëri të dobësuar (kufizim i të pamurit) e që varet nga përdorimi i dritave për ndriçimin e rrugës.

Shpejtësia e lëvizjes varet nga përdorimi i dritave për ndriçim të rrugës dhe në funksion të rrugës së ndaljes.



Dukshmëria e dobësuar

Ngasja natën

Gjatë ngasjes natën kujdesi duhet të jetë edhe më i madh për shkak se lodhja shfaqet më shpejtë, mund të mos vërehen këmbësorët apo mjetet pa ndriçim vetjak. Veçanërisht duhet pasur kujdes të shtuar kur gjatë ngasjes kalohet nga pjesa e pandriçuar në pjesën e ndriçuar të rrugës ose anasjelltas.

KAPITULLI I VII

ASPEKTI MEKANIK QË KA TË BËJË ME SIGURINË RRUGORE

AUTOMJETI

Automjeti është faktori bazë i sigurisë rrugore dhe mosmirëmbajtja e tij ndikon në ndotjen e mjedisit. Nëse automjeti mirëmbahet rregullisht dhe servisimet kryhen me rregull do të ketë rritje të sigurisë rrugore, mbrojtje të mjedisit dhe zhvillim të rrjedhës normale të trafikut si dhe qëndrueshmëri të tij.

Shprehjet e përdorura në këtë kapitull kanë këtë kuptim:

Automjet - çdo mjet që lëviz në rrugë me fuqi të motorit të vet, i cili sipas konstruksionit, pajisjeve, veglave e pajimeve është paraparë për transport të personave, përkatësisht të ngarkesave / mallit, për kryerje të punëve a për tërheqje të mjeteve të bashkëngjitura, përveç mjeteve që lëvizin nëpër binarë.



Vetura

Veturë - mjet që shërben për transport të personave, i cili përveç ulëses së shoferit ka më së shumti edhe tetë (8) ulëse të tjera.

Mjet rrugor - çdo mjet transporti që lëviz nëpër rrugë, përveç karrocave lëvizëse pa motor për persona me aftësi të kufizuara dhe mjeteve transportuese të fëmijëve.

Bashkësi mjetesh - mjet me veprim motorik dhe mjet i bashkëngjitur, që në trafikun rrugor marrin pjesë si tërësi.

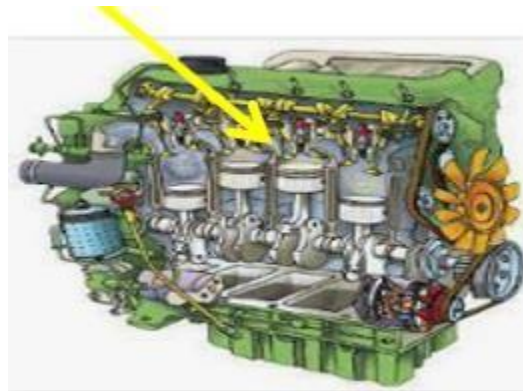
Njohuritë e pajisjeve dhe defekteve të motorit

Motori

Motori - shërben për të prodhuar forcën tërheqëse për lëvizje të automjetit.

Pajisjet që mundësojnë punën e motorit janë:

- **pajisja për ftohje,**
- **pajisja për lubrifikim (vaji),**
- **pajisja për furnizim me kurbarante,**



Shkaqet e mundshme të bllokimit të motorit janë:

- mosfunksionimi i sistemit për ftohje,
- mosfunksionimi i sistemit për lubrifikim (vaji).

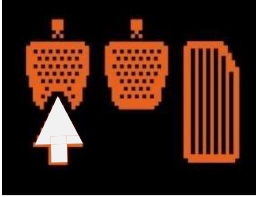
Shkaqet e mundshme për ndezjen e dritës së kuqe të temperaturës në tabelën kontrolluese janë:

- mosfunksionimi i sistemit për ftohje,
- sasia e pamjaftueshme e ujit.

Shoferi njoftohet se temperatura e motorit e ka kaluar kufirin e lejuar nëse treguesi i temperaturës kalon në fushën e kuqe (ndizet drita kontrolluese e ujit).

Tab. Pajisjet e veturës destinimi dhe funksionimi i tyre

Tabela kontrolluese (komanduese) në automjet mundëson përcjelljen e punës së motorit. Ajo tregon kilometrat e kaluar dhe shpejtësinë e lëvizjes.	
Llamba kontrolluese sinjalizon (tregon) problemin me motor.	
Pajisja për ftohje (lëngu/uji) mundëson punën e motorit	
Shtypja e ulët të ajrit në pneumatik (goma) zvogëlon stabilitetin e mjetit dhe dëmton pneumatikët, rrit shpenzimet e karburantit.	
Timoni shërben për drejtimin e automjetit në kahun e dëshirueshëm.	

Sistemi ABS në automjet mundëson që në rast të frenimit të mos vijë deri te bllokimi i rrotave.	
Pedalja e friksionit të cilën duhet shtypur para aktivizimit të motorit mundëson nisjen ngavendi dhe ndërrimin e shpejtësive.	
Llamba kontrolluese në foto sinjalizon (tregon) se temperatura e motorit e ka kaluar kufirin e lejuar – defekt në sistem të ftohjes.	
Llamba kontrolluese në foto sinjalizon (tregon) sasinë e pamjaftueshme të vajit në motor apo defektin në sistemin e lubrifikimit.	
Llamba kontrolluese në foto sinjalizon (tregon) se në automjet janë të ndezura dritat e shkurta.	
Llamba kontrolluese në foto sinjalizon (tregon) se në automjet janë të ndezura dritat e gjata.	
Llamba kontrolluese sinjalizon (tregon) dritat për mjegull	
Treguesit e drejtimit përdoren gjatë veprimeve me automjet (tejkalimi, kthimi majtas ose djathtas, etj).	
Llamba kontrolluese në foto sinjalizon (tregon) në automjet janë të ndezura të gjithë treguesit.	
Llamba kontrolluese sinjalizon (tregon) se alternatori nuk është duke funksionuar si duhet.	
Llamba kontrolluese sinjalizon (tregon) se tempomati është i aktivizuar	

Llamba kontrolluese sinjalizon (tregon) se freni i parkimit është jashtë funksionit.	
Llamba kontrolluese sinjalizon (tregon) se rripi i sigurisë nuk është vendosur.	
Llamba kontrolluese sinjalizon (tregon) se ESP / Programi Elektronik i Stabilitetit është jashtë funksionit	
Llamba kontrolluese sinjalizon (tregon) sasinë e karubrantit	
Llamba kontrolluese sinjalizon (tregon) probleme me jastëk të ajrit.	
Llamba kontrolluese sinjalizon (tregon) se nxehësit janë jashtë funksionit (Dizel).	
Llamba kontrolluese sinjalizon (tregon) se servo timoni nuk është në rregull.	
Regjimi EKOLOGJIK	
Distanca e sigurisë e vogël.	

Numri i rrotullimeve të motorit.	
Numëri i rrotullimeve të motorit në fushën e kuqe.	

Timoni- shkaqet e mundshme që timoni dridhet gjatë ngasjes janë: shtypja e ajrit në pneumatikë (goma) në boshtin e përparmë nuk është e njëjtë, lëvizja e timonit është mbi kufijtë e lejuar, dhe rrotat janë të pabalancuara.

Frikcioni (kuplungu) shërben për nisjen e mjetit nga vendi dhe ndërrimin e shpejtësisë gjatë ngasjes.

Sistemi elektrik i automjetit siguron rrymën për:

- aktivizimin e motorit të automjetit,
- funksionimin e pajisjeve sinjalizuese të automjetit,
- funksionimin e pajisjeve ndriçuese të automjetit.

Shkaqet e dobësimit të baterisë janë:

- ndonjë defekt në sistemin elektrik,
- nëse dritat harrohen të ndezura kur parkohet mjeti.

Në sistem të frenimit bëjnë pjesë:

- freni punues (i këmbës),
- freni ndihmës,
- freni i parkimit.

Freni punues veprues vepron në të gjitha rrotat.

Sistemi ABS në automjet, pamundëson bllokimin e rrotave në rast frenimi.

ESP / Programi Elektronik i Stabilitetit, mundëson stabilitetin e automjetit gjatë ngasjes në kthesa të ashpëra.

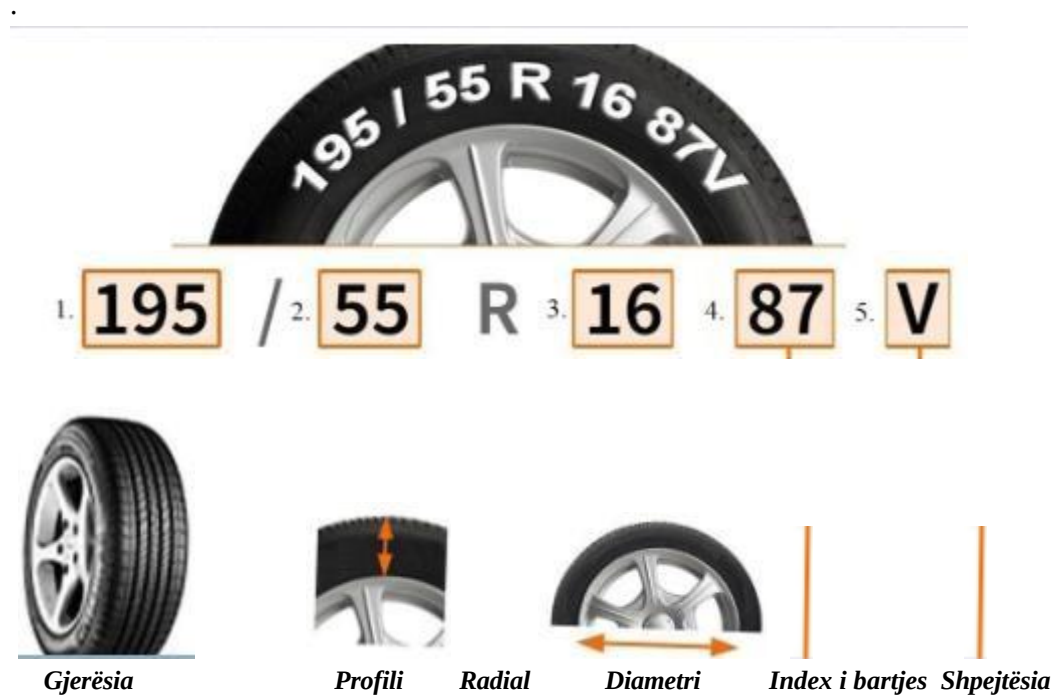
Pajisjet e transmisionit janë:

- friksioni,
- ndërruesi i shpejtësisë,
- boshti i kardanit.

Freni ndihmës i mjetit shërben për zvogëlimin e shpejtësisë së mjetit në rast të mosfunksionimit të frenit punues.

Pneumatikët

Pneumatikët janë pjesë kryesore të rrotës që janë në kontakt të drejtpërdrejtë me rrugën dhe i transmetojnë forcat, me të cilët automjeti vepron mbi rrugë. Pneumatikët ndikojnë në të gjitha karakteristikat e automjetit të cilat varen nga cilësia e kontaktit në mes të pneumatikëve dhe rrugës, si: karakteristikat e frenimit dhe ato dinamike, shoferhmërinë, si dhe ndikojnë në rehatinë gjatë ngasjes dhe në shpenzimet e karburanteve.



ku janë:

195 - gjerësia e pneumatikut;

55-profili- tregon përqindjen e lartësisë kundrejt gjerësisë së pneumatikut;

R - shenja e gomës radiale,

16 - diametri në inç;

87- tregon indeksin e ngarkesës

V - shenja e shpejtësisë.

KAPITULLI I VIII

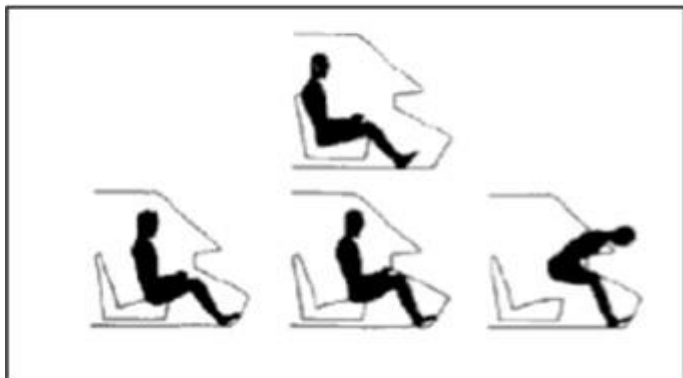
PAJISJET PASIVE TË SIGURISË SË AUTOMJETIT

ELEMENTET PASIVE TË SIGURISË SË AUTOMJETIT

Elementet pasive të sigurisë së automjetit janë ato elemente të cilat zbusin pasojat e aksidenteve në trafik.

Në elementet pasive të sigurisë së automjetit bëjnë pjesë: rripat e sigurisë, mbështetësit e kokës jashtëku i ajrit, pasqyrat e shoferit, etj..

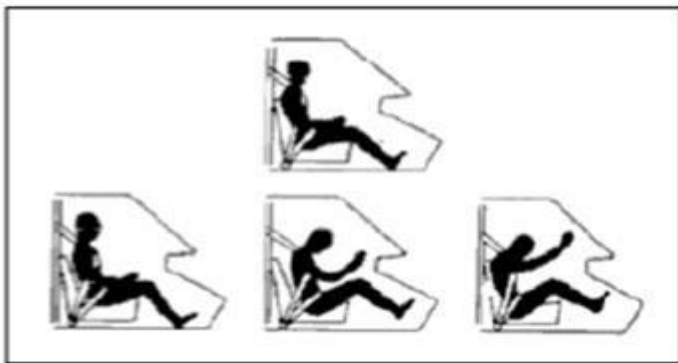
Përdorimi i rripit të sigurisë



Shoferi dhe të gjithë personat të cilët gjenden në automjet, duhet t'i përdorin rripat e sigurisë ashtu siç e parasheh prodhuesi i automjetit.

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.

Nëse nuk përdoret rripi i sigurisë gjatë frenimit të vullshëm dhe në rast të shkakimit të aksidentit rrugor, te shoferi dhe personat tjerë në automjet mund të shkaktohen lëndime trupore të lehta apo të rënda ku si pasojë lëndohet koka, gjymtyrët, thyhen brinjët, vjen deri te gjakderdhjet e brendshme të rënda etj.



Pozita e shoferit i cili e ka përdorur rripin e sigurisë.

Rripi i sigurisë përdoret me rastin e nisjes së automjetit si brenda ashtu edhe jashtë zonës urbane.

Mbështetësit e kokës



Mbështetësit për kokë janë pajisje pasive jo obliguese, por nëse automjeti është pajisur për shkaqe sigure duhet të përdoren.

Gjatë goditjes së papritur të automjetit në pjesën e prapme vjen deri te lëvizja e kokës prapa, me ç'rast mund të shkaktohet edhe lëndimi i qafës.

Me qëllim të shmangies së këtyre lëndimeve instalohen mbështetësit e kokës të cilët duhet të jenë të përshtatshëm dhe të ofrojnë mbështetje të mirë të kokës.

Ulësja e sigurisë për fëmijë*Ulësja e sigurisë për fëmijë*

Fëmijët nën moshën 12 vjeç të cilët transportohen në mjetet të cilat kanë të instaluar rripa të sigurisë, duhet të jenë të siguruar tërësisht apo pjesërisht me sistem të sigurt, d.m.th. me ulëse të sigurisë për fëmijë, të përshtatur për masën dhe lartësinë e fëmijëve. Në mjetet të cilat nuk kanë të instaluar sistem sigurisë, d.m.th. ulëse të sigurisë për fëmijë, nuk lejohet të transportohen fëmijë më të vegjël se tre 3 vjeç.

Në mjete nuk lejohet të ulen në ulëset e para fëmijët nga 3 e më shumë vjeç dhe me lartësi nën 150 cm.

Nëse fëmija është nën përkujdesë të personit të moshës madhore që nuk është i ulur në ulëset e përparme të mjetit, përkatësisht nëse mbahet në prehër apo në duar të këtij personi, lirohet nga detyrimi për ta përdorur ulësen e sigurisë për fëmijë.

Personat të cilët lirohen nga përdorimi i rripit të sigurisë

Detyrimi për ta përdorur rripin e sigurisë nuk zbatohet për këta persona:

- personin që posedon certifikatë mjekësore me të cilën vërtetohet se i shfaqen efekte anësore, negative poqese e përdor rripin e sigurisë,
- gruan shtatzënë.

Jastëku mbrojtës (i ajrit) / air bag*Jastëku mbrojtës*

Shërben për parandalimin e lëndimeve të shoferit dhe bashkëudhëtarëve në rast aksidenti. Aktivizohet në mënyrë automatike në rast të aksidentit apo ndonjë pengese të fortë në rrugë.

Pasqyrat

Për vështtrimin e trafikut mbrapa dhe nga anët anësore të automjetit, rregullohen pasqyrat nga ana e shoferit.

Pasqyret

KAPITULLI I IX

EKO - NGASJA

EKO - NGASJA



Me *Eko - Ngasje* nënkuptojmë të drejtuarit e automjetit që ndikon drejtëpërdrejtë në mbrojtjen e mjedisit, sigurinë rrugore dhe në kursim të karburantit.

Eko - ngasja është një metodë e re e ngasjes që e bënë më të lehtë përdorimin e pajisjeve inteligjente të automjetit, njëkohësisht ndikon edhe në përmirësimin e sigurisë rrugore.

Objektivat e Eko – ngasjes janë:

- mbrotja e mjedisit,
- shpenzimet minimale (më të vogla) të karburanteve.

Parimet e Eko - Ngasjes janë:

- **ngasja e njëtrajshme,**
- **fikja e motorit gjatë pritjeve të gjata,**
- **nisja graduale e automjetit,**
- **zgjatja e qëndrueshmërisë së automjetit,**
- **ndërrimi me kohë i shpejtësive,**
- **ngarkesa e panevojshme në bagazhë,**
- **ngasja me numër të mesëm / optimal të rrotullimeve të motorit,**
- **ngasja pa nxitim dhe frenim të vrullshëm,**
- **pneumatikë me presion adekuat,**
- **ndërrimi i vajit në vendet e parapara për këtë qëllim,**
- **pastrimi i mjetit në vendet e parapara për këtë qëllim,**
- **moslejimi i rrjedhjes së vajit nën automjet,**
- **shmangia e ngasjes kur trafiku është i dendur.**

Për Eko - ngasje duhet të keni (posedoni):

- njohurië (funksionimi) për automjetin,
- aftësi për ngasje,
- njohuri për përdorimin e pajisjeve inteligjente të automjetit.

Teknika e Eko - ngasjes përfshinë:

- nisjen e menjëhershme pas aktivizimit të motorit,
- kalimin sa më të shpejtë në shpejtësi më të lartë të lëvizjes,
- përshtatjen e rrotullimeve të motorit, ndërrimin me kohë të shpejtësisë,
- perceptimin sa më të mirë të situatës në trafik (parashikimin me kohë të veprimeve të pjesëmarrësve të tjerë në trafik),
- ngasjen me shpejtësi konstante,
- parashikimin e rrjedhës së trafikut,
- fikjen e motorit gjatë pritjeve të gjata, ngecjes në trafik, semaforë, etj.,
- frenimin me kohë dhe mos nxitimin pa nevojë dhe në mënyrë të vrullshme,

Faktorët me ndikim negativë në Eko - ngasje

- mbingarkesa në mjet,
- gjendja e pneumatikëve (presioni i ulët në pneumatikë),
- ngasja me rrotullime shumë të larta të motorit.

Sipas rregullave të trafikut, me qëllim të mbrojtjes së mjedisit, është paraparë që shoferit nuk i lejohet:

- ta shfrytëzojë mjetin në atë mënyrë që të lëshojë tym të tepruar duke e ndotur mjedisin os që bën zhurmë më shumë sesa është e paraparë me rregulla,
- ta lërë motorin të ndezur gjatë parkimit brenda vendbanimit.

PJESA E DYTË

KATEGORITË: C1, C, D1 DHE D

(PËR PYETËSIT TEORIK DHE PËR PYETËSIT E NGASJES TË KATEGORIVE:
(C1, C, D1 DHE D)



KAPITULLI I I

RREGULLAT PËR KOHËZGJATJEN E DREJTIMIT TË AUTOMJETIT DHE PERIUDHËN E PUSHIMIT

Kategoritë C1, C, D1 dhe D

KOHËZGJATJA E DREJTIMIT TË AUTOMJETIT DHE PERIUDHA E PUSHIMIT

Shprehjet e përdorura që kanë të bëjnë me rregullat e kohëzgjatjes së drejtimit kanë këtë kuptim:

Java - periudha ndërmjet orës 00:00 të së hënës dhe 24:00 të së dielës;

Pushimi - çdo periudhë e pandërprerë gjatë së cilës shoferi (voztësi) përdor kohën e lirë sipas dëshirës;

Ndërprerja - çdo periudhë gjatë së cilës shoferi nuk ka drejtë të vozisë apo të kryejë ndonjë detyrë tjetër e që i lejon vetëm pushim;

Koha e pushimit ditor - pjesa e ditës gjatë së cilës shoferi mund të kalojë kohën e lirë sipas dëshirës së tij, dhe e cila mund të jetë: “pushim ditor normal” apo “pushim ditor i reduktuar”.



Vozitja e kamionit

Kohëzgjatja e drejtimit të automjetit - është kohëzgjatja e ngasjes së ekuipazhit, gjendja në të cilën gjatë drejtimit të përbërë mes dy periudhave të njëpasnjëshme të pushimit të përditshëm ose në mes të një periudhe të pushimit ditor dhe një pushimi javor, ka të paktën dy shoferë në bordin e automjetit që të sigurojë ndërrime.

Kohëzgjatja ditore e vozitjes - kohëzgjatja e përgjithshme e akumuluar prej mbarimit të pushimit ditor dhe fillimit të pushimit tjetër ditor ose prej mbarimit të pushimit ditor dhe fillimit të pushimit javor;

Kohëzgjatja e vozitjes - koha totale e vozitjes e regjistruar në mënyrë automatike, gjysmë-automatike ose manuale në kushte të përcaktuara me rregulla të parapara.

Koha e ngasjes

Kohëzgjatja e ngasjes ditore, **nuk tejkalon 9 orë**.

Kohëzgjatja e ngasjes ditore mund të zgjatet në maksimalisht **10 orë**, por jo më shumë se **2 herë** gjatë javës. Kohëzgjatja e ngasjes javore, **nuk tejkalon 56 orë**. Kohëzgjatja e ngasjes totale të akumuluar gjatë **dy javëve** të njëpasnjëshme **nuk tejkalon 90 orë**.

Në secilën periudhë kohore prej 24 orëve pas përfundimit të kohës së pushimit ditor apo javor, ngasësi duhet të merr një kohë të re të pushimit ditor. Nëse një pjesë e pushimit ditor e që bie brenda asaj periudhe prej njëzetekatër orëve është së paku nëntë orë por më pak se njëmbëdhjetë orë, koha e pushimit ditor në fjalë konsiderohet si kohë e shkurtuar e pushimit ditor.

Koha e ngasjes përbëhet (llogaritet) nga e tërë kohëzgjatja e ngasjes e kryer në çfarëdo territori.

Pauza (ndërprerjet)

Pas ngasjes prej **4, 5 orë** ngasësi bën një pauzë të pandërprerë prej së paku **45 minutash**, përveç nëse e shfrytëzon pushimin.



Kjo ndërprerje (pauz) mund të zëvendësohet me anë të një ndërprerjeje prej pesëmbëdhjetë (15) minutash vijuar nga një ndërprerje prej së paku tridhjetë (30) minutash, ku që të dyja shpërndahen në kohën e ngasjes apo merren menjëherë pas saj, në atë formë që respektohet pauza prej 45 minuta

Pauza e shoferit të kamionit

Koha e pritjes dhe koha që nuk kalohet në ngasje, koha e kaluar në mjet, anije apo tren në lëvizje nuk konsiderohet si punë tjetër por mund të cilësohet si “*ndërprerje*”.

Koha e pushimit

Shoferi (ngasësi) e shfrytëzon kohën e pushimit ditor dhe javor të përkufizuar me rregullat e transportit rrugor.

Në secilën periudhë kohore **prej 24 orëve** pas përfundimit të kohës së pushimit ditor apo javor, shoferi duhet të merr një kohë të re të pushimit ditor.

Nëse një pjesë e pushimit ditor e që bie brenda asaj periudhe prej njëzetekatër **(24) orëve** është së paku nëntë **(9) orë** por më pak se **11 orë**, koha e pushimit ditor në fjalë konsiderohet si kohë e shkurtuar e pushimit ditor.

Pavarësisht nga ajo që u cekë më lartë, shoferi i përfshirë në trajtimin e mjetit duhet të ketë shfrytëzuar periudhën e re të kohës së pushimit ditor prej së paku *nëntë (9) orë* në tridhjetë **(30) orë**, pas përfundimit të pushimit ditor apo javor.

Koha e pushimit ditor mund të zgjatet për t’u bërë kohë **normale e pushimit javor** apo kohë e pushimit të shkurtuar javor.

Një shofer nuk mund të shfrytëzojë më shumë se **tri periudha të kohës së pushimit të shkurtuar ditor ndërmjet dy periudhave të pushimit javor**.

Gjatë dy (2) javëve të njëpasnjëshme, shoferi i shfrytëzon së paku:

- kohë normale të pushimit javor, apo;
- një kohë normale të pushimit javor dhe një kohë të shkurtuar të pushimit javor prej së paku njëzetekatër (24) orëve. megjithatë, koha e shkurtuar kompensohet përmes kohës së barabartë të pushimit të shfrytëzuar si tërësi para përfundimit të javës së tretë pas javës në fjalë;
- koha e pushimit javor fillon më së voni në fund të gjashtë periudhave të njëzetekatër (24) orëve duke marrë parasysh kohën e mëparshme të pushimit javor.

Përfshirjet nga koha e pushimit

Nëse një shofer shoqëron një mjet që transportohet përmes feribotit (anijes) apo trenit dhe shfrytëzon pushimin normal ditor, ajo mund të ndërpritet më së shumti dy herë nga një aktivitet tjetër, me kusht që të përmbushen kushtet si në vijim:

- një pjesë e pushimit ditor të shfrytëzuar në tokë duhet të merret para apo pasi që pushimi ditor të jetë shfrytëzuar në anije apo tren;
- periudhat ndërmjet dy pjesëve të pushimit ditor duhet të jenë sa më të shkurtra që është e mundur dhe në asnjë rast nuk mund të jetë më e gjatë sesa një orë para ngarkimit apo pas zbarkimit, përfshirë këtu formalitetet doganore në operacionet e ngarkimit dhe zbarkimit;
- gjatë të gjitha pjesëve të pushimit ditor, ngasësi duhet të ketë në dispozicion një shtrat.

Çdo kohë e kaluar në udhëtim drejt një lokacioni për të marrë përsipër mjetin brenda fushëveprimit të dispozitave të transportit rrugor, apo për ta kthyer atë, nëse mjeti nuk është as në shtëpi dhe as në qendrën operative të punëdhënësit të ngasësit, ku gjendet pika e zakonit e ndalimit, nuk llogaritet si pushim apo pauzë përveç nëse shoferi është në anije apo tren dhe ka qasje në fljetje të përshtatshme.

Çdo kohë e shoferit e kaluar në ngasje të një mjeti që nuk është brenda fushëveprimit të këtij ligji në drejtim të mjetit brenda fushëveprimit të dispozitave të transportit rrugor, apo gjatë kthimit, dhe që nuk është shtëpia e shoferit dhe as qendra operative e punëdhënësit e cila është pika e rëndomtë e ndalimit të shoferit, do të regjistrohet si "punë tjera".

Shmangiet

Me kusht që nuk e cenon sigurinë rrugore dhe që i lejohet arritja e një ndalimi të përshtatshëm, ngasësi mund ti shmanget dispozitave të transportit rrugor nëse është e nevojshme për të ofruar siguri të personave, mjetit apo ngarkesës së tij.

Shoferi duhet të cekë natyrën dhe qëllimin e shmangies në një fletë të të dhënave apo në fletë të shtypur të aparatit të kontrollit apo në regjistër të shërbimit, më së voni në kohën e arritjes në vendndalimin e përshtatshëm apo para saj

Aparati i kontrollit



Aparati i kontrollit

Të gjitha mjetet e transportit të udhëtarëve dhe mallrave me masën më të madhe të lejuar **mbi 5 tonë** dhe të regjistruara në territorin e Kosovës duhet të pajisen me aparat kontrolli në pajtueshmëri me dispozitat e transportit rrugor.

Kushtet e shfrytëzimit



Punëdhënësi dhe shoferi sigurojnë funksionimin e duhur dhe përdorimin adekuat të pajisjes së kontrollit, si dhe të kartelës së shoferit.

Punëdhënësi lëshon për shoferët e mjeteve të pajisura me pajisje regjistrimi tahograf analog një numër të mjaftueshëm të fletëve të të dhënave, duke pasur parasysh **natyrën personale të këtyre fletëve, kohëzgjatjen e shërbimit dhe detyrimin për ndërrimin eventual të fletëve të dëmtuara apo atyre të marra nga zyrtari për kontroll.**

Në rast se mjeti është i pajisur me aparat kontrolli tahograf digjital, punëdhënësi dhe shoferi sigurojnë se, duke pasur **parasysh kohëzgjatjen e shërbimit, shtypja sipas kërkesës mund të bëhet në mënyrë adekuate në rast të kontrollit.**

Vlefshmëria e kartelës së shoferit nuk mund të jetë më e gjatë **se 5 vite**, shoferi mund të ketë në posedim vetëm një kartelë të vlefshme.

Shoferi është i autorizuar të shfrytëzojë vetëm kartelën e tij të personalizuar, nuk mund të shfrytëzohet kartela e dëmtuar apo e skaduar.



Shoferët përdorin fletë të të dhënave apo kartela të shoferit çdo ditë që ata ngasin, prej momentit që ata marrin mjetin nën drejtim.

Fleta e të dhënave apo kartela e shoferit nuk tërhiqet para fundit të periudhës ditore të punës, përveç nëse ajo tërheqje është e autorizuar. Asnjë fletë e të dhënave apo kartelë shoferi nuk mund të përdoret për një periudhë kohore më të gjatë sesa për atë që është synuar.

Fletëza e tahografit

Nëse në kabinë të mjetit me aparat kontrolli tahograf digjital gjenden më shumë se një shofer ata sigurojnë se kartela e tyre është futur në vendin e saktë në tahograf.

Çdo anëtar i ekuipazhit duhet të mbajë në fletë të regjistrimit informatat sipas rregullave të përcaktuara me transport rrugor.

Shoferi që ofron vetëm një shërbim të transportit ndërkombëtar të udhëtarëve, ndryshe nga ai i rregullt, mund të shtyjë kohën e tij të pushimit javor për më së voni deri në fund të periudhës njëzetekatërorëshe (24) të kaluar pas kohës së mëparshme të pushimit javor sipas kushteve të përcaktuar me dispozitave të parapara në transportin rrugor.

Çdo shoferë që merr pjesë në ekuipazh shfrytëzon pushim javor prej së paku dyzetepesë (45) orëve. kjo kohë mund të shkurtohet në së paku njëzetekatër (24) orë (kohë e shkurtuar e pushimit javor). megjithatë,



çdo shkurtim kompensohet me periudhë të barabartë pushimi të shfrytëzuar si tërësi së paku gjatë javës së tretë pas javës kur është bërë shkurtimi. koha e pushimit javor fillon së paku në fund të gjashtë periudhave njëzetekatërorëshe (24), nga 28 periudha e mëparshme e pushimit javor.

Fletëza e tahografit

KAPITULLI I II

RREGULLAT PËR TRANSPORT TË UDHËTARËVE DHE MALLRAVE

TRANSPORTI I UDHËTARËVE (Kategoritë D1 dhe D)

Shprehjet e përdorura që kanë të bëjnë me transportin e udhëtarëve kanë këtë kuptim:

Autobus - mjet motorik që shërben për transport të udhëtarëve, dhe i cili përveç ulëses së shoferit i ka së paku edhe tetë ulëse të tjera;

Autobus i shkollës - mjet motorik që shërben për transport të fëmijëve, përkatësisht të nxënësve;

Transport publik - transport të cilin në kushte të njëjta mund ta shfrytëzojnë të gjithë shfrytëzuesit e shërbimeve të transportit;



Transport publik linjor i udhëtarëve - transport i cili kryhet në relacione të caktuara dhe sipas rendit të udhëtimit, çmimeve dhe kushteve të përgjithshme të transportit të përcaktuara paraprakisht;

Vendndalim i autobusëve

Linjë - relacion ose tërësi relacionesh të kryerjes së transportit në komunikacionin rrugor, prej stacionit fillestar deri në stacionin, përkatësisht deri në vend-ndaljen përfundimtare, në të cilën transportohen udhëtarët sipas rendit të udhëtimit të regjistruar dhe të publikuar me një ose me më shumë nisje;

Linjë ndër-urbane - linjë e cila zhvillohet në rrugët publike magjistrale dhe rajonale të Kosovës dhe që lidh dy apo më shumë komuna;

Linjë ndërkombëtare - linjë e cila stacionin fillestar e ka në territorin e Kosovës ndërsa atë përfundimtar jashtë territorit të Kosovës;

Linjë urbane - linjë e cila i lidh dy e më tepër stacione, gjegjësisht vendndalje brenda kufijve urban të një komune - qyteti;

Linjë urbane-periferike - linjë e cila i lidh dy e më tepër stacione, gjegjësisht vendndalje brenda territorit të një komune;

Linjë udhëtarësh - linjë në të cilën kryhet transporti ndërmjet stacionit fillestar dhe përfundimtar, përkatësisht vendndaljes së autobusëve me ndalje të detyrueshme në të gjitha stacionet, përkatësisht vendndaljet e autobusëve përgjatë rrugës së përcaktuar në rend të udhëtimit;

Linjë e drejtpërdrejtë - linjë në të cilën kryhet transporti ndërmjet stacionit fillestar dhe përfundimtar të autobusëve, përkatësisht të vendndaljes së autobusëve, e përcaktuar në rend të udhëtimit pa u ndalur nëpër vendndalje përgjatë rrugës;

Linjë ekspres - linjë në të cilën kryhet transporti ndërmjet stacionit fillestar dhe përfundimtar të autobusëve, përkatësisht vendndaljes së autobusëve të përcaktuara në rend të udhëtimit duke u ndalur edhe në ndonjë stacion të rëndësishëm të autobusëve, përkatësisht në vendndalje të autobusëve të përcaktuara në rend të udhëtimit;

Transport linjor ndër-urban - transport publik i udhëtarëve ndërmjet dy ose më tepër komunave, kurse mund të kryhet si transport linjor i udhëtarëve, ekspres ose i drejtpërdrejtë;

Transport në linja ndërkombëtare - transport publik rrugor të udhëtarëve ndërmjet Kosovës dhe shteteve të tjera;

Udhëtar – person fizik i cili transportohet nga operatorët e transportit rrugor me kompensim dhe i cili në bazë të kontratës ka të drejtë transporti;

Transport i veçantë linjor - transport i vetëm një numri të caktuar të udhëtarëve i cili kryhet në bazë të kontratës me shkrim ndërmjet operatorit të transportit dhe porositësit të transportit, me ç'rast transportin e paguan porositësi;



Relacion - distancë ndërmjet dy vendeve të linjës të cilat në rend të udhëtimit janë shënuar si stacione të autobusëve, përkatësisht si vendndalje të autobusëve.

Transporti rrugor i udhëtarëve ushtrohet si:

- transport i rregullt i udhëtarëve me autobus,
- transport i lirë i udhëtarëve me autobus,
- transport taksi i udhëtarëve,
- transport i udhëtarëve për nevoja vetanake.

Transporti i rregullt i udhëtarëve me autobus, transporti i lirë i udhëtarëve me autobus, dhe transporti për nevoja vetanake i udhëtarëve me autobus ushtrohet si:

- transport brenda territorit të Kosovës,
- transport jashtë territorit të Kosovës,
- transport për qasje dhe kalim transit nëpër territorin e Kosovës.

Transporti i rregullt i udhëtarëve brenda Kosovës

Transporti i rregullt i udhëtarëve me autobus, kryhet në relacione të caktuara (linja), sipas rendit të udhëtimit të përcaktuar dhe vërtetuar më parë, çmimit të caktuar e të shpallur dhe kushteve tjera të transportit.

Transporti i rregullt i udhëtarëve me autobus brenda territorit të Kosovës mund të ushtrohet si:

- *transport urban dhe urban-periferik,*
- *transport ndër-urban,*
- *transport i veçantë i udhëtarëve,*
- *transport për nevoja vetanake.*

Transporti urban dhe urban-periferik mund të kryhet si transport i rregullt.

Transporti ndër-urban mund të kryhet si transport i rregullt, transport i drejtpërdrejtë dhe ekspres.

Anëtarët e ekuipazhit të autobusit me të cilën kryhet transporti rrugor i udhëtarëve duhet të kenë veshje zyrtare (uniformë).

Transporti ndërkombëtarë i udhëtarëve



Autobusi në transportin ndërkombëtar

Transporti ndërkombëtarë i udhëtarëve me autobus, ndërmjet Kosovës dhe shteteve tjera dhe transporti transit nëpërmjet territorit të Kosovës bëhet në pajtim me dispozitat e Ligjit për transportin rrugor dhe aktet nënligjore, marrëveshjet dhe rregullat tjera ndërkombëtare.

Transporti i lirë i udhëtarëve

Transport i lirë i udhëtarëve, në transportin e brendshëm dhe atë ndërkombëtar, është transporti i grupit të njohur që më parë i udhëtarëve i krijuar me iniciativë të klientit apo agjencive turistike, pa hyrje dhe dalje të udhëtarëve përgjatë rrugëtimit, për të cilin relacioni, çmimi i transportit dhe kushtet tjera përcaktohen me kontratë ndërmjet operatorit të transportit dhe porositësit të transportit.

Transporti për nevoja vetanake të udhëtarëve

Transporti për nevoja vetanake të udhëtarëve është operacion që kryhet për qëllime jo- komerciale dhe jo-fitimprurëse nga një person fizik ose juridik.

Detyrimet e operatorit-shoferit

Operatori transportues përkatësisht shoferi i cili e drejton autobusin është i detyruar që transportin ta kryejë sipas dispozitave të transportit rrugor dhe akteve nënligjore.

Operatori i transportit përkatësisht shoferi i cili e drejton autobusin është i detyruar që të shfrytëzojë stacionet e autobusëve që janë të licencuara nga Ministria dhe vendndaljet e sinjalizuara me shenja horizontale dhe vertikale dhe të caktuara për transport ndër-urban:

- hyrja dhe dalja e udhëtarëve bëhet vetëm në stacionet e autobusëve dhe vendndalimeve të caktuara dhe regjistruara në rendin e udhëtimit;
- operatori i transportit-shoferi është i detyruar të ndalet në të gjitha vendndaljet të cilat i ka të regjistruara në rendin e udhëtimit.

Automjeti me të cilin kryhet transporti i rregullt i udhëtarëve duhet të ketë:

- të vënë në pjesën anësore emrin e operatorit transportues të udhëtarëve,
- në këndin e poshtëm të djathtë të xhamit ballor (parafango) linjën me kohën e nisjes nga stacioni i nisjes dhe kohën e arritjes në stacionin e fundit, duke e shënuar me së paku tri vendndalje të caktuara për marrjen dhe zbritjen e udhëtarëve.

Automjeti duhet t'i plotësojë kushtet tekniko-eksplotuese si dhe kushtet tekniko-sanitare dhe higjienike.

Transporti i udhëtarëve me autobusë



Transporti urban me autobus

Në automjet dhe në mjetin e bashkëngjitur për transport të udhëtarëve në transportin publik urban me autobusë, lejohet transporti i personave edhe duke qëndruar në këmbë.

Në këtë rast, përdorimi i rripit të sigurisë nuk është i domosdoshëm.



Në autobusët me të cilët bëhet transporti publik në transportin ndër-urban, mund të transportohen vetëm aq persona sa ka ulëse të montuara në autobus.

Transporti ndër-urban me autobus

Rimorkiot për bartje të udhëtarëve mund t'iu bashkëngjiten vetëm autobusëve në transportin urban.

Autobusët që përveç ulëseve kanë vende për qëndrim në këmbë, janë të obliguar të jenë në përputhje me dispozitat për transportin rrugor.

Nuk lejohet që udhëtarët të dalin nga mjeti për transport të udhëtarëve pa u ndalur mjeti dhe pa i hapur dyert shoferi i autobusit.

Transporti i organizuar për fëmijë/nxënës

Nëse me mjet/autobus transportohen fëmijë në mënyrë të organizuar, mjeti duhet t'i plotësojë kushtet e veçanta dhe të jetë i shënuar me shenjë të veçantë, ndërsa gjatë kohës së hyrjes dhe daljes së fëmijëve nga mjeti, shoferi duhet t'i ndezë të gjithë treguesit e drejtimit të mjetit.



Autobusi që transporton vetëm fëmijë/nxënës

Ndalohet të shënohet mjeti me shenjë të veçantë nëse nuk transportohen fëmijë në mënyrë të organizuar.

Nëse mjeti nuk transporton fëmijë, atëherë shenja e veçantë duhet mbuluar ose hequr.



Hyrja e autobusit në trafik-brenda zonës urbane

Shoferi i autobusit nga vendndalja e autobusit brenda vendbanimit mund të hyjë në shiritin e afërt të trafikut ose të lëvizë në rrugë, vetëm pasi të sigurohet se veprimi i tillë nuk do të shkaktojë kurrfarë pengese apo rreziku në trafik. Shoferi duhet të sinjalizojë me treguesit e drejtimit.

Ndalohet ndalja e autobusëve për marrje apo zbritje të udhëtarëve jashtë vendndalimit për autobusë.

Shoferi i autobusit nga vendndalja e autobusit jashtë vendbanimit mund të hyjë në shiritin e afërt të trafikut ose të lëvizë në rrugë vetëm pasi t'i lëshojë të gjitha mjetet rrugore. Shoferi duhet të sinjalizojë me treguesit e drejtimit.



Hyrja e autobusit në trafik-jashtë vendbanimit

Kufizimi i shpejtësisë

Shpejtësia e lëvizjes sipas kategorive të mjeteve në rrugë të tjera, përveç në autostradë e motoudhë, kufizohet në:

- **80 km/h**, për autobusë,
- **80 km/h**, për autobusë me rimorkio të lehtë dhe për automjete të cilat tërheqin rimorkio për kampim;
- **70 km/h**, për autobusë që kryejnë transport të organizuar të fëmijëve,



Autobusët nyjorë pa vendqëndrim në këmbë

- **70 km/h**, për autobusë nyjorë pa vendqëndrim në këmbë,

- **50 km/h**, për autobusë me rimorkio për transportim të udhëtarëve,
- **50 km/h**, për autobusë urbanë,
- **50 km/h**, për autobusë në të cilët përpos ulëseve të montuara, ka vende për qëndrim në këmbë.

Në rastet kur automjetet për udhëtarë lëvizin në autostradë dhe motoudhë, shpejtësia për këto automjete kufizohet në 100 km/h, për autobusë me masën më të madhe të lejuar mbi 12000 kg, përveç autobusëve të cilët transportojnë grupe të organizuara fëmijësh.

Shoferët e mjeteve të cilat e kanë kufizimin e shpejtësisë sipas kategorisë së mjeteve, janë të obliguar që ta vendosin shenjën e kufizimit të shpejtësisë në anën e prapme të mjetit, në vend të dukshëm.

Autobusët, duhet ta kenë kufizuesin e shpejtësisë, siç parashihet në legjislacionin përkatës.

Shoferët e autobusëve duhet t'u përmbahen kufizimeve të autobusëve për atë kategori që i takojnë edhe kur me rregulla apo me shenjë të trafikut lejohet shpejtësi më e madhe.

TRANSPORTI I MALLRAVE (Kategoritë C1 dhe C)

Shprehjet e përdorura që kanë të bëjnë me transportin e mallrave kanë këtë kuptim:

Operator i transportit rrugor të mallrave - çdo operator transportues i mallrave që kryen transport për nevoja personale dhe palë të tretë, me mjete motorike ose mjete të kombinuara;

Transport për palë të tretë - transport i mallrave me automjet transportues apo tërësi të mjeteve të transportit, i kryer me qëllime komerciale për persona të tjerë fizikë dhe juridikë.

Transporti rrugor i mallrave

Transporti rrugor vendor dhe ndërkombëtar i mallrave kryhet si transport i mallrave për nevoja vetanake (për llogari të vet) dhe transport i mallrave me qira dhe pagesë (për palë të tretë).

Transporti i mallrave për nevoja vetanake

Transport i mallrave për nevoja vetanake konsiderohet transporti të cilin e kryen personi fizik apo juridik pa kompensim.

Transporti i mallrave me qira dhe pagesë (për palë të tretë)



Kamioni

Transporti i mallrave me qira dhe pagesë (për palë të tretë) kryhet në bazë të marrëveshjes me shkrim ose me gojë në mes të dërguesit dhe marrësit të mallit i cili kontraktin transportin e mallrave.

Lejet për transport ndërkombëtar për operatorët rezidentë në Kosovë

Lejet për transport ndërkombëtar për operatorët rezidentë për transportin e mallrave kryhet në bazë të lejes për transport ndërkombëtar, përveç nëse është përcaktuar me marrëveshje ndërkombëtare që transporti të kryhet pa leje.

Transporti i personave në kamion (mjet transportues)

Në kamion nuk mund të transportohen më së shumti 5 persona të cilët punojnë në ngarkim-shkarkim të ngarkesës, si dhe kur kryhen punë bujqësore ose punë të tjera.

Në mjetin kamion në hapësirën për vendosje të ngarkesës me leje të veçantë mund të transportohen më shumë se 5 persona të cilët punojnë në ngarkim-shkarkim ose punë të tjera. Shoferi duhet ta ketë me vete lejen e veçantë dhe ta tregojë atë kur i kërkohet nga personi i autorizuar.

Në rast të evakuimit ose të dhënies së ndihmës gjatë fatkeqësive elementare, në kamion mund të kryhet transport i personave edhe pa leje paraprake.

Personi i cili nuk i ka mbushur 14 vjeç lejohet të transportohet në kamion vetëm nëse përcillet nga personi i moshës madhore.

Personave të cilët transportohen në hapësirën e kamionit për vendosje të ngarkesës ose në makinën e punës, nuk iu lejohet:



- të qëndrojnë në këmbë,
- të ulen në anësoret e mjetit,
- të ulen mbi ngarkesë jo stabile,
- të ulen në ngarkesë e cila e kalon lartësinë e anësorës së mjetit.

Nuk lejohet qëndrimi në këmbë

Në trafikun rrugor ndalohet transporti i personave:

- në mjetin i cili nuk ka anësore,
- në mjetin me shkarkues automatik, nëse mekanizmi është i aktivizuar,
- në mjetin e bashkëngjitur për transport të ngarkesës të cilën e tërheq kamioni.



Në qoftë se ngarkesa që transportohet kalon më tepër se 1 metër pikën më të skajshme në pjesën e mjetit transportues ose rimorkios, duhet të shënohet me tabelë. Kjo tabelë ka formë katrore me përmasa 50 cm x 50 cm, e ngjyrosur në mënyrë alternative me shirita të pjerrët me ngjyrë reflektuese portokalli dhe të bardhë, e vendosur pingul mbi boshtin gjatësor të mjetit.

Transporti i kafshëve

Transporti i kafshëve lejohet në mjetin transportues i cili i plotëson kushtet e parapara për këtë lloj transporti si dhe nuk rrezikon sigurinë në rrugë.

Në qoftë se në kamion dhe rimorkio transportohen kafshë, në ato mjete nuk lejohet transporti i personave.



Kamioni për transport të kafshëve

Në qoftë se në automjetet barten kafshë shtëpiake, nuk lejohet vendosja e tyre në ulësen e përparme.

Lëvizja e kamionit brenda vendbanimit

Në rrugë brenda vendbanimit me 2 apo më tepër shirita për një kah, shoferit të kamionit me masën më të madhe të lejuar mbi tremijëepesëqind (3500) kg, i lejohet të shfrytëzojë vetëm shiritin e trafikut të djathtë të skajshëm, përveç në pjesën e rrugës para kryqëzimit ose para vendit tjetër në të cilin mjeti kthehet në të majtë.



Kamion gjatë lëvizjes vendbanimit

Kamionit i lejohet lëvizja në shiritin e majtë të skajshëm vetëm për kthim majtas.

Drejtimi në autostradë me shumë shirita të trafikut



Kamioni gjatë nagsjes në autostradë

Në autostradë me 3 ose më tepër shirita të trafikut që shërbejnë për lëvizje të automjeteve në një drejtim, shoferi i automjetit me masën më të madhe të lejuar se 5000 kg, ose të automjetit me rimorkio me gjatësi mbi 7 metra mund të shfrytëzojë vetëm 2 shirita të trafikut që ndodhën pranë skajit të djathtë të sipërfaqes së rrugës.

Kufizimi i shpejtësisë

Shpejtësia e lëvizjes sipas kategorive të mjeteve në rrugët tjera, përveç në autostradë e motoudhë, kufizohet në:

- 80 km/h për kamiona me masën më të madhe të lejuar deri në 7500 kg,



Kamioni me masën më të madhe të lejuar mbi 7500kg.

- 70 km/h për kamiona me masën më të madhe të lejuar mbi 7500 kg,



- 70 km/h për kamion me mjete të bashkëngjitura;



- 70 km/h për mjete të cilat transportojnë materie të rrezikshme,

- 50 km/h për kamiona që kryejnë transport grupor të njerëzve.

Në rastet kur mjetet lëvizin në autostradë dhe motoudhë, shpejtësia për kamiona kufizohet:



Kamion me masë mbi 12000 kg

- 85 km /h për kamion me masën më të madhe të lejuar mbi 12000 kg, përveç mjeteve të cilat transportojnë materie të rrezikshme,



Bashkësi mjete

- 80 km/h për mjetet e transportit me mjete të bashkëngjitura.

Shoferët janë të detyruar t'i përmbahen shpejtësisë së lëvizjes sipas kufzimeve të mjeteve të tyre edhe në rrugën në të cilën lëvizin me rregulla të trafikut ose shenjë të trafikut që lejon shpejtësi më e madhe.

Shoferët e mjeteve (me masë më të madhe të lejuar mbi 3500 kg) të cilat kufizimi i shpejtësisë bëhet sipas kategorisë së tyre, janë të obliguar që ta vendosin shenjën e kufizimit të shpejtësisë në anën e prapme të mjetit, në vend të dukshëm.

Përballkalimi

Në rrugë me pjerrtësi në të cilën përballkalimi është i vështirësuar ose i pamundur, dhe njëri nga mjetet detyrohet të lëvizë prapa me qëllim të mundësisë të qarkullimit, këtë duhet ta bëjë:



Autobusi duhet të lëvizë mbrapa

- mjeti transportues i cili takohet me autobusin,
- autobusi nëse takohet me mjetin bashkëngjitës,
- mjeti i cili lëviz teposhtë, në qoftë se mjetet janë të së njëjtës kategori.

Tërheqja e kamionit dhe e bashkësisë së mjeteve në defekt

Tërheqja e mjetit të transportit ose e bashkësisë së mjeteve të ngarkuara në defekt lejohet deri te vendi i parë i përshtatshëm për ngarkim-shkarkim, ndërsa në raste të jashtëzakonshme deri te vendi i parë ku mund të mënjanohet defekti i mjetit.



Në rast të tërheqjes së një mjeti në mënyrë të tillë që nuk ka nevojë për ta drejtuar ose për t'i përdorur frenat, masa e përgjithshme e mjetit që tërhiqet nuk mund të jetë më e madhe se masa e përgjithshme e mjetit që e tërheq.

Tërheqja e autobusit në defekt

Mjetet bashkëngjitëse

Automjetit të transportit në trafikun rrugor i lejohet t'i tërheq dy mjete bashkëngjitëse në rrugë nacionale dhe një mjet bashkëngjitës në autoudhë.

Mjetit për transportin e udhëtarëve i lejohet ta tërheq vetëm një mjet bashkëngjitës në cilëndo rrugë që lëviz.

Pajisjet rezervë dhe shtesë të automjetit

Kamionët dhe autobusët në trafikun rrugor duhet t'i posedojnë pajisjet rezervë dhe shtesë: kutinë e ndihmës së parë, trekëndëshin e sigurisë, pajisjen për tërheqje të mjetit në defekt, jelekun reflektues, ndërsa aparatit për fikje të zjarrit në rastet kur përdorimi i tij parashihet me rregullat e përcaktuara. Të gjitha këto pajisje duhet të jenë të kompletuara dhe me afat të përdorimit.

Pajisjet shtesë dhe rezervë

KAPITULLI I III

DOKUMENTACIONI I NEVOJSHËM PËR TRANSPORT TË BRENDSHËM DHE NDËRKOMBËTAR

DOKUMENTACIONI I NEVOJSHËM PËR TRANSPORT TË BRENDSHËM DHE NDËRKOMBËTAR (Kategoritë D1 dhe D)

Shprehjet e përdorura që kanë të bëjnë me dokumentacionin e nevojshëm për transport të brendshëm dhe ndërkombëtar të udhëtarëve, kanë këtë kuptim:

Leje e transportit - akt i caktuar me këtë ligj ose me marrëveshje ndërkombëtare në bazë të së cilit kryhet transporti rrugor i udhëtarëve ose i mallrave;

Fletudhëtim - formular i përcaktuar të cilin operatori i transportit duhet ta ketë gjatë kryerjes së transportit rrugor të lirë të udhëtarëve në transportin e brendshëm dhe në atë ndërkombëtar;

Fleturdhëresë e rrugës - formular i përcaktuar i cili përmban numrin e regjistrimit të autobusit me të cilin kryhet transporti linjor i udhëtarëve, emërtimin e linjës, kohën e fillimit dhe të mbarimit të udhëtimit, të dhënat për personelin e automjetit dhe drejtimin e qarkullimit të tij, nënshkrimin e personit të autorizuar për lëshimin e fleturdhëresës së rrugës si dhe rubrikën për shënimin e arritjes dhe të nisjes nga stacioni i autobusëve ose nga vendndalja e autobusëve në transportin linjor.

Rendi i udhëtimit - akt i cili përmban: emërtimin e operatorit të transportit, linjën në të cilën kryhet transporti, llojin e linjës, radhitjen e stacioneve të autobusëve, përkatësisht të vendndaljeve të autobusëve, pastaj distancën nga vendi ku fillon linja, kohën e arritjes dhe të nisjes nga stacioni i autobusëve, përkatësisht në vendndaljet e autobusëve, regjimin e mbajtjes së linjës, periudhën brenda të cilës mbahet linja dhe afatin e vlefshmërisë së rendit të udhëtimit.

Dokumentet e nevojshme gjatë operimit në transportin rrugor vendor dhe ndërkombëtar të udhëtarëve

Gjatë transportit të rregullt ndër-urban të udhëtarëve operatori është i detyruar që në autobus të ketë këto dokumente;

- rendin e udhëtimit,
- fleturdhëresën e rrugës,
- certifikatën e autobusit sipas licencës përkatëse.

Gjatë transportit të rregullt të udhëtarëve në transportin ndërkombëtar operatori është i obliguar që në autobus të ketë këto dokumente:

- lejen dhe dokumentet përcjellëse të lejes në origjinal,
- fleturdhëresën e rrugës,
- certifikatën e autobusit sipas licencës përkatëse,
- certifikatën e shoferit (CPC).

Gjatë transportit të lirë të udhëtarëve, operatori është i obliguar që në autobus të ketë këto dokumente:

- lejen dhe dokumentet përcjellëse të lejes në origjinal,
- fletudhëtimin e rrugës në origjinal të vërtetuar nga operatori dhe Policia Kufitare,
- certifikatën e autobusit sipas licencës përkatëse,
- fletëurdhëresën e rrugës.

Gjatë transportit të udhëtarëve operatori është i obliguar të ketë edhe dokumentet tjetra shtesë të përcaktuara me rregullat e transportit rrugor, aktet nënligjore dhe marrëveshjet ndërkombëtare.

Fletudhëtimi

Libri i fletudhëtimit është i domosdoshëm gjatë kryerjes së transportit të lirë të udhëtarëve.

Kategoritë C1 dhe C

Shprehjet e përdorura që kanë të bëjnë me dokumentacionin e nevojshëm për transport të brendshëm dhe ndërkombëtar të mallrave kanë këtë kuptim:

Leje e transportit - akt i caktuar me dispozitat e transportit rrugor ose me marrëveshje ndërkombëtare në bazë të së cilit kryhet transporti rrugor i udhëtarëve ose i mallrave;



Leje (CEMT) - leje multilaterale për kryerjen e transportit rrugor ndërkombëtar të mallrave në territorin e shteteve anëtare të CEMT-it, me automjetet e regjistruara në një nga tri shtetet anëtare të CEMT-it - Konferenca Evropiane e Ministrave të Transportit.

Leja CEMT

Transport për palë të tretë - transport i mallrave me kamion apo tërësi të mjeteve të transportit i kryer me qëllime komerciale për persona të tjerë fizikë dhe juridikë;

Fletëngarkesë - akt i cili shoqëron mallin dhe duhet të përmbajë: datën dhe vendin e lëshimit, emrin dhe mbiemrin ose emërtimin e dërguesit, pastaj adresën e tij, emrin dhe mbiemrin ose emërtimin e operatorit të transportit, shenjë e regjistrimit të automjetit, datën dhe vendin e ngarkimit të mallit, emrin dhe

mbiemrin ose emërtimin e marrësit dhe vendin e shkarkimit, shënimin e sasisë dhe të llojit të ngarkesës, listën e dokumenteve që i bashkëngjiten fletëngarkesës, shpenzimet e transportit dhe shpenzimet e tjera;

CMR - akt që e shoqëron mallin në transportin rrugor ndërkombëtar.

Dokumentet e nevojshme gjatë transportit rrugor vendor dhe ndërkombëtar të mallrave

Gjatë transportit të mallrave operatori në automjet duhet të posedojë këto dokumente:

a) për transport vendor në Kosovë:

- *certifikata e automjetit (ekstrakt nga Licenca),*
- *fletëurdhëresën e rrugës.*

b) për transport ndërkombëtar:

- *certifikata e automjetit (ekstrakt nga Licenca);*
- *fletëngarkesën CMR;*
- *lejen për transport ndërkombëtar, nëse me marrëveshje ndërkombëtare nuk është përcaktuar ndryshe,*
- *fleturdhëresën e rrugës,*
- *certifikatën e shoferit (CPC).*



Gjatë transportit të mallrave operatori në automjet duhet të posedojë edhe dokumentet tjera shtesë të përcaktuara me rregullat e transportit rrugor dhe aktet tjera nënligjore.

Kategoritë C1, C, D1 dhe D

Sipas ligjit për rregullat e trafikut rrugor dokumentet e nevojshme gjatë ngasjes janë:

- *patentë shoferi;*
- *certifikata e regjistrimit të automjetit;*
- *autorizimi, nëse mjeti shfrytëzohet për drejtim jashtë vendit. Autorizimi duhet të nxirret nga organi kompetent i autorizuar, nëse shoferi nuk është pronar i mjetit ose pronari i mjetit nuk është në mjet;*
- *urdhëresa e punës ose autorizimi, të lëshuara nga institucionet publike apo private për drejtim të mjetit brenda vendit, nëse mjeti përdoret si mjet komercial, si: mjetet publike dhe private të kompanive, të ndërmarrjeve, të firmave, taksitë, autoshkollat, autobusët, mjetet transportuese apo të ngjashme;*
- *polica e sigurimit;*
- *raporti evropian i aksidenteve;*
- *dokumentet për kualifikim të shoferëve, siç parashihet me rregullat e parapara;*
- *certifikata e vlefshme shëndetësore, kur me ligj parashihet posedimi i saj.*

KAPITULLI I IV

RREGULLAT PËR MASËN, DIMENSIONET, NGARKESËN BOSHTORE, RREGULLAT MBI PAJISJET PËR KUFIZIM TË SHPEJTËSISË

Kategoritë C1, C, D1 dhe D

MASA, DIMENSIONET DHE NGARKESA BOSHTORE

Shprehjet e përdorura që kanë të bëjnë me këtë kapitull kanë këtë kuptim:

Kamion/mjet transportues - çdo automjet që shërben për transportim të ngarkesës;

Masë e mjetit të zbrazët - masa e mjetit të zbrazët pa ekuipazh, pa udhëtarë, pa ngarkesë, me rezervuar të plotë të karburantit, si dhe me veglat e pajimet e detyruara për mjetin;

Masë e përgjithshme - masa efektive e mjetit rrugor së bashku me masën e ngarkesës që transportohet me mjet, duke përfshirë edhe masën e personave që gjenden në mjet, si dhe masën e mjetit të bashkëngjitur me ngarkesë, në qoftë se i është shtuar mjetit tërheqës;

Masë më e madhe e lejuar - masa më e madhe e lejuar e mjetit bashkë me ngarkesën e mjetit;



Gjatësia e kamionit-rimorkiatorit

Gjatësia më e madhe e lejuar e automjetit - është distanca ndërmjet pjesës më të skajshme të përparme dhe të pasme të automjetit pa ngarkesë;

Gjerësia më e madhe e lejuar e automjetit - është distanca ndërmjet pjesës më të skajshme të përparme dhe të pasme të automjetit pa ngarkesë;

Lartësia më e madhe e lejuar e automjetit - është distanca ndërmjet bazës horizontale dhe pjesës më të lartë të automjetit të pangarkuar kurse presioni i gomave është në përputhje me presionin e përcaktuar nga prodhuesi i automjetit.



Lartësia e autobusit

Lartësia më e madhe e lejuar e mjetit të kategorive C dhe D është 4 metra.

Rrotave tërheqëse të kamionëve dhe autobusëve u takon të paktën **1/4** e masës së përgjithshme të mjetit ose bashkësisë së mjeteve.

Rrotave të boshteve shofere të autobusëve dhe kamionëve, nëse mjeti është në qetësi në bazë horizontale, u takon të paktën **1/5** e masës së përgjithshme të mjetit.

Mjeti për transport me masën më të madhe të lejuar deri në **3.5 tonë apo autobusi**, nuk lejohet që ta tejkalojë masën e përgjithshme të mjetit tërheqës.

Masa e përgjithshme e rimorkios së tërhequr nga mjeti i transportit me masën më të madhe të lejuar mbi **3.5 tonë** mund ta tejkalojë masën e përgjithshme të mjetit tërheqës deri në **40 %**.



Rimorkiatori

Kufizimet e sipër shënuara nuk zbatohen për kokën tërheqëse (rimorkiatorin).

SISTEMI I FRENIMIT

Sistemi i frenit të parkimit duhet të vendoset në mjetin bashkëngjitës, në atë mënyrë që të mund të aktivizohet jashtë mjetit.

Sistemi i frenit punues të mjeteve dhe rimorkiove duhet të veprojë në të gjitha rrotat.

Pajisja për ngadalësim afatgjatë

Gjatë ngasjes në pjerrtësi të madhe gjatësore - në teposhtëze të gjata nevojitet frenim i vazhdueshëm i automjetit, andaj edhe përdoren pajisjet për ngadalësim (ngadalësuesit) të cilat mundësojnë ngadalësimin e automjetit pa e përdorur shpesh frenin punues.

Kamionët dhe autobusët me masë maksimale të lejuar mbi 5 tonë, të projektuar për të tërhequr një rimorkio me masë maksimale të lejuar mbi 7 tonë, duhet të kenë të vendosur dhe të instaluar pajisjen për ngadalësim afatgjatë të automjetit.

Edhe në gjysmërimorkiot me shalë të cilat masa maksimale e lejuar për bosht tejkalon **9 tonë**, si dhe në mjetet e transportit dhe autobusët me masë maksimale të lejuar mbi **9 tonë**, duhet të jenë të vendosura dhe të instaluar pajisjet që sigurojnë ngadalësim afatgjatë të automjetit.

Mjetet e lartëcekura duhet të ketë mundësi (ngadalësimi) të mbajtjes së shpejtësisë konstante prej 30 km/h, në një shkallë të përshtatshme të transmisionit në teposhtëze prej 7% dhe gjatësisë rrugore prej 6 km.

Llojet e ngadalësuesve janë:

Ngadalësuesi motorik - funksionon duke ndërprerë plotësisht sjelljen e karburantit në motor dhe duke mbyllur gypin shfryrës.

Ngadalësuesi hidrodinamik - funksionon në bazë të fluidit, ndërsa ngadalësuesi elektrodinamik funksionon në bazë të rrymës - gjeneratorit.

Retarder - kjo pajisje instalohet në automjete të rënda transportuese dhe autobusë, përparësia e së cilës qëndron në kursimin e pllakës frenuese, tamburit dhe lëndës djegëse, si dhe në rritjen e qëndrueshmërisë së pneumatikëve që ofron siguri më të madhe rrugore. Në komandën elektrike që instalohet në retarder përkatësisht në pozitën e caktuar të dorezës së timonit mund të memorizohet shpejtësia e përshtatshme e zbritjes në teposhtëze të gjatë, ku zbritja realizohet me një shpejtësi konstante prej p.sh. 40 km/h, që nënkupton efektin e moslejimit të rritjes së shpejtësisë së automjetit.

Pajisjet për frenim në mjetin e bashkëngjitur, masa më e madhe e lejuar e të cilit nuk kalon mbi **0,75 t**, nuk është e domosdoshme të jenë të instaluar sipas rregullave të parapara.

Sistemi i frenit punues në mjetin e bashkëngjitur, masa më e madhe e lejuar e të cilit tejkalon **0,75 t**, duhet të jetë i vendosur dhe i instaluar në atë mënyrë që të funksionojë në të gjitha rrotat e rimorkios.

Në një mjet të bashkëngjitur, masa maksimale e lejuar e të cilit nuk i kalon **3.5 t**, frenimi punues mund të kryhet me komandë inercie.

Sistemi i frenimit të parkimit të mjeteve transportuese, autobusëve dhe mjeteve bashkëngjitëse, kur është i ndarë nga mjeti tërheqës, duhet të sigurojë palëvizshmërinë e automjetit të ngarkuar deri në masën më të madhe të lejuar në një pjerrtësi prej **18%** gjatë së cilës automjeti nuk është frenuar në një mënyrë tjetër.

Sistemi i frenimit të parkimit të bashkësia e mjeteve duhet të sigurojë palëvizshmërinë e tërë grupit të mjeteve në pjerrtësinë prej **12%**, dhe gjatë kësaj bashkësia e mjeteve nuk është frenuar në një mënyrë tjetër.

Pajisja për ngadalësim afatgjatë të kamionit, autobusit, pa ose me mjetin e bashkëngjitur dhe me masë më të madhe të lejuar duhet të ketë mundësi (ngadalësimi) të mbajtjes së shpejtësisë konstante prej **30 km/h**, në një shkallë të përshtatshme të transmisionit në tatëpjetë prej **7%** dhe gjatësisë rrugore prej **6 km**.

Nëse automjeti tërheqës nuk e ka të instaluar ngadalësuesin afatgjatë, mund të tërheq mjetin e bashkëngjitur, vetëm nëse mjeti i bashkëngjitur posedon ngadalësuesin e vet dhe nëse shoferi i mjetit tërheqës mund ta aktivizojë atë gjatë ngasjes.

Pajisjet për ndriçim të rrugës, sinjalizimit dhe pozicionit

Kamionët dhe autobusët që marrin pjesë në trafikun rrugor duhet t'i kenë të ndezura dritat si në vijim:

- së paku dy drita të bardha në pjesën e përparme dhe dy drita të kuqe në pjesën e pasme,



Dritat e pasme të mjetit bashkëngjiturës

- kur tërheq një ose dy mjete të bashkëngjitura, në pjesën e pasme të mjetit të fundit të bashkëngjitur duhet të jenë të ndezura të paktën dy drita të kuqe,
- në qoftë se gjerësia e mjetit të bashkëngjitur është më e madhe se 1,60 metra, në pjesën e përparme të mjetit të parë të bashkëngjitur duhet të jenë të ndezura dy drita të bardha.

Automjeti i cili merr pjesë në trafikun rrugor duhet ta ketë në rregull sistemin e sinjalizimit dhe të ndriçimit, dhe të pozicionit.

Përdorimi i dritave në automjetin i cili është i pajisur me teknologji të avancuar bëhet siç parashihet nga prodhuesi.

Pajisjet për ndriçim të rrugës janë:

- dritat e gjata kryesore,
- dritat e shkurta kryesore,
- dritat e përparme të mjegullës,
- ngasja prapa.

Pajisjet për sinjalizim ndriçues të mjeteve dhe mjeteve të bashkëngjitura janë: treguesit e drejtimit, sinjali për paralajmërim të rrezikut (vezullim, ndezje e njëkohshme e të gjithë treguesve të drejtimit) dhe dritat e frenave.

Pajisjet e pozicionit (pajisjet për shënim të mjeteve dhe mjeteve të bashkëngjitura) janë: drita e targës së pasme të regjistrimit, drita e përparme e pozicionit, drita e pasme e pozicionit, drita e pasme e mjegullës, drita e parkimit, drita anësore e pozicionit, drita gabarite, drita për ngasje gjatë ditës (drita e ditës), katadiopteri i pasmë jo-trekëndësh, katadiopteri i pasmë trekëndësh, katadiopteri i përparmë jo-trekëndësh, katadiopteri anësor jo-trekëndësh, shënjimi i dukshmërisë së lartë (shiritat retro-reflektues për shënjimin e kornizës, konturave të automjetit), drita lëvizëse (reflektori), pajisjet për dhënie të shenjave të posaçme të ndriçimit (dritat rrotulluese dhe vezulluese), pllakat retro-reflektuese dhe sinjalet reflektuese që duhet përdorur në ADR, pllakat retro-reflektuese dhe sinjalet reflektuese për transport të ngarkesave specifike dhe të ngjashme.

Mjetet të cilat në një rrugë të rrafshët nuk mund të lëvizin me shpejtësi më të madhe se 25 km/h nuk është e domosdoshme të kenë dritat e gjata kryesore.

Dritat e përparme dhe të pasme të pozicionit, dritat gabarite, dritat anësore për shënim dhe dritat e targave të pasme të regjistrimit, ndizen ose fiken në të njëjtën kohë.

Në automjete duhet të instalohen dy katadiopter të pasmë jo-trekëndësh.

Në mjete të bashkëngjitura instalohen dy katadiopterë të pasmë trekëndor, ndërsa ndalohet instalimi i tyre në automjete.

Mjetet në një rrugë të rrafshët që nuk mund të lëvizin me shpejtësi më të madhe se 25 km/h, nuk duhet të kenë dritën e frenimit.

Hapësira për shoferin dhe pasagjerët në mjetet dhe mjete të bashkëngjitura duhet të ketë ndriçim të brendshëm.

Automjet i ngadalshëm



Shenja »Automjet i ngadalshëm«

Mjeti dhe mjeti i bashkëngjitur i cili për shkak të konstruksionit, nuk mund të lëvizë me shpejtësi më të madhe se 30 km/h ose në rrugë lëviz me shpejtësi më të vogël se 30 km/h, kur kryen punë të caktuar në trafik, duhet të shënohet me një shenjë »Automjet i ngadalshëm«, në përputhje me dispozitat e parapara.

Automjeti duhet të ketë së paku një shenjë »Automjet i ngadalshëm«, të vendosur në pjesën e pasme të automjetit.

Nëse automjeti ka vetëm një shenjë »Automjet i ngadalshëm«, shenja duhet të vendoset ashtu që të jetë në anën e majtë të automjetit.

Automjet i rëndë

Automjet transportues me masë maksimale të lejuar që kalon 12 000 kg, përveç rimorkiatorëve, duhet të shënohet me tabelë/a »Automjet i rëndë« në përputhje me dispozitat e parapara të



Tabelat për automjete të rënda



Tabelat për automjete e gjata

Mjeti i bashkëngjitur me masë më të madhe të lejuar deri 10.000 kg dhe me gjatësi që e kalon 8 m, duke e përfshirë e gjatësinë e boshtit shënohen me tabelë »Automjet i gjatë« sipas dispozitave të parapara.

Gjithashtu edhe mjeti bashkëngjitur me masën më të madhe të lejuar që tejkalon 10.000 kg, pavarësisht gjatësisë së tij shënohen me tabelë »Automjet i gjatë« sipas dispozitave të parapara.



Tabela për shënimin e kamionit

Mjeti i rëndë dhe i gjatë duhet të ketë një, dy ose katër tabela »Automjet i gjatë« ose »Automjet i rëndë«, ndërsa numri i tabelave varet nga mundësia e montimit të tyre në pjesën e prapme të automjetit.

Autobusi*Shkallët në autobus*

Në mjetin me të cilin barten udhëtarët shkallët duhet të sigurojnë hyrje dhe dalje të sigurt të udhëtarëve.

Sipërfaqja e korridorit, qasja në hyrje dhe shkallët e mjetit të udhëtarëve duhet të jenë jo-rrëshqitëse.

*Autobusi dykatësh*

Hapësira e brendshme e kabinës së shoferit dhe hapësira e udhëtarëve duhet të jenë e pajisura ashtu që shoferi, respektivisht udhëtarët në automjet të mos mund të lëndohen.

Hapësira për shoferin dhe udhëtarët në automjet motorik dhe të bashkëngjitur duhet të ketë ndriçim të brendshëm.

Në mjet dhe mjet të bashkëngjitur për bartje të udhëtarëve duhet të ekzistojë pajisja për ventilim.

Autobusët dhe trolejbusët me më shumë se 25 vende me të cilët barten udhëtarët duhet të kenë një ndërprerës me të cilën shkyçen të gjitha qarqet elektrike në automjet përveç tahografit. Dorëza e ndërprerësit duhet të jetë lehtë e arritshme për dorën e shoferit.

Baltëpritisit*Baltëpritisit në kamion*

Baltëpritisit në mjete dhe ato të bashkëngjitura të cilat mund të zhvillojnë një shpejtësi më të madhe se 30 km/h, përveç mjeteve për terren dhe kamiona të cilat shkarkohen automatikisht, duhet të vendosen dhe të instalohen mbi të gjitha rrotat.

Matësi i shpejtësisë

Matësi i shpejtësisë (ang. speedometer) me matësin e rrugës së kaluar (ang. odometer) duhet të jetë i pajisur me një dritë ndezëse kur dritat e pozicionit ndezën, për të siguruar lexueshmëri të besueshme në kushte të reduktuara të dritës.

Kufizuesi i shpejtësisë

Në mjete të transportit dhe autobusë duhet të ekzistojë kufizuesi i shpejtësisë sipas dispozitave të parapara.

Treguesi i presionit në dispozicion të pajisjes pneumatike të frenit punues nëse kjo pajisje është çdo herë nën presion.

Pajisje sinjalizimi - dritë për kontrollin e mbylljes së derës dhe një pajisje për dhënie dhe marrjen e shenjave nga udhëtarët me të cilat duhet të pajisen autobusët e trafikut urban (të qytetit).

Pajisja për lidhjen e mjeteve tërheqëse dhe të bashkëngjitura duhet të jetë e miratuar dhe e instaluar në përputhje me dispozitat e parapara.

Pajisjet rezervë dhe shitesë të mjeteve

Mjetet e transportit të udhëtarëve dhe mallrave me përjashtim të rimorkiove me një bosht, autobusëve për trafik urban dhe mjeteve të përcaktuara për shërbime komunale, duhet të kenë një rrotë rezervë me pajisje përcjellëse.

Rrotë rezervë nuk duhet të kenë mjetet e lartshënuara nëse gomat ose rimat – fellnet e tyre janë të pajisura me një sistem sigurie për ngasje të sigurt me gomë të shfryrë ose nëse automjeti ka mjet të duhur për rregullim të përkohshëm të gomës së shfryrë (p.sh. sprej ose shkumë në shishe me presion, etj.).

Rrota rezervë e automjetit tërheqës mund të vendoset në mjetin e bashkëngjitur.

**Aparati për fikjen e zjarrit**

Mjetet e transportit të udhëtarëve dhe mallrave duhet të pajisen me aparat zjarrfikës të mbushur me pluhur të përcaktuar me akte normative varësisht nga kategoria e automjetit.

Aparati për fikjen e zjarrit

Trekëndëshi i sigurisë*Trekëndëshi i sigurisë*

Mjetet e transportit të udhëtarëve dhe mallrave duhet të posedojnë një shenjë për të shënuar automjetin e ndalur në rrugë (trekëndëshi i sigurisë).

Dy trekëndëshin e sigurisë duhet ta kenë: automjeti transportues dhe autobusi – nëse tërheqin automjetin e bashkëngjitur, kolona e organizuar si dhe mjetet që bartin materiale të rrezikshme.

Kutia e ndihmës së parë*Kutia e ndihmës së parë*

Mjetet e transportit të udhëtarëve dhe mallrave duhet të kenë një kuti të ndihmës së parë ndërsa autobusi me më shumë se 25 ulëse dy kuti.

Pykat e sigurisë*Kutia e ndihmës së parë*

Mjetet e transportit të udhëtarëve dhe të ngarkesës me masën më të madhe të lejuar mbi 5000 kg, duhet të jenë të pajisura me tahograf ose me sistem të mbikëqyrjes, si dhe me pykën e sigurimit të moslëvizjes.

Autobusi duhet të pajiset me një numër të mjaftueshëm të çekanëve për thyerje të xhamit të vendosur në mënyrë të përshtatshme ashtu që të mund të përdoren në rast rreziku.

Poçat rezervë

Mjetet e transportit të ngarkesës dhe të udhëtarëve me përjashtim të autobusëve të trafikut urban, duhet të kenë llamba rezervë për së paku gjysmën e vendeve të ndriçimit në automjet.

Mjetet e pajisura me mjete të ndriçimit pa fije të ndriçimit (Xenon, Neon, LED, etj.) nuk është e nevojshme të pajisen me llamba rezervë.

Gjatësia maksimale e lejuar e mjeteve:

- mjetet, përveç autobusëve -12 m
- mjetet e bashkëngjitura me kokë -12 m
- gjysmërimorkiot sipas rregullave të parapara - 12 m
- rimorkiatorët - 16.50 m
- autobusët me dy boshte - 13,50m
- autobusët me më shumë se dy boshte - 15 m
- autobusët nyjorë - 18,75 m.

Masa më e madhe e lejuar (maksimale) dhe masa e përgjithshme e mjeteve:

- rimorkio njëboshtore - 10 t
- rimorkio dyboshtore - 18 t
- rimorkio treboshtore - 24 t.

Bashkësia e mjeteve me pesë (5) apo gjashtë (6) boshte - automjeti dyboshtor me rimorkion treboshtore – dyzet (40) tonë.

KAPITULLI I V

MASAT GJATË NDËRRIMIT TË RROTËS

Kategoritë C1, C, D1 dhe D

MASAT GJATË NDËRRIMIT TË RROTËS

Gjatë ndërrimit të rrotës, shoferi duhet t'i ndërmarrë të gjitha masat e sigurisë, duke i zbatuar udhëzimet e parapara.

Në vazhdim është paraqitur njëra prej mënyrave të sigurta të ndërrimit të rrotës.

1. Përgatitja e automjetit për ndërrimin e gomave



Nëse gjatë ngasjes vjen deri te shfryrja/dëmtimi i gomës, fillimisht automjeti duhet të zhvendoset nga rruga në një parking ose vend tjetër të sigurt, të fiket motori, të lihen dritat ndezur dhe të aktivizohet freni i dorës, ndërruesi i shpejtësisë të pozicionohet në shkallë adekuate të transmisionit dhe të vendosen pykat e sigurisë për të penguar vetëlëvizjen e automjetit. Nëse shoferi është i detyruar që ta ndalë automjetin në vendin ku nuk lejohet ndalja dhe parkimi i tij, atëherë vendoset trekandëshi i sigurisë prapa mjetit të ndalur në distancë dhe ndizen të gjithë treguesit e drejtimit, ashtu siç parashihet me rregulla e trafikut rrugor.

Fillimi i lirit të rrotës

Rekomandohet dalja e të gjithë udhëtarëve nga automjeti. Duhet pasur parasysh se automjeti duhet të qëndrojë në një sipërfaqe të rrafshët dhe jo të rrëshqitshme, ashtu që rrota të mund të ndërrohet në mënyrë të sigurt. Rrota rezervë zakonisht ndodhet në bagazh dhe në disa mjete në derën e pasme.

Përpara se të fillohet me ndërrimin e saj, kontrollohet nëse rrota rezervë është në rregull, pra, nëse presioni i gomave është sipas rregullave të parapara.

Një gabim i rëndomtë që bëhet nga ana e shoferit është ngritja e automjetit para heqjes së bulonave. Bulonat në rrotë lirohen përpara se të ngritet automjeti, sepse kështu ai do të jetë më stabil. Lirimi i bulonave bëhet në drejtim të kundërt të akrepave të orës. Nëse zhblllokimi i bulonave me duar është i vështirë, atëherë vendoset këmba në çelës duke peshuar në të.

2. Ngritja e automjetit



Vendosja e vinçit në dërrasë

Rekomandohet vendosja e vinçit në një sipërfaqe të fortë. Nëse automjeti është në një sipërfaqe të butë, atëherë vendoset ndonjë gjë e fortë nën vinç, mund të jetë kjo një pllakë metalike e fortë, pllakë betoni, ose një dërrasë, apo çfarëdo gjësendi tjetër që gjendet në dispozicion në këto rrethana. Përndryshe, vinçi dhe automjeti mund të dëmtohen.

Vendosja e vinçit nën automjet bëhet në vendin e paraparë nga prodhuesi, më shpesh, pozicionet shënohen në pjesën e poshtme të karrocërisë së automjetit. Pas vendosjes së vinçit në vendin e duhur fillon ngritja e automjetit.

3. Masat e sigurisë



Lirimi i rrotës nga bulona

Kur ngritet automjeti, lirohen të gjithë bulonat, paraprakisht rekomandohet vendosja e rrotës rezervë nën automjet për ta mbajtur atë në vend nëse bie nga vinçi. Është e rrezikshme futja e saj nën automjet nëse ajo mbahet vetëm nga një vinç dhe nuk ka tjetër masë sigurie.

4. Heqja e rrotës



Heqja e gomës

Lirohen bulonat dy nga dy në çifte diagonale dhe hiqet rrota.

5. Ndërrimi i rrotës



Ndërrimi i gomës

Rekomandohet, për shkaqe sigurie, futja e gomës së dëmtuar nën automjet në rast të lëshimit të vinçit. Rrota rezervë vendoset në vend të vetë. Vendoset në vrimën qendrore në mesë të rrotës (tubi që kalon përmes vrimës qendrore në felne), më pas lëvizet rrota me dorë për të rreshtuar të gjitha vrimat e bulonave. Vendosen bulonat nëpër vrima dhe shtrëngohen me dorë sa mundet. Pasi lëshohet automjeti poshtë, vetëm atëherë shtrëngohen fort bulonat me çelës, në drejtim të kundërt të akrepave të orës.

KAPITULLI I VI

KUFIZIMI I DUKSHMËRISË PËR SHKAK TË KONSTRUKSIONIT TË AUTOMJETIT

KUFIZIMI I DUKSHMËRISË PËR SHKAK TË KONSTRUKSIONIT TË AUTOMJETIT

Sipas rregullave të trafikut rrugor “Fushëpamje e kufizuar” – konsiderohet hapësira e kufizuar të cilën pjesëmarrësi në trafik mund ta shohë nga vendi ku gjendet, për shkak të rrugës me kthesa të padukshme, me kurrize apo për shkak të ndonjë pengese fizike, të ndonjë objekti apo të ngjashme.



Këndi i vdekur

Mirëpo kufizimi i dukshmërisë (fushëpamjes) mund të jetë për shkak të konstruksionit të automjetit, posaçërisht në pjesën anësore kur nuk mund të vërehet automjeti i cili gjendet në të ashtuquajturin **“Kënd i vdekur”**, dhe shoferi i automjetit është i detyruar të shikojë mbi supe për të konstatuar se mos ka ndonjë automjet anash i cili nuk vërehet me anën e pasqyrave të jashtme. Kjo është e domosdoshme para ndërrimit të shiritit të trafikut, gjatë kthimit majtas, tejkalimit, anashkalimit apo ndonjë veprimi tjetër me automjet.



Sipërfaqja drejtkëndore e kamionit

Konstruksioni i përparëm këndor i kamionëve dhe autobusëve i mundëson shoferit shikueshmëri të mirë ku pozita e drejtë në timon luan rol të madh.

Shoferi i kamionit dhe autobusit ose i bashkësive të mjeteve duhet ta ketë parasysh se për shkak të gabariteve të mëdha që kufizojnë fushëpamjen e mjeteve rrugore që lëvizin prapa tij, nëse lejojnë rrethanat e trafikut apo të rrugës t’ua lehtësojë veprimet këtyre mjeteve sidomos nëse ato për ndonjë arsye janë të detyruara të lëvizin ngadalë.

Te kamionët dhe autobusët e tipit të ri, për të eliminuar efektet e të ashtuquajturit **“Kënd i vdekur”**, janë të vendosura pajisje teknologjike të avancuara që mundësojnë shikueshmëri të plotë anash këtyre mjeteve, me çka rritet siguria në trafikun rrugor.

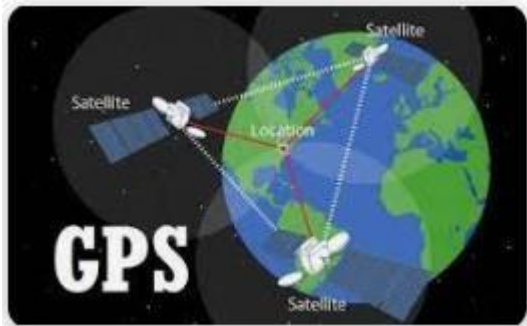
Shoferi i kamionit duhet pasur parasysh se gjatë transportit nuk i lejohet që ngarkesa të mbulojë fushëpamjen e rrugës, sepse kjo do të rrezikonte sigurinë rrugore.

KAPITULLI I VII

LEXIMI I AUTOKARTËS, PLANIFIKIMI I ITINERARIT, SHFRYTËZIMI I PAJISJEVE ELEKTRONIKE PËR UDHËHEQJE (GPS)

LEXIMI I AUTOKARTËS, PLANIFIKIMI I ITINERARIT, SHFRYTËZIMI I PAJISJEVE ELEKTRONIKE PËR UDHËHEQJE (GPS)

Në të kalurën janë përdorur autokartat, por me fillimin e përdorimit të Sistemit global të pozicionimit GPS (ang. Global Positioning System), përdorimi i tyre më nuk ka kurrfarë rëndësie.



GPS - është sistem i bazuar në satelitë që rrotullohen rreth tokës dhe transmetojnë radio sinjale të pranuesit në tokë tek automjetet të cilat janë të pajisura me sistemin GPS.



GPS - mundëson dhe tregon saktë vendndodhjen **e automjetit**, dhe trajektoren e rrugëtimit në drejtim të caktuar.



GPS – tregon gjendjen në trafik, nëse në një segment rrugor ka ardhur deri te bllokimi i trafikut.

KAPITULLI I VIII

FAKTORËT E SIGURISË NË LIDHJE ME NGARKIMIN E AUTOMJETIT, MBIKËQYRJEN E NGARKESËS

Kategoritë C1 dhe C

FAKTORËT E SIGURISË NË LIDHJE ME NGARKIMIN E AUTOMJETIT, MBIKËQYRJEN E NGARKESËS (Kategoritë C1 dhe C)

Sipas rregullave të trafikur rrugor është paraparë që ngarkesa në mjet duhet të vendoset dhe, sipas nevojës të përforcohet e të mbulohet, që të mos pengohet apo rrezikohet siguria në trafikun rrugor.

Shoferi i kamionit është përgjegjës për pranimin, transportin dhe dorëzimin e mallit. Ngarkesa në mjet nuk lejohet të tejkalojë dimensionet e parapara, kapacitetin e mjetit, ngarkesën boshtore, masën më të madhe të lejuar dhe vetitë teknike të rrugës, dhe për të gjitha këto përgjegjës është shoferi i kamionit.

Para pranimin të mallit që nënkupton ngarkimin e tij, shoferi i kamionit duhet ta kontrollojë dokumentacionin në tërësi, se a është në rregull, pastaj sasia a është siç është e shkruar në dokumentacion, apo eventualisht mos ka ndonjë dëmtim ose të ngjashme.



Ngarkesa në kamion

Pas konstatimit të shoferit të kamionit se dokumentacioni është në rregull, gjatë ngarkimit kujdeset për sigurinë e mallit dhe sasinë e tij.

Për ngarkesën e cila mund të dëmtohet gjatë ngarkimit, duhet të merren masa shtesë duke iu përmbajtur udhëzimeve që kanë të bëjnë me ngarkesën, dhe të sigurohet që ajo të mos lëvizë brenda hapësirës së saj e të dëmtohet. Nëse ekziston rreziku se ngarkesa mund të derdhet gjatë transportit, duhet të mbulohet dhe të sigurohet që të mos rrjedhë në rrugë.

Nëse kamioni ka pajisje të instaluar për ngarkim dhe shkarkim të mallit, shoferi i kamionit i ndërmerret të gjitha masat e sigurisë para se t'i përdorë këto pajisje.



Materiet e rrezikshme

Nëse ngarkesa me materie të rrezikshme është e lëngët apo e ngurtë, shoferi i kamionit duhet t'i zbatojë kërkesat për transportin e disa kategorive të mallrave siç janë ato që mbulohen nga Marrëveshja Evropiane për Transportin Ndërkombëtar të Mallrave të Rrezikshme Rrugore (ADR).

Pas pranimin të mallit dhe konstatimit se çdo gjë është në rregull, shoferi nënshkruan pranimin e mallit dhe merr dokumentacionin përkatës të mallit sipas rregulloreve në fuqi dhe është i detyruar të tregojë me kërkesë të personit të autorizuar.

Pas pranimin të mallit shoferi i kamionit bënë transportin deri në pikën e përcaktuar duke pasur parasysh kohëzgjatjen e drejtimit, duhet që ngarkesa e cila transportohet është siguruar në atë mënyrë që nuk ndikon në ngasje të sigurt, ose nuk paraqet kërcënim për jetën, shëndetin, pronën ose mjedisin.

Duke marrë parasysh llojet e operimit të automjetit, përfshirë edhe situatat emergjente apo manovrat e nisjes përpjetë:

- *ngarkesat mund të ndryshojnë vetëm minimalisht pozicionin e tyre në raport me njëra-tjetrën kundrejt anësoreve apo sipërfaqeve të automjetit, dhe,*
- *ngarkesa nuk mund të largohet nga hapësira e saj apo të lëvizë jashtë sipërfaqes së ngarkimit, përveç nëse me rregullore parashihet ndryshe.*

Pas arritjes në pikën përfundimtare nëse shkarkimi i mallit bëhet me mekanizma që janë të instaluar në kamion, shoferi duhet të ndërmarrë të gjitha masat e sigurisë para se të bëhet shkarkimi i ngarkesës varësisht sipas llojit i mallit. Pas dorëzimit të mallit nënshkruhet dokumentacioni i palëve dhe me këtë përfundon transporti i ngarkesës.

PËRGJEGJËSITË E SHOFRIT PËR TRANSPORT TË UDHËTARËVE

(Kategoritë D1 dhe D)

Shoferi i cili kryen transportin publik të udhëtarëve me autobus duhet t'i zbatojë rregullat për cilin do lloj të transportit të udhëtarëve që parashihet me rregullat e transportin rrugor.

Shoferi i autobusit duhet të kujdeset për sigurinë e udhëtarit dhe rehatinë e tij sidomos në relacione të gjata, duke pasur parasysh kohëzgjatjen e drejtimit dhe pushimet/pauzat e parapara me rregullat e transportit rrugor.

Shoferi i autobusit nuk lejon hyrjen në autobus linjor të:

- *fëmijës nën moshën gjashtë (6) vjeçare pa përcjellës,*
- *personave me sëmundje ngjitëse,*
- *kufomave,*
- *personave të dehur apo nën ndikimin e narkotikëve,*
- *materieve të rrezikshme që janë të dëmshme dhe të rrezikshme për shëndetin apo mjedisin,*
- *personave me rroba të përlyera ose me bagazh të dëmtuar apo të cilët kundërmojnë nga era e keqe.*

Para pranimit të udhëtarëve shoferi i autobusit duhet të përkujdeset për kushtet higjienike të autobusit, gjatë pranimit të udhëtarëve t'u jep përparësi personave me aftësi të kufizuara, të verbërve, të moshuarve, kujdes të veçantë duhet të ketë ndaj fëmijëve që nuk janë nën përcjellje të personit të moshës madhore dhe këtyre personave u sigurohen ulëset sipas mundësive. Pas pranimit të udhëtarëve sigurohet se të gjitha dyert janë të mbyllura, jep udhëzimë për vendosjen e rripave të sigurisë nëse autobusi është pajisur me ta. Verifikon se çdo udhëtarë është pajisur me biletë udhëtimit apo me ndonjë dokument të vlefshëm për transport.

Planifikon ngasjen nëse kryen transport linjor të rregullt dhe sipas rendit të udhëtimit të mbërrijë më kohë. Jep informacione me kohë për stacionin e ardhshëm përkatësisht të vendndaljes së autobusit. Pasi ndalet në vendndalje i hap dyert e autobusit për dalje përkatësisht pranim të udhëtarëve, duke u mundësuar udhëtarëve çasje të lehtë në autobus.

Pas përfundimit të ngasjes shoferi i autobusit i hapë dyert e autobusit për zbritjen e udhëtarëve duke ia dhënë bagazhin nëse ndonjë udhëtarë e ka lënë atë. Pas zbritjes së udhëtarëve shoferi i autobusit shikon se mos ka harruar dikush ndonjë gjë, nëse po, atëherë ia dorëzon operatorit bashkë me një dëshmi ose zyrtarit të stacionit të autobusëve.

Autobusët me dimensione të veçanta me katër boshte e me tri pjesë përdoren në transportin urban ku ka numër të madh të udhëtrëve ku dyert janë të gjera që mundësojnë hyrjen dhe daljen shumë të lehtë të udhëtarëve nëpër vendndalje të autobusëve.

Shoferi i cili me autobusë transporton udhëtarë për nevoja personale duhet t'i zbatojë rregullat që parashihen me transportin rrugor. Autobusi për nevoja personale duhet ta ketë mbishkrimin për këtë lloj të transportit. Shoferit nuk i lejohet të marrë udhëtarë të tjerë përveç atyre që i ka në evidencë dhe të pajisur me dokumentacion përkatës.

Transporti i orgnizuar i fëmijëve/nxënësve me autobusë

Shoferi i cili transporton fëmijë/nxënës në mënyrë të organizuar është përgjegjës për sigurinë e tyre gjatë hyrjes, transportit dhe daljes. Autobusi duhet të jetë i shënuar me tabelë përkatëse dhe duhet të largohet apo të mbështillet nëse nuk transporton fëmijë. Gjatë hyrjes dhe daljes duhet të ndezë të gjithë treguesit e drejtimit.

Rehatia dhe siguria e udhëtarëve, kontrollimet e nevojshme para nisjes, provimi i njohurive duhet të jenë prioritet dhe të vlejné për të gjithë autobusët (autobusët për transport publik dhe për nevoja personale, autobusët me dimensione te veçanta, vetëm për kategoritë D, DE, D1, D1E).

KAPITULLI I IX

**VERIFIKIMI I DUHUR I NJOHURIVE TË PËRGJITHSHME PËR
RREGULLAT SHITESË NË LIDHJE ME KATEGORITË C, CE, D dhe DE**

KONSTRUKSIONI DHE PUNA E MOTORIT ME DJEGIE TË BRENDSHME

Motori me djegie të brendshme e ka për detyrë që energjinë kimike të lëndës djegëse ta shndërrojë në punë mekanike që shërben për lëvizjen e automjetit.

Llojet e motorëve me djegie të brendshme

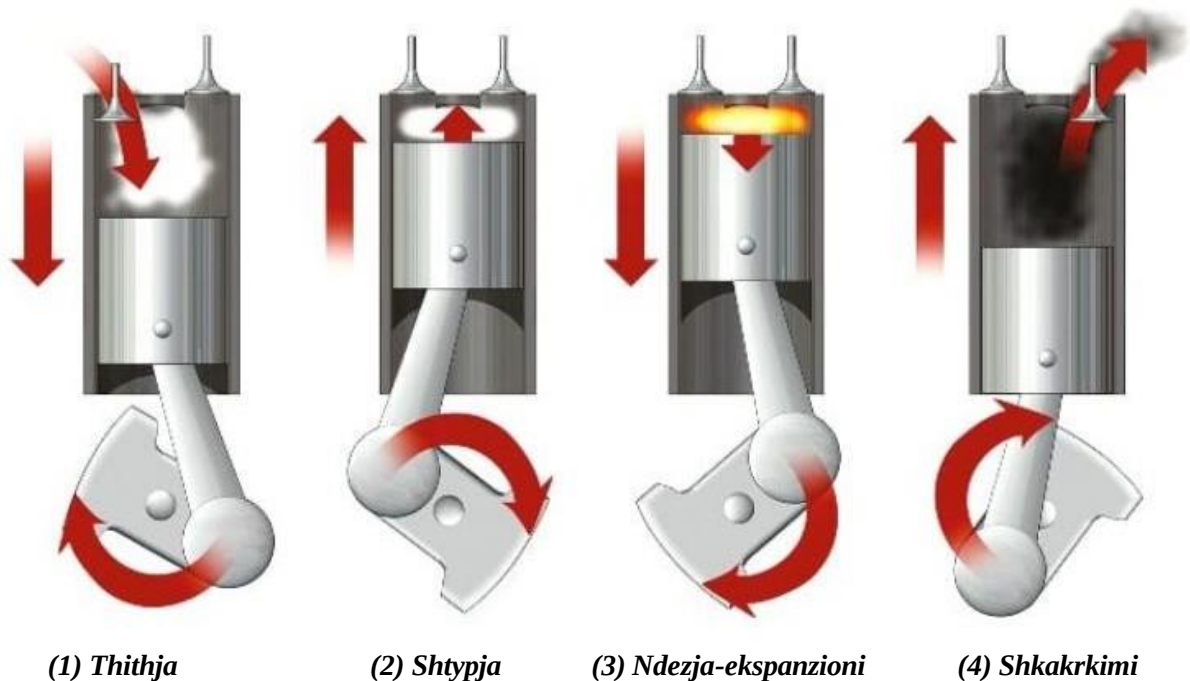
Sipas llojit të dizajnit dhe specifikave të funksionimit të motorit me djegie të brendshme, ata klasifikohen sipas disa kriterëve:

- Sipas llojit të karburantit të përdorur - benzinë, naftë, gaz;
- Sipas llojit të ftohjes - lëng dhe ajër;
- Sipas metodës së përgatitjes së përzierjes së karburantit - karburator, gaz dhe injeksion;
- Në varësi të pozitës së cilindrave - në vijë dhe në formë V;
- Sipas mënyrës së ndezjes së përzierjes së karburantit - me ndezje të detyruar dhe me vetë-ndezje.

Konstruksioni përfshin pjesët e mëposhtme:

- Bllokun;
- Cilindrin;
- Mekanizmin e fiksimit;
- Mekanizmin e shpërndarjes së gazit;
- Sistemet për furnizimin dhe ndezjen e një përzierjeje të djegshme dhe larëgimin e gazrave të djegura.

Puna e motorit me djegie të brendshme



Cikli i punës së motorit

Një cikël përfshin procesin e thithjes (1), shtypjes (2), ndezjes-ekspanzionit (3) dhe shkarkimit (4).

Sistemi për furnizim me karburantë

Shërben për dërgimin e karburantit-lëndës djegëse cilësore në motor në sasi të paraparë dhe në kohë të duhur.

Pjesët e këtij sistemi të dizel motorit janë: depozita, filteri paraprak, pompa AC, tubacionet, filteri i dytë, pompa me presion të lartë, gypat me presion të lartë, injektorët, kolektorët e thithjes dhe shkarkimit, filteri i ajrit dhe treguesi i sasisë së karburantit në depozitë. Në ditët e sotme, sistemet e avancuara teknologjike të furnizimit të motorit janë shumë më të sofistikuar.

Sistemi për ndezjen e motorit

Ka për detyrë që të bëjë ndezjen e motorit ku pajisja kryesore është alnaseri, baterija që furnizon me rrymë dhe motorinoja.

Sistemi për ndezjen e lëndës djegëse

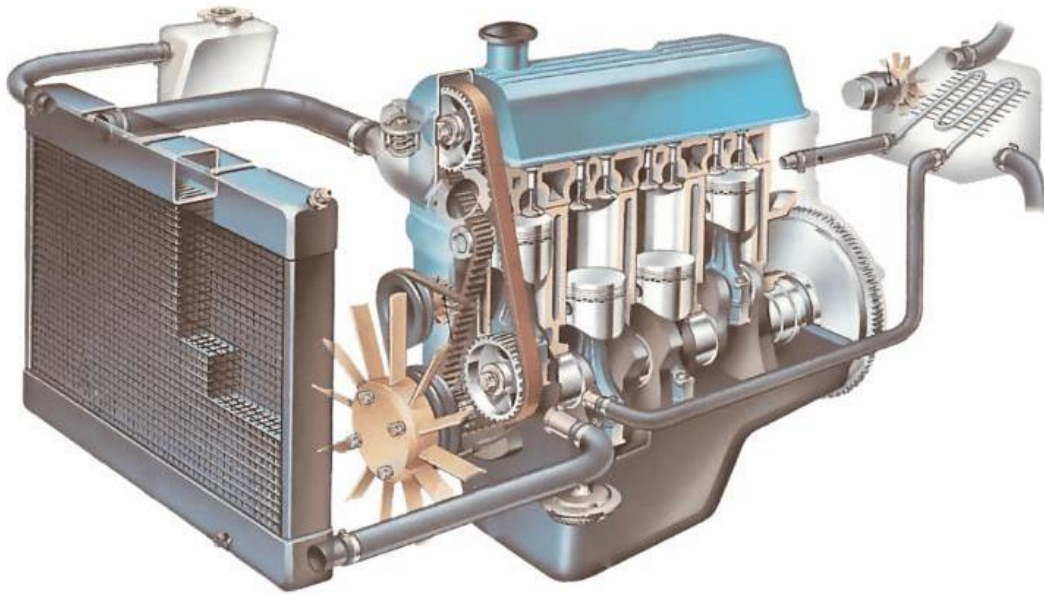
Ka për detyrë ndezjen e lëndës djegëse në të gjitha kushtet atmosferike, posaçërisht paraqiten vështirësitë gjatë kohës së dimrit kur temeperaturat janë të ulëta. Bateria e cila furnizon me rrymë mbushet nëpërmjet alternatorit, pastaj bombina e cila e shndërron rrymën nga tensioni i ulët në të lartë, kandelat elektrike dhe kabllot elektrike të tensionit të ulët dhe të lartë që shërbejnë për ndezjen e materies ndezëse tek otto-motorët.

Sistemi për ftohje të motorit

Qëllimi i sistemit të ftohjes në automjet është që të largojë nxehtësinë e tepërt nga motori gjatë kohës kur është i aktivizuar.

Pjesët kryesore të këtij sistemi janë:

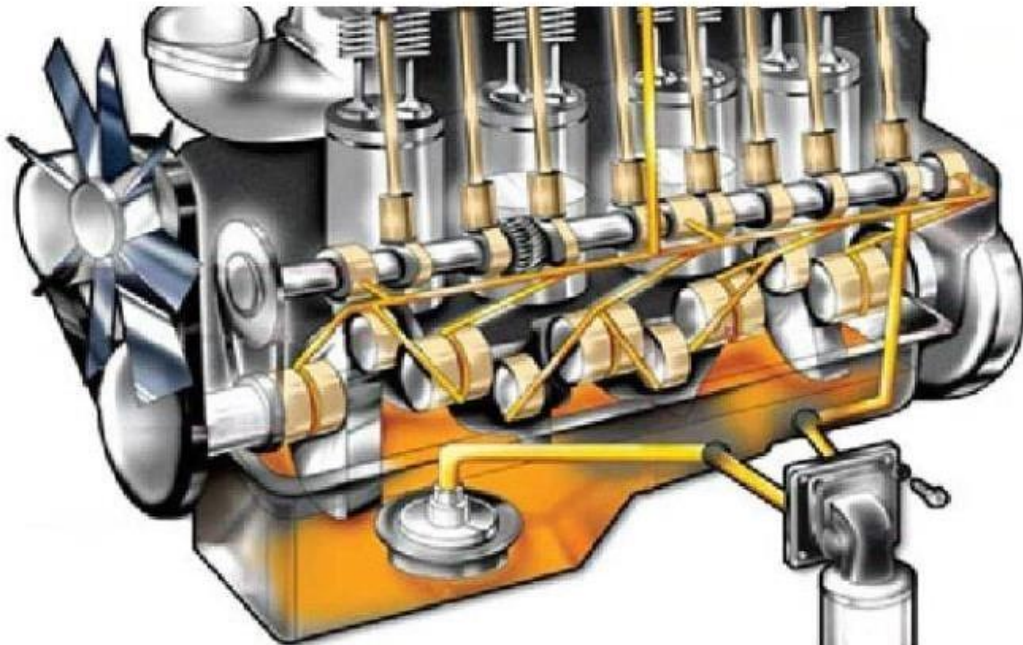
- radiator,
- pompa e ujit,
- ventilatori për ftohje,
- termostati.



Sistemi i ftohjes me ujë

Sistemi për lubrifikim

Sistemi lubrifikues te motorët me djegie të brendshme ka për detyrë të zvogëlojë fërkimin në sipërfaqe kontaktuese, sipas kësaj zvogëlohet edhe harxhimi i energjisë, konsumimi i sipërfaqes, e që automatikisht vjen deri te rritja e qëndrueshmërisë së elementeve të ndjeshme të motorit.



Sistemi i lubrifikimit të motorit

Pjesët kryesore të sistemit të lubrifikimit janë: karteri, pompa e vajit, filterat e vajit, valvulat e vajit, tubacionet dhe ftohësi i vajit.

Vaji i cili përdoret në motor duhet të jetë sipas udhëzimeve të prodhuesit. Shoferi duhet pasur kujdes që gjatë dimrit të përdorë vaj më të hollë për shkak të temperaturave të ulëta. Ngasja duhet filluar me numër të vogël rrotullimesh të motorit deri në arritjen e temperaturës së tij punuese.

Sistemi elektrik i automjetit

Shërben për sigurimin e rrymës për aktivizimin e motorit dhe funksionimin e pajisjeve ndriçuese dhe sinjalizuese të automjetit dhe pajisjeve të tjera, funksionimi i të cilave ndërlidhet me rrymën elektrike të automjetit. Alternatori mundëson mbushjen e baterisë kur motori është në funksion dhe e shndërron energjinë mekanike në atë elektrike. Vihet në funksion nga rripi i cili është i lidhur në boshtin motorik. Pjesët kryesore janë: rotori dhe statori.

Sistemi i varjes

Sistemi i varjes, sustat dhe amortizatorët, shërben që forcat rezistuese që shkaktohen gjatë ngasjes në rrugë jo të rrafshët t'i zbusë apo t'i shuaj tërësisht, ashtu që këto forca të barten në konstruksionin bartës të automjetit. Kur amortizatorët janë të dëmtuar (për shembull në mungesë vaji ose gazi), vjen deri te ç'rregullimi i mjetit në frenim dhe në kthesë (një lëkundje e madhe anësore e mjetit në kthesë), rritet rruqa e frenimit dhe udhëtarët ndihen më pak rehat. Dëmet që mund të pësojë automjeti si rrjedhojë e dëmtimit të amortizatorëve janë: konsumi jo uniform i pjesës ballore të gomave, dëmtimi i sustave dhe i pjesëve të sistemit të drejtimit që pësojnë goditje.

Sot në automjete të reja janë të instaluar sistemet e sofistikuar që shtojnë rehatinë gjatë ngasjes edhe në sipërfaqe jo të rrafshët të rrugës.

Sistemi i transmetuesit

Ka për detyrë që forcën tërheqëse dhe çastin e rrotullimeve ta bartë në rrotat tërheqëse të automjetit.

Ky sistem përbëhet nga: friksioni, ndërruesi i shpejtësisë, boshti i kardanit, shpërndarësit e fuqisë, transmetuesi kryesor, diferenciali, reduktorët anësor dhe gjysmëboshtet.

Pajisjet ndriçuese dhe sinjalizuese

Pajisjet ndriçuese dhe sinjalizuese të kamionët dhe autobusët kanë të njëjtin funksion sikurse të veturat.

Lyerja dhe mbrojtja nga ngricat

Në kushtet e temperaturave të ulëta gjatë sezonit dimëror shoferi duhet të ketë kujdes që me kohë të përdorë antifrizin, sepse në sistemin e ftohjes se lehtë mund të vijë deri te ngrirja e ujit që shkakton bllokimin e motorit. Nëse automjeti para ngasjes është mbuluar nga reshjet atmosferike si: bora/akulli/ngricat, shoferi duhet t'i largojë ato nga automjeti dhe të bëjë kujdes që të mos dëmtohen xhamat anësor. Pasi të largohet sasi e konsiderueshme e ngricës atëherë ndizet motori në mënyrë që të shkrihet më lehtë akulli nëpër xhama. Largimi i ngricave duhet të bëhet edhe në pasqyrat e shoferit për të vështuar trafikun nga mbrapa dhe anash.



Ngasja gjatë të reshurave me borë

Sot në automjetet me sistem të avancuar teknologjik ndezja e nxemjes bëhet me telekomandë e cila bën shkrirjen e ngricave/akullit në xhama, ashtu që shoferi pas një kohe pas aktivizimit të nxemjes mund të fillojë menjëherë ngasjen pa humbur kohë. Kjo është e rëndësishme sidomos për autobusët që duhet t'i përmbahen rendit të udhëtimit.

Parimet e konstruksionit, montimi, përdorimi i drejtë dhe mirëmbajtja e pneumatikëve

Në rrota janë të vendosur pneumatikët që bëjnë lidhjen në mes të automjetit dhe rrugës ashtu që i transmetojnë forcat që veprojnë në mes të automjetit dhe rrugës. Sipas detyrës që kryejnë, rrotat mund të jenë tërheqëse apo të përcjellura (të përcjella).

Pneumatiku është pjesë kryesore e rrotës që është në kontakt të drejtpërdrejtë me rrugën dhe i transmeton forcat me të cilat automjeti vepron mbi rrugë. Pneumatikët ndikojnë në të gjitha karakteristikat e automjetit të cilat varen nga cilësia e kontaktit në mes të pneumatikut dhe rrugës, si: karakteristikat e frenimit dhe karakteristikat dinamike, shoferhmëria; ndikojnë në rehatinë gjatë ngasjes dhe në shpenzimet e karburantit.



brendshme të ashtuqujtur - "Tubeless".

Pneumatiku duhet t'i plotësojë kërkesat e mëposhtme: të ketë një koeficient të lartë të fërkimit (të ngjitjes) në drejtim gjatësor dhe tërthor në mes tij dhe rrugës, rezistencën e vogël të rrokullisjes, elasticitetin e lartë radial, presionin specifik të ulët në rrugë, rezistencën ndaj të grisurit, rezistencën ndaj ndikimeve të jashtme të tilla siç janë: mekanike, kimikë, atmosferike, etj.

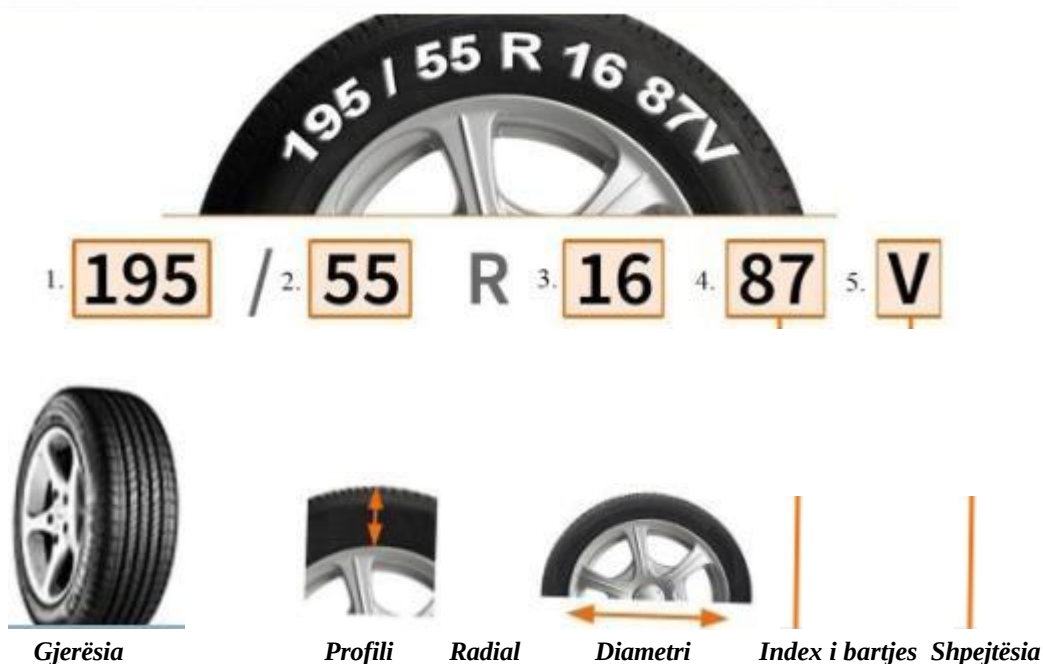
Sips konstruksionit pneumatikët mund të jenë diagonal dhe radial. Përparësitë e pneumatikut radial në krahasim me pneumatikun diagonal janë: rezistenca më e vogël gjatë rrokullisjes, kontakti i mirë me rrugën në çfarëdo kushte të ngasjes, qëndrueshmëria më e madhe, pesha më e vogël në ngasje nëpër rrugë me bazë të dobët.

Protektori është shtresa e jashtme e pneumatikut që ka për detyrë ta mbrojë ngarkesën nga ndikimet e jashtme dhe pneumatikut t'i sigurojë kontakt të mirë me rrugën.

Gomat në të njëjtin bosht të automjetit duhet të kenë të njëjtat për nga masa, formën e sipërfaqes së shkeljes, kapacitetin e ngarkesës, karakteristikat e shpejtësisë, llojin (dimër/verë) konstruksionin (radial/diagonal, etj.) dhe markën /tipin.

Thellësia e shtresave të gomave në sipërfaqen shkelëse duhet të jetë së paku 1.6 mm për ato të verës, ndërsa të dimrit së paku 4 mm.

Shënimi i pneumatikëve



Shenja e një gomë radiale për automjetet transportuese është paraqitur në vijim:

10.00 R 20 146 / 143 K TT,

ku janë:

10.00 - gjerësia nominale e gomës (B) në cole,
 R - shenja e gomës radiale,
 20 - diametri nominal i bandazhit (d) në cole,
 146/143 - indeksi i bartësisë,
 K - shenja e shpejtësisë (maks. 110 km / h),
 TT - tube type (TL – tube less).

Montimi i penumatikëve rekomandohet të bëhet në punëtoritë që kryejnë këto lloje shërbimesh, pasi që tani janë në përdorim pajisjet të cilat mundësojnë ndërrim të sigurt edhe të shpejtë.

Pneumatikët duhet të mirëmbahen, të kontrollohet rregullisht presioni i ajrit në to, nëse presioni në penumatikë është sipas udhëzimeve të prodhuesit qëndrueshmëria e tyre do të jetë më afatgjate, do të rritet siguria në trafikun rrugor, udhëtarët do të kenë vozitje më të rehatshme.

Te automjetet e reja ekziston pajisja e cila tregon se pneumatikët nuk e kanë presionin e paraparë.

Përdorimi i përditshëm dhe mirëmbajtja e automjetit

Sipas rregullave të parapara, mjeti duhet t'i plotësojë kushtet teknike për pjesëmarrje të sigurt në trafikun rrugor edhe nga aspekti higjienik.

Me qëllim të funksionimit të pajisjeve të motorit dhe të pajisjeve të tjera të rëndësishme nga aspekti i sigurisë rrugore, në automjete kryhet kontrolli teknik ditor preventiv, e që përfshinë kontrollin e:



- sasisë së vajit në motor (automjeti duhet të jetë në sipërfaqe të rrafshët),
- rripave të transmisionit (alternatorit, boshtit motorik, ventilatorit, etj.),
- sasisë së lëngut në sistemin e ftohjes, nëse kanë ftohje me ujë,
- nivelit të vajit të frenimit;
- sasisë së lëngut të fshesave të xhamit ballor (shoferëshajbës),
- shikimit vizual të pneumatikëve, me përqendrim te

rrotat e dyfishta, ajo që është në pjesën e brendshme,

- sistemeve të varjes, signalizuesve, ndriçuesve, etj,
- funksionimit të sistemit, drejtimit dhe frenimit, si dhe,
- kontrole të tjera që mund të jenë të rëndësishme për funksionimin e automjetit.

Pajisjet për kufizim të shpejtësisë

Me qëllim të rritjes së sigurisë rrugore në automjetet e rënda mbi 12.000 kg si për transportin e ngarkesës ashtu edhe të udhëtarëve duhet të vendoset pajisja për kufizim të shpejtësisë.

Rregullatori i shpejtësisë ACC (ang. Adaptive Cruise Control)



Sistemi ACC është një sistem inteligjent i kontrollit të shpejtësisë së automjetit që ngadalëson dhe nxiton në mënyrë automatike për të mbajtur distancën ndaj automjetit që lëviz përpara. Udhëzon shoferin me automjet për të mbajtur distancën e sigurisë në pikëpamje kohore me sekonda varësisht prej kushteve të rrugës.

ACC jep informacione për rrezikun para goditjes ndaj automjetet që lëviz përpara dhe në rast rreziku të drejtpërdrejtë fillon frenimin.

Sistemi kundër bllokimit gjatë frenimit ABS (ang. Anti-Lock Braking System)



Sistemi kundër bllokimit të rrotave gjatë frenimit (ABS) është projektuar që t'i ndihmojë shoferit në rast frenimi të manovrojë me automjetin për të mos ardhur deri tek aksidenti dhe të shmangë bllokimin e rrotave gjatë frenimit të automjetit. Kjo në mënyrë të drejtpërdrejtë mundëson stabilitet dhe manovrim të automjetit gjatë ngadalësimit maksimal të tij. Kur gomat kontaktojnë me rrugën në kushte normale, kjo siguron që automjeti të mund

të drejtohet në mënyrë të saktë. Në anën tjetër, kur rrotat janë të bllokuara pas frenimit, shumë

shpejtë, gomat humbin aftësitë e tyre si rezultat i nxehtësisë së madhe dhe lëvizja e automjetit bëhet e pakontrollueshme

Sistemi për monitorimin e presionit në goma TPMS (ang. Tire Pressure Monitoring System)



Sistemi i kontrollit të gjendjes së gomave TPMS, ndihmon për ta pasur nën kontroll presionin e tyre. Për këtë qëllim, në çdo rrotë janë integruar edhe sensorë përveç sistemit elektronik të rrotës. Me anë të valëve ato dërgojnë sinjale në një pajisje kontrolli. Këta sensorë japin informacione për presionin dhe temperaturën në gomë. Kur presioni i gomave është i ulët ose presioni bie shpejt, sistemi paralajmëron përmes sinjaleve optike (pamore) ose akustike (dëgjimore). Përmes këtij kontrolli të përhershëm nuk

ofrohet vetëm siguri më e lartë, por me presionin e duhur të gomës rritet jetëgjatësia e saj dhe njëkohësisht zvogëlohet edhe konsumi i karburantit. Sistemi TPMS paralajmëron shoferin me ndriçim të llambës në panelin e instrumenteve, kjo do të thotë se sistemi ka zbuluar të paktën një gomë me një presion nën minimale për automjetin. Gomat duhet të inspektohen dhe të kontrollohet presioni në goma sa më shpejt që të jetë e mundur. Në shumicën e rasteve, llamba do të fiket, pasi gomat janë fryrë siç duhet.

Sistemet inteligjent të automjetit

Sistemet inteligjente të automjetit ose sistemet për ndihmë të shoferit të cilat në bazë të informacioneve rrisin sigurinë rrugore dhe mbrojtjen e mjedist janë komponente bazike të automjeteve moderne, më të rëndësishmet janë shënuar në vijim:

Sistemi për lidhje (kyçje) të mjetit tërheqës dhe mjetit bashkëngjitur

Në bazë të rregullave të trafikut termat e përdorura në këtë temë mësimore kanë këtë kuptim:

Bashkësi mjetesh - mjet me veprim motorik dhe mjetet e bashkëngjitura, të cilat në trafikun rrugor marrin pjesë si tërësi;

Gjysmërimorkio – mjet i bashkëngjitur pa boshtin e përparmë, i konstruktuar në atë mënyrë që një pjesë e masës së tërësishme të saj mbartet në mjetin tërheqës nëpërmjet pjesës së vet të përparme, me anën e së cilës mbështetet në mjetin tërheqës;

Rimorkio e lehtë - mjet i bashkëngjitur, masa më e madhe e lejuar e të cilit nuk është më e madhe se shtatëqind e pesëdhjetë (750) kg;

Rimorkio - mjet rrugor i bashkëngjitur, i konstruktuar në atë mënyrë që masën e tërësishme nëpërmjet akseve të veta ta mbartë mbi rrugën qarkulluese.

Pajisja për lidhje të mjetit tërheqës dhe rimorkios që patjetër duhet të jenë të vendosur në rrafshin gjatësor simetrik dhe vertikal të mjetit të punuar me çernier ashtu që të mundësojnë lëvizshmërinë e pajisjes në të gjitha drejtimet, boshti i pajisjes për lidhjen e mjetit tërheqës dhe mjetit bashkëngjitur

duhet të ketë siguresën e cila pamundëson ndarjen e bashkësisë së mjetit. Kjo pajisje duhet të jetë e përforcuar për pjesën më të fortë të mjetit. Me rastin e bashkëngjijtes së rimorkios me mjetin tërheqës duhet të vendosen pajisjet sinjalizuese dhe të frenimit dhe duhet vërtetuar funksionimi i tyre.

Mjeti tërheqës dhe rimorkioja duhet ndërlidhur ndërmjet veti në atë mënyrë që mundëson dhe garanton lëvizjen e sigurt të bashkësisë së mjetit.

Verifikimi i shkaqeve të prishjeve

Te automjetet e reja defektet eventuale tregohen përmes pajisjeve teknologjike të cilat paraqiten në bazë të simboleve apo akustike. Disa defekte që kanë të bëjnë me funksionimin e motorit duhet të evitohen menjherë, se mund të vijë deri te bllokimi i motorit, ndërsa defektet të pajisjet të cilat ndikojnë drejtpërsëdrejti në sigurinë rrugore, duhet të ndërpritet ngasja dhe të evitohen defektet në automjet, duke bërë diagnostifikimin e tij. Gjendja e pajisjeve për kyçje dhe shkyçje të rimorkios me automjetin tërheqës duhet shikuar edhe në mënyrë vizuale për ndonjë defekt eventuale.

Mirëmbajtja preventive e automjetit dhe rregullimi i prishjeve aktuale

Nga aspekti i sigurisë së mirëmbajtja preventive e mjetit nënkupton se çdo herë para ngasjes duhet të marrim masa preventive që automjeti i cili merr pjesë në trafikun rrugor të jetë i sigurt sidomos pajisjet që ndikojnë drejtpërsëdrejti në sigurinë rrugore duke përfshirë mekanizmin e pajisjeve për kyçje dhe shkyçje të bashkësisë së mjetit i cili si tërësi merr pjesë në trafikun rrugor.

Pas identifikimit të defektit në automjet duhet bërë diagnostifikimi i tij për të eliminuar defektet e mundshme në automjet.

Përgjegjësitë e shoferit nga aspekti i pranimi, transportimit dhe dorëzimit të ngarkesës sipas kushteve të kontratës (vetëm për kategoritë C, CE)

Shoferi i kamionit apo bashkësisë së mjetit është përgjegjës për pranimin, transportin dhe dorëzimin e mallit siç është përshkruar në kapitullin mbi transportin e ngarkesës.

PJESA E TRETË

KATEGORIA A

***VETËM PËR PYETËSIN TEORIK DHE PYETËSIN E DREJTIMIT PËR
KATEGORINË A***



KAPITULLI I I

RREGULLAT E TRAFIKUT PËR KATEGORITË AM, A1, A2 DHE A

1. VERIFIKIMIN E NJOHURIVE TË PËRGJITHSHME

Termat e përdorur në këtë kapitull kanë këtë kuptim:

Moped - mjet me dy ose me tri rrota, tek i cili pa marrë parasysh mënyrën se si vihet në lëvizje, shpejtësia e konstruksionit nuk i kalon 45 km/h, kapaciteti i punës së motorit me djegie të brendshme është deri në 50 cm³ ose me fuqi të vazhdueshme që vihet në lëvizje me elektromotor i cili nuk e kalon fuqinë 4 kW;

Motoçikletë - automjet me dy rrota me ose pa rimorkio anësore, i cili lëviz me fuqi të motorit të vet, me vëllim punues të motorit mbi 50 cm³ dhe me mundësi zhvillimi të shpejtësisë së lëvizjes mbi 45 km/h.



Shiriti për biçikletë

Shteg i biçikletave - sipërfaqja e trafikut e ndërtuar posaçërisht për lëvizje të biçikletave **dhe të mopedëve** që shtrihet përgjatë rrugës qarkulluese, që është e ndarë nga rruga dhe që është e shënuar me shenjë të caktuar të trafikut.

Ndalja dhe parkimi

Lejohet parkimi i mjetit në trotuar i motoçikletës dhe mopedit, me kusht që:

-gjerësia e trotuarit që mbetet në dispozicion të këmbësorëve të jetë e mjaftueshme për lëvizjen e lirë të këmbësorëve; ajo nuk duhet të jetë më e vogël se 1,6 metra dhe nuk duhet të jetë pranë skajit të djathtë të rrugës qarkulluese;

-mjeti, të cilit boshti i përparmë i vendoset në trotuar, nuk e pengon qarkullimin rrugor.

Shënjimi i mjetit të ndalur në defekt

Mopedi, motoçikleta pa rimorkio anësore – kur është i ndalur në rrugë qarkulluese për shkak të prishjes, aksidentit ose për ndonjë arsye tjetër, shoferi nuk duhet që ta vendosë prapa mjetit të ndalur trekëndëshin e sigurisë me të cilin shënohet ndalja e mjetit në rrugë.

Mjetet e bashkëngjitura që tërhiqen nga mopedi

Në trafikun rrugor, mopedit i lejohet të tërheqë mjet të bashkëngjitur me dy rrota, të përforcuar në atë mënyrë që nuk e zvogëlon stabilitetin e mjetit.

Në pjesën e pasme duhet t'i ketë dy katadiopterë të paraparë për mjetin e bashkëngjitur.

Personit i cili drejton moped, apo motoçikletë i ndalohet:

- të drejtojë pa e mbajtur timonin me dy duar, përveç në raste kur jep shenjë me dorë;
- pa i mbajtur këmbët në pedale ose në mbështetëse të këmbëve;
- të mbahet ose të tërhiqet nga mjete të tjera;
- ta lëvizë mjetin krahas mjetit tjetër;
- të bartë çfarëdo ngarkese nëse kështu pengohen apo rrezikohen pjesëmarrësit e tjerë në trafik;
- të përdorë dëgjuese të pajisjeve audio, duke i vendosur në dy ose në një vesh;
- të manovrojë me një rotë.



Manovrimi me një rotë

Përdorimi i helmetës



Helmeta mbrojtëse

Shoferi i cili drejton moped apo motoçikletë si dhe personat të cilët barten në këto mjete, duhet të mbajnë helmeta mbrojtëse përkatëse, të rregullta, dhe gjatë qarkullimit në rrugë t'i përdorin ato sipas udhëzimeve të prodhuesit të helmetës.

Shoferit të mjeteve të sipër shënuar nuk i lejohej 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.

Masa e mjeteve të bashkangjitura

Masa e përgjithshme e rimorkios së tërhequr nga motoçikleta apo mopedi nuk lejohet ta tejkalojë masën e përgjithshme për secilin prej këtyre mjeteve mbi 100 kg.

Transporti i sendeve në mjetin me dy rrota

Në moped dhe në motoçikletë nuk lejohet transporti i sendeve me gjerësi më të madhe se 0,5 metra nga dy anët e mjetit.

Transporti i personave

Në mjetet e bashkëngjitura përkatësisht në sëndukun e ngarkesës së mopedit e të motoçikletës nuk lejohet transporti i personave.



Motoçikleta me rimorkio anësore

Në rimorkion anësore të biçikletës dhe të motoçikletës mund të transportohen persona.

Shoferit të mopedit dhe të motoçikletës nuk u lejohet transporti i personave nën ndikim të alkoolit apo të drogave.

Fëmija më i ri se 12 vjeç nuk lejohet të transportohet me moped dhe me motoçikletë.

Kushtet për drejtimin e mjetit

Mjetin me veprim motorik në trafikun rrugor mund ta drejtojë në mënyrë të pavarur vetëm personi i cili posedon patentë shoferi të vlefshme vendore ose të një vendi të huaj.

Shoferi ka të drejtë t'i drejtojë vetëm ato kategori të mjeteve të cilat i ka të shënuara në patentën e vet të shoferit.

Ndalimi i përdorimit të alkoolit

Ngasja nën ndikim alkoolit shkakton aksident

Shoferit të mjeteve të kategorisë **A1**, **A2**, **A**, 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.

KAPITULLI I II

SHFRYTËZIMI I PAJISJEVE MBROJTËSE

PAJISJET MBROJTJËSE

Me rregullat e trafikut rrugor vetëm helmata mbrojtëse është pajisje obligative për mjetet me dy rrota siç është paraparë në kapitullin e sipër shënuar.

Për shkaqe sigurie, mbrojtjes nga kushtet atmosferike, komoditetit, rekomandohet përdorimi i pajisjeve si: rrobat, dorëzat dhe këpucët gjatë ngasjes së mjeteve të kategorive me dy rrota.

Helmata mbrojtëse

Përdorimi i helmetës mbrojtëse në rast të ramjes nga motocikleta apo mopedit mbrohet koka nga lëndimet.

Sipas statistikave shumica e aksidenteve me fatalitet apo me lëndime të rënda ka qenë për shkak mos përdorimit të helmetës mbrojtëse.



Ekzistojnë modele të ndryshme të helmetës mbrojtëse të cilat ofrojnë siguri, komoditet, ajrore shumë të mire, e rezicencueshme ndaj erave, si dhe kanë folje e cila pamundëson mjegullimin e helmetës gjatë ngasjes. Tani në përdorim janë helmetat të cilat nuk janë të rënda.

Helmeten duhet të përdoret sipas udhëzimeve të prodhuesit.



Dorëzat duhet t'i përshtatet madhësive të durëve, këto pajisje mbrojnë duart në rast të aksidenteve të trafikut, nga kushtet atmosferike, etj.

Sot ekzistojnë model të ndryshme të dorëzave të cilat i përdoren motoçiklistët gjatë ngasjes.

Rrobat mbrojtëse



Për shkaqe sigurie, mbrojtje nga kushtet atmosferike, komoditetit, rrobat mbrojtëse janë të domesdoshme gjatë ngasjes së motoçikletës dhe mopedit si dhe bashkudhëtarëve që transportohen në këto mjete.

KAPITULLI I III

TË VËREJTURIT E MOTOÇIKLISTËVE NGA PJESËMARRËSIT E TJERË NË TRAFIK

PËRDORIMI I DRITAVE NË TRAFIK

Në mopedi dhe motoçikletë pa rimorkio anësore duhet të jenë të ndezura dritat si vijon:



Motoçikleta ^[2]

- t'i kenë të paktën një dritë të bardhë në pjesën e përparme dhe;

- të paktën një dritë të kuqe në pjesën e pasme'

Mopedi dhe motoçikleta e cila merr pjesë në trafikun rrugor duhet t'i ketë në rregull sistemin e sinjalizimit, të ndriçimit, dhe të pozicionit.

Mopedi dhe motoçikleta pa rimorkio anësore e cila nuk ka bateri, kur janë të ndalura ose të parkuara brenda zonës së banuar, pranë skajit të djathtë të rrugës qarkulluese, nuk kanë nevojë të kenë ndezur ç'farë do drite.



Shoferi i motoçikletës dhe mopedit duhet t'i kenë të ndezura dritat e shkurtra ose dritat e ditës gjatë tërë kohës së drejtimit

Përdorimi i dritave për ndriçimin e rrugës, pozicionit dhe sinjaleve në motoçikletë dhe moped mundsojnë t'ë verejtur lehtë dhe me kohë këto të këtyre mjeteve nga pjesemarrësit tjerë në trafik apo nga mjetet tjera rrugore.

Për qëllim sigurie këto mjete, gjatë ngasjes ditën duhet t'i kenë të ndezura dritat e shkurtra ose dritat e vecanta për ngasje ditën.

Nuk është e nevojshme që biçikleta, mopedi dhe motoçikleta pa rimorkio anësore e cila nuk ka bateri, kur janë të ndalura ose të parkuara brenda zonës së banuar, pranë skajit të djathtë të rrugës qarkulluese. Gjatë ngasjes natën dukshmëria e dobët është një faktor që duhet marrë parasysh, ndaj është e nevojshme të siguroheni që shoferit e tjerë t'ju vërjen gjatë ngasjes. Për sa i përket kësaj, zgjidhjet janë të ndryshme: disa vendosin drita shtesë LED, drita neoni etj.

KAPITULLI I IV

FAKTORËT E RREZIKUT NË PJESËN E RRUGËS ME MBULESA

NGASJA NË PJESËT E RRUGËS ME MBULESA



Rrjeti i kanalizimit në rrugën qarkulluese^[3]

Shoferët e mopedëve dhe motoçikletave duhet të kenë kujdes të veçantë, posaçërisht gjatë ngasjes në pjesët e rrugës me mbulesa p.sh mbi rrjetin e kanalizimit, ujësjellsit, rrjeteve të shërbimeve të ndryshme publike, rreziku rritet në këto pjesë të rrugës pasi që mundet të humbet drejtpeshimi i shoferit të këtyre automjete, që në të shumtën e rasteve vjen deri te aksidenti rrugor.



Kapak i rrjetit të kanalizimit në rrugën qarkulluese^[3]

Gjatë ngasjes mund të hasni në rrjetin e kanalizimit, ujësjellsit apo shërbimeve tjera publike në të cilat kapak e tyre, të cilët nuk janë vendosur si duhet në vendin e tyre, ku lëvizja mbi to mund të paraqesë rrezik për shoferët e motoçikletave dhe mopedëve.



Rrjeti i kanalizimit pa kapak në rrugën qarkulluese^[3]

Gjatë ngasjes mund të hasni në rrjetin e kanalizimit, ujësjellsit apo shërbimeve tjera publike pa kapak të tyre, të cilët janë larguar nga personat e pandërgjegjshëm duke u bërë shkaktar të aksidenteve me fatalitet apo me lëndime të rënda truopre.



Ngasja nëpër vendkalimin hekutudhor paraqet rrezik sidomos nëse është i dëmtuar.

Gjatë ngasjes në pjesët e rrugës të sipër shënuar natën si dhe ditën gjatë kushteve të dukshmërisë së zvogëluar, apo gjatë kohës kur rruga bëhet e rrëshqitshme rritet rreziku për të shkaktuar aksident në trafikun rrugor.

KAPITULLI I V

MOTOÇIKLETA NË FUNKSION TË SIGURISË RRUGORE

NGASJA ME MOTOÇIKLETË

Ngasja me motoçiklet dhe mopedi është mjaft atraktive për të rinjë, sidomos gjatë periudhës së verës. Shumë të rinjë për shkak të mungesës së përvojës duke drejtuar motoçikletën shkaktojnë aksidente me fatalitet.

Para ngasjes shoferët e mjeteve me dy rrora duhet kontrolluar gjendjen teknike të tyre, si kusht bazë për pjesëmarrje të sigurt në trafikun rrugor.

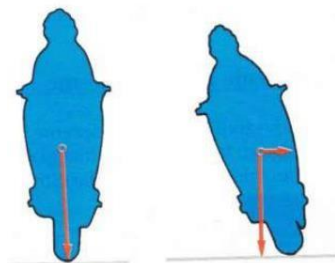


Ngasja me motoçikletë

Gjatë ngasjes së motoçikletës është më rëndësi mbajtja e drejtpeshimit dhe drejtimit ku paraqesin probleme të mëdha sidomos për shoferët fillestarë, ashtu që mundësia e rrëzimit nga motoçikleta është prezente çdo herë edhe gjatë shpejtësive të vogëla. Si pasojë e rrëzimit nga motoçikleta, lëndimet e shpeshta janë në kokë dhe në gjymtyrë të motoçiklistit.

Mbajtja e drejtë e drejtimit dhe drejtpeshimit varet sa ka njohuri motoçiklisti për qendrën e rëndesës së motoçikletës, si dhe nga aftësia dhe teknika e ngasjes së motoçikletës.

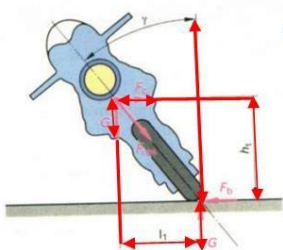
Mbajtja e drejtpeshimit vështirsohet gjatë ngasjes së motoçikletës në pjesët e rrugës së rrëshqitshme (shi, rrërë, gurët e imët, etj), nëpër rrjetet e kanalizimeve, vendkalimeve hekurudhore, si dhe gjatë frenimit të vrullshëm.



Ngasja me motoçikletë paraqet rrezik pasi që me vështirësi vëhret nga shoferët e automjeteve tjera, sidomos kur gjendet në zonën e ashtuqujtur “*kënd i vdekur*”, kur motoçiklisti me ngasje sllallom hynë ndërmjet mjeteve duke rrezikuar sigurinë në trafikun rrugor.

Gjatë ngasjes së motoçikletës në mbajtjen e drejtpeshimit ndikojnë kushtet e ndryeshme të rrugës dhe veprimi i forcave si: tërheqëse, fërkimit, e masës së motoçikletës, e ajrit si dhe ajo centrifugale gjatë ngasjes në kthes.

Ndikimi i forcës centrifugale



Fërkimi i mirë ndërmjet pneumatikëve dhe rrugës arrihet në sipërfaqën e rrugës së terur, ndërsa zvogëlohet nëse sipërfaqja e rrugës është e lagët, nëse në rrugë ka ujë, që për shkak të sasis së madhe të ujit në rrugë mund të shfaqet dukuria e ashtuqujtur “*puka ujqor*”, nëse është shpejtësia e madhe humbet kontakti ndërmjet pneumatikëve të motoçikletës dhe rrugës, si pasoj mund të rrezikohet siguria në trafikun rrugor.

Stabiliteti gjatë ngasjes

Shpejtësinë motoçiklisti duhet përshtatur kushtet të rrugës, aftësive personale, përvojës së ngajes, dhe ti vlerësoj drejtë situat në trafik duke mos i rrezikuar dhe penguar pjesëmarrësit tjerë në trafik.

Ngasja me motoçikletë është me e rrezikshme gjatë natës se sa gjatë ditës, dobësohet dukshmëria, më vështërësi vërhen dëmtimet, pengesat dhe gropat në rrugë, veprimi nga mjetet me rastin e përballkalmit kur i kanë të ndezura dritat e gjata, sidomos nëse rruga është e lagur.

Motoçikleta në funksion të sigurisë rrugore

Për pjesëmarrje në trafikun rrugor motoçikleta duhet të jetë teknikisht në rregull dhe e pajisur me pajisje të parapara për motoçikletë.

Pjesët kryesore të motoçikletës janë:

- karroserija;
- mekanizimi transmetues;
- motori me pajisje;
- timoni;
- pneumatik,
- frejë;
- ulësja;
- pasqyret.

Ekzistojnë llojet e ndryshme të motoçikletave, të lehta, të mesme, të rënd, sipas qëllimit, sipas mënyrës së transmisionit, etj.

Motori

Motori e ka për detyrë të siguroj forcën tërheqëse për lëvizjen e motoçikletës. Ekzistojnë llojet e ndryshme të motorit varsisht nga vëllimi i motorit, distenimit, etj. Ndezja e motorit mund të jetë me bateri apo elektrike, ndërsa starti mekanik apo elektronike.

Transmentimi i fuqisë



Transmetuesi i fuqisë me zingjirë

Fuqia bartet nëpërmjet frikcionit deri te ndërruesi i shpejtësisë e pastaj në rrotat tërheqëse të motoçikletës. Bartja e fuqisë nga ndërruesi i shpejtësisë deri te rrota tërheqëse e motorit mund të jetë me zingjirë apo me bosht karadanik që përdoret te motoçikleta e rënda.

Ndërruesi i shpejtësisë mund të jetë mekanik apo automatik, ndërsa komanda e aktivizimit mund të jetë me këmbë e më rrall me dorë. Komanda si rregull gjendet në anë e majtë por mundet të jetë edhe në anën e djathtë të motoçikletës.

Sistemi i varjes

Sistemi i varjes e ka për detyrë ti zbutë/shujë goditjet nga rrota në rram të motoçikletës, ndërmerr udhëheqjen e rrotës si dhe bartjen e forcës së frenimit dhe bartjes në rram të motoçikletës.

Sistemi i drejtimit



Pozita e durve në timon

Timoni mundëson lëvizjen e motoçikletës në kahe të dëshirueshme dhe gjatë ngasjes mbahet me dy duart. Ne timon janë të vendosura komandat e dorës nga ana e majtë e friksionit dhe nga ana e djathtë e gasit dhe tabela e instrumenteve.

Motoçiklisti gjatë ngasjes duhet marr pozitën e kalorsit, për shkak të mbajtjes së drejtëpeshimit, për lëvizjen e lehtë të trupit dhe gjymtyrëve. Pjesa e sipërme e trupit duhet të jetë e drejtë dhe lakuar përpara. Durtët në timon duhet të jenë në pozitë të lakimit të lehtë në bryla, këmbët të mbështetura në mbajtësit e këmbëve, ndërsa gjunjët të mbledhur në rezervarin e karburantit.

Rrotat dhe pneumatikët

Rrotat e motoçikletës bartin forcën e frenimit dhe forcën e nxitimit nëpërmes rrethit dhe pneumatikëve. Ekzistojnë llojet e ndryshme të rrethit dhe pneumatikëve, përdorimi i tyre bëhet sipas udhëzimeve të prodhuesit.

Te motoçikleta shtresa shkelle e pneumatikëve është më e vogël se sa te vetura. Ekzistojnë llojet dhe tipet e ndryshme të pneumatikëve për rrotën e përparme dhe të pasme. Rrota e pasme për shkak të bartjes të forcës tërheqëse dhe forcave anësore të drejtuarit janë më të gjëra.



P-185- Gjerësia

75- raporti i diamterit

R-Radial

82-bartja

S-vlera e shpejtësisë

Rregullim i pasqyrëve të motoçiklistit



Pasqyrët motoçiklisti i rregullon ashtu që të shihen mjetet që lëvizin prapa dhe anash motoçikletës.

Frenimi dhe ndalja e motoçikletës

Ngadalësimi i shpejtësisë dhe ndalja e motoçikletës arrihet me:

- frenim të motorit;
- përdorimin e frenit të përparëm
- përdorimin e frenit të pasëm;
- përdorimin e kombinimit të përparëm dhe të pasëm.

Rreziqet e mundshme gjatë frenimit jo në rregull me motoçikletë janë:

- bartja e motoçikletës në pjesën e rrugës jo të rrafshta si në vendkalimin hekurudhor, tramvaji, rrjeti i kanalizimit, ujësjellsit apo shërbimeve tjera komunale si dhe në pjesën e rrugës së rrëshqitshme;
- pozita jo e drejt e shoferit të motoçiklistit gjatë frenimit;
- bartja e motoçikletës në pjesën e rrugës e mbuluar me rërë apo gurët të imët;
- bartja e motoçikletës gjatë frenimit në kthesa apo qafë mali.

Frenimi me motoçikletë



Frenim me këmbë

Me rastin e frenimit të motoçikletës vjen deri te zhvendosja e rendëses përpara. Kjo ndodhë për shkak të hedhjes përparësisht dy të treta e peshës në pjesën e përparme të motoçikletës. Kjo dukri është me të theksuar gjatë frenimit të vullshëm, ku një pjesë e madhe e peshës hedhet në pjesën e përparme të motoçikletës.

Frenimi i drejtë i motoçikletës arrihet duke njohur tekniken e mirë të frenimit të këtyre pajisjeve. Intesiteti i frenimit duhet të jetë i till që mos të vijë deri te bllokimi i rrotave të motoçikletës, duke bërë koordinimin e dyja frenave.

Mënyra e frenimit vetëm me frenin e përparëm

Gjatë frenimit vetëm me frenin e përparëm, duhet të shtrehen gishtat në frejë, a shuplaka mbështet në dorzën e gasit. Pas kësaj, duke mos ndërruar pozitën, në dorzën e frenit lihet gishti i mesëm dhe ai tregues. Shtërngimi i dorzës bëhet në mënyrë graduale. Zhvendosja e peshës në pjesën e përparme, motoçikleta mund të frenoj vullshëm maksimalisht. Nëse shtypet vullshëm dorëza shpie deri te rënia e motoçikletës. Rruga e frenimit është më e shkurt se sa me frenin e rrotës së pasme.

Nëse vjen deri te bllokimi i rrotës së përparë, duhet të lëshohet shtypja në frenin e përparëm. Është e rrezikshme dhe e gabueshme nëse nuk lëshohet dorëza e frenit të përparme majtueshëm.



Freni i përparëm

Nëse frenojm vullshëm vetëm me frenin me dorë ku freni vepron në rrotën e përparme, qendra e rëndesës së motoçikletë bartet kah pjesa e përparme, ashtu që mund të ngritet rrota e pasme. Gjatë shpejtësive të mëdha nëse frenohet vullshëm mund të bllokohet rrota e përparme me qka humbet kontrolla mbi motoçikletë dhe mund të dalë jashtë rrugës qarkulluese dhe motoçiklisti rrëzohet në rrugë apo jashtë rrugës. Nga kjo rezulton se frenimi me motoçikletë bëhet në mënyrë graduale duke terhequr frenin me dorë, me çka rritet intesiteti i frenimit, deri sa freni i dorës lëshohet menjëherë pas frenimit.

Frenimi vetëm me rrotën e pasme



Freni i pasëm

Gjatë frenimit vetëm me rrotën e pasme, rëndesa e shoferit zhvendoset mbrapa. Ekziston mundësia e bllokimit të rrotës së pasme, si dhe rrëshqitja dhe bartja e motoçikletës. Rruga e frenimit është me e gjatë.

Nëse bllokohet rrota e pasme në momentin kur është në vijë me të përparmin, duhet të lëshohet dorëza e frenit dhe të pritët “dridhja” e motoçikletës ose me kthim të timonit në kahe të rrëshqitjes, kthehet rrota e pasme në linijë me të përparme dhe lëshohet freni i rrotës së pasme.

Frenimi në rrotën e përparme dhe të pasme*Frenimi me dy frena*

Gjatë frenimit me rrotën e përparme dhe të pasme, veprojnë të sinkronizuar në të dyja rrota. Frenohet me dyja rrotat, duhet pasur parasysh se intensiteti i frenimit të rrotës së përparme është më i lartë se sa rrotën e pasme, kjo arrihet me ushtrime dhe përvetsohet teknika e frenimit të sigurt me motoçikletë.

Kjo mënyrë e frenimit është më e mirë se sa vetëm me frenim të rrotës së përparme apo të pasme dhe rruga e frenimit është më e shkurtër. Te shpejtësitë e vogëla më shumë frenohet me rrotën e përparme se sa me rrotën e pasme të shpejtësitë e mëdha frenimi bëhet anasjelltas.

Teknika e ngasjes me motoçikletë

Gjatë ngasjes në kthesa teknika e ngasjes së motoçikletës luan rolin kryesor nga aspekti i sigurisë rrugore, në shprehje vjen qendra e rëndesës së motoçikletës e cila duhet të jetë në vijë me motoçiklistin, ashtu që këto të dyja përbëjnë një tërësi.

Para kthesës duhet përshtatur shpejtësinë e lëvizjes varsisht nga gjendja e rrugës dhe rrezja e kthesës për shkak të ndikimit të forcës centrifugale.



Gjatë hyrje në kthesa ose gjatë kthimit ndërrohet pozita e rëndesës, atëherë me zhvendosjen e trupit të motoçiklistit, përkatësisht të përkulur djathtas ose majtas, arrihet drejtpeshimi dhe stabiliteti. Duke pasur parasysh ndikimin e forcës centrifugale në kthesa, kalimi i kthesës i sigurtë bëhet duke përkulur sipas këndit përkatës drejt qendrës së kthesës. Sa më e madhe shpejtësia dhe rrezja e kthesës sa më e vogël- përkulja më e madhe e trupit dhe motoçikletës. Për këtë shkak

shoferi nuk duhet në kthesa të lëvizë afër vijës ndarse të mesit.

Ngasja me bashkëudhëtarë

Siguria gjatë ngasjes me bashkëudhëtar varet nga sjellja e tij, i cili duhet t'i përmabahet rregullat e parapara. Duhet të ketë këmbët të mbështetura në mbajtjese, dhe të mbahet nga motoçiklisti ashtu që të jetë si një tërësi. Bashkëudhëtar duhet ta përcjell lëvizjen e trupit të motoçiklistit dhe njëjet të vepron si ai. Çdo sjellje e gabuar ndikon në ç'rregullimin e stabilitetit motoçikletës dhe rrezikohet siguria në trafikun rrugor.

Ngasja me bashkëudhëtarë

PJESA E KATËRT

PYETËSI TEORIK

PYETËSI TEORIK

Vlerësimin e kandidatëve për shoferë nga pjesa teorike e kryen personi i licencuar për pyetës teorik nga Ministria.



Foto-Testimi elektronik-E-testi

Standardet minimale për pyetësin teorik janë:

- të ketë njohuri për përmbajtjen e programit përkatës për pyetës dhe interpretimin e tij;
- të ketë aftësi për kryerjen e detyrave të punës me kohë dhe në përputhje me aktet normative;
- të ketë aftësi dhe guxim për të marr vendime të drejta, në kohë të duhur, duke marrë përgjegjësinë për vendimet e marra;
- të ketë njohuri minimale në fushën elektronike (në programet world, excel dhe correl);
- të ketë njohuri elementare për mbajtjen e provimit për patentë shofer nga pjesa teorike në mënyrë elektronike;
- të ka aftësi komunikuese (aftësi për të shpjeguar detyrat dhe objektivat e caktuara, si dhe aftësi për të përfaqësuar institucionin, brenda kompetencave të tij);
- të jetë i aftë të punoj në grupe punuese duke udhëhequr apo punuar në grup, të bashkëpunojë me anëtarët e grupit dhe të kontribuojë me pjesëmarrjen aktive në grup;
- të ketë motivim (zhvillim) dhe trajtim të paanshëm të stafit dhe kandidatëve;
- të ketë aftësi profesionale lidhur me njohurit dhe shkathhtësitë e nevojshme për të realizuar detyrat e punës, dhe aftësi për të bartur njohurit dhe përvojën të tjerët;

- të ketë aftësi për të marrë iniciativë për realizimin e objektivave të punës duke ndikuar në shtimin e efikasitetit dhe efektivitetit,
- të ketë aftësi për të zgjedhur problemet nëpërmjet ideve të reja, alternativave dhe kreativitetit;
- të krijoj imazh të mirë për vetë veten dhe për institucionin e Ministrisë;
- të ruaj pronën publike dhe të përdor atë sipas akteve normative në fuqi.

Pyetësi para fillimit provimit teorik duhet të:

- kontrolloj dokumentacionin e kandidatit;
- t'i prezantohet kandidatëve.
- vërtetoj identitetin e kandidatit i cili i nënshtrohet provimit (letërnjoftim apo pasaport);
- jep udhëzime për mënyrën e plotësimit të testit,
- kriteret e vlerësimit,
- kohëzgjatjen e provimit,
- udhëzim tjera lidhur me provimin, dhe
- shpërndarjen e fjalëkalimit pas udhëzimeve për procesin e testimit (kohë të njëjetë).

Plotësimi i testit

Kandidati për shoferë E-testin e plotëson në mënyrë elektronike.

Në fillim plotësohen të dhënat e poshtë shënuar:

- numëri i letërnjoftimit me 10 numra,
- fjalëkalimi-ipet kandidatit nga pyetësi i cili mban provimin teorik.



Republika e Kosovës - Republika Kosova - Republic of Kosovo
Qeveria - Vlada - Government

Ministria e Mjedisit, Planifikimit Hapësinor dhe Infrastrukturë
Ministarstvo životne sredine, prostornog planiranja i infrastrukture
Ministry of Environment, Spatial Planning and Infrastructure

Numri i letërnjoftimit
1231231231
Fjalëkalimi

Kyçu

Autorizimet dhe përgjegjësitë gjatë procesit të testimit

Pyetësi teorik e mban provimin nga pjesa teorike për patentë shofer sipas rregullave të përcaktuara me akte normative që e mbulojnë këtë fushë.

Pyetësi gjatë mbajtjes së provimit duhet të trajton kandidatin për shofer dhe personat tjerë zyrtar në përputhje me standardet dhe parimet e etikes së mirësjelljes të cilat janë përcaktuar në aktet normative në fuqi.

Gjithashtu pyetësi teorik duhet të ketë parasysh gjendjen psiko-fizike të kandidatit (tremen, frikën, stresin) i cili i nënshtrohet testimit teorik.

Provimi nga pjesa teorike

Provimi nga pjesa teorike mbahet në mënyrë elektronike e-testimi.

Provimit teorik nuk i nënshtrohet kandidati për kategoritë M, L, BE, C1E, CE, D1E dhe DE.

Rregullat e provimit

Kandidatit nuk i lejohet të hyjë në sallën e testimit apo të përdor gjatë testimit mjetet e palejueshme kufje në veshë, kamera, pajisjet ingjizuese, apo të ngjashme.

Gjatë kohës së mbajtjes së provimit kandidatit nuk i lejohet të komunikoj me kandidatin tjetër.

Kandidatit nuk i lejohet të ofendon, sulmoj fizikisht, personat zyrtar, kopjon dhe dëmton pajisjet elektronike.

Nëse kandidati bënë ndonjë nga veprimet të lartë shënuar do të largohet nga salla e testimit dhe do të konsiderohet se nuk ka kaluar në provim.

Pyetësi duhet të njoftoj organet kompetente, nëse kandidati gjatë hyrjes në provim apo gjatë testimit përdor mjetet e palejueshme kufje në veshë, kamera, pajisjet ingjizuese apo të ngjashme.

Poenat e kalueshmërisë

E- Testet për dhënie e provimit nga pjesa teorike përbëjnë numrin e caktuar të pyetjeve me një ose më shumë përgjigje të sakta.

Varësisht nga rëndësia e pyetjes përgjigjet në e-test vlerësohen me numrin e caktuar të poenëve.

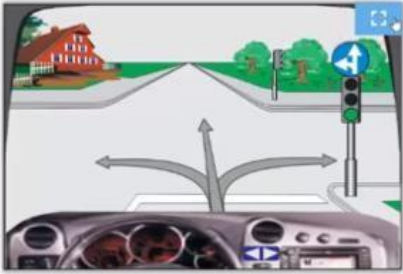
Konsiderohet se kandidati ka dhënë provimin nga pjesa teorike, nëse ka arritur rezultatin e minimumit të poenave në e-test sipas kategorive përkatëse në tabelën vijuese:

Tab. 1. Kriteret e vlerësimit në testimin teorik të kandidatëve për shoferë

Kategoria	Numri i pyetjeve	Numri maksimal i poenëve	Numri minimal i poenëve	Kohëzgjatja e testimit teorik (minuta)
AM	30	100	85	45
A1	30	100	85	45
A2	30	100	85	45
A	30	100	85	45
B	30	100	85	45
C1	30	100	85	45
C	35	120	102	60
D	35	120	102	60

Pyetja 3 nga 30 Keni edhe 09:20 minuta Kandidati Testues
Kategoria: B

Në cilat drejtime ju lejohet lëvizja në këtë situatë?



- ☐ Vetëm djathtas.
- ☐ Drejt ose djathtas.
- ☐ Drejt ose majtas.

Prapa

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30

Para

Kandidati për shoferë gjatë testimit i lejohet korgjimi i përgjigjëve të cilat i ka plotësuar.

Kandidati mund të bëjë plotësimin e pyetjeve jo sipas numërit rendor në testin elektronik.

Pyetja 15 nga 30 Keni edhe 08:32 minuta Kandidati Testues
Kategoria: B

Cilët janë shkaktarët më të shpeshtë të aksidenteve në trafikun rrugor?

- ☐ Mospërshtatja e shpejtësisë së lëvizjes.
- ☐ Ngasja nën ndikimin e alkoolit.
- ☐ Respektimi i rregullave nga pjesëmarrësit tjerë në trafik.

Prapa

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
21	22	23	24	25	26	27	28	29	30

Para

Në sistemin elektronik pyetjet me ngjyrë të kaltërt janë të plotësuar, ndërsa pyetjet me ngjyrë tjera nuk janë plotësuar (verdhë apo të bardhë).

Rezultati i provimit

Rezultati i E-testit tregohet me rastin e përfundimit të provimit në sistemin elektronik.

Kandidati për shofer në pjesën teorike vlerësohet në provim me “kaloi” apo “nuk kaloi”.

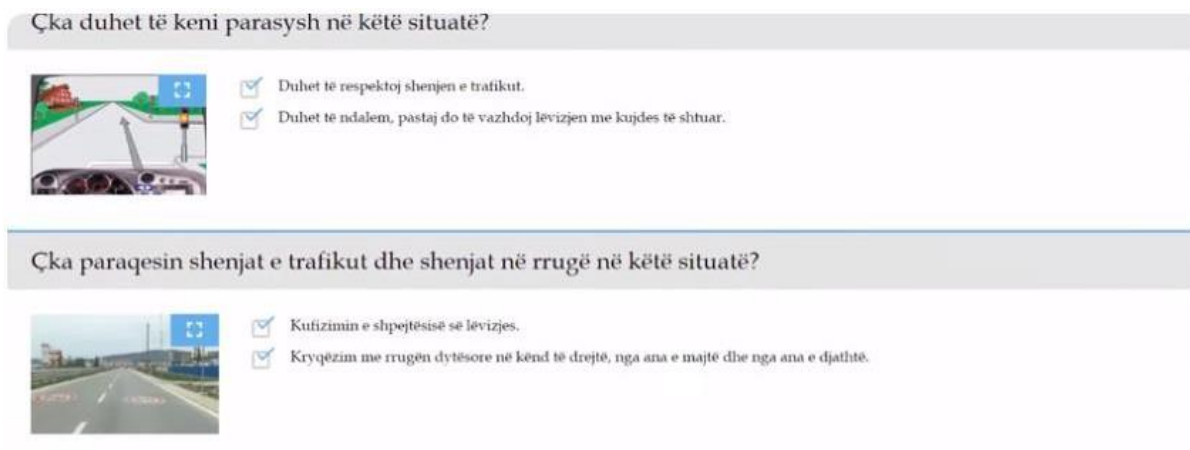
Kandidati mund ti nënshtrohet ri provimit teorik në afatin e caktuar nga NJPSH-it.

Lista e rezultatit të provimit nënshkruhet nga pyetësi teorik i cili e ka mbajtur provimin.



Përgjigja e pasakta në E-testim

Pyetjet e pasakta paraqiten në pajisje elektronike në fund të provimit ku ipet rezultati i provimit dhe kandidati për shoferë ka qasje në pyetjet të cilat kanë qenë të pa sakta dhe ato të pa plotësuar.



Pyetësi teorik pas përfundimit të testit duhet që me kërkesën e kandidati t’i jap sqarime dhe të bëjë interpretimin e përgjigjeve të pasakta.

Pyetësi teorik është i obliguar që pyetjet me lëshime teknike dhe ato me përmbajtje jo adekuate ti lajmëroj tek udhëheqësi i drejtpërdrejtë apo te zyrtarët tjerë të autorizuar nga Ministrinë.

Anulimi i provimit

Kandidatit për shofer për pjesën teorike do t'i anulohet përkatësisht do të largohet nga provimi në raste vijuese:

- në vend të tij tenton ose ka hyrë një person tjetër apo dyshohet në falsifikim të dokumenteve të identitetit dhe lajmërohet organi kompetent – Policia e Kosovës;
- në bazë të dokumentit të rrejshëm, falsifikimit apo paraqitjes së të dhënave të pasakta në dokumentacionin për dhënien e provimit për shofer;
- nëse kandidati ka telefon në sallën e testimit;
- në qoftë se kandidati me rastin e dhënies së provimit për shofer është shërbyer me mjete të palejuara: pajisje elektronike, kufje në vesh, kamera ose të ngjajshme;
- kërcënon apo ushtron sulm fizik ndaj personit të autorizuar i cili është përfshirë në procesin e provimit;
- ofendon në mënyrë verbale personin e autorizuar i cili është përfshirë në procesin e provimit;
- konstatohet se provimi është dhënë në kundërshtim me rregullat e parapara për mbajtjen e provimit;
- kopjon në çfarëdo mënyre;
- çfarë do sjellje tjetër që do të ndikojë në mbarëvajtjen e provimit.

Kandidatit për shofer i ndalohet të hyjë në provim në kohëzgjatje prej tre 3 muaj të cilit i anulohet provimi për rastet vijuese:

- nëse kandidati ka telefon në sallën e testimit;
- ofendon në mënyrë verbale personin e autorizuar i cili është përfshirë në procesin e provimit;
- konstatohet se provimi është dhënë në kundërshtim me rregullat e parapara për mbajtjen e provimit;
- kopjon në çfarëdo mënyre;
- çfarë do sjellje tjetër që do të ndikojë në mbarëvajtjen e provimit.

Në kohëzgjatje prej 1 vit do të ndalohet hyrja në provim kandidatit të cilit i anulohet provimi në rastet vijuese:

- në vend të tij tenton ose ka hyrë një person tjetër apo dyshohet në falsifikim të dokumenteve të identitetit dhe lajmërohet organi kompetent – Policia e Kosovës;
- në bazë të dokumentit të rrejshëm, falsifikimit apo paraqitjes së të dhënave të pasakta në dokumentacionin për dhënien e provimit për shofer;
- kërcënon apo ushtron sulm fizik ndaj personit të autorizuar i cili është përfshirë në procesin e provimit;

Në kohëzgjatje prej 3 vit do të ndalohet hyrja në provim kandidatit:

- të cilit i anulohet provimi në qoftë se kandidati me rastin e dhënies së provimit për shofer është shërbyer me mjete të palejuara: pajisje elektronike, kufje në vesh, kamera ose të ngjajshme;

Anulimin e provimit e bën pyetësi i cili e mban provimin dhe i njëjti e evidenton në sistemin elektronik.

Kohë zgjatja e vlefshmërisë së testit teorik

Nëse kandidati për shofer brenda 2 viteve nga data e dhënies së provimit nga pjesa teorike nuk e jep pjesën praktike duhet përsëri t'i nënshtrohet provimit teorik.

Raporti i punës së pyetësit teorik

Raporti i punës duhet të dorëzohet më së largu pas dy (2) ditë pune për periudhën raportuese.

Pyetësi e ruan një (1) kopje të raportit në formë fizike të nënshkruar nga udhëheqësi i drejtpërdrejt i tij apo nga zyrtari i autorizuar.

Detyrimet dhe parimet e pyetësit teorik

Pyetësi e ka për detyrë:

-ti zbatojnë të gjitha aktet normative për etiken dhe mirësjelljen që e mbulojnë fushë veprimtarin e tyre;

- që asnjë kandidat për shofer apo personat tjerë të përfshirë në procesin e testimit që ti diskriminoj nga cili do aspekt (racor, festar, gjinor, partiak, rajonal, antipatik etj.);*
- ti jap informata kthyes të parashtruara nga kandidati dhe personat e autorizuar të përfshirë në provim që kanë të bëjnë me fushë veprimtarin e tij;*
- të gjitha objektivat e punës ti kryej me efikasitet të lartë dhe me ndershmëri;*
- të raportojnë për tërë procesin e testimit;*
- të jetë i paanshëm dhe që të mos bëjë favorizimin e ndonjë kandidatit, apo kandidatëve të ndonjë auto shkollës apo për palën tjetër;*
- të jenë transparent gjatë kryerjes së punës tyre, ti mundësojnë qasje personave të autorizuar për mbikëqyrjen e provimit;*
- ti shmangët konfliktit të interesit të mos i testoj kandidatë për shofer të cilët i ka aftësuar ai.*

Parimet tjera të pyetësit teoik janë të përcaktuar ne vijim:

- gjatë kryerjes së detyrës zyrtare duhet të ketë në konsideratë pavarësinë profesionale, integritetit personal, përgjegjshmërinë dhe ndershmërinë;*
- nuk duhet të ta shfrytëzoj pozitën e punës për përfitime materiale apo jo materiale për veti apo për të tjerët;*
- gjatë kryerjes së detyrave duhet të krijoj imazh të mirë personal dhe për institucionin ku është angazhuar;*
- detyrat i kryejnë në mënyrë profesionale, me përgjegjësi dhe i pavarur, pa u ndikuar nga udhëheqësi i drejtpërdrejt apo nga cilët do zyrtar apo person tjetër;*
- të jetë transparent në kryerjen e detyrave të punës së tij ti kthej të gjitha informatat që kanë të bëjnë me provim;*
- kualiteti i shërbimeve të jetë në nivel të lartë.*

Nëse pyetësi shantazhohet, kërcënohet, apo nga ai kërkohet të veproj në kundërshtim me aktet normative në fuqi nga cili do zyrtarë apo person tjetër duhet ti lajmëroj organet kompetent në pajtim me aktet normative në fuqi.

Marrëdhëniet i pyetësit dhe palëve

Pyetësit janë të obliguar që t'i trajtojnë në mënyrë të barabartë të gjithë kandidatë të cilës do auto shkollë, pa diskriminim ose simpati në bazë të racës, ngjyrës, gjinisë, moshës, kombësisë, përkatësisë etnike apo fetare, statusit social apo ekonomik, gjendjes familjare, vendbanimit të caktuar ose ndonjë bazë tjetër.

Marrëdhëniet e pyetësit me kandidat dhe personelin në procesin e provimit duhet të jetë tolerant dhe frytdhënës në llogari të mirëqenies dhe prosperitetit të kandidatëve.

Sjellja e Pyetësit

Ndalohet çdo sjellje e pyetësit ndaj kandidatit apo personave tjerë të formës së dhunës fizike dhe psikologjike apo të ndonjë sjelljeje tjetër poshtëruese ose të papranueshme që mund të dëmtojnë imazhin dhe integritetin fizik dhe psikologjik të personave në fjalë.

Është e ndaluar sjellja arrogante ndaj kandidatit që nuk i respekton rregullat e mbarëvajtjes së provimit apo personave tjerë, por i thuhet “ Provimi për juve ka përfunduar”. Nëse kandidati refuzon të lëshoj hapësirën ku mbahet provimin (klasën, poligonin, automjetin apo ngjashëm) duhet të kërkohet ndihma e sigurimit apo të lajmërohen organet e rendit publik.

Ruajtja e fshehtësisë

Pyetësit janë të obliguar të ruajnë në fshehtësi të dhënat e kandidatëve, pos në raste kur kërkohen nga organe kompetente.

Të ruaja fshehtësinë - e informacionit, dhënien e testeve apo shabllonëve apo çfarëdo informacioni që ka të bëjë me provimin për patentë shofer.

Pavarësia profesionale

Ai duhet të marrë parasysh avantazhet, efektet e dëmshme dhe pasojat e mundshme nëse kalohet një kandidat që nuk e meriton në provim për patentë shofer.

Pyetësi duhet të bëjë vlerësimin e drejtë të kandidatit për shofer dhe të aplikojë në mënyrë të përshtatshme pavarësinë profesionale, burimet e dijes, duke u bazuar në përvojën e punës, pa ndikim nga të tjerët.

Masat disiplinore

Shkelësit e kodit të etikës së mirësjelljes (parimeve të etikës) do të konsiderohen shkelje profesionale dhe shkelje të lehta ose të rënda të vendit të punës e që ndëshkimi jepet sipas akteve normative në fuqi.

Shkeljet e standardeve sipas akteve normative që mbulojnë fushë veprimin e pyetësit mund të rezultojnë:

- me veprime disiplinore,
- suspendimin,
- vërejtje me shkrim ose vërejtje me gojë,
- apo largimin e pyetësit nga lista e tyre.

Marrja e vendimit ndaj pyetësit bazohet në: seriozitetin e shkeljes; historia e kaluar e pyetësit dhe rrethanat e çështjes në fjalë.

PJESA E PESTË

PYETËSI I NGASJËS

PYETËSI I NGASJES (DREJTIMIT)

Vlerësimin e kandidatëve për shoferë nga pjesa praktike e kryen personi i licencuar për pyetës nga Ministria.

Caktimi i pyetësve bëhet sipas listës së plotë të pyetësve të licencuar me radhë.

Aftësia e pyetësit duhet të jetë relevante për vlerësimin e kandidatit në provim për kategorinë për të cilën testohet të njohë, kuptojë dhe vlerësojë ngasjen e kandidatit.

Licenca e pyetësit të drejtimit i lëshohet personit i cili tregon rezultat pozitiv në provim për licencim të pyetësit e cila vlen 3 vite, me mundësi përtëritjeje të licencës dhe lëshon ministria.

Pyetësi nuk mund të angazhohet nga Ministria për vlerësim të kandidatit për shofer në rajonin ku ai ose ndonjë anëtar i familjes së ngushtë së tij ka pasur çfarëdo funksioni në autoshollë ose ka qenë themelues i autoshollës.

Kriteret minimale për provim të shoferit nga pjesa praktike (drejtimi)

Testimi i drejtimit behet me automjetin ose me bashkësinë e mjeteve për secilën kategori veçmas.

Automjeti i cili shfrytëzohet për provim të shoferit në pjesën praktike duhet t'i plotësojë kushtet dhe kriteret e poshtëshënuara:

Provimin praktik mund t'i nënshtrohet kandidati i cili më parë ka dhënë provimin teorik për kategorinë përkatëse.

Kandidati i cili është vlerësuar me notën “*Nuk kaloi*” në rrugë publike i nënshtrohet provimit vetëm nga kjo pjesë.

Detyrat e pyetësit praktik para fillimit të ngasjes janë:

- *Kontrollimi i dokumentacionit të kandidatit, instruktor shoferit (nëse merr pjesë në provim) dhe automjetit,*
- *Identifikimin e kandidatit për shoferë dhe instruktorin nëse merr pjesë provim,*
- *Vërteton gjendjen teknike të automjetit nga aspekti i sigurisë rrugote, plotësimin e kushteve shtesë sipas akteve normative në fuqi, kushtet higjienike të automjetit,*
- *Urdhëron largimin e shenjes “L” nga automjeti me të cilin mbahet testi praktik nëse është e vendosur në mjet,*
- *Jep udhëzime për mënyrën e udhëheqjes së kandidatit për shoferë dhe kriteret e vlerësimit në poligon, varsisht nga kategoria e patentë shoferit,*
- *Plotësimin e raportit të ngasjes me përjashtim të rubikave të vlerësimit, kohëzgjatjen e provimit dhe vërjetjes,*

Përgatitja e automjetit për ngasje

Para fillimit të kryerjes së veprimeve të poligonit, pyetësi vlerëson kandidatin si po i zbaton procedurat e përgatitjes së mjeteve për ngasje:

- Shikimin vizual të automjetit para hyrjes në automjet (kontrollimi niveli i vajit në motor, lëngut për ftohje dhe larjen e xhamit, gjendjen e pneumatikëve, tahografin, sistemin sinjalizues dhe ndriçues, pajisjet për kyçje dhe ç'kyçje të bashkësisë së mjeteve dhe pajisjet tjera,
- Hyrjen e sigurtë në automjet,
- Sigurimi i dyerve të mbyllura,
- Pozita e trupit në ulëse dhe rregullimi i saj;
- Rregullimi i pasqyrve dhe mbështetsit për kokë nëse janë në dispozicion,
- Rregullimi dhe përdorimi i rripit të sigurisë,
- Kontrolla e komandave të këmbës, a janë funksionale,
- Kyçja e motorit - vendosja e çelësit në kontakt për ndezje, shypja e friksionit, vendosja në pozicionin neutral të ndërruesit të shpejtësisë aktivizimi i motorit;
- Ndezja e dritave të ditës ose të shkurta.

Pavarësisht numërit të gabimeve nga masat parapra për nisjes së automjetit, kandidati vlerësohet vetëm me një gabim të vogël, me përjashtim të ndezjes së dritave të ditës apo të shkurta.

Pyetësi vlerëson hyrjen dhe daljen e kandidatit nga automjeti

Hyrja dhe dalja nga automjeti bëhet në mënyrë të sigurt duke vështuar gjendjen për rreth automjetit. Dalja e automjetit bëhet duke e hapur derën me dorën e djathtë dhe duke vështuar trafikun anash dhe prapa, duke pasur parasysh se me rastin e hapjes së derës mos të shkaktohet aksident.

Kandidatit nuk i lejohet fillimi i ngasjes para se të vërteton se të gjitha dyert janë të mbyllura. Te automjetet e reja nëse ndonjë derë nuk është e mbyllur tregohet në pajisje teknologjike.

Pyetësi i drejtimit vlerëson pozitën e trupit në sistemin shofer-timoni

Pozita e drejtë në timon mundëson:

- Pamja e mirë të rrugës.
- Shfrytëzimin e drejtë të sistemit të drejtimit.
- Kontrollin e pajisjeve në tabelën instrumentale.

Pozita e trupit në ulëse

Pozita e ulëses në mënyrë të drejtë e cila bazohet në tri pika e që varet nga gjatësia e kandidatit.

Pozita e drejtë në timon duhet të jetë në kordinim me pozitën e trupit dhe këmbëve. Pozita e durve në timon i përgjigjet akrepave të orës 13:50-14:10 ose 14:45-15:15.

Ndërsa gjatë ndërrimit të shpejtësisë dora e majtë rekomandohet të jetë në timon në pozitë të akrepave të orës 12:00, është pozita e njëjet e durve në timon gjatë lëvizjes mbrapa me kthim të kokës.

Pyetësi i drejtimit vlerëson rregullimin e pasqyreve

Rregullimi i paqyreve në mënyrë të drejtë ka rëndësi të madhe nga aspekti i sigurisë rrugore. Me ndihmën e pasqyrëve kandidati për shoferë gjatë provimit praktik kontrollon trafikun anash dhe nga prapa. Nëse kandidati nuk i rregullon në mënyrë të rregullt duhet pyetësi t'i tregoj se nuk është bërë rregullimi i tyre. Mund të ndodh se pasqyrët të cilat i ka rregulluar kandidati paraparak apo personi tjetër që t'i përshtatën kandidatit i cili i nënshtrohet provimit, por nuk duhet përjashtuar si mundësi,

por këtë e vlerëson pyetësi me veprimet e kandidatit a është duke shikuar në pasyqrën e brendshme dhe anësore.

I. Automjetet për testim praktik sipas kategorisë përkatëse

Në vijim janë kriteret minimale të automjeteve dhe mjeteve bashkangjitime për testimin e kandidatëve nga pjesa praktike për kategorinë përkatëse:

Kategoria A: Motoçikletë e kategorisë A me dy rrota pa rimorkio anësore me masë pa ngarkesë mbi 180 kg me fuqi prej së paku 50kë. Nëse motoçikleta lëviz me motor me djegie të brendshme duhet të ketë vëllim punues prej së paku 600 cm³. Nëse motoçikleta lëviz me motor elektrik raporti i fuqisë me masën është së paku 0.25 kw/kg;

Nënkategoria A1: Motoçikletë e kategorisë A1 me dy(2) rrota pa rimorkio anësore me fuqi prej 11 kë dhe raporti i fuqisë me masën nuk i kalon 0.1 kë/kg, motoçikleta duhet të zhvillojë shpejtësi prej së paku 90 km/h. Nëse motoçikleta lëviz me motor elektrik, vëllimi punues duhet të jetë së paku 120 cm³;

Nënkategoria A2: Motoçikletë pa rimorkio anësore me fuqi prej së paku 20 kw – 35 kw. Nëse motoçikleta lëviz me motor me djegie të brendshme, duhet të ketë vëllim punues prej së paku 400 cm³ Nëse motoçikleta lëviz me motor elektrik, raporti i fuqisë me masën është së paku 0.2 kw/kg;

Kategoria B: Automjet i kategorisë B me katër (4) rrota që zhvillon shpejtësi së paku 100 km/h;

Nënkategoria B1: Katërçikletë që mund të zhvillojë shpejtësi deri në 60 km/h;

Kategoria B+E: Bashkësi e mjeteve e përbërë nga automjeti tërheqës i kategorisë B dhe rimorkios me masën më të madhe të lejuar së paku **1000 kilogramë**, e cila mund të zhvillojë shpejtësi prej së paku 100 km/h. Pjesa e ngarkesës së rimorkios duhet të jetë e mbyllur dhe e lartë sa automjeti tërheqës. Pjesa e ngarkesës së mbyllur mund të jetë pak më e ngushtë se automjeti tërheqës. Shikimi i shoferit prapa bëhet duke i shfrytëzuar pasqyrat të cilat shërbejnë për verifikim të kushteve të trafikut. **Rimorkioja me të cilën mbahet provimi duhet të jetë përkatëse, ashtu që masa e përgjithshme e saj të jetë së paku 800 kg;**

Kategoria C: Automjet i kategorisë C me masën më të madhe të lejuar së paku 12000 kg, me gjatësi së paku tetë (8) metra, me gjerësi së paku 2,40 metra, i cili mund të zhvillojë shpejtësi së paku 80 km/h. Automjeti duhet të jetë i pajisur me frena kundër bllokimit të rrotave (ABS), me ndërrues tek i cili ndërrimi i shpejtësisë bëhet me dorë (manual) dhe me pajisje regjistruese (tahograf) siç është e definuar në Rregulloren (EEC) Nr. 3821/85. Pjesa e ngarkesës duhet të jetë së paku e gjerë dhe e lartë aq sa kabina, si dhe e mbyllur. **Automjeti duhet të jetë i ngarkuar ashtu që masa e përgjithshme të jetë së paku 10000 kg;**

Kategoria C+E: Rimorkiator (nyjor), ose bashkësi e mjeteve e përbërë nga automjeti tërheqës i kategorisë C dhe rimorkios me gjatësi së paku 7.5 metra ose me rimorkiator. Kjo bashkësi e mjeteve, masën më të madhe të lejuar duhet ta ketë së paku 20.000 kg, gjatësinë e tërësishme së paku katërmbëdhjetë (14) metra kurse gjerësinë së paku 2,40 metra dhe mund të zhvillojë shpejtësi së paku 80 km/h. Automjeti duhet të jetë i pajisur me frena kundër bllokimit të rrotave (ABS), me ndërrues tek i cili ndërrimi i shpejtësisë bëhet me dorë (manual) dhe me pajisje regjistruese (tahograf) siç është definuar në Rregulloren (EEC) Nr. 3821/85. Pjesa e ngarkesës duhet të jetë së paku e gjerë dhe e lartë sa kabina dhe e mbyllur.

Nënkategoria C1: Automjeti i nënkategorisë C1 me masën më të madhe të lejuar prej së paku 4.000 kg, me gjatësi prej së paku pesë (5) metrash, i cili mund të zhvillojë shpejtësi së paku 80 km/h. Automjeti duhet të jetë i pajisur me frena kundër bllokimit të rrotave (ABS) dhe me pajisje regjistruese (tahograf)

siç është e definuar në Rregulloren (EEC) Nr. 3821/85. Pjesa e ngarkesës duhet të jetë së paku e gjërë dhe e lartë sa kabina, si dhe e mbyllur; 2.10.

Nënkategoria C1+E: 2.10.1. Bashkësi e mjeteve e përbërë nga automjeti tërheqës i nënkategorisë C1 dhe nga rimorkioja me masën më të madhe të lejuar së paku 1250 kilogram dhe që mund të zhvillojë shpejtësi së paku 80 km/h. Pjesa e ngarkesës së rimorkios duhet të jetë së paku e gjërë dhe e lartë sa kabina e automjetit tërheqës, si dhe e mbyllur. Pjesa e ngarkesës së mbyllur mund të jetë pak më e ngushtë se automjeti tërheqës. Shikimi i shoferit prapa bëhet duke i shfrytëzuar pasqyrat të cilat shërbejnë për verifikim të kushteve të trafikut. **Rimorkioja me të cilën mbahet provimi duhet të jetë përkatëse, ashtu që masa e përgjithshme e saj të jetë së paku 800 kg;**

Kategoria D: Automjet i kategorisë D me gjatësi së paku dhjetë (10) metra dhe me gjerësi së paku 2,40 metra, i cili mund të zhvillojë shpejtësi së paku 80 km/h, i pajisur me frena kundër bllokimit të rrotave (ABS) dhe me pajisje regjistruese (tahograf), siç është definuar në Rregulloren (EEC) Nr. 3821/85. **Automjeti duhet t'i ketë së paku njëzet e pesë (25) ulëse;**

Kategoria D+E: Bashkësi e mjeteve e përbërë nga automjeti tërheqës i kategorisë D dhe nga rimorkioja me masën më të madhe të lejuar së paku 1250 kilogram, me gjerësi së paku 2,40 metra, e cila mund të zhvillojë shpejtësi së paku 80 km/h. Pjesa e ngarkesës së rimorkios duhet të jetë së paku dy (2) metra e gjërë, dy (2) metra e lartë dhe e mbyllur. **Rimorkioja duhet të jetë përkatëse, ashtu që masa e përgjithshme e saj të jetë së paku 800 kg;**

Nënkategoria D1: Automjet i nënkategorisë D1, me masën më të madhe të lejuar së paku 4000 kg, me gjatësi së paku pesë(5) metra, i cili mund të zhvillojë shpejtësi së paku 80 km/h dhe i cili është i pajisur me frena kundër bllokimit të rrotave dhe me pajisje regjistruese (tahograf) siç është e definuar në Rregulloren (EEC) Nr. 3821/85; 2.14.

Nënkategoria D1+E: Bashkësi e mjeteve e përbërë nga automjeti tërheqës i nënkategorisë D1 dhe nga rimorkioja me masën më të madhe të lejuar së paku 1250 kilogram, i cili mund të zhvillojë shpejtësi së paku 80 km/h. Pjesa e ngarkesës së rimorkios duhet të jetë së paku dy(2) metra e gjërë, dy(2) metra e lartë dhe e mbyllur. Rimorkioja duhet të jetë përkatëse, ashtu që masa e përgjithshme të jetë së paku 800 kg;

II. Kriteret e vlerësimit në poligon

Kandidati për shoferë pjesën e parë të provimit e jep në poligon për kategorinë përkatëse.

Pyetësi i ngasjes i jep udhëzime kandidatit për shofer për kriteret e vlerësimit, veprimet në poligon varsisht nga kategoria.

Provimi nga pjesa praktike jepet në poligon dhe në rrugën publike si provim unik.

Gjatë provimit nga pjesa praktike në poligon nuk lejohet që të afrohen personat e pa autorizuar apo shfrytëzuesit e poligonit të cilët mund rrezikojnë sigurinë e kandidatit ose pengojnë rrjedhën normale të provimit.

Kandidati i kryen veprimet në poligon vetëm në mjet, ndërsa nga një distancë e përcjell dhe e vlerëson pyetësi. Kandidatit nuk i lejohet përsëritja e veprimit.

Poligoni duhet të jetë i shënuar me elemente teknike siç është përcaktuar me akte normative.

Kandidati duhet ti kryej të gjitha veprimet të parapara sipas radhitjes të lartë shënuar për kategoritë përkatëse.

Kandidatit i ndërpritet provimin i cili veprim e bënë në mënyrë jo të rregullt.

Kandidati nëse veprimin e fundit nuk e kryen me sukses në poligon, vazhdon provimin në rrugë publike, por starton me minus 1 gabim të vogël.

Kandidati i cili dështon në rrugë publike në riprovim i nënshtrohet provimit vetëm nga kjo pjesë.

Vlerësimi në poligon për kategorinë A, A1, A2

Testimi për kategoritë “AM”, “A1”, “A2” dhe “A” në poligon

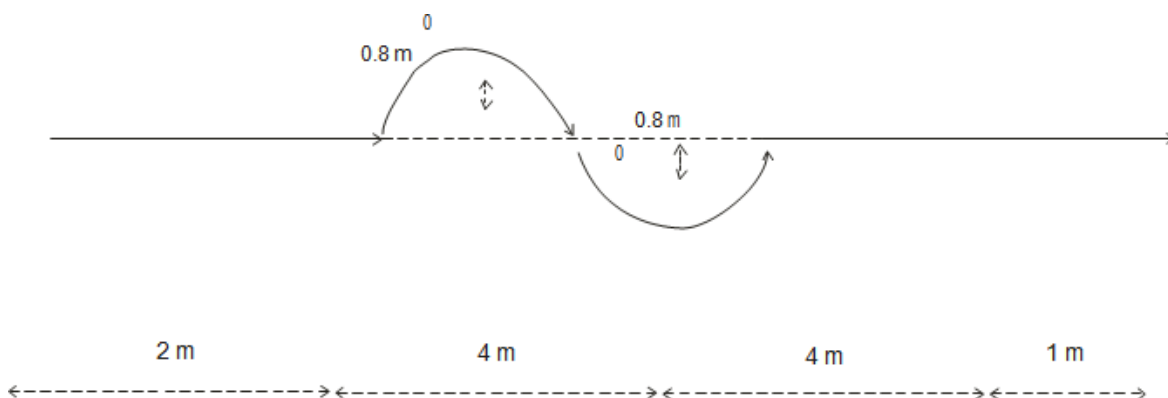
Përgatitja dhe kontrollimi teknik i mjetit

Pyetësi e vlerëson kandidatin si po përgatit për ngasje (provim praktik) vendosjen e pajisjeve mbrojtëse (dorëzat, rrobat, këpucët dhe helmetën mbrojtëse), verifikimin e mjetit gjendjen e pneumatikëve, sistemin frenues, shofer, zinxhirët, nivelin e vajit në motor, pajisjet sinjalizuese, pajisjet paralajmëruese të zërit dhe dritës.

1. veprimi i parë:

Vendosja e motoçikletës në mbështetëse dhe lëvizja e mjetit pa ndihmën e motorit – veprimi zhvillohet sipas fig.1 Kandidati e shtyn motoçikletën dhe anashkalon konin e parë nga ana e majtë, dhe konin e dytë nga ana e djathtë dhe kështu e përfundon manovrimin e parë.

Fig1.



2. Veprimi i dytë:

Ngasja dhe ndalja duke u mbështetur në këmbën e majtë dhe të djathtë Veprimi zhvillohet sipas fig 2. Kandidati fillon veprimin prej vijës së startit dhe gjatë lëvizjes duhet t'i ketë të dy këmbët në mbështetëse. Në ndaljen e parë mbështetet në këmbën e majtë, të dytën në këmbën e djathtë, tretën këmbën e majtë, katërtën këmbën e djathtë dhe i tërë ky veprim zhvillohet në hapësirë me gjatësi 16

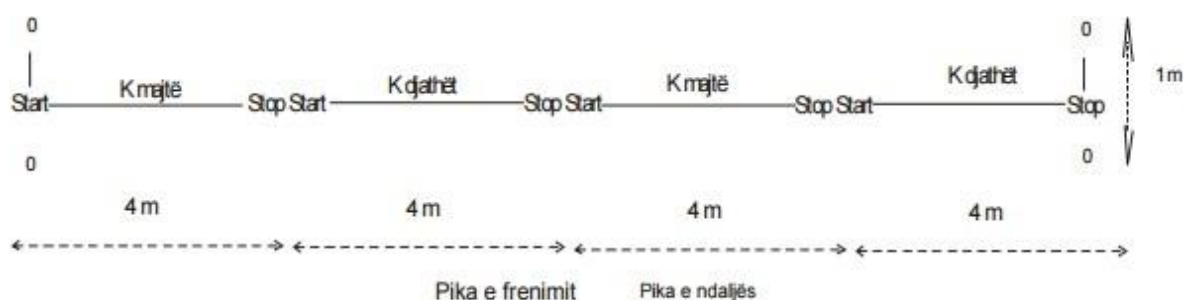


Fig.2

metra dhe gjerësi një metër. Kandidati duhet që në çdo katër metra të ndalet para vijës së shënuar.

3. Veprimi i tretë:

Ngasja e ngadalshme në drejtim të drejtë- Veprimi zhvillohet sipas fig.3

Kandidati nget me shpejtësi prej 5 km/h. Lëvizja bëhet në hapësirën kufizuese me gjerësi deri 50 cm dhe gjatësi 15m. Gjatë kryerjes së këtij veprimi kandidati duhet t'i përdor në mënyrë të drejtë komandën e frenit, fraksionit dhe gazit. Kandidatit nuk i lejohet që me këmbë të prek token dhe të dal nga hapësira kufizuese.

Start - (5 km / h) ————— Stop - :0.6 m

←----- Fig.3 -----→

4. Veprimi i katërt:

Ngasja në tetëshe. Veprimi zhvillohet sipas fig.4 .Kandidati ngas prej një rrethi në rrethin tjetër duke e mbajtur mjetin dhe pozitën e trupit në mënyrë të rregullt. Gjatë veprimit të dy këmbët duhet t'i ketë në mbajtëse. Kandidatit nuk i lejohet që në mënyrë të pa kontrolluar të dal jashtë hapësirës kufizuese. Këndi i mjetit në rreth duhet të jetë i koordinuar me shpejtësinë e lëvizjes. Veprimi përfundon kur bëhen tre rrethë të njëpasnjëshëm .

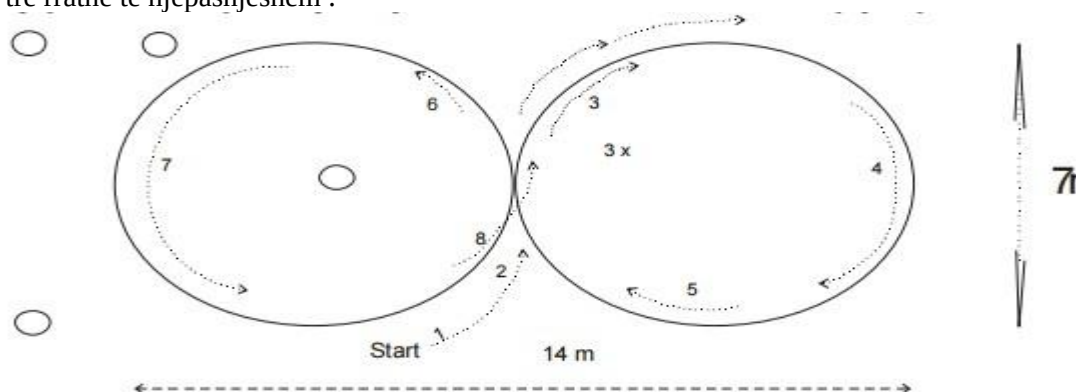


Fig.4

5. Veprimi i pestë:

Ngasja e ngadalshme zik, zak (sllalom) ndërmjet konave. Veprimi zhvillohet sipas fig.5 Kandidati duhet ngas me shpejtësi prej 5km/h ndërmjet konave dhe të dy këmbët t'i ketë në mbështetëse. Gjatë këtij veprimi kandidati duhet që në mënyrë të drejtë të përdor komandën e friksionit dhe gazit. Shikimi i kandidatit duhet të jetë i drejtuar në drejtim të konave dhe nuk i lejohet që me këmbë të prek token, largoj ose rrëzoj konat si dhe të dal nga hapësira kufizuese e cila është një metër nga secila anë e konit. Lëvizja zik, zak (sllalom) ushtrohet me shtatë kona.

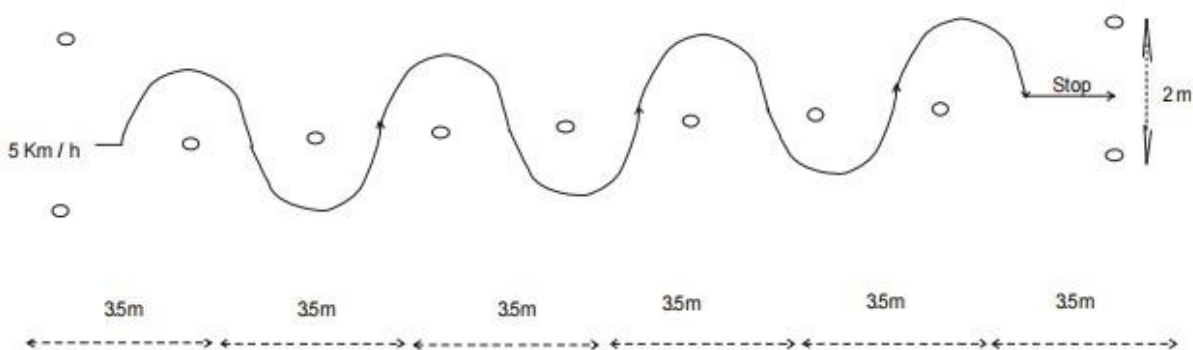


Fig.5

6. Veprimi i gjashtë:

Ngasja me nxitim gjerë në 50 km/h dhe frenimi para pengesës. Veprimi zhvillohet sipas fig 6. Kandidati lëviz me motoçikletë me shpejtësi deri 50 km/h dhe pastaj në pikën e caktuar fillon të frenoj vullshëm me të dy frenat gjerë në ndalje të tërësishëm të mjetit. Gjatësia e rrugës së ndaljes gjatë frenimit të parë nuk lejohet të jetë më e madhe se 12 m, ndërsa në tentimin e frenimit të dytë 10 metra. Gjatë veprimit të frenimit nuk lejohet që frerët të bllokojnë. Pyetësi në këtë element e vlerëson aftësinë e frenimit të kandidatit me frerët e parë dhe të pasme, qëndrimin e tij në motoçikletë dhe mbajtja e drejtimit.

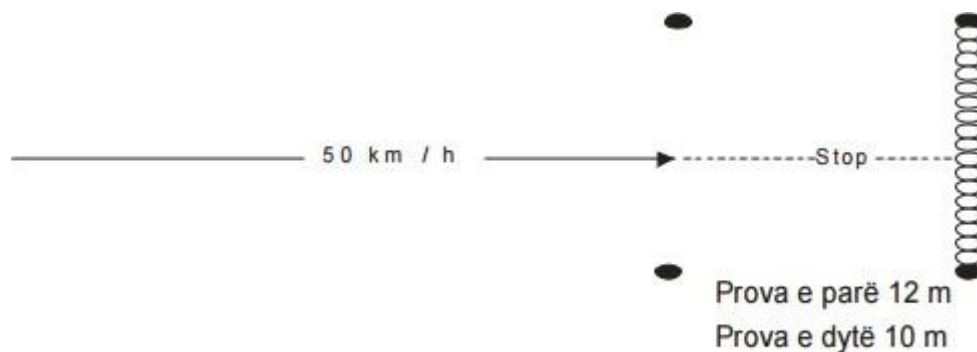


Fig.6

7. Veprimi i shtatë

Hezitimi nga ana e majtë-djathtë gjatë drejtimit të mjetit. Veprimi zhvillohet sipas fig.6. Kandidatit ngas me shpejtësi deri 50 km/h, kur arrihet kjo shpejtësi pyetësi me anë të dorës i tregon se në cilën anë duhet të anashkalohet pengesa. Kandidati duhet që me kohë të reagoj në sistemin e frenimit duke zvogëluar shpejtësinë deri 30 km/h dhe fillon të anashkaloj pengesën.

Gjatë tërë veprimit kandidati duhet të ketë shikimin në drejtim të shmangies së pengesës dhe nuk lejohet që me këmbë të prek token, largoj ose rrëzoj konat.

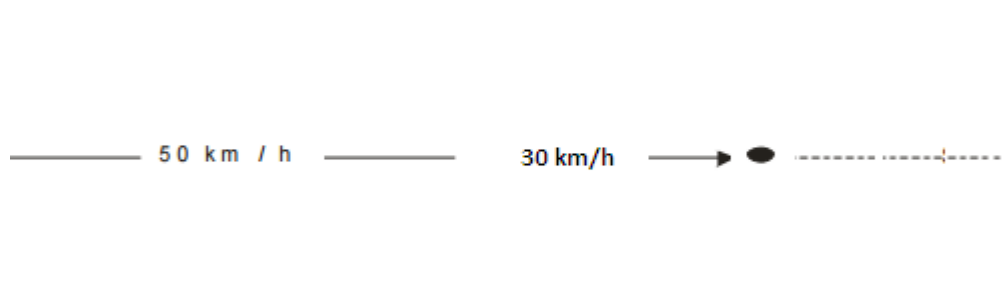


Fig.7.

Kandidati i cili veprimin e shtatë në poligon nuk e kryen me suksesë , vazhdon ngasjen në rrugë publike por starton me një gabim të vogël.

Testimi për kategorinë B1 dhe B në poligon.

1. Veprimi i parë

Ngasja para dhe mbajtja e drejtimit. Veprimi kryhet sipas fig.8. Kandidati duhet të ndalet me ngasje përpara brenda zonës “B” (e kufizuar me 4 kona në gjatësi 0.5 metra dhe në lartësi së paku $\frac{1}{2}$ e automjetit – konat mund të vazhdojnë me shufër plastikës, drurit apo të ngjajshëm)tme pjesën e përparme të skajshme të automjetit.

Kandidatit nuk i lejohet ta ndal automjetin prapë të vazhdojë lëvizjen. Ndaljen e parë pyetësi i ngasjes e vlerëson kandidatin a ka kryer veprimin në mënyrë të rregullt.

Kandidati dështon vetëm nëse nuk dinë ta mbajë drejtimin e mjetit duke prekur apo kaluar vijat gjatësore të kufizuar ose ndalet jashtë zonës “B” që bashkon dy konat paralel ose vijën kufizues tërthore të poligonit.

2. Veprimi i dytë

Ngasja prapa dhe mbajtja e drejtimit.-Veprimi zhvillohet sipas fig. 8. Kandidati lëvizë prapa me mjet në hapësirën e kufizuar.

Kandidati gjatë ngasjes prapa rekomandohet ta kthejë kokën mbrapa por i lejohet edhe mënyra tjera t’i përdorë. Kandidati duhet të ndalet me ngasje përpara brenda zonës “A” (e kufizuar me 4 kona në gjatësi 0.5 metra dhe në lartësi së paku $\frac{1}{2}$ e automjetit – konat mund të vazhdojnë me shufër plastikës, drurit apo të ngjajshëm)tme pjesën e pasme të skajshme të automjetit.

Kandidatit nuk i lejohet ta ndal automjetin prapë të vazhdojë lëvizjen. Ndaljen e parë pyetësi i ngasjes e vlerëson kandidatin a ka kryer veprimin në mënyrë të rregullt.

Kandidati dështon vetëm nëse nuk dinë ta mbajë drejtimin e mjetit duke prekur apo kaluar vijat gjatësore të kufizuar ose ndalet jashtë zonës “A” që bashkon dy konat paralel ose vijën kufizues tërthore të poligonit.

Kandidati i cili e kryen me suksesë dy veprimet e sipër shënuar fiton të drejten për vazhdimin e provimit në rrugë publike.

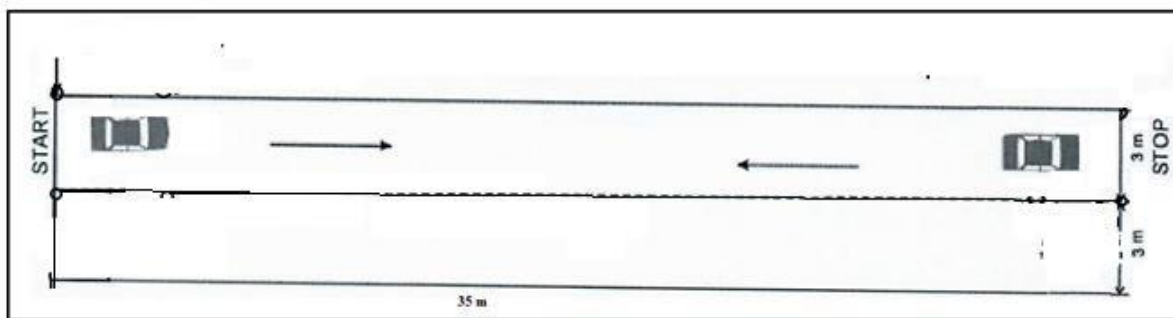


Fig.8

3. Parkimi i mjetit

Veprimi zhvillohet sipas fig. 9. Kandidati e sjell mjetin në pozitën 1 dhe me ngasje përpara ngas deri te pozita 2, pastaj me ngasje prapa parkon mjetin djathtas në vendin e caktuar (pozita 3) në mes konave. Kandidati duhet të sinjalizoj, përcjell situatën dhe shfrytëzoj pasqyrat e shoferit. Kandidati i lejohet me ndërprerje të lëvizjës ta kryej veprimin.

Parkimi kryhet në mënyrë të rregullt në qoftë se kandidati ka vendosur mjetin në vendin e caktuar dhe paralel me vijën në distancë deri 40cm.

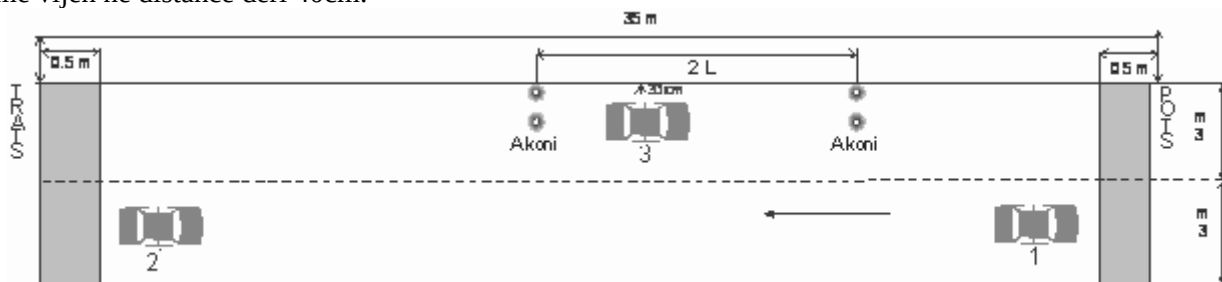


Fig.9

Kandidati i cili nuk e kryen me sukses parkimin në polygon vazhdon provimin në rrugë publike por strarton me një gabim të vogël.

Testimi për kategoritë “C1” dhe “C” në poligon.

Pyetësi e vlerëson kandidatin zbatimin e veprimeve para se të filloj ngasjen përkatësisht kontrollin ditor preventiv: verifikimin e nivelit të vajit në motor, lëngut për ftohje, larjen e xhamit, presionin e ajrit në sistemin e frenimit, derën e ngarkesës, mekanizimin për ngarkim (nëse ekziston) mbylljen e kabinës, përforcimin e ngarkesës, përshtajen e ulës dhe pasqyrat e shoferit, vendosjen e fletëzës së tahogرافit, kontrollon pajisjet sinjalizuese dhe komandat.

1. Veprimi i parë

Ngasja përpara dhe mbajtja e drejtimit .Veprimi zhvillohet sipas fig.10. Kandidati nga pozita fillestare (START) drejton mjetin duke bërë ndërrimin e shkallës të transmisionit dhe mbajtur drejtimin brenda hapësirës së kufizuar deri te vija ndalese (STOP) në gjerësi prej 0,5 metra ku duhet të ndalet. Pjesa më e skajshme në pjesën e përparme të mjetit duhet të jetë brenda kësaj gjerësie.

2. Veprimi i dytë

Ngasja prapa dhe mbajtja e drejtimit .Veprimi zhvillohet sipas fig 10. Kandidati lëvizë prapa me mjet në hapësirën e kufizuar nga vija ndalese (STOP) dhe vazhdon deri në pikën fillestare (START) ku duhet të ndalet në gjerësi prej 0,5 metra. Pjesa më e shkajshme në pjesën e pasme të mjetit duhet të jetë brenda kësaj gjerësie.

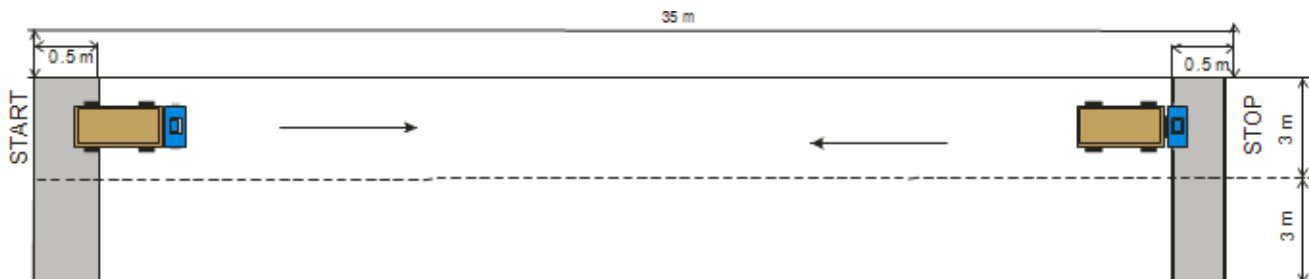


Fig.10

3. Veprimi i tretë

Ngasja prapa në të djathtë deri te vendi për ngarkim ose shkarkim. Veprimi zhvillohet sipas fig 11. Kandidati e sjell mjetin në pozitën për ngasje prapa , përafërsisht 2m anash dhe përafërsisht 15 metra larg nga vendi i ndaljes. Kandidati me ngasje prapa lëviz deri te vendi i ndaljes për ngarkim ose shkarkim “A” (platformë, barriera, sipërfaqe e markuar, improvizuar ose e ngjashme). Distanca ne mesë mjetit dhe vendit për ngarkim dhe shkarkim A, pas ndaljes është prej 1 deri 1,5 metër(pozita 2). Kandidati duhet sinjalizoi, kontrolloi situatën dhe ta ndal mjetin brenda gjerësisë së caktuar.

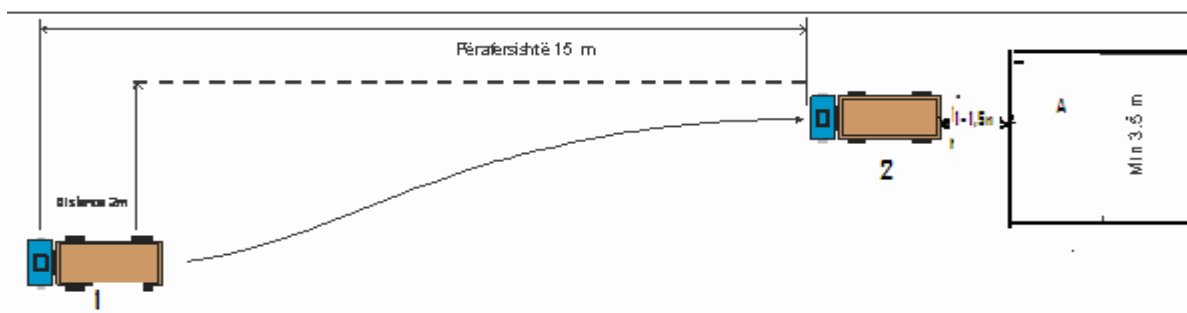


Fig.11

4. Veprimi i katërt

Veprimi zhvillohet sipas fig. 12. Kandidati e sjell mjetin në pozitën 1 dhe me ngasje përpara ngas deri te pozita 2, pastaj me ngasje prapa parkon mjetin djathtas në vendin e caktuar (pozita 3) në mes konave. Kandidati duhet të sinjalizoj, përcjell situatën dhe shfrytëzoj pasqyrat e shoferit. Të gjitha dritaret në mjet duhen të jenë të mbyllura. Parkimi kryhet në mënyrë të rregullt në qoftë se kandidati ka vendosur mjetin në vendin e caktuar dhe paralel me vijën në distancë deri 40cm.

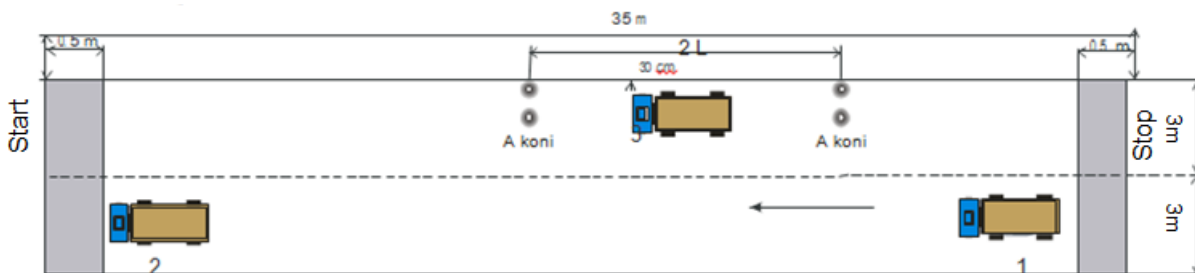


Fig.12

Testimi për kategoritë “B+E”, “C1+E”, “C+E”, dhe “T” në poligon.

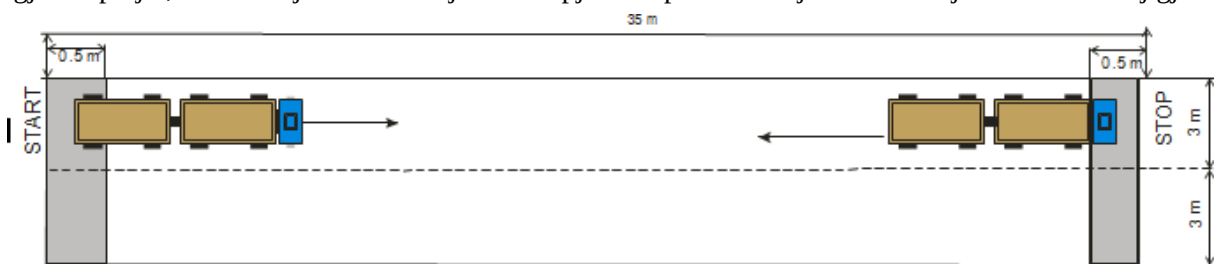
Pyetësi e vlerëson kandidatin përgatitjen e mjetit para se të filloj ngasjen, kontrollin ditor preventiv: verifikimin e nivelit të vajit në motor, lëngun për ftohje, për larjen e xhamit, presionin e ajrit në sistemin e frenimit, derën e arkës, mekanizimin për ngarkim (nëse ekziston) mbylljen e kabinës, përforcimin e ngarkesës, përshtat ulësen dhe pasqyrat e shoferit, përgatit mjetin për tërheqje, vendos fletëzën e tahografit, kontrollin e pajisjeve sinjalizuese dhe komandat pas bashkëngjitjes së rimorkios.

1. Veprimi i parë

Ngasja përpara dhe mbajtja e drejtimit. Veprimi zhvillohet sipas fig.13. Kandidati nga pozita fillestare (START) e drejton mjetin duke bërë ndërrimin e shkalleve të transmisionit dhe mbajtur drejtimin brenda hapësirës së kufizuar deri te vija ndalese (STOP) në gjerësi prej 0,5 metra ku duhet të ndalet. Pjesa më e skajshme në pjesën e përparme të mjetit duhet të jetë brenda kësaj gjerësie.

2. Veprimi i dytë

Ngasja prapa dhe mbajta e drejtimit. Veprimi zhvillohet sipas fig 13. Kandidati lëvizë prapa me mjet në hapësirën e kufizuar nga vija ndalese (STOP) dhe vazhdon deri në pikën fillestare (START) ku duhet të ndalet në gjerësi prej 0,5 metra. Pjesa më e skajshme në pjesën e pasme të mjetit duhet të jetë brenda kësaj gjerësie.

**Fig.13****3. Veprimi i tretë**

Ngasja prapa në të djathtë deri te vendi për ngarkim ose shkarkim (vetëm për kategorinë “B+E”, “C1+E”, “C+E” dhe “T”). Veprimi zhvillohet sipas fig 14. Kandidati e sjell mjetin në pozitën 1 për ngasje prapa, për afërsisht 2 m anash dhe për afërsisht 15 metra larg nga vendi i ndaljes. Kandidati me ngasje mbrapa lëviz deri te vendi i ndaljes për ngarkim ose shkarkim A (platformë, barriera, sipërfaqe e markuar, improvizuar ose ngjashme). Distanca pas ndaljes në mesë mjetit dhe vendit për ngarkim dhe shkarkim A është prej 1 deri 1,5 metër (pozita 2). Kandidati duhet sinjalizoi, kontrolloi situatën dhe ta ndal mjetin brenda gjerësisë së caktuar.

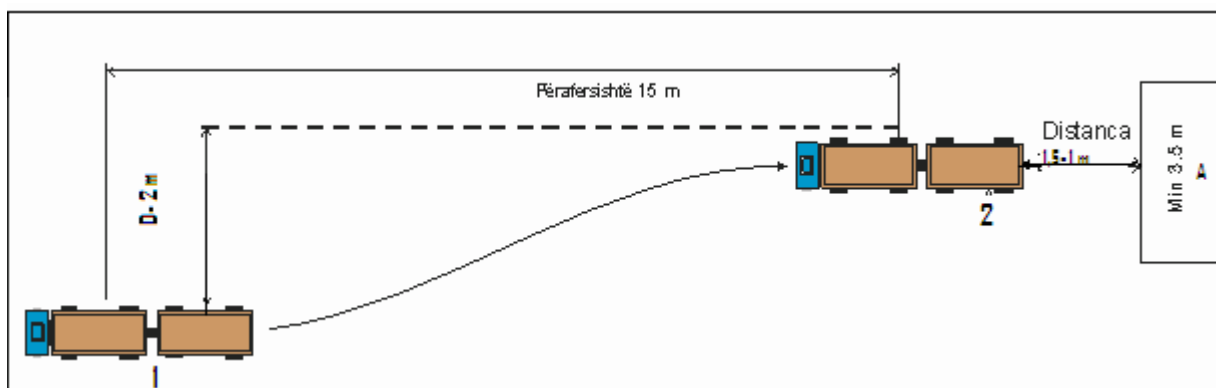


Fig.14.

4. Veprimi i katërt

Parkimi paralel .Veprimi zhvillohet sipas fig 15. Kandidati me mjet pozicionohet si në fig.16 (pozita 1) dhe me ngasje përpara ngas deri te pozita 2, pastaj me ngasje prapa parkon mjetin djathtas në vendin e caktuar (pozita 3) në mes konave. Kandidati duhet të sinjalizoj, përcjell situatën dhe shfrytëzoj pasqyrat e shoferit. Të gjitha dritaret në mjet duhen të jenë të mbyllura. Parkimi kryhet në mënyrë të rregullt në qoft se kandidati ka vendosur mjetin në vendin e caktuar dhe paralel me vijën në distancë deri 30cm.

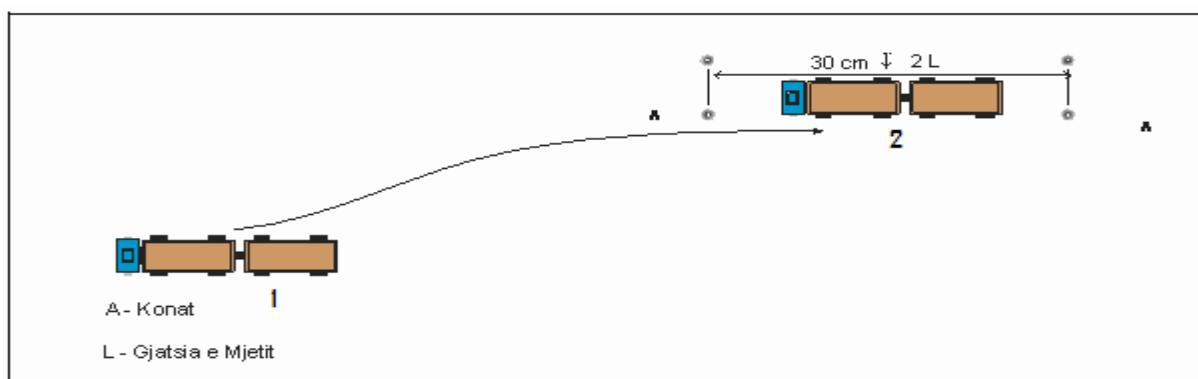


Fig.15

Kandidati i cili veprimin e parkimit në poligon nuk e kryen me suksesë , vazhdon provimin në rrugë publike por starton me një gabim të vogël.

Testimi për kategoritë “D1”DIE’, “D ” dhe “DE” në poligon

Pyetësi e vlerëson kandidati përgatitjen e mjetit para se të filloj ngasjen: kontrollin ditor preventiv: verifikimin e nivelit të vajit në motor, lëngut për ftohje, larjen e xhamit, presionin e ajrit në sistemin e frenimit, përshtat ulësen dhe pasqyret e shoferit, vendos fletëzën e tahogرافit, kontrollon pajisjet sinjalizuese dhe komandat.

1. Veprimi i parë

Ngasja përpara dhe mbajtja e drejtimit. Veprimi zhvillohet sipas fig.16. Kandidati nga pozita fillestare (START) e drejton mjetin duke bërë ndërrimin e shkalles te transmisionit dhe mbajtur drejtimin brenda hapësirës së kufizuar deri te vija ndalese (STOP) në gjerësi prej 0,5 metra, ku duhet të ndalet. Pjesa më e skajshme në pjesën e përparme të mjetit duhet të jetë brenda kësaj gjerësie.

2. Veprimi i dytë

Ngasja prapa dhe mbajtja e drejtimit .Veprimi zhvillohet sipas fig 17. Kandidati lëvizë prapa me mjet në hapësirën e kufizuar nga vija ndalese (STOP) dhe vazhdon deri në pikën fillestare (START) ku duhet të ndalet në gjerësi prej 0,5 metra. Pjesa më e skajshme në pjesën e pasme të mjetit duhet të jetë brenda kësaj gjerësie.

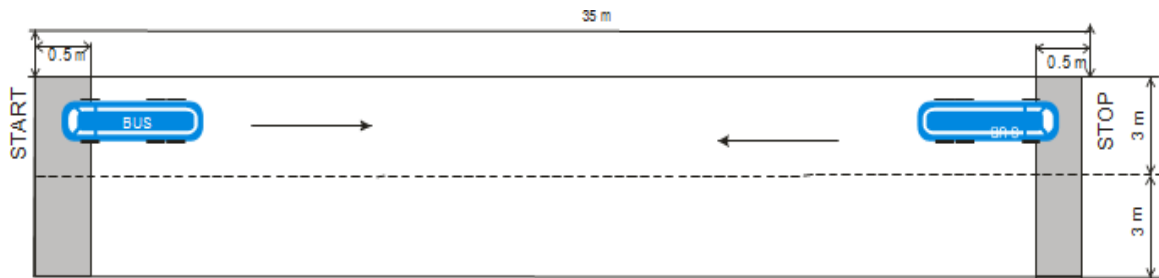


Fig.16

3. Veprimi i tretë

Ndalja për hyrje ose zbritje të udhëtareve. Veprimi zhvillohet sipas fig 17. Kandidati e sjell mjetin në pozitën 1 (përafërsisht 25 metra para vendit të ndaljes) e ndërron shiritin e trafikut duke lëvizur në të djathtë deri te „vendndalja“(improvizuar) ku duhet të ndalet paralel me vijën kufizuese anësore në distancë deri 30 cm (pozita 2). Gjatë veprimit kandidatit duhet të sinjalizoj dhe të vështroi situatën dhe nuk i lejohe të prek ose të kaloj vijën kufizuese.

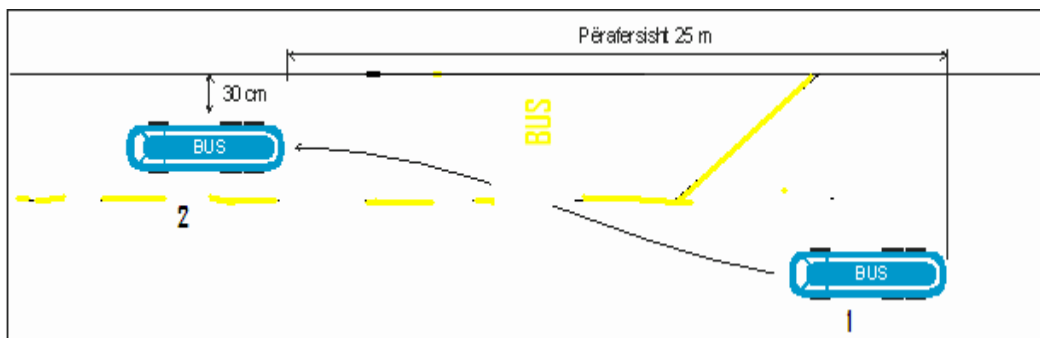


Fig.17

4. Veprimi i katërt

Parkimi paralel .Veprimi zhvillohet sipas fig 18. Kandidati me mjet pozicionohet si në fig.18 (pozita 1) dhe me ngasje përpara ngas deri te pozita 2, pastaj me ngasje prapa parkon mjetin djathtas në vendin e caktuar (pozita 3) në mes konave. Kandidati duhet të sinjalizoj, përcjell situatën dhe shfrytëzoj pasqyrat e shoferit. Të gjitha dritaret në mjet duhen të jenë të mbyllura. Parkimi kryhet në mënyrë të rregullt në qoft se kandidati ka vendosur mjetin në vendin e caktuar dhe paralel me vijën në distancë deri 30cm.

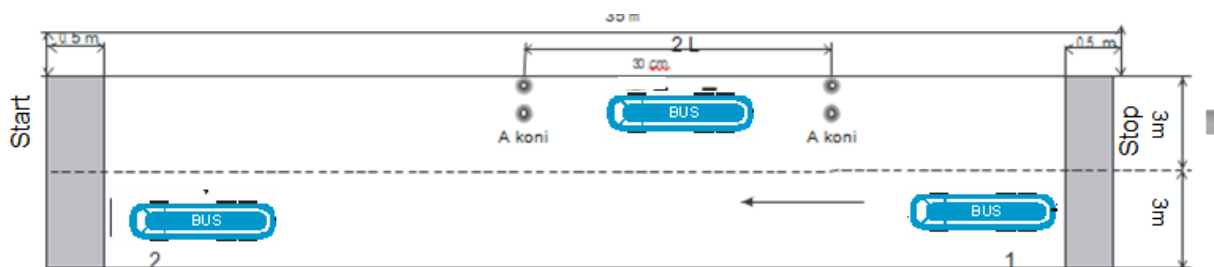


Fig.18.

Kandidati i cili veprimin e parkimit në poligon nuk e kryen me suksesë , vazhdon ngasjen në rrugë publike por starton me minus një gabim të vogël.

III. Vlerësimi i ngasjës në rrugë publike

Vlerësimi në rrugë publike bëhet sipas kritereve të përcaktuar në tabelën nr.2. të shtojcës 2 të këtijë doracakut.

Automjeti për testim praktik duhet t'i plotësojë kushtet e parapara nuk uhet të jetë i shënjëzuar me shenjën "L"

Në rast kundërvajtjeje ose aksidenti të automjetit gjatë testimit praktik, nëse konstatohet që fajtor është kandidati për shoferë i këtij automjeti, përgjegjës është personi i cili është i ulur në ulësen e parë pranë kandidatit për shoferë.

Kohëzgjatja e testit teorik të kandidatit për patentë shoferë është 2 vite.

Kandidati mund t'i nënshtrohet provimit nga pjesa praktike për kategorinë "B" me automjet të auto shkollës dhe automjet të Ministrisë.

Kandidati për patentë shoferë mund të shfrytëzojë automjetin e ndonjë auto shkolle tjetër të lincencuar për kategorinë përkatëse nëse auto shkollës ju ka pezulluar licenca, ku e ka përfunduar aftësimin ose auto shkollës ju ka revokuar licenca ose auto shkolle e ka ndërprerë veprimtarinë

Vlerësimi për të cilin kandidati për patentë shofer nuk kalon në provim nga pjesa praktike është nëse vlerësohet me gabim serioz, të rrezikshëm, me 8 gabime të vogëla apo 3 përsëritje të gabimeve të vogla.

Personi/a të cilët mund të gjenden në automjet gjatë testimit praktik për kategorinë "B" janë: Instruktor shoferit, pyetësi i drejtimit, kandidati për shoferë dhe zyrtarët e autorizuar nga ZKA (sekretari i përgjithshëm i ministrisë).

Vende në të cilat mbahet provimi nga pjesa praktike për kategorinë "B" ku është e mundshme të vlerësohet sjellja dhe shkathtësitë në trafik: në poligonin testues, në rrugë jashtë zonës urbane, në rrugë të shpejta, në auto udhë ose rrugë të ngjajshme, në rrugët urbane, zona e trafikut të qetë, në zonat e kufizimit ku kufizimi i shpejtësisë është 30 km/h dhe 50 km/h, në rrugët e shpejta urbane.

Kohëzgjatja e provimit dhe distanca e kaluar gjatë testimit praktik të kandidatit për kategorinë "B" duhet të jetë e mjaftueshme për vlerësimin praktik.

Kohëzgjatja e provimit praktik për kategorinë "B" është jo më pak se 25 minuta dhe jo më shumë se 45 minuta.

Në kohëzgjatjen e provimit nga pjesa praktike për kategorinë "B", nuk përfshihet: kohën e pranimi të kandidatit në provim, përgatitjen e automjetit, kontrollimin teknik të automjetit nga aspekti i sigurisë rrugore, kohën e pranimi të kandidatit në provim, veprimet e veçanta në poligon, komunikimi i rezultatit të provimit.

Pyetësi është i detyruar t'i rekomandojë orë plotësuese kandidatit për shoferë nëse vlerësohet me gabim serioz ose me gabim të rrezikshëm.

Pyetësi është i detyruar t'i rekomandoj orë plotësuese kandidatit për shoferë me tri orë plotësuese, nëse vlerësohet me gabim të rrezikshëm, me dy orë me gabim serioz ose me 5 orë plotësuese nëse nuk din ta mbaj drejtimin e mjetit ose nuk din të niset nga vendi.

Kandidatit për patentë shoferë i anulohet provimi praktik, nëse ka tentuar apo ka hyrë një person tjetër në vend të tij ose ka paraqit dokumentacion të falsifikuar.

Pyetësi i drejtimit në rast se ka tentuar apo ka hyrë një person tjetër në vend të kandidatit për shoferë duhet të lajmëron policinë.

Pyetësi nuk e fillon provimin nga pjesa praktike për kategorinë përkatëse, nëse dokumentacioni i kandidatit nuk është në rregull apo nuk është i kompletuar, automjeti nuk i plotëson kushtet higjienike, automjetit nuk i funksionojn pajisjet shtesë të atestuar, automjeti nuk i plotëson kushtet për pjesëmarrje të sigurt në trafikun rrugor.

Pyetësi nuk e fillon përkatësisht e ndërpreu provimin nga pjesa praktike për kategorinë përkatëse nëse kandidati për shkaqe shëndetsore nuk mund t'i nënshtrohet apo ta vazhdoj provimin, kandidati pengon rrjedhjen normale të provimit, kandidati ofendon, prishë qetësin gjatë provimit, kandidati kërcënon në mënyrë verbale apo fizike pyetësin apo zyrtarët kompetent., shoferi me gjeeste ose me veprime i ndihmon kandidatit.është shkaktuar aksident automjeti defekt, rezikohet siguria rrugore, kushteve të jashtëzakonshme.

Konsiderohet se kandidati për shoferë nuk kalon (dështon) në provimin praktik, nëse: rezikohet siguria rrugore, për shkaqe shëndetsore nuk mundet t'i nënshtrohet apo ta vazhdoj provimin, pengon rrjedhjen normale të provimit, ofendon, prishë qetësin gjatë provimit, kërcënon në mënyrë verbale apo fizike zyrtarët kompetent, shoferi instruktori me gjeeste ose me veprime i ndihmon.

Provimi praktik për personat me aftësi të kufizuar mbahet në mjetin e adaptuar i cili është në pronësi të kandidatit, mund të jetë në pronësi të shoqatës të personave me aftësi të kufizuar apo mund të merret në shfrytëzim.

Vlerësimi i teknikës së ngasjes

Pyetësi i drejtimit vlerëson si kandidati për shoferë bënë kyçjen dhe ç'kyçjen e motorit

Kandidati duhet të dijë se automjeti të jetë i siguar nga vetëlëvizja (përmes frenit të parkimit) pamvërsisht se rruga a është në pjerrtësi dhe ndërruesi i shpejtësisë duhet të jetë në pozitën neutrale (1er). Kandidatit e bënë kyçjen (ndezja) e motorit duke pasur parasysh edhe përdorimin e pajisjeve teknologjike të avancuar nëse është i pajisur automjeti si dhe çkyçjen e motorit.

Pyetësi i drejtimit vlerëson si kandidati për shoferë si po i përdorë komandat e këmbës

Pyetësi i drejtimit vlerëson kandidatin për shoferë për mënyrën e përdorimit të komandave të këmbës dhe koordinimin e tyre, gjatë nisjes nga vendi, gjatë ndërrimit të shkallëve të transmisionit (nga e ulëta në të lartën dhe anasjelltas), gjatë ngasjes prapa, gjatë ngadalësimit, ndaljes së automjetit në rast të frenimit të lirë apo të vrullshëm si dhe gjatë veprimeve tjera me automjet.

Pyetësi e vlerëson me një gabim të vogël nëse konstaton se shoferi nuk ka teknik të ngasjes, me përjashtim të frenimit të vrullshëm pa nevojë ku rezulton me notën “nuk kaloi “ në provim.

Pyetësi i drejtimit vlerëson si kandidati për shoferë si po i përdorë frenin e parkimit dhe ndihmës

Vlerësohet kandidati për shoferë në rast të dështimit të frenit punues apo/si e përdor frenin ndihmës të automjetit për ndaljen e automjetit.

Si po e përdor frenin e parkimit i cili shërben për të siguruar automjetin e ndaluar apo të parkuar nga vetëlëvizja.

Gjatë nisjes së automjetit në përpjetëze kandidati duhet të niset duke përdorur njëren nga metodat që automjeti të niset në mënyrë të sigurt duke pa mundur lëvizjen e automjetit prapa.

Kandidati i lejohet për nisje nga vendi të përdor çfardo metode apo lloji të pajisjeve që posedon automjeti.

Pyetësi e vlerëson me gabim serioz nëse kandidati për shofer pas tentimit të dytë në përpjetëze nuk niset në mënyrë të rregullt dhe rezulton me notën “nuk kaloi “ në provim.

Pyetësi i drejtimit vlerëson si kandidati për shoferë si po manipulon me pedalën e friksionit- gjysëm friksionit.

Kandidati vlerësohet nëse lëshohet shpejtë pedalja e friksionit, e që vjen deri te dridhje e motorit, ose nuk i pet gasi i mjaftueshëm mund të vij deri te fikja e motorit.

Pyetësi e vlerëson vetëm me gabim të vogël gjatë ngasjes nëse kandidati për shofer pa nevojë e përdor friksionin.

Pyetësi i drejtimit vlerëson kandidati për shoferë a po shikon në këndin e vdekur

Mënyra e radhitjes së veprimeve para se të kryej ndonji veprim me automjet është si vijon:

- Shikimi pasqyre të brendshme,
- Shikimi në pasqyre anësore të jashtme majtas/djathtas,
- Shikimi mbi supë/këndi i vdekur,
- Kyçja e treguesit të drejtimit
- Rekomandohet edhe një herë të bëhet shikimi mbi supë për shkaqe sigurie (nuk vlerësohet gabim).

Pyetësi e vlerëson me gabim të vogël nëse kandidati për shoferi nuk i zbaton procedurat e sipër shënuar.

Pyetësi i drejtimit vlerëson si kandidati për shoferë si po i përdor treguesit e drejtimit

Kandidati për shoferë veprimet me automjet duhet ti paralajmëroj pjesëmarrësit tjerë në trafik me kohë duke sinjalizuar me treguesit e drejtimit:

- brenda vendbanimit rreth 25 deri 50 metra (përafërsisht rreth 3 deri 5 sekonda),
- jashtë vendbanimit rreth 80 deri 150 metra (përafërsisht rreth 5 deri 8 sekonda),
- në autostradë dhe motoudhë rreth 100 deri 250 metra (përafërsisht rreth 5 deri 10 sekonda).

Nëse karakteristikat e rrugës dhe rrethant në trafik nuk lejon që distanca e paralajmërimit me tregues e drejtimit të jetë siç është cekur më lartë, distanca e paralajmërimit mund të jetë edhe më e vogël.

Pyetësi e vlerëson me gabim të vogël nëse kandidati për shoferi nuk i kyçë (ndeze) treguesit e drejtimit gjatë kryerjes së veprimeve me mjet.

Pyetësi i drejtimit vlerëson tekniken e ndërrimit të shkallëve të transmisionit

Ndërrimi i shkallëve të transmisionit të automjetit bëhet duke rritur shpejtësin nga ulëta në lartën dhe anasjelltas.

Pozita e dorës në dorzën e ndërruesit të shpejtësisë gjatë ndërrimit të shpejtësive -shkallëve të transmisionit, duhet të jetë sipas metodës të ndërrimit të shpejtësisë.

Ekzistojnë lloje të ndryshme të komandës së ndërruesit të shpejtësisë, kandidati duhet të dijë për mënyrën e përdorimit.

- ngas shpejtësia e parë në të dytën

Në shkallën e parë të transmisionit lëvizet me automjet prej 10 deri 15 km/h, bazohet duke përcjellur numërin e rrotullimeve të motorit, zhurmën e motorit, shpejtësin e ngasjes, apo pajisjet teknologjike, që janë të ndërlidhura me kushtet teknike të automjetit dhe kushteve të rrugës.

Kandidati përcaktohet cila nga metoda e lartë cekura të përdor gjatë ndërrimit të shkallëve të transmisionit.



Në shpejtësin e dytë lëvizet përafërsisht prej 15 deri 30 km/h, e që varet nga kushtet teknike të automjetit. Kandidati për shoferë në bazë të kushteve teknike të automjetit me të cilat e ka bërë aftësimin përdorë metodën më të përshtatshme.

- nga shpejtësia e dytë në të tretën

Gjatë ndërrimit të shkallëve të transmisionit nga e dyta në të tretën, vlerësohet rritja e nxitimit të duhur (përafërsisht 35-deri 45 km/h, varet nga kushtet dhe rrethanat e rrugës, mund të bazohet në pajisje teknologjike), si dhe teknika e koordinimit të pedaljeve të këmbëve.

- nga shpejtësia e tretë në të katërtën

Gjatë ndërrimit të shkallëve të transmisionit nga e III- në të IV-ën, vlerësohet arritja e nxitimit të duhur. Me këtë shpejtësi lëvizet mbi 60 km/h, gjë që varet nga kufizimet që vlejné për rrugën përkatësisht për pjesën e rrugës dhe rrethanat tjera në trafik.

- me -V-të apo më shumë shpejtësi

Teknika e ndërrimit të shkallëve të transmisionit me V apo më shumë shpejtësi është e njëjet si gjatë ndërrimit të shpejtësisë për të kaluar nga III- në të IV-ën, kandidati vlerësohet se cilën nga metoda do të bazohet: nëpërmjet numrit të rrotullimeve të motorit, shpejtësisë së lëvizjes, zhurmës së motorit, apo bazohet në përdorimin e pajisjeve teknologjike që posedon automjeti.

Teknika e ndërrimit të shkallëve të transmisionit nga e larta në të ultën është e njëjtë si nga e ulta deri te e larta, por tani duhet të zvoglohet shpejtësia përafërsisht 10 km/h më pak se sa është nevojitur nxitimi të kalohet nga një shpejtësi e ulët në një shpejtësi më të lartë. Po ashtu mund të zbatohet përdorimi i pajisjeve teknologjike për kalim nga shkalla e transmisionit të lartë në ulët, ku paraqitet shigjeta e kthyes teposhtë për kalim në shkallë më të ulët të transmisionit.

Pyetësi e vlerëson me “gabim të vogël” nëse kandidati për shofer nuk ka teknik të ngasjes gjatë ndërrimit të shkallëve të transmisionit.

Pyetësi i ngasjes e vlerëson ndaljen e automjetit nga ana e kandidatit:

- Vështrimi i trafikut prapa,
- Zvogëlimi i shpejtësisë sipas nevojës,
- Zgjedhja e vendit ku do të ndalet,
- Sinjalizimi me tregues të drejtimit,
- Ndalja e mjetit dhe sigurimi i automjetit nga vetëlëvizja.

Pyetësi e vlerëson me “gabim të vogël” nëse kandidati për shofer nuk kyçë treguesin e drejtimit gjatë ndaljes së automjetit.

Vlerësimi i kandidatit për shoferë gjatë kyçjes (hyrjes) dhe ç'kyçja (dalja) në rrugë publike.

Kandidati vlerësohet gjatë hyrjes dhe daljes nga trafiku në situatat reale në trafik.

Veprimet para hyrjes në trafik vlerësohen si në vijim:

- orjentohet në pasqyre (vështrohet trafiku përpara, prapa, anash)
- shikimi mbi supelkëndin e vdekur
- sinjalizohet me tregues të drejtimit dhe
- fillon hyrja në trafik.

Kandidati për shofer vlerësohet për mos zbatimin e veprimeve të lartë cekura gjatë kyçjes me apo pa pjesëmarrës tjerë në trafik dhe a ka penguar pjesëmarrësit tjerë në rrugë, me gabim të vogël përkatësisht me gabim serioz.

Mbatja e drejtimit në rrugë

Kandidati për shoferë vlerësohet si po e mban pozitën e mjetit në shiritin e trafikut gjatë shpejtësive të ndryshme dhe a mbanë nën kontroll drejtimin e automjetit (mbajtja e drejtimit në rrugë).

Kandidati për shofer vlerësohet për gabimet e lartë cekura me gabim të vogël përkatësisht me gabim serioz.

Shpejtësia e lëvizjes

Kandidatit për shoferë vlerësohet se apo i përmbahet kufizime të shpejtësive të përcaktuar me rregullat e trafikut, me shenja të trafikut, sipas kategorive të rrugëve apo automjeteve si dhe kufizime tjera për atë rrugë apo atë pjesë të rrugës.

Varësish nga tejkalimi i shpejtësisë së lëvizjes vlerësohet kandidati për shoferë, *p.sh.* me shenjë trafikut është kufizuar shpejtësia e lëvizjes në 40 km/h, ndërsa kandidatit për shoferë lëvizë me 10 km/h më shumë, përkatësisht me 50 km/h. Si vlerësohet kandidati për shoferë?

- **Kandidati vlerësohet me gabim serioz,**
- **Kandidati vlerësohet me notën “nuk kalon” në provimin praktik.**

Pastaj kandidati për shoferë vlerësohet si po o përshtatet shpejtësinë kushteve dhe rrethnave në rrugë, pyetësi duhet të ketë parasysh gjatë vlerësimit situatat të cilat ju kan impunue kandidatit për shoferë pa ndikimin e tij.

Kandidati për shofer vlerësohet me gabim të vogël për mos përshtatjes së shpejtësisë kushteve dhe rrethnave në rrugë.

Vlerësohet ngasja e kandidatit ku kushtet e trafikut dhe rrugës (sigurisë) mundësojnë lëvizje të shpejtë, ndërsa ai bënë ngasjen e ngadalshme duke penguar rrjedhjen normale të trafikut.

Kandidati për shofer vlerësohet për gabimin e lartë cekura me gabim serioz dhe rezulton me notën “nuk kaloi” në provim praktik.

Frenimi dhe nxitimi i vullshëm

Gjatë ngasjes kandidati për shoferë vlerësohet për tekniken e frenimit, si e bënë frenimin për t’i respektuar rregullat e trafikut dhe sinjalizimin rrugorë, situatat që janë qartë në trafik i ashtuqujtur frenim i lirë, pastaj frenimin e vullshëm lejohet vetëm në ndonjë situatë në trafikun rrugor që konsiderohet e rrezikshme. Kandidatit për shoferë nuk i lejohet nxitimi i vullshëm.

Kandidati për shofer vlerësohet për gabimet e lartë cekur me gabim të vogël (frenimi i lirë jo i rregullt) përkatësisht me gabim serioz që rezulton me notën “nuk kaloi” në provim praktik.

Vlerësimi i sjelljes ndaj këmbësorëve

Kandidati për shoferë gjatë ngasjes, vlerësohet sjellja e tij ndaj këmbësorëve të cilët janë duke hyrë në rrugën qarkulluese (njërin këmbë e ka në rrugën qarkulluese), janë duke kaluar rrugën qarkulluese apo janë duke lëvizur apo duke qëndruar në rrugën qarkulluese.

Kandidati për shofer vlerësohet me gabim të rrezikshëm nëse ka rrezikuar këmbësorët dhe rezulton me notën “nuk kaloi” në provim praktik.

Kandidati për shoferë vlerësohet apo e respekton përparësin e kalimit të këmbësorëve në vendkalimin e tyre, apo gjatë kthimit me mjet në rrugën anësore apo i rrezikon këmbësorët ku nuk ekziston vendkalimi i shënuar për këmbësorë si dhe kujdesi ndaj fëmijëve që gjenden në rrugë.

Kandidati për shofer vlerësohet me gabim të rrezikshëm nëse nuk i jep përparësi kalimi këmbësorit dhe rezulton me notën “nuk kaloi” në provim praktik.

Pastaj kandidati për shofer gjatë ngasjes, vlerësohet kujdesi i tij gjatë kalimit të rrugës nga pjesëmarrësit më rrezikuarit në trafikun rrugor (personat me aftësi të kufizuar, verbërve, moshuar dhe fëmijëve).

Kandidati për shofer vlerësohet me gabim të rrezikshëm nëse ka nuk i jep përparësi kalimi këmbësorit dhe rezulton me notën “nuk kaloi” në provim praktik.

Kandidati për shoferë duhet të ndalet me mjet deri sa këmbësori ta kaloj rrugën qarkulluese, nëse rruga është me ndarje fizike deri sa të kalon në ishullin e këmbësorëve, përkatësisht ndarjen fizike.

Në qoftëse se rruga qarkulluese i ka nga dy shirita të trafikut për secilin kahe pa ndarje fizike, kandidati për shofer duhet të ndalet me automjet deri sa largohet këmbësori së paku një shirit të trafikut, ashtu që nëse kthehet këmbësori të mos rrezikohet.

Kandidati për shofer vlerësohet me gabim të rrezikshëm nëse rrezikohet siguria e këmbësorit dhe rezulton me notën “nuk kaloi” në provim praktik.

Kandidati për shoferë gjatë ngasjes, vlerësohet sa është i kujdeshëm ndaj këmbësorëve të cilat gjinden në afërsi të vendkalimit të shënuar për këmbësor dhe cilat masat po i ndërmerr për t'i mos penguar dhe rrezikuar ata nëse tentojnë të kalojnë rrugën.

Kandidati për shofer vlerësohet me gabim të vogël nëse për rregullën e lartë cekur.

Vlerësimi i teknikës së ngasjes gjatë shfrytëzimit të shiritit për nxitim dhe ngadalësim

Metodike e ngasjes gjatë shfrytëzimit të shiritit për nxitim është dhënë në vijim:

- Duhet siguruar se nuk pengohen dhe rrezikohen automjetet të cilat lëvizin në rrugën në të cilin hynë,
- Vështrohet trafiku,
- Sinjalizojmë me treguesin e drejtimit,
- Nuk lejohet hyrja në fillim të shiritit për nxitim,
- Rritet shpejtësia e lëvizjes,
- Hyrja në rrugë bëhet në përfundim të shiritit për nxitim.

Vlerësimi i teknikës së ngasjes gjatë shfrytëzimit të shiritit për ngadalësim është dhënë në vijim:

- Duhet siguruar se nuk pengohen dhe rrezikohen automjetet të cilat lëvizin nga prapa,
- Vështrohet trafiku,
- Sinjalizojmë me treguesin e drejtimit,
- Nuk lejohet frenimi në shiritin e trafikut,

- Kalohet në fëllim të shiritit për ngadalësim,
- Kontrollon shpejtësia e sipas nevojës ngadalësohet automjeti,
- Dalja bëhet në fillim të shiritit për ngadalësim.

Kandidati për shofer vlerësohet me gabim të vogël pa pjesëmarrës trafikut përkatësisht me gabim serioz me pjesëmarrës në trafik gjatë shfrytëzimit të shiritit për nxitim përkatësisht për ngadalësim.

Vlerësimi i ngasjes në rrugën publike qarkulluese

Ngasja me ndërrim të shkallës së transmisionit prej më të ultës deri në më të lartën dhe anasjellas- pyetësi zgjedhë pjesën e rrugës kur ka mundësi që kandidati të bëjë ndërrimin e shkallëve të transmisionit sa më lehtë. A po e përshtatë shpejtësinë shkallës së transmisionit –ndërruesit të shpejtësisë.

Kandidati për shofer vlerësohet me gabim të vogël nëse nuk posedon teknik të mirë gjatë ndërrimit të shkallëve të transmisionit

Pyetësi zgjedhë zonat ku do të testohet ngasja e kandidatit për shoferë, pastaj në kryqëzime të ndryeshme, në rrugët me trafik me një kahe, vlerësohet teknika e ngasjes në situatat e ndryeshme në trafikun rrugor. Mbatjen e drejtë e pozites së automjetit në shiritin e trafikut, dalja dhe hyrja në trafik, ndalja dhe lëshimi i mjetit.

Gjatë ngasjes vlerësohet distanca e sigurisë gjatësore e cila duhet të jetë jo më pak se një sec brenda zonës urbane, jo më pak se dy sec jashtë zonës urbane dhe jo më pak se 3 sec në kushte të vështira atmosferike (rruga e rrëshqitshme).

Pyetësi duhet të jetë objektiv gjatë vlerësimit të distancës së sigurisë, mos ti ketë parasysh situatat e pa qarta të distancës së sigurisë nëse nuk ka rrezikur mjetin i cili lëvizë para tij apo atë anësore apo pjesëmarrësit tjerë në trafik.

Gjatë ngasjes vlerësohet se kandidati a po i fiket motori, si po e përdor friksionin si dhe mbajtjen e durve në timon.

Kandidati për shofer vlerësohet me gabim të vogël lidhur me veprimet e lartë cekura jo të rregullta. Nëse kandidati i fiket motori tri herë gjatë testimit praktik vlerësohet me gabim serioz.

Kandidati për shoferë vlerësohet sjellja e tij ndaj mjetit të transportit publik të udhëtarëve brenda vendbanimit ku këto mjete kanë përparësi kalimi dhe jashtë vendbanimit ku kandidati për shofer ka përparësi kalimi ndaj mjetit të transportit publik të udhëtarëve.

Kandidati për shofer vlerësohet me gabim të vogël lidhur me veprimet jo të rregulla ndaj mjetit të transportit publik.

Kandidati për shoferë vlerësohet se apo e vështron trafikun nga prapa (duhet të orientohet në pasqyre) gjatë ngasjes.

Kandidati për shofer vlerësohet me gabim të vogël nëse kohë pas kohe nuk e vështtron trafikun nga prapa.

Gjatë ngasjes kandidati për shoferë vlerësohet sa është i kujdesshëm gjatë ndërrimit të shiritit apo e vështtron trafikun (prapa, anash dhe këndin e vdekur) me apo pa pjesëmarrës në rrugë si dhe mos po i pengon pjesëmarrësit në trafik gjatë ndërrimit të shiritit.

Kandidati për shofer vlerësohet me gabim të vogël pa pjesëmarrës trafikut përkatësisht me gabim serioz me pjesëmarrës në trafik gjatë ndërrimit të shiritit të trafikut.

Gjatë ngasjes kandidati për shoferë vlerësohet sa është duke respektuar sinjalizimin rrugor (shenjat të cilat rregullojnë përparësinë e kalimit, ndalimit, obligimit, semaforët, shenjat të shënuar në rrugë (sinjalizimin horizontal) dhe shenjat tjera si dhe shenjat dhe urdhrat e personit të autorizuar.

Kandidati për shofer vlerësohet me gabim serioz nëse nuk i respekton sinjalizimin rrugor të lartë cekur si dhe shenjat dhe urdhrat e personave të autorizuar.

Kandidati për shoferë vlerësohet për veprimet të cilat ndëshkohen me pikë negative në bazë Ligjit për Rregullat e Trafikut Rrugor.

Kandidati për shofer vlerësohet me gabim serioz për veprime të lartë cekur të cilat ndëshkohen me pikë negative në bazë Ligjit për Rregullat e Trafikut Rrugor.

Pyetësi nëse është ulur në ulsën e përparme apo instruktor shoferi duhet të intervenon në situatat kur kandidati për shofer nuk vepron apo kur gabimisht vepron kandidati.

Kandidati për shofer vlerësohet me gabim serioz, nëse veprohet për shkak gabimit të tij.

Vlerësimi i sjelljes së ngasjes në vendkalimin hekurudhor

Kandidati për shoferë gjatë ngasjes në vendkalimin hekurudhor duhet t'i respektoj rregullat, sinjalizimin rrugor dhe semaforët të cilat e rregullojnë trafikun në vendkalimin hekurudhor.

Nëse vendkalimi hekurudhor është i pasiguruar kandidati paraprakisht bindet se nuk kalon mjeti i cili lëvizë nëpër binar, pastaj të kalojë vendkalimin hekurudhor me kujdes të shtuar.

Kandidati për shofer vlerësohet me gabim serioz, nëse nuk i respekton sinjalizimin rrugor në vendkalim hekurudhor.

Vlerësimi i sjelljes së ngasjes ndaj mjeteve me përparësi kalimi kur janë në intervenim

Kandidati për shoferë gjatë ngasjes nëse has ose arrin mjetet nën përcjellje (me sinjale të veçanta ndriçuese dhe akustike të kyçura) duhet skajuar në djathtë dhe të ndalet deri sa kalojnë këto mjete, ndërsa nëse has ose e arrijn mjetet me përparësi kalimi (me sinjale të veçanta ndriçuese dhe akustike të kyçura) duhet të skajohen e sipas nevojës ta zvoglojnë shpejtësinë dhe të ndalen.

Kandidati për shofer vlerësohet me gabim serioz, nëse nuk i respekton rregullat e lartë cekura.

Vlerësimi mbajtjes së distancës së sigurisë anësore gjatë ngasjes.

Gjatë provimit praktik vlerësohet kandidati për shofer a e mban distancën e sigurisë gjatësore dhe tërthore (anësore), posaçërisht vlerësohet distanca anësore ndaj mjeteve me një gjurmë dhe kolonës së këmbësorëve e cila duhet të jetë së paku 1,0 m.

Distanca anësore gjatë përballkalimit, anashkalimit dhe tejkalimit duhet të jetë e mjaftueshme duke mos penguar dhe rrezikuar pjesëmarrësit tjerë në trafik.

Te anashkalimi i mjetit distanca të jetë e mjaftueshme nëse bëhet hapja e derës së veturave të ndalura apo parkuara mos të rrezikohet trafiku.

Kur anashkalohet, i afrohet një automjeti të parkuar ose pengesës tjetër, dhe instruktor shoferi apo pyetësi vepron në frenim ose në timon për të shmangur një përplasje anësore (rast i zakonshëm në provim), ndodh si perceptim i dobët i kandidatit për hapësirën e lirë anësore të mjetit, vlerësohet me notën “nuk kalon në provim”.

Pyetësi e vlerëson se a ka qenë distanca anësore e sigurisë e mjaftueshme gjatë veprimeve të lartë cekura.

Kandidati për shofer vlerësohet me gabim serioz për shkak mos mbajtjes së distancës së sigurisë anësore, ka rrezikuar pjesëmarrësit tjerë në trafik.

Vlerësimi i teknikës së ngasjes gjatë kthimit në rrugë

Gjatë kthimit në rrugë kandidati për shoferë vlerësohet sa a i ka penguar pjesëmarrësit tjerë në rrugë, si është bërë rreshtimi në rregull (sipas sinjalizimit horizontal) gjatë kthimit a kaluar mbi trotuar, gjatë kryrjes së veprimit, a ka pas apo jo pjesëmarrës tjerë në trafik.

Te automjetet e rënda duhet t'i ketë parasysh dimensionet e tyre.

Kandidati për shofer vlerësohet me gabim të vogël pa pjesëmarrës trafikut përkatësisht me gabim serioz me pjesëmarrës në trafik.

Vlerësimi teknikës së ngasjes në kryqëzime klasike dhe të formës “T”

Kandidati për shoferë vlerësohet ngasja duke pasur parasysh se para çdo kryqëzimi duhet përshtatur shpejtësinë e sipas nevojës të zvogëlohet, varishtë nga mënyra e rregullimit të kryqëzimit, kushtet e trafikut si dhe rrethanat tjera në kryqëzim.

Kandidati për shofer vlerësohet me gabim të vogël, nëse nuk i përshtatet shpejtësia kushteve dhe rrethanave në kryqëzim.

Vlerësimi i teknikës për kthimi djathtas dhe përzgjedhja e shiritit të trafikut

Kandidatit për shoferë e bënë kthimin djathtas me automjet duke lëvizur nëpër shiritin e skajshëm të trafikut që shtrihet përgjatë skajit të djathtë të sipërfaqes së rrugës, përveç në qoftë se me shenjë të trafikut në rrugë nuk është caktuar ndryshe.

Në rast të ndonjë pengesë statike apo mobile (automjeti i ndalur apo i parkuar, dëmtim i rrugës apo ndonjë pengesë tjetër) gjendet në shiritin e djathtë në të cilin bëhet rreshtimi apo në rrugën anësore ku bëhet kthimi, atëherë mund të shfrytëzohet shiriti tjetër i trafikut, duke vështuar trafikun nga prapa (shikimin pasqyre të brendshme, jashtme, këndin e vdekur) dhe sinjalizohet me treguesin e drejtimit.





Kthimi djathtas

Kandidati për shoferë i cili është rreshtuar me automjet për kthim djathtas, gjatë ngasjes në kryqëzim duhet të kujdeset për sigurinë dhe rrjedhjen e trafikut.

Kthimi djathtas nga një shirit i trafikut në rrugë me një shirit trafikut bëhet duke lëvizur sipas trajktores në këtë situatë.



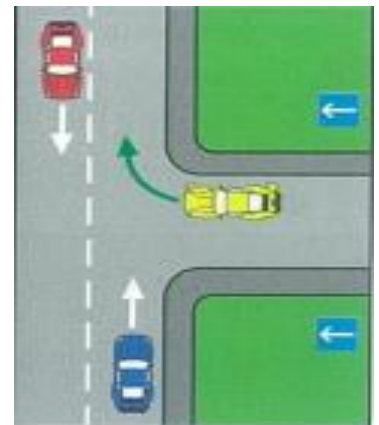
Kthimi djathtas në kryqëzimin klasik



Kthimi djathtas në kryqëzimin T

Kthimi djathtas- kandidati i cili drejton veturën e gjelbërt kthehet djathtas me automjet pranë skajit të djathtë të rrugës (shiritit) në rrugën tërthore dhe duhet të sinjalizohet me treguesin e drejtimit.

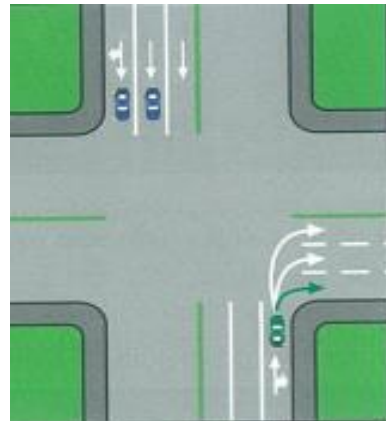
Për kthim djathtas kandidati i cili drejton veturën e verdhë e shfrytëzon shiritin e djathtë të trafikut pranë skajit të rrugës një kahe, siç është paraqitur në këtë situatë.



Kthimi djathtas nga rruga një kahe në rrugë me dy kahe

Qëllimi i zgjedhjes së shiritit të trafikut ka të bëjë me rritjen e sigurisë dhe fluskit të trafikut.

Në këtë situatë kandidati është duke drejtuar veturën e gjelbër dhe bënë kthimin djathtas nga një shirit i veçantë i trafikut në rrugë me tre shirita trafikut. Kandidatit i lejohet cilin do shirit të kthehet me veturë dhe ta vazhdoj lëvizjen varsisht nga qëllimi i tij.



Kthimi djathtas nga një shirit i trafikut në rrugë me tre shirita trafikut



Në këtë situatë është paraqitur kthim djathtas nga shiriti i veçantë në rrugën tërthore me tre shirita, si dhe vetura e cila vjen nga kahu i kundërt e cila e bënë kthimin majtas. Kandidati për shoferë i cili e drejton veturën e gjelbër kthehet djathtas nga një shirit i trafikut në rrugë me tre shirita trafikut dhe mund të përzgjedhë cilin do shirit të trafikut në rrugën tërthore.

Kthimi djathtas nga një shirit i trafikut në rrugë me tre shirita trafikut dhe vetura e cila vjen përballë

Nëse trafiku është rregullar me semafor (*shih shigjetën e verdhë*), atëherë gjatë kohës së ndezur së dritës së gjelbër, kandidatit për shoferë ka të drejtë nga shiriti djathtë i veçantë për kthim djathtas të kthehet në cilin do shirit të trafikut që dëshiron (shiritin e djathtë apo të majtin).



i

Kryqëzimi i rregulluar me semafor-shiriti i veçantë për kthim djathtas në rrugë me dy shirita të trafikut

Nëse trafiku është rregullar me semafor (*shih shigjetën e verdhë*), atëherë gjatë kohës së ndezur së dritës së gjelbër, kandidatit për shoferë i tregohet nga shiriti i djathtë i veçantë për kthim djathtas ka mundësi të kthehet në cilin do shirit të trafikut që dëshiron (shiritin e djathtë, mesin apo të majtin). Njëjtë veprohet nëse ka më shumë shirita të trafikut.

Kryqëzimi i rregulluar me semafor-shiriti i veçantë për kthim djathtas në rrugë me tre shirita të trafikut

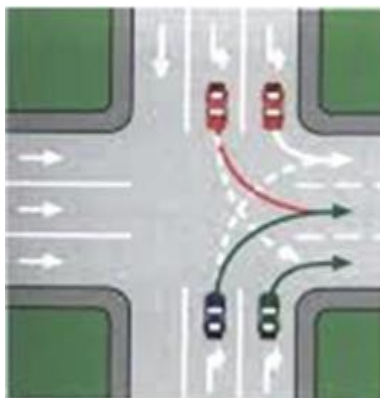
Gjatë ngasjes në kryqëzim kandidatit për shofer duhet të fukosohet në mjetet të cilat në atë moment gjenden në kryqëzim, në ato të cilat vijjnë përballë, dhe në ato të cilat lëvizin prapa ose pranë.

Për kthim djathtas janë të paraparë dy shirita si dhe dy shirita të trafikut për kthim majtas, si dhe në rrugën tërthor ekzistojnë dy shirita të trafikut.

Kthimet bëhen siç janë paraqitur në figurë i djathti me djathtin dhe i majti me të majtin.



Kthimet nga dy shirita në rrugë me dy shirita trafikut



Nga figura shihet se për kthim djathtas janë të paraparë dy shirita si dhe dy shirita të trafikut për kthim majtas, ndërsa në rrugën tërthore ekzistojnë tre shirita të trafikut. Shiriti i mesëm është i përbashkët për veturën e cila kthehet djathtas dhe asaj që kthehet majtas. Kandidati i cili drejton veturën me ngjyrë të gjelbër (e cila gjendet në shiritin e majtë) vazhdon kthimin djathtas para veturës së kuqe e cila ju vjenë përballë.

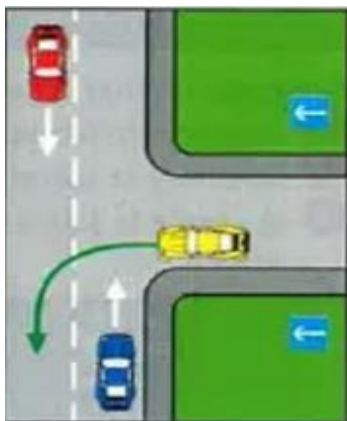
Kthimet nga dy shirita në rrugë me tre shirita trafikut

Kthimi majtas dhe përzgjedhja e shiritit të trafikut

Kthimi majtas- kandidati për shoferë që e kthen veturën e kuqe majtas duhet ta bëjë kthimin nëpër shiritin e majtë të skajshëm të trafikut që shtrihet pranë vijës së mesit dhe nëpër harkun e paramenduar ose të shënuar që lidh dy (2) vijat e mesit të sipërfaqëve anësore të rrugës, përveç në qoftë se me shenjë të trafikut në rrugë nuk është caktuar ndryshe.

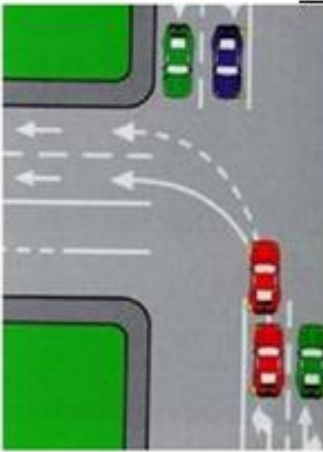


Kthimi majtas nga një shirit i trafikut në rrugën me një shirit trafiku



Kandidati që e kthen veturën e verdhë majtas duhet ta bëjë nëpër shiritin e trafikut që shtrihet përgjatë skajit të majtë të rrugës në trafik me rrugë me një kah, përveç në qoftë se me shenjë të trafikut në rrugë nuk është caktuar ndryshe.

Kthimi majtas nga rruga një kahe



Në këtë situatë është paraqitur kthim majtas nga shiriti i veçantë në rrugën tërthore me dy shirita të trafikut. Kandidatit i cili e drejton veturën e kuqe mund të kthehet majtas në cilin do shirit të rrugës tërthore dhe ta vazhdojë lëvizjen varsisht nga qëllimi i tij.

Kthimi në kryqëzim majtas nga një shirit i trafikut në rrugë me

shirita

Vetura mund të



dy shirita trafikut

kthehet cilin do nga tre

Kthimi majtas nga shiriti i

veçantë në rrugë me tre shirita trafik



kahu i kundërt

Në këtë situatë është paraqitur kthim majtas nga shiriti i veçantë në rrugën tërthore me tre shirita, si dhe vetura e cila vjen nga kahu i kundër dhe e bënë kthimin djathtas.

Kthimi majtas nga shiriti i veçantë në rrugë me tre shirita trafikut me veturën e cila vjen nga

Kandidati për shoferë i cili drejton veturën e cila gjendet në shiritin e majtë të skajshëm i lejohet kthimi vetëm në shiritin e majtë të skajshëm në rrugën tërthore. Vetura e cila është rreshtuar në shiritin e mesit i lejohet ta bëjë kthimin majtas në shiritin e mesëm apo në shiritin e djathtë të skajshëm në rrugën tërthore (shih fig.).



Kthimi majtas nga dy shirita të trafikut në rrugë me tre shirita trafikut



Në këtë situatë kthim majtas bëhen nga shiriti i trafikut që shtrihet në afërësi të mesit të rrugës në rrugën tërthore me dy shirita të trafikut. Me qëllim të rrjedhjes së trafikut sa më shpejtë, automjetet lëvizin sipas rradhitjes siç është paraqitur në këtë figurë.

Kthimi majtas nga shiriti i veçant në rrugë me dy shirita

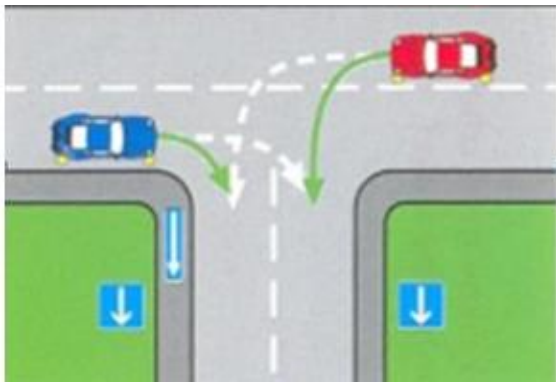
Në këtë situatë kthim majtas bëhen nga shiritat e te mesit të rrugës (dy shirita) në rrugën tërthore me në këtë figurë.



trafikut që shtrihen në afërsi tre shirita të trafikut siç shihet

Kthimi majtas nga dy shirita në rrugë me tre shirita

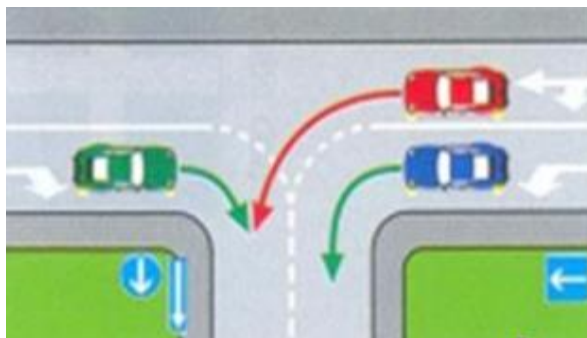
Teknika e ngasjes nëpër kryqëzim të formës T



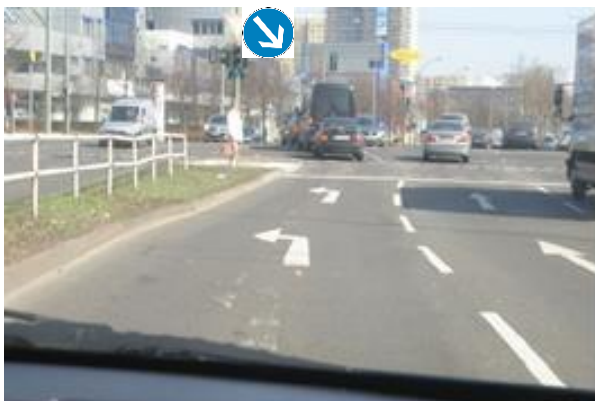
Kandidati për shoferë i cili drejton veturën e kuqe që kthehet majtas në rrugën tërthore ku trafiku zhvillohet në një kahe, kthimi bëhet siç është paraqitur në këtë situatë.

Kthimi majtas nga rruga dy kahe në rrugën një kahe

Kandidati për shoferë i cili drejton veturën e kaltërt mund të bëjë kthimin majtas në të njëjtën kohë me shoferin i cili e drejton veturën e gjelbër, pasi nuk ka pika konfliktouze. Shoferi i cili drejton veturën e kuqe kthimin duhet të bëjë pasi të kalojë vetura e gjelbër, në shiritin e djathtë në rrugën tërthore ku trafiku zhvillohet në një kahe.



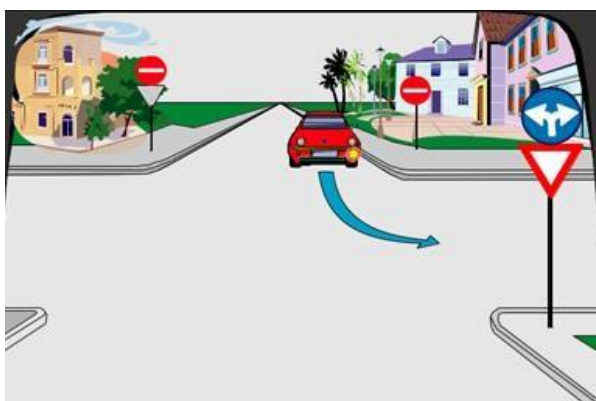
Kthimi majtas nga dy shirita të trafikut në rrugë me dy shirita trafikut (rruga një kahe)



Kandidati për shoferi për kthim majtas e bënë kthimin nëpër shiritin e majtë të skajshëm të trafikut dhe sinjalizon me tregues të drejtimit. Mund ta bëjë edhe kthimin gjysmërrethor. Shenja e anashkalimit e vendosur në rrugë (shih shigjetën) nuk e ndalon kthimin gjysmë rrethor, pasi që kjo shenjë ka të bëjë që ndarjen fizike të rrugës të anashkalohe nga ana e djathtë.

Kthimi majtas dhe kthimi gjysmërrethor ndalohet me shenjë trafikut apo me rregulla trafikut (p.sh. autosradë etj).

Kthimi majtas nga shiriti i veçantë



Kandidat për shofer është rreshtuar drejtë për kthim majtas në rrugë një kah dhe duhet të sinjalizoj me tregues e drejtimit.

Rreshtimi për kthim majtas nga rruga ku trafiku zhvillohet në një kahe



Ndalohet kthimi majtas dhe kandidati për shofer duhet të respektoj shenjën e trafikut “STOP” dhe ta ndalë automjetin para vijës së plotë ndalëse.

Nëse në kryqëzim nuk ekziston vija e plotë tërthore ndalëse, kandidati ndalet para vijës së pamurit.

Ndalohet kthimi majtas

Pyetësi i ngasjes për vlerësim të kthimit gjysmërrethor duhet të ketë kujdes në zgjedhjen e vendit në rrugë apo në kryqëzim duke i pasur për bazë elementet kohore dhe hapsinore si dhe dendësin e trafikut. Nuk rekomandohet të vlerësohet ky veprim në pjesën e rrugës apo në kryqëzim ku dendësia e trafikut është e madhe e që paraqet pengesë ose rrezikim të trafikut rrugor.

Për të bërë kthimin e gjysmërrethor, lejohet përdorimi i bankinës, vendparkimet, apo ndonjë sipërfaqe tjetër jashtë rruge publike nëse nuk pengohen dhe rrezikohen pjesëmarrësit tjerë.

Teknika e ngasjes gjatë kthimit gjysmërrethor është paraqitur në fig. vijuese:

- ***pa manovrim.***

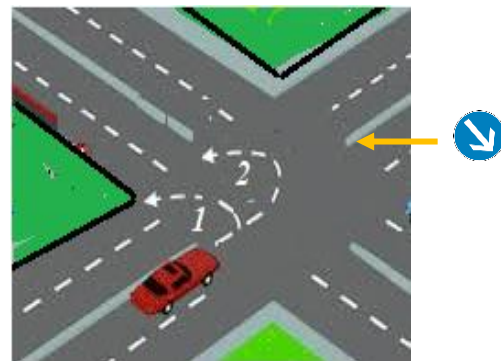


Kandidati këtë veprim e fillon pas vështtrimit të trafikut nga prapa (pasqyre e brendshme, e jashtme, shikimi mbi supe-këndi i vdekur) përpara dhe pasi të bindet se nuk i pengon ose i rrezikon pjesëmarrësit tjerë, duke sinjalizuar me treguesit e drejtimit ja fillon veprimin.

Kthimi gjysmërrethor pa manovrim

- ***pa manovrim duke shfrytëzuar hapsirën në kryqëzim***

Në kryqëzim kërkohet që kandidati sa ma shpejtë që e mundshme duke pasur parasysh distancën, hapsirën dhe kohën në dispozicion të bëjë kthimin gjysmërrethor që nënkupton se të shfrytëzohet hapsira sa më e shkurtë dhe koha e kryjes së veprimit të jetë sa më e shkurtë (shih trajektorja nr.1), duke mos i penguar apo rrezikuar pjesëmarrësit tjerë në trafik, për ndryshe nuk i lejohet të fillohet një veprim i tillë. Nëse gjeometria e kryqëzimit dhe elementet teknike të automjetit nuk mundësojnë një veprim të tillë, mund të shfrytëzohet trajektorja e lëvizjes nr.2. Nëse në ndarjen fizike (ishull, ndonjë mekanizim tjetër apo ngjajshëm) është e vendosur shenja “Anashkalim i obliguar djathtas” (shih shigjetën fig.) nuk e ndalon kthimi gjysmërrethor.



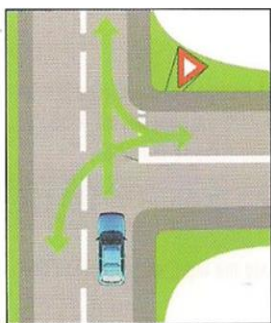
Kthimi gjysmërrethor pa manovrim në kryqëzim

Lejohet kthimi gjysmërrethor duke shfrytëzuar rrugët anësore në anën e djathtë dhe të majtë duke lëvizur mbi vendkalimin e këmbësorëve, nëse nuk pengohen ose nuk rrezikohet siguria e tyre.

Nëse gjatë kthimit gjysmërrethor vjen deri te një situatë e papritur të rrezikshme, atëherë kandidati për shofer duhet të vazhdojë lëvizjen majtas përkatësisht djathtas, ose nëse nuk ka filluar ende kthimin gjysmërrethor të heq dorë nga ky veprimi në fjalë.

- ***duke shfrytëzuar rrugën dytësore (anësore) të kryqëzimit***

Kandidatin për shoferi i cili e bënë kthimi gjysmërrethor duke shfrytëzuar rrugën anësore si vijon:



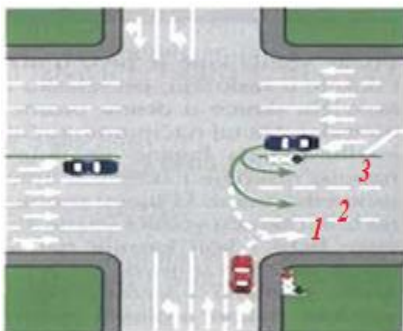
-e kalon kryqëzimin deri kah mesi e ndezë treguesin e djathtë të drejtimit pasi ta kaloj kryqëzimin vijën tërthore për afërsisht një gjatësi të veturës, ndalet i ndezë të gjithë treguesit e drejtimit dhe me lëvizje prapa hynë në rrugën anësore deri te vija ndalëse e plotë apo e ndërprerë dhe ndalet duke sinjalizuar me treguesin e majtë të drejtimit dhe e bënë kthimin gjysmë rrethor,

-pastaj i ndezë të gjithë treguesit e drejtimit dhe me lëvizje prapa hynë në rrugën anësore dytësore deri te vija ndalëse nëse nuk ekziston deri te vija e pamurit. Pastaj sinjalizojmë me treguesin e drejtimit dhe bëhet kthimi gjysmë rrethor me kujdes të shtuar, nëse ka vijë të plotë gjatësore nuk lejohet të shkelim apo të kalojmë mbi te

Kthimi gjysmërrethor duke shfrytëzuar rrugën anësore të kryqëzimit në rrugën dytësore

Nuk lejohet kthimi gjysmërrethor nëse gjatë ngasjes prapa lëvizet mbi vendkalimin e këmbësorëve, biçiklistëve, etj, apo të hyjë me ngasje prapa në rrugën me përparësi kalimi apo të hyjë me ngasje prapa nga ndonjë sipërfaqe jashtë rrugës publike apo të ngjajshme në rrugën qarkulluese. Në këto vende dhe në këto rrethana nuk lejohet të vlerësohet veprimi i kthimit gjysmërrethor dhe nuk ka asnjë përjashtim (p.sh. pyetësi apo instruktori të bëjë sigurimin gjatë ngasjes prapa).

- në kryqëzim

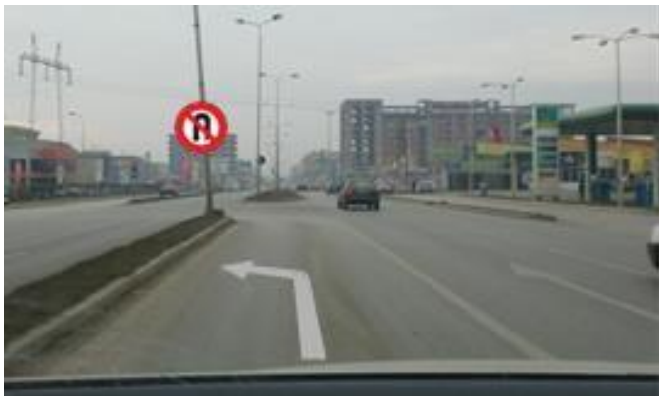


Kandidatit për shofer i lejohet kthimi gjysmërrethor nga shiriti i majtë i skajshëm, rekomandohet nëse ka mundësi teknike në shiritin e tretë për shkakë sigurie (varsisht nga karakteristikat teknike të automjetit, gjeometrisë të kryqëzimit, gjerësisë të shiritave të trafikut), por mundet të bënë kthimin gjysmërrethor edhe në shiritin e dytë apo të parin. Gjatë gjithë kohës duhet pasur në vëzhgim situatën në trafik duke mos i penguar apo rrezikuar pjesëmarrësit tjerë në trafik.

Kthimi gjysmërrethor në kryqëzim

Pavarësisht cilin shirit e bënë kthimin gjysmërrethor i lejohet kandidatit pastaj nëse dëshiron të bëjë ndërrimin e shiritit (nëse vija gjatësore është e ndërprerë) nëse nuk pengohet trafiku nga prapa dhe duke sinjalizuar me tregues të drejtimit

Në kryqëzim kur lejohet kthimi mjetas, kandidati për shoferë mund të bëjë kthimin gjysmërrethor nëse me shenjë të trafikut nuk e ka të ndaluar.



Kandidatit për shofer i lejohet vetëm kthimi mjetas dhe duhet të sinjalizoj me treguesin e majtë të drejtimit.

Gjatë vlerësimit të kandidatëve për mjetet e gjata dhe bashkësive të mjeteve nuk zbatohen rregullat për kthime, nëse lejohen kushtet të shfrytëzohen sipërfaqet jashtë rrugës publike për kthimet e lartë cekura.

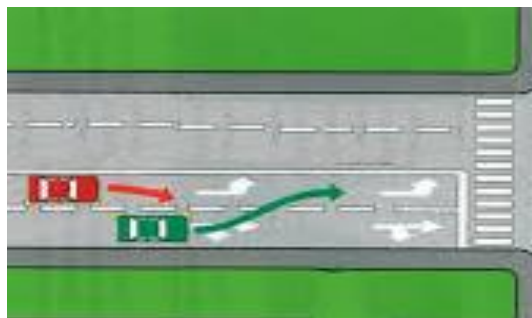
Vlerësimi i teknikës gjatë ndërrimit të shiritave të trafikut

Për kthimin mjetas i lejohet ndërrimi i shiritit nëse është vija e ndërprerë gjatësore (shih shigjeten).



Lejohet ndërrimi i shiritit për kthim mjetas

Kandidatit për shofer i lejohet ndërrimi i shiritit të trafikut, duke vështuar trafikun nga prapa (pasqyret, këndin e vdekur) dhe sinjalizuar me tregues të drejtimit.



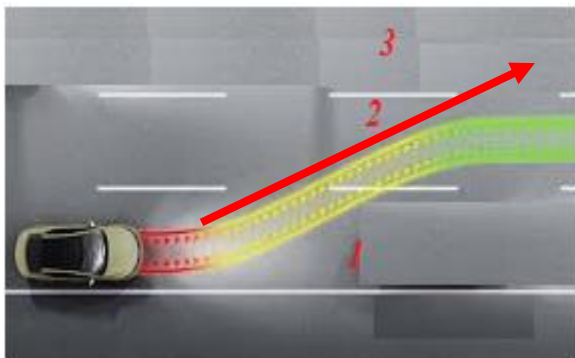
Ndërrimi i shiritave të trafikut

Nëse kandidati e drejton veturën e kuqe në këtë situatë, atëherë duhet të zvogëloj shpejtësinë sipas nevojës dhe t'ia mundësoj veturës së gjelbrt së pari ndërrimin e shiritit të trafikut (vlen rregulla e krahut të djathtë), pastaj të kaloj në shiritin e djathtë.

Pyetësi i ngasjes duhet të jep me kohë udhëzimet për ndërrim të shiritave, duke pasur parasysh distancën dhe kohën në dispozicion që veprimi të bëhet në mënyrë të drejtë sipas rregullave të trafikut dhe sigurisë.

Gjatë provimit praktik, kandidati për shoferë në rrugë me tre shirita trafikut për një kah, nuk i lejohet të ndërroj dy shirita për njëherë. Kandidati për shoferë së pari duhet të kaloj në shiritin e mesëm nr.2 (paraparkisht është siguruar se në shiritin e mesëm nuk ka mjete që lëvizin prapa), pas ti kaloj në shiritin e mesëm dhe merr pozitën

në këtë shirit, pastaj përsëri shikon në pasqyre të brendshme të jashtme, këndin e vdekur, nëse nuk ka asnjë mjet prapa sinjalizon pastaj kalon në shiritin e majtë të skajshëm nr.3 dhe vazhdon lëvizje. Nëse rruga ka katër e më shumë shirita të trafikut vlejné të njëta rregulla siç janë përshkruar mësipërm. Kjo rregull nuk zbatohet gjatë hyrjes në kryqëzimi me rrethrotullim apo në kryqëzim me semafor me tre apo më shumë shirita, kur ekziston shiriti i veçantë për kthim djathtas.



Ndërrimi i shiritave të trafikut

Pyetësi i ngasjes gjatë vlerësimit të teknikës së ngasjes ajo që u cekë më lartë duhet të ketë parasysh:

-Vlerësohet mënyra e rreshtimit dhe trajktorja e lëvizjes gjatë kthimit me automjet. Si e bënë kthimi me mjet nga rruga ku trafiku zhvillohet në dy kahe në rrugë me trafik dy kahe apo një kahe apo anasjelltas, nga rruga ku trafiku zhvillohet në një kahe në rrugë me trafik një kahe. Vëzhgimin e situatës gjatë kthimit.

-Në rrugë qarkulluese me dy shirita trafikut për një kahe, rreshtimi bëhet (nese me sinjalizim rrugor nuk është paraparë ndryshe) shiriti i djathtë shërben për lëvizje drejtë ose djathtas, ndërsa shiriti i dytë për lëvizjen drejtë dhe majtas apo për kthim gjysëm rrethor (nëse me shenjë trafiku nuk është i ndaluar kthimin gjysëmrrrethor).

-Gjatë rreshtimit në rrugë me shumë shirita trafikut për një kahe, nuk vlerësohet kandidati për shoferë, nëse shenjat në rrugë (sinjalizimi horizontal) nuk janë të dukshëm apo ku janë të paqarta apo janë kundërthënëse, nëse kandidati nuk ka tjetër mundësi teknike t'i shmanget të njëjtave.

Përzgjedhja e shiritit dhe rreshtimi në kryqëzim vlerësohen sipas rreshtimive të parapara në këtë doracak.

Kandidati vlerësohet për teknikën e kthimit gjysëm rrethor si në vijim:

- pa manovrim,
- pa manovrim duke shfrytëzuar hapsirën në kryqëzim,
- duke shfrytëzuar rrugën anësore,
- në kryqëzim.

Pyetësi i ngasjes rekomandohet t'i shmanget që të kryhen këto veprime nga kandidati, ku ka trafik të dendur në kryqëzime, apo në situatat e pa qarta në trafik.

Kandidati nuk vlerësohet me notën “ nuk kaloi” në provimin praktik për veprimet e lartë cekura (kthimet djathtas, majtas, kthimin gjysëm rrethor, rreshtimet) nëse i kryen jo rregull. Kandidati për shoferë për këto gabime vlerësohet me gabim të vogël.

Nuk lejohet hyrja në kryqëzim në të cilën ka ngecur (bllokuar) trafiku.

Kandidati për shofer vlerësohet me gabim të vogël, përveç nëse situata ju ka imponuar.

Kandidati për shoferë vlerësohet gjatë kthimit majtas apo jep përparësi mjeteve të cilat lëvizin drejt nga kahja e kundërt ose kthehen djathtas dhe apo sinjalizon me tregues të drejtimit si dhe a është rreshtuar në mënyrë të rregullt sipas sinjalizimit rrugor. Gjatë kthimit a i ka rrezikuar këmbësorët të cilët kalojnë rrugën në vendin ku nuk ekziston vendkalimi i tyre.

Kthimi majtas në rrugën me trafik me një kahe bëhet nga skaji i majtë i rrugës nëse me shenja trafikut nuk është përcaktuar ndryshe

Kandidati për shofer vlerësohet me gabim serioz nëse vepron në kundërshtim me rregullat e lartë cekura.

Pyetësi e vlerëson kandidatin si e bënë ndaljen para shenjës “STOP” . Nëse ekziston vija tërthore e plotë ndalëse duhet të ndalet para kësaj vije. Nëse nuk ekziston vija ndalëse e plotë, kandidati ndalet detyrimisht vetëm te vija e të pamurit në kryqëzim (nuk ka nevojë të ndalet para shenjës STOP).

Kandidati për shofer vlerësohet me gabim serioz nëse vepron në kundërshtim me rregullat e lartë cekura.

Gjatë vlerësimit pyetësi duhet të ketë kujdes të veçantë, se a ka kaluar kandidatin semaforin se ka qenë e ndezur drita e verdhë e pandërprerë apo ka hyrë në dritën e kuqe në kryqëzim.

Vlerësimi i teknikës së ngasjes nëpër kryqëzim në disnivel

Vlerësohet teknika e ngasjes në kryqëzim në disnivel ku rriedhia e trafikut zhvillohet pa ndërprerje dhe më

shpejtësi më të madhe se sa në kryqëzimet që janë në të njëjtin nivel.

Hyrja nga shiriti për nxitim bëhet në mbarim të këtij shiritit duke hyrë në shiritin e trafikut më afërt, gjatë gjithë kohës së veprimit sinjalizohet me tregues të drejtimit.

Dalja nga shiriti për ngadalësim bëhet në fillim të këtij shiritit, sipas nevojës zvogëlohet shpejtësia e ngasjes, gjatë gjithë kohës së veprimit sinjalizohet me tregues të drejtimit.

Kandidati për shofer nuk vlerësohet me gabim, nëse nuk ka penguar apo rrezikuar pjesëmarrësit tjerë në trafik.

Teknika e ngasjes nëpër kryqëzim me rreth-rrotullim

Kandidatit i vlerësohet teknika e ngasjes nëpër kryqëzim me rreth-rrotullim. Ngasja vetëm me një shirit i njëjti shfrytëzohet për të gjitha hyrje dhe dalje nga kryqëzimi.

Kryqëzimi me rreth rrotullim

Në kryqëzim me rrethrrrotullim vlejné rregulla të njëjta sikurse në kryqëzime të tjera. **Rruga kryesore është rrethi**, ndërsa hyrjet janë rrugët dytësor nëse në to është vendosur në to shenja ” **Kryqëzim i rrugës me përparësi kalimi**”.

Këto kryqëzime mundësojnë rrjedhjen më të lehtë të trafikut, detyrimisht zvogëlohet shpejtësia e lëvizjes me çka rritet siguria rrugore, për arsye nuk ekziston kthimi majtas, ku zvogëlohen pikat e konfliktit. Trafiku zhvillohet në anën e kundërt të akrepave të orës.

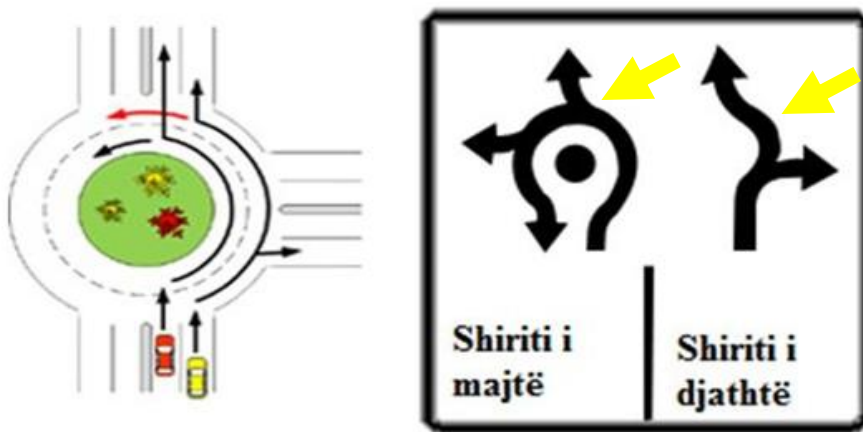
Kryqëzimet me rreth-rrotullim paralajmërohen me shenjen e trafikut **“Afërsia e kryqëzimit me rreth-rrotullim”** si në çdo kryqëzim duhet të zvogëlohet shpejtësia e lëvizjes nëse është e nevojshme **dhe ti japë përparësi kalimi mjetet që lëvizin në rreth-rrotullim përkatësisht në rrugën kryesore.**



Afërsia e kryqëzimit me rreth-rrotullim

Kryqëzimi me rrethrrrotullim me një shirit të trafikut për një kah, nuk paraqet ndonjë vështirësi, se hyrja dhe të gjitha daljet bëhen vetëm nga një shirit i trafikut.

Në kryqëzim me rrethrrrotullim me dy shirita për një kah, shiriti i djathtë i skajshëm i trafikut përdoret për daljen e parë dhe të dytë, ndërsa shiriti i majtë përdoret për daljen e dytë, tretë dhe për ndryshimin e kahjes së lëvizjes.



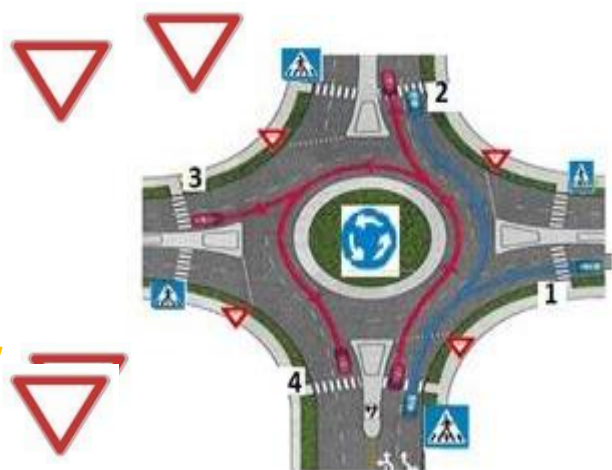
Sinjalizimi i kryqëzimit me rreth-rrotullim

Teknika e hyrjes, ngasja nëpër rreth dhe ndalja nga kryqëzime me rreth-rrotullim

Është shumë e rëndësishme që kandidati për shoferë gjatë aftësimit praktik duhet paraparakisht para hyrjes në kryqëzim të planifikoj cilën dalje do të lëshoj rrethin, sepse çdo ndërrimi i shiritit trafikut apo tejkallim në rreth mund të shpijë deri te pengimi apo rrezikimi i trafikut rrugor.

Gjatë hyrjes në kryqëzim me rreth-rrotullim nuk ka nevojë me jep sinjalizimin me treguesin e drejtimit (është i obliguar hyrja djathtas). Duke pasur parasysh distancën e mjeteve dhe kohën në dispozicion vetëm atëherë mundet të hyjë në kryqëzim, duke kaluar në rrethin përkatëse (pavarësisht numrave të rrethit) që ka për qëllim të vazhdojnë lëvizjen (pasi rreziku vjen nga ana e majtë dhe mund të vërehet shumë lehtë situata në rreth).

Në kryqëzim me rreth-rrotullim brenda rrethit lejohet të bëhet ndërrimi i shiritit apo të tejkalohej nëse nuk pengohen ose nuk rrezikohen pjesëmarrësit tjerë në trafik. Mirëpo rekomandohet të mos bëhet ndërrimi i shiritave po të respektohet trajktoret e lëvizjes varësisht nga hyrja, ngasjes në shiritat e rrethit, dhe dalja siç janë paraqitur në figurën vijuese.



“Kryqëzim me rrugën me përparësi kalimi”

Dalja e parë dhe e dytë - trajektorja e lëvizjes me ngjyrë të kaltër.

Dalja e dytë, e tretë dhe ndërrimi i kahjes së lëvizjes - trajektorja me ngjyrë të kuqe.

Kryqëzim me rreth-rrotullim me dy shirita për një kah

Problemet nuk shfaqen nëse gjatë hyrjes dhe daljes nga kryqëzim me rreth-rrotullim numri i shiritave në hyrje dhe dalje është i njëjët, po aq janë shirita në rreth, siç shihet në figurën e mësipërme. Hyrja në kryqëzim bëhet sipas sinjalizimit rrugor, ku shiriti i djathtë i skajshëm kandidatit për shoferë i lejohet me automjet të lëviz nëpër trajktore të kaltërt (shih figurën e mësipërme), nëse ka për qëllim daljen e parë ose të dytë (në shiritin e jashtëm të rrethit).

Gjatë daljes nga kryqëzim me rreth-rrotullim, duhet të sinjalizohet me tregues të drejtimit të djathtë. Nëse dalja bëhet në daljen e parë nga hyrja e parë (1) bëhet vetëm nga trajktorja e kaltërt (nga rrethi i jashtëm), që nënkupton

që nëpër trajktore me ngjyrë të kuqe (nga rrethi i brendshëm) nuk lejohet dalja nga kryqëzimi (shih daljen e dytë).

Nëse kandidati për shofer i cili është rreshtuar në shiritin e majtë ka për qëllim të bëjë daljen e dytë në shirin e djathtë (trajktorja e kaltërt), paraprakisht të ndërroj shiritin e të kaloj në shiritin e jashtëm të rrethit pasi të kaloj hyrjen e parë (ishullin e trafikut...) dhe të sinjalizoj me tregues të drejtimit.

Nëse rrethi i ka tre a më shumë shirita, ndërsa për dalje ekzistojn dy shirita atëherë vlenë: nga shiriti i jashtëm në shiritin e djathtë (i djathi me të djathtin) dhe nga shiriti i brendshëm në shiritin e majtë (i majti me të majtin).



Kryqëzimi me rreth-rrotullim me shumë shirita trafikut

Në kryqëzim me rrethrrrotullim me tre apo më shumë shirita të trafikut si në hyrje, në rreth apo aq për dalje, nuk paraqet ndonjë vështërsi, duhet të respektohet sinjalizimi rrugor.



Kryqëzimi me rreth-rrotullim me një shirit në hyrje - dalje dhe me dy shirita në rreth

Nëse ekzistojnë dy shirita në rreth, ndërsa vetëm nga një dalje, atëherë kandidati për shoferë për cilin do dalje paraprakisht kalon në shiritin e jashtëm të rrethit siç shihet në figurë. P.sh kandidati për daljen e katërt pasi të kalon daljen e 3 kalon në shiritin e jashtëm të rrethit e pastaj bënë daljen nr.4. (shih figurën). Njëjtë veprohet nëse ka më shumë shirita në rreth. ndërsa ekziston vetëm një shirit për dalje.

Nëse për hyrja në kryqëzim ekzistojn dy shirita, ndërsa rrethi i ka tre shirita, ndërsa për dalje ekziston vetëm një shirit, kuptohet se dalja bëhet nga shiriti i jashtëm i rrethit siç është paraparë në figurën e sipërme. Nëse është e nevojshme duhet të sjellet në rreth-rrotullim. nëse kushtet dhe rrethanat nuk e lejon me kohë të kaloj në shiritin e jashtëm të rrethit.

Në dy e më tepër shirita brenda rrethit nuk lejohet të bëhet kthimi gjysmërrethor duke lëvizur vetëm nëpër rrethin e jashtëm.

Kryqëzimi me nyje

Ngasja në kryqëzim me nyje nënkupton ngasjes në disnivel, ku trafiku zhvillohet pa ndërprerjen e fluskit të trafikut, në rrugët e nivelit të lartë p.sh në autostradë, motoudhë, etj.



Hyrja dhe dalja bëhet nëpërmjet shiritave përkatës siç shihet në foton e mësipërme p.sh kur autostrada “Arbër Xhaferi” kryqëzohet me autostradën “Ibrahim Rugava”.

Nyja në autostradë



Shiritin për ngadalësim i cili shërben për dalje (çkyçje) nga autostrada duhet ta shfrytëzoj kandidati për shoferë gjatë daljes nga autostrada.

Dalja nga autostrada



Ngasja në kryqëzim me disnivel

Teknika e ngasjes nëpër kryqëzim në disnivel

Kandidatit i sqarohet teknika e ngasjes në kryqëzim në disnivel, ku rrjedhja e trafikut zhvillohet pa ndërprerje dhe më shpejtësi më të madhe se sa në kryqëzimet që janë në të njëjtin nivel. Ngasja bëhet sipas trajktores së lëvizjes së automjetit me ngjyrë të kaltër dhe të verdhë.

Kryqëzimi i rregulluar me polic



Kandidati për shoferë e drejton veturën e verdhë vazhdon lëvizjen edhe pse e ka dritën e kuqe në semafor pasi sipas pozitës së policit e ka kalimin e lirë.

Kryqëzim i rregulluar me polic

Kandidati vlerësohet në provimin praktik me **gabim të vogël** nëse hyrjen dhe daljen e bënë në mënyrë jo të rregullt, pavarësisht nga numëri i kryqëzimeve me rrotullim (posaqërisht nëse numri i shiritave në rreth është më i madh se sa shiritat për dalje nga rreth-rrotullimi), ndërsa me gabim serioz nëse rrezikohet siguria në trafikun rrugor.

Pyetësi duhet të ketë parasysh se gjatë vlerësimit të kandidatit të kategorive të rënda gjatësinë e automjetit posaqërisht të bashkësive të mjeteve të cilëve ju lejohet ti shmangen rregullave për shkak pa mundësive teknike të gjatësisë së tyre.

Vlerësimi i teknikës së ngasjes së automjetit në pjerrtësi gjatësore

Kandidatit vlerësohet gjatë ngasjes në pjerrtësi gjatësore në teposhtëze, sa është duke shfrytëzuar frenimin me motor, pastaj a është duke frenuar vazhdimisht me frenin punues, dhe a është duke përdorur pajisjet intelegjente që ka automjeti në mënyrë të rregullt.



Ngasja në teposhtëze

Gjatë ngasjes në përpjetëze kandidatit vlerësohet duke pasur parasysh shpejtësinë e lëvizjes që lejon kushtet e rrugës, sjellja e tij nëse has në ndonjë mjet rrugor që lëviz ngadalë.

Kandidati vlerësohet me notën “ nuk kaloi” në provimin praktik, nëse nuk e mbanë drejtimin e automjetit (humbja e kontrollit mbi automjet) gjatë ngasjes në situatën e lartë cekur.



Ngasja në përpjetëze

Pyetësi e vlerëson kandidatin me rastin e nisjes me fre të dorës në përpjetëzë si në vijm:

- zgjedhet vendi adekuat nga pyetësi i ngasjes për të kryer këtë veprim, mundësisht në pjesën e rrugës kur nuk ka trafik të dendur,
- sinjalizohet me tregues të drejtimit ndaljen e automjetit,
- tërhiqet freni i dorës, dhe ndrruesin e shpejtësisë e vejmë në pozitën lerë,
- automjeti sigurohet nga vetëlëvizja,
- shikohet në pasqyre të brendshme, jashtme, shikimi mbi supe/këndi i vdekur, sinjalizohet me tregues të drejtimit,
- e vejmë ndërruesin në shkallën e parë transmisionit, lëshohet friksioni deri te “pika e lidhjes” në atë moment lëshohet freni i dorës duke koordinuar shtypjen e pedaljes së gasit, dhe vazhdoet lëvizja me automjet.

Ky veprim përseritet nëse kandidati në tentimin e parë e bënë pa suksesë.

Kandidatit i lejohet përdorimi i pajisjeve me teknologji të avancuar për nisje në përpjetëze, nëse posedon automjeti apo ç’farëdo metode e lejushme.

Kandidati vlerësohet me notën “ nuk kaloi” në provimin praktik nëse pas tentimit të dytë nisja në përpjetëze bëhet në mënyrë jo të rregullt.

Vlerësimi i teknikës së ngasjes në kolonë

Vlerësimi i ngasjes në kolonë përfshin: mbajtjen e distancës së sigursë sidomos në përpjetëze, ku në disa raste duhet ngasur me gjysëmfriksion. Kandidati për shoferë nuk i lejohet me automjet ndërrimi i shiritit, përveq ku rreshtohet me dal nga kolona ose për parkim.



Ngasja në kolon

Sjellja e tij në rast frenimit të vullshëm i mjetit i cili lëvizë para tij, sa është duke i përcjellur veprimet e mjetit i cili lëviz para tij.

Vlerësimi i teknikës së ngasjes gjatë përballkalimit

Kandidati vlerësohet se gjatë përballkalimit a po ka kujdes në distancën anësore të sigurisë e cila duhet të jetë e mjaftueshme për përballkalim të sigurtë. Në pjerrtësi gjatësore për shkak rrugës së ngushtë sa i zbaton rregullat e përballkalimit apo shenjat që rregullojnë trafikun me rastin e përballkalimit.

Kandidati vlerësohet me notën “ nuk kaloi” në provimin praktik, nëse me rastin e përballkalimit rrezikon sigurinë rrugore.

Vlerësimi i teknikës së ngasjes gjatë anashkalimit

Kandidatit për shoferë duhet vlerësuar, a po e kryen veprimin e anashkalimit në mënyrë të sigurtë dhe të rregullt. Para se të fillojmë anashkalimin duhet vështuar trafikun nga prapa, pasqyren e brendshme, të jashtme, shikimin mbi supe/këndin e vdekur dhe pasi që të bindet se mund të kryej anashkalimin në mënyrë të sigurtë sinjalizohet me treguesin e drejtimit.

Kandidatit vlerësohet si po i parashikon apo përcepton rreziqet e mundshme gjatë anashkalimit si në vijim:

- Mund të nënvlerësohet distanca dhe shpejtësia e automjetit që vjen nga kahu i kundërt,
- Ndonjë person mund të dal para ose prapa mjetit të parkuar,
- Mund të hapet dera nga mjeti i parkuar,
- Mos mbajtja e distancës anësore të sigurisë.

Kandidati vlerësohet me notën “ nuk kaloi” në provimin praktik, nëse me rastin e anashkalimit rrezikon sigurinë rrugore.

Vlerësimi i teknikës së ngasjes gjatë tejkalimit

Kandidatit vlerësohet si e bënë tejkalimin.

Fazat për të kryer një veprim të tejkalimit në mënyrë të rregullt janë si në vijim.

Faza e I

- tejkalimin nuk e ka të ndaluar sipas rregullave të trafikut dhe sigurisë, dhe sinjalizimit rrugor,
- sipas nevojës, jep sinjalin akustik, mos dhënia do të shkaktohet aksident;
- të rritet shpejtësia sipas nevojës, duke pasur parasysh mos tejkalimin e shpejtësisë;
- të vështrohet trafiku përpara, anash dhe prapa,
- të vlerësohet shpejtësia e lëvizjës.

Faza e II

- Të kyç treguesin e drejtimit,
- Të kaloi me automjet në anen e majtë dhe të shikon përpara,
- Të vërteton se automjeti para tij nuk e ka ndermend ta filloj tejkalimin apo të kthehet majtas,

Faza e III

- Pasi te tejkalon automjetin në distancë të mjaftueshëm, jep treguesin e djathtë të drejtimit,
- Në hark të butë kthehet në shiritin që ka lëvizur para tejkalimit,
- Vazhdohet me lëvizjen e automjetit sipas kushteve dhe rethanave në rrugë.

Kandidati vlerësohet me notën “ nuk kaloi” në provimin praktik, nëse me rastin e tejkalimit vepron jo rregull, përkatësisht në kundërshtim me sinjalizimin rrugor apo rrezikohet siguria rrugor.

Vlerësimi i teknikës gjatë ngasjës në kthesa

Gjatë ngasjes kandidati vlerësohet si e përshtatë shpejtësinë para kthesës, në hyrje dhe gjatë daljes nga kthesa e rrezikshme. Në kthesa ndikon forca centrifugale, sidomos nëse rruga është e rrëshqitshme ku zvogëlohet kontakti i pneumatikëve dhe rrugës.

Para hyrjes në kthesa përshtatet shpejtësia e lëvizjes, pasi kalohet mesi i kthesës gradualisht ipet gas, pasi të kalohet kthesa rritet shpejtësia e lëvizjes sipas kushteve dhe rethanave në rrugë.

Kandidati vlerësohet me notën “ nuk kalon” në provimin praktik, nëse nuk e mbanë drejtimin e automjetit (humbja e kontrollit mbi automjet) gjatë ngasjes në kthesa.

Vlerësimi i teknikës së tejkalimit gjatë ngasjes natën

Kandidati për shofer gjatë ngasjës vlerësohet se a i ka të ndezur dritat për ndriçimin e rrugës, cilat drita po i përdor varësisht nga shpejtësia e lëvizjes si dhe apo i përdor dritat adekuate gjatë lëvizjes pas mjetit dhe me rastin e përball kalimit.

Gjatë tejkalimit kandidati vlerësohet, a po i përdor dritat për ndriçimin e rrugës në mënyrë të rregullt si në vijim:

- Para tejkalimit- përdoren dritat e shkurtëra
- Gjatë tejkalimit- vazhdohet edhe me tutje përdorimi i dritave të shkurtëra
- Pas përfundimit të tejkalimit- mund të përdoren dritat e gjata nëse nuk kemi automjetet që vijnë përballë ose në afërsi përpara.

Vlerësimi i teknikës së ngasjes në kushtet e pavolitshme për ngasje**Ngasja në rrugë të rrëshqitshme me shi**

Kandidati vlerësohet si po e drejton automjetin gjatë kohës me shi, përdorimin e dritave, fshisave të xhamit ballorë, a ka parasysh se ka dukshmërinë e dobësuar (fusha e të pamurit), zvogëlohet koeficienti i

fërkimit të pneumatikëve me sipërfaqen e rrugës (frenimi dhe nxitimi bëhet në mënyrë graduale), dhe si vepron kandidati kur paraqitet fenomeni i ashtuquajtur “pyka (jastëku) e ujit”, si po e kalon këtë pjesë të rrugës, duke përshtatur shpejtësinë e lëvizjes në rast nevojë apo e zvogëlon shpejtësinë (e largon këmbën nga pedalja e gasit) dhe mbajtjen e timonit duke mos manovruar vullshëm me te.



Ngasja në shi

Si reagon kandidati me me rastin e përballkalimit apo/dhe tejkalimit, kur një sasi uji gjindet në rrugë, automjetet e tjera e hedhin në xhamin mbrojtës të automjetit që e drejton kandidati, gjegjësisht kur me automjetin e kandidatit i'a hedh ujin të tjerëve në xhamin erëmbrojtës (ballorë).

Kandidati vlerësohet me notën “ nuk kaloi” në provimin praktik, nëse nuk e mbanë drejtimin e automjetit (humbja e kontrollit mbi automjet) gjatë ngasjes nëpër shi.

Vlerësimi i teknikës së ngasjes në rrugët e mbuluara me borë

Vlerësim i teknikës së drejtuarit të automjetit nëpër borë përfshinë: ngasja pa ndërrimin e shpeshtë të shkallës së transmisionit, pa rritje të përnjëhershme të nxitimit dhe ngadalësimit, kthimit të timonit jo vrullshëm, përshtatja e shpejtësisë (sipas nevojës zvogëlohet) para kthesës, teknika e ngasjes në hyrje, në mesë dhe në dalje të kthesës etj.



Ngasja në borë

Teknika e ngasjes gjatë përballkalimit qëndron në atë se sa duhet të zvogëlohet shpejtësia e automjetit në shkallë më të ulët të transmisionit, pastaj sjellja gjatë tejkalimit, në kolonë duke pasur parasysh rritjen e distancës gjatësore, ngasjes në pjertësi gjatësore sa po e përdorë frenimin me motor si po sillet në rast të rrëshiqtjes së automjetit në cilin do pjesë të rrugës.

Nëse kandidati gjatë testimit praktik nuk e mbanë drejtimin e automjetit (humbja e kontrollit mbi automjet) në rrugë të mbuluar me borë, vlerësohet me notën “ nuk kaloi” në provimin.

Vlerësimi i teknikës së ngasjes në rrugët e mbuluara me ngrica*Ngasja në rrugë të rrëshqitshme*

Kandidati vlerësohet si po e drejton automjetin në rrugë me ngrica -tekniken e ngasjes, duke pasur parasysh se zvogëlohet koeficienti i fërkimit të pneumatikëve me sipërfaqen e rrugës (frenimi dhe nxitimi bëhet në mënyrë graduale), pjesën e rrugës ku ka ngrica-akull si po sjellet me automjet, dhe si vepron kandidati në pjerrtësi gjatësore si po e kalon këtë pjesë të rrugës, duke përshtatur shpejtësinë e lëvizjes në rast nevojë apo e zvogëlon shpejtësinë (e largon këmbën nga pedalja e gasit) dhe përdor frenimin e motorit përkatësisht shkallën adekuate të transmisionit. Pastaj si po vepron në rast të rrëshqitjes së automjetit sidomos gjatë ngasjes nëpër kthesa, ashtu që automjeti të stabilizohet që të mos pengohet dhe rrezikohet siguria rrugore.

Kandidati vlerësohet me notën “ nuk kaloj” në provimin praktik, nëse nuk e mbanë drejtimin e automjetit (humbja e kontrollit mbi automjet) gjatë ngasjes në rrugë me ngrica.

Vlerësimi i teknikës së ngasjes në mjegull

Vlerësimi i teknikës së ngasjes së kandidatit për shoferë nëpër mjegull edhe metodat e të drejtuarit të automjetit përfshinë; çfarë dritash po i përdor gjatë ngasjes, përshtatja e shpejtësisë varishtë nga dukshmëria e dobësuar (fusha e pamjes së rrugës) dhe në funksion të rrugës së ndaljes, sjellja me rastin e ngadalsimit apo nxitimit si dhe mbajtja e distancës së sigurisë gjatë ngasjes në kolonë, mbajtja e drejtimin në shiritin e trafikut me apo pa sinjalizim horizontal.

*Ngasja në mjegull*

Kandidati vlerësohet me notën “ nuk kaloj” në provimin praktik, nëse nuk e mbanë drejtimin e automjetit (humbja e kontrollit mbi automjet) gjatë ngasjes me mjegull.

Vlerësimi i teknikës së ngasjes natën

Kandidati vlerësohet si po e drejton automjetin natën, si është duke i përdor dritat gjatë ngasjes natën, kur duhet ndezura dritat e gjata apo të shkurta varishtë nga rrethant e trafikut, të rrugës dhe në funksion të rrugës së ndaljes. Pasataj vlerësohet si po reagon kur automjeti i cili vjen përball tij i ndezë dritat e gjata, kandidati apo e zvogëlon shpejtësinë e lëvizjes së automjetit kuptohet nëse është e madhe dhe apo e kthen shikimin nga skaji i dajhtë i rrugës.

Kandidati vlerësohet me notën “ nuk kaloi” në provimin praktik, nëse nuk i përdor dritat për ndriçimin e rrugës gjatë ndriçimit natën, apo dritat adekuate gjatë përballkalimit, përkatësisht me gabim të vogël, nëse nuk i përdor dritat për ndriçimin e rrugës në funksion të shpejtësisë së lëvizjes.

Vlerësimi i teknikës së ngasjes gjatë kohës me diell të fortë

Kandidati vlerësohet a po i përdor mbrojtëset e diellit, përshtatja e shpejtësisë varsisht nga intesiteti i dritës së diellit, posaqerisht gjatë ngasjes në kushtet e tilla apo i vëren kandidati situatat e rrezikshme dhe reagimi i kandidatit në këto situata, si dhe sjellja e tij gjatë hyrjes dhe daljes nga tuneli i pandiçuar.



Ngasja me diell

Kandidati vlerësohet me notën “ nuk kaloi” në provimin praktik, nëse nuk e mbanë drejtimin e automjetit (humbja e kontrollit mbi automjet) gjatë ngasjes me diell të fortë.

Vlerësimi i teknikës së ngasjes gjatë erave anësore

Vlerësohet kandidati gjatë ngasjes apo e rrit distancën anësore ndaj mjeteve me dy rrota me rastin e tejkalimit, shpejtësinë e lëvizjes në kushtet e tilla apo e përshtatat e sipas nevojë apo e zvogëlon dhe është duke mbajtur timonin fortë dhe në anën e kundërt të ndikimit të erës.



Ngasja gjatë erës së madhe anësore

Kandidati vlerësohet me notën “ nuk kaloi” në provimin praktik, nëse nuk e mbanë drejtimin e automjetit (humbja e kontrollit mbi automjet) gjatë ngasjes kur ka era anësore apo i rrezikon mjetet me dy rrota.

Vlerësim që ka të bëjë me parashikimin dhe perceptimin e situatave në trafik

Kandidati për shoferë vlerësohet gjatë ngasjes si po i parashikon situatat në trafik në bazë të informatat që i merr nga sinjalizim rrugor, apo kur has në situatat e ndryshme në trafik. Planifikim paraprak para se të ndërmer ndonjë veprim me mjet ka ndikim të madh të sigurisë në trafikun rrugor.

Perceptimi i situatës në trafikun rrugor, kandidati vlerësohet si po reagon në situatat konkrete në trafik, a është në gjendje ti shmanget situatave që rrezikojnë sigurinë në trafik.

Të lartë cekurat, nëse kandidati për shoferë nuk ka rrezikuar trafikun rrugor nuk mund ta merr si elemente vlerësues për vendim marrje, që kandidati të vlerësohet me notën “ nuk kaloi” në provimin praktik.

Detyrimet dhe parimet e pyetësit praktik

Pyetësi e ka për detyrë:

- ti zbatojë të gjitha aktet normative për etiken dhe mirësjelljen që e mbulojnë fushë veprimtarin e tyre;
- që marrjen e vendimeve për kalueshmërinë e kandidatit të jetë sipas kriterëve të kalueshmërisë në provim për patentë shoferë;
- që asnjë kandidat për shofer apo personat tjerë të përfshirë në procesin e testimit që ti diskriminoj nga cili do aspekt (racor, fetar, gjinor, partiak, rajonal, antipatik etj.);
- ti jap informata kthyes të parashtruara nga kandidati dhe personat e autorizuar të përfshirë në provim që kanë të bëjnë me fushë veprimtarin e tij;
- të gjitha objektivat e punës ti kryej me efikasitet të lartë dhe me ndershmëri;
- të raportojnë për tërë procesin e testimit;
- të jetë i paanshëm në vlerësim;
- që të mos bëjë favorizimin e ndonjë kandidatit, apo kandidatëve të ndonjë auto shkollës apo për palën tjetër;
- të jenë transparent gjatë kryerjes së punës tyre, ti mundësojnë qasje personave të autorizuar për mbikëqyrjen e provimit;
- ti shmanget konfliktit të interesit të mos i testoj kandidatë për shofer të cilët i ka aftësuar ai.

Parime tjera pyetësit janë të përcaktuar në vijim:

- gjatë kryerjes së detyrës zyrtare duhet të ketë në konsideratë pavarësinë profesionale, integritetin personal, përgjegjshmërinë dhe ndershmërinë;
- nuk duhet ta shfrytëzoj pozitën e punës për përfitime materiale apo jo materiale për veti apo për të tjerët;
- gjatë kryerjes së detyrave duhet të krijoj imazh të mirë personal dhe për institucionin ku është angazhuar;
- detyrat i kryejnë në mënyrë profesionale, me përgjegjësi dhe i pavarur, pa u ndikuar nga udhëheqësi i drejtpërdrejt apo nga cilët do zyrtar apo person tjetër;
- të jetë transparent në kryerjen e detyrave të punës së tij ti kthej të gjitha informatat që kanë të bëjnë me provim;
- kualiteti i shërbimeve të jetë në nivel të lartë.

Nëse pyetësi shantazhohet, kërcënohet, apo nga ai kërkohet të veprojnë në kundërshtim me aktet normative në fuqi nga cili do zyrtarë apo person tjetër duhet ti lajmëroj organet kompetent në pajtim me aktet normative në fuqi.

Marrëdhëniet e pyetësit dhe palëve

Pyetësit janë të obliguar që t'i trajtojnë në mënyrë të barabartë të gjithë kandidatët të cilës do auto shkollë, pa diskriminim ose simpati në bazë të racës, ngjyrës, gjinisë, moshës, kombësisë, përkatësisë etnike apo fetare, statusit social apo ekonomik, gjendjes familjare, vendbanimit të caktuar ose ndonjë bazë tjetër. Marrëdhëniet e pyetësit me kandidat dhe personelin në procesin e provimit duhet të jetë tolerant dhe frytdhënës në llogari të mirëqenies dhe prosperitetit të kandidatëve.

Sjellja e Pyetësit

Ndalohet çdo sjellje e pyetësit ndaj kandidatit apo personave tjerë të formës së dhunës fizike dhe psikologjike apo të ndonjë sjelljeje tjetër poshtëruese ose të papranueshme që mund të dëmtojë imazhin dhe integritetin fizik dhe psikologjik të personave në fjalë.

Është e ndaluar sjellja arrogante ndaj kandidatit që nuk i respekton rregullat e mbarëvajtjes së provimit apo personave tjerë, por i thuhet “ Provimi për juve ka përfunduar”. Nëse kandidati refuzon të lëshoj hapësirën ku mbahet provimi (klasën, poligonin, automjetin apo ngjashëm) duhet të kërkohet ndihma e sigurimit apo të lajmërohen organet e rendit publik.

Ruajtja e fshehtësisë

Pyetësit janë të obliguar të ruajnë në fshehtësi të dhënat e kandidatëve, pos në raste kur kërkohen nga organe kompetente. Të ruaj fshehtësinë - e informacionit, dhënien e testeve apo shabllonëve apo çfarëdo informacioni që ka të bëjë me provimin për patentë shofer;

Pavarësia profesionale

Pyetësi duhet të përdorë njohuritë dhe të gjitha burimet e dijes për një vlerësim real të pa anshëm, duke u bazuar në pavarësinë profesionale, lirinë e veprimit dhe përgjegjshmërinë personale. Ai duhet të marrë parasysh avantazhet, efektet e dëmshme dhe pasojat e mundshme nëse kalohet një kandidat që nuk e meriton në provim për patentë shofer. Pyetësi duhet të bëjë vlerësimin e drejtë të kandidatit për shofer dhe të aplikojë në mënyrë të përshtatshme pavarësinë profesionale, burimet e dijes, duke u bazuar në përvojën e punës, pa ndikim nga të tjerët.

Masat disiplinore

Shkelësit e kodit të etikës së mirësjelljes (parimeve të etikës) do të konsiderohen shkelje profesionale dhe shkelje të lehta ose të rënda të vendit të punës e që ndëshkimi jepet sipas akteve normative në fuqi. Shkeljet e standardeve sipas akteve normative që mbulojnë fushë veprimit e pyetësit mund të rezultojnë:

- me veprime disiplinore,
- suspendimin,
- vërejtje me shkrim ose vërejtje me gojë,
- apo largimin e pyetësit nga lista e tyre.

Marrja e vendimit ndaj pyetësit bazohet në: seriozitetin e shkeljes; historia e kaluar e pyetësit dhe rrethanat e çështjes në fjalë.

SHTOJCA 2.

Tab. 2. VLERËSIMI I GABIMEVE GJATË TESTIMIT PRAKTIKË NË RRUGË PUBLIKE

VLERËSIMI I GABIMEVE GJATË TESTIMIT PRAKTIKË NË RRUGË PUBLIKE	GABIMI VOGËL	SERIOZ	RREZIKSHËM
1. PËRGATITJA PËR NGASJE			
Mos kryerja e kontrollimit teknik ditor preventiv(kontrollimi i vajit, lëngut për ftohje dhe larjen e xhamit, pneumatiket, tahografin, sistemin sinjalizues dhe ndriçues, pajisjeve për kyçje dhe ç ‘kyçje të bashkësisë së mjeteve dhe pajisjet tjera)	X		
Mos përshtatja e ulëses dhe pasqyrave	X		
Mos përdorimi i rripit te sigurisë	X		
Mos përshtatja e mbështetëseve të kokës (nëse janë në dispozicion)	X		
Mos përdorim i dritave adekuate për ngasje ditën	X		
2. KYÇJA NË RRUGË PUBLIKE			
Orientohet në pasqyre, nuk shikon këndin e vdekur (pa pjesëmarrës tjerë në komunikacion)	X		
Orientohet në pasqyre nuk shikon këndin e vdekur (me pjesëmarrës tjerë në komunikacion)		X	
Pengon pjesëmarrësit tjerë në trafik		X	
3. PAISJET SINJALIZUESE DHE PARALAJMRUESE			
Mos dhënia e tregueseve të drejtimit	X		
Mos dhënia e sinjaleve paralajmëruese të zërit dhe dritës	X		
4. MBAJTJA E DREJTIMIT NË RRUGË			
Pozita jo e rregullt mjetit në shiritin rrugor	X		
Mos mbajta e drejtimit në rrugë		X	
5. SHPEJTËSIA E LËVIZJES			
Tejkalimi i shpejtësisë së lëvizjes nga 10 % deri 20 % mbi shpejtësinë e lejuar	X		
Tejkalimi i shpejtësisë së lëvizjes mbi 20 % të lejuar		X	
Mospërshtatja e shpejtësisë kushteve dhe rrethanave në rrugë	X		
Ngasja e ngadalshme duke penguar rrjedhën normale të trafikut		X	
6. FRENIMI DHE NXITIMI I VRULLSHËM			
Frenimi i vrullshëm pa nevojë		X	
Nxitimi i vrullshëm		X	
Frenimi i lirë jo i rregullt	X		
7. KTHIMI NË RRUGË			
Pengon pjesëmarrësit tjerë në rrugë .		X	
Rreshtimi jo i rregullt		X	
Kalimi mbi trotuar (pa pjesëmarrës)	X		
Kalimi mbi trotuar (me pjesëmarrës)		X	
Ndërrimi i kahes së lëvizjes me ose pa manovrim .	X		
8. SJELLJA NDAJ KËMBËSOREVE			
Mos respektimi i përparësisë së kalimit të këmbësorëve në vendkalim			X

Mos kujdesi ndaj fëmijëve që gjenden në rrugë.			X
Rrezikimi i këmbësorëve gjatë kthimit me mjet në rrugën anësore ku nuk ekziston vendkalimi i shënuar për këmbësorë.			X
Mos kujdesi ndaj këmbësorëve të cilat gjenden në afërsi të vendkalimit të shënuar për këmbësor.	X		
Mos kujdesi gjatë kalimit të rrugës personave me aftësi të kufizuar, verbërve, moshuar dhe fëmijëve			X
9. TEJKALIMI DHE ANASHKALIMI			
Tejkalimi ose anashkalimi jo i rregullt		X	
10. PËRBALLKALIMI			
Mos respektimi i përparësisë së kalimit gjatë përballkalimit		X	
Mos mbajta e distancës së sigurisë anësore.		X	
11. SJELLJA GJATË NGASJES			
Mos mbajtja e distancës gjatësor(më pak se një sec).		X	
Mos mbajtja e distancës në kushte të vështira atmosferike (më pak se 3 sec)		X	
Mos veprimi adekuat ndaj mjetit të transportit publik të udhëtarëve	X		
Nuk mundet të niset në mënyrë të rregullt në pjerrtësi gjatësore (përpjetë ose teposhtë) pas tentimit të dytë.		X	
Mos respektimi i përparësisë së kalimit të mjeteve nën përcjellje dhe me përparësi kalimi(me sinjale të veçanta ndriçuese dhe akustike të kyçura)		X	
Mos respektimi i rregullave, shenjave dhe semaforëve gjatë ngasjes në vendkalimin hekurudhor		X	
Fikja e motorit	X		
Mbajta e timonit në mënyrë jo të rregullt	X		
Përdorimi i frikcionit pa nevojë	X		
Mos përshtatja e shpejtësisë shkallës së transmisionit –ndërruesit të shpejtësisë	X		
Mos vështrimi komunikacionin nga prapa (nuk orientohet në pasqyre) gjatë ngasjes	X		
12. KRYQËZIMI			
Mos përshtatja e shpejtësisë kushteve dhe rrethanave të kryqëzimit	X		
Nuk e vëzhgon situatën gjatë kthimit		X	
Kalimi në dritën e verdhë në semafor ku mundet të ndalet në mënyrë të sigurt		X	
Hyrja në kryqëzim në të cilën ka ngecur (bllokuar) trafiku	X		
Gjatë kthimit majtas nuk u jep përparësi mjeteve të cilat lëvizin drejt nga kahja e kundërt ose kthehen djathtas.		X	
Gjatë kthimit nuk rreshtohet në mënyrë të rregullt	X		
Gjatë kthimit i rrezikon këmbësorët të cilët kalojnë rrugën në vendin ku nuk ekziston vendkalimi i tyre.			X
Hyrja dhe dalja jo e rregullt në kryqëzimin me rreth rrotullim.	X		
13. PËRDORIMI I DRITAVE GJATË NGASJES NATËN			
Nuk i ndezë dritat për ndriçimin e rrugës		X	
Mos përshtatja e shpejtësisë varësisht nga dritat që përdoren natën	X		
Mos përdorimi adekuat i dritave gjatë lëvizjes pas mjetit dhe me rastin e përballkalimit		X	
14. NDRRIMI I SHIRITIT			
Mos vështrimi (prapa, anash dhe këndin e vdekur) pa pjesëmarrës në rrugë	X		
Mos vështrimi(prapa, anash dhe këndin e vdekur) me pjesëmarrës në rrugë.		X	
Pengon pjesëmarrësit në komunikacion gjatë ndërrimit të shiritit		X	
15. SHENJAT E KOMUNIKACIONIT			
Mos respektimi i shenjave të cilat rregullojnë përparësinë e kalimit, ndalimit, obligimit.		X	
Mos respektimi i shenjave ndriçuese të trafikut (semaforëve)		X	
Mos respektimi i shenjave të shënuar në rrugë dhe shenjave tjera.		X	

16. SHENJAT DHE URDHËRAT E PERSONIT TË AUTORIZUAR			
Mos respektimi i shenjave dhe urdhrave të personit të autorizuar.		X	
17.TË TJERAT			
Veprimet të cilat ndëshkohen me pikë negative në bazë të Ligjit për Rregullat e Trafikut Rrugor.		X	
Shofer instruktori ose pyetësi vepron nëse kandidati gabon		X	

LITERATURA:

1. *Ligji për Rregullat e trafikut rrugor.*
2. *Ligji për Patentë shoferi.*
3. *Rregullat e trafikut dhe siguria rrugore me metodikën.*
4. *Akte nënligjore nga ligji për Rregullat e trafikut rrugor dhe patentë shoferi.*
5. *Xhevat Gashi- Patentë Shoferi për kategorinë A dhe B.*
6. *Burime nga interneti.*
7. *Burime tjera.*